



LE MOT DU PRÉSIDENT



Voici le numéro 191 de notre revue : Patrimoine et cadre de vie, désormais annuelle.

Elle comprend un dossier sur « Les gares » et les rubriques habituelles.

Qui ne se souvient de la passionnante exposition « Le temps des gares » organisée par le centre Pompidou de décembre 1988 à avril 1989 et de son catalogue ?

Plus de vingt ans après, alors que la SNCF réinvente ses gares, il nous a paru indispensable de revenir sur ce sujet dont l'actualité est évidente qu'il s'agisse des nouveaux développements des gares et autour des gares qui réconcilient mobilité et urbanité, de la création de gares nouvelles liées à l'extension du réseau des trains à grande vitesse ou de la restauration et de la réhabilitation de gares, éléments majeurs de notre patrimoine.

Notre rédactrice en chef, Dominique de Boisjolly, a coordonné la réalisation de ce numéro en étroite collaboration avec Eric Duthoo, Alain Genel, Jean-Pierre Hirsch, Elisabeth de Renty pour la rubrique Vie associative et Olivier Mignauw pour le concours des entrées de ville.

Je leur exprime ma vive reconnaissance ainsi qu'à tous les auteurs qui ont contribué bénévolement à ce numéro.

Qu'il me soit permis de remercier tout particulièrement l'AREP (Aménagement, Recherche Pôles d'Échanges), Gares et Connexions, l'Agence d'urbanisme de la Vallée de l'Oise, ainsi que Madame Marie-Noëlle Polino, secrétaire générale de l'association pour l'histoire des chemins de fer, dont les conseils nous ont été très précieux et qui a rédigé deux articles pour ce numéro.

Au printemps dernier lors de leurs Assemblées générales extraordinaires, la Fédération Patrimoine Environnement puis la Ligue Urbaine et Rurale, ont approuvé un traité de fusion et les modifications des statuts de la LUR indispensables pour les rendre compatibles avec les statuts types des associations reconnues d'utilité publique.

Ces documents ont été adressés au ministère de l'Intérieur car la fusion résultera d'un acte administratif, après avis du Conseil d'Etat.

Grâce à un legs aussi généreux qu'imprévu, c'est avec confiance dans l'avenir que la LUR abordera cette nouvelle phase de son existence.

Devenue Patrimoine Environnement LUR FNASSEM, elle continuera à défendre notre patrimoine artistique et naturel.

Les sujets de préoccupation ne manquent pas: étalement urbain, développement anarchique de nos villes, grande braderie des domaines et monuments appartenant à l'État, abandon du patrimoine rural protégé, réduction des crédits de paiements affectés à la restauration des monuments.

Mais, aujourd'hui, la préoccupation prioritaire est celle de la préservation de nos sites et paysages.

Les gigantesques aérogénérateurs, et les lignes à haute tension qui en sont l'accompagnement, menacent ce trésor de notre pays qu'est la beauté de ses paysages, ceci avec des coûts très élevés et pratiquement sans effet sur le climat.

Accepterons nous que notre pays soit défiguré ? Chaque fois que c'est nécessaire nous devons continuer à venir en aide à ceux qui se battent sur le terrain.

C'est la passion pour notre patrimoine qui doit continuer à guider notre action.

Christian PATTYN



« Peut-être le bonheur n'est-il que dans les gares » (Charles CROS)



Horloges gare Saint-Lazare.

Dossier : LES GARES

Réconcilier la mobilité et l'urbanité

NORMES ET DÉFIS DANS LE DÉVELOPPEMENT D'UNE GARE MODERNE

RÉCONCILIER LA MOBILITÉ ET L'URBANITÉ

Depuis 15 ans, les urbanistes, ingénieurs, architectes et concepteurs d'AREP (Aménagement, Recherche Pôles d'Échanges), structure d'études pluridisciplinaires sur la ville et sur l'architecture travaillent au développement et à la transformation d'un espace urbain innervé par les systèmes de transport et dominé par la mobilité. Modelé et dessiné par le mouvement, l'espace urbain a été, depuis le début de la révolution industrielle, constamment transformé un siècle durant par les impacts successifs de la mécanisation du transport, les réseaux suscités par les divers modes de déplacement et aujourd'hui par le développement d'une mobilité des citoyens qui traduit une forme contemporaine d'un mode de vie nomade. Cette réalité d'aujourd'hui, fondée sur la mobilité, est le premier objet d'étude d'AREP et son principal centre d'intérêt.

NOUVELLE MOBILITÉ

Les citoyens aspirent à vivre une mobilité dans une continuité temporelle plutôt que par un ensemble de fenêtres fixes séparées par des séquences de mouvement qui ne sont rien de plus que des tunnels ou des trous noirs dénués d'intérêt. Le fait de se déplacer fait maintenant partie intégrante de leur vie et ils veulent pouvoir profiter du temps passé à se rendre d'un endroit à un autre. Les gens travaillent sur leurs ordinateurs dans le train, sont connectés en permanence avec leur bureau, avec leur maison et leurs familles dans les transports grâce à leurs équipements portables. Une conception urbaine aboutie doit notamment accompagner les personnes, simplifier leurs déplacements au cœur de la ville et en faire des parcours agréables et utiles. Fournir des points de repère, indiquer les routes à prendre, introduire la lumière du jour jusque dans les profondeurs de la terre, créer des environnements à même de coexister avec leur décor naturel, voici, parmi d'autres, des éléments qui doivent constituer le socle d'un travail conceptuel d'étude à mettre en œuvre pour les espaces publics.

LA DIALECTIQUE DU MOUVEMENT

L'urgence consiste à repenser la ville déstructurée au XX^e siècle par ses réseaux juxtaposés et stratifiés qui sont devenus avec les années de plus en plus segmentés, fragmentés et éclatés. On ne pourra y parvenir qu'à travers une approche dialectique entre le mobile et l'immobile. Ces piétons qui reviennent en force avec leurs sacs à dos, leurs téléphones portables et leurs accessoires de mobilité sont devenus des citoyens multimodaux. Une distribution nouvelle de l'espace public – avec en particulier une transformation de la circulation automobile – est aujourd'hui devenue un élément primordial dans le travail de conception comme dans la réalisation de villes modernes. Cette nouvelle définition de l'espace des villes s'accompagne du retour d'autres formes de transport qui étaient tombées en désuétude durant les derniers cinquante ans. En de nombreux endroits, les tramways ont été mis en place ou rénovés. La raison en est facile à comprendre : le tramway est le mode de transport le plus proche du piéton, à la manière d'un trottoir roulant. La ville est en train de réinventer la lenteur, d'offrir un moyen de transport agréable d'utilisation, efficace et salubre.

LE CITOYEN MULTIMODAL

Cette tendance vers une nouvelle forme de confort de voyage, alternative à la seule vitesse, n'est pas spécifique au transport collectif et urbain, elle est générale. Alors que le déclassement du paquebot France intervenait à la même période que le lancement du Concorde (1976-1977), la fin de l'ère du voyage supersonique a également vu l'inauguration de l'un des plus grands navires de croisière du monde, le Queen Mary 2 (2003-2004). En seulement 30 années et à la fin d'un siècle de fonctionnalisme débridé, les concepts de confort et de plaisir sont de retour. Le fait que la gare de Strasbourg ait de nouveau retrouvé son décor de verdure qui accompagne le lancement de la ligne TGV Est à grande vitesse, un retour à son environnement de la fin du XIX^e, est symptomatique des mouvements cycliques de l'histoire.



© SNCF, DAA-B-AREP / R. Ricote, photographie

Place de la gare de Strasbourg (Mai 2009).

Le projet contemporain consiste à réintroduire une qualité de vie sédentaire dans un monde en perpétuel mouvement. Les constructeurs automobiles et les compagnies de pétrole ont parfaitement compris la leçon, en présentant leurs voitures comme des maisons et en proposant une boutique sur chaque station essence. Tandis que les centres commerciaux de banlieue tentent de conserver leur clientèle en leur proposant une prétendue nouvelle réalité, les centres urbains ressuscitent en mettant l'accent sur la lenteur et des modes de transport agréables. Tout ceci conduit à une nouvelle association de genres et de fonctions qui questionne les principes de séparation fonctionnelle et de spécialisation de l'espace. Les gens font à nouveau leurs courses dans leurs quartiers et des expressions comme « Je vais bien trouver quelque chose en chemin » ou « Mon bureau, c'est n'importe où » sont à l'image du citoyen multimodal moderne. Il en est de même pour les maisons avec des pièces à usage multiple, des espaces semi-ouverts et des meubles sur roulettes. La société et les modes de vie sont passés d'une organisation monofonctionnelle à une organisation qui ne comporte aucun espace dédié à une utilisation spécifique. Ceci étant dit, la ville du mouvement et la ville en mouvement restent encore à définir physiquement. AREP travaille pour susciter une nouvelle expérience de la mobilité, où les sens sont en éveil et où le plaisir renaît. Après un demi-siècle de cloisonnement entre les réseaux et le zonage de l'espace, le moment est à présent venu de mélanger à nouveau tous les modes de transport et toutes les fonctions dans la ville. Travail, shopping, détente et voyage sont inextricablement liés et il est

grand temps d'organiser et de gérer l'ensemble de ces fonctions et leurs relations réciproques afin de simplifier la vie des citoyens. Ainsi, la ville doit offrir une nouvelle manière de vivre à ceux qui l'utilisent comme un continuum spatio-temporel, structuré par des points de repère visuels représentés par les lieux emblématiques de la ville. La ville est en renaissance, de nouvelles organisations urbaines voient le jour. L'objectif d'AREP est de continuer à inventer cette ville et d'accompagner les nouveaux styles de vie en réconciliant mobilité et urbanité.

UNE CONCEPTION MODERNE DE LA GARE

AREP a été la première à développer de nouvelles approches de conception qui sont devenues des normes internationales sur les deux dernières décennies. Car, dans le grand mouvement de renouveau de la ville, les gares qui se situent entre train et ville sont naturellement devenues des carrefours de tous les modes autour du train ; elles sont en quelque sorte des territoires de passage d'un mode de transport à un autre. Ainsi, la conception d'une gare aujourd'hui, doit s'inspirer d'approches combinées issues de disciplines variées. Elle se structure autour de trois axes principaux, avec comme ligne de conduite commune le défi d'un développement durable :

- le rapport à la ville et à ses mouvements ;
- la gestion des flux de passage piétons ;
- la mise en place des services, commerces et autres activités de centre-ville.

Chaque transformation ou création de gares doit être pensée à l'échelle de l'agglomération desservie tout entière.

LA GARE ET LA VILLE

Toute transformation majeure de gare ou projet de développement est forcément partenariale entre tous les responsables qui ont une influence sur l'occupation ou l'irrigation du territoire. Ce partenariat ne peut vraiment se nouer qu'autour d'une vision com-

mune. C'est bien à l'émergence de cette vision qu'AREP travaille pour inventer dans chaque ville, sur chaque territoire, le projet spécifique qui mobilisera l'ensemble des partenaires publics mais aussi privés. Bien naturellement, AREP propose pour ces projets complexes des solutions architecturales et de développement urbain concernant l'ensemble de la zone, y compris les immeubles de bureaux, les hôtels ou d'autres équipements privés ou publics. Parmi les projets récents d'AREP, les développements des gares de Turin (Italie), Marseille ou Reims Bezannes sont des illustrations de cette approche méthodique.



© AREP - D'ASCIA / photo Michele DOTTAVIO Arch. - AREP - Sizio d'ASCIA en collaboration avec A. Magnaghi

Nouvelle gare Porta Susa à Turin (Italie) – Spina centrale vue de nuit (Sept. 2011).



© AREP / Photographie : M. Vignreau

Reims Bezannes – Esplanade Alfred Nobel et l'hôtel B&B (Août 2011).

DOSSIER : LES GARES

Les gares, carrefour des transports deviennent, de facto, des pôles d'attraction majeurs, et jouent souvent le rôle de locomotives du développement urbain. La dimension monumentale ou symbolique des bâti-

ments est devenue au moins aussi importante que les exigences en matière de fonctionnalité. On le voit très bien avec les gares réalisées en Asie, notamment celles de Shanghai sud, de Wuhan et de Bombay.



Gare de Shanghai-Sud, Chine – Vue générale de nuit (Juillet 2006).



Gare de Mumbai CST Railway Station, étude d'extension et de réaménagement – Perspective depuis la place publique (Juillet 2010).

Aujourd'hui, les maires, porteurs de la volonté des populations, attendent légitimement des gares qu'elles soient des « cartes professionnelles » et rejoignent la famille des édifices remarquables de leurs villes ou de leurs régions. C'est le cas bien sûr des gares parisiennes mais également de la gare Meuse ou des dernières nées à Belfort et Besançon.

*Gare de Meuse TGV Voie sacrée –
Vue générale (Juin 2007).*



© SNCF - AREP / Photographe D. Boy de la Tour



© SNCF - AREP / Photographe : M. Vigneau

*La gare de Belfort-
Montbéliard TGV –
Détail de la verrière
(Juin 2012).*

*Gare de Belfort-Montbéliard TGV,
en cours d'achèvement (Nov. 2011) –
la « tête de Gare » et façade Nord.*



© SNCF - AREP / Photographe : M. Vigneau



© SNCF - AREP / Photographe : M. Vigneau

La gare de Besançon Franche-Comté TGV (Juin 2012).

INTERMODALITÉ

La conception d'une gare, c'est la conception d'un espace facile et agréable à parcourir à pied entre le train d'une part et les modes de transport urbain d'autre part, comme le métro, le tramway, le bus, le taxi, les voitures particulières et de location sans oublier les vélos.

Ce travail, qui prend en compte l'ensemble des questions relatives au flux des passagers pour tous les modes et qui intègre la planification future de l'infrastructure comme les nouvelles lignes (à haute vitesse) locales, régionales ou nationales, les extensions du métro, les futures lignes de tramway, est fondamentalement prospectif.

Il convient de prendre en compte les futurs besoins en quantité comme en qualité.

Ainsi par exemple, nous sommes à l'aube d'un changement radical sur la place de la voiture particulière dans la société et la place de la circulation des voitures particulières dans les centres-villes : le covoiturage et les modèles de location de voiture tel qu'Auto'Lib – s'inspirant du modèle de location de vélos Vélib' à Paris – changent la pratique du transport individuel.

AREP a développé au cours du temps plusieurs approches de conception pour structurer les plateformes intermodales et participe à tous les projets de SNCF concernant les nécessaires évolutions de la capacité des gares.

Pour répondre à cette question d'intermodalité, l'ensemble des projets de gares offre des solutions diversifiées comme en témoigne la gare du Mans ou la gare de banlieue de Paris-Nord, à une moindre échelle, la gare de banlieue d'Ermont.



© SNCF - AREP / Photographie D. Roy de la Tour

Pôle d'échanges multimodal du Mans – Paris (Nov. 2009).



© SNCF – Architectes : J.-M. Duthilleul, F. Bonnégfle, E. Tricaud

Gare d'Ermont-Eaubonnes (Juin 2009).



© SNCF – AREP / M.Denanecé, photographe – Architectes : J.-M. Duthilleul, F. Bonnégfle, E. Tricaud

Gare du Nord (Paris) – Pôle d'échanges banlieue (Juillet 2004).

AGENCEMENT DE LA GARE

Les processus de conception des lieux les plus centraux du territoire des gares intègrent des données spécifiques liés à la fois à la physiologie et à la psychologie des voyageurs et aux modalités de gestion ou de transformation de cet espace :

- le confort des voyageurs,
- les systèmes d'information en temps réel,
- les phasages de réalisation en site exploité,
- les exigences d'une totale sérénité,
- les nécessités d'équipements automatiques au plus près des gens,
- les particularités des commerces liés au voyage...



© SNCF-AREP / photographe Mathieu Lee-Vigneau

Gare de Paris-Lyon, Hall 2 – chantier (Février 2012).



© SNCF-AREP / Photo M. Lee Vigneau

Gare de Paris Saint-Lazare, la salle des pas perdus (Avril 2012).

AREP a mis au point une méthodologie et une pratique particulière de conception de gare comme en matière de principes de conception architecturale spécifique pour des structures, espaces, volumes et circulations verticales qui permettent de traiter ces problématiques et de trouver des solutions pertinentes et flexibles. Les gares de Paris Saint Lazare, Paris Lyon ou Wuhan en sont de bons exemples.



© AREP/ Photo T. Chapuis - Architectes : J.-M. Dubillien, E. Tricaud

Gare de Wuhan, Chine (Avril 2010).

**LE DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE
FERROVIAIRE COMME UN INSTRUMENT
POUR LE SCHÉMA DIRECTEUR D'URBANISME
À LONG TERME**

Au-delà de ces points d'ordre général au sujet du développement des gares, il n'est pas inutile de rappeler que les principes actuels de l'urbanisme métropolitain sont en constante évolution. Confrontés non seulement aux nouveaux défis environnementaux comme le contrôle de la pollution et la limitation des ressources énergétiques, mais aussi au sentiment des citoyens et à leur souhait croissant d'une meilleure qualité urbaine ainsi que d'un style de vie amélioré, les plans directeurs actuels d'aménagement des agglomérations doivent être adaptés et actualisés. À

titre d'exemple, dix équipes ont été sélectionnées, en 2009, lors d'une consultation internationale afin de soumettre des propositions pour le développement de l'agglomération parisienne. Faisant équipe avec Jean Nouvel et Michel Cantal-Dupart, AREP et Jean-Marie Duthilleul ont été sélectionnés pour présenter une nouvelle stratégie pour un développement métropolitain axé sur les réseaux des transports publics. Cette stratégie repose sur la mise en place simultanée de maillages convergents du territoire par tous les modes de transport et la création de « hauts lieux » de développement sur les nœuds principaux de ces maillages.

*AREP (Jean-Marie DUTHILLEUL –
Etienne TRICAUD)*



SNCF réinvente ses gares...

AVEC GARES & CONNEXIONS ARCHITECTURE, CONCEPT, AMÉNAGEMENTS, SERVICES : LE RENOUVEAU ENTRE EN GARE

Gares & Connexions a vu le jour le 7 avril 2009. Cinquième branche SNCF en charge des 3000 gares françaises, elle se concentre sur trois priorités en 2012 : l'amélioration de la qualité de service, le développement des commerces et la poursuite du programme de rénovation des gares.

La gare est aujourd'hui plus qu'un lieu de départ et d'arrivée de trains et d'autres modes de transport. Elle se transforme en un véritable lieu de vie et d'échanges, s'intégrant dans la ville et le territoire.

Moderniser et adapter les gares : les missions, ambitions et enjeux de gares & connexions

QUAND L'ATTENTE DEVIENT DÉTENTE

Instantané

Par Juliette, voyageuse, 34 ans.

« 17 h 54 : c'est l'heure de départ du TGV pour Marseille. Or, il n'est que 17 h 10 ce jeudi d'été et je suis en avance à la gare Besançon Franche-Comté TGV. Du parking qui se déploie sous les grands arbres, on accède directement au cœur de la gare. Une gare nouvelle génération, bien intégrée au décor ; en l'occurrence, une vaste forêt de feuillus. Le même environnement vert et végétal que l'on retrouve sur la toiture végétalisée du bâtiment. Je traverse le hall, lumineux et calme. Je flâne quelques instants dans la boutique Trib's ; un endroit accueillant et ouvert sur le hall principal. Des journaux, des confiseries, des boissons et même une sélection de produits franc-comtois. Je m'installe ensuite sur la mezzanine, à deux



Gare de Besançon Franche-Comté TGV.

pas de la spectaculaire horloge qui anime la gare et participe à l'impression de sérénité qui y règne. Elle n'est pas là par hasard puisqu'elle rappelle la formidable spécialité horlogère de la région. Bientôt mon train entrera en gare ; il arrive de Francfort. J'emprunterai alors la passerelle de verre qui mène au quai et laisserai derrière moi la silhouette de cette gare si nouvelle. Un édifice en totale harmonie avec son territoire ».

Avec 3029 gares et 2 milliards de voyageurs qui y transitent par an, les missions de Gares & Connexions se déploient sur tous les fronts, en cohérence avec les Autorités Organisatrices de Transports et les pouvoirs publics.

La gestion des gares est aujourd'hui une activité de services à part entière dans la chaîne de la mobilité. Dirigée par Rachel Picard, Gares & Connexions en



prend la pleine mesure et envisage pour cela tous les aspects de ce qu'il convient de considérer comme constitutifs de « la gare contemporaine ». L'immobilier, l'aménagement et les services se combinent pour offrir aux voyageurs les meilleures conditions d'accès aux transports.

Accompagner le développement des gares de voyageurs, améliorer leur fonctionnement, les aménager et les repenser pour les adapter constamment aux enjeux du futur : telles sont les principales missions de Gares & Connexions qui peut compter sur la mobilisation de ses 1 700 et bientôt 3 000 collaborateurs (à compter du 1^{er} janvier 2013) et qui est assistée dans ses tâches par ses deux filiales : AREP et A2C.

– AREP est un bureau d'études impliqué dans la construction et la rénovation des gares. Il offre des solutions architecturales ou d'ingénierie sur l'accueil et la gestion des foules, sur les ambiances et le confort des lieux de transit. Dirigé par Etienne Tricaud, architecte et ingénieur, AREP signe la plupart des grandes réalisations (constructions et rénovations). AREP comprend aussi une filiale, PARVIS, qui assiste les maîtres d'ouvrage et conduit les opérations immobilières, depuis le contrôle du coût, de la qualité et des délais, jusqu'aux enjeux juridiques.

– A2C assure la conception, la réalisation, la commercialisation et la gestion des ensembles immobiliers à dominante commerciale dans l'univers des gares.

DES VOYAGEURS DE L'EUROPE ENTIÈRE

Espagne, Italie, Suisse, Allemagne, Luxembourg, Belgique, Pays-Bas, Grande-Bretagne... depuis longtemps déjà, le réseau ferré s'affranchit des frontières



Terminal Transmanche de la gare de Paris-Nord.

et conjugue l'Europe en mode Grande Vitesse. Plus que jamais, les gares doivent s'adapter à cette multiculturalité, aux langues, attentes et usages de tous ces voyageurs qu'elles accueillent.

La gestion des flux, la signalétique, l'aménagement des espaces, des services et des horaires mais aussi la fourniture d'énergie, l'accès aux zones de remisage et de maintenance... tout doit concourir à l'accessibilité et au confort pour tous.

Une dimension internationale encore accrue depuis le 8 décembre 2009 : une loi met partiellement fin au monopole de SNCF en ouvrant à la concurrence les services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs, ce à compter du 13 décembre 2009.

Une obligation s'impose : accueillir de manière transparente, équitable et non discriminatoire l'ensemble des transporteurs dans les gares. De cette loi est née l'ARAF, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires : une autorité publique indépendante qui s'assure que tous les acteurs du secteur sont en situation d'opérer de façon équitable.

Répartition des espaces au sein de la gare, mise à disposition des offres de services et des tarifs : autant d'éléments à intégrer pour chaque gare. Cette dimension internationale renforce la nécessité d'organiser une coexistence harmonieuse entre les opérateurs internationaux pour rendre la gare lisible par les voyageurs.

Au rang des grands projets ferroviaires européens qui accentuent le trafic de voyageurs et concrétisent une dynamique d'accueil international dans les gares françaises, citons quelques lignes transfrontalières :

- la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Est-européenne vers le Luxembourg et l'Allemagne, tronçon majeur de l'axe Paris-Bratislava,
- le lancement de la Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône, pour une meilleure relation avec la Suisse et l'Allemagne,
- la réalisation de nouvelles liaisons transalpines, avec le Lyon-Turin (sur l'axe prioritaire PP6 Lyon-Turin-Budapest) et le projet de la Ligne à Grande Vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur, composante de l'arc méditerranéen,
- la consolidation de l'axe ferroviaire du Sud-Ouest de l'Europe vers la péninsule Ibérique, par sa branche méditerranéenne, via Nîmes et Montpellier, et par la façade Atlantique, via Bordeaux.

Un exemple concret : Thello, nouvel opérateur de services ferroviaires voyageurs qui fait circuler des trains entre Paris et Venise à raison d'un aller-retour quotidien en train de nuit depuis décembre 2011. Thello bénéficie de services adaptés à ses activités commer-

ciales et d'exploitation en gares de Paris-Lyon et Dijon (mise à disposition de locaux et accès à tous les services de base de la gare).

DES GARES FRANÇAISES EN PLEINE MUTATION

Nouvelles lignes transfrontalières et françaises, nouvelles dessertes, nouvelle organisation et densification du trafic, ces dernières années, de nouvelles gares sont sorties de terre tandis que les gares existantes subissent de profondes évolutions. Aujourd'hui et plus que jamais, il s'agit de faire vivre la gare avec et dans son territoire.

Clés de voûte de ces chantiers de construction et de rénovation : la préservation de l'environnement urbain ou naturel, l'efficacité des aménagements et des services et le bien-être des voyageurs.

Reflète des grandes mutations du territoire et de ses occupants, les gares participent d'une nouvelle lecture des paysages. Hier au cœur des villes et des villages qu'elles desservaient, les gares du XXI^e siècle bouleversent parfois les codes et les cartes pour s'installer en connexion des bassins de vie et d'activité. Une priorité : mieux servir les voyageurs tout en préservant leur qualité de vie.

En ville et pour les rénovations, il s'agit de préserver le patrimoine historique et architectural de bâtisses centenaires tout en leur offrant les innovations techniques et de services qu'attendent les clients.

Une politique commerciale qui passe par la standardisation des équipements et des services, et leur certification.



Gare de Paris-Nord.

Ainsi, en 2011, sur la ligne Rhin-Rhône, deux nouvelles gares prennent la clé des champs. Les gares Besançon Franche-Comté TGV et Belfort-Montbéliard TGV préfigurent cette nouvelle génération de gare. Deux bâtiments emblématiques au cœur d'un dispositif européen qui relie les régions sans passer par Paris : de Strasbourg, l'Allemagne et la Suisse au nord, vers Lyon, Marseille et Montpellier au sud. Au-delà de cette donnée de trafic inédite, ces deux nouvelles gares ont su concentrer tous les savoir-faire de Gares & Connexions : de la concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire à la qualité d'accueil des voyageurs, en passant par l'intermodalité et le respect de l'environnement. Au point que, sur ce dernier volet, Besançon Franche-Comté TGV bénéficie de la double certification : Haute Qualité Environnementale et Bâtiment Basse Consommation. Une première pour une gare européenne.



Gare de Belfort-Montbéliard TGV.

DES GARES INTERMODALES, EN PLEIN CŒUR DES TERRITOIRES

L'arrivée de nouveaux opérateurs de transport ferroviaire, l'installation de nouvelles gares en périphérie des centres-villes et la fréquentation grandissante des voyageurs, propulsent la gare au cœur des enjeux de mobilité durable. Nouveau centre urbain et/ou d'activité, chaque gare devient lieu de vie ouvert sur la ville et son environnement.

Un lieu de vie au cœur des mobilités et de leurs infrastructures. L'idée même de « Connexions » prend ici tout son sens : automobiles, taxis, vélos, bus de ville, bus de tourisme, métro, mais aussi et de plus en plus tramway et tram-train, la gare contemporaine interconnecte le ferroviaire à toutes les autres formes de transport.



Gare du Mans.

L'intermodalité est donc de tous les projets et mobilise là encore les équipes de Gares & Connexions dans leur maîtrise et leur anticipation des flux de voyageurs, mais aussi dans leur rôle de référent du « parcours voyageur » auprès des collectivités locales.

Villes, agglomérations, départements, régions, opérateurs publics et privés, syndicats mixtes de transports et Réseau Ferré de France, tous se retrouvent sur le sujet gare.

C'est de la gare que s'organisent les dessertes routières du territoire ; une dimension multimodale qui se répercute sur les aménagements et services à l'intérieur et à l'extérieur de la gare : parkings, voies d'accès, affichage des horaires, vente de billets, zones d'attente.

Au nombre des gares récemment rénovées et résolument multimodales, citons Le Mans, Montpellier-Saint-Roch, Bellegarde-sur-Valserine, Nîmes, La Baule, Belfort, Besançon et Saint-Lazare.



Gare de Bellegarde-Valserine.

UNE NOUVELLE SIGNALÉTIQUE POUR SIMPLIFIER LA GARE

Un dédale de couloirs, de voies, d'allées, d'escaliers... Des accès taxis, parkings, dépose minute, vélos, Vélib', métros, lignes régionales, grandes lignes... Des boutiques, des espaces d'attente, de vente, des panneaux, des horaires, des publicités, et surtout des gens par centaines qui se croisent...

La gare est parfois un univers qui peut sembler anxiogène, a fortiori en situation de stress lorsqu'il s'agit de trouver le bon quai, le bon train, la bonne voiture et tout cela à la minute près.

On mesure alors toute l'importance d'une signalétique claire et adaptée à chaque voyageur. Il s'agit de déployer la bonne information au bon endroit, repérée et comprise par tous pour fluidifier l'accès et le parcours en gare.

Une nouvelle signalétique est ainsi apparue fin 2011 dans les gares du TGV Rhin-Rhône, de Paris-Lyon et de Paris-Saint-Lazare. Plus claire, plus lisible, plus efficace et plus contemporaine, elle résulte d'un travail mené en collaboration avec AREP, le Centre de Linguistique Anthropologique et Sociolinguistique de l'Institut Marcel Mauss, eQual (société d'études clients) et le Laboratoire des Usages en Technologies d'Information Numérique (LUTIN Userlab). Ce nouveau système fait usage de pictogrammes et exploite les codes internationaux pour être compris par les voyageurs qui transitent dans les gares françaises, quelle que soit leur culture.



Nouvelle signalétique en gare de Paris-Saint-Lazare.

Parallèlement à ces dispositifs, d'autres vecteurs de communication sont utilisés à destination des voyageurs. Depuis fin 2011, le site gares-en-mouvements.com rend disponibles des informations sur plus de 400 gares en temps réel : plans dynamiques, horaires d'arrivées et de départs, services et commerces en gare, localisation des modes de transport et des points d'intérêt en périphérie.

Nouvelles technologies encore, celles mobilisées pour s'adresser aux personnes malvoyantes et malentendantes. Les informations des tableaux de départs des trains sont traduites via bluetooth et transmises à un téléphone portable pour y être inscrites ou lues par synthèse vocale. Citons Jade encore ; un personnage virtuel qui s'affiche sur des écrans dédiés et traduit en langage des signes les informations et annonces sonores à destination des voyageurs malentendants.

LE LABEL GARE

La satisfaction des voyageurs et passants doit déterminer la qualité et le niveau de service attendus dans une gare. Une première étape a consisté à comprendre l'évolution des besoins des clients et à adapter l'offre en conséquence. Une autre a permis de mesurer la qualité de service à l'aune de la satisfaction des clients.

La démarche « Qualité de service », applicable dans les 3 000 gares françaises, repose sur 10 promesses de service correspondant aux attentes fondamentales des clients et aboutit à la délivrance d'un Label Gare :

- vous êtes informé sur les services de la gare et son environnement,
- vous trouvez facilement votre train,

- vous changez facilement de mode de transport (bus, métro, vélo, ...),
- vous êtes informé sur les perturbations et les solutions pour continuer votre voyage,
- vous vous déplacez facilement dans les gares,
- votre gare est propre et durable,
- vous attendez dans des espaces confortables,
- vous vous sentez en sécurité dans la gare,
- vous disposez de toilettes propres,
- vous profitez de commerces facilitant votre vie.

Commerces et services en gare, les nouvelles tendances

Instantané

Par Marie-Anne et Pierre, voyageurs et grands-parents.

SHOPPING ET SÉRÉNITÉ EN GARE DE PARIS-SAINT-LAZARE

« C'était un grand week-end de printemps ; l'occasion de se réunir, comme de tradition, dans la vaste maison de famille à Cherbourg. Les enfants, petits-enfants, leurs amis : chaque année, toutes les générations se retrouvent. D'aléas en contretemps, cette fois-ci nous n'avions pas eu le temps de faire les habituels petits cadeaux que nous offrons à chacun ; une tradition là encore. Mais ce jour-là et plutôt que de courir aux quatre coins de Paris à la recherche de la trentaine de petits trésors requis, nous avons opté pour un départ matinal à la gare Saint-Lazare tout juste rénovée. Comme un quartier commerçant au cœur de la ville, tout ici est à portée de main ! Sur trois niveaux et dans un bel environnement, lumineux et aéré, 80 boutiques rien que pour nous. Nous avons eu largement le temps de réaliser notre shopping avant de déjeuner, au calme et en tête-à-tête. Et puis il était temps de mettre le cap vers l'ouest, l'océan et notre famille, les bras chargés des fameux petits cadeaux pour chacun ! Nous avons géré le shopping et le départ en toute sérénité... »



Commerces de la gare de Paris-Saint-Lazare.

TOUJOURS PLUS DE SERVICES

Qu'elles soient au cœur des villes ou en zones rurales, avec deux milliards de voyageurs accueillis chaque année, les gares rapprochent les populations et s'imposent naturellement comme lieux de services, bien au-delà de leur vocation initiale de transport.

AU PLUS PRÈS DES FAMILLES

Services publics notamment avec, depuis une quinzaine d'années déjà, des Points Information Médiation Multi Services (PIMMS). Implantés dans les gares d'une quinzaine de zones urbaines sensibles, ils renseignent les clients sur les services de l'eau, de l'électricité, du téléphone ou des transports publics.

Services publics toujours avec ce projet initié en 2010 d'ouvrir des antennes Pôle Emploi au cœur de ses bâtiments et donc à proximité des plateformes de transport ; un moyen pour faciliter l'accès au plus grand nombre. La gare de Dreux ouvre la marche en 2012.

Pour les utilisateurs quotidiens, et en prise directe avec la vie des familles dont elles rythment les journées, les gares font rimer commodité et proximité en proposant par exemple des solutions d'accueil pour les plus petits. En 2010, une première « micro-crèche » ouvrait ses portes à Roanne suivie par les gares de Paris-Nord fin 2012 et Amiens début 2013. Des projets pilotes qui devraient en inspirer d'autres ces prochaines années. Gares & Connexions a d'ores et déjà identifié plusieurs sites susceptibles de rendre ce service aux familles, sur l'ensemble du territoire.

Toujours aux petits soins pour leurs voyageurs, les gares s'ouvrent également aux services médicaux. Les premiers laboratoires d'analyses médicales ont vu le jour en 2012 dans les gares de Marseille-Saint-Charles, de Paris-Nord et Paris-Saint-Lazare. L'objectif est de faire vivre les gares notamment en diversifiant les activités. Développer dans les gares des services de santé comme les laboratoires d'analyses



Laboratoires d'analyses en gare de Paris-Nord.

mais aussi bientôt des soins médicaux généralistes et spécialisés, la radiographie / imagerie, des soins infirmiers et dentaires ou bien encore des activités paramédicales à l'image de la gare de Paris-Saint-Lazare, y participe.

TOUJOURS PLUS PRATIQUE

Service de proximité et du quotidien toujours, le prestataire Kiala a été retenu pour assurer la mise à disposition des colis et achats sur Internet. Après les gares de Paris-Montparnasse, Paris-Est, Paris-Austerlitz, Paris-Nord, Lille-Europe, Lyon-Part-Dieu, Bordeaux-Saint-Jean et Dijon, le service va s'étendre d'ici fin 2012 dans les gares de Marseille-Saint-Charles, Paris-Lyon, Toulouse, Strasbourg et Rennes.

SOLIDAIRE ET VERT

Fruit d'un partenariat avec la Société Green Cove, un système de covoiturage dynamique est mis en œuvre en gare de Belfort-Montbéliard TGV : un écran affiche en temps réel les covoiturages possibles. Par mesure de sécurité, le système identifie chaque protagoniste. Une démarche économique, écologique, solidaire et sociale.

TOURISME ET AGENDA

Au cœur de toutes les convergences, la gare s'ouvre également sur la région et pour répondre aux demandes des voyageurs, certains agents d'accueil sont désormais formés en matière de tourisme en partenariat avec les Offices de Tourisme des villes et territoires concernés. Un événement ? Un monument ? Une spécialité ? Une adresse d'hôtel ou de restaurant ? Plus que jamais, la gare instaure le lien avec son territoire et entre les voyageurs.

TRANSFORMER L'ATTENTE

Multimodalité oblige, l'attente en gare peut parfois être longue. Pour que ce temps d'attente participe du voyage de façon confortable et agréable, les espaces d'attente ont été complètement repensés. Des espaces mixtes pour la plupart, qui permettent au voyageur de bénéficier des meilleures conditions d'accueil selon son profil. Voyage d'affaires, un espace calme, spécialement aménagé pour un usage professionnel et doté d'une connexion Wifi. Les autres espaces pour les déplacements familiaux ou d'agrément décroissent les activités pour offrir aux voyageurs la possibilité de se reposer, d'écouter de la musique, de faire du shopping, de lire, de se restaurer ... L'attente devient détente.

Ces espaces nouvelle génération sont d'ores et déjà ouverts dans les nouvelles gares de la ligne Rhin-Rhône ainsi qu'à Paris-Bercy, Paris-Lyon et Paris-Montparnasse.



Espace d'attente de la gare de Paris-Montparnasse.

VOYAGEURS EN CULOTTES COURTES

Tapis d'éveil à l'effigie des villes et territoires, mobiliers et jeux adaptés, tables à langer pour les bébés, livres, BD, magazines et même animations en saison pour les plus grands, mascottes rigolotes et jeux interactifs, les gares chouchoutent leurs petits voyageurs. Les espaces enfants fleurissent, un gage de quiétude pour les parents.

ENTRE DEUX TRAINS, FAIRE LES BOUTIQUES

Une ville dans la ville. C'est ainsi que l'on pourrait légitimement qualifier les gares accueillant un grand nombre de voyageurs. Lieu de vie par excellence, la gare multiplie désormais les services pour ses voyageurs... et ses riverains. Les grandes enseignes de biens d'équipement de la personne et de la maison y alignent leurs vitrines, la plupart ayant d'ailleurs pris soin d'adapter leurs concepts à la typologie du lieu et à son fonctionnement. Ainsi, les linéaires souvent se compactent ou s'agencent différemment tandis que les horaires d'ouverture s'étirent ; mais les vitrines jouent toujours la même séduction pour capter l'œil et



Boutique en gare de Paris-Saint-Lazare.

l'attention qui sont ici, plus encore qu'ailleurs, ultra pressés. Des enseignes à forte notoriété, des commerces de proximité, mais aussi des marques émergentes ou de nouveaux concepts qui voient ici l'opportunité de s'implanter au cœur des grandes villes. Dans ce même esprit de services et d'adaptabilité aux fonctionnements d'une gare, en juin 2010 a ouvert le premier coiffeur express à Paris-Montparnasse. Le concept : « la coupe de cheveux à 10 euros, en 10 minutes, sans rendez-vous ». La formule fait des adeptes à Paris-Est et Paris-Nord notamment. À suivre.



Coiffeur Beauty Bubble en gare de Paris-Montparnasse.

Sur les 2 millions de mètres carrés que comptabilisent les gares françaises, 180 000 m² sont dédiés aux commerces. Une surface considérable et un formidable potentiel d'attractivité et de services pour les voyageurs et riverains des gares. De quoi générer de nouveaux projets, de nouveaux concepts, investir dans la rénovation des gares existantes...

LA BOUTIQUE DU QUOTIDIEN

Fini le traditionnel Buffet de la gare : le concept vieillissant s'éteint progressivement au profit de nouveaux espaces résolument adaptés aux gares d'aujourd'hui. Sur le modèle de ce que l'on peut rencontrer aux Pays-Bas ou encore en Suisse, on a souhaité développer un nouveau concept de boutique simple et pratique, la Boutique du Quotidien, associant restauration sur place ou à emporter, vente de produits de dépannage, presse, livre, tabac (selon la réglementation en vigueur), ainsi que d'autres produits et services facilitateurs. Une offre diversifiée pour des petits achats du quotidien et une mise en marché de façon adaptée aux modes de vie et de consommation des voyageurs, riverains et passants de la gare.

Une consultation a été lancée au printemps 2011 afin de sélectionner les partenaires pour développer ces nouveaux concepts dans les gares françaises. Ont été sélectionnés Relay France, en partenariat avec Casino, et NS Stations France (ex Servex France), en partenariat avec Monoprix, pour ouvrir,

fin 2012 et début 2013, les premières « Boutiques du quotidien » dans 8 gares. Relay a remporté 2 lots, comprenant pour le premier les gares d'Aix Ville, Annecy, Dreux et pour le second, les gares de Châtelleraut et Epinay-Villetaneuse. Quant à NS Stations France, il s'agit des gares de Charleville-Mézières, Saint-Quentin et Saint-Quentin-en-Yvelines (1 lot).

Toutefois et prenant de l'avance sur le programme, des magasins pilotes donnent déjà le ton. Chartres, Thionville et Strasbourg sont dotés d'une enseigne Monop'Station. Un multistore novateur et attractif ouvert sept jours sur sept qui mise sur la disponibilité de produits d'agrément et d'utilité. Gares & Connexions s'est ici associée aux NS (les Chemins de fer Néerlandais) avec l'expertise de Servex et Monoprix.



Monop'Station en gare de Strasbourg.

Dans le même esprit toujours, et au bénéfice de l'ouverture de la nouvelle ligne TGV Rhin-Rhône, les gares de Mâcon, Chalon-sur-Saône ainsi que les deux nouvelles gares Besançon Franche-Comté TGV et Belfort-Montbéliard TGV déploient quant à elles des boutiques multiactivités réalisées par Relay sous l'enseigne Trib's. Un concept qui allie l'offre presse et livres Relay et un espace dédié à la restauration composé d'un bar et d'un libre-service snacking. Des lieux conviviaux et ouverts sur la gare qui en épousent la qualité d'accueil, le confort et le design.

EPHÉMÈRES

Animations de Noël, commerces proposant une offre spécifique l'été, produits régionaux, vente de vêtements, d'accessoires, de bijoux de créateurs, la gare ouvre aussi ses espaces aux ventes éphémères, créant l'événement et ajoutant encore à son attractivité.



Boutique Coca-Cola.

Business class

AUTOUR DE LA GARE...

Véritables centres névralgiques, en connectant les gens et les territoires, les gares génèrent évidemment sur leurs périmètres d'intenses activités commerciales et de services. En attestent les nombreux immeubles de bureaux qui depuis toujours jalonnent les rues et espaces adjacents aux gares. Une réalité urbaine mais qui touche également les nouvelles gares aux abords desquelles fleurissent de nouveaux bâtiments, de nouveaux quartiers d'affaires. Belfort-Montbéliard TGV par exemple, mis en service en décembre 2011, voit s'organiser dans son proche environnement un ambitieux pôle tertiaire. Mêmes projets de développement d'activités tertiaires avec la construction d'un vaste programme immobilier dans le quartier de la gare de Mulhouse. « Bleu et Vert », c'est son nom, s'étire sur 23 hectares et devrait, d'ici à 2025, accueillir un pôle bureau de 50 000 m² environ. Une réalité business déjà active pour la gare TGV de Torcy, en Saône-et-Loire, avec l'espace Coriolis. Une implantation ex nihilo au bénéfice de la connexion TGV à 1h20 de Paris et 40 mn de Lyon. À une toute autre échelle, citons encore Euronantes et ses 300 000 m² de quartiers d'affaires. Un programme en pleine expansion, à deux pas de la gare, qui devrait atteindre 500 000 m² d'ici à 2015.

...ET EN GARES

Les exemples se multiplient sur l'ensemble du territoire, portés par les collectivités locales. Mais la 5^e branche de SNCF va plus loin : c'est au sein même des gares qu'elle déploie à présent des espaces dédiés au travail. En 2010, elle lançait un appel à intérêts sur cette thématique pour doter 7 gares de centres d'affaires. C'est Regus, opérateur spécialisé en la matière et leader mondial des espaces de travail flexible, qui est retenu. Un programme d'installation a débuté en 2012 à la gare du Mans et se poursuit à

Bordeaux, Nancy, Amiens, Angers en 2013 puis Paris-Nord et Lille-Flandres en 2014. Au total, une surface de 4200 m² composée de salons avec connexions WiFi, salles de réunions et de vidéoconférences, bureaux privés et espaces mutualisés.

Avec une population de travailleurs dits « nomades » ou « mobiles » estimée à 8,5 millions de personnes, les perspectives de développement encore vastes de ce type d'espaces devraient se multiplier ces prochaines années, dans d'autres gares et sur d'autres territoires.



Espace Internet en gare de Montparnasse.

L'art en gare

Instantané

Lucas, 24 ans, étudiant à Marseille

« Je suis originaire de Lyon et je prends régulièrement le TGV le week-end et pour les vacances entre la fac et la maison familiale. D'habitude, je branche mon Ipod et je somnole, je reste dans ma bulle. Mais l'an passé, j'ai « croisé » sur les quais de la ligne, d'énormes zébus bleus. Il y a de quoi être surpris. J'ai alors découvert qu'il s'agissait de la mascotte des Rencontres d'Arles. Et autour de ces mascottes, des photos extraites du festival. Du coup, j'ai eu envie d'aller voir les expos à Arles. Une révélation pour moi ! Au point que j'y suis retourné cette année. Depuis, je suis à l'affût de ce qui peut se passer sur les quais et dans les couloirs des gares. Je n'avais pas cette image de SNCF. Pour moi, une gare, c'était juste l'accès au train. En fait, c'est bien plus que ça ! ».

UNE VÉRITABLE POLITIQUE CULTURELLE

En transformant les gares, lieux fonctionnels originellement dédiés aux transports, en véritables lieux de vie au cœur des territoires, Gares & Connexions s'emploie à y faire entrer la culture. Devenues places d'échanges, plus que jamais les gares donnent à voir.



Mascotte des Rencontres d'Arles présente en gare de Paris-Lyon.

Une orientation toute naturelle vers l'univers des arts et de la culture. Les gares se font ici l'écho de leurs territoires en relayant les événements qui s'y déroulent. D'autres projets encore ouvrent la gare aux artistes pour des créations inédites. La gare crée l'événement et transporte ses voyageurs vers de nouvelles terres d'émotions.

GARES ET PHOTOGRAPHIE, UN LIEN FORT, AU-DELÀ DU CLICHÉ

Très ancrée dans l'univers de la photographie, Gares & Connexions prend part à de nombreux événements dans toute la France.

Emblématique de cette tendance, le partenariat avec les Rencontres d'Arles. Pour la troisième année consécutive, ce grand rendez-vous de la photographie internationale inspire les gares de Paris-Lyon, Avignon TGV, Montpellier, Marseille-Saint-Charles, Nîmes, Aix TGV et Arles. De juillet à septembre 2012, les voyageurs ont découvert dans ces 7 gares des images signées par des photographes de renom, mais aussi des animations inédites autour de la photographie. Un avant-goût de ce que proposent les 60 expositions qui se tiennent sur la même période à Arles pour la 43^e édition de ce prestigieux festival. Et pour donner toute sa dimension à l'événement, un défi a été lancé à tous les photographes, amateurs et professionnels : réaliser une photo sur laquelle se trouve la mascotte des Rencontres, présente dans les gares de Marseille-Saint-Charles, Paris-Lyon, Avignon TGV et les anciens Ateliers SNCF de la ville d'Arles. Les images récoltées jour après jour, donnent naissance à une œuvre collective, un « Work in progress » exposé aux Rencontres d'Arles, dans les anciens Ateliers.

Dans le même esprit et sur ce territoire du sud de la France, citons encore ImageSingulières à Sète sur le thème 2012 : « Quand les murs parlent » ou bien encore Photo'med. Ce dernier, jeune festival destiné



Exposition de photos des Rencontres d'Arles sur le parvis de la gare de Paris-Lyon, été 2012.

au grand public, propose depuis 2011 une ouverture sur la culture méditerranéenne par l'image. Après la Turquie l'an passé, c'est sur le Maroc que le festival braque ses objectifs ; une exploration des territoires et des hommes avec une sélection d'images installées en gares de Marseille-Saint-Charles, Toulon et Avignon.

Festival encore, le MAP qui se tient en mai à Toulouse. Ici, c'est l'œil du photographe amateur qui inspire le festival. En 2012, Gares & Connexions participe à la quatrième édition de MAP en associant les gares de Toulouse-Matabiau et de Bordeaux-Saint-Jean. Cette année, MAP entre de plain-pied dans une nouvelle façon de capturer l'image et l'instant : l'iphonographie. Le Smartphone comme moyen d'expression photographique donne lieu à une exposition exceptionnelle, la première du genre en France. Les gares de Toulouse-Matabiau et Bordeaux-Saint-Jean ont ainsi accueilli les œuvres des 40 lauréats d'un vaste concours international sur Instagram ayant pour thème : « Espaces Transports ». Autant de prétextes pour réunir amateurs, professionnels et grand public et susciter échanges et interrogations sur les enjeux urbains, sociaux, culturels et de déplacements des villes.

Retour dans les gares parisiennes qui, par la photo, s'ouvrent elles aussi vers d'autres horizons. Océaniques et bretons pour la Gare Montparnasse qui en automne 2011 titrait un très évocateur : « Important ». Une exposition de photographies monumentales accrochées dans le hall Pasteur signées Denis

Léger. La Bretagne sous des aspects insolites et surprenants, visions d'un ancien marin passionné de voile. Ses photographies captent les traces laissées par la mer et le temps : rouilles, fossiles, cordages et bois peints, patinés d'embruns... Comme une brise iodée sur une gare parisienne.

Cap au sud à présent, via...la Gare du Nord ! De Bamako à Cape Town, les photographes africains étaient en novembre 2011 des invités du Grand Palais à Paris dans le cadre de la 15ème édition de Paris Photo. Une exposition déclinée en Gare du Nord par une projection d'images sur d'immenses bâches de 9 x 12 mètres, tendues sur la grande verrière du bâtiment. Un embarquement sur le continent africain pour près de 550 000 voyageurs par jour pendant un mois.

GRILLES ET PARVIS

Si par leur architecture, leur luminosité et leur gigantisme, les gares urbaines se prêtent remarquablement aux expositions et accrochages de toutes natures, Gares & Connexions ouvre plus grandes encore les portes de ses bâtiments aux artistes.

Les œuvres s'installent jusque sur le parvis et les grilles des gares et interprètent pleinement leur rôle de catalyseurs d'échanges et de relations dans la ville.

Sur les longues grilles qui enserrant la gare Paris-Est, au printemps 2011 fleurissaient des photographies de

Cyril Delettre : « Paris New York Grandes Lignes ». Entre Paris et New York, des lieux vibrants de vie autour des gares ; les images se mêlent, se superposent et livrent aux passants et voyageurs, l'âme des villes.

Gare de l'Est toujours, six mois plus tard, avec « En Vie d'une gare », cinq photographes ont saisi les acteurs de la gare dans leur quotidien. Agents SNCF, voyageurs ou passants, leurs images font écho aux 4èmes rencontres photographiques du 10ème arrondissement de Paris.

En août 2011, c'était au tour de la gare d'Austerlitz d'accueillir sur ses grilles une exposition. En l'occurrence, les travaux des étudiants du Master « Espace Publics » de l'Institut d'Urbanisme de Paris. Pendant deux jours, sous la direction de la photographe professionnelle Emmanuelle Germain, les étudiants équipés d'appareils photos jetables ont recherché une vision originale de la gare. Une aventure photographique ambitieuse et audacieuse rendue publique pendant plus d'un mois sur les grilles de la gare, côté Seine.

Plus récemment, en mai 2012, les gares de Paris-Est et Austerlitz se glissaient dans la thématique d'une exposition inédite à la Cité de l'architecture & du patrimoine : « Circuler, quand nos mouvements façonnent les villes ». Une thématique qui explore évidemment l'histoire ferroviaire. Sur les grilles de la gare, 23 photos racontent l'évolution de la mobilité urbaine dans les territoires et à travers les siècles. À l'origine de cette exposition croisée, Jean-Marie Duthilleul, Président du conseil de surveillance d'AREP et ses équipes d'architectes.

Mai 2012, changement de gare : on se propulse jusqu'à Paris-Lyon sur le parvis de laquelle l'artiste montpelliérain, Alain Verpillot, emmène les voyageurs et passants à (très) grande vitesse. Entre peinture et photographie, en 13 visuels projetés en grands formats, l'exposition « Train de pinces » mêle vitesse, couleurs et sensations étrangement mouvantes.

PORTES OUVERTES SUR LES ÉVÉNEMENTS DE LEURS TERRITOIRES

Résolument ancrée dans son environnement et même son quartier, la gare est cependant, et par essence, porte grande ouverte sur l'ailleurs et l'évasion.

De la même façon, et grâce à l'art et la culture qu'elle accueille sous ses toits, auvents et verrières, la gare sort de ses murs et s'égare dans son propre territoire, autant que le territoire s'invite lui-même en gares. Gares et territoires s'interconnectent pour mieux émouvoir voyageurs et passants.

Le Voyage à Nantes : depuis le parvis sud de la gare de Nantes, d'est en ouest, une trentaine d'étapes compose un parcours urbain de 8,5 km. Art, culture, tourisme, histoire et actualité, le patrimoine et l'œuvre éphémère, Nantes la bouillonnante décline une aventure urbaine inédite depuis son cœur ferroviaire jusque dans ses cours et ruelles intimes, tout au long de l'été 2012.

On reste dans l'univers patrimonial avec Chartres en lumières : 29 sites illuminés d'avril à septembre 2012 et l'occasion pour les gares de Paris-Montparnasse, Paris-Nord et Chartres de célébrer le festival. Projections, expositions, mises en lumière, l'événement créé en 2003 trouve depuis 2011 un vrai retentissement dans les gares du réseau.



Festival Chartres en Lumières en gare de Paris-Nord.

Été 2012, l'exposition-événement bordelaise du peintre cubiste Tobeen est relayée jusque dans le hall de la gare. Reproduction d'œuvres, mais aussi ateliers ludiques pour les enfants réalisés en collaboration avec le service culturel du Musée des Beaux-Arts de Bordeaux.

En décembre 2011, les franciliens étaient quant à eux invités à changer de décor. Paris-Nord et Paris-Austerlitz dévoilaient au public un autre Versailles. Les photographies de Francis Hammond paraient les murs des gares de tentures, soieries et jardins à la française.

On bloque le curseur du temps quelques siècles en arrière pour écouter de la poésie composée entre le XVII^e et le XIX^e siècle. Nous sommes en gare du Havre

en mars dernier et pour célébrer le 14^e Printemps des Poètes, par des lectures publiques de poèmes, démonstration fut faite que les mots aussi sont invitation au voyage.

Changement de rythme et de siècle avec les Eurockéennes, le grand festival rock en plein air de Franche-Comté. Ici, les gares de Paris-Est, Paris-Lyon et du Territoire de Belfort créent le lien, donnent le ton et déclinent la folle ambiance de l'événement. Expositions, animations et chorale participent au transport des voyageurs vers la culture carrément rock de ce festival mondialement réputé.



Exposition photographique des Eurockéennes de Belfort sur les grilles de la gare de Paris-Est.

Musicale encore, mais tous registres confondus, chaque 21 juin, la Fête de la Musique fait retentir ses accents jusque sur les quais des gares françaises.

URBAN CULTURE

Largement explorées en 2011, les cultures urbaines continuent de mobiliser les énergies à Gares & Connexions. Après les portraits d'artistes issus du territoire de Plaine Commune en gare de Paris-Nord au printemps 2011, la fameuse tournée ArtBattles en juin et juillet dans les gares de Paris-Nord, Paris-Lyon, Marseille-Saint-Charles et Lyon-Part-Dieu, les toiles géantes graffées par l'artiste street art Sébastien Cartagena à Bordeaux-Saint-Jean en septembre 2011 et « Small is Beautiful », vitrine des arts de rue, à Marseille-Saint-Charles en octobre 2011, Gares & Connexions ouvre la gare Paris-Lyon à « LIEU d'ÊTRE ». En juin 2012, la compagnie de danse Acte a livré son spectacle en trois actes aux voyageurs, passants et riverains du quartier place Henri Frenay.

« Une fresque humaine aux balcons », « Les tablées » et « La voltige aux façades », trois façons d'occuper l'espace, d'investir le territoire et de toucher le cœur et l'esprit des gens.

MONUMENTALES ET UNIQUES, LES ŒUVRES INSPIRÉES PAR LA GARE

Marquer les esprits : c'est bien ce qui s'est produit en mai 2012 à la gare de Paris-Saint-Lazare. Les voyageurs et passants étaient invités par l'artiste Pascale Marthine-Tayou à prendre part à la réalisation collective d'une œuvre monumentale : « Plastic Bags », composée de 25 000 sacs de cinq couleurs différentes, noués sur un filet par une chaîne humaine. Un objet emblématique de notre consommation quotidienne et un questionnement de l'artiste : Quelles ressources naturelles, énergétiques, humaines sollicitons-nous ? Quels recyclages engageons-nous ? À quel endroit du globe ?



« Plastic Bags » en gare de Paris-Saint-Lazare.

Spectaculaires ou plus confidentiels, d'autres événements singuliers et inédits animent les gares, explorant tous les univers culturels.

Ainsi, pour l'ouverture des nouvelles gares de la ligne Rhin-Rhône, Belfort-Montbéliard TGV et Besançon Franche-Comté TGV, Gares & Connexions avec le soutien d'entreprises contemporaines, présentait les œuvres originales d'artistes franc-comtois et bourguignons : la « ville nuage », plateforme habitable flottant dans les airs et par delà les utopies de Tomas Saraceno, explorait également le spectre du développement durable. La « 504 luciole » de Pierre Malphettes rendait quant à elle un hommage à la magie du voyage et à la mythique 504 Peugeot, en son territoire de naissance.



« La ville nuage ».

Dans un registre joliment nostalgique lui aussi, le 21 décembre 2011, et pour commémorer le 150^{ème} anniversaire du réalisateur Georges Méliès, Paris-Montparnasse, la gare où il tenait une boutique de jouets, accueillait « Le jour le plus court ». Une fête du court métrage née d'une collaboration avec le Centre National du Cinéma.

ÉMOTIONS VIVES, LA GARE CRÉE L'ÉVÉNEMENT

Imaginez... le hall d'une gare, comme venue de nulle part, une musique retentit et là, une centaine de personnes se met à danser. Une Flash Mob créée et réalisée par le festival Marsatac en septembre 2010 à la gare de Marseille-Saint-Charles et qui, depuis, a fait des émules. Ainsi, en février 2012, ce sont les danseurs du Ballet de l'Opéra national du Rhin qui proposent un flash mob en gare de Strasbourg. En juillet 2012, un autre rassemblement, initié par la chorale Altaïr, en gare de Bordeaux cette fois. Chez les voyageurs, à la stupéfaction succèdent bien vite le plaisir et la jubilation d'assister en direct à un événement aussi impromptu.



Flash Mob en gare de Strasbourg.



Centaures en gare de Marseille St-Charles.

Impromptu et sidérant lui aussi, le spectacle donné en gare de Marseille-Saint-Charles en octobre 2011 par le Théâtre du Centaure. Des déambulations équestres impressionnantes de puissance et empreintes de grâce.

Surprise toujours avec cette performance originale de la Compagnie Dérézo. C'était en janvier 2012, gare du Havre. Réitérant une expérience menée en 2010 en gares de Paris-Montparnasse, Rennes et Brest, la Compagnie d'origine bretonne créait à nouveau l'événement mêlant ici théâtre de rue et installations sonores.

Dans un concept inédit dans une gare française, The « Mobil'Museum » convoque la danse pour plonger les voyageurs au cœur des Jeux Olympiques de Londres. À Lille-Flandres et Lille-Europe puis à Paris-Montparnasse, onze danseurs deviennent supports vivants et animés des œuvres de la plasticienne Véronique Salez. Une performance commentée par la voix off de l'artiste elle-même.

En gare de Marseille-Saint-Charles enfin, jazz et tango rythment l'été 2012. Le parvis de la gare devient piste de danse pour les bals de la 8^{ème} édition de La Rue du Tango en juin et juillet 2012. Enfin, le 17 juillet, c'est de ce même parvis qu'est donné le coup d'envoi de la douzième édition du Festival Jazz des Cinq Continents avec le groupe Big Butt Foundation. La gare (au) cœur de toutes les émotions.



The « Mobil'Museum ».

LA GARE ŒUVRE D'ART

Dans ses rénovations et constructions nouvelles, Gares & Connexions mobilise tous les talents de ses architectes pour que l'objet gare, en soi, prenne toute sa dimension artistique et culturelle. Matériaux, courbes, lumières, les gares témoignent des grandes tendances architecturales de leur temps. Une ambition immobilière et environnementale autant que mobilière. L'horloge monumentale qui fait battre le cœur de la toute récente gare Besançon Franche-Comté TGV en est le reflet. Œuvre unique d'un artiste horloger régional, elle s'impose comme pièce maîtresse de l'identité de sa gare.

Gares ! fabriques d'émotions

Les Editions Autrement ont plongé leur plume entre les halls, couloirs, escalators et autres quais des quelques



Horloge de la gare de Besançon Franche-Comté TGV.

3 000 gares françaises pour en décrire l'intimité et les émotions qu'elles suscitent. Un ouvrage tout à la fois testimonial et porteur d'imaginaire qui réaffirme le rôle des gares dans la ville et dans la vie.

Collectif de journalistes et d'auteurs sous la direction de Jessie Magana.

Pour en savoir + : www.gares-connexions.com

Rédaction : Anne-Milliotte Chauveau
Responsable d'édition : Corentine Mazure
Responsable illustration : Sabine Bazantay
Photographe : Mathieu Lee Vigneau



La gare au cœur des stratégies de développement urbain

L'AGENCE D'URBANISME ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA VALLÉE DE L'OISE - OISE LA VALLÉE

Thomas Werquin, Pascale Poupinot et Cécilia Rivaux¹

Depuis une vingtaine d'années, les gares sont devenues les pivots de nombreuses opérations d'urbanisme. Que ce soit pour créer une vitrine urbaine, développer de nouveaux morceaux de ville ex nihilo, comme c'est le cas à Valence et à Reims autour des nouvelles gares TGV, ou pour reconquérir un tissu urbain délaissé ou abîmé comme ce fut le cas à Lille ou à Bordeaux, de nombreux territoires se sont appuyés sur leur gare pour construire bureaux, commerces, équipements et logements, mais aussi des pôles d'échanges multimodaux.

Creil et son agglomération n'échappent pas à la règle et souhaitent développer un projet ambitieux autour de la gare, seconde de Picardie en nombre de voyageurs. Dans ce cadre, l'Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise anime et coordonne un processus devant aboutir à la définition d'un plan guide. Pour alimenter la réflexion du territoire, l'Agence a réalisé en 2010 une étude visant à comprendre comment les autres villes françaises avaient envisagé la gouvernance de leur projet urbain autour des gares.

À partir de nombreux exemples issus de l'étude, cet article vise à comprendre les raisons qui font des gares les pivots de nombreuses opérations d'urbanisme.

1. Cécilia Rivaux, stagiaire en 2010, était impliquée dans la réalisation de l'étude.

Opportunités nées du développement des gares

L'histoire qui lie les gares à leur territoire tient à plusieurs éléments.

DES GARES À ADAPTER AUX ENJEUX DE TERRITOIRES EN MUTATION

Les gares telles qu'elles ont été conçues aux XIX^e et XX^e siècles ne sont plus adaptées. Celles-ci ne sont plus de simples lieux de passage et de transit, elles sont devenues des lieux de vie, de consommation et

de travail. Il apparaît donc nécessaire d'améliorer leur fonctionnalité pour gérer les flux de voyageurs et augmenter leur confort (accessibilité aux personnes à mobilité réduite, commerces, services, etc.) et plus largement adapter la gare aux enjeux de demain.

UN TRAFIC CROISSANT AUTOUR DES GARES À GÉRER

Le développement du pôle gare génère deux processus bien distincts. D'une part l'attrait du train comme mode de transport des individus et notamment des actifs au détriment de la voiture. Cette dimension est susceptible de renforcer les flux à destination des gares et ceci de manière très concentrée en début de matinée et en fin d'après midi. D'autre part, l'attrait du quartier et plus largement de son agglomération pour les travailleurs. Cette attractivité qui génère dans un premier temps des migrations résidentielles, puis dans un second temps des migrations domicile/travail n'est pas sans conséquences et sans risques. En effet, l'attractivité d'un territoire auprès d'actifs extérieurs risque de provoquer une hausse des prix immobiliers et ainsi de provoquer un effet pervers pour les populations locales.

L'enjeu pour les acteurs locaux est ainsi double.

D'abord, gérer les flux croissants autour des gares pour éviter l'engorgement voire l'asphyxie des quar-



Aéroport de Schiphol.



Gare d'Orléans.

tiers où elles sont localisées. Cette question de l'accessibilité est éminemment urbaine, ceci d'autant plus que le trafic ferroviaire évolue dans un contexte où l'utilisation des transports en commun et des modes doux est privilégiée (vélo, etc.) impliquant de nouveaux aménagements. Ainsi, ce n'est pas seulement la gare qui doit être repensée et réaménagée, mais aussi ses alentours. C'est dans cette perspective que de nombreuses villes ont intégré ou intégreront un pôle d'échange multimodal (PEM) dans leur projet de réaménagement de la gare et de ses environs (La Roche-sur-Yon, Saint-Etienne, Le Mans, Creil, etc.).

Ensuite, anticiper le processus d'attractivité résidentielle, en l'accompagnant pour, d'une part faire de cette attractivité un atout, développer en particulier l'économie résidentielle qui pourrait lui être associée, et d'autre part, faciliter une offre immobilière suffisante pour ne pas déséquilibrer le marché immobilier local.

UN POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE À EXPLOITER

Parallèlement à ces évolutions, l'arrivée des TGV de SNCF dans les villes moyennes fait naître des attentes très fortes en matière de développement du territoire et pousse les acteurs publics à développer des projets ambitieux autour des quartiers de gare dans l'espoir

notamment d'attirer de nouvelles entreprises et développer le tourisme. La desserte TGV représente en effet une opportunité de développement socio-économique du fait d'abord de la plus grande rapidité des déplacements, mais aussi en ce qu'il véhicule une image de modernité susceptible d'améliorer la représentation des villes desservies. L'arrivée du TGV constitue donc un espoir immense pour les élus et l'opportunité de développer de grands projets urbains, vitrines du territoire, symboles de son dynamisme et créateurs d'emplois. C'était déjà l'espoir de Pierre Mauroy, maire de Lille qui caressait le rêve au début



Gare de l'Est.

des années 1990 d'attirer les multinationales intéressées par la nouvelle proximité de Lille avec Bruxelles, Paris et Londres.

Pour bénéficier des retombées potentielles de l'arrivée du TGV, les acteurs publics doivent donc impérativement créer des politiques d'accompagnement afin d'impulser une dynamique positive et tenter d'augmenter l'attractivité du territoire. Les politiques d'aménagement mises en œuvre à cette occasion constituent un signe en direction des acteurs du secteur privé qui sont appelés à investir dans ces territoires.

Dans cette perspective, les villes convaincues de leur nouvelle attractivité se sont retrouvées face à des quartiers de gare incapables de jouer ce rôle. Les quartiers gares ayant été souvent délaissés, les collectivités ont dû mettre en place des politiques urbaines ambitieuses y améliorant le paysage urbain et y créant les conditions favorables au développement d'une offre foncière et immobilière indispensable à l'accueil de nouvelles entreprises ou de nouveaux habitants.

Les projets urbains en cours autour des gares

DES PROJETS QUI NAISSENT POUR LA PLUPART DE L'ARRIVÉE DU TRAIN À GRANDE VITESSE

L'engouement des territoires pour leur quartier de gare n'est propre ni aux petites villes, ni aux grandes. En effet, de Lille à La Roche-sur-Yon, en passant par Bordeaux, Le Mans et Creil, ce sont des villes et agglomérations de tailles très diverses qui ont décidé de se lancer dans la rénovation et la valorisation de leurs quartiers de gare.

La plupart des projets sont localisés en centre-ville, en limite de la ville du XIX^e siècle là où les gares ont été construites, ou reconstruites après les guerres mondiales. Ces projets sont alors souvent intimement liés à la problématique des friches, comme c'est le cas à Bordeaux, à Angers ou encore à Creil.

Certains projets ont cependant été développés en périphérie, soit parce que la ligne à grande vitesse ne passait pas par la gare historique, soit parce que les pouvoirs publics avaient fait le choix de construire une nouvelle gare excentrée plutôt que d'étendre la gare actuelle, comme c'est le cas à Valence. Dans le cas de cette dernière, le projet Rovaltin a été lancé à une dizaine de kilomètres du centre-ville autour de la nouvelle gare. À Reims, c'est le passage de la LGV Paris/Strasbourg en périphérie qui incitera l'agglomération

à développer son projet de quartier de gare à Bezannes, commune située à 5 km du centre de Reims. Précédemment Clairmarais, le quartier de la gare historique, faisait l'objet d'un autre ambitieux projet de rénovation urbaine autour de l'ancienne gare, suite à l'officialisation du projet de LGV Est dans les années 1990.

Dans de nombreuses autres agglomérations françaises, c'est le même processus. Alors que l'arrivée du TGV à Lille a fait naître Euralille, la mise en service à l'horizon 2016 de la ligne à grande vitesse Sud-Atlantique, mettant Bordeaux à 2h05 de Paris, fera naître un nouveau quartier d'affaires baptisé Euratlantique.

D'autres projets ne sont pas liés à la création d'une LGV ni au passage des TGV de SNCF, mais sont basés sur la simple volonté de valoriser le pôle gare. C'est le cas de Chartres, dont le projet initié en 2003, s'inscrit dans le contexte du lancement de plusieurs opérations de réhabilitation urbaine de grande ampleur touchant quasiment tous les quartiers de Chartres et s'inscrivant dans un plan prévisionnel d'investissement d'environ 72 millions d'euros.

LE FONCIER AU CŒUR DU SUJET

Dans tous les projets, le foncier constitue l'élément-clé qui permet au territoire de construire le pôle d'échanges, les logements, les bureaux et tous les autres équipements susceptibles d'accueillir les habitants, les professionnels et tous les flux liés à la présence de la gare.

Si Lille a eu la chance de disposer à côté de sa gare de terrains militaires longtemps restés non constructibles, ce n'est pas le cas de la plupart des villes qui ont dû acquérir patiemment le foncier nécessaire à la mise en œuvre de leur projet.

À Saint-Etienne, si une partie du foncier de la partie sud de l'opération (première phase) était maîtrisée dès 2007, une Déclaration d'Utilité Publique a été arrêtée en mai 2009 pour le foncier restant des parties sud et sud-est de la ZAC. Le foncier a été entièrement porté par l'Epora (Etablissement public foncier de l'ouest Rhône-Alpes) et cédé ensuite à l'aménageur des terrains, l'Epase, au fur et à mesure de la mise en place des projets. Les premières charges foncières de la ZAC ont été vendues en janvier 2008.

À Bezannes, c'est la Communauté d'agglomération qui fera l'acquisition de l'intégralité du foncier agricole, soit 173 hectares qui seront viabilisés, puis revendus progressivement aux investisseurs publics ou privés.

En milieu urbain dense, la problématique est évidemment plus compliquée. En effet, on y trouve de nombreux propriétaires privés et publics, de l'habitant propriétaire aux entreprises, en passant par RFF et SNCF qui y possèdent de nombreuses emprises ferroviaires. Les démarches nécessaires à l'acquisition de terrains sont longues et coûteuses et peuvent à la fois contrarier l'équilibre financier du projet et sa viabilité économique.

DES PROJETS URBAINS AMBITIEUX

L'ensemble des projets lancés ces dernières années font état d'une nouvelle ambition pour des quartiers qui sont longtemps restés les parents pauvres du développement urbain. De nombreux exemples peuvent illustrer cette réalité.

Au Mans, les projets Novaxis et Novaxud développés autour de la gare comprennent 70 000 m² de bureaux et accueillent désormais environ 80 entreprises pour 2 500 emplois. Le pôle est actuellement en cours d'extension afin de porter les surfaces consacrées au développement du tertiaire à 100 000 m².



Gare du Mans.

À Angers, la ZAC Gare Plus accueillera 45 000 m² de bureaux et 20 000 m² de logements de l'autre côté des voies par rapport à la gare actuelle. S'ajouteront environ 4 500 m² de locaux commerciaux, dont une partie en rez-de-chaussée des bâtiments. Une crèche, une pépinière d'artistes et un grand espace vert devraient venir compléter l'ensemble. L'objectif est donc de créer de la mixité urbaine au sein de ce nouveau quartier, afin de mieux l'intégrer dans le tissu urbain existant. Dans le même temps, sur le terrain du SER-NAM du côté de la gare actuelle, sont prévus



Gare d'Angers.

20 000 m² de bureaux construits en plots au dessus de parkings privés situés en rez-de-chaussée des immeubles, ainsi qu'un nouveau parking public de 450 places. Des liaisons piétonnes assureront l'accessibilité de la gare et une continuité fonctionnelle et paysagère avec elle.

À Valence, en 5 ans (2005-2010), 77 entreprises représentant 1 200 emplois se sont installées dans le parc de Rovaltin. Une nouvelle extension de 82 hectares devrait voir le jour.

À Saint-Etienne, le développement du projet de Châteaucreux est engagé sur 60 hectares au sud des voies ferrées et se développera ensuite au nord. Le retournement de la gare vers le nord est prévu pour permettre un double accès au bâtiment voyageurs (BV). La réduction du faisceau ferré pourrait améliorer la fonctionnalité de la gare et réduire la coupure urbaine constituée par les voies en favorisant la continuité du tissu urbain entre le nord et le sud. À l'horizon 2020, le quartier devrait offrir un potentiel d'environ 200 000 m² de surfaces de bureaux et 14 000 emplois.

Le nouveau quartier de Bezannes construit à 5 km du centre-ville de Reims, s'étend sur 173 hectares et accueille un pôle d'activités émergent, associant des logements et un parc de loisirs (golf, hôtels, restaurants), des commerces, des équipements (clinique, centre de maintenance des tramways, crèche inter-entreprises, etc.) et des espaces publics, dans un souci de mixité des fonctions. L'ensemble du programme de bureaux prévu pour la ZAC se monte à plus de 300 000 m² pour 7 000 à 10 000 emplois envisagés.

À Bordeaux enfin, le projet Euratlantique qui repose largement sur la gare et la LGV atlantique, est le plus ambitieux. À terme, ce sont 2 millions de m² de

construction qui sont prévus sur les 738 hectares du projet. Comme beaucoup de projets montés autour des gares, Euratlantique comprendra un centre d'affaires tertiaire implanté dans le secteur Belcier/Saint-Jean, ainsi que des centres commerciaux, des hôtels, des cinémas et des espaces verts. De nouveaux équipements doivent également voir le jour, notamment une salle de spectacle dont le permis de construire a été délivré en 2009. La zone située immédiatement autour de la gare constitue le cœur du projet et sera traitée en priorité. Elle s'étend sur un territoire de 180 hectares, soit 800 000 m² de constructibilité nouvelle réservée à des logements et des bureaux. Le début des travaux sur cette zone est prévu en 2013 et doit s'achever en 2016.

La gouvernance : élément clef de la réussite des projets

Les projets urbains qui se développent dans les villes françaises, intègrent souvent au moins trois composantes : la transformation du pôle gare, la gestion de son accessibilité avec souvent une réflexion autour de l'intermodalité et enfin, un projet immobilier et paysager visant à développer un nouveau quartier ou au moins à transformer celui existant. Une multiplicité d'acteurs se trouvent ainsi engagés dans un processus de co-construction de projets avec autour de la table : SNCF qui possède les gares avec sa branche Gares et Connexions ; Réseau Ferré de France, propriétaire de nombreux terrains et gérant du patrimoine ferroviaire ; les autorités organisatrices des transports (AOT) qui gèrent les réseaux de transports en commun et donc l'acheminement des personnes vers les gares ; et toutes les collectivités impliquées dans l'aménagement urbain.

La gouvernance des projets urbains autour des gares doit donc favoriser le travail en commun d'un grand nombre d'acteurs dont les cultures professionnelles divergent et dont les intérêts semblent parfois antinomiques. La prise en compte des objectifs de chacun et leur coordination s'avèrent donc indispensables à la conception d'un projet équilibré, efficace et opérationnel. Ainsi, bien avant l'élaboration d'un « plan-guide », un long travail de concertation, de coordination et de compréhension des attentes de chaque partenaire est essentiel.

Le mode de gouvernance d'un projet ne peut pas se définir a priori ; il se construit dans la durée et doit évoluer en fonction des phases du projet et des besoins. Le choix du type de gouvernance à mettre en place s'effectue ainsi en fonction des caractéristiques du territoire concerné, des jeux d'acteurs, du projet envisagé, des acteurs en présence et des buts

poursuivis. Dans certains cas, la construction de la collaboration entre acteurs et de la gouvernance dépasse le simple cadre d'un projet précis et a pour vocation d'instaurer les conditions d'un partenariat durable basé sur l'échange et le partage de valeurs et d'objectifs communs. Il est possible de parler de gouvernance contractuelle, celle-ci passant dans la plupart des cas par la signature de conventions, parfois nombreuses, entre les partenaires publics. Un tel partenariat doit permettre de gérer la question des différences d'échelle (territoires d'intervention des partenaires, gouvernance du territoire/du projet...) et de temporalité (phasage des opérations...).

Dans un cadre aussi complexe, le recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) s'avère utile. Cette assistance peut être exercée par un prestataire externe, mais dans les cas présentés ci-dessus, les maîtres d'ouvrage se sont souvent appuyés sur les organes existants susceptibles d'apporter leur expertise (SEM, société d'aménagement, agences d'urbanisme...) ou sur des organes spécifiquement créés pour le projet (mission de préfiguration d'une Opération d'intérêt national (OIN) puis EPA, syndicat mixte). L'AMO joue un rôle d'ensemblier et doit permettre de faire émerger un projet cohérent et accepté par tous les partenaires en organisant les conditions de convergence des intérêts particuliers vers un travail collectif puis un projet commun.

La plupart des territoires font souvent appel à des équipes reconnues et composées d'architectes, urbanistes, paysagistes et économistes chargés de proposer un projet pour le territoire. Il s'agit pour eux de proposer d'abord une vision urbaine pour le quartier avec des grands principes de fonctionnement.

Quel que soit le mode de gouvernance choisi, une volonté politique locale forte et un engagement important de tous les partenaires et des techniciens se trouvent absolument nécessaires à la réussite du projet et constituent la condition sine qua non pour attirer les acteurs privés.

Un projet Cœur d'agglomération autour de la gare de Creil

UN PROJET AMBITIEUX POUR VALORISER LA GARE

Localisée dans le sud de l'Oise à deux pas de l'Ile-de-France, la gare de Creil se situe au cœur d'une étoile ferroviaire à cinq branches permettant à sa ville et son agglomération de bénéficier d'excellentes liaisons vers Paris et les grandes villes picardes (Amiens,



Gare de Creil.

Compiègne, Saint-Quentin et Beauvais). Cette desserte sera par ailleurs renforcée par la liaison Roissy Picardie qui constituera une sixième branche à l'étoile et reliera Creil à l'interconnexion des lignes LGV et à l'aéroport international Roissy Charles de Gaulle en une vingtaine de minutes.

Comme de nombreuses agglomérations françaises, l'agglomération creilloise qui connaît un déclin de l'emploi industriel rêve de faire de sa gare le pivot d'un projet économique et urbain ambitieux.

Le projet consiste à proposer un nouveau quartier autour de l'actuelle gare de Creil qu'il s'agit d'ouvrir de l'autre côté des voies pour en faire un cœur d'agglomération. Le territoire concerné est de 150 hectares. Il est aujourd'hui constitué de nombreuses friches et d'habitat insalubre et ne profite pas ou trop peu, de la proximité de la gare, seconde gare de Picardie en termes de fréquentation. L'objectif du projet est donc de faire de la gare le pivot d'une vaste opération de renouvellement urbain.

UN PLAN GUIDE POUR LA FIN 2013

La signature du protocole Gare cœur d'agglomération par la Communauté d'agglomération creilloise, les

ville de Creil et de Nogent-sur-Oise, le Département de l'Oise, la Région Picardie, le syndicat mixte des transports collectifs regroupant toutes les AOT (SMTCO), SNCF et Réseau Ferré de France a permis d'initier un long processus qui devrait faire émerger un projet urbain d'envergure autour de la gare de Creil, et plus largement sur deux communes de l'agglomération.

L'Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise a été missionnée par ses membres pour animer et coordonner le processus et a également contribué à définir les enjeux urbains aux différentes échelles (du quartier à l'inter-région).

La première phase qui s'est achevée début 2011 a fixé la gouvernance du projet et le processus par lequel le plan guide serait élaboré. Cette phase a abouti au recrutement en mai 2011 du cabinet Algoé, assistance à maîtrise d'ouvrage. La seconde phase débutée fin 2011 a permis d'écrire les documents nécessaires à la consultation, Algoé veillant à la stabilité juridique du recrutement d'une équipe d'architectes-urbanistes. Cette deuxième phase s'est poursuivie par le recrutement de trois équipes portées par des agences de renom (ANMA, Seura, Reichen et Robert,) mises en compétition au travers du dialogue compétitif qui aboutira à un choix définitif en mars 2013.

L'équipe lauréate aura à proposer un projet sur la base d'un programme fonctionnel intégrant une gare double-face, du commerce, du logement, des bureaux et un pôle d'échange multimodal.

Conclusion

La réussite des projets urbains autour des gares est conditionnée à plusieurs facteurs.

La première condition est celle d'une forte volonté et ambition politique qui doit soutenir un projet urbain qui est certes porté par un enthousiasme national, mais qui fait face également à la réalité d'un marché immobilier et à un manque de moyens financiers qui ne prêtent pas à l'optimisme. Sans élus mobilisés, le projet ne peut pas aboutir.

La seconde condition est celle d'une gouvernance adaptée. Nous l'avons vu, les projets urbains autour des gares concernent de nombreux acteurs dont les intérêts peuvent diverger. La réussite des projets implique nécessairement de trouver des compromis.

La troisième condition se situe dans la définition d'un projet adapté, intégré au sein d'un projet de territoire.



© OLY

Intérieur d'un TGV.

Les projets de logements et de bureaux ne vont pas de soi, et la réalisation d'une LGV ne suffit pas forcément à les justifier. Le développement du ferroviaire doit être considéré comme un puissant effet de levier permettant au territoire d'aller plus vite dans la mise en œuvre de sa stratégie de territoire.





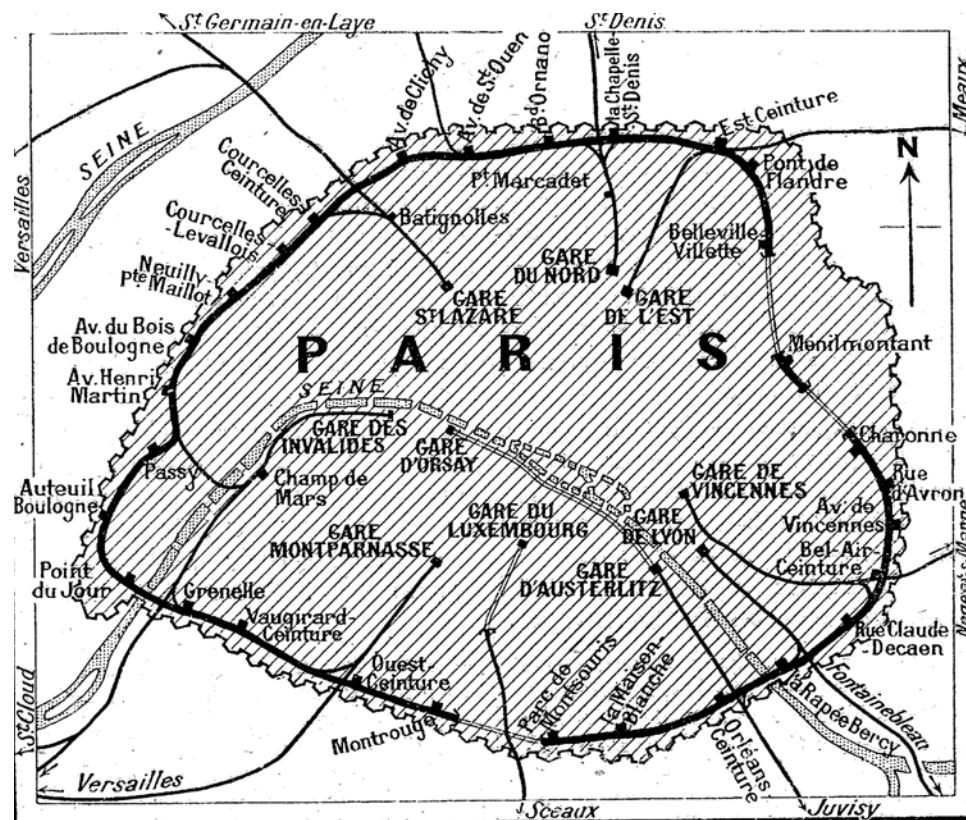
Façade de la gare d'Orsay (détail).

La Petite Ceinture ferroviaire de Paris et ses gares

UN PATRIMOINE DISPONIBLE POUR LES ENJEUX DU XXI^e SIÈCLE

Bruno Bretelle, secrétaire de l'Association Sauvegarde Petite Ceinture (ASPCRF)

La Petite Ceinture ferroviaire de Paris est une infrastructure de transport de rocade héritée de la seconde moitié du XIX^e siècle, connectée à la plupart des réseaux des grandes gares terminus de la Capitale et située intégralement à l'intérieur de cette dernière. Aujourd'hui, cette infrastructure, dont il reste dix-sept gares et dont l'avenir semble incertain, se trouve en grande partie inutilisée. Dans cet article, nous allons découvrir l'architecture des gares de cette ligne de chemin de fer singulière.



La Petite Ceinture et ses gares de voyageurs (trait gras).

Qu'est-ce que la Petite Ceinture ferroviaire ?

Au début du Second Empire, cinq compagnies privées de chemin de fer exploitaient les réseaux des gares terminus parisiennes, se partageant ainsi l'espace autour de la Capitale. Mais ces réseaux n'étaient pas tous interconnectés. Par conséquent, pour transférer des marchandises d'un réseau vers un autre, il fallait soit faire un grand détour par la Province, soit relier les gares de marchandises des réseaux d'origine et de destination par la route, au moyen de charrettes tirées par des chevaux. Cette situation ralentissait le transport des marchandises et augmentait son coût économique.

UNE ROCADE POUR RELIER LES GRANDES GARES PARISIENNES

Pour diminuer le temps et le coût du transport des marchandises entre ces réseaux, il fut donc décidé de les interconnecter au moyen d'une ligne de chemin de fer circulaire longeant de l'intérieur les fortifications de Paris (les actuels boulevards des Maréchaux). Cette ligne, la Petite Ceinture ferroviaire, fut construite durant le Second Empire, de 1852 à 1869. Elle connut un trafic tel qu'à partir de 1877 fut mise en service une seconde ligne circulaire, située en banlieue à une quinzaine de kilomètres de la Capitale : la Grande Ceinture. Ces deux lignes de rocade renforcent, depuis, le maillage ferroviaire francilien et national.

Initialement destinée au transport de transit de marchandises, la Petite Ceinture suscita rapidement l'intérêt des pouvoirs publics locaux qui virent en elle un puissant catalyseur des transformations de la Capitale. Cet intérêt se concrétisa par :

- la création de gares de marchandises destinées à alimenter Paris en divers produits, comme de l'énergie (charbon), des matériaux de construction ou des produits alimentaires ; un embranchement fut même construit à partir de la Petite Ceinture pour desservir le marché aux bestiaux et les abattoirs de la Villette ;
- la création de gares de voyageurs pour stimuler l'urbanisation des quartiers traversés par la ligne et desservir les Expositions Universelles qui furent organisées au Champ de Mars pendant la seconde moitié du XIX^e siècle.

La Petite Ceinture connût également des voyageurs prestigieux :

- sur sa partie Est, entre les gares du Nord et de Lyon, circulèrent des trains internationaux dont les noms sonnaient comme des invitations au voyage au long cours, tels que « le Train Bleu » et « la Malle des Indes » ;
- sur sa section Ouest, la gare de l'avenue du Bois de Boulogne (aujourd'hui avenue Foch), surnommée à cette occasion « la Gare des Souverains », vit passer des chefs d'État étrangers en visite officielle à Paris, comme les souverains britanniques en 1938.

LA PETITE CEINTURE ET LE MÉTRO

La Petite Ceinture a assuré à partir de la fin du Second Empire le premier service ferroviaire métropolitain et le premier transport francilien de voyageurs de rocade. Elle transporta jusqu'à 90 000 voyageurs par jour en 1900. Souvent envisagée comme germe du réseau du métro parisien à développer, sa fréquentation chuta à partir de 1900 à cause de la concurrence du métro municipal, ce qui provoqua l'arrêt de la modernisation de son service de voyageurs. Ce dernier fut finalement transféré vers la route en juillet 1934 pour devenir la ligne de bus P.C., installée sur les boulevards des Maréchaux et dont les initiales signifient tout simplement « Petite Ceinture ». Seul subsista le service de voyageurs de la section Ouest entre les Batignolles et la porte d'Auteuil, qui fut partiellement intégré au RER C à la fin des années Quatre-Vingt. Un transport de marchandises subsista sur les autres sections jusqu'en 1993.

Ouvriers, employés ou commerçants rejoignant leur domicile ou leur lieu de travail, parieurs de courses hippiques fréquentant l'hippodrome de Longchamp, curieux allant visiter les Expositions Universelles ou

assister aux vols des premiers avions : une foule nombreuse et variée fréquentait au début du XX^e siècle le premier transport en commun ferroviaire intégralement parisien : le service de voyageurs de la Petite Ceinture ! Nous allons maintenant découvrir les gares qui furent empruntées par ces voyageurs.

Les gares de voyageurs de la Petite Ceinture

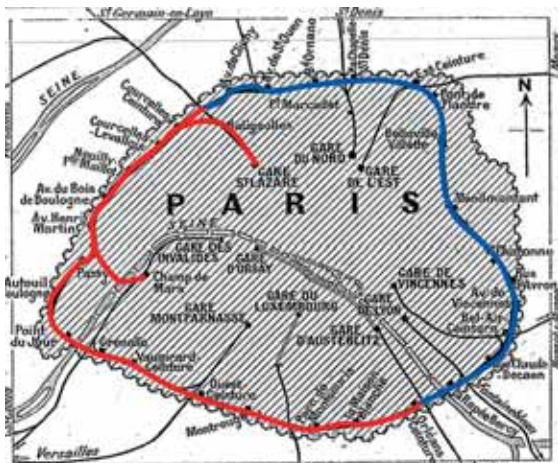
La Petite Ceinture compta jusqu'à vingt-neuf gares de voyageurs. Il en subsiste aujourd'hui dix-sept. Nous revenons sur l'état des gares subsistantes et sur leur avenir à la fin de cet article. Il est possible de caractériser l'architecture de ces gares au moyen de leur période de construction, de leur situation géographique et de leur disposition par rapport aux voies. Nous allons étudier maintenant chacun de ces critères.

DEUX PÉRIODES DE CONSTRUCTION

La Petite Ceinture ne fut pas construite d'un seul tenant. Au contraire, elle fut mise en service en plusieurs étapes pendant quasiment tout le Second Empire, de 1852 à 1869, puis fit l'objet de travaux d'aménagement jusque dans les années Trente. Cependant, la construction des gares de voyageurs fut concentrée sur deux grandes périodes historiques successives :

- le Second Empire, période de la construction de la Petite Ceinture et des premières gares de voyageurs, dont l'aboutissement fut la mise en service du parcours circulaire complet de la Capitale en 1869 ;
- la première moitié de la Troisième République, période de gestation puis de réalisation du projet de chemin de fer métropolitain parisien, le métro. Nous pouvons considérer que cette période se termina en 1907, année qui vit la dernière vague de construction de gares de la Petite Ceinture ainsi que la mise en service des lignes de rocade du métro à l'emplacement de l'ancienne enceinte des Fermiers Généraux.

Tout au long de ces deux périodes, l'urbanisation croissante des quartiers traversés et les Expositions Universelles successives de 1867, 1878, 1889 et 1900 stimulèrent les travaux de modernisation de la ligne et l'ouverture progressive de nouvelles gares de voyageurs. Par exemple, pour l'Exposition Universelle de 1889, pendant que la Tour Eiffel était élevée au-dessus du Champ de Mars, les derniers passages à niveau étaient supprimés et des gares reconstruites sur la Petite Ceinture, au Nord et à l'Est de Paris.



Les deux zones stylistiques de la Petite Ceinture : en rouge, la zone du type « ligne d'Auteuil » ; en bleu foncé, la zone du type « Petite Ceinture Rive Droite ».

LA GARE-PONT : UNE DISPOSITION ADAPTÉE À L'ENVIRONNEMENT URBAIN

Habituellement, les ingénieurs des chemins de fer disposent les bâtiments des gares de passage le long des voies, le rez-de-chaussée du bâtiment étant placé au niveau des quais. Mais dans un espace urbain déjà bâti ou en cours de lotissement, comme celui des arrondissements périphériques de la Capitale dans la seconde moitié du XIX^e siècle, le terrain était cher quand il n'était pas rare. Par ailleurs, afin de supprimer les passages à niveau, la Petite Ceinture fut établie par rapport au réseau viarie soit en profondeur (tranchée ou tunnel), soit en hauteur (talus ou viaduc). Aussi les ingénieurs et les architectes qui conçurent les gares de la Petite Ceinture durent adapter la disposition de ces bâtiments à la configuration locale de la ligne :

- sur les sections en talus, les gares furent placées le long des voies ;
- sur les sections en tranchée de la Petite Ceinture, les gares furent disposées au-dessus des voies. Le bâtiment est alors nommé une « gare-pont » ou encore une gare « à cheval sur les voies ». Cette dernière disposition fut largement adoptée sur la Petite Ceinture (quatorze gares sur vingt-neuf).

Maintenant que nous avons présenté les trois principaux critères de différenciation de l'architecture des gares de voyageurs de la Petite Ceinture, nous pouvons les utiliser pour classer ces gares. Nous commencerons par présenter les deux zones architecturales de la Petite Ceinture. Pour chacune de ces zones, nous présenterons les deux grandes périodes de construction des gares et les deux dispositions des bâtiments par rapport aux voies les plus utilisées.

Les gares du type « ligne d'Auteuil »

Deux variantes d'architecture du type « ligne d'Auteuil » furent successivement mises en œuvre : un style Second Empire et un style dû à l'architecte Juste Lisch, adopté pour l'Exposition Universelle de 1900.

LE STYLE SECOND EMPIRE

La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest était l'héritière des compagnies qui exploitaient les lignes de Paris à Saint-Germain-en-Laye et à Versailles au départ des gares de Paris-Saint Lazare et de Paris-Montparnasse. Ses ingénieurs et architectes ont développé pour les gares de ces lignes un style classique, inspiré des pavillons et des orangeries des châteaux des XVIII^e et XIX^e siècles, comme l'orangerie du jardin du Luxembourg à Paris. Ils appliquèrent ce style aux gares de la ligne d'Auteuil puis à celles de la Petite Ceinture Rive Gauche. Cette architecture présente les caractéristiques suivantes :

- de grandes ouvertures avec arc en plein cintre,
- une façade en brique ou en pierre calcaire,
- des bordures d'ouvertures et des pilastres en pierre calcaire,
- un toit à quatre pentes.

Deux dispositions des bâtiments par rapport aux voies furent adoptées : à cheval sur les voies (gare-pont en forme de pavillon) et le long des voies.

GARES-PONTS EN FORME DE PAVILLON

À l'Ouest et au Sud, comme la Petite Ceinture est le plus souvent située en profondeur (tranchée ou tunnel), la majorité des gares fut disposée à cheval sur les voies. L'architecture des pavillons des châteaux du XVIII^e siècle, de par sa simplicité et son élégance, parut adaptée aux architectes des compagnies de chemin de fer pour la construction de ces gares. Ces bâtiments peuvent donc être qualifiés de « gare-pont en forme de pavillon ». Outre les caractéristiques déjà citées, ils possèdent trois autres caractéristiques originales :

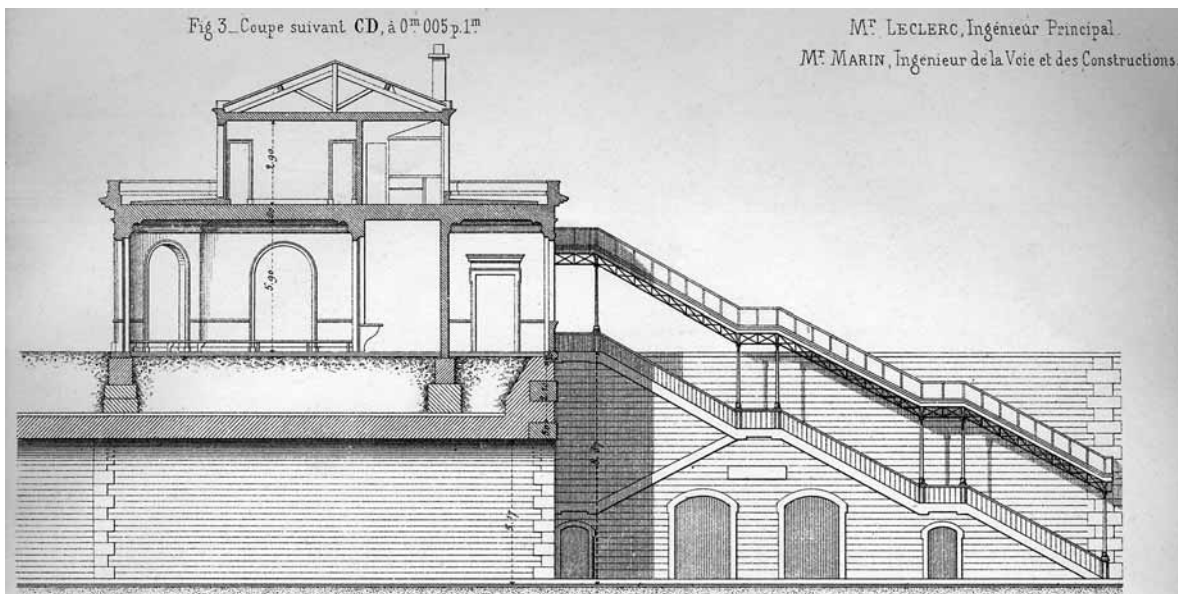
- un toit plat au-dessus du rez-de-chaussée, entouré d'une colonnade de pierre calcaire et servant de terrasse au logement du chef de gare situé à l'étage ;
- des escaliers d'accès aux quais en pierre calcaire ;
- une façade principale côté rue à pans coupés, adaptée au règlement d'urbanisme de l'époque, les gares étant souvent situées sur des places ou à des carrefours.

Du côté de la rue, seules l'horloge placée au fronton de la façade, au-dessus de la porte d'entrée, et la mention « chemin de fer » soulignent la fonction ferroviaire du bâtiment.



© D.R.

La gare de Passy-La Muette.

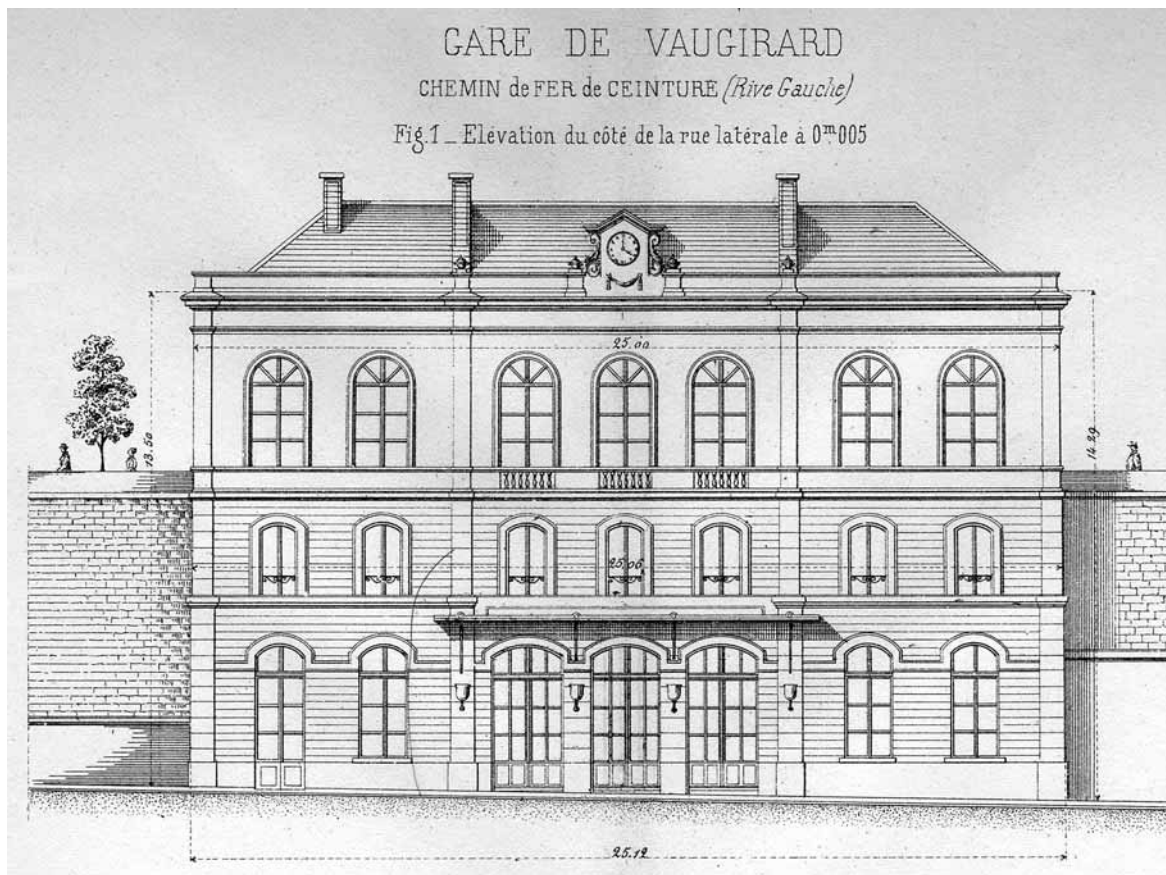


Plan en élévation d'une gare-pont en forme de pavillon du type « ligne d'Auteuil ».

BÂTIMENTS DISPOSÉS LE LONG DES VOIES

Sur les sections en talus, les ingénieurs et architectes s'inspirèrent du plan habituel des gares de passage de moyenne importance, constitué d'un

corps central comportant un étage pour le logement du chef de gare et flanqué de deux ailes symétriques. Mais, sur la Petite Ceinture, Rive Gauche, la gare est surélevée pour que l'étage supérieur, qui comporte la salle d'attente et le bureau du chef de



Plan en élévation côté rue de la gare de Vaugirard-Ceinture.



Vue de la gare de Vaugirard-Ceinture au niveau des quais. À ce niveau, le bâtiment ressemble à une orangerie.

gare, se trouve au niveau des quais. Le rez-de-chaussée héberge les guichets du service des messageries – bagages et colis – et du bureau de vente des billets, tandis que le logement du chef de gare est placé à l'entresol, entre le niveau de la voirie et celui des quais.

Le type « ligne d'Auteuil » fut repris avec quelques variantes sur la ligne des *Moulineaux*, mise en service en 1889 et empruntée aujourd'hui par la ligne de tramway T2 entre les gares de Puteaux et d'Issy-Val de Seine. Les bâtiments des actuelles stations « Musée de Sèvres » et « Meudon-sur-Seine » sont disposés à cheval au-dessus des voies, tandis que ceux des stations « Suresnes-Longchamp » et « Les Moulineaux » sont disposés le long des voies.

LE STYLE JUSTE LISCH (1900)

En vue de préparer la desserte de l'Exposition Universelle de 1900, la ligne d'Auteuil fut mise à quatre voies entre les gares de Courcelles-Ceinture et de l'avenue Henri Martin, pendant qu'un raccordement ferroviaire, aujourd'hui utilisé par le RER C, fut construit entre les gares de l'avenue Henri Martin et du Champ de Mars.

Ces travaux furent l'occasion de reconstruire certaines des gares traversées. La conception de ces nouvelles gares, ainsi que celles de la gare des Invalides et des gares de passage de la ligne des Invalides à Versailles, fut confiée à l'architecte Juste Lisch. Celui-ci créa deux styles de « gare-pont en forme de pavillon » :

- un style classique prestigieux, adoptant largement la pierre de taille, pour les gares de l'Avenue Foch et de Neuilly porte Maillot ;



La gare de Javel du RER C.

- un style inspiré des pagodes japonaises, reflétant la mode de l'époque de l'art japonais, adopté pour la gare de Courcelles-Ceinture, gare centrale du service des trains circulaires de la Petite Ceinture ; l'unique témoignage subsistant de ce style est la gare de Javel sur le RER C, conçue également pour l'Exposition Universelle de 1900 par cet architecte.

LA PREMIÈRE GARE AÉRIENNE PARISIENNE : LA GARE DU POINT-DU-JOUR SUR LE VIADUC D'AUTEUIL

Le viaduc d'Auteuil fut construit en pierre de taille sur plus de deux kilomètres, au milieu du boulevard Exelmans, pour relier à partir de 1867 la gare d'Auteuil-Boulogne à la section Sud de la Petite Ceinture. La gare du Point-du-Jour fut établie sur ce viaduc, entre la Seine et l'avenue de Versailles.

Elle fut la première gare aérienne de chemin de fer en France et à ce titre préfigura les stations aériennes du métro parisien. Malheureusement, la gare et le viaduc furent démolis au début des années soixante pour laisser la place au pont du Garigliano et à des parkings.



La gare du Point-du-Jour.

Les gares du type « Petite Ceinture Rive Droite »

Si les gares des sections Ouest et Sud de la Petite Ceinture évoquent les pavillons des châteaux du XVIII^e siècle, celles de la Petite Ceinture Rive Droite conçues durant le Second Empire évoquent plutôt l'activité industrielle des quartiers traversés. Quant à celles conçues pendant la première moitié de la Troisième République, elles reflètent par leur style les réflexions sur le projet du métro qui adoptaient alors la Petite Ceinture comme base du réseau à développer.

LE STYLE SECOND EMPIRE

Les premiers bâtiments furent construits en bois pour l'ouverture du service de voyageurs sur la Petite Ceinture Rive Droite en 1862. Sous la pression des pouvoirs publics, ils furent progressivement remplacés par des bâtiments définitifs après l'Exposition Universelle de 1867. Les modèles de bâtiment conçus à cette époque continuèrent d'être employés durant la première décennie de la Troisième République.

Ces bâtiments se différencient de ceux du type « ligne d'Auteuil » par des plans différents et, au niveau des matériaux, par l'emploi pour les façades du moellon recouvert d'enduit à la place de la brique et par l'emploi pour les escaliers d'accès aux quais du métal à la place de la pierre. Deux dispositions des bâtiments par rapport aux voies furent adoptées : le long des voies et à cheval sur les voies (gare-pont en forme de pavillon).

BÂTIMENTS DISPOSÉS LE LONG DES VOIES

Les bâtiments disposés le long des voies adoptent le plan habituel des gares de passage de moyenne importance. Sur la Petite Ceinture Rive Droite, les gares adoptant ce plan ont comme principales particularités de posséder des auvents de quais qui prolongent les couvertures des ailes avec la même pente, ainsi qu'une verrière qui surplombe la cage de l'escalier menant du rez-de-chaussée à l'étage.



La gare de Ménilmontant, évoquée par Charles Trenet dans la chanson consacrée à ce quartier. Au fond à droite, le clocher de l'église.

La gare du Pont de Flandre, dans le 19^e arrondissement, est la seule gare de ce type encore existante. Mais elle

l'adapte à un terrain étroit où la plate-forme de la ligne est établie en viaduc. Cette contrainte eut deux conséquences sur la construction du bâtiment : les deux ailes sont toutes deux établies du côté opposé à la rampe d'accès à la gare depuis la voirie, et le bâtiment est établi sur une structure porteuse en maçonnerie.



La gare du Pont de Flandre.

GARES-PONTS EN FORME DE PAVILLON

Les gares-ponts en forme de pavillon de la Petite Ceinture Rive Droite diffèrent elles aussi de celles des sections Ouest et Sud par l'emploi de matériaux et par un plan qui leur confèrent un caractère industriel ou commercial, proche par exemple de celui du marché couvert des Blancs-Manteaux à Paris.

Ces gares sont caractérisées par :

- des façades à angle droit ;
- de grandes baies vitrées situées au centre de chaque façade ;



Un exemple du modèle de gare-pont de la Petite Ceinture Rive Droite.

- un toit de forme spécifique constituée d'une couverture à deux pentes avec un fronton central en pénétration, au-dessus de l'entrée principale, qui remonte au-dessus des portes-fenêtres des façades côté rue et côté voies, afin de pouvoir dégager le maximum de hauteur et laisser ainsi pénétrer le maximum de lumière naturelle à l'intérieur du bâtiment ;
- une structure de façade symétrique composée d'une grande ouverture entourée de deux ouvertures plus petites ;
- une porte d'entrée en forme d'anse de panier ;
- l'absence d'étage ;
- une passerelle et des escaliers métalliques pour accéder aux quais.

LE STYLE « CHEMIN DE FER MÉTROPOLITAIN PROJETÉ » (1889)

À l'approche de l'Exposition Universelle de 1889, les ingénieurs du chemin de fer de Petite Ceinture décidèrent de supprimer les derniers passages à niveau existant sur la Petite Ceinture Rive Droite, à cause de la forte augmentation des trafics ferroviaire et routier.

Ces travaux, réalisés en assurant en permanence la circulation des trains sur l'une des deux voies de la ligne, furent l'occasion de reconstruire certaines gares de la Petite Ceinture Rive Droite.

La conception de ces nouvelles gares témoigne des réflexions des ingénieurs et des architectes de l'époque sur le chemin de fer métropolitain.

Trois gares, heureusement préservées, datent de cette période :

- la gare de l'Avenue de Saint-Ouen, disposée au-dessus des voies, reprend le modèle de « gare-pont » de la Petite Ceinture Rive



Droite en l'adaptant à un espace étroit, puisque l'un des quais supporte au moyen d'une élégante colonnade de fonte l'une des rues qui longe la tranchée de la Petite Ceinture. L'ornementation des façades est également enrichie par rapport au modèle d'origine.

- La gare de l'avenue de Vincennes est disposée au-dessous des voies, dans le prolongement du viaduc métallique qui franchit le Cours de Vincennes.



Un train franchit le viaduc du Cours de Vincennes vers 1910.

- La gare de la rue d'Avron est disposée le long des voies, mais en contrebas. L'accès aux quais se fait au moyen d'escaliers métalliques.



La gare de la rue d'Avron, vue de la rue Ferdinand Gambon.

LE STYLE « EDMOND DELAIRE » (1907)

Au début des années 1900, les responsables du chemin de fer de Petite Ceinture entreprirent les derniers travaux de modernisation du service des voyageurs, avant que le trafic de celui-ci ne s'effondrât définitivement sous le coup de la concurrence du métro municipal. La vitesse des trains fut augmentée par la réduction des arrêts et la mise en service de locomotives à vapeur plus puissantes. La durée du tour de Paris, qui s'établissait en 1900 à une heure et demie, fut ramenée à une heure vingt minutes en 1901, puis à une heure dix minutes en 1903. Le temps de parcours des trains de la Petite Ceinture était ainsi comparable à celui des trains de la ligne 1 du métro entre les portes de Vincennes et Maillot.

Il fut également décidé de confier à l'architecte Edmond Delaire la modernisation des installations les plus modestes de la Petite Ceinture Rive Droite. En 1907, les gares de La Rapée-Bercy et de la Rue Claude Decaen, situées dans le 12^e arrondissement, furent reconstruites,



*Intérieur de la gare de la Rue Claude Decaen
(à gauche, les guichets des bagages et des billets).*

tandis que la halte d'Est-Ceinture, dans le 19^e arrondissement, se vit dotée d'une annexe rue d'Aubervilliers.

Edmond Delaire adopta le ciment armé pour la structure et la décoration de ces constructions, une innovation sur la Petite Ceinture. La brique fut choisie pour le remplissage des murs extérieurs.

Malheureusement, aucun de ces bâtiments, ne subsiste aujourd'hui.

La situation actuelle des gares

Sur les vingt-neuf gares de la Petite Ceinture, dix-sept subsistent aujourd'hui. Les gares de la section Ouest sont toutes préservées à l'exception de la gare de Courcelles-Ceinture. Les sections Nord, Est et Sud de la ligne concentrent donc l'essentiel des démolitions, qui intervinrent entre les années Cinquante et la fin des années Quatre-Vingt.

Après l'arrêt du service de voyageurs en juillet 1934, les gares connurent des usages variés : services de la SNCF (messageries, bureaux), commerces (restauration, habillement et même un cinéma dans la gare de l'avenue de Saint-Ouen), logements, ateliers d'artistes ou d'artisans. Par exemple, la gare de la rue d'Avron est louée depuis plusieurs années à un artiste peintre.

Depuis 1997, année de la création du Réseau Ferré de France (RFF), l'établissement public chargé de la gestion du réseau ferroviaire national, la propriété des gares, auparavant dévolue à la seule SNCF, est partagée dorénavant entre RFF et la SNCF. La répartition des droits de propriété des gares de la Petite Ceinture entre ces deux entités fut parfois difficile à déterminer. Ces dernières années, leur objectif est de valoriser le patrimoine immobilier des gares en les vendant ou en les relouant aux prix du marché. Cette politique est motivée par la volonté actuelle de désendetter RFF à court terme au moyen de la valorisation de ses actifs immobiliers. Cette politique a des chances d'être encore menée dans les mois ou les années à venir.

Face à l'évolution de l'attitude des propriétaires, des riverains ont commencé à exprimer leur souhait de préserver et de réhabiliter des gares, principalement au travers des conseils de quartiers. Apprenant le projet de RFF de revendre la gare de Montrouge-Ceinture et les bâtiments voisins construits au-dessus de la tranchée de la ligne, dans le 14^e arrondissement, le conseil de quartier Jean Moulin Porte d'Orléans provoqua grâce à son action la prise de conscience par la Ville de Paris de l'intérêt historique et patrimonial des gares. Cette prise de conscience se traduit en 2008 par l'adoption, par la Commission du Vieux Paris, d'un vœu demandant le classement des bâtiments des gares de l'Avenue de Saint Ouen, du Bou-

levard Ornano, du Pont de Flandre et de Montrouge-Ceinture en « Protection Ville de Paris », ces gares étant les dernières à ne pas être protégées. Ce vœu mit en évidence « l'effet réseau » de la Petite Ceinture, c'est à dire le fait que chaque gare ne doit pas être considérée isolément, mais doit être traitée comme un élément d'un ensemble patrimonial plus vaste, l'ensemble des gares de la Petite Ceinture. Cet ensemble fait lui-même partie du patrimoine du réseau ferroviaire régional.

Suite au vœu de la Commission du Vieux de Paris, le Conseil de Paris émit, lors de la séance des 20 et 21 octobre 2008, un avis favorable à l'engagement par le Maire de Paris d'une procédure de modification du Plan Local de l'Urbanisme visant à sauvegarder les quatre bâtiments concernés.

Peu de temps après, les conseils des quartiers des gares de l'avenue de Saint-Ouen et du boulevard Ornano unirent leurs efforts pour demander à la Ville de Paris de racheter ces deux bâtiments afin de les transformer en équipements culturels de quartier. L'achat de la gare de l'avenue de Saint-Ouen par la Ville fut réalisé en 2011, tandis que celui de la gare du boulevard Ornano est encore en cours. La Ville racheta également, dans le cadre de la ZAC Seine-Rive Gauche, la gare d'Orléans-Ceinture, ancienne gare de correspondance entre les trains de la Petite Ceinture et ceux de la gare d'Austerlitz.

La position actuelle de la Ville de Paris au sujet des gares de l'avenue de Saint-Ouen, du Boulevard Ornano et d'Orléans-Ceinture, consiste à acheter les bâtiments puis à en déléguer la rénovation et l'usage à des partenaires extérieurs au moyen d'appels à candidature. Autrement dit, les sociétés ou associations répondant à ces appels devront assumer les coûts de la réhabilitation puis de la location des bâtiments. Sous la pression des conseils de quartiers, la Ville impose une affectation culturelle au sens large pour ces bâtiments. Enfin, RFF vendit également durant l'hiver 2011-2012 les bâtiments des gares de Charonne et de Passy-La Muette à leurs locataires actuels respectifs, le café-restaurant « La Gare » et le café-concert « La Flèche d'Or ».

Il est impossible de s'intéresser à l'avenir des gares de la Petite Ceinture sans évoquer celui de la ligne elle-même. Nous allons donc aborder à présent ce point dans la dernière partie de cet article.

Quel(s) usage(s) pour la Petite Ceinture au XXI^e siècle ?

Aujourd'hui, seule la section située entre la gare de Passy-La Muette et le pont du Garigliano, au Sud du 16^e arrondissement, est déclassée du réseau ferré

national. Le reste de la Petite Ceinture est toujours disponible pour un transport ferroviaire de voyageurs. Mais en l'absence de projet à court terme, RFF et la Ville de Paris signèrent en juin 2006 un protocole d'accord arrivé à échéance fin 2011. Suite à l'expiration de ce protocole d'accord, la Ville de Paris a prévu d'organiser à l'automne 2012 une conférence de consensus sur l'avenir de la Petite Ceinture.

Du fait qu'il n'y a plus de trafic ferroviaire régulier depuis 1993 sur la quasi-totalité des vingt-trois kilomètres situés au Nord, à l'Est et au Sud de Paris, entre le faisceau de voies de la gare Saint-Lazare dans le 17^e arrondissement et le RER C, à la hauteur de la station « Pont du Garigliano », dans le 15^e arrondissement, le souvenir de l'activité ferroviaire s'évanouit progressivement. Inutilisé, l'espace de la Petite Ceinture contraste respectivement par son silence et par la présence de végétation sur ses talus, avec le bruit dû à la circulation routière et le caractère minéral de la voirie parisienne. Depuis une dizaine d'années, ce contraste constitue l'argument principal des partisans d'une coulée verte sur la Petite Ceinture, même si, en réalité, près de la moitié des vingt-trois kilomètres disponibles de la ligne sont aujourd'hui en tunnel, brisant ainsi la continuité des espaces à ciel ouvert. Ce contraste alimente également le principal obstacle à la réutilisation de la Petite Ceinture quelque soit le projet envisagé, à savoir la résistance au changement exprimée par une partie des riverains de la ligne.

Les témoignages de ces riverains montrent que cette résistance au changement peut prendre deux visages : celui d'une peur des nuisances sonores et visuelles générés par une réutilisation régulière de la ligne, mais aussi celui d'un désir d'intégrer sa plate-forme aux copropriétés privées qui la jouxtent.

Un exemple de résistance au changement apparût au début des années deux mille, lorsque les pouvoirs publics présentèrent le projet de prolongement de la ligne de tramway T2 d'Issy-Les-Moulineaux à Paris en empruntant le tronçon de la Petite Ceinture compris entre le pont du Garigliano et la porte de Versailles. Devant l'opposition que certains riverains de la ligne exprimèrent durant la concertation préalable, les élus d'Issy-Les-Moulineaux et de Paris préférèrent éviter de voir la réalisation du projet ralentie par des recours. Ils demandèrent donc la soumission à une nouvelle concertation d'un tracé routier situé au Sud du boulevard Périphérique, malgré des performances significativement moindres pour ce nouveau tracé et la possibilité de réaliser des aménagements réduisant fortement les nuisances sonores et enrichissant la végétation sur les sites de la Petite

Ceinture pouvant poser problème. Par exemple, une cage de verre, surmontée de plantes grimpantes, aurait pu être installée sur la section en viaduc située près de la porte de Versailles. Le tracé routier reçut de surcroît un avis défavorable de la commission de l'enquête publique qui rappela les avantages du tracé initial. Mais tous ces inconvénients furent préférés au risque de recours et le tracé routier fut réalisé.

Sur la section de la Petite Ceinture envisagée pour ce projet, la Ville de Paris présenta en janvier 2011 un projet d'aménagement temporaire et réversible de promenade. Le terme de promenade n'est pas choisi au hasard, car nul jeu pour enfant ou pelouse permettant de pique-niquer ou de s'allonger ne sont prévus, contrairement à la plupart des parcs municipaux. Autrement dit, cet aménagement permet uniquement le passage. Malgré la légèreté des aménagements prévus pour cette promenade, des riverains exprimèrent des inquiétudes devant la localisation de bancs au pied de leur immeuble, craignant d'être dérangés par le bruit des promeneurs. Finalement, l'une des principales qualités de ce projet est de permettre aux élus d'agir sur un sujet difficile tout en minimisant les risques de conflit avec le voisinage de la ligne.

Mais face à cette résistance au changement, il est également possible de considérer que, si tout projet concernant la Petite Ceinture doit prendre en compte les riverains pour que les aménagements envisagés ne dégradent pas leur cadre de vie de manière intolérable, il ne faut pas non plus que la question des riverains bloque toute initiative. Notamment, il ne faut pas qu'elle empêche, à une époque d'enchérissement du prix de l'énergie utilisée dans les transports, de saturation des lignes franciliennes de transport ferroviaire et de manque de lignes rapides de rocade, de profiter d'une infrastructure de transport actuellement inutilisée comme la Petite Ceinture, pour y restaurer un service de voyageurs. Surtout que cette restauration pourrait stimuler la mise en valeur des espaces inutiles pour le transport, comme les bandes de terrain situées le long des voies et les bâtiments des gares, qui pourraient être affectés à de nouveaux usages.



La Petite Ceinture et son potentiel de transport en 2012.

De tels aménagements ont déjà été réalisés ces dernières années sur la ligne de tramway T2 entre les gares de Puteaux et d'Issy-Val de Seine. Cette ligne présente une configuration analogue en bien des points à celle de la Petite Ceinture. Les bâtiments des anciennes gares ont été rachetés par les communes traversées et transformés en équipements municipaux, comme le futur Musée d'histoire Urbaine et Sociale de Suresnes (MUS) qui est actuellement en cours d'aménagement dans le bâtiment de la gare de « Suresnes-Longchamp » et qui sera inauguré en janvier 2013. Des jardins partagés ont également été aménagés le long des voies, comme à la hauteur de la station « Belvédère ».

C'est ce type de projet, que nous nommons « un transport (tramway, métro) dans un jardin », que notre Association, l'Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture et de son réseau Ferré (ASPCRF) défend depuis 1993.

Pour aller plus loin

Sur le site de l'Association Sauvegarde Petite Ceinture (www.petiteceinture.org), vous pouvez retrouver une carte cliquable de la ligne à la Belle Époque, qui permet de découvrir en détail chacune des gares, une bibliographie et des informations sur le film documentaire « La Belle aux Voies dormantes », réalisé en 2010, qui présente les différents points de vue actuels sur la Petite Ceinture et son avenir.

Quel avenir pour les gares désaffectées ?

*Marie-Noëlle Polino, secrétaire générale de
l'Association historique des chemins de fer français (AHCF)*

Faut-il, à un moment où le transport ferroviaire est de nouveau considéré comme un mode de transport d'avenir, qu'il s'agisse du développement de la grande vitesse en Asie, de la connexion de ses réseaux nationaux en Europe, de ses premiers pas en Amérique, ou de la volonté de recourir au train pour le transport des marchandises, poser la question de la désaffectation des gares ?

En effet, les réseaux ferroviaires dits « classiques » se sont beaucoup simplifiés ; ils ont, dans certains pays, complètement disparu. Les gares désaffectées sont donc bien une question à poser et qui est posée aussi bien à des continents entiers, comme l'Amérique du Sud, qu'aux zones rurales de nos pays : ici, des milliers de kilomètres de lignes dites secondaires ont existé pendant parfois moins de cinquante ans, avant que les services qu'elles proposaient à la population dispersée aient été rendus à celle-ci avec plus d'efficacité par le transport automobile collectif puis individuel, l'autocar, la voiture et le camion. C'est aussi la modification des fonctions des gares qui posera cette question : la fermeture au public, le long de lignes encore desservies, de gares construites à l'origine pour être à la fois des nœuds ferroviaires, des agences pour le transport des marchandises, des lieux d'entrepôt, des logements pour le personnel et qui ne sont aujourd'hui fréquentées que par une clientèle qui n'a que rarement à acheter un titre de transport, souvent forfaitaire ou acquis à distance.

Cette question, comme l'ont montré plusieurs rencontres scientifiques récentes, ne relève pas du patrimoine industriel et de sa « reconversion », mais bien de la perception et du traitement, dans la longue durée, de l'architecture en série. Cette dernière approche est particulièrement utile pour mieux comprendre les gares. En effet, parler d'architecture en série ne dévalorise pas la répétition ; elle montre dans chaque exemplaire la mise en œuvre, à partir d'un programme, d'un type. Les variations de cette gare-type – par exemple l'augmentation des capacités de la gare par répétition de modules ou travées, l'adjonction d'ailes, d'étages – sont dictées par la nécessité de traiter des flux plus importants (de voyageurs ou de marchandises) ou d'accueillir des fonctions nouvelles. Mais, comme d'autres équipements publics qui peuvent revêtir une fonction d'identité des lieux, la gare, quelle que soit sa taille, est un lieu d'identité : une gare, c'est une maison parallèle à une voie avec un nom dessus. Cette représentation, minimale, est

aussi ce qui reste de la gare quand l'exploitation ferroviaire a disparu.

GARES RURALES ET RÉSEAUX DISPARUS

Du point de vue du programme et de la disposition, le bâtiment des voyageurs est une boutique : espaces de vente et de travail, ouverts sous certaines conditions au public, en rez-de-chaussée ; à l'étage, logements ; à l'extérieur, dépendances et réserves ; sur la façade et le pignon (premier à être vu du train), une enseigne.

C'est le local commercial qui permet le contact entre la compagnie de chemin de fer et ses clients et qui l'organise selon des règles précises, en particulier à travers le guichet. Dans les gares importantes, le « chef de gare » est l'agent commercial de la compagnie et son représentant auprès de « chargeurs » de marchandises qui peuvent être de gros clients. Dans les petites, il assure les manœuvres tout en portant l'uniforme qui le désigne comme l'interlocuteur des voyageurs. Pour ce personnel, la gare est aussi un lieu d'habitation, en particulier pour le responsable commercial et des circulations (le chef de gare et ses adjoints). Le personnel habite sur place tant à cause de ses obligations techniques (régulation des circulations, sécurité, organisation des croisements, des arrêts, de l'embarquement et débarquement des voyageurs et des colis) que commerciales (surveillance des billets, de la « recette »). Outre ces cheminots, on trouvera les métiers exercés par les concessionnaires de l'espace des gares (restauration, librairie, boutiques, location de voitures).

On estime que le nombre des gares construites sur le réseau relevant de la catégorie « intérêt général » (à savoir les lignes construites par les grandes compagnies et celles qui leur ont été demandées par l'État au titre du « plan Freycinet » et qui ont été construites à partir de 1880) atteint à la création de la SNCF en 1938, 8 500. Les gares construites sur le réseau d'intérêt local, construit à l'initiative des conseils généraux et des communes et qui a compté à son apogée, en 1927, plus de 20 000 km de lignes, sont estimées à 5 000 environ (non compris les points d'arrêt facultatifs, parfois signalés par un simple poteau, qui augmenteraient ce chiffre encore de 4 000 unités). La série théorique, en dehors des stations des réseaux urbains et souterrains, comprendrait donc en France 13 500 bâtiments dont plus d'un tiers seraient situés

en zone aujourd'hui encore rurale et les deux tiers environ sur des lignes désaffectées. Ils témoignent d'une époque et d'une conception de l'aménagement égalitaire du territoire républicain par la distribution égale et proportionnée des équipements, de 1870 à 1920.

Dans la mesure où la gare relève par son type de l'architecture civile, dans la plupart des cas, les gares conservées deviennent ou plutôt redeviennent les maisons d'habitation qu'elles sont dans leur plan et par leur destination et ne peuvent plus être distinguées que par un œil exercé – ou la consultation du plan d'une ligne disparue – des constructions environnantes. C'est le cas de la plupart des réseaux d'intérêt local, fermés dans les années 1930 à 1950, dont les installations ont été vendues au plus offrant. Parfois, les espaces de vente et de passage des voyageurs et bagages du monde « extérieur » vers le monde ferroviaire deviennent le point de départ de la conversion à un nouvel usage qui conserve à la gare sa nature d'espace ouvert au public : c'est le cas de gares plus importantes, ou situées dans des villes, ou encore fermées au trafic plus tardivement. Achetées par une commune, elles deviennent salle des fêtes (gare de Varzay, 1912, ISMH, 2002 ou gare d'Olette sur la ligne du Train jaune), maison des associations, ou support d'un projet culturel (Gare de Maubec, Vaucluse) : devenues des lieux de réunion, elles assument

une fonction identitaire et conservent leur nom de gare même quand le réseau n'est plus là.

Dans les deux cas, il s'agit moins d'un nouvel usage que d'une spécialisation de l'usage puisque le logement est déjà intégré à la gare et que l'espace commercial fait partie de sa fonction affichée.

Plus élaborée est l'utilisation du bâtiment de gare par un programme nouveau et différent de sa fonction initiale : école communale (gare frontalière de Godewaersvelde), restaurant universitaire (Saint-Brieuc, gare des chemins de fer départementaux), médiathèque (Gare de Périers, dans la Manche), donnant lieu à une véritable création architecturale, tandis que des gares construites par et pour l'économie touristique y retournent : c'est le cas du centre de congrès et hôtel « le pavillon du Lac », ouvert en 2009 dans la gare de Nérès-les-Bains (1931, Louis Brachet architecte, ISMH), du casino installé à Plombières (1879), autre gare thermale, ou du complexe prévu dans l'immense gare de Tende (ligne Coni-Vintimille, 1928).

LA « GRANDE GARE », MONUMENT URBAIN

Dans la mesure où la plus grande partie des gares construites l'a été en application de types dans des zones alors rurales ou les petites villes, les gares cen-



Gare de Périers (Manche) transformée en médiathèque locale et en office de cyclotourisme (Avril 2009) par l'agence North by Northwest architectes, façade piste cyclable.

trales, œuvres uniques et d'envergure dont le projet a été conçu pour une capitale de province ou d'État restent des exceptions du point de vue de leur réutilisation, comme elles l'étaient dans leur conception et les intérêts qu'elles ont mobilisés tout au long de leur histoire. Mais leur reconnaissance comme des monuments urbains – et leur conservation lorsqu'elles perdent leur fonction ferroviaire – n'est pas allée de soi. En France, la gare d'Orsay est l'exemple qui s'impose. On peut comparer son destin à celui de la gare de Pittsburgh (Pennsylvanie, États-Unis), bâtiment datant également de 1900 et distingué comme monument historique dans les mêmes années (1976-1979), ou aux débats qui entourent aujourd'hui la gare centrale de Stuttgart (Allemagne) qui appartient résolument à l'architecture du XX^e siècle (Paul Bonatz et Friedrich Eugen Scholer architectes, plans de 1911-1913, achevée en 1928).

Dans le cas d'Orsay, la fonction première de la gare voyageurs, terminus de prestige de la Compagnie d'Orléans, a été très peu mise en valeur dans les discours qui accompagnent et justifient tant les interventions des architectes que l'aménagement du musée. Peut-être ses nombreux avatars depuis 1939, date de la fermeture des bâtiments avec l'arrêt de l'exploitation terminus grandes lignes, l'avaient-ils fait oublier,

à moins que sa perception comme « palais », tant la gare était exceptionnelle parmi les gares, ne l'ait emporté depuis 1900. De plus, la condition du projet a été la séparation de l'exploitation ferroviaire, continuée en sous-sol, et des bâtiments ; si bien que si l'on parle encore aujourd'hui de gare d'Orsay, c'est bien parce que cette gare – au sens ferroviaire – existe toujours sur le quai du même nom.

Ces grandes gares réappropriées comme monument urbain ont surtout, ouvert la voie de notre conception actuelle de l'avenir des gares désaffectées.

RECONSTRUIRE LA GARE SUR LA GARE ?

La gare a été et est encore considérée comme un morceau de ville dérobé à ses habitants. Si, à l'échelle de la ville, le chemin de fer fait partie de la rénovation urbaine, c'est dans le sens où il a été longtemps compris comme un obstacle à cette rénovation ou, au mieux, son occasion privilégiée, comme l'a montré Karen Bowie à propos de l'ancienne gare des Batignolles à Paris. S'il y avait à Paris, dans les années 1970 et 1980, une ZAC par gare, c'est que, avant d'être appelées des « lieux en mouvement », elles sont d'abord considérées, avec leurs larges emprises



© Ar Mac'h Du

Gare de Guisriff (Morbihan) reconstruite à l'identique pour servir de halte sur une voie verte et de centre d'interprétation du réseau disparu.

urbaines, comme des non-lieux, des trous à combler, des coupures à réparer par des projets dont les axes seront obligatoirement perpendiculaires aux voies, ou comme des différences de niveau insupportables. L'argumentaire des projets reposait le plus souvent sur la notion de rédemption – de la ville tailladée par les réseaux et tachée par les emprises industrielles du chemin de fer – et de restitution – aux malheureux habitants de ce que le chemin de fer leur avait confisqué. Cependant, les gares des villes moyennes bénéficient désormais des effets convergents des appels d'une part, à l'économie des projets et des méthodes de construction et d'autre part, des nouvelles politiques urbaines : celles-ci privilégient les bâtiments susceptibles de jouer le rôle de « repère » dans le tissu urbain, édifices qui rassurent par leur ancienneté et leur permanence ou leur « autorité » sur l'espace public, comme celle, par exemple, de l'heure que donne la gare en façade. Le projet récent de la gare de Jeumont, devenue « Pôle culturel et de haute technologie » en 2007 illustre cette tendance. Il en est de même pour les « Industries culturelles », théâtre inauguré le 8 septembre 2012 à Saint-Nazaire, ou complexe cinématographique installé à Bordeaux derrière la façade de l'ancienne gare de la Compagnie d'Orléans, longtemps abandonnée.

L'avenir des gares désaffectées, c'est, pour celles qui survivent à la désaffectation du réseau qui a justifié leur construction, le retour vers le programme initial de leurs concepteurs, avec un choix possible entre leurs deux fonctions : espace ouvert au public ou habitation, cette dernière option l'emportant dans la majorité des cas. Si la ligne a disparu, il est très rare qu'elles restent lisibles et identifiées comme des gares, sauf bien entendu par choix architectural (ou « ferroviphile ») du propriétaire.

On peut noter l'intérêt de la protection au titre des monuments historiques qui, sauf dans des cas malheureux (la plus belle ruine protégée restant la gare construite en 1878 au Champ-de-Mars par Juste Lisch et remontée à Bois-Colombes en 1898), permet à la gare de subsister en attente d'un projet de réutilisation ou oblige des acteurs locaux à rechercher ce projet (Néris-les-Bains, Varzay), en particulier lors des protections utilisées pour éviter ou éloigner une destruction (de la gare des chemins de fer de Provence à Nice à la gare d'Orsay à Paris).

Quand un nouvel usage leur est donné, comme équipement public ou commercial, les gares ne conservent souvent de leur identité ferroviaire que leur nom,

revendiqué comme un avantage marketing par le projet d'aménagement urbain qui les utilise à cause de sa fonction de repère et pour affirmer la permanence de leur nature d'équipement collectif.

En revanche, dans les projets de moindre envergure, la gare est revendiquée comme sa plaque d'identité par le territoire dont elle porte en enseigne le nom. Au Royaume-Uni, la collecte des panneaux de gares disparus ou déposés fait partie de la préservation du patrimoine ferroviaire, comme élément du paysage à une date donnée. Au réseau ferroviaire disparu succède alors le réseau analogique des gares conservées. L'existence de la collectivité, le sentiment qu'en ont ses habitants, se mesurera bientôt à la préservation de « sa » gare, comme elle défend aujourd'hui l'existence et l'activité de « son » bureau de poste ou de « son » école.

RÉFÉRENCES

Reconversion

« Le patrimoine industriel. Nouvelles politiques urbaines et sens de la reconversion », Actes du colloque international du CILAC réuni à Belfort, 21-24 Septembre 2011, *L'Archéologie industrielle en France*, n° 60 (juin 2012), 201 pages. Voir en particulier dans ce volume : Karen Bowie, « L'opération Clichy-Batignolles à Paris : quelle place pour le patrimoine industriel et ferroviaire », p. 123-127.

Voir également les Actes des Rencontres de l'ANPVA, Dole, 2010.

Architectures en série et typologie des gares

Architectures en série, rapport entre gares et maisons d'éclusiers : Séminaire organisé par la direction générale des patrimoines, mai 2012, actes à paraître dans la revue en ligne *In-Situ*, <http://insitu.revues.org>

Gares-types :

François Poupardin, « L'architecture des bâtiments voyageurs en France des origines à la Seconde Guerre mondiale : étude des programmes et des types », thèse en histoire de l'art, université de Paris 1-Panthéon-Sorbonne, soutenue le 28 septembre 2005 (Gérard Monnier, directeur).

Laurent Poupard, « L'inventaire de la voie ferrée Andelot - La Cluse ou une ligne en quête d'auteur », in Paul Smith (dir.), « Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire : expériences et méthodes », Actes de la journée d'études de l'AHICF et de la direction de l'Architecture et du Patrimoine, Paris, INP, 22 octobre 2008, *Revue d'histoire des chemins de fer*, 40 (printemps 2009), p. 53-74.





Gare d'Orsay.

© Crédit Fotolia

Gares : les décors

Françoise Hamon, professeur émérite des Universités

L'histoire européenne des gares et leur épopée française ont été très étudiées au cours des décennies précédentes : dans les années 1975-90, ce fut la découverte et la valorisation du patrimoine industriel qui en a exploité la thématique. Dès 1976, notamment, Nicolas Pevsner leur consacrait un chapitre enthousiaste dans son célèbre ouvrage américain « *A History of Building Types* ». En France, au cours des années 1980, ce sont principalement les exploits techniques réalisés pour les grandes structures de verre et métal, les halles et autres éléments industrialisés qui ont suscité l'intérêt. Les qualités proprement monumentales de ces édifices n'ont été considérées qu'ensuite, d'abord leur place dans la composition urbaine, enfin leur décor plus tard encore. C'est la présence dans la ville, les effets sur l'urbanisme qui ont été principalement abordés, puis les dispositions propres de l'édifice (gare de tête / gare de ligne) ; le décor intérieur n'a été valorisé que dans les années 1990-2000. En même temps, les intérêts pour les styles se succédaient : on a d'abord découvert les édifices de l'éclectisme monumental, puis regardé et protégé les buffets des grandes gares urbaines marqués par l'Art Nouveau (comme le sont plus généralement tous les restaurants de la période). Puis on a pris en considération les architectures et décors Art Déco des stations situées dans les villes moyennes et la villégiature. Ainsi, la découverte et la reconnaissance de ces éléments du patrimoine ont descendu le cours du temps en suivant l'évolution générale du goût qui s'attache aujourd'hui plutôt au Mouvement moderne de l'entre deux guerres.

On peut aborder la question sous l'angle des représentations, classer les décors des gares selon leurs points d'application et selon leur signification : ainsi, on observera que l'intérêt se fixe d'abord sur les façades extérieures comme à la gare du Nord par Hittorf, 1860-fig.) et annonce les trajets des lignes; puis on va voir qu'il rentre à l'intérieur et investit les halls et salles de pas perdus ; enfin qu'il investit les buffets et les espaces commerciaux ou d'attente avec des images pittoresques. Après la Première guerre mondiale, le décor semble migrer à nouveau vers l'extérieur, sur les façades et leurs signaux, les beffrois notamment ; tel celui de la gare de Brest, par Urbain Cassan en 1937 orné d'une grande sculpture en bas-relief (un pêcheur et un calvaire). C'est le retour à la présence monumentale de la gare dans la ville et à l'affirmation figurative de son rôle dans l'économie et la vie sociale.

Autre manière enfin de considérer ces richesses d'art ferroviaires : en opérant un classement selon les techniques de réalisation, la sculpture, la mosaïque, la céramique, le vitrail ou la peinture... Mais certaines stations associent des techniques décoratives multiples, par exemple à Limoges, ville marquée par les arts du feu. Une approche strictement fondée sur ces modes d'ornement serait une impasse. C'est en combinant ces différentes approches, en multipliant les points de vue sur les significations, localisations et techniques, qu'on peut esquisser une évolution chronologique du décor des gares en France.

LA MONUMENTALITÉ

Parce que les gares étaient à la fois des lieux de prestige municipal et de fierté industrielle et financière (puissance des compagnies ferroviaires des Rotschild ou des Pereire), leur répertoire monumental adopte généralement le genre classique qui est le signe du pouvoir par opposition au pittoresque, marque de l'architecture privée. « L'embarcadère », selon la première appellation de la gare, devient une catégorie de l'architecture urbaine et, à ce titre, il doit exprimer clairement sa fonction dans la ville éclectique en adoptant une sémiotique lisible : ce sera sur la façade extérieure de la grande halle que se fixent les éléments décoratifs identifiants constitués par une statuare allégorique représentant les villes traversées par le réseau de chaque compagnie. Cette esthétique fondée sur la culture classique de l'allégorie est inaugurée par l'architecte Cendrier à la gare centrale de Lyon en 1847. On la retrouvera modestement appliquée à la façade de la gare de l'Est (dite alors « gare de Strasbourg ») où sont mises en place les figures des villes de Strasbourg et Verdun (1849-54) ainsi que celles des fleuves, la Seine et le Rhin, inconfortablement assises sur la pendule de la façade. À l'intérieur des édifices, le décor est réduit aux blasons des principales villes de la région (gare de l'Est, 1849) ; même chose à la gare de Vichy dont le buffet des années 1860 s'orne de blasons des pays des curistes venus de toute l'Europe.

Hittorf porte à son apogée ce système des allégories sur la façade néo-grecque de la gare du Nord à Paris (1860-65) : il installe 23 statues monumentales utilisées en cariatides ou en amortissements, vingt-trois allégories des villes françaises, allemandes,



Gare du Nord : façade.

polonaises... desservies par la compagnie. On peut comparer ces messages géographiques avec les figures des grandes villes du royaume installées quelques années auparavant par le même Hittorf sur les fontaines de la place de la Concorde qui devient

ainsi une sorte de carte de France. Les œuvres sont commandées aux plus prestigieux artistes, notamment à des Grand-Prix. À l'intérieur, les savants Watt et Papin sont à l'honneur, en médaillon à la façon de la Renaissance.



Gare du Nord.

© C. Patry

Ce genre de décor exclusivement constitué de sculptures allégoriques perdurera plusieurs décennies en se dédoublant au tournant du XX^e siècle selon deux orientations principales : à la gare de Tours (1897), l'architecte Laloux confère aux allégories de villes une allure plus monumentale encore en asseyant de grandes figures couronnées sur de colossaux pylônes armoriés qui rythment très fortement les façades. En revanche, c'est un autre principe sémiotique qui anime la gare de Lyon à partir de 1895 créée par Toudoire : les figures féminines allégoriques se diversifient selon de multiples thématiques : la géographie des lignes est encore évoquée avec les villes de Paris, et Marseille ; mais apparaissent aussi les allégories des arts industriels (la mécanique, l'électricité), et des loisirs (la chasse, la pêche) : la gare de Lyon devient celle des vacances ! Du point de vue formel, on observe une autre évolution : les grandes figures statiques et drapées ont cédé la place à des corps nus, sensuels et en mouvement, ainsi l'électricité et la vapeur ou la figure de la Méditerranée (1902), travaillées en hauts reliefs plastiques et qui courent librement sur la pierre, sans encadrement architectural, selon le principe de l'Art Nouveau. Ce sont les derniers feux de cette ornementation sculptée extérieure qui va disparaître et qui est déjà doublée par un important décor intérieur. On notera que l'entre-deux-guerres organisera son système décoratif en revenant aux principes des sculptures extérieures selon une « sémiologie » de même esprit ; mais selon une esthétique nouvelle, celle de l'image de synthèse, le patchwork en bas-relief propre à l'art déco (la gare de Brest de 1937).

LA COULEUR

Cet « allégorisme géographique » qui orne l'extérieur des gares disparaît dans les premières années du XX^e siècle quand l'Art nouveau abandonne le vocabulaire et la syntaxe classiques. Fin des ordres, des chapiteaux, des frises, des allégories, etc. Dès 1868, Thomas Couture attendait ce moment : « *Espérons que le grand art pourra s'affranchir un jour et que nos grands chemins de fer, nos grandes associations donneront aux artistes de grands travaux.* » Et en 1886 encore, Zola faisait dire au peintre Claude Lantier, héros du roman. L'œuvre : « *Ah, tout voir et tout peindre, avoir des lieues de murailles à couvrir, décorer les gares, les halles, les mairies, tout ce qu'on bâtira, quand les architectes ne seront plus des crétins.* »

Il faudra attendre une vingtaine d'années pour que son vœu se réalise. En 1900, on peut lire dans *Le Monde illustré*, sous la plume du journaliste Boyer d'Agen, à propos du buffet de la gare de Lyon : « *Ce qui m'émeut le plus, c'est la gare moderne se payant les peintures que la cathédrale ne commande plus aux artistes.* » Car à la

gare de Lyon, le buffet s'enrichit d'un décor luxueux en rapport avec la destination élégante de la côte d'Azur alors en plein essor ; il annonce les grands hôtels de Nice que les voyageurs découvriront à l'extrémité de la ligne. Les plafonds peints très colorés du buffet sont plus proches de ceux des théâtres que de ceux des restaurants et sur les parois du *Train Bleu*, les grands paysages peints de la Côte d'Azur se répètent.

Car un nouveau mode de décor s'installe désormais à l'intérieur de la gare, destiné tantôt à ceux qui descendent du train tantôt à ceux qui s'embarquent : des images géographiques qui parlent des régions ou des villes de départ et/ou d'arrivée. À la gare de Lyon, on retrouve dans la salle des pas-perdus, mais désormais interprétée dans un tout autre mode et déplacée à l'intérieur, la tradition du XIX^e siècle, celle de la gare du Nord et de ses figures allégoriques de villes. La ville de départ, Paris, identifiée par un monument existant, le Panthéon, et non par une figure allégorique ; les vues à vol d'oiseau des villes traversées se succèdent jusqu'à la gare d'arrivée, Nice. La technique est désormais celle de la peinture, comme au buffet. On a souligné le caractère éphémère de ces représentations dont la plus grande partie a disparu : très liées à la mode et donc vite démodées, elles sont aussi fragilisées par leur technique inadaptée à un environnement très pollué. À Tours, d'ailleurs, c'est en faïence peinte qu'est installée en 1897 dans la salle des pas-perdus une série de seize panneaux illustrant les stations balnéaires desservies par la ligne. On reviendra sur cette question des techniques adaptées à la fonction de la gare.

Ces peintures du début du siècle d'abord réservées aux zones protégées des fumées, décoient rapidement aussi bien les halls, les salles d'attente, les buffets ou les réceptions des hôtels associés aux gares (Rouen-rive droite, par Robert Savary, 1912-24, ou Lyon-Perrache). Elles sont il faut le reconnaître, d'une qualité parfois discutable car souvent commandées à des artistes locaux de second ordre et restés obscurs. Seul le buffet parisien de la Gare de Lyon, l'exceptionnel *Train Bleu*, fait appel à une très nombreuse (il fallait faire vite...) pléiade de bons praticiens de la peinture descriptive (Dubufe, Saint-Pierre, Burnard, Buffet, Maignan, Billotte, Leenhardt, Allègre) qui ajoutent aux vues de villes et de paysages touristiques des images d'événements éphémères (l'expo Paris 1900) et des allégories peintes des villes du réseau illustrées par leurs vertus : l'« intelligence » nommée sur un cartouche pour qualifier Paris, la « piété » pour Lyon (centre du catholicisme social) et le « commerce » pour Marseille.

À côté de ces évocations directes par des paysages apparaît un mode de représentation plus abstrait, la



Gare de Lyon, Paris Panthéon.



Gare de Lyon Fourvières.



*Gare de Lyon Marseille
Notre Dame de la Garde.*

carte de géographie. La plus ancienne de ces représentations pourrait être celle qui apparaît en 1897 à la gare de Bordeaux Saint-Jean (elle a été mutilée en 1980 : manquent aujourd'hui l'Ariège et l'Aude). Ce principe de la carte illustrée se prolongera longtemps : on le retrouvera en 1932 à Trouville où un plan de la ville et une carte de la Normandie (par Louis Houpin) accueillent les voyageurs.

Pour pouvoir développer ces images colorées, qu'il s'agisse de carte, de paysage ou de scènes animées, on va inaugurer au tournant du siècle de nouvelles techniques de décor qui permettent d'étendre la représentation aux secteurs exposés à la vapeur : ce sera la céramique qui a la vertu de se nettoyer à grande eau, puis la mosaïque. À Nice, la gare du sud était déjà ornée de plaques de céramiques d'ornement, mais il ne s'agissait pas encore de scènes figurées. On a évoqué plus haut les décorations en faïence peinte de Tours (1897, seize panneaux). À Versailles-Chantiers encore, c'est la carte de la ville et du parc (1932 par André Ventre) qui est réalisée en carreaux de céramique.

Poursuivant le même objectif de décoration « lavable », la mosaïque fait son apparition à La Rochelle (1909). En 1926, Urbain Cassan chargé de la reconstruction de Lens choisit d'entourer la salle des pas-perdus/guichets d'un bandeau continu de mosaïques d'inspiration cubiste représentant les industries de la région, qui ont remplacé les traditionnels paysages. L'éclairage donné par une voûte surbaissée en béton translucide (de pavés de verre) ajoute la beauté spatiale à la qualité graphique de cet admirable ensemble.

Ultime utilisation de la mosaïque : à Dinan en 1931, une carte des lignes de la compagnie et le plan de la ville sont associés à des symboles décoratifs bretonnants, les triskèles.

Autre technique de représentation qui n'est pas altérée par les fumées : le vitrail. L'exemple le plus connu en France est celui de Limoges : à la célèbre gare des Bénédictins, en 1929, la grande verrière s'orne de légères feuilles de châtaigniers et de glands qui évoquent le Limousin forestier. À Saint-Quentin, la gare reconstruite par Umbdenstock à partir de 1920, après les destructions de la Grande Guerre, est ornée de vitraux du plus grand maître verrier de son temps, Auguste Labouret (1926), dans une période qui compte nombre de professionnels du vitrail occupés à reconstituer le patrimoine détruit par la guerre. À Saint-Quentin, des grilles de fer forgé très soignées sont associées au vitrail, l'ensemble formant un puissant contraste de matières, entre fragile et solide, couleurs éclatantes du verre et fer mat et sombre.

LES DÉCORS DE PROPAGANDE

Il faut accorder une place particulière aux villes de l'Alsace/Moselle rattachée à l'Empire germanique après 1871. Les gares y occupent une place particulière comme point de raccordement avec le territoire de l'Empire. À Strasbourg, le hall avait été orné de deux peintures murales : les entrées respectives de Frédéric Barberousse à Haguenau (1164) et de Guillaume I à Strasbourg (1877), rapprochements dont la signification n'échappait à personne. Ces décors ont été détruits après 1918, lors du retour des



Gare de Lyon, Train bleu.



provinces à la France. Aujourd'hui, des décors d'origine rien ne subsiste et on a tenté de remeubler l'ancien salon de l'Empereur (actuellement réservé aux « grands voyageurs ») avec deux œuvres modestes d'un artiste local réalisées en marqueterie de bois. À Metz, le somptueux édifice achevé en 1905 dans le style roman « américain » (très proche, notamment par ses bossages et ses entrelacs, de l'œuvre de Richardson à Chicago) rassemble tous les arts, la peinture, le vitrail et la sculpture pour exalter l'unité de la grande Allemagne : ainsi le vitrail central du salon d'honneur représentant l'empereur Charlemagne en majesté (conservé : Charlemagne est aussi un souverain « français » !). Y sont associés, sculptés sur les chapiteaux, les métiers industriels d'un pays en plein développement technique. La gare de Colmar (1906, mutilée, chapiteaux et vitraux démontés) relevait de la même propagande nationale. Il s'agit là de cas extrême.

FIN DU DÉCOR INTÉRIEUR

La gare adoptera bientôt une nouvelle esthétique moins monumentale et plus pittoresque : les gares des plages de La Baule ou de Deauville (où les premiers projets datent de 1913) s'habillent d'un pan de bois rustique qui caractérise la Normandie et qui en dit plus long sur le lieu et la fonction de villégiature qu'une improbable décoration intérieure.

Ce régionalisme architectural triomphera dans les provinces au cours des années 1925-40 avec les publications de Charles Letrosne, *Murs et toits pour les pays de chez nous*, qui propose des variantes régionales pour tous les programmes. Les efforts de la Première Reconstruction conduite pour les gares par l'éclectique Umbdenstock et le moderne Urbain Cassan, porteront surtout sur les structures, mais le décor ne sera pas oublié par le second, on l'a vu à propos de Lens, par exemple.

Bientôt, l'esthétique Art Déco des années 35 privilégie pour les édifices urbains le néo-classicisme hellénisant et la sculpture extérieure en bas-relief qui exprime dans l'espace public et par des représentations figuratives les valeurs d'une république fragilisée par les crises politiques et économiques : en 1937 (année de construction du Trocadéro) la gare de Brest (voir plus haut) par le même Cassan en est un exemple éloquent. La sculpture bretonnante de son beffroi a été, hélas, très mutilée au cours de la seconde guerre mondiale.

Et aujourd'hui, une observation s'impose : le décor des gares a bien changé ! Ce sont les couleurs des magasins et des panneaux publicitaires qui ornent ces nouveaux « lieux de vie » et les nouvelles gares TGV sont immergées dans des espaces majoritairement gris.



Gares de papier : morceaux choisis

« ...ces lieux spéciaux, les gares, lesquels ne font pas partie pour ainsi dire de la ville mais contiennent l'essence de sa personnalité de même que sur un écriteau signalétique elles portent son nom. »

Marcel Proust

*Marie-Noëlle Polino, secrétaire générale de
l'Association historique des chemins de fer français (AHCFF)*

Les lettres sont liées aux gares dans les représentations partagées de la gare dès ses débuts, qu'on y lise des affiches qui donnent horaires et tarifs, qu'on y achète un billet, ou le journal du jour qui vient de débarquer du train. Peut-être dans l'un des ces kiosques et librairies dont Louis Hachette, reprenant l'idée de l'Anglais W.H. Smith, s'assure en France le monopole à partir de 1852.

Surtout, la gare est décrite dès l'ouverture des premières lignes dans la très nombreuse production des auteurs et éditeurs de guides de voyages illustrés. Le guide a la fonction de rendre lisible et familier un nouvel espace, qu'il apprend à reconnaître, à utiliser et à parcourir. La gare sera donc présente d'abord dans la création littéraire comme un objet dont le récit de voyage ou le roman qui en prend la forme apprivoise l'étrangeté.

Puis, en moins de dix ans, le chemin de fer devient un outil du roman : il facilite les rencontres, les quiproquos, les retrouvailles.

La Croix de Berny, roman par lettres, de Delphine Gay, Th. Gautier, J. Sandeau, J. Méry, paru en 1845, p. 201 à 208.

*Il m'est démontré que mademoiselle de Chateaudun est partie pour Rouen, il y a un mois. Elle a pris deux places au chemin de fer ; elle a été reconnue à la gare. Sa femme de chambre l'accompagnait. Sur ce point, le doute ne m'est pas permis. C'est un fait accepté : Irène est à Rouen, j'en ai les preuves en mains. [...] Ainsi, je pars ; ne m'écrivez plus à Paris. Les chemins de fer ont été inventés pour les affaires de l'amour et le commerce des choses du cœur. C'est un amoureux qui a posé le premier mètre de rail ; c'est un industriel qui a posé le dernier. Quel bonheur ! Rouen est un faubourg de Paris ! Cet avantage de rapide locomotion me permettra de passer deux heures à Richeport avec vous [...] deux heures que j'aurais gagnées dans ma vie, en les perdant avec le plus ancien de mes jeunes amis.
[...]*

En moins de trois heures la vapeur m'eut déposé à Pont-de-l'Arche. On a beaucoup médité des chemins de fer ; il faut nécessairement que les honnêtes gens qui

s'en sont mêlés n'aient jamais eu au loin ni parents, ni amis, ni maîtresses.

Pas plus que le moyen de transport, la gare n'est inscrite dans le récit pour ses caractères architecturaux, ses fonctions industrielles, ou l'air qu'on y respire. Elle est utilisée comme le moyen pour un auteur de faire arriver dans le récit un personnage, pour un personnage de semer un poursuivant ou de faire perdre sa trace : arriver en taxi dans une gare avec sa malle, la laisser à la consigne, sortir à pied et partir par une autre gare est une « ficelle » des romans populaires anglais de l'entre-deux-guerres qui tirent parti de la quinzaine de gares de Londres. La gare est une plaque tournante de la ville, où cette fois on ne prendra pas le train¹. Elle n'est en rien le sujet du récit, l'objet de l'écriture, à peine le décor d'une action. De même, dès le milieu du siècle précédent, le compartiment joue le rôle du lieu fermé dans lequel se forme soit une « société » de rencontre – c'est déjà le schéma des Nouvelles de Marguerite de Navarre (1558)² ou de la *Voiture embourbée* de Marivaux (1714) – soit la rencontre d'un assassin et de sa ou ses victimes, de Zola (*La Bête humaine*, 1893) à Sébastien Japrisot (Jean-Baptiste Rossi, *Compartiment tueurs*, 1962), en passant bien sûr par Agatha Christie (*Murder on the Orient Express*, 1934). L'intrigue est seulement compliquée par l'intervention du facteur temps : celui du déplacement (ou le délai imposé par l'arrêt fortuit) du véhicule dans l'espace.

Lieu connu, repère, lieu public et donc lieu commun, la gare ne retrouve ses caractères propres que par la création romanesque qui en fait un lieu littéraire. C'est dans et par l'œuvre de Daudet, Zola ou Proust que la gare est créée : elle colore, amplifie et même produit l'émotion ou le sentiment du personnage, du narrateur ou du lecteur. Il ne s'agit pas ou plus ici de « lieu commun », de situation récurrente, mais de l'identité du lieu gare.

1. Regarder sans partir, c'est aussi le fait de « La dame qui ne part jamais », selon Pierre Giffard, *La Vie en chemin de fer* (avec A. Robida, illustrateur), Paris, Librairie illustrée, 1888, chapitre 6, « l'amour », p. 209.

2. *L'Heptaméron des Nouvelles* (1558), dont les personnages sont réunis par des accidents convergents (agressions, meurtres, inondations), le voyage étant bien plus périlleux que nous ne pouvons l'imaginer ou l'accepter aujourd'hui.

Alphonse Daudet, *Fromont jeune et Risler aîné*, Paris, Charpentier et Cie, 1874, Livre troisième, « La salle d'attente », p. 224-229.

« Deux heures avant l'ouverture du guichet pour le train désigné, Frantz était déjà à la gare de Lyon, cette gare triste qui dans le Paris lointain où elle est située semble une première étape de la province. Il s'assit dans le coin le plus sombre, et resta là sans bouger, comme étourdi. À cette heure son cerveau était aussi agité et tumultueux que la gare elle-même. Il se sentait envahi par une foule de réflexions sans suite, de souvenirs vagues, de rapprochements bizarres. En une minute il faisait de tels voyages au plus lointain de sa mémoire qu'il se demanda deux ou trois fois pourquoi il était là et ce qu'il attendait. Mais l'idée de Sidonie jaillissait de ces pensées sans suite et les éclairait d'une pleine lumière.

Elle allait venir.

Et machinalement, quoique l'heure du rendez-vous fût encore bien éloignée, il regardait parmi ces gens qui se pressaient, s'appelaient, cherchant s'il n'apercevrait pas cette silhouette élégante sortie tout à coup de la foule et l'écartant à chaque pas au rayonnement de sa beauté.

Après bien des départs, des arrivées, des coups de sifflet dont le cri captif sous les voûtes ressemblait à un déchirement, il se fit un grand vide dans la gare, déserte subitement comme une église en semaine. Le train de dix heures approchait. Il n'y en avait plus d'autre avant celui-là. Frantz se leva. Maintenant ce n'était plus un rêve, une chimère perdue dans ces limites du temps si vastes, si incertaines.

Dans un quart d'heure, une demi-heure au plus tard, elle serait là. Alors commença pour lui l'horrible supplice de l'attente, cette suspension de tout l'être, singulière situation du corps et de l'esprit, où le cœur ne bat plus, où la respiration halète comme la pensée, où les gestes, les phrases restent inachevés, où tout attend. Les poètes l'ont cent fois décrite, cette angoisse douloureuse de l'amant qui écoute le roulement d'une voiture dans la rue déserte, un pas furtif montant l'escalier.

Mais attendre sa maîtresse dans une gare, dans une salle d'attente, c'est bien autrement lugubre. Ces quinquets allumés et sourds, sans reflet sur un plancher poussiéreux, ces grandes baies vitrées, cet incessant bruit de pas et de portes qui sonne aux oreilles inquiètes, la hauteur vide des murs, ces affiches qui s'y étalent : « train de plaisir pour Monaco, promenade circulaire en Suisse », cette atmosphère de voyage, de changement, d'indifférence, d'inconstance, tout est bien fait pour serrer le cœur et augmenter son angoisse.

[...]

L'heure du départ approchait. Il regarda au cadran, il n'y avait plus qu'un quart d'heure. Cela lui parut effrayant ; mais la cloche du guichet qu'on venait d'ouvrir, l'appela. Il y courut, et prit son rang dans la longue file.

– Deux premières pour Marseille, demanda-t-il. Il lui semblait que c'était déjà une prise de possession.

Parmi les brouettes chargées de colis, les gens en retard qui se bousculaient, il retourna à son poste d'observation. Les cochers lui criaient : « Gare ! » Il restait sur le passage des roues, sous le pied des chevaux, l'oreille assourdie, les yeux grands ouverts. Plus que cinq minutes. Il était presque impossible qu'elle arrivât à temps. On se précipitait pour entrer dans les salles intérieures. Les malles roulaient aux bagages ; et les gros paquets enveloppés de linge, les valises à clous de cuivre, les petits sacs en sautoir des commis-voyageurs, les paniers de toutes grandeurs, s'engouffraient à la même porte, secoués, balancés, avec la même hâte.

[...] Mais voilà le guichet qui se ferme brusquement, comme une dernière barrière devant son espoir entêté. La gare est vide de nouveau. La rumeur s'est déplacée, transportée sur la voie ; et soudain un grand coup de sifflet, qui se perd dans la nuit, arrive à l'amant comme un adieu ironique. Le train de dix heures est parti. »

Marcel Proust, *À l'ombre des jeunes filles en fleurs*, Paris, Éditions de la «Nouvelle revue française», 1920, Tome 1, p.197

Ce voyage, on le ferait sans doute aujourd'hui en automobile, croyant le rendre ainsi plus agréable. On verra, qu'accompli de cette façon, il serait même en un sens plus vrai puisqu'on y suivrait de plus près, dans une intimité plus étroite, les diverses gradations par lesquelles change la surface de la terre. Mais enfin le plaisir spécifique du voyage n'est pas de pouvoir descendre en route et de s'arrêter quand on est fatigué, c'est de rendre la différence entre le départ et l'arrivée non pas aussi insensible, mais aussi profonde qu'on peut, de la ressentir dans sa totalité, intacte, telle quelle était dans notre pensée quand notre imagination nous portait du lieu où nous vivions jusqu'au cœur d'un lieu désiré, en un bond qui nous semblait moins miraculeux parce qu'il franchissait une distance que parce qu'il unissait deux individualités distinctes de la terre, qu'il nous menait d'un nom à un autre nom ; et que schématisé (mieux qu'une promenade où, comme on débarque où l'on veut, il n'y a guère plus d'arrivée) l'opération mystérieuse qui s'accomplissait dans ces lieux spéciaux, les gares, lesquels ne font pas partie pour ainsi dire de la ville mais contiennent l'essence de sa personnalité de même que sur un écriteau signalétique elles portent son nom.

[...]

Malheureusement ces lieux merveilleux que sont les gares, d'où l'on part pour une destination éloignée, sont aussi des lieux tragiques, car si le miracle s'y accomplit grâce auquel les pays qui n'avaient encore d'existence que dans notre pensée vont être ceux au milieu desquels nous vivons, pour cette raison même il faut renoncer au sortir de la salle d'attente à retrouver tout à l'heure la chambre familière où l'on était il y a un instant encore. Il faut laisser toute espérance de rentrer coucher chez soi, une fois qu'on s'est décidé à pénétrer dans l'antre empesté par où l'on accède au mystère, dans un de ces grands

ateliers vitrés, comme celui de Saint-Lazare où j'allais chercher le train de Balbec, et qui déployait au-dessus de la ville éventrée un de ces immenses ciels crus et gros de menaces amoncelées de drame, pareils à certains ciels, d'une modernité presque parisienne, de Mantegna ou de Véronèse, et sous lequel ne pouvait s'accomplir que quelque acte terrible et solennel comme un départ en chemin de fer ou l'érection de la Croix.

Émile Zola, *La Bête humaine*, Paris, G. Charpentier et E. Fasquelle, 1893, chapitre III

Le lendemain, un dimanche, cinq heures du matin venaient de sonner à tous les clochers du Havre, lorsque Roubaud descendit de la marquise de la gare, pour prendre son service. Il faisait encore nuit noire ; [...] Sous la marquise, les becs de gaz brûlaient toujours, pâlis par le froid humide et l'heure matinale ; et il y avait là le premier train de Montivilliers, que formaient des hommes d'équipe, aux ordres du sous-chef de nuit. Les portes des salles n'étaient pas ouvertes, les quais s'étendaient déserts, dans ce réveil engourdi de la gare. [...] En bas, Roubaud trouva son collègue Moulin, qui avait fait le service de nuit. Et il prit le service, tandis que Moulin causait, se promenait quelques minutes encore, tout en le mettant au courant des menus faits arrivés depuis la veille : [...] Quand Roubaud se trouva seul sur le quai, il revint lentement vers le train de Montivilliers, qui attendait. Les portes des salles furent ouvertes, des voyageurs parurent, quelques chasseurs avec leurs chiens, deux ou trois familles de boutiquiers profitant du dimanche, peu de monde en somme. Mais, ce train-là parti, le premier de la journée, il n'eut pas de temps à perdre, il dut immédiatement faire former l'omnibus de cinq heures quarante-cinq, un train pour Rouen et Paris. À cette heure matinale, le personnel étant peu nombreux, la besogne du sous-chef de service se compliquait de toutes sortes de soins. Lorsqu'il eut surveillé la manœuvre, chaque voiture prise au remisage, mise sur le chariot que des hommes poussaient et amenaient sous la marquise, il dut courir à la salle de départ, donner un coup d'œil à la distribution des billets et à l'enregistrement des bagages. Une querelle éclatait entre des soldats et un employé, qui nécessita son intervention. Pendant une demi-heure, parmi les courants d'air glacé, au milieu du public grelottant, les yeux gros encore de sommeil, dans cette mauvaise humeur d'une bousculade en pleines ténèbres, il se multiplia, n'eut pas une pensée à lui. Puis, le départ de l'omnibus ayant déblayé la gare, il se hâta de se rendre au poste de l'aiguilleur, s'assurer que tout allait bien de ce côté, car un autre train arrivait, le direct de Paris, qui avait du retard. Il revint assister au débarquement, attendit que le flot des voyageurs eût rendu les billets et se fût empilé dans les voitures des hôtels, qui, en ce temps-là, entraient attendre sous la marquise, séparées de la voie par une simple palissade. Et, alors seulement, il put souffler un instant dans la gare redevenue déserte et silencieuse.

Six heures sonnaient. Roubaud sortit de la halle couverte, d'un pas de promenade ; et, dehors, ayant devant lui l'espace, il leva la tête, il respira, en voyant que l'aube se levait enfin.

Mais la gare est partagée par d'autres que les voyageurs ou les travailleurs ; elle est aussi lieu de vie et de survie, centre du monde et de soi célébré par le *Brûlebois* de Marcel Aymé (1926), ou lieu de perte, c'est-à-dire lieu où l'on perd son identité et sa vie – ou celle des autres. Point fixe qui est l'analogie ou l'avant-goût du mouvement (où l'on regarde passer ou partir les trains), porte ouverte sur des pays rêvés, la gare se révèle ainsi – par exemple dans *La Rue* de Francis Carco (1930) – une dangereuse trappe par laquelle advient la chute morale dans le « bas-fond » de la ville.

Alors que la grande gare, *epitomé* de la grande ville, finit par être une figure de la perte de soi, de la solitude dans la foule et du dévoiement dans un parcours pourtant écrit, explicite et normé à travers ses espaces intérieurs, la petite gare devient, pour le poète (Valéry Larbaud, Jacques Réda) ou l'auteur de nouvelles fantastiques (Dino Buzzati), le lieu où l'on se retrouve, où se concentre l'histoire d'une vie, dans une poignante nostalgie de l'avant et des commencements : le train reste un objet quotidien et familier, rassurant, un facteur de continuité du flux de la pensée intime, assuré d'une trajectoire de la naissance à la mort.

Valéry Larbaud, « L'ancienne gare de Cahors », *Les Poésies de A.O. Barnabooth, 1913*

*Voyageuse ! ô cosmopolite ! à présent
Désaffectée, rangée, retirée des affaires.
Un peu en retrait de la voie,
Vieille et rose au milieu des miracles du matin,
Avec ta marquise inutile
Tu étends au soleil des collines ton quai vide
(Ce quai qu'autrefois balayait
La robe d'air tourbillonnant des grands express)
Ton quai silencieux au bord d'une prairie,
Avec les portes toujours fermées de tes salles d'attente,
Dont la chaleur de l'été craquèle les volets...
O gare qui a vu tant d'adieux,
Tant de départs et tant de retours,
Gare, ô double porte ouverte sur l'immensité charmante
De la Terre, où quelque part doit se trouver la joie de Dieu
Comme une chose inattendue, éblouissante ;
Désormais tu reposes et tu goûtes les saisons
Qui reviennent portant la brise ou le soleil, et tes pierres
Connaissent l'éclair froid des lézards ; et le chatouillement
Des doigts légers du vent dans l'herbe où sont les rails
Rouges et rugueux de rouille,
Est ton seul visiteur.
L'ébranlement des trains ne te caresse plus :
Ils passent loin de toi sans s'arrêter sur ta pelouse,
Et te laissent à ta paix bucolique, ô gare enfin tranquille
Au cœur frais de la France.*

Dino Buzzati, « Vitesse de la lumière » (*Velocità della luce*) in *Le Rêve de l'escalier*, nouvelles, Paris, Robert Laffont, « Pavillons », 1973, traduit de l'italien par Michel Sager (*Le Notti difficili*, I, Milan, Arnoldo Mondadori Editore, 1971).

Così il casello del chilometro ventotto sulla linea ferroviaria abbandonata, con le finestre ancora accese, nella notte autunnale di vento - quel mugolio lungo del bosco, come mano d'argento che perlustri il cuore - e lui che aspetta. Chi passerà stasera sul direttissimo fantasma che illumina la luce azzurra dell'oltretomba? Ci sarà al finestrino il pallido arciduca suicida per amore, fosforescente? Oppure (le teste dondolanti al quadruplice martello in la minore), gli insigni, i titolati, le fatali, o gli spietati condottieri dei vizi e dei romanzi? O la cerea principessa che i parenti ricchissimi, per tentare di salvarla, vogliono portare a Siracusa, al sole e alle sirene, ma ogni volta sbagliano treno, e così la giovinetta fugge e muore attraverso le steppe e le montagne per migliaia e migliaia di chilometri. Mentre il vecchio casellante, fermo dinanzi alle rotaie morte, vede svanire, laggiù in fondo, la vita, le speranze ormai lontane, e dall'altra parte, adagio adagio, avanza il coagulo di buio, la grande cosa nera, solo per lui?

« Voici le poste du kilomètre 28 sur la ligne de chemin de fer abandonnée, les fenêtres sont encore allumées dans la nuit venteuse d'automne – le long mugissement du bois, comme une main d'argent qui fouille le cœur – et lui qui attend. Qui passera ce soir sur le rapide fantôme qu'illumine la lumière azurée d'outre-tombe ? Y aura-t-il à la fenêtre le pâle archiduc qui s'est tué par amour et qui semble phosphorescent ? Ou bien (les têtes balancées par le quadruple martèlement en la mineur) les grands, les nobles, les femmes fatales ou les aventuriers sans pitié des vices et des romans ? Ou la princesse cireuse que ses riches parents pour essayer de la sauver, veulent conduire à Syracuse, mais toujours ils se trompent de train, et la jeune fille s'enfuit et meurt en traversant les steppes et les montagnes, milliers et milliers de kilomètres, tandis que le vieux cheminot, immobile devant ses rails morts, voit s'évanouir, là-bas au fond, la vie, les espérances désormais lointaines et tandis que de l'autre côté, tout doucement s'avance le grand caillot de ténèbres, la grande chose noire qui ne vient que pour lui ? »

Bibliographie

Études générales et recueils

Marc BAROLI, *Le Train dans la littérature française*, Paris, Éditions N.M., 1969.

Wolfgang SCHIVELBUSCH, *Histoire des voyages en train* (Geschichte der Eisenbahnreise, Munich, 1977), Paris, Le Promeneur, trad. de Jean-François Boutout, 1990. [coll.], *La France des gares*, Paris, Éditions Nouveaux-loisirs, coll. Guides Gallimard, 1999.

Marie-Noëlle POLINO, « La gare vue par les écrivains », p. 74-84. Sections : « La gare, porte de l'ailleurs » ; « La gare des amants » ; « gares en guerre » ; « habiter la gare » ; « la gare des voyageurs » ; « La métaphysique des gares ».

François MOUREAU, (sous la dir. de), *Écritures du chemin de fer*, Actes de la journée organisée en Sorbonne, le 11 mai 1996, par l'AHICF et par le GRLV, Paris, Klincksieck, 1997.

Céline BARRÈRE, « Regards d'écrivains », in Karen Bowie et Simon Texier, *Paris et ses chemins de fer*, Paris, Action artistique de la Ville de Paris, 2003, p. 216-221.

Gabrielle CHAMARAT et Claude LEROY, *Feuilles de rail. Les littératures du chemin de fer*, Paris, Éditions Paris-Méditerranée, 2006.

Stéphanie SAUGET, *À la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes, au XIX^e siècle*, Paris, Tallandier, 2009.

Stéphanie SAUGET, « Pour une histoire des usages détournés des gares parisiennes ou l'envers des grandes gares de voyageurs », in « Dossier. La gare et la ville. Usages et représentations », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 38 (printemps 2008), p. 19-26.

Gares et genres littéraires

Michel CHLASTACZ, *Trains du mystère. 150 ans de trains et de polars*, Paris, L'Harmattan, 2009.

Evelyne COHEN, Joanne VAJDA et Bernard TOULIER (sous la direction de), « Le patrimoine des guides : lectures de l'espace urbain européen », *In-Situ, Revue des patrimoines*, 15 (2011), <http://insitu.revues.org/111>

Les gares, lieu de diffusion

Elisabeth PARINET, « Les bibliothèques de gare, un nouveau réseau pour le livre », *Romantisme*, 1993, n° 80, p. 95-106 (en ligne : http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/roman_0048-8593_1993_num_23_80_6212).





Gare d'Orsay, horloge intérieure.

© Crédit Fotolia



Le patrimoine ferroviaire rhônalpin

*Eddie Gilles-Di Pierno, président de Patrimoine Rhônalpin,
délégué de la LUR pour Rhône-Alpes*

La région Rhône-Alpes est composée de huit départements aux paysages contrastés, de la haute montagne savoyarde aux plaines de l'Ain, en passant par les plateaux du Vercors et les gorges de l'Ardèche. La Région est articulée autour de son axe central, le puissant Rhône et ses nombreux affluents : la Saône, l'Isère, la Drôme - sans oublier un autre fleuve majeur, la Loire.

Le paysage offre de nombreuses barrières naturelles que le génie de l'homme a dû maîtriser pour les franchir, depuis l'Antiquité jusqu'à nos jours. Ces territoires sont fortement marqués par des ouvrages d'art, témoins de la volonté de l'homme de modifier son environnement pour l'adapter à ses besoins : voies romaines, ponts, viaducs, aqueducs, tunnels, barrages, canaux...

Un de ces chantiers titanesques du XIX^e siècle fut **celui de la création des lignes de chemin de fer.**

Une des premières voies ferrées de France et donc d'Europe continentale, fut celle qui relia Saint-Etienne à la commune d'Andrézieux, pour le trans-

port de la houille sur 23 km. Voulue par une ordonnance du roi Louis XVIII en date du 26 juin 1823, elle fut inaugurée le 30 juin 1827. Suivra ensuite la construction de la ligne Saint-Etienne-Lyon par l'ingénieur en chef Marc Seguin, inventeur de la chaudière tubulaire pour les locomotives.

Il perfectionna également la technique des ponts suspendus à câbles métalliques. Son nom figure parmi les 72 savants inscrits sur la tour Eiffel, face au Trocadéro.

De cette époque, nous conservons à Saint Priest en Jarez dans la Loire un pont de ce premier chemin de fer, inscrit monument historique en 2001; le tunnel de Couzon à Rive-de-Gier (42) long de 984 mètres, inscrit monument historique en 1995. Dans ce département, se trouve aussi le plus ancien bâtiment ferroviaire de France encore existant qui abrita la machine à vapeur fixe de Biesse à Saint Marcel de Félines. Construit en 1832 pour un funiculaire de transport de voyageurs, il est par conséquent la plus ancienne gare connue. Elle n'est pas protégée et se trouve être en danger.



Funiculaire de Biesse.



Gare des Brotteaux.



Gare des Brotteaux (détail).

D'autres témoins délicats de cette époque persistent : un papier peint panoramique dit « le chemin de fer de Saint Etienne à Lyon » fabriqué par une manufacture locale, la maison Pignet, en 1840 et conservé par la commune de Saint Genis Laval (Rhône). D'autres papiers peints de cette grande maison sont exposés au Museum of fine arts de Boston dans le Massachussets, un des plus grands musées des États-Unis. Le premier billet de train, daté du 17 février 1834, pour un voyage sur cette ligne, est conservé au musée du vieux Saint Etienne.

Autre réalisation ferroviaire mythique : la ligne « PLM », compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, créée en 1857, qui dota notre région de deux de ses plus belles gares : celle de Lyon-Brotteaux, construite par l'ingénieur Victor-Louis Rascol et l'architecte Paul d'Arbaut, sur le modèle de la gare d'Orsay dans le pur style « 1900 ». L'entablement du bâtiment central est fait d'une frise composée des blasons des villes traversées par la « PLM » et de toiles des paysages parcourus, peintes par Charles Lacour et Antoine Barbier. Le tout est uni par une guirlande de fleurs et de fruits. Inaugurée le 29 mars 1908, inscrite

monument historique en 1982, elle a néanmoins perdu sa majestueuse halle métallique en 1985, sacrifiée sur l'autel de la modernité et du passage des TGV. Cette gare, désaffectée le 13 juin 1983, connaîtra une nouvelle vie grâce à l'ouverture d'une salle des ventes et d'une brasserie Bocuse après d'importants travaux de restauration réalisés sous la direction de l'architecte en chef des monuments historiques Didier Repellin. À noter qu'il existait à cet endroit, en 1858, une première gare en bois dite « de Genève », structure pouvant être démontée en cas de guerre.

Autre gare prestigieuse, celle de Valence (26), construite en 1866 par l'architecte de Napoléon III, Louis Jules Bouchot, inscrite monument historique en 1982. Elle s'inspire du Grand Trianon de Versailles. En pierre de taille, elle se compose de cinq baies encadrées de pilastres à chapiteaux doriques, surmontée d'une balustrade à colonnades. Malheureusement, elle a perdu sa marquise métallique.

Outre de nombreuses gares, la ligne « PLM » a permis aussi la création d'hôtels pour les voyageurs : un de ses fleurons est sans aucun doute l'hôtel Terminus (aujourd'hui : château-perrache) de style art nouveau, qui se trouve face à la gare de Lyon-Perrache, inscrit monument historique en 1997. Construit en 1906 par l'architecte Georges Chédanne, à qui l'on doit aussi les galeries Lafayette à Paris, ce bâtiment en pierre cache une ossature métallique. Pour l'isolation on utilisa pour la première fois la brique de liège. Les marquises et les lambris des salons sont attribués à Louis Majorelle.

L'arrivée des lignes TGV ont, elles aussi, permis la construction de nouvelles gares. Si celle de Lyon-Part Dieu se trouve être la plus grande gare européenne pour le nombre de passagers en correspondance, son architecture reste très simple et sera prochainement

complètement revue et modifiée. En revanche, la gare Lyon-Saint Exupéry, située dans l'aéroport du même nom, œuvre de l'architecte espagnol Santiago Calatrava, construite en 1994, a fortement marqué le paysage par sa force et sa beauté : gare en forme d'oiseau aux ailes déployées. Un projet similaire est prévu pour une gare à New York.

Autres bâtiments indispensables pour le bon fonctionnement des lignes de chemin de fer : les rotondes. La plus grande de France est celle de Chambéry (Savoie) d'un diamètre de 110 mètres avec 36 voies pouvant accueillir 72 locomotives et une coupole centrale entièrement fermée à 360°. Construite entre 1906 et 1910, inscrite monument historique en 1984, elle a aussi reçu le « label XX^e siècle » en 2004. Elle a miraculeusement survécu au bombardement du 26 mai 1944 des Alliés qui pourtant l'avaient prise comme cible. Le cœur historique de Chambéry a cependant subi d'importants dégâts.

Deux autres ouvrages d'art remarquables indispensables au chemin de fer, les viaducs, ont obtenu un « label XX^e siècle » : celui de Longeray de 1943 à Léaz (01) et celui de La Voulte sur Rhône de 1952 (07).

Autre époque, autre territoire : la compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève construisit en bois la gare de Culoz (Ain). Inaugurée le 20 juillet 1857, elle était alors poste-frontière entre la France et le royaume de Victor-Emmanuel II. Le rattachement de la Savoie à la France n'interviendra qu'en 1860. Elle

conserve l'architecture sarde : malheureusement, seul le vestibule a été inscrit monument historique en 2009 ; la partie la plus importante de ce témoignage d'un grand royaume, malgré une importante mobilisation des rhônalpins, n'a pu être sauvée de la démolition. Elle se trouve aujourd'hui dans le département de l'Ain à la lisière de la Savoie.

Toujours en Savoie, la gare de Modane (Savoie), mise en service en 1871 pour l'inauguration du tunnel de Fréjus, a bénéficié du « label XX^e siècle ».

Et pour se remémorer cette époque deux lignes essayent de survivre :

- le chemin de fer de la Mure de 1880 dit : « petit train de la Mure ». Entre Saint Georges de Comiers et la Mure sur 30 km, il offre un parcours extraordinaire entre Vercors et Oisans. Sur un dénivelé de 560 mètres, il franchit 9 ponts et traverse 18 tunnels. C'est l'occasion de découvrir deux des merveilles du Dauphiné : le Mont Aiguille et la Pierre percée. Le site est actuellement fermé suite à un éboulement. Seul le musée reste ouvert ;
- le chemin de fer du Vivarais de 1891, appelé aussi « le Mastrou », voie ouverte à dos d'âne et à dos d'homme. Il relie Tournon à Lamastre sur 33 km et permet de découvrir les magnifiques paysages des gorges du Doux. Les associations locales préservent 149 véhicules dont 35 classés monuments historiques. Actuellement, le parcours se fait en vélorail grâce à la société Kléber Rossillon.

