



**HAL**  
open science

## Édifices ferroviaires en procès

Jean-Claude Garcias, Jean-Jacques Treuttel

► **To cite this version:**

Jean-Claude Garcias, Jean-Jacques Treuttel. Édifices ferroviaires en procès. [Rapport de recherche] 0086/78, Centre de recherches méthodologiques d'architecture et d'aménagement (CRMAA); Comité de la recherche et du développement en architecture (CORDA). 1979. hal-03089167

**HAL Id: hal-03089167**

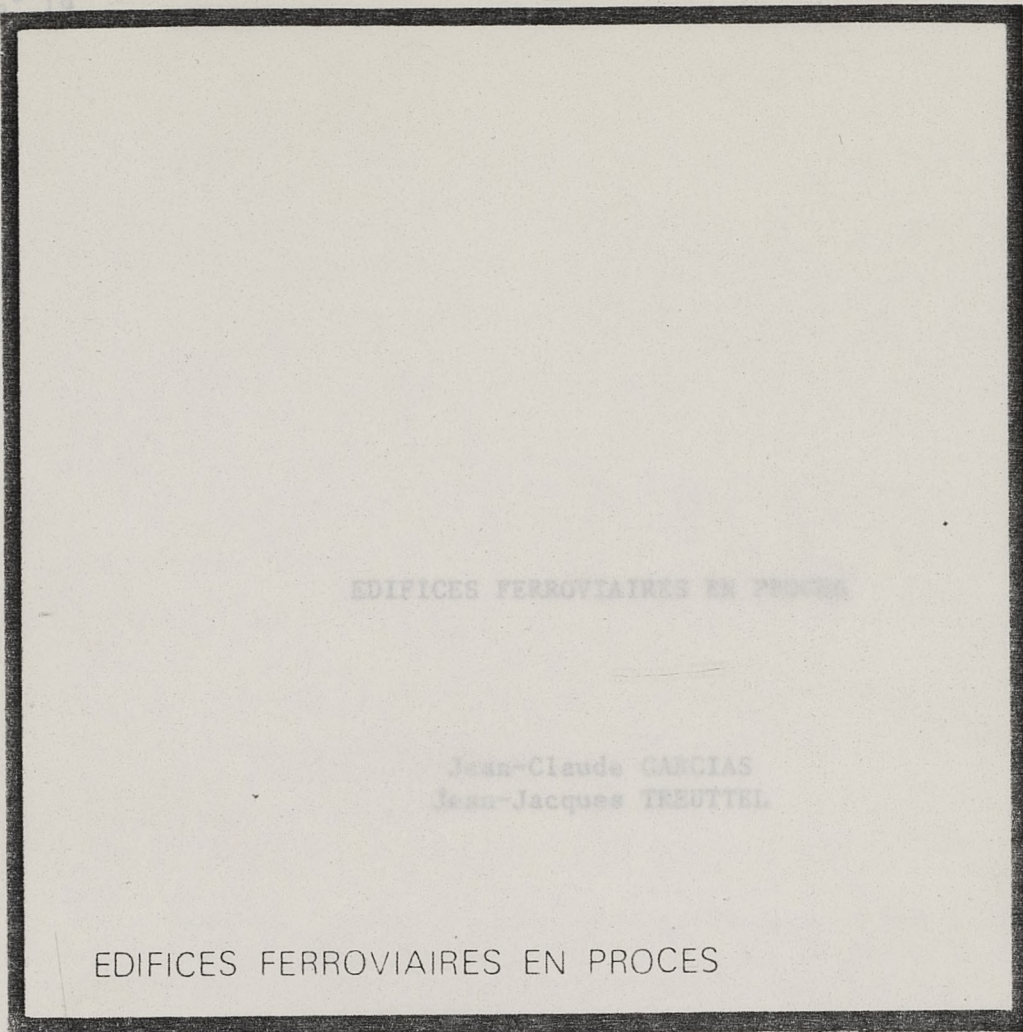
**<https://hal.science/hal-03089167>**

Submitted on 28 Dec 2020

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

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

juin 1979  
rapport



EDIFICES FERROVIAIRES EN PROCES

Jean-Claude GARCIA  
Jean-Jacques TREUTTEL

EDIFICES FERROVIAIRES EN PROCES

Le présent document constitue le rapport de fin d'étude d'une recherche remise au Secrétariat de la Recherche Architecturale en exécution du programme général de recherche mené par le Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie avec la D.G.R.S.T. depuis 1972. Les jugements et opinions émis par les responsables de la recherche n'engagent que leurs auteurs.

C.R.M.A.A. - Association de recherche agréée  
de l'Unité Pédagogique d'Architecture de NANTES  
Rue H. Picherit - 44300 NANTES - (40) 74 06 08

7471

CENTRE DE RECHERCHES MÉTHODOLOGIQUES D'ARCHITECTURE ET D'AMÉNAGEMENT / ASSOCIATION DE RECHERCHE  
AGRÉE DE L'UNITÉ PÉDAGOGIQUE D'ARCHITECTURE DE NANTES / RUE HENRI PICHERIT 44300 NANTES (40) 74.06.08

CRMA

Juin 1979  
Rapport n° 19

EDIFICES FERROVIAIRES EN PROCES

Jean-Claude GARCIAS  
Jean-Jacques TREUTTEL

Le présent document constitue le rapport de fin d'étude d'une recherche remise au Secrétariat de la Recherche Architecturale en exécution du programme général de recherche mené par le Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie avec la D.G.R.S.T. depuis 1972. Les jugements et opinions émis par les responsables de la recherche n'engagent que leurs auteurs.

E. PREAU

Photographe

J. J. TREUTTEL

Architecte D.P.L.G., Ingénieur E.T.P.

Enseignant à l'Unité Pédagogique d'Architecture de Nantes.

C.R.M.A.A. - Association de recherche agréée  
de l'Unité Pédagogique d'Architecture de NANTES  
Rue H. Picherit - 44300 NANTES - (40) 74.06.08

EDIFICES FERROVIAIRES EN PROCE.

"And the way they travelled was -there were railings all along the side of the road, and they used to get up, as steadily as they could, till they tumbled off -which they mostly did very soon-. This was called "travelling by rail".

"Et voici la façon dont on voyageait en ce temps là. On s'asseyait à califourchon sur le manche d'un de ces râtaux appelés railles, que l'on utilise dans les salines, et, dans cette position, l'on se faisait traîner au fil de l'eau par un domestique. On appelait cela voyager par raille."

Ont réalisé cette recherche :

- Lewis CARROLL, Letters to his Child-Friends, Lettres à ses amis-en-  
Introduction de J.J. Mayoux, tra-
- J.C. GARCIAS      Professeur agrégé d'anglais,  
Chargé d'enseignement à l'Université de Paris VIII Vincennes
- E. PREAU            Photographe
- J.J. TREUTTEL      Architecte D.P.L.G., Ingénieur E.T.P.  
Enseignant à l'Unité Pédagogique d'Architecture de Nantes.

EDIFICES FERROVIAIRES EN PROCES.

Edifices ferroviaires en procès

"And the way they travelled was -there were railings all along the side of the road, and they used to get up, as steadily as they could, till they tumbled off -which they mostly did very soon-. This was called "travelling by rail".

"Et voici la façon dont on voyageait en ce temps là. On s'asseyait à califourchon sur le manche d'un de ces râteaux appelés railles, que l'on utilise dans les salines, et, dans cette position, l'on se faisait traîner au fil de l'eau par un domestique. On appelait cela voyager par raille."

Lewis CARROLL, Letters to his Child-Friends, Lettres à ses amies-enfants, Paris, 1977, introduction de J.J. Mayoux, traduction de H. Parisot.

C'est pourquoi un procès est actuellement intenté à tout bâtiment ancien non historique, qui se voit contraint pour survivre de se disculper, de faire la preuve de ses possibilités fonctionnelles et idéologiques de réemploi. Nous comptons examiner toutes les étapes de ce procès qui peut conduire à l'acquiescement (réemploi) comme à la condamnation (destruction). A l'intérieur de ces procédures nous examinerons ensuite les rapports entre mode de réemploi, besoins privés et sociaux, re-projection, mise en oeuvre. Nous étudierons ici le cas exemplaire du patrimoine ferroviaire (généralement propriété de la SNCF), qu'il soit vulnérable, condamné ou réemployé.

## 0.2. Exposé systématique de la démarche: obsolescence, fragilité et réemploi.

Certaines bâtisses héritées de la révolution industrielle apparaissent comme particulièrement fragiles: le choix reste précaire et trop souvent idéologique entre conservation et destruction. Ces bâtiments de fer-fonte-verre érigés à l'époque du capitalisme concurrentiel sont menacés à la fois par l'évolution des techniques et celle du goût. Qu'il s'agisse de lieux de production (usines), de stockage-vente de marchandises (docks, marchés, grands magasins) ou de transit des personnes comme les "bâtiments de voyageurs", leur sauvegarde n'est pas encore acquise pour toute une série de facteurs:

- a) ils ne sont pas (encore ?) rentrés dans le domaine culturel, ce qui les rendrait passibles, comme les églises et les châteaux, de restauration à "l'identique"
- b) largement amortis, ne correspondant plus au rôle technico-social imparté à l'origine, ils souffrent d'obsolescence idéologico-fonctionnelle
- c) ils subissent des pressions foncières énormes de par leur situation centrale privilégiée et l'importance de leur emprise
- d) leur destruction peut être excusée par les nouveaux besoins du contrôle social (équipements de tout acabit).

### Edifices ferroviaires en procès

#### 0.1. Démarche, processus, procès.

La procédure de sauvegarde des bâtiments de production et d'échange -au premier rang desquels figurent les gares- bâtiments généralement hérités de la première phase du capitalisme, se fonde encore sur les bases "théoriques" qui ont permis, à la fin du XIXème siècle, de dresser "l'inventaire" des monuments dits "historiques" et d'en imposer politiquement et économiquement la conservation (1). Cet acquis reste cependant insuffisant pour justifier la sauvegarde généralisée de plus en plus souvent exigée par "l'opinion", beaucoup moins par amour de l'histoire et du passé architectural que par détestation (bien compréhensible) de toute production architecturée "moderne".

C'est pourquoi un procès est actuellement intenté à tout bâtiment ancien non historique, qui se voit contraint pour survivre de se disculper, de faire la preuve de ses possibilités fonctionnelles et idéologiques de réemploi. Nous comptons examiner toutes les étapes de ce procès qui peut conduire à l'acquiescement (réemploi) comme à la condamnation (destruction). A l'intérieur de ces procédures nous examinerons ensuite les rapports entre mode de réemploi, besoins privés et sociaux, re-projétation, mise en oeuvre. Nous étudierons ici le cas exemplaire du patrimoine ferroviaire (généralement propriété de la SNCF), qu'il soit vulnérable, condamné ou réemployé.

### 0.3. Bâtimens fonctionnaires et archéologie industrielle.

Utilitaristes ou convivialistes, les conservationnistes ne font que participer du grand courant idéologique du consensus urbain, de l'aménagement "qualitatif" du cadre de vie. Par son objet (bâtimens hérités d'un passé industriel), l'archéologie industrielle se présente comme

#### 0.2. Exposé systématique de la démarche: obsolescence, fragilité et réemploi.

Certaines bâtisses héritées de la révolution industrielle apparaissent comme particulièrement fragiles: le choix reste précaire et trop souvent idéologique entre conservation et destruction. Ces bâtiments de fer-fonte-verre érigés à l'époque du capitalisme concurrentiel sont menacés à la fois par l'évolution des techniques et celle du goût. Qu'il s'agisse de lieux de production (usines), de stockage-vente de marchandises (docks, marchés, grands magasins) ou de transit des personnes comme les "bâtiments de voyageurs", leur sauvegarde n'est pas encore acquise pour toute une série de facteurs:

- a) ils ne sont pas (encore ?) rentrés dans le domaine culturel, ce qui les rendrait passibles, comme les églises et les châteaux, de restauration à "l'identique"
- b) largement amortis, ne correspondant plus au rôle technico-social imparté à l'origine, ils souffrent d'obsolescence idéologico-fonctionnelle
- c) ils subissent des pressions foncières énormes de par leur situation centrale privilégiée et l'importance de leur emprise
- d) leur destruction peut être excusée par les nouveaux besoins du contrôle social (équipements de tout acabit).

Afin de bloquer ce processus de fragilisation (2), première étape sur le chemin de la destruction, il faut en fait "trouver un emploi" à ces bâtiments plus que centenaires. D'aucuns voudraient les voir se reconverter afin de "gagner seuls leur vie". Ce souci de rentabilisation directe du bâti ancien paraît relativement nouveau. Il y a une décennie encore, les besoins culturels supposés des masses permettaient, sans qu'intervienne aucune notion de rentabilité, de sauver de nombreux édifices anciens par le biais de la muséification. La reconversion culturelle semble moins prisée aujourd'hui, encore que l'énorme opération de réhabilitation de la gare d'Orsay en musée témoigne d'une tendance vivace.

Aux conservationnistes "utilitaristes" semblent s'opposer les "convivialistes". Soucieux de ne pas limiter le réemploi à ses aspects strictement économiques, ils voudraient l'élargir à une dimension symbolique ("mémoire commune de la ville et des habitants) ou thérapeutique (le "message" architectural du XIXème siècle faisant oublier la misère de la production contemporaine).

---

(1) Sur "l'invention" du concept "d'historicité monumentale" voir nos interventions au Congrès d'Archéologie Industrielle de Bordeaux des 18-19 Avril 1979. Textes en annexe.

(2) En anglais "encouraged decay", ou "mauvais entretien prémédité".

### 0.3. Edifices ferroviaires et archéologie industrielle.

Utilitaristes ou convivialistes, les conservationnistes ne font que participer du grand courant idéologique du consensus urbain, de l'aménagement "qualitatif" du cadre de vie. Par son objet (édifices hérités d'un mode de production ou d'une organisation sociale antérieurs) comme par ses méthodes (classement, inventaire, appel lancinant aux fonds d'état), leur démarche ne se distingue guère du conservationnisme de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, et de celle de son support institutionnel, l'appareil des Monuments Historiques.

Nous pensons que le rôle des Monuments Historiques (M.H.) a été d'enraciner dans la pierre une histoire didactique bourgeoise visant à fonder un consensus national. Le rôle de l'archéologie industrielle ne serait-il pas de récréer un double consensus ? Consensus urbain autour de la notion éminemment floue et gratifiante de "patrimoine", consensus technique autour de la notion de "culture matérielle" ou "d'histoire du travail". Nous examinerons le rôle des edifices ferroviaires au sens large dans ce contexte, et plus particulièrement les enjeux noués autour de la conservation ou de la réaffectation des gares.

Le processus de fragilisation de l'architecture ferroviaire peut s'expliquer par des facteurs internes: modifications technico-fonctionnelles du mode de transport lui-même, modifications quantitative et "qualitative" de la clientèle, désir de modernisation de l'image de marque du transport ferroviaire, et par des facteurs externes: concurrence "déloyale" d'autres moyens de transport (route, air) encouragés financièrement par l'état, pression exercée à l'encontre de la SNCF pour qu'elle libère ses vastes emprises urbaines, etc. En tant que spécialistes ou archéologues industriels nous n'avons aucune prise sur les facteurs externes, qui relèvent de la responsabilité politique de tout citoyen, et peu sur les facteurs internes, qui relèvent de l'évolution du goût et des techniques. Fonctionnaires culturels, esthètes indépendants ou stipendiés, spécialistes de tout poil ne peuvent attaquer de front la "doctrine" conservationniste ou iconoclaste de la SNCF; ils ne peuvent que mettre en garde les réaménageurs de bâtiments ferroviaires contre le pragmatisme et le refus de toute théorie. Cette mise en garde passera nécessairement par une histoire des techniques, une histoire sociale et une histoire du goût.

Car le goût architectural est aussi un produit de l'histoire. Il y a peu les "spécialistes" préconisaient allègrement la destruction de Euston, Penn Central, Montparnasse, la Bastille etc. Orsay et Liverpool St Sation l'ont échappé belle. Cette vulnérabilité de notre héritage ferroviaire, dont on aurait tort de croire qu'elle a disparu du simple fait de la crise, était d'origine socio-économique. Les sociétés nationales de chemins de fer figurent au premier rang des propriétaires fonciers urbains. L'origine en est l'implantation périphérique des "embarcadères" au XIX<sup>ème</sup> siècle, devenue centrale au XX<sup>ème</sup>. Les sociétés nationales sont en butte à des pressions considérables de la part de l'état central pour "équilibrer" leur budget et "moderniser" leurs services, ce qui les conduit à aliéner une part de leur patrimoine immobilier, donc à faire disparaître de nombreux edifices ferroviaires "obsolescents". La crise économique actuelle a freiné cette tendance sans l'inverser.

Au plan social, le déplacement ferroviaire donne l'impression d'avoir perdu une bonne part de son attrait, ce qui implique en retour

(4) Cf par exemple Bécazine au pays basque, qui souligne le rôle de "salon public" joué par la gare d'Orsay pour la grande bourgeoisie du VII<sup>ème</sup> arrondissement.



0.3. Bâtiments ferroviaires et archéologie industrielle

Utilitaires ou conviviales, les conservatoires ne font pas participer du grand courant idéologique du consensus urbain, de l'aménagement "qualitatif" du cadre de vie. Par son objet (bâtiments hérités d'un mode de production ou d'une organisation sociale antérieurs) comme par ses méthodes (classement, inventaire, suivi), ils jouent un rôle de médiation entre le passé et le présent. Leur démarche ne se distingue guère du conservatisme de la fin du XIXème siècle, et de celle de son support institutionnel, l'appareil des Monuments Historiques.

Nous pensons que le rôle des Monuments Historiques (M.H.) a été d'orienter dans la pierre une histoire idéologique pourvue visant à former un consensus national. Le rôle de l'archéologie industrielle ne se résume pas à recenser un double consensus ? Consensus urbain autour de la notion d'habitat et d'habitat de "patrimoine", consensus technique autour de la notion de "culture matérielle" ou "d'histoire du travail". Nous examinons le rôle des bâtiments ferroviaires au sens large dans ce contexte, et plus particulièrement les enjeux autour de la conservation ou de la réaffectation des gares.

Le processus de réaffectation de l'architecture ferroviaire peut s'expliquer par des facteurs internes : modifications techniques-fonctionnelles du mode de transport lui-même, modifications quantitatives et "qualitatives" de la clientèle, désir de modernisation de l'étape de marais du transport ferroviaire, et par des facteurs externes : concurrence "loyale" d'autres moyens de transport (route, air) encouragée financièrement par l'état, pression exercée à l'encontre de la SNCF pour qu'elle libère ses vastes espaces urbains, etc. En tant que spécialistes ou archéologues industriels nous n'avons aucune prise sur les facteurs externes, qui relèvent de la responsabilité politique de tout citoyen, et peu sur les facteurs internes, qui relèvent de l'évolution du goût et des techniques. Fonctionnaires culturels, esthètes indépendants ou spécialistes, spécialistes de tout poil ne peuvent attacher de front la "doctrine" conservatiste ou technocrate de la SNCF ; ils ne peuvent que mettre en garde les réaménageurs de bâtiments ferroviaires contre le pragmatisme et le refus de toute théorie. Cette mise en garde passera nécessairement par une histoire des techniques, une histoire sociale et une histoire du goût.

Car le goût architectural est aussi un produit de l'histoire. Il y a peu les "spécialistes" préconisaient allégrement la destruction de Bastille, de la Bastille etc. Orsay et Liverpool St Paul ont échappé belle. Cette vulnérabilité de notre héritage ferroviaire, dont on aurait tort de croire qu'elle a disparu du simple fait de la crise, était d'origine socio-économique. Les sociétés nationales de chemins de fer figuraient au premier rang des propriétaires fonciers urbains. L'origine en est l'implantation périphérique des "embourgeoisés" au XIXème siècle, devenue centrale au XXème. Les sociétés nationales sont en butte à des pressions considérables de la part de l'état central pour "équilibrer" leur budget et "moderniser" leurs services, ce qui les conduit à aliéner une part de leur patrimoine immobilier, donc à faire disparaître de nombreux bâtiments ferroviaires "obsolescents". La crise économique actuelle a freiné cette tendance sans l'inverser.

Au plan social, le développement ferroviaire donne l'impression d'avoir perdu une bonne part de son attrait, ce qui implique en retour

une perte de la fonction symbolique des gares et de leurs annexes au profit des stations-service, restoroutes ou aéroports. Quant aux simples progrès "techniques" comme l'électrification, l'automatisation de la billetterie, l'introduction de l'informatique, etc, ils ont fait perdre leurs fonctions originelles aux halles, salles d'attente ou bâtiments de service. Souvent vieux de plus d'un siècle les bâtiments ferroviaires souvent dégradés d'une part, mal aimés de ceux qui en ont la charge de l'autre, sont idéologiquement obsolescents.

Il semble que la récente irruption des "embarcadères" dans le champ culturel doive beaucoup à la résistance passive des masses à l'innovation: que l'on songe par exemple au poids numérique des cheminots traditionnalistes et des usagers nostalgiques. De même l'intervention des ferromanes et des ferrologues s'explique autant par la crise économique (on ne peut plus casser n'importe quoi pour faire n'importe quoi en "moderne") que par le regard nouveau porté sur le "patrimoine par les nouveaux architectes et les nouveaux conservationnistes (3). Dans la gare, fossile monumental hérité de la préhistoire du capitalisme, certains voudraient voir un lieu festif susceptible de réinterprétation critique, de lecture commune d'un langage architectural conventionnel. Alors que naguère étaient seuls considérés comme dignes d'intérêt les bâtiments du XIXème siècle fortement historicisés ou perçus comme précurseurs du "mouvement moderne", la gare de nos jours est indissociablement perçue comme oeuvre d'art et ouvrage d'art.

#### 0.4. Un détour par l'histoire.

On ne peut comprendre le sort actuellement réservé aux édifices ferroviaires qu'en faisant référence à l'histoire.

Le type architectural forgé au milieu du XIXème siècle tenait à la nécessité dans laquelle se trouvaient les grandes compagnies de se créer une double image de marque: efficacité-modernité d'une part, noblesse rassurante des formes de l'autre. Le paradoxe veut que la "modernité" des origines soit perçue comme obsolète par les architectes et les cadres de la SNCF, comme délicieusement nostalgique par les esthètes. Il est piquant de constater que, de la naissance du type à nos jours, les spécialistes ont toujours vainement cherché à résoudre les contradictions entre hiérarchie des parties et transport de masse, modernité du mode constructif et passéisme de la façade. Ils ont fait preuve de la même impuissance devant l'évolution de la pratique sociale: originellement conçu comme bâtisse accessoire dans le transport des gens "aisés" (4), la gare s'est plus rapidement démocratisée que ne l'auraient rêvé les saint-simoniens. Les espaces nobles des

---

(3) Cf la prolifération des expositions et articles consacrés aux gares au cours de l'année écoulée, prolifération dont relève d'ailleurs la présente étude: "Le temps des gares" au C.C.I.; "Le rail à Orly"; "Off the Rails", exposition de SAVE à Icomos; débats à la FNAC; émission à la télévision. Pour les livres et articles, se reporter à la bibliographie.

(4) Cf par exemple Bécassine au pays basque, qui souligne le rôle de "salon public" joué par la gare d'Orsay pour la grande bourgeoisie du VIIème arrondissement.

origines ont été transférés au "grand public" et adaptés à ses besoins, donc "démocratisés". C'est justement ce type architectural anciennement chic, et récemment vulgarisé, que la SNCF voudrait aujourd'hui réannoblir au bénéfice de la clientèle des cadres moyens et supérieurs. La Compagnie Nationale voudrait faire "du moderne" sur les couches culturelles antérieures dont sont historiquement constituées ses gares; et lorsque "l'ancien" résiste et transparaît sous le "moderne" la tentation est grande de repartir à zéro.

L'histoire du mode de transport ferroviaire montre que la régulation des flux de voyageurs et le contrôle des mauvais payeurs n'ont jamais réellement fonctionné, et que l'intérêt de la gare en tant que type tient justement à ses dysfonctionnements, aux détournements constants de fonctionnalités. Malgré les phantasmes normalisateurs de Daly ou de Polonceau, "la gare idéale" n'a jamais existé, dans la mesure où les fonctions qui lui étaient assignées étaient trop nombreuses et contradictoires. Ce qui rend quasi impossible la tâche des archéologues industriels: à quel modèle se référer pour une éventuelle conservation-réutilisation, quand l'édifice ferroviaire, semblable en cela à l'architecture industrielle dans son ensemble, ne peut survivre que par une constante évolution? C'est ainsi que les bouleversements techniques et l'accroissement du nombre des voyageurs ont très rapidement rendu caduque la mise en place d'espaces spécialisés cohérents, préconisée par les premiers théoriciens (5).

Alors que le XIX<sup>ème</sup> siècle raisonnait en terme de prévention du désordre, de l'encombrement et des attouchements, le XX<sup>ème</sup> met l'accent sur le fléchage, la signalisation "méthodique", le "télépancartage", la banalisation généralisée du personnel et des espaces. Ce qui a pour effet de prévenir la constitution par les architectes maison d'un "type architectural" nouveau, d'autant plus que leur référence culturelle dominante semble être l'aéroport façon design des années 60. La pratique sociale en constante évolution dans les gares, et dont témoignent par exemple le remodelage permanent des salles d'attente, la transformation de la guicheterie, les lignes oranges symboliques tracées à même le sol ou les machines à composter, cette pratique aux changements fulgurants donc interdit la fixation d'un type. Viollet-Le-Duc a pu recréer le château et la cathédrale au moment même où le mouvement social réel ne leur laissait qu'un contenu culturel ("historique") à l'exclusion de tout contenu social. Le conservationnisme moderne ne pourra figer le type de la gare que lorsqu'il sera devenu économiquement redondant; malgré la concurrence de la route nous n'en sommes pas encore là.

#### 0.5. Réaménagement perpétuel des intérieurs, classement des façades.

L'idéologie de la rentabilité, du marketing et de l'image de marque impose une "modernisation" constante des espaces intérieurs. Le décor proposé aux nouveaux usagers doit fortement signifier la modernité; il en est contradictoirement daté, donc constamment réaménagé. La référence actuelle (et peut-être provisoire) de la SNCF est celle du transport aérien, au moment même où ce dernier aurait tendance à

---

(5) Cf notre article in "Revue des Monuments Historiques", N° 6, 1978.

à l'onduline le tympan de la gare du Nord) la SNCF culturalise de plus en plus ses interventions extérieures.

se démocratiser. La SNCF plagie ce qu'elle trouve "noble" dans le décor, la conception des véhicules, et même la voix des hôtesses d'accueil d'Air France. Le train "corail" veut imiter le jet.

A ce réaménagement perpétuel des espaces intérieurs s'oppose en le complétant la fixation des façades dans un état supposé de fidélité aux intentions supposées du créateur présumé (6). L'extérieur est constamment gratté, nettoyé, repeint, tout au moins pour les grandes gares terminales. Le recyclage des bâtiments ferroviaires peut ainsi fonctionner sur deux plans: à l'intérieur modernisation à la sauce design, signe de la revitalisation de la Compagnie Nationale, à l'extérieur respect façon Monuments historiques, contribuant au maintien et à l'amélioration du décor urbain. Cette restauration des façades à "l'identique" est en fait imposée par les municipalités, les conservateurs nouvelle vague, les usagers ou les médias. On a déjà noté que cette pression passéiste s'exprime aussi par la multiplication des expositions vouées à l'architecture ferroviaire.

#### 0.6. Choix d'un corpus pour le contrat exploratoire.

Au stade de la recherche exploratoire, nous nous sommes attachés à retenir trois exemples contrastés, la gare d'Orsay, la station de Pontoise, la halte du Pont-Cardinet.

1: La gare d'Orsay. Cette ex-gare terminale obsolète, subitement promue au rang de bâtiment historique, nous paraît poser les problèmes suivants:

- pourquoi son échec commercial en tant que gare ?
- quelles seront les pratiques de reconversion, qui, étant donnés les moyens financiers, marqueront l'avenir de la réutilisation en France ?
- quelles sont les implications idéologiques de la reconversion muséale et de ses impératifs "techniques" (structure, sécurité, accès) ?

L'étude de la gare d'Orsay devrait contribuer à dégager l'aspect socio-culturel des "difficultés" rencontrées par les réaménageurs. La "complexité" du programme par exemple pourrait bien trouver son origine dans l'histoire du bâtiment et de son échec, ou masquer des contradictions sociales que les spécialistes sont généralement peu soucieux d'aborder de front.

2: La gare de Pontoise. Cette station de "deuxième classe" ne présente pas de gros problèmes apparents. Elle devrait permettre une analyse "sereine" des points suivants:

- quelle a été l'évolution de l'emprise ferroviaire depuis plus siècle, quels sont les "possibilités" foncières d'une gare moyenne en province ?
- pourquoi les remaniements perpétuels subis par le bâtiment des voyageurs ?
- quel rôle une gare a-t-elle pu jouer dans une opération d'urbanisme au XIXème siècle, et dans une opération d'aménagement au XXème (création de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise) ?

L'étude de la gare de Pontoise posera le problème de ce qu'est réelle-

---

(6) Après un temps de retard (cf par exemple le projet visant à fermer à l'onduline le tympan de la gare du Nord) la SNCF culturalise de plus en plus ses interventions extérieures.

ment la conservation d'un bâtiment d'échange dont les fonctions n'ont pas subi de changements radicaux depuis 1863.

3: la halte de Pont-Cardinet. Cette halte beaucoup plus récente nous semble poser des problèmes essentiellement "stylistiques":

- pourquoi faire des modifications et ajouts "culturels" sans grands changements fonctionnels ?
- comment inscrire dans un quartier "indifférent" l'image de marque de la modernité et de la sécurité ?

Pour la reconstruction du Pont-Cardinet, l'architecte de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat semble avoir joui d'une exceptionnelle autonomie artistique. Il en va de même pour les réaménageurs actuels.

Sans prétendre couvrir l'immense diversité du champ architectural ferroviaire, cette sélection nous paraît suffisamment étendue dans le temps et l'espace (Pontoise, Compagnie du Nord, 1863, Orsay, Compagnie d'Orléans, 1899, Pont-Cardinet, Chemins de fer de l'Etat, 1922) pour fournir un tableau sommaire des pratiques de remaniement-conservation. Conscients de la faiblesse théorique représentée par l'absence de bâtiments techniques, nous tenterons d'y remédier par une étude plus détaillée de la halle aux marchandises de Pontoise. On remarquera enfin que l'autonomie architecturale semble inversement proportionnelle à la taille et au coût de l'édifice: simple "carrossier d'ouvrage d'art" ou "façadiste" à Orsay, l'architecte semble avoir subi peu de contraintes à Pontoise, et s'être librement "exprimé" au Pont-Cardinet.

"On" s'était en fait... devient "aériennes", les "aériennes" puis "émouvantes".

"La gare d'Orsay, avec ses halles... sculptées dans la pierre... dans la modernité moderne." (3)

A peine venait-elle de s'ouvrir... que la gare d'Orsay se voyait... des Bâtiments en 1922... l'historicisme... elle était enfin... de ces tribulations... de l'échec de la gare...

### 1.2. La gare d'Orsay de 1899-1900

A la fin de 1898... de Fer d'Orléans possédait deux gares... d'Orléans-Austerlitz place Valhubert, la gare... Prolongée de Denfert à Epinette... de Soaux est un gros... à la moyenne... les responsables du P.O. à l'instar de... d'Austerlitz, considérée... et le Jardin des Plantes. Les... de leur ligne

(1) "Connaissance des Arts", 1967, p. 90

(2) "L'Architecture d'aujourd'hui", 1967, p. 10.

(3) "Le Monde", 1967, p. 10.

### 1.1. Une gare qui défraie la chronique.

Pendant la décennie précédant la crise économique généralisée, la gare d'Orsay, elle-même en crise en tant qu'édifice ferroviaire, a pu résumer caricaturalement toutes les possibilités de reconversion mercantile et/ou culturelle. La période 1962-1973 marque d'une part la floraison de projets plus ou moins délirants, de l'autre la lente émergence de la "nécessité" de la reconversion. Bâtiment hideux quand on espérait encore le raser et le remplacer par un magnifique "palais des congrès", la gare d'Orsay semble avoir embelli au fil des ans, jusqu'à devenir l'incomparable exemple de l'éclectisme architectural de la fin du XIXème. Passible de destruction au nom du "bon goût" en 1962, la gare d'Orsay "exige" d'être reconvertie en 1979 au nom du même "goût" des mêmes spécialistes.

"Nul ne regrettera l'édifice de Laloux, qui, bien qu'achevé en 1900- ne possède aucune des grâces de cette époque, et abrite une médiocre ossature métallique derrière des façades dont la lourdeur a peu d'égaux à Paris." (1)

"On peut dire, sans risque de se tromper, que la gare d'Orsay ne sera regrettée par personne." (2)

"On" s'était en fait trompé: de "médiocre" l'ossature métallique devient "audacieuse", de "lourdes" les façades deviennent "énormes" puis "émouvantes":

"La gare d'Orsay, avec ses énormes décorations de style romain sculptées dans la pierre, prend soudain place dans la sensibilité moderne." (3)

A peine venait-elle de s'inscrire dans la "sensibilité moderne" que la gare d'Orsay se voyait aussi inscrire à l'inventaire supplémentaire des Bâtiments en Mars 1973. Cinq années furent encore nécessaires pour l'historiciser et la monumentaliser totalement: le 14 Mars 1978 elle était enfin promue Monument Historique. Il est remarquable qu'au cours de ces tribulations culturelles personne ne se soit posé la question de l'échec de la gare-hôtel dans ses premières fonctions.

### 1.2. La gare d'Orsay ou celle qui n'a pas eu de chance.

A la fin du XIXème siècle la Compagnie du Chemin de Fer d'Orléans possédait deux gares de voyageurs dans Paris: la gare d'Orléans-Austerlitz place Valhubert, la gare de Sceaux à Denfert-Rochereau. Prolongée de Denfert à Luxembourg à la fin du siècle, la ligne de Sceaux est un gros succès commercial: elle permet l'accès direct au centre à la moyenne bourgeoisie de la banlieue sud. Ce succès incite les responsables du P.O. à tenter de rééditer l'opération sur la ligne d'Austerlitz, considérée comme "enclavée" entre le fleuve, la Salpêtrière et le Jardin des Plantes. Les ingénieurs espèrent redorer le blason de leur ligne

---

(1) "Connaissance des Arts", N° 120, Avril 1962, p. 50

(2) "L'Architecture d'Aujourd'hui", N° 100, Février-Mars 1962, p. 10.

(3) "Le Monde", 2 Mars 1973.

par la construction d'une nouvelle gare centrale. Ils raisonnent alors en termes de trafic de grandes lignes: un notaire d'Etampes par exemple, "ayant affaire aux Champs Elysées", perdrait presque une heure à s'y rendre en fiacre au départ d'Austerlitz (4). Le projet des années 1890 vise à reproduire l'opération Luxembourg et à transformer Austerlitz en simple gare de passage:

"Il n'est pas douteux que si le terminus se porte au centre de Paris, la banlieue d'Orléans, ignorée des Parisiens à cause de l'éloignement de la gare actuelle de ce centre, se peuplera vite de pavillons et de maisons de campagne. En outre il n'est pas indifférent à ceux qui sont appelés à Orléans, Tours, Bordeaux, Toulouse ou l'Espagne, de ne pas faire précéder un long voyage de trois quarts d'heure de fiacre à galerie sur l'un des parcours les plus mauvais de la capitale. Cet inconvénient est tellement connu qu'on veut faire partir les trains de luxe qui circulent sur le P.O. de la gare du Nord." (5)

Dans l'esprit des décideurs de l'époque, la gare nouvelle devait être une gare de grande classe, permettant aux classes supérieures d'accéder directement au centre, un peu sur le modèle anglais de la "stock-brokers' belt". Un espace assez faible devait être réservée aux bagages, tandis que les "trains encombrants, tels que trains militaires, de pèlerinage et d'excursion" (6) continueraient à partir d'Austerlitz.

### 1.3. La fausse bonne idée des experts.

Les Communards ayant incendié la Cour des Comptes en 1871, un vaste espace est encore "disponible" à la fin du siècle le long du quai d'Orsay. On notera que les autorités ont conservé cette ruine pendant près de 30 ans en face du Louvre (toute une flore "urbaine-sauvage" s'y était développée) alors que la chancellerie de la Légion d'Honneur, elle aussi incendiée, avait été reconstruite à grands frais. Car l'historicité des monuments est aussi un produit de l'histoire, comme en témoigne aussi l'exemple des Tuileries: parfaitement restaurables au plan technique, inacceptables au plan politique, elles furent tout simplement rasées. Les ruines bon marché de la Cour des Comptes ne suffisant pas à implanter un terminus de belle taille, la Compagnie d'Orléans obtient ensuite l'expropriation de la caserne attenante et d'une partie de la voirie. L'opération va ainsi se faire grâce au rachat par le P.O. de terrain public, appartenant à la ville ou à l'état. La Compagnie ne frôle la propriété foncière privée que dans les caves de l'immeuble d'angle de la rue du Bac. Le P.O. récupère pour sa ligne les berges du fleuve, pour sa gare des espaces publics dévalorisés: la Compagnie obtient à bon compte l'emprise nécessaire.

Ce travail de grignotage du patrimoine public se double d'un empiètement sur le sous-sol des berges: les responsables imaginent alors une gare terminale semi-souterraine, sous la voirie et le domaine public, qui rognait aussi sur les quais, le port, les berges. On semble s'être peu ému à l'époque de ces aliénations successives du domai-

---

(4) Transfert de la gare de Paris de la Place Valhubert au quai d'Orsay, Paris, 1897, par MM. Brière et De la Brosse, Ingénieurs de la Cie.

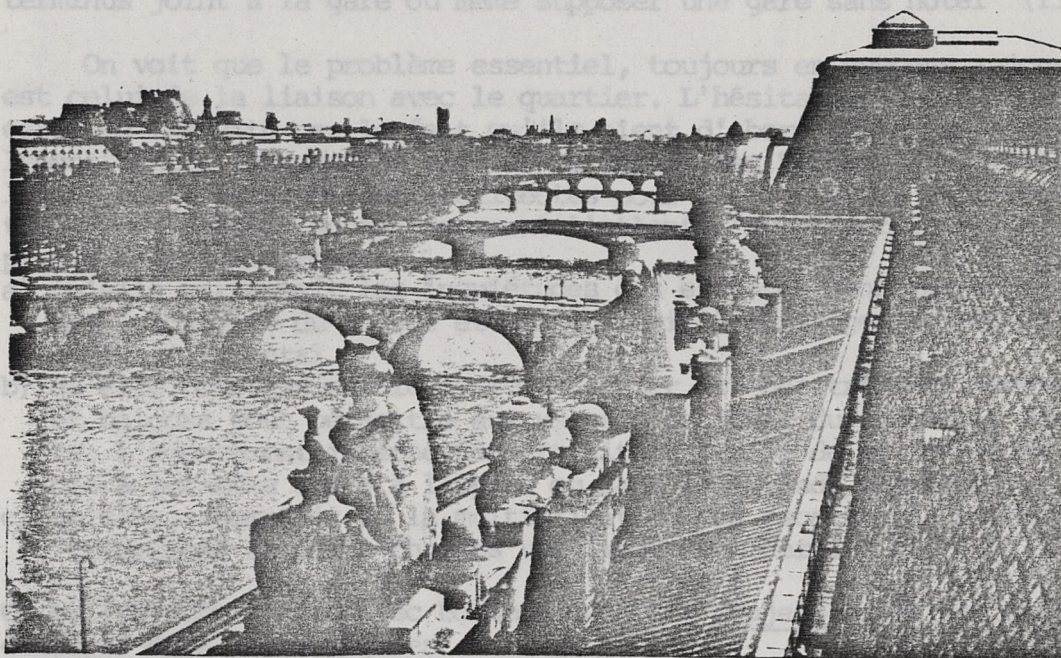
(5) "L'Illustration", 21 Octobre 1896.

(6) Brière et de la Brosse, op. cit..

ne public, de cet accaparement des dernières franges urbaines. La résistance à l'implantation de la gare d'Orsay s'articule au contraire autour des "troubles de jouissances" dont certains grands bourgeois du quartier s'estimaient menacés. Pour le sieur Trélat Emile, député, une gare attire nécessairement "le désordre" et "les parasites de toute sorte". La crainte de la foule dérape bizarrement sur le plan esthétique: une gare (nécessairement en fer !) en face du Louvre serait un vrai scandale, elle nécessiterait à terme le doublement du pont de Solférino, puis le lotissement des Tuileries ! (7)

Cette polémique interne à la classe dominante devait déboucher sur un concours restreint, visant à désamorcer architecturalement les "objections sentimentales" du "vieux Parisien de Paris, artiste ou poète" (8). Dans sa causerie de 1897 Boileau enrobait fort bien d'idéologie le programme fonctionnel déjà fixé: il s'agissait pour les architectes de camoufler "l'usine de transports" et de gommer "la promiscuité" dont souffriraient les Tuileries (9). On notera aussi le jugement d'autant plus péremptoire porté à l'encontre des "ruines" de la Cour des Comptes et de la caserne de la garde républicaine qu'il ne repose sur aucune analyse sérieuse de leur état:

"Je me demande en quoi cette nouvelle façade devrait faire plus mauvais effet que les constructions existantes. La caserne des dragons n'est guère intéressante; c'est du Louis XVIII d'une pauvre conception (!); les ruines de la Cour des Comptes ne peuvent subsister indéfiniment. Ruines et casernes, ce sont, en somme, au point de vue du paysage, des rectangles d'aspect plutôt maussade." (10)



La gare d'Orsay au printemps 1979: le site et ses contraintes.

(7) E. Trélat, député, Discours sur la cession des terrains... Paris 1896; Trélat prononça un nouveau Discours... sur le même thème en 1897.

(8) L.C. Boileau, "Causerie, art et pratique" in "l'Architecture", 1897, p. 424.

(9) Boileau, Ibid.

(10) Ibid. p. 425.

(11) Boileau, op. cit. p. 427.



Quant au "mouvement" que la création d'une gare ne saurait manquer de susciter dans le quartier, Boileau le juge éminemment positif: il entraînera le curetage des "abords sombres" et des "rues étroites", accroissant alors la "valeur" du noble faubourg (11).

Fin 1897 la Compagnie du P.O. pense donc améliorer ses recettes par la création d'une nouvelle gare au quai d'Orsay grâce notamment

- à une ligne urbaine et un recentrement du terminus (12)
- à l'amélioration de son image par la construction d'une gare chic
- à l'augmentation du trafic de 1ère classe
- à l'implantation à bon compte de la gare sur du terrain public
- à l'accaparement du sous-sol des quais et des berges.

Il ne reste alors à régler que le problème "esthétique", l'épineuse question des façades.

#### 1.4. Masquer l'usine de transports.

Pour le concours restreint de 1897, la marge de liberté laissée aux architectes (L. Magne, E. Bénard, V. Laloux) est assez faible: la Compagnie leur remet "un plan schématique pour les études du projet". Ce schéma prétend exprimer "les idées, les désirs et les besoins de la Compagnie", et prévoit 1) une énorme halle, qui recouvre les deux trémies inégales du départ et de l'arrivée, et 2) un vestibule ou vaste espace indifférencié servant aussi de salle des pas perdus, et où serait logé tout un mobilier ferroviaire (guichet, librairie, salle d'attente etc). Les architectes "ne sont tenus de respecter que les données techniques, c'est à dire la disposition des voies et des espaces utiles au service... ils peuvent disposer comme ils le jugeraient convenable un hôtel terminus joint à la gare ou même supposer une gare sans hôtel" (13).

On voit que le problème essentiel, toujours en suspens aujourd'hui, est celui de la liaison avec le quartier. L'hésitation des décideurs est bien traduite par le fait qu'ils aient d'abord prévu une "rue d'isolement" entre la nouvelle gare et la Caisse des Dépôts, et qu'ils aient laissé toute latitude aux architectes pour l'orientation de l'hôtel éventuel. Pour résumer schématiquement l'attente "architecturale" de la Compagnie nous avancerons:

- a) qu'elle partageait les inquiétudes des esthètes concernant les façades (proximité du Louvre et des Tuileries) et exigeait donc un traitement monumental
- b) qu'elle comptait sur le système dernier cri des trémies, "terrasses" et balcons pour permettre aux usagers de jouir du spectacle ferroviaire: l'agencement interne permettrait au public de se donner en spectacle à lui-même comme à l'Opéra ou dans les grands magasins
- c) qu'elle escomptait de la multiplication des escalators, ascenseurs, "tricycles" et monte-charges une image de modernité chic.

Ce qui revient à dire avec Boileau que "les projets pouvaient seulement différer dans leurs façades".

---

(11) Ibid, p. 427.

(12) L'opuscule de G. Péreire, Le métropolitain rationnel, Paris 1897, montre bien le bouillonnement d'idées à l'époque autour d'une "ligne de Seine", c'est à dire une voie ferrée à vapeur, à écartement normal, sur la rive droite, "dans une galerie à jour sur le fleuve". La gare d'Orsay est la réplique, sur la rive opposée, à ce projet qui visait surtout à briser le monopole du métro.

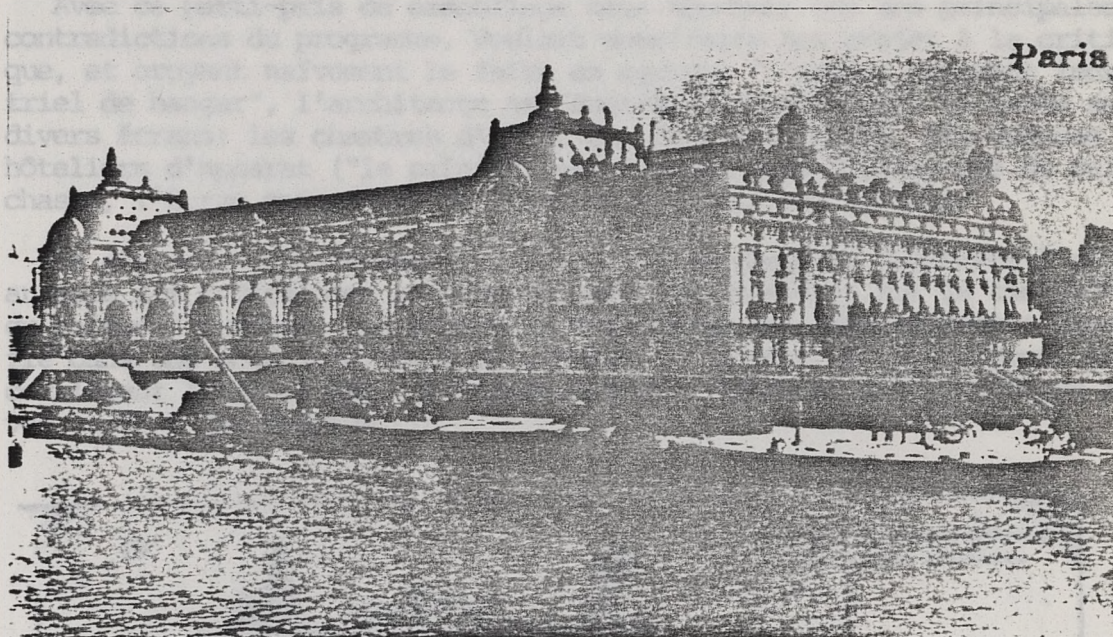
(13) Boileau, op. cit. p. 427.

### 1.5. Le projet lauréat.

Nous ne tenterons pas de retracer le long cheminement politique et intellectuel qui a présidé au choix du projet du "maître Laloux" (14), ce qui renverrait à toute une analyse critique de la production officielle du tournant du siècle. Le projet Laloux résume assez bien les contradictions dans lesquelles s'engluait l'architecture "noble" de l'époque, contradictions dont l'architecte ne saurait être tenu pour seul responsable: l'échec du bâtiment en tant que gare-hôtel par exemple, doit plus aux erreurs de marketing des ingénieurs de la Compagnie qu'à la faiblesse du parti architectural.

Tout le travail de projection de Laloux se veut défensif: son premier principe consiste à écarter la construction apparente en fer, à seule fin d'échapper aux critiques:

"La pierre seule doit être visible dans la gare à construire, la pierre seule pouvant remplacer la Cour des Comptes et faire face aux Tuileries." (15)



"Gare d'Orléans-Palais d'Orsay" avant l'inauguration.

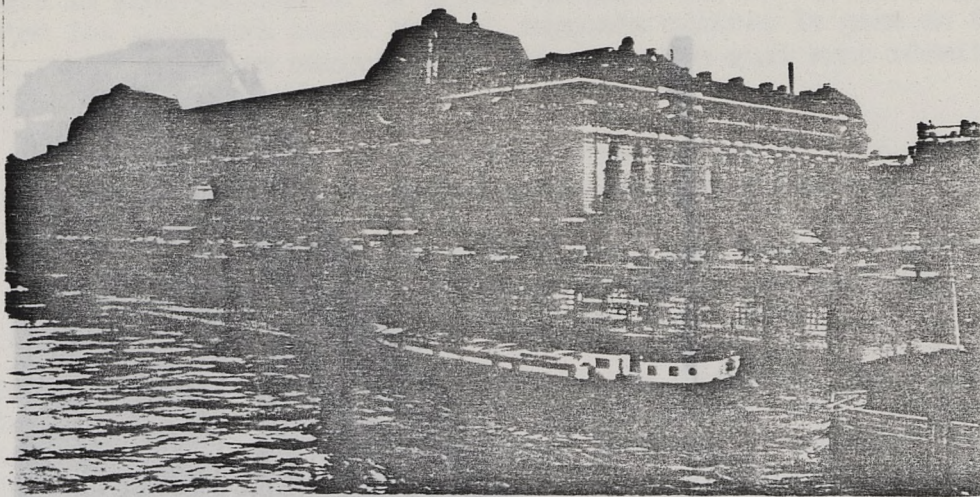
Les contraintes esthético-sociales liées au site (gare de classe à laquelle est annexé un "palais", le tout dans un quartier chic) excluent donc dans l'esprit de Laloux "un de ces larges pignons en fer, tout vitrés, que l'on s'est habitué à considérer comme le signe distinctif d'une gare de chemin de fer" (16).

---

(14) V. Laloux, né à Tours en 1850, mort à Paris en 1937. Auteur des hôtels de ville de Tours et Roubaix, des gares de Tours et d'Orsay, de la basilique St Martin à Tours, de l'extension du siège du Crédit Lyonnais à Paris, etc. Membre de l'Académie des Beaux Arts. Cf Hommage au Maître Laloux, Paris 1935, C. Lemaesquier.

(15) Principes qui nous ont guidé dans l'étude de la Gare d'Orsay, Paris 1898, par V. Laloux lui-même, p. 6.

(16) Ibid.



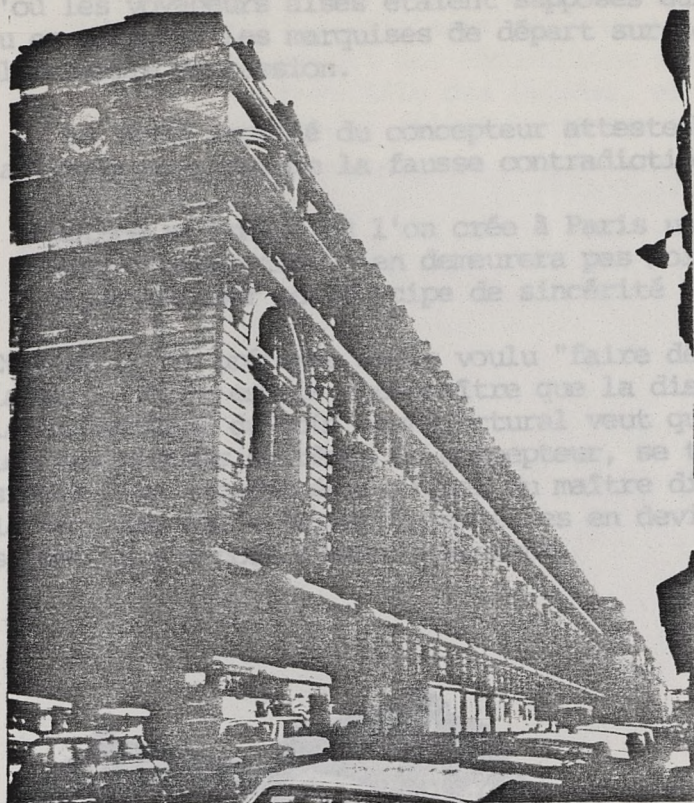
Le futur "Musée d'Orsay" au printemps 1979.

Avec ce parti-pris de camouflage nous touchons une des principales contradictions du programme. Voulant soustraire son projet à la critique, et croyant naïvement le faire en cachant "l'aspect purement industriel de hangar", l'architecte est contraint d'envelopper la halle sous divers écrans: les chambres d'hôtel sur la rue de Lille, les espaces hôteliers d'apparat ("le palais") sur l'angle quai d'Orsay-rue de Bellechasse, l'écran monumental du "vestibule" enfin sur le quai.

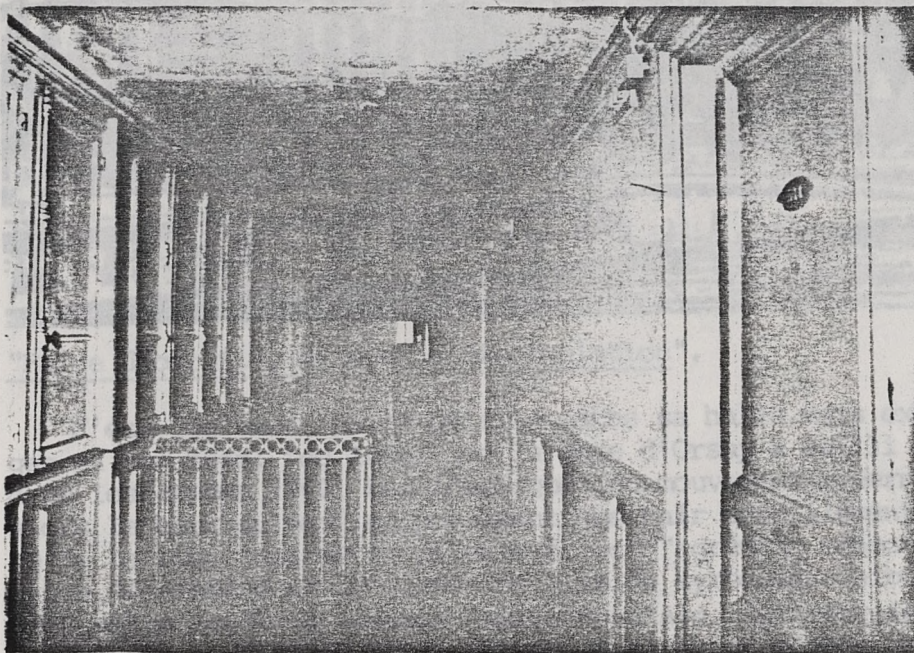
La grandeur (ou l'échec) du maître Laloux consiste justement à aller au delà des contraintes programmatiques, de renchérir sur la timidité du maître d'ouvrage: "le pignon de fer" ouest est astucieusement camouflé dans une cour intérieure de l'hôtel, le pignon est s'entrevoit paradoxalement là où il est "fonctionnellement" inutile, sur le mitoyen avec la Cour des Comptes.



1912: la marquise et les voitures de place.



L'écran architectural sur la rue de Lille et l'angle Bellechasse.



L'écran architectural, suite: le couloir de desserte des chambres d'hôtel. A gauche de ce couloir de 170 mètres de long, les fenêtres en verre dépoli et condamnées donnant sur la halle; à droite les chambres. Disposition reproduite sans fioritures sur 7 étages.

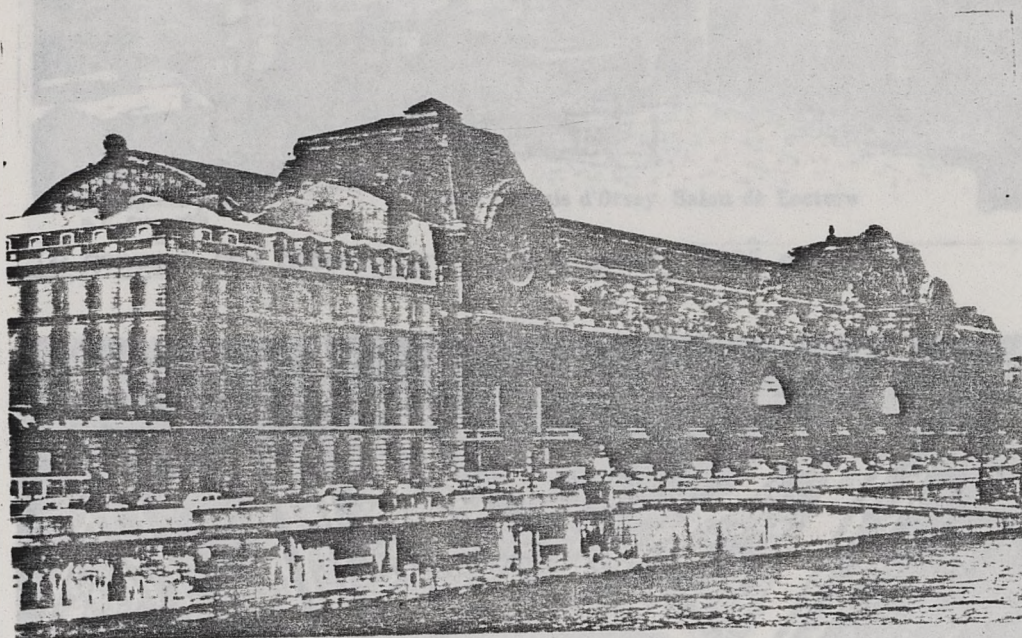
(17) V. Laloux, op. cit.

La seule concession faite à l'architecture de fer-fonte-verre sera la construction de la grande marquise sur la rue de Bellechasse, d'où les voyageurs aisés étaient supposés quitter la gare en fiacre ou en calèche. Les marquises de départ sur le quai sont réduites à leur plus simple expression.

Le style ampoulé du concepteur atteste bien du fait qu'il se sentait pris au piège de la fausse contradiction efficience/décoration:

"Est-ce au moment où l'on crée à Paris une gare qui, tout en devant être monumentale, n'en demeurera pas moins une gare (!), que l'on doit déroger au principe de sincérité ?" (17)

Et bien qu'il prétende avoir voulu "faire décoratif, mais sans dissimulation", force est de reconnaître que la dissimulation l'emporte. Mais la dialectique du goût architectural veut que ce qui était un échec, selon les propres critères du concepteur, se transforme aujourd'hui en succès. Les façades éclectiques du maître dissimulent si mal la nef, la verrière ou le vestibule qu'elles en deviennent touchantes; elles le seront plus encore après ravalement.



"Faire décoratif, mais sans dissimulation".

C'est justement parce qu'elle cache sa halle mais exhibe ses horloges et son hôtel "de luxe" que la gare d'Orsay a failli disparaître dans les années 1960. Les idéologues du mouvement moderne qui tenaient alors le haut du pavé ne pouvaient que haïr cordialement ce pâté de pierre de taille, cet excès décoratif, cet "agrément mensonger". La redondance décorative et l'énorme fouillis de symboles exhibés à Orsay étaient déjà rétro avant la seconde guerre mondiale. Lemaresquier, disciple de Laloux, ne pouvait en faire qu'une description défensive:

"La manière de faire de Laloux se distingue à la gare d'Orsay par la forme solide de la masse (sic), agrémentée par des sculptures qui

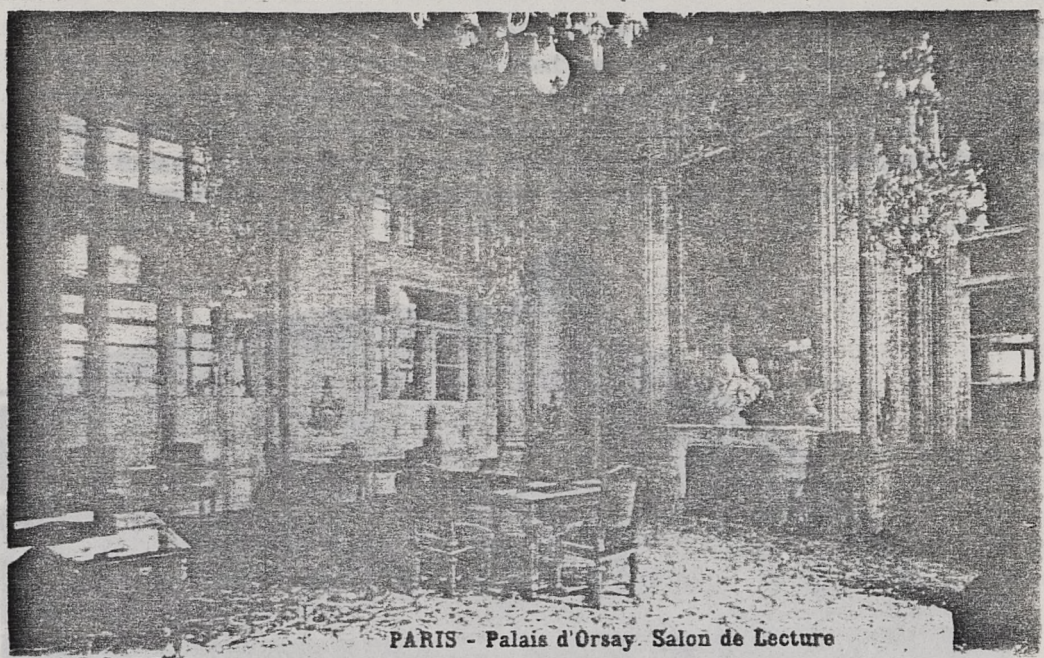
Décoration intérieure, état actuel.

---

(17) V. Laloux, op. cit.

(18) C. Lemaresquier, Notice sur la vie et les travaux de Victor Laloux, Paris, 1938, p. 18.

s'épanouissent à la surface de la pierre, par des statues qui surgissent au faite du monument dont elles amplifient la silhouette... Ces conceptions ont permis aux peintres, aux sculpteurs, aux artisans aujourd'hui délaissés, de trouver la place qui est due à leur art dans le concert des décorations intérieures, aussi bien que dans l'harmonie monumentale des façades, et ce n'est pas là une si vaine considération qu'il faille la passer sous silence." (18)



B. F., PARIS

PARIS - Palais d'Orsay. Salon de Lecture

"Le concert des décorations intérieures", 1905 environ.



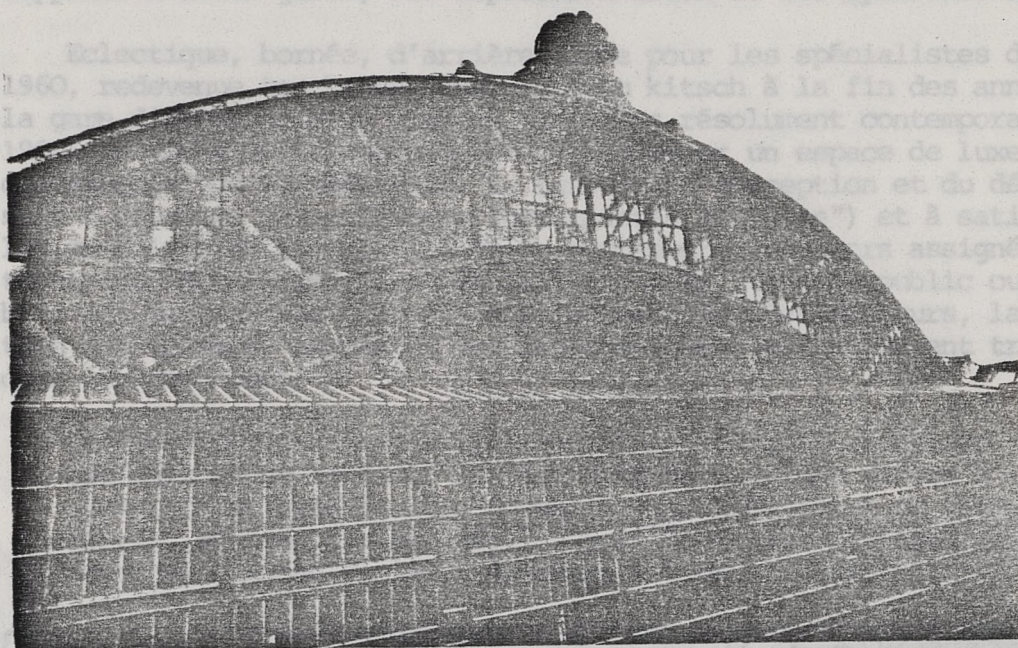
Décoration intérieure, état actuel.

(18) C. Lemaesquier, Notice sur la vie et les travaux de Victor Laloux, Paris, 1938, p. 18.

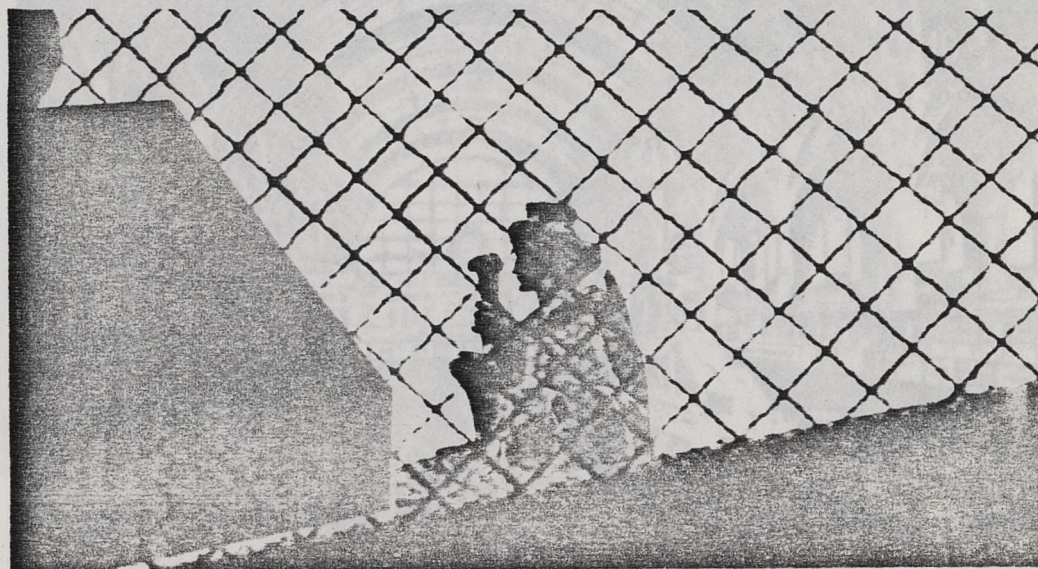
Scott-Brown, S. Izenour, L'enseignement de Las Vegas, Bruxelles, 1978, p. 113.

On comprend mieux que les épigones de la tendance Peysner-Giedion aient réclamé et presque obtenu la destruction de la gare-palais d'Orsay: il leur était impossible d'y lire l'expression de la fonction technique (halle de fonte-fer-verre), dans l'expression de la fonction sociale (domination architecturale éhontée de la bourgeoisie fin de siècle) y prédominait. On ne pouvait dans les années 1960 aimer un mensonge architectural qui n'arborait même pas de dos:

"On a aimé (dans les années 50) l'architecture néo-classique non parce qu'elle faisait une utilisation romantique des associations, mais pour sa simplicité formelle. Les architectes se mirent à aimer le dos des gares du XIXème siècle -de simples hangars en fait- et considérèrent les façades comme des aberrations inconséquentes, encore qu'amusantes, de l'éclectisme historique." (19)



Le pignon de fer ou "l'aspect purement industriel de hangar".



"Des statues qui surgissent au faite du monument dont elles amplifient la silhouette..."

---

(19) R. Venturi, D. Scott-Brown, S. Izenour, L'enseignement de Las Vegas, Bruxelles, 1978, p. 113.

### 1.6. Un faisceau de contradictions.

La gare-palais est exemplaire de l'éclectisme, du "système" des Beaux-Arts, comme en témoigne son inclusion dans le numéro spécial de Architectural Design sur la France. Mais il faut bien voir que "l'éclectisme" ne recouvre rien d'autre que l'expression architecturale d'une classe à l'apogée de sa puissance, classe qui peut se permettre de puiser indifféremment dans tous les idiomes architecturaux du passé, de piller tous les styles comme elle exploite le monde entier. Le travail de Laloux exprime surtout l'exclusion des masses, la domination bornée d'une classe qui ne se sentait ni politiquement ni culturellement menacée. Le caractère d'arrière-garde de cette architecture ne manquera pas de faire problème à ceux qui veulent y loger une production picturale supposée d'avant-garde, les impressionnistes et les symbolistes.

Eclectique, bornée, d'arrière-garde pour les spécialistes des années 1960, redevenue touchante, charmante ou kitsch à la fin des années 1970, la gare d'Orsay ne s'en voulait pas moins résolument contemporaine en 1900: la tâche de Laloux consistait à décorer un espace de luxe bourré des symboles de la modernité. Le luxe de la conception et du décor visait à désarmer les critiques (contraintes du "site") et à satisfaire les fonctions de sociabilité et de représentation alors assignées au transport ferroviaire. La théâtralisation de l'espace public ou semi-public est perceptible à Orsay dans la gradation des hauteurs, la modulation des volumes. Laloux et les ingénieurs ont effectivement travaillé dans le grandiose:

"La Cie d'Orléans et les architectes ont su tout concilier (sic). Ils ont fait grand et beau, ils ont doté Paris d'une oeuvre d'art grandiose. C'est bien la gare nouvelle, machinée comme un théâtre de féerie, où rien n'a été négligé pour la rendre pratique, librement ouverte, d'accès facile, répondant à tous les besoins." (20)



"Machinée comme un théâtre de féerie",

(20) "Le petit parisien", 17 Juin 1900, souligné par nous.

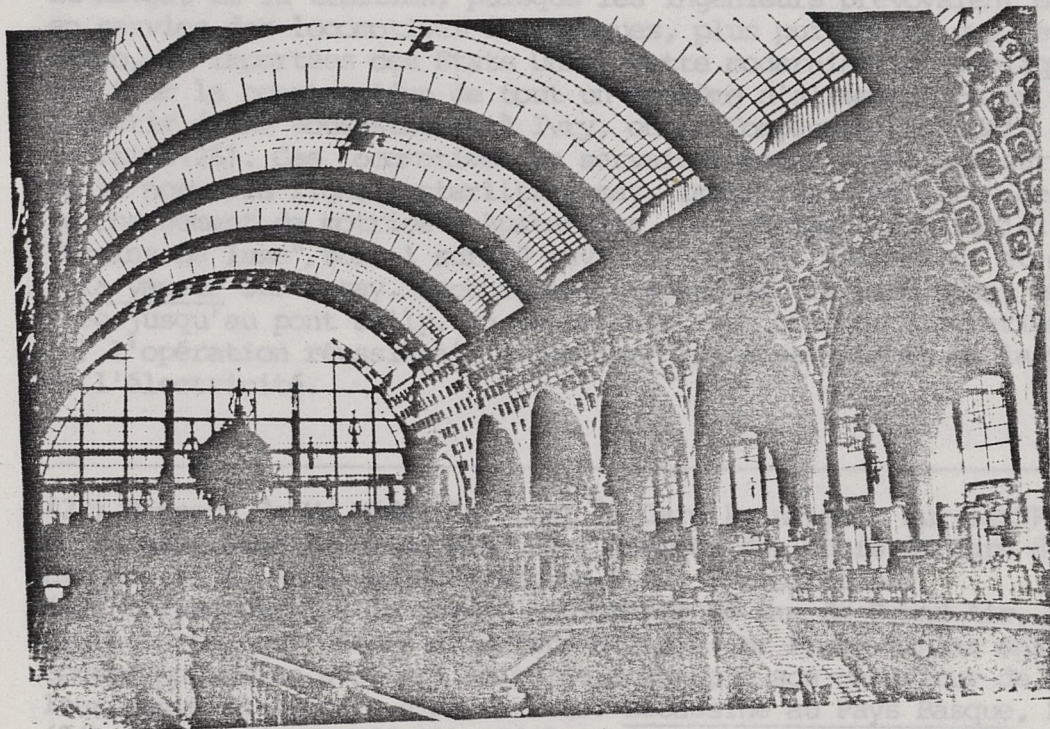


Au luxe intérieur correspond une relative sobriété externe: c'est ainsi que le projet gagnant exclut tout grand motif central décorant l'entrée sur le quai. Car la façade principale de la gare bourgeoise doit conserver un aspect répétitif et "démocratique", ici les 7 arcades. Le modèle inconscient de Laloux semble avoir été la rue de Rivoli plus que les guichets du Louvre de Lefuel:

"Je crois qu'en somme le rez-de-chaussée d'une gare doit être considéré comme une rue couverte, close de portiques. On doit pouvoir y entrer de toutes parts, surtout ici, le long du quai, sans qu'il soit question d'arcades plus favorisées que d'autres. Le peu de largeur effective du quai ne semble pas motiver de décor important du milieu." (21)

L'absence d'entrées clairement hiérarchisées ne manquera pas de poser des problèmes aux aménageurs de la gare en musée. On remarquera aussi que cette architecture fluide s'opposait directement aux tentatives de régulation des flux dont les ingénieurs des chemins de fer sont coutumiers depuis l'origine. Il en allait de même de l'hôtel intégré, espace privé s'il en fût, pourtant malaisément juché sur l'espace public de la gare terminale et sur ses "portiques".

Bâtisse de luxe, la gare-palais d'Orsay se voulait aussi bâtisse moderne: elle fut consciemment bourrée de gadgets chics, destinés à redonner à l'espace ferroviaire, déjà fortement massifié à l'époque, un peu de son lustre d'antan. Nous insisterons sur les terrasses ou mezzanines, traités en balcons de théâtre, d'où l'on voyait surgir en contrebas les trains express crachant leur torrents de fumée, ou sur les "tricycles" distributeurs de bagages, les innombrables monte-charges, les escalators dernier cri. Ces innovations semblent n'avoir pourtant rencon-



Le spectacle ferroviaire, vers 1905.

(21) L.C. Boileau, article cité.

(26) Cf Brière et De la Brosse, Ingénieurs du P.O., op. cit.

tré qu'un succès mitigé:

"Mr Dubois signale qu'à Paris-Orsay, avec de grosses dépenses, on a donné beaucoup de facilités aux voyageurs: coiffeur, bains, manucure, salle de lecture, domiciliation portale... Ils n'en profitent pas." (22)

Les responsables voulaient d'une part attirer la clientèle aisée par des gadgets urbains (23), prévenir d'autre part la constitution à Orsay d'un pôle de sociabilité populaire. Dans la littérature ferroviaire de l'époque la rhétorique de l'appellation joue un grand rôle: la "buvette" est bannie, le "bar américain" et le "buffet" encouragés:

"Il serait à craindre que la buvette soit fréquentée surtout par une clientèle de chauffeurs de taxis et d'autobus." (24)

L'intérêt de la gare-palais d'Orsay (mais aussi une des causes de son échec) réside dans le fait qu'elle juxtapose deux systèmes ferroviaires: la gare traditionnelle avec sa grande nef et ses espaces écrans polyfonctionnels d'une part, la gare moderne avec son système de tubes ("le gruyère") architecturalement peu marquant. De la même façon les responsables de la Cie d'Orléans n'ont jamais très bien su s'ils s'adressaient prioritairement à une clientèle de luxe ou à un public de masse indifférencié.

Les contradictions architecturales sont secondaires dans l'échec de la gare. Les contradictions du programme et les erreurs de marketing ont pesé plus lourd que l'éclectisme de Laloux. On ne savait pas très bien à l'époque, et on ne sait guère mieux aujourd'hui, si le nouveau tronçon était une ligne de chemin de fer, ou un morceau de métropolitain privé, non rattaché au reste du réseau (25). L'ambiguïté surgissait au niveau de la traction, puisque les ingénieurs prévoyaient de mettre en service des locomotives électriques, plus puissantes que celles du métro, et importées des Etats Unis. Cette modernisation impliquait à son tour la construction de tout un système d'alimentation en électricité, à partir d'une sous-station à Ivry, où la Compagnie possédait de vastes terrains(26). Ces locomotives ne servaient bizarrement que sur les 4 km de la nouvelle ligne Austerlitz-Orsay, impliquant une perte de temps pour le changement de motrice à Austerlitz. Le paradoxe final voulait que les "trains de luxe", soit 1 sur 10 environ, brûlent Austerlitz et continuent à la vapeur sur Orsay. Techniquement possible (la voie étant en tranchée jusqu'au pont Sully, en souterrain avec bouches d'aération ensuite) l'opération réussissait à combiner les désavantages de la vapeur et de l'électricité.

---

(22) Rapport de Mr Médaille, Chef de Gare Principal, sur les "Relations de la Gare avec la clientèle", 1er Congrès des Chefs de Gare du S.O., Limoges 1938, Archives SNCF Région S.O., Exploitation.

(23) Cf par exemple le voyage mouvementé de Mme de Grand Air, Bécassine et Loulotte, qui débute à la gare d'Orsay. Mr Proey-Minans entame une course poursuite avec ses amies et demande à son chauffeur de rattraper leur convoi à la gare d'Austerlitz. Bécassine au Pays Basque, Paris 1925.

(24) Rapport de Mr Médaille déjà cité.

(25) Cf G. Péreire, Le Métropolitain rationnel. Péreire proposait de laisser les Cies se rapprocher du centre, utilisant carrément le vocabulaire du viol: "Par où se feront ces pénétrations? Nous n'hésitons pas à répondre: par la Seine. C'est la grande brèche toujours béante, c'est la porte toujours ouverte." p. 33.

(26) Cf Brière et De la Brosse, Ingénieurs du P.O., op. cit.

- Le tronçon Austerlitz-Orsay comportait donc de nombreuses embûches:
- pas de choix clair entre vapeur et traction électrique
  - accumulation des impératifs techniques découlant de cette absence de choix: nef destinée à absorber vapeur et fumée, aérations au long du quai, opercules manoeuvrables par systèmes de palans pour le vestibule et le premier étage de l'hôtel
  - aucune possibilité d'extension future: les voies sont bloquées latéralement par le fleuve et les propriétés privées riveraines, difficilement expropriables (27), verticalement par la nappe phréatique.

A ces contradictions navette/terminus, vapeur/électricité, peuple/bourgeoisie, il faut ajouter l'inadéquation du site à la densité. Il est vrai que l'emplacement est central; il est aussi quasiment vide, bloqué par le fleuve au Nord -et c'est justement l'appropriation des berges qui rend la ligne possible- par la Chancellerie de la Légion d'Honneur à l'Ouest, et par la Caisse des Dépôts à l'Est. C'est d'ailleurs moins le fleuve que les Tuileries qui isolent la gare d'avec le quartier des Champs Elysées et de l'Opéra. Le site n'est commode en fait que pour desservir la bureaucratie d'état du 7ème arrondissement, et plus particulièrement les ministères gros consommateurs de petit personnel que sont au début du siècle le Ministère des Armées et celui de l'Instruction Publique.



La gare-palais d'Orsay en 1900. La suture urbaine avec la Caisse des Dépôts n'est pas encore achevée.

Les "hommes d'affaires" à qui la nouvelle gare était prétendument destinée n'y gagnent rien, le commerce local est peu favorisé. Sur le plan social deux catégories hétérogènes profitent de l'opération: la petite-bourgeoisie suburbaine employée par l'état, l'aristocratie-grande-bourgeoisie du noble faubourg qui possède des terres dans le centre ou le sud ouest.

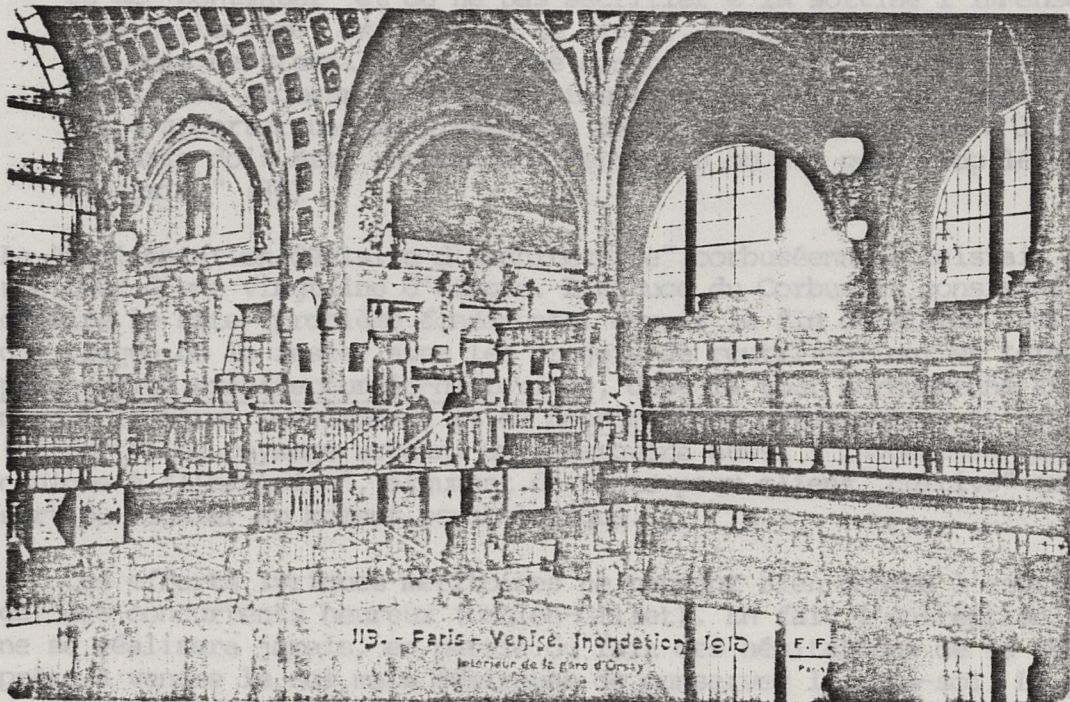
(27) C'est la première fois à Paris qu'une implantation ferroviaire de bonne taille est imposée à un quartier chic et central. Les ingénieurs sont bien conscients de heurter les intérêts d'une population locale influente: les exigences acoustiques des riverains de la gare d'Orsay sont plus élevées que celles des riverains de la gare de l'Est.

Résumons donc les contradictions programmatiques qui ne sauraient manquer de retentir sur la ré-utilisation culturelle de la gare-palais d'Orsay:

- 1) sîte bon marché (appropriation privée de terrain public) mais trop bien placé (nécessité d'une architecture monumentale donc chère face au Louvre et aux Tuileries)
- 2) sîte central mais d'accès difficile
- 3) gare de luxe au moment de la démocratisation du transport ferroviaire
- 4) gare destinée aux classes supérieures au moment où elles vont se tourner vers l'automobile
- 5) doubles contraintes techniques: vapeur et électricité
- 6) espaces intérieurs commerciaux et gadgétisés, enveloppe extérieure culturalisée à l'extrême
- 7) gare frontale, mais en biais, souterraine, mais avec halle.

### 1.7. La gare-palais en procès ou comment s'en débarrasser ?

Après avoir subi les avatars de la crue de 1910 (28) et surtout la concurrence de la route comme nouveau moyen de transport des gens "aisés", la gare d'Orsay se transforme lentement en cul-de-sac de lignes de banlieue et dépérit pendant toute la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle. Devenus trop vastes, non rentables, fonctionnellement inutiles avec les progrès de l'électrification, les espaces intérieurs sont laissés à l'abandon. Sans pour autant vouloir abandonner le sous-sol, les dirigeants de la Société Nationale envisagent de se débarrasser de cette grande carcasse. Nous en sommes aux années 1960, à l'époque où les grandes restructurations ferroviaires allaient bon train: Montparnasse, gare de la Bastille, gare de Lyon.



(28) Les ingénieurs n'ayant pu enterrer complètement la ligne (vapeur à évacuer, égouts à détourner, présence de la nappe phréatique) ce tronçon semi-souterrain rendit l'inondation de 1910 plus catastrophique encore dans le 7<sup>ème</sup> arrondissement: en s'engouffrant sur les voies les eaux firent sauter les plaques d'égout du quartier par effet de siphon, et endommagèrent gravement les "terrasses" et mezzanines de la gare.

(30) Le Corbusier, *Coeuvres Complètes*, vol 7, 1966, p. 240.

En 1961-62 est lancé un grand concours visant à raser la nef et l'hôtel, tout en conservant la gare souterraine debanlieue, et à édifier un vaste complexe touristique (hôtel "de luxe" lui aussi, "palais" des congrès, centre commercial etc) dont le besoin se faisait "cruellement" sentir au centre de Paris (29). Au plan idéologico-architectural, le succès de l'opération exige que le discrédit soit jeté sur la production de Laloux ("nul ne regrettera...") et que les créateurs adoptent une attitude résolument offensive face au problème du "site". Les grands architectes des années 1960 n'ont pas les pudeurs effarouchées de Laloux, et cherchent consciemment à marquer de l'empreinte de leur forte personnalité ce "site privilégié". Il n'est plus question de style décoratif, mais sans dissimulation, il n'est pas encore question de reconversion. L'auto-satisfaction architecturale, le terrorisme moderniste des nouveaux "maîtres" sont parfaitement exprimés par Le Corbusier:

"Orsay-Paris, entreprise vitale éclairant les tâches futures incombant à la ville (!?). Ce lieu géographique, cet élément extraordinaire du paysage parisien: la Seine, les Tuileries, la colline de Montmartre, les Invalides, Notre Dame, c'est un régal de l'esprit et des yeux.

L'histoire (Lutèce-Paris: Notre Dame, le Pont Neuf, le Pont Royal; Louis XIV: le Louvre et les Tuileries; Louis XV: la Place de la Concorde; Napoléon: l'Etoile; le spectacle inattendu du Sacré Coeur, la splendeur des invalides, l'esprit de la Tour Eiffel, le Panthéon) tout ceci peut devenir un immense spectacle offert aux Parisiens et aux visiteurs.

Il s'agit en effet d'un centre de Culture, Congrès, Expositions, Musiques, Spectacles, Conférences... Et ceci sans une bavure, sans un hiatus. Ceci apporté par le temps, par l'esprit, à travers les siècles.... Telle est la chance donnée à Paris si Paris se sent la force de "continuer" et de ne pas sacrifier à la sottise l'immense paysage historique existant en ce lieu... La présente étude a demandé des mois de travail. Elle a été construite avec un esprit de loyauté absolu, de rigueur totale, constructive, organique, et avec le désir d'apporter une manifestation décisive d'architecture à l'heure où Paris doit être arraché aux mercantis ou aux gens trop légers d'esprit." (30)

La "manifestation décisive d'architecture" corbuséenne consistait dans une tour d'une vingtaine d'étages. L'astuce du Corbusier consistait à décrire le site (problème fondamental depuis la fin du XIXème siècle, et qui risque de le rester avec les projets de réutilisation) en termes de progression architecturalo-historique, dont la tour corbuséenne aurait marqué le terme provisoire, et de consommation ostentatoire et gratuite ("offert") de paysage urbain. On remarquera aussi l'invocation quasi mécanique à "l'histoire", argument de vente pour client "cultivé" que l'on sort du fichier au moment psychologique.

Ces efforts lyriques méritoires ne peuvent rien contre l'esprit léger des concurrents heureux (Coulon-Gillet). En fait l'entreprise "vitale" ne se réalisera jamais, en partie du fait des hésitations de la SNCF, prête à vendre le sol mais désireuse de conserver le sous-sol. Le projet

---

(29) La Société d'Etudes pour un Grand Hôtel International à Paris (SEGHIP) prévoyait modestement "un hôtel totalisant 805 chambres, avec services restauration, salons de réception, magasins et galeries marchandes sur 4 et 5 niveaux en sous-sol pour les parkings". "Le Monde", 10 Février 1972.

(30) Le Corbusier, Oeuvres Complètes, Vol 7, 1966, p. 220.

Coulon-Gillet subit alors quelques revers, ostensiblement pour des raisons techniques (problème du socle et du sous-sol) mais surtout pour des raisons idéologico-politiques: les décideurs ne veulent pas rééditer "l'erreur" de la destruction des halles centrales de Baltard. Fin 1972, début 1973, on assiste à une stupéfiante création culturelle collective, dont témoignent de nombreux articles du "Monde" (cf bibliographie). Apparu tardivement, forgé à la sauvette, le projet muséal "prend", au sens où la mayonnaise prend, dans la mesure où il correspond à une attente sociale muette. Après les élucubrations technocratiques (31) puis soixantehuitardes (32), surgit le miracle muséal. "On" éprouve à nouveau le cruel besoin d'un chaînon culturel manquant entre le XVIIIème siècle (le Louvre) et le XXème (Beaubourg). Le "musée du XIXème siècle" comblera ce hiatus.

Ce grand projet culturel s'intègre d'autant mieux aux idées dominantes qu'il favorise le projet des antiquaires et brocanteurs visant à revaloriser la production du XIXème siècle au niveau marchand. Au plan idéologique on assiste aussi à une tentative (difficile) de réhabilitation du Second Empire (33).

#### 1.8. L'utopie ou les réalismes ? Le stupide XIXème siècle ?

La tâche de l'établissement public du musée d'Orsay et des muséologues chargés de l'aspect "scientifique" du programme consiste moins dans un aménagement technique des espaces que dans la définition idéologique du "XIXème siècle". Avant de suspendre les oeuvres aux cimaises, encore faut-il déterminer ce qu'on veut exposer. Il s'agit schématiquement de savoir si le "XIXème siècle français" commencera en 1801, 1810, ou 1850, et s'il se terminera en 1899, 1905 ou 1914. On sait que le choix de ces dates est rien moins qu'idéologiquement innocent. Il est permis aussi de se demander si une architecture ferroviaire-hôtelière d'arrière-garde de la fin XIXème siècle sera à même de loger des oeuvres "novatrices".

Aucune objection ne sera faite, sinon au plan de la méthode, à la présentation d'oeuvres reconnues du XIXème siècle; le problème en suspens est celui de la réhabilitation culturelle du "stupide" XIXème siècle. Pour autant qu'on sache le "musée d'Orsay" n'excluera que le champ de l'histoire du travail et de l'histoire des techniques. Se réservant le champ de la culture "Orsay" laissera les sciences et les techniques à "la Villette". Le grand problème des programmeurs, des muséologues et des décideurs (34) revient tout simplement à donner une définition culturellement et politiquement acceptable du XIXème siècle.

#### 1.9. Conclusion provisoire.

Nous avancerons que la réutilisation de la gare-palais d'Orsay et sa reconversion en musée vont contribuer en partie à la formation d'une doctrine de la reconversion. A la différence de la SNCF qui énonce plus

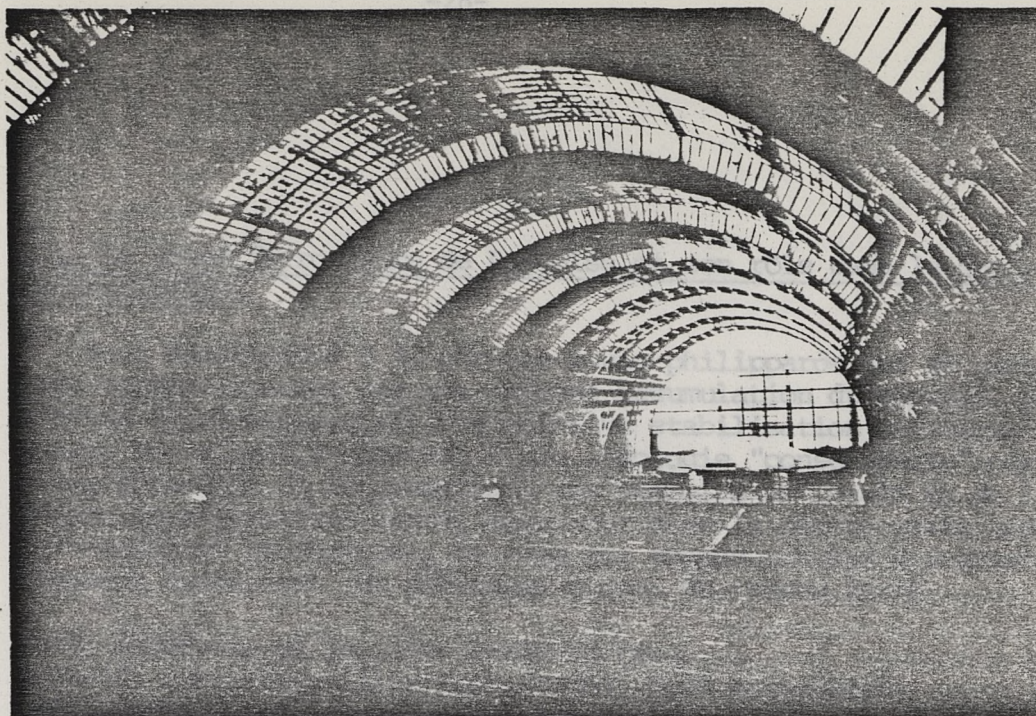
---

(31) Il fut question à l'époque (cf "Dossier" APUR-BETURE) d'un "palais de l'enfance", "centre touristique", "bazar culturel", et d'une "maison des provinces de France".

(32) "L'espace irrationnel de la gare d'Orsay, dont la grande nef est l'équivalent d'un pavillon de Baltard, incite à en faire un centre culturel ouvert, où l'on aurait des chances de retrouver la spontanéité "ludique" qui avait embrasé les Halles." "Le Monde", 2 Mars 1973.

(33) Cf l'exposition d'origine U.S. "L'art en France sous le Second Empire", au printemps 1979, le N° 102 (Avril 1979) de la revue "Monuments Historiques" et deux articles du 3monde" de A. Fermigier: 17 et 24 Mai 1979.

(34) Pour la programmation "originelle" voir le rapport de CAFE (P. O'Byrne et C. Pecquet) in "Profil" Mai 1976, et "Architecture" N° 402, 1977.



1847: Paris-Rouen prolongé jusqu'au Havre, ouverture des travaux sur  
Réutilisation sauvage de la nef: au fond chapiteau de la Compagnie Re-  
naud-Barrault, au premier plan salle des ventes.

ou moins clairement ses principes de reconversion ("modernisation", effi-  
 cacité", "rentabilité") le maître d'ouvrage culturel du musée d'Orsay  
 -la D.M.F.- se cantonne dans un flou artistique propice aux pires er-  
 reurs.

Car l'histoire de la gare-palais devrait enseigner aux décideurs  
 qu'une attitude défensive (voir Laloux), un profil bas, le souci de ne  
 faire de peine à personne et la tentative pour créer un consensus cultu-  
 rel et urbain mènent en fait aux pires catastrophes. Dans le cas de La-  
 loux et de la Cie du P.O. ce fut l'abandon du bâtiment en tant que ga-  
 re-hôtel. Il est permis de craindre que les tentatives actuelles de neu-  
 tralisation des conflits, le souci de ne pas faire de vagues et de ne causer  
 de tort à personne ne conduisent aussi à l'impasse. C'est seulement en  
 mettant au jour les ambiguïtés, en exacerbant les contradictions, que le  
 projet a des chances de voir le jour dans les délais et d'être viable.

L'ambiguïté principale est d'ordre programmatique: qu'est-ce que le  
 XIXème siècle, quels en seront les consommateurs, et selon quelles moda-  
 lités ?

L'ambiguïté architecturale sera pour une part réglée lorsque des ré-  
 sponses cohérentes auront été apportées à ces premières questions. Il se-  
 ra temps alors, mais alors seulement, de se poser les problèmes purement  
 architecturaux:

- liaison avec la ville
- le volume et l'échelle de la grande halle
- parti longitudinal ou latéral
- intervention sur les façades.

Orsay servira à coup sûr de modèle à d'autres réutilisations cultu-  
 relles d'espaces ferroviaires. Souhaitons que ce passé ferroviaire ne  
 soit pas totalement aboli au nom d'impératifs de "sécurité" ou de "con-  
 traintes muséologiques". Le musée d'Orsay ne fonctionnera que s'il vient  
 se superposer à la gare, au palais, à la Cour des Comptes, à la caserne  
 et à l'ancienne rue de Poitiers, et non pas en anéantir le souvenir.

2.1. Le noeud ferroviaire de Pontoise et son rôle dans le quadrillage du territoire.

Nous remonterons à la période louis-philipparde qui se caractérise schématiquement par une intense accumulation du capital, de grands travaux d'infrastructure, une relative stabilisation politique à laquelle contribue la création d'une idéologie "consensuelle" par le biais notamment de la création d'une histoire nationale et de l'institution bureaucratique censée enraciner dans la pierre cette histoire, les Monuments Historiques. Au rang des grands travaux d'infrastructure figurent évidemment les premières lignes du réseau ferré.

1837: ouverture de la ligne Paris-Le Pecq

1839-40: Paris-Versailles rive gauche, puis rive droite

1846: Paris-Douai, continuation sur Lille

1847: Paris-Rouen prolongé jusqu'au Havre, ouverture des travaux sur Dieppe. (1)

Nous nous en tenons à l'articulation des réseaux Ouest et Nord, dans la mesure où ils s'interconnectent depuis plus d'un siècle à et autour de Pontoise.

Un bref rappel juridico-économique ne paraît pas inutile: quelles qu'aient pu être les contraintes techniques (coupures des vallées de la Seine ou de l'Oise, innombrables méandres, dénivellations, etc) ou culturo-politiques (nuisances diverses, présence de monuments nouvellement "historiques", phobie de l'innovation ferroviaire (2)), les compagnies implantaient leurs débarcadères là où elles en attendaient le profit maximum. L'emplacement des gares, et singulièrement celui de la station de Pontoise, est déterminé en dernière instance par la domination du centre sur la périphérie, par la concurrence sauvage entre Compagnies, par le moindre coût du terrain aux franges du centre, par les possibilités d'intervention auprès des notables locaux par la procédure d'expropriation (3).

Cette concurrence sauvage et l'embrouillamini de lignes qu'elle impliquait ne furent guère maîtrisés que sous le second empire, par ententes entre les Compagnies et création des premières rocadés militaires autour de la métropole. Sur la base des besoins objectifs de la société louis-philipparde puis napoléonienne, camouflés dans le brouillard idéologique du saint-simonisme puis du "populisme" de Badinguet, se développe en fait la mise en coupe réglée des finances de l'état et des collectivités locales par les grandes Compagnies de Chemin de Fer.

Les lois de 1833 réservaient à l'état les droits de contrôle et de surveillance de la construction et de l'exploitation des lignes, ainsi

---

(1) Cf R. Parès, Le chemin de fer en France, Paris 1974.

(2) Cf H. Vincenot, La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIXème siècle, Paris 1977.

(3) Cf A. Jardin et A.J. Tudesq, Nouvelle histoire de la France contemporaine, vol. 6 et 7, Paris 1973.



que la fixation des tarifs. Le capital privé jouissait de 99 ans de concession, avec possibilité de rachat par l'état. A partir de 1842 l'appareil d'état s'engage plus avant dans l'aventure ferroviaire: l'ingénieur Legrand apporte la légitimation politico-militaire (étoile dite "de Legrand" rayonnant de Paris aux frontières) à cette constante du principe général de l'histoire des transports publics: privatisation des profits, nationalisation des pertes. Nous résumons les points saillants de la loi organique de 1842:

- a) acquisition des "terrains d'assiette", devenus aujourd'hui les énormes emprises urbaines de la SNCF, pour un tiers par l'état, pour les deux tiers restants par les municipalités intéressées; en clair les Compagnies ne déboursent pas un sou
- b) exécution par l'état des travaux d'infrastructure, terrassements et ouvrages d'art: ponts, viaducs, tunnels, passages à niveau
- c) exécution par les Compagnies des travaux de superstructure: "débarcadères" aussi appelés "gares" ou "bâtiments de voyageurs", halles aux marchandises, rotondes, maisons de garde-barrières
- d) gestion de la ligne par les compagnies privées, un droit de regard étant concédé à l'état. (4)

Légitimée par des raisons stratégiques, l'intervention étatique visait aussi à sauvegarder le taux de profit. Elle rendit possible le développement de la grande industrie en faisant accomplir un saut qualitatif aux possibilités de dépalcement de la main-d'oeuvre, des matières premières et des produits manufacturés. Elle mena à la création de rocadés, à un maillage plus serré au départ de Paris, donc au développement des lotissements suburbains, au "développement en ruban" le long des voies et au mitage de l'espace rural. Ce gâchis d'espace conduit d'ailleurs vers la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle à l'apparition d'une nouvelle contradiction entre monopoles ferroviaires alliés aux grands propriétaires fonciers suburbains d'une part, farouches partisans de lotissements le long de lignes rayonnantes, et la moyenne bourgeoisie radicale des centres, favorable au bourrage des noyaux urbains historiques par la création de systèmes municipaux de transports, dont le métro (5). Dans ce contexte de lutte ouverte entre chemins de fer privés et métropolitain municipal, lutte qui se poursuit d'ailleurs sous la forme atténuée d'une sourde rivalité SNCF-RATP, la ville de Paris l'a largement emporté, n'ayant cédé que sur des détails tels les prolongements de la ligne de Sceaux de Denfert à Luxembourg, de la ligne d'Orléans de Valhubert à Orsay (6).

L'intervention directe de l'état sous Louis-Philippe s'est avérée nécessaire dans la mesure où le capitalisme privé ne pouvait seul se lancer dans l'aventure; la caution étatique se justifiait aussi au plan idéologique, en fournissant au petit-bourgeois ("l'épargnant timide") les garanties dont il avait besoin avant de confier à une "Compagnie" toujours un peu suspecte l'épargne de toute une vie. La création de lignes multiples autour de Pontoise, puis l'implantation près de Pontoise d'un B.V. s'inscrivent dans ce contexte général de collusion entre l'état et les loups-cerviers de la finance, les petits rentiers provinciaux et les propriétaires fonciers modernistes, l'ensemble étant idéologiquement coiffé par les ingénieurs des chemins de fer, vaguement saint-simoniens.

---

(4) Cf Parès, op. cit.

(5) Cf G. Péreire, *Le métropolitain rationnel*, Paris 1897.

(6) Cf Supra notre développement sur la ligne Valhubert-Orsay.

L'état s'est ainsi donné les gants de "maîtriser" l'appétit des Compagnies. Grâce au système de concession, il confie au capital privé l'exploitation des lignes, la construction des bâtiments et parfois celle de l'infrastructure, tout en restant propriétaire du chemin de fer. La recherche du profit maximum se pare aussi des plumes de paon de l'utopie "socialiste" saint-simonienne: les polytechniciens du milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle entretiennent des rêves fumeux de progrès infini, qui masquent mal l'accentuation du déséquilibre ville/campagnes, et plus largement centre/périphérie, la surexploitation de la force de travail, l'exode rural. Comme l'owénisme, le saint-simonisme des spécialistes ferroviaires comporte sa part d'utopie; ils comporte aussi sa dimension innovatrice et rationalisatrice sur le dos du peuple, à la Bentham.

## 2.2. Histoire ferroviaire de Pontoise.

1847: création d'une station à Epuchas, sur la rive gauche de l'Oise et sur la branche gauche de Paris-Lille (Cie du Nord)

1855: ouverture de la ligne Paris St Lazare-Argenteuil-Ouflans (Cie d'Orléans)

1857: ouverture de la ligne Paris-Argenteuil (Cie du Nord-Pas-de-Calais)

1860: ouverture de la ligne Paris-Lazare par le quartier de la ville, re-

trains mi-

des la

l'aujour-

fecture

la Comp-

n indus-

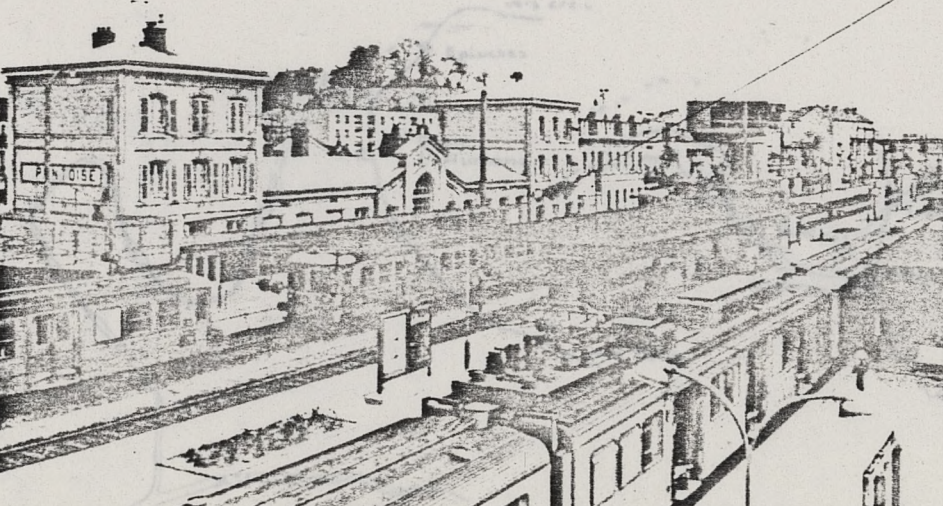
Pontoise

le tronçon

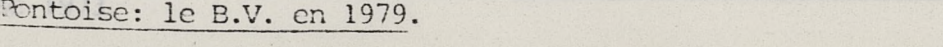
principal. Cette ligne permettait essentiellement aux produits indus-

riels de rejoindre les produits agricoles du Vexin de rejoindre Paris.

La Compagnie de Pontoise s'embarqua aussi à Epuchas pour aller contribuer à l'écrasement de l'insurrection parisienne de Juin 48 (7).



Pontoise: le B.V. en 1924.



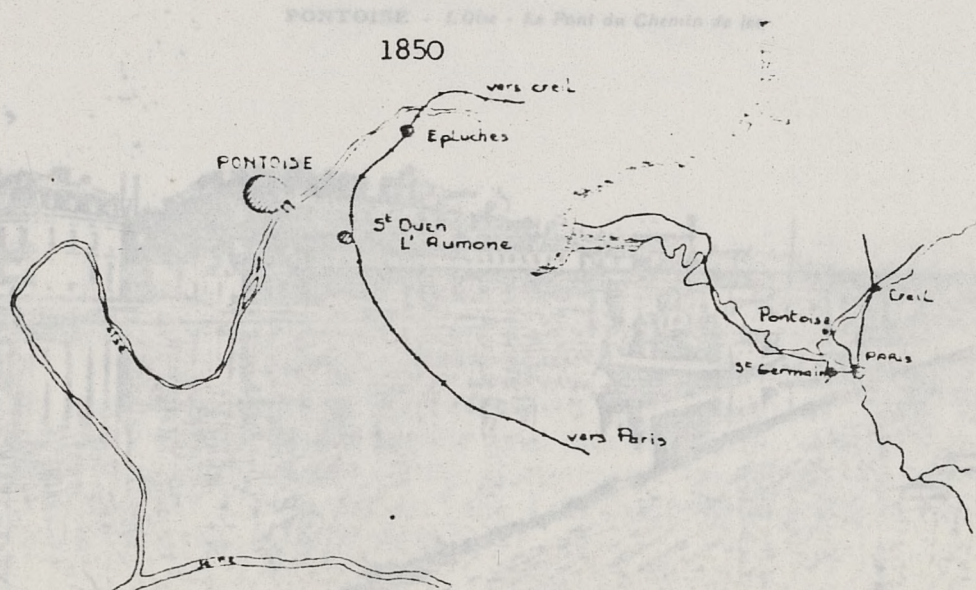
Pontoise: le B.V. en 1979.

Replaçons maintenant la gare de Pontoise dans ce schéma un peu abstrait. De même que la forme architecturale dominante de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle est faite de profusion des motifs et des matériaux, caractérisée par le rajoutis et la redondance, de même la forme urbaine modelée par l'implantation des réseaux, des bâtiments de service et des B.V. est une forme de redondance. Pontoise s'enorgueillit de ses 2 lignes, Versailles de ses 3 gares. L'architecture ferroviaire ne peut se comprendre que dans ce contexte de foisonnement urbain, typique du capitalisme concurrentiel, tempéré par la mesquinerie relative des investisseurs.

Dates clés de l'aménagement du territoire à et autour de Pontoise:

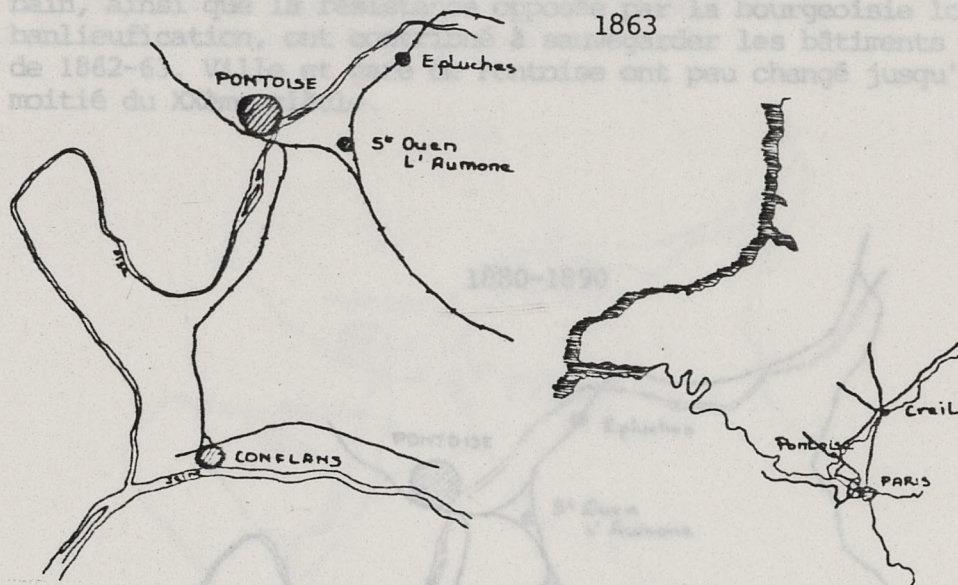
- 1846: ligne Paris-Douai (Cie du Nord)
- 1847: création d'une station à Epluches, sur la rive gauche de l'Oise et sur la branche gauche de Paris-Lille (Cie du Nord)
- 1855: ouverture de la ligne Paris St Lazare-Argenteuil-Conflans (Cie de l'Ouest)
- 1862: "établissement" de la gare de Pontoise au Vert-Buisson (Cie du Nord)
- 1869: Pontoise reliée à Paris Nord par St Denis, à Paris St Lazare par Conflans; inauguration de la rue Impériale, reliant le quartier neuf de la gare au bourg médiéval par "le Baron de Béville, représentant de S.M. l'Empereur"
- 1880-1890: raccordements multiples, création de rocade pour trains militaires ou trains de marchandises devant éviter Paris
- 1960-70: implantation d'une ville nouvelle (Cergy-Pontoise) dans la boucle du fleuve au sud de Pontoise, construction de l'autoroute A-5
- 1979: création d'une nouvelle ligne SNCF St Lazare-Cergy Préfecture par Achères-ville et Conflans.

Vers 1850 la ville de Pontoise était donc desservie par la Compagnie du Nord, qui visait l'Angleterre par Calais et la région industrielle de Lille. La ligne bifurquait à St Denis, effleurait Pontoise à Epluches, franchissait l'Oise à Chaponval, pour rejoindre le tronçon principal à Creil. Elle permettait essentiellement aux produits industriels du Nord et aux produits agricoles du Vexin de rejoindre Paris. La garde nationale bourgeoise de Pontoise s'embarqua aussi à Epluches pour aller contribuer à l'écrasement de l'insurrection parisienne de Juin 48 (7).



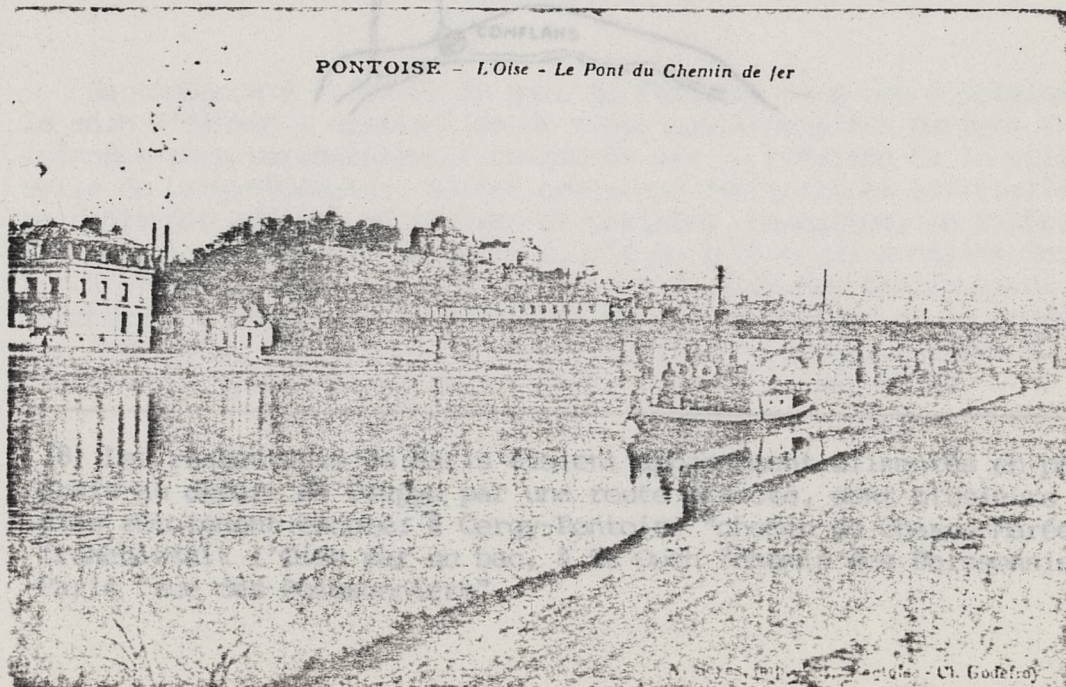
(7) L. Gressier, J.M. Champion, Pontoise: 2.000 ans d'histoire, Pontoise 1973.

Dans un seconde étape "l'inconfort" de la gare d'Epluches se fit sentir; mais il fallut plus d'une décennie pour que la liaison Paris-Pontoise, à la fois par St Denis-Paris Nord et par Conflans-Argenteuil-Paris St Lazare soit réalisée. La municipalité semble avoir joué sur la concurrence entre compagnies en entamant des négociations avec l'Ouest. Le Nord (les Rothschild) réagit alors, et accepte de franchir l'Oise en aval du pont de pierre. L'opération est beaucoup plus spectaculaire sur le plan de l'ouvrage d'art (le pont payé par l'état) que sur celui de l'oeuvre d'art (la gare payée par la Compagnie). Le pont de fonte-fer, dont les dimensions sont déterminées par les nécessités du trafic fluvial, et par le pourcentage de pente admissible par les locomotives de l'époque, est achevé en 1863. La gare sera dessinée par l'architecte Lejeune, sur le modèle déjà utilisé pour les stations entre Paris Nord et Chantilly.



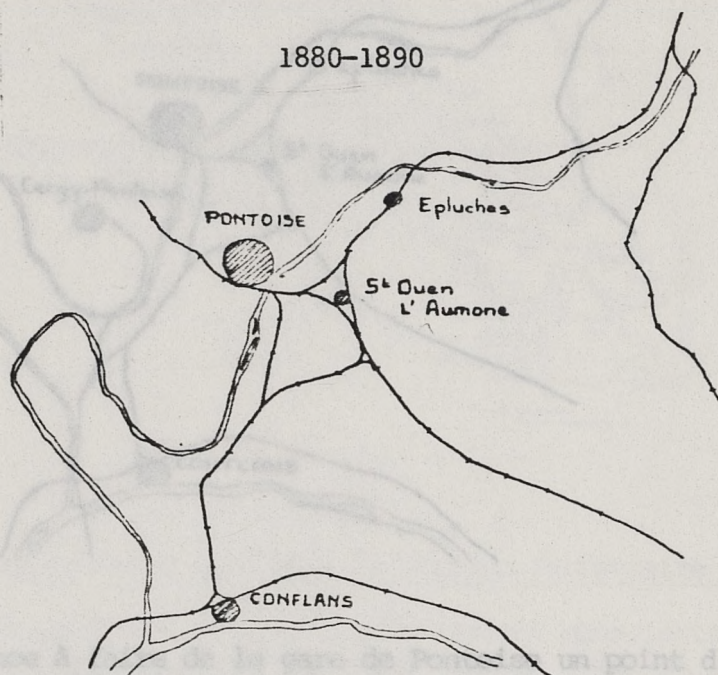
Ce sont donc les problèmes techniques (franchissement de l'Oise par un pont métallique en aval du pont de pierre et en amont du bac de Cergy (8) qui ont déterminé la création de la station en remblai dans les prairies et jardins du Vert-Buisson, à distance du centre historique.

PONTOISE - L'Oise - Le Pont du Chemin de fer



A la fin du XIX<sup>ème</sup> et au début du XX<sup>ème</sup> siècles l'histoire ferroviaire de Pontoise reste floue; de façon générale on peut parler d'arrangements entre la Compagnie du Nord et celle de l'Ouest, devenue entre temps Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat, ce qui semble démontrer une chute relative du taux de profit. La station de Pontoise devient gare "commune" pour les deux réseaux, des raccordements sont opérés. Signalons aussi la création d'une "station de l'église" à St Ouen l'Aumône, et le renforcement de la gare de marchandises d'Epluches, qui sert le développement industriel de St Ouen l'Aumône.

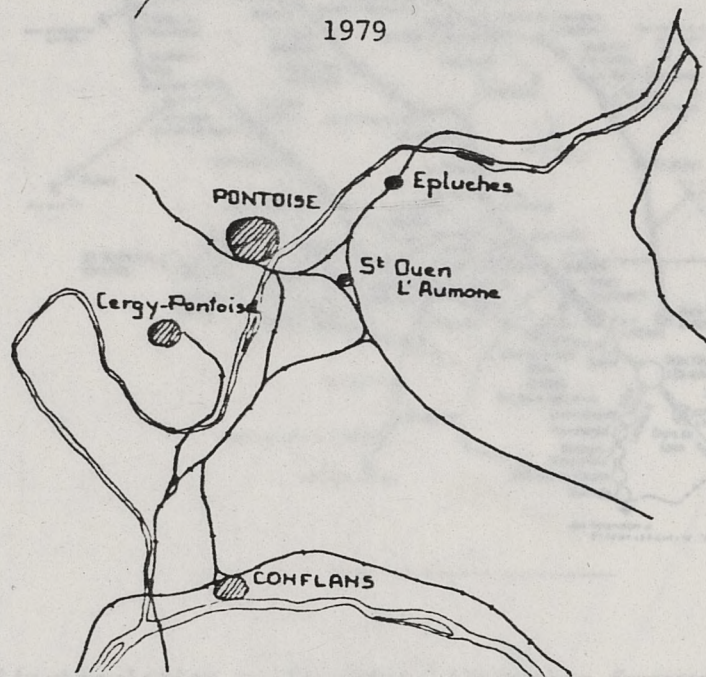
L'aspect essentiel est le fait que la station de Pontoise mettra très longtemps à se transformer en gare de banlieue, n'induisant que très tardivement l'urbanisation pavillonnaire propre à d'autres secteurs de la région parisienne. La grande stabilité démographique de la ville, traduisant en fait une régression par rapport à l'ensemble suburbain, ainsi que la résistance opposée par la bourgeoisie locale à la banlieufication, ont contribué à sauvegarder les bâtiments ferroviaires de 1862-63. Ville et gare de Pontoise ont peu changé jusqu'à la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle.



La tendance à la stagnation de la gare de Pontoise, un point d'éclatement de la main d'œuvre à destination de zones pavillonnaires parfois très éloignées sera paradoxalement renforcée par la création de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Malgré certaines déclarations officielles et en dépit des efforts réitérés de certains urbanistes, le rapport habitat-emploi est médiocre dans la boucle de l'Oise qui contient Cergy. Les habitants de la ville nouvelle sont de fait des banlieusards. Après l'échec de l'adroitain, l'ouverture au printemps 1979 de la nouvelle ligne SNCF Cergy Préfecture - St Ouen marque une nouvelle étape vers l'intégration complète de la région de Pontoise à la métropole.

(8) Les restaurants de Paris étaient apparemment alimentés en poisson frais au départ de Dieppe par une route directe, dont plusieurs lieux-dits témoignent encore: à Cergy-Pontoise "chemin du Chasse-Marée" qui franchissait l'Oise par un bac, à St Ouen "chemin des Poissonniers", à Paris "rue des Poissonniers".

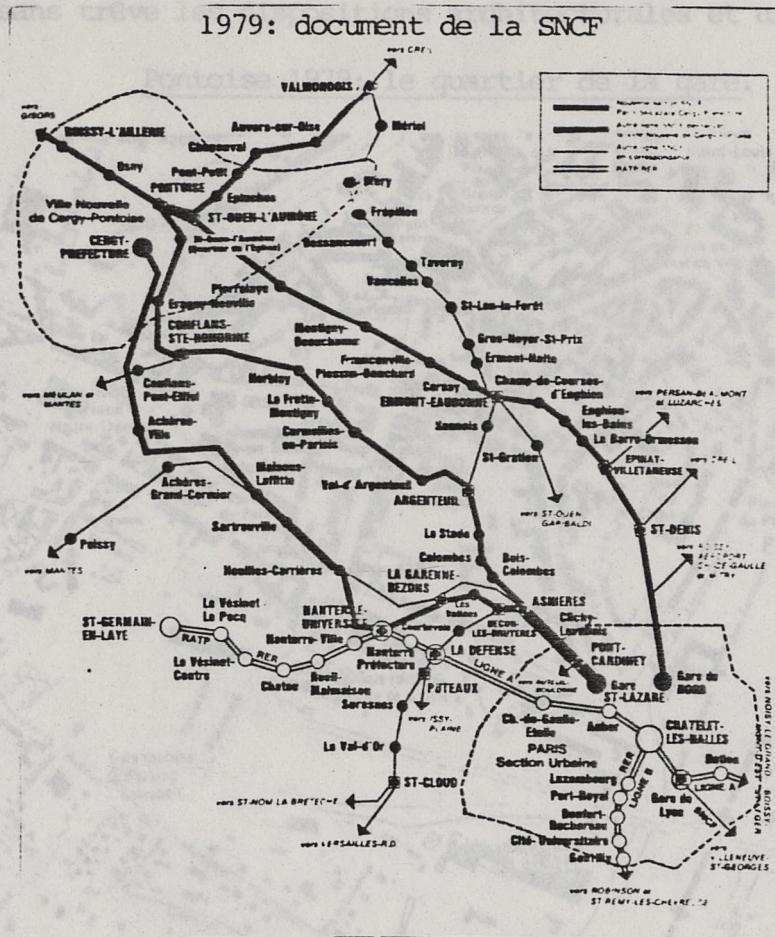
La dernière étape marque une véritable rupture: nationalisation, reconstruction après les considérables dégâts de la seconde guerre mondiale et prémisses de la société "de consommation" transforment profondément ville et gare. Et pourtant, malgré le développement du transport individuel, Pontoise reste un noeud privilégié de distribution de la main-d'oeuvre dans le nord-est de la région parisienne. La gare est non seulement maintenue, mais "modernisée". Grâce à la création d'un immense parking intégré sur l'emprise des anciennes voies de garage, elle va pouvoir drainer les travailleurs à destination de Paris ou de la proche banlieue industrielle (Nanterre, Aubervilliers, Gennevilliers). Elle est en outre desservie (ou asservie ?) par tout un système d'autocars privées (4 Compagnies au total). Ces transporteurs privés bénéficient de conditions de stationnement privilégiées sur l'ancienne place de la gare, surdimensionnée à la construction, à peine suffisante aujourd'hui. Ce changement d'affectation de l'emprise ferroviaire et sa relative privatisation nous apparaissent comme les traits saillants de l'évolution de l'héritage ferroviaire.



La tendance à faire de la gare de Pontoise un point d'éclatement de la main d'oeuvre à destination de zones pavillonnaires parfois très éloignées sera paradoxalement renforcée par la création de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Malgré certaines déclarations officielles et en dépit des efforts méritoires de certains urbanistes, le rapport habitat-emploi est médiocre dans la boucle de l'Oise qui contient Cergy. Les habitants de la ville nouvelle sont de fait des banlieusards. Après l'échec de l'aérotrain, l'ouverture au printemps 1979 de la nouvelle ligne SNCF Cergy Préfecture-St Lazare marque une nouvelle étape vers l'intégration complète de la région de Pontoise à la métropole.

(9) La rénovation des infrastructures ferroviaires peut avoir été la cause de la création d'un parc de courses, la qualité de place d'un nouveau quartier, entre la gare.

On voit à quel point les problèmes liés au franchissement de l'Oise, de la "chaussée Jules César" ou voie romaine originelle à la nouvelle ligne SNCF, en passant par les chaussées médiévales, les premières lignes de chemin de fer et l'autoroute ont pu marquer la région. Il faudrait encore mentionner le premier pont (Pont-oise), les bacs, les chemins de halage et les ports.



2. 3. L'articulation ville-voies: l'emprise ferroviaire et ses bornes.

Les spécialistes du XIXème siècle étaient conscients d'innover, d'improviser architecturalement et en fait de créer un type sans ancêtre bien défini(9). L. Reynaud par exemple met l'accent sur ce spontanéisme architectural:

"Tandis que nos autres édifices ont été l'objet de longues élaborations, ne se distinguent que par des nuances de ceux qui les ont précédés, appartiennent aussi bien au passé qu'au présent, ceux dont il s'agit (les gares) ont été entièrement créés, improvisés pourrait-on dire, par notre génération, sont un produit spontané

(9) La référence inconsciente des premiers édifices ferroviaires peut avoir été la gare fluviale, la tribune d'un champ de courses, la guérite de péage d'une route privée anglaise, voire la serre.

d'une des plus bienfaitantes inventions de l'époque." (10)

Cette absence de précédent se traduit aussi bien par la fameuse contradiction "expression architecturale"/"commodité d'exploitation", dont C. Daly par exemple ne se lasse pas d'entretenir ses lecteurs, que par l'inquiétude relative aux liens que devraient entretenir ville et gare. Et de fait progrès technique et pratiques sociales nouvelles "bouleversent" sans trêve les dispositions architecturales et urbaines (11).

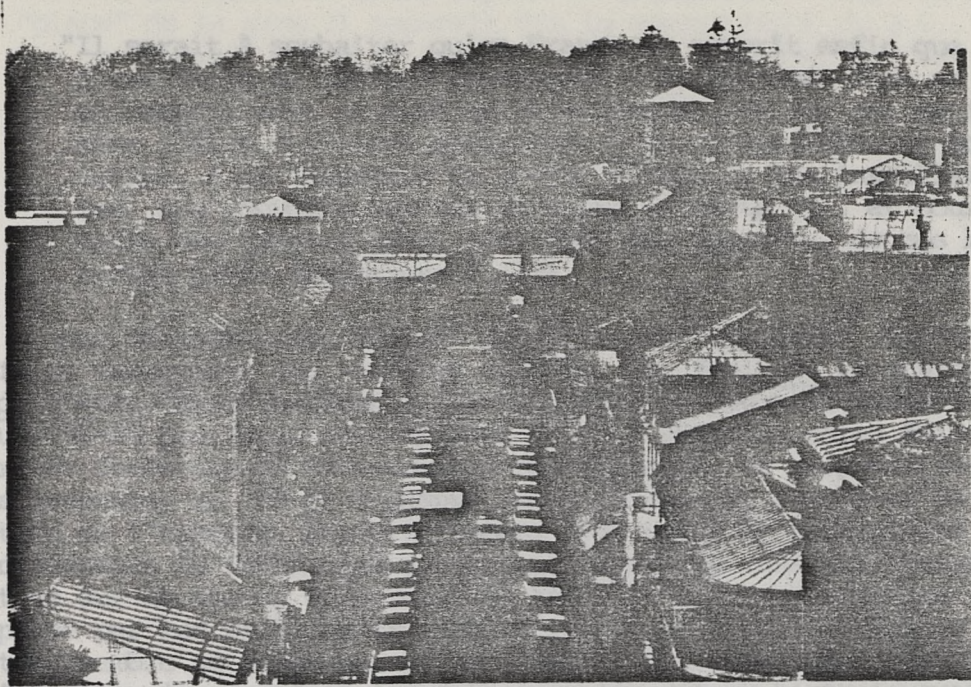
Pontoise 1979: le quartier de la gare.



(10) L. Reynaud, Traité d'Architecture, IIème partie, Paris 1882, souligné par nous.

(11) C. Daly croyait voir un "progrès" entre 1840, date de publication de son premier travail sur les débarcadères, et 1859; il lui semblait voir se figer "programme" et "besoins": "Le programme d'une station de chemin de fer peut déjà offrir quelque chose de la netteté indispensable à la création d'oeuvre d'art (sic !). L'architecte sait donc mieux ce qu'il a à faire, il connaît mieux les besoins auxquels il doit satisfaire, et il n'a plus au même degré la crainte de voir bouleverser toutes ses dispositions 15 jours après la mise en exploitation." "Revue Générale de l'Architecture et des Travaux Publics", Vol. 17, 1859, p. 27. Ce rêve fou d'une architecture "inbouleversable" est encore poursuivi par certains.





Pontoise 1979: vue de la gare du haut de l'avenue Thiers.



Pontoise 1979: vue de la place de la gare.

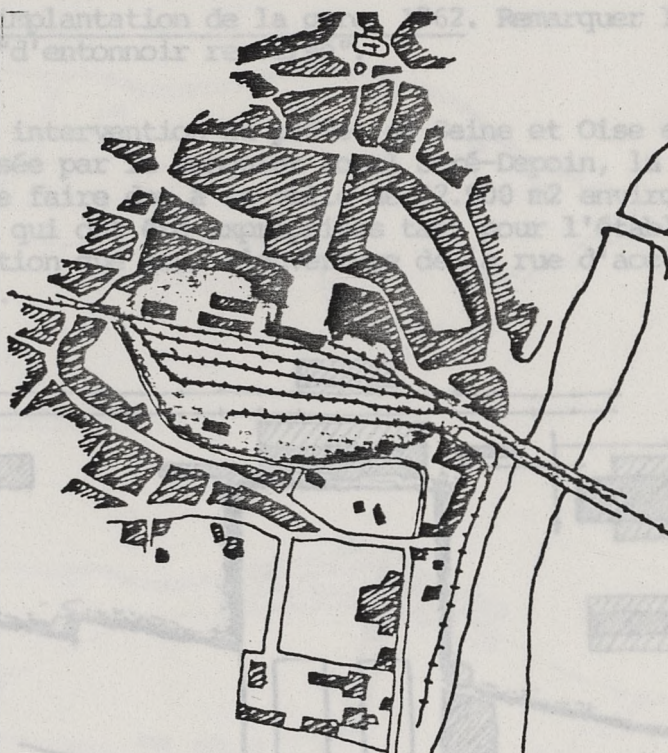
De façon générale le rapport ville/voies est peu théorisé. Elus locaux, architectes, ingénieurs et dirigeants des Compagnies se contentent de parer au plus pressé, d'ajuster au mieux des intérêts contradictoires. Ediles et architectes insistent généralement pour faire ériger le bâtiment le plus "noble possible (aux frais de la Compagnie), afin d'en faire la porte de la ville, la pièce centrale d'une nouvelle composition etc. Ce à quoi les Compagnies répliquent que la beauté est l'affaire de tous, des municipalités et de l'état autant que du capital (17) dans le réseau du Nord des chemins de fer, les villes les plus importantes fournissent plus de 70% du produit total du revenu... Ce qui fait bien ressortir le rôle insignifiant qu'une localité de 4ème ou 5ème rang joue dans l'exploitation d'un chemin de fer." M. Guillon, "ingénieur distingué attaché au chemin de fer du Nord", cité par Perdonnet, op. cit. Vol I, p. 121.

privé:

"Il serait à souhaiter qu'en France on comprît enfin que la gare d'une ville de quelque importance doit toujours être un monument en rapport avec la cité qu'elle dessert, et que les municipalités et même l'état devraient participer à sa construction et son ornementation. A la Compagnie la charge d'établir les installations utiles, aux pouvoirs publics de faire le reste (!), et nous aurons enfin des gares dignes, sous tous les rapports, de nos belles et riches cités françaises." (12)

Peu ménagères des deniers publics, les Compagnies insistent pour faire exproprier des terrains énormes, aux frais de la municipalité et de l'état, dans lesquels elles acceptent de mauvaise grâce de découper une place publique. Les rapports noués à Pontoise entre édiles et autorités ferroviaires sont souvent conflictuels, et auraient tendance à s'envenimer au fur et à mesure que progresse le processus de privatisation de l'emprise. Essentiellement préoccupés de rentabilité (13), les dirigeants de Compagnies se contenteraient de modestes bâtisses implantées sur de vastes terrains. Ces tensions entre bourgeoisie locale appuyée par les esthètes et ingénieurs soutenus par les hommes de marketing semble se perpétuer de nos jours. Remarquons qu'à Pontoise les "surdimensionneurs" et les "mégalomanes" ont eu historiquement raison.

#### Le quartier de la gare à Pontoise en 1940.

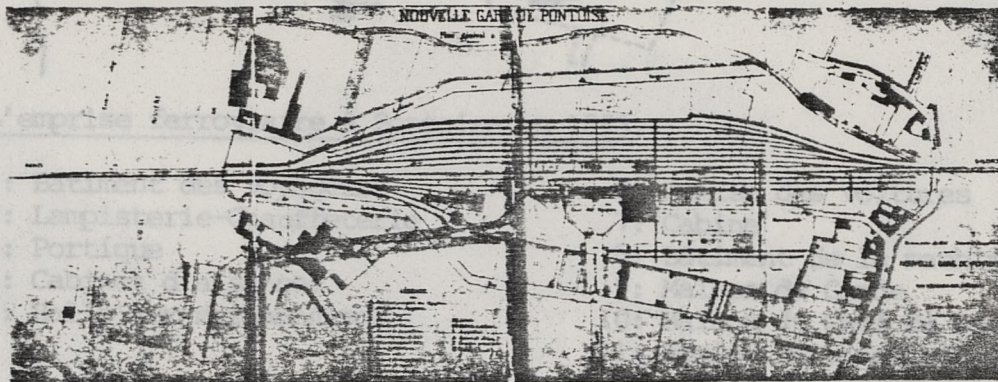


(12) Lefèvre et Cerbelaud, Les chemins de fer des origines à 1890, Paris 1889, p. 86.

(13) "Dans le réseau du Nord qui compte 110 stations, les 10 villes les plus importantes fournissent plus de 70% du produit total du revenu... Ce qui fait bien ressortir le rôle insignifiant qu'une localité de 4<sup>ème</sup> ou 5<sup>ème</sup> rang joue dans l'exploitation d'un chemin de fer." M. Guillon, "ingénieur distingué attaché au chemin de fer du Nord", cité par Perdonnet, op. cit. Vol I, p. 121.

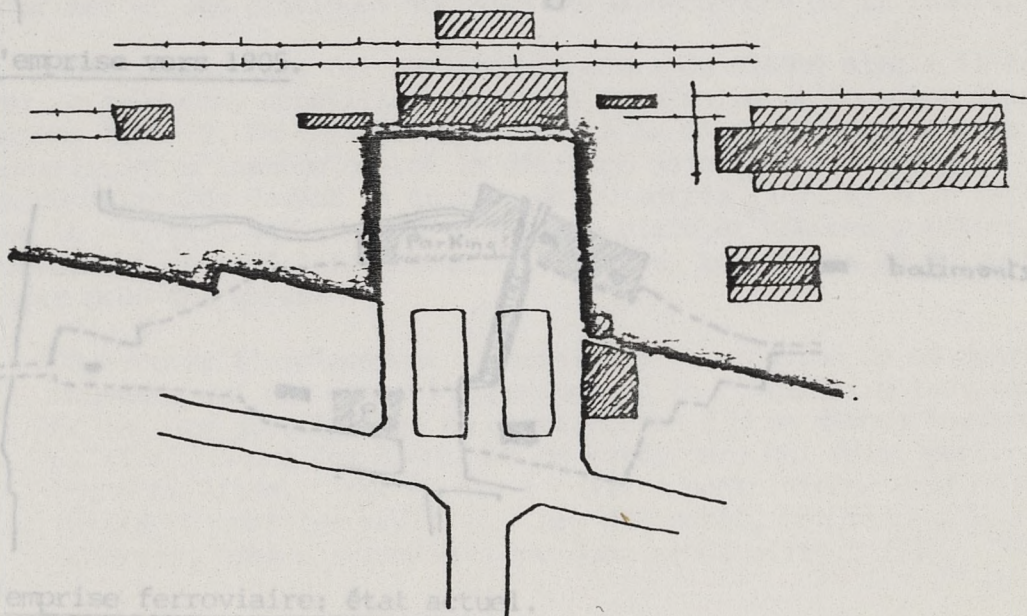
(15) Acte marié du 8 février 1866, archives de la gare du Nord.

L'ambiguïté du grand espace de dégagement ("cour" de la gare ou "place" de la gare ?) apparaît dès la construction du B.V.. Par une lettre datée du 8 Septembre 1862 le maire de Pontoise demande aux Rothschild de céder gratuitement 50 mètres de terrain face à la gare, d'autoriser le stationnement des "voitures de louage, de maître et omnibus", d'améliorer l'accès au quai à bestiaux, et de placer une "horloge à sonnerie dans le fronton" (14). On retrouve à l'oeuvre la contradiction entre public/privé, le désir de contrôler les flux de personnes et de marchandises tout en permettant les transbordements peu gracieux de lait, bestiaux, grains, fourrage ou fumier à destination de la métropole. La noble façade de Lejeune voyait surtout défiler les vaches promises aux abattoirs de la Villette.



Projet d'implantation de la gare, 1862. Remarquer la "cour de la gare" en forme "d'entonnoir renversé".

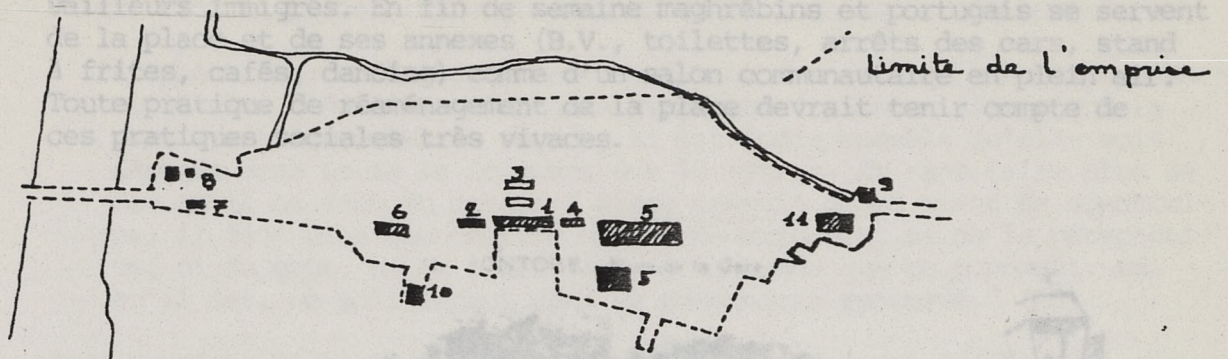
Après intervention du préfet de Seine et Oise et campagne de presse organisée par le banquier local Seré-Depoin, la Compagnie du Nord accepte de faire don à la ville de "2.900 m<sup>2</sup> environ, faisant partie de parcelles qui ont été expropriées tant pour l'établissement de la cour de la station que pour l'ouverture de la rue d'accès au chemin de fer" (15).



Pontoise, place de la gare à l'achèvement de l'opération d'urbanisme.

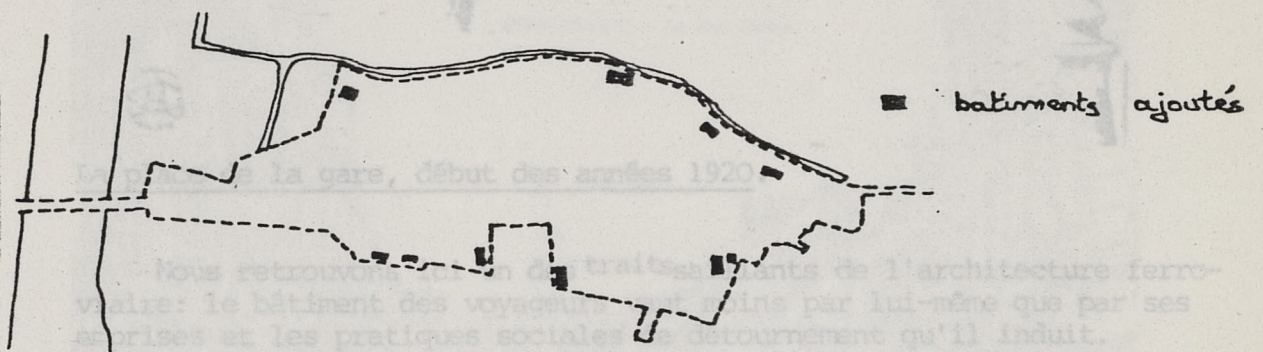
(14) "Lettre à la Compagnie", archives de la gare du Nord.

(15) Acte notarié du 8 Février 1866, archives de la gare du Nord.

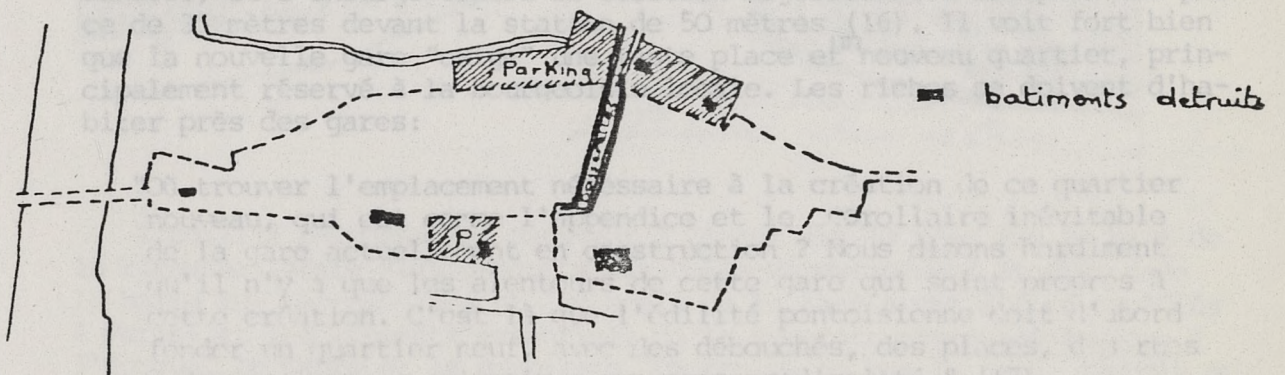


L'emprise ferroviaire à Pontoise en 1893.

- |                             |                                   |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| 1: Bâtiment des voyageurs   | 6: Remise des voitures            |
| 2: Lampisterie-Chauffeterie | 7: Cabine                         |
| 3: Portique                 | 8: Bâtiment de la machine         |
| 4: Cabinet d'aisances       | 9: Maison de Garde                |
| 5: Halle aux marchandises   | 10: Maison du Chef de District    |
|                             | 11: Remise Marchandises, Dortoir. |



L'emprise vers 1905.



L'emprise ferroviaire: état actuel.

(1) ...

(2) ...

Ce statut ambigu s'est perpétué jusqu'à aujourd'hui: propriété municipale, mais affermée en partie à des Compagnies privées d'autocars, la place de la Gare joue aussi le rôle de lieu de sociabilité pour travailleurs immigrés. En fin de semaine maghrébins et portugais se servent de la place et de ses annexes (B.V., toilettes, arrêts des cars, stand à frites, cafés, dancing) comme d'un salon communautaire en plein air. Toute pratique de réaménagement de la place devrait tenir compte de ces pratiques sociales très vivaces.



La place de la gare, début des années 1920.

Nous retrouvons ici un des traits saillants de l'architecture ferroviaire: le bâtiment des voyageurs vaut moins par lui-même que par ses emprises et les pratiques sociales de détournement qu'il induit.

Au premier rang des surdimensionneurs du XIX<sup>ème</sup> siècle il faut placer Seré-Depoin, conseiller municipal puis maire de Pontoise dans les années 1860-70. En 1863 il appartient à la minorité bonapartiste du conseil, et s'insurge contre la décision majoritaire d'accepter une place de 35 mètres devant la station de 50 mètres (16). Il voit fort bien que la nouvelle gare "exige" une vaste place et un nouveau quartier, principalement réservé à la bourgeoisie locale. Les riches se doivent d'habiter près des gares:

"Où trouver l'emplacement nécessaire à la création de ce quartier nouveau, qui est comme l'appendice et le corollaire inévitable de la gare actuellement en construction? Nous disons hardiment qu'il n'y a que les alentours de cette gare qui soient propres à cette création. C'est là que l'édilité pontoisienne doit d'abord fonder un quartier neuf, avec des débouchés, des places, des rues modernes, sans parcimonie et sans prodigalité." (17)

(16) Mémoire de 1863.

(17) Ibid. p. 10. Mémoire... de 1863.

(19) Seré-Depoin, "Discours d'inauguration" de 1869.

Seré-Depoin intervient en faveur de "M. Fontaine, architecte et neveu de M. Fontaine, architecte du Roi Louis-Philippe", qui propose la vaste place qui sera effectivement réalisée. Quant à l'oeuvre de Lejeune qui clot la place, le banquier-esthète la juge assez médiocre:

"Au point de vue de l'art, sentiment tout français qui commande l'harmonie dans l'édilité et dans la viabilité (!), nous disons que la gare ayant 50 mètres de façade, il est indispensable qu'elle soit dégagée dans toute la longueur des 50 mètres. Et sans faire plus de cas qu'il ne faut du monument assez mesquin qu'on vient de construire, il faut bien reconnaître qu'aucune exigence, ni de la perspective, ni du goût, ni de l'art (!), ne commande que ce monument, tel qu'il est, ne soit enfoui dans un entonnoir renversé." (18)

Seré-Depoin a finalement gain de cause, et l'opération d'urbanisme consistant à relier directement la butte médiévale à la gare de Lejeune est réalisée de 1866 à 1869. Aussi rectiligne et aussi noble que possible, la rue Impériale (aujourd'hui rue Thiers) marque l'avènement de l'urbanisme "moderne" à Pontoise: large percée, maisons bourgeoises, gare dans l'axe précédée d'une vaste place. Il s'agit pour les édiles de "moderniser" et "améliorer", car

"les dépenses que les villes consacrent au développement des voies de communication concourent à l'accroissement de leurs richesses." (19)



(20) V.E. Leclercq, 1772-1802, volontaire de 1791, participant actif au L'édilité pontoisienne parvient à placer sur le même axe la base de la richesse locale -les produits agricoles momentanément stockés dans la halle aux marchandises et les quais de la gare avant d'être expédiés à Paris- et les éléments essentiels de la superstructure idéologique à l'époque, le sabre et le goupillon. On trouve en bas la gare, symbole du progrès économique, en haut l'église Saint Maclou précédée de la statue du soudard local:

(18) Seré-Depoin, Mémoire... de 1863.

(19) Seré-Depoin, "Discours d'inauguration" de 1869.

"La ville de Pontoise a célébré l'inauguration de la statue du Général Leclerc (20), et de la rue Impériale. A l'extrémité de cette voie magnifique, la ville a fait édifier un escalier monumental qui qui a remplacé une ruelle tortueuse conduisant à l'église principale de la ville. C'est sur le palier de cet escalier que se dresse, sur un piédestal en granit, la magnifique statue en marbre blanc du Général Leclerc, oeuvre du sculpteur Lemot (21), statuaire distingué du premier empire." (22)

Il n'est pas indifférent de noter qu'à Pontoise (mais en irait-il si différemment dans d'autres bourgades ?- ville et gare communiquent par une voie hautement idéologisée par son appellation ("Impériale", "de la République") et par la présence massive de "monuments d'art et d'histoire". L'opération d'urbanisme de Pontoise, dont la halle aux marchandises et le quai aux bestiaux de la gare représentent en fait l'élément principal, marque à sa modeste échelle un "changement radical de perspectives" urbaines et commerciales (23). La percée renverse l'orientation de la ville, ravale le pont de pierre, les ports, les bacs et le chemin de halage au rang d'éléments urbains secondaires (24). Elle marque symboliquement le lien consensuel que la classe dominante voulait établir entre passé médiéval et modernité ferroviaire, entre premier et second empires, entre "peuple" statufié sous les traits de Leclerc et bourgeoisie. On voit sur l'exemple de Pontoise que le rapport entretenu par les bourgades et leurs gares tient davantage de la suture et du rajout que de l'éventrement.



(20) V.E. Leclerc, 1772-1802, volontaire de 1791, participant actif au coup du 18 Brumaire, mari de Pauline Bonaparte, mort à Saint Domingue pendant l'expédition contre Toussaint Louverture.

(21) Propriétaire foncier, industriel, artiste et idéologue, créateur à Clisson d'un "paysage" culturel et productif, "la garenne Lemot".

(22) "L'Illustration" du 19 Octobre 1869.

(23) Seré-Depoin, "Discours d'inauguration".

(24) Sur la haine que se vouaient bateliers et cheminots, voir H. Vincent, op. cit..

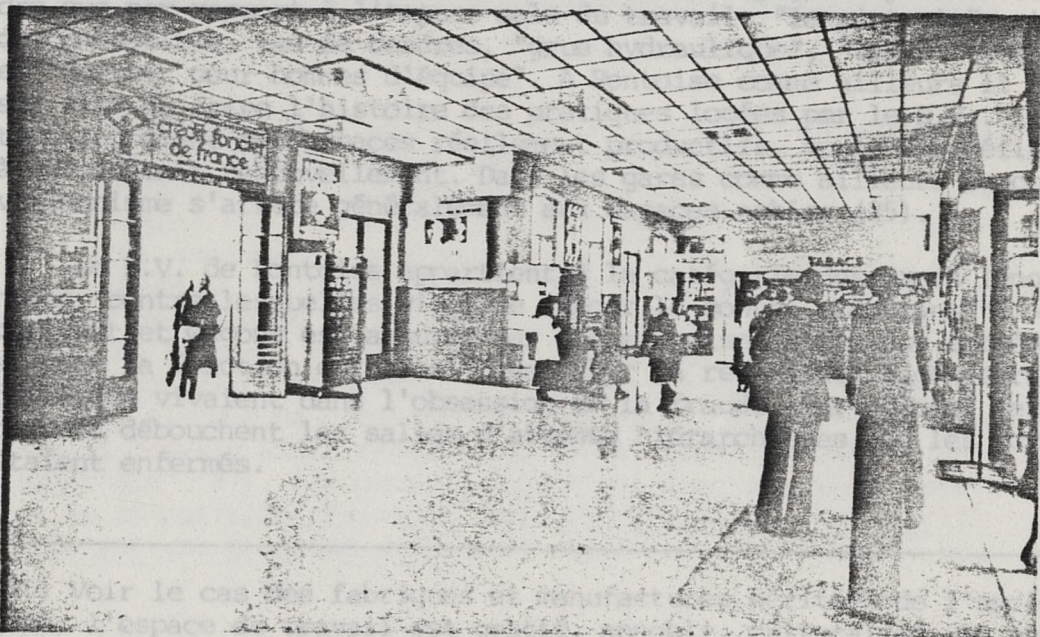
Trop proche de Paris, la station de Pontoise ne comportait pas de buffet. Mais on peut se faire une idée de l'apparat d'un voyage en chemin de fer dans les années 1870, si on considère qu'une famille de la grande bourgeoisie arrivait à la gare en calèche, faisait enregistrer de 50 à

#### 2.4. Les réaménagements perpétuels du B.V..

On ne pourra comprendre la pratique actuelle de la SNCF envers ses gares qu'en faisant l'histoire des bouleversements-destructions depuis l'érection des premiers embarcadères. Jusqu'à une date récente les spécialistes ferroviaires n'ont pas vécu leur travail sur les gares comme modernisation idéologique ou gommage du passé, ce que les esthètes appellent généralement "vandalisme", mais comme modernisation technique. Les remaniments incessants subis par le B.V. de Pontoise attestent de cette course sans fin entre "fonctionnalisme" et symbolisme architectural. Et ces remaniments perpétuels eux-mêmes ne donnent qu'une faible idée des bouleversements subis par l'emprise, les voies et les bâtiments annexes qui la quadrillent. Perpétuellement en travaux, le bâtiment des voyageurs représente paradoxalement l'élément le plus stable de l'architecture ferroviaire.

A la modeste échelle de Pontoise (station de 2ème catégorie), le B.V. était un palais où se pressaient les voyageurs, les Employés de l'Exploitation et les curieux: le "ticket de quai" visait justement à rentabiliser la curiosité de ceux qui ne prenaient pas le train. L'usager du chemin de fer sous Napoléon III disposait en effet de "services" analogues à ceux du passager de Concorde aujourd'hui, et parmi ces services l'architecture noble du palais ferroviaire. D'impératives raisons idéologico-techniques exigeaient ainsi:

- la séparation "personnes"/bagages, donc une énorme salle des bagages
- la répartition des "flux" d'usagers, enfermés à clé dans les salles d'attente puis dans les wagons
- le respect des rythmes anciens de la vie quotidienne, donc des haltes rituelles entre 12 h et 12 h 30 au "buffet".

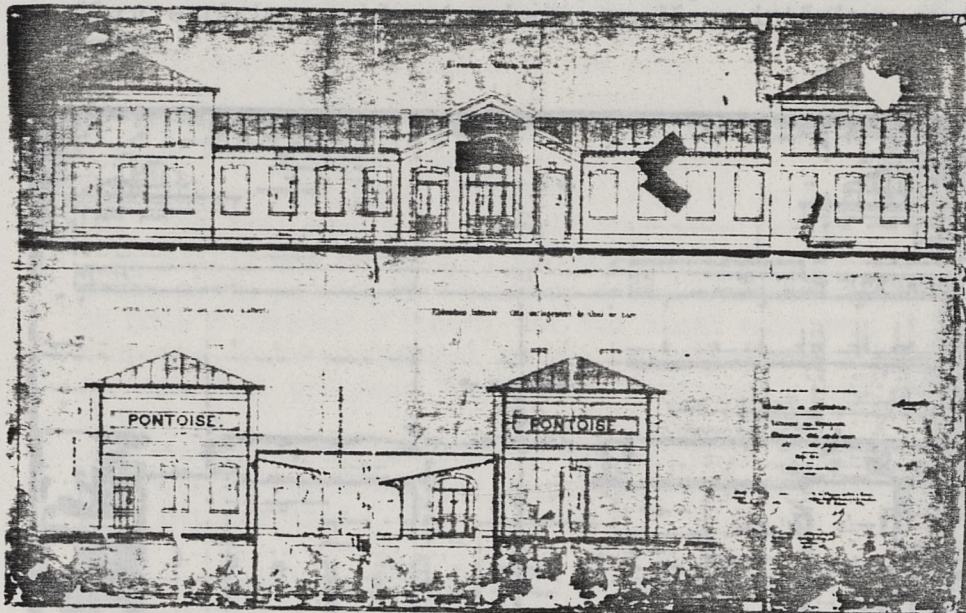


Le "palais ferroviaire" de Pontoise en 1979.

Trop proche de Paris, la station de Pontoise ne comportait pas de buffet. Mais on peut se faire une idée de l'apparat d'un voyage en chemin de fer dans les années 1870, si on considère qu'une famille de la grande bourgeoisie arrivait à la gare en calèche, faisait enregistrer de 50 à



à 100 kg de bagages par personne, prenait les billets et attendait parfois plus d'une heure dans la salle d'attente; à l'arrivée du convoi les membres de la famille montaient en première, la domesticité en seconde, calèche et chevaux étaient hissés sur des wagons spéciaux, les malles entassées dans les fourgons. L'opération se renouvelait à l'arrivée. Le B.V. de Pontoise était originellement projeté pour abriter de telles pratiques; leur disparition a entraîné le remaniement-destruction de l'agencement intérieur, cependant que la coque ou la "croûte" du bâtiment leur a survécu.



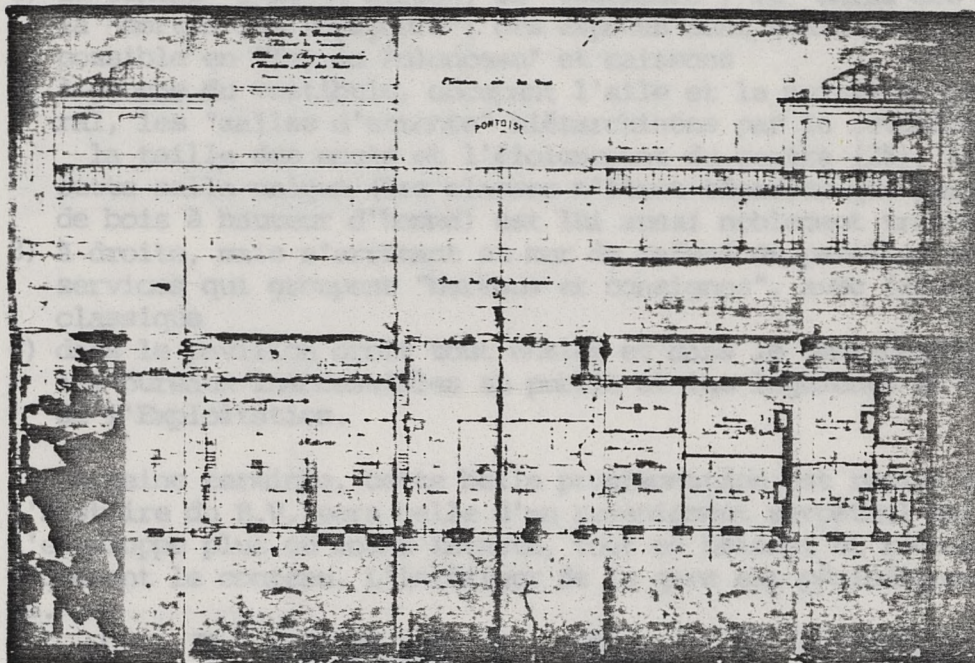
Le palais ferroviaire: élévations de 1862.

L'espace noble de la représentation du voyage ne peut se comprendre que par rapport à l'espace sale du travail: "lampisterie", stocks de combustible, tas de cendres, "grue hydraulique", "treuil tournant" et "dortoir pour hommes d'équipe". A Pontoise comme ailleurs il est assez aisé de faire l'histoire des pratiques logées par le B.V.. Il en va tout autrement des espaces réellement productifs, voués par définition à un constant renouvellement. Dans les gares comme ailleurs le conservationnisme s'arrête généralement aux espaces nobles (25).

Le B.V. de Pontoise appartient à la catégorie des gares longitudinales, contre lesquelles vient se ranger le convoi. La transition entre bâtiment et wagons est assurée par une marquise, close aux extrémités, et dont la fonction est aussi d'empêcher la resquille: ingénieurs et architectes vivaient dans l'obsession de la fraude. Sur ce quai fermé et couvert débouchent les salles d'attente hiérarchisées, où les voyageurs étaient enfermés.

(25) Voir le cas des fabriques et manufactures héritées de l'ancien régime: l'espace du travail est gratté, annobli, culturalisé. Le but inconsciemment poursuivi semble être de transformer l'ancien atelier en espace de gestion (bureaux...) ou de reproduction idéologique (musée, salle de séminaires...). L'intervention des Monuments historiques aboutit paradoxalement à la négation de l'histoire réelle du lieu. Voir par exemple la saline de Chaux, où il ne restera bientôt plus rien des aménagements productifs ou des "foyers communs" des "berniers".

On voit que la gare du second empire vise à intégrer les modalités du contrôle (des classes, des sexes, des fonctions ferroviaires) aux modèles architecturaux empruntés à l'habitat et aux équipements culturels bourgeois (théâtre, salon). S'il faut en croire les manuels et les innombrables articles des Bois, Polonceau, Perdonnet ou Daly (26), une catégorisation des gares s'imposerait d'elle-même; à ces types reproductibles à l'infini correspondrait un schéma de fonctionnement précis, que les spécialistes s'efforcent de faire coïncider avec la réalité sociale depuis plus d'un siècle. Sur ce programme "technique" et en fait hautement idéologisé, les architectes -habilleurs de façades- étaient censés plaquer un décor extérieur noble et urbain, un décor intérieur confortable et bourgeois.



1862: élévation côté voies et plan du rez de chaussée.

Le travail de Lejeune à Pontoise consiste essentiellement à bloquer les extrémités du B.V. par des pavillons d'angle, dont les faibles décrochements et l'utilisation interne marquent bien le caractère emblématique plus que "fonctionnel", et à marquer le centre par un fronton rapporté. Ce fronton peut être compris comme la miniaturisation d'une halle absente, ou comme un naïf écho de la solution apportée par Palladio au problème de la face ouest des églises; comme Lejeune ne savait guère si le corps central du B.V. appartenait d'abord à la place ou à l'embarcadère, il a utilisé un "fronton" sur "pilastres géants" au centre, flanqué de deux moitiés d'un autre fronton à plus petite échelle. Il croyait ainsi réconcilier le "système latéral" et la "façade monumentale" (27). L'espace du voyage est donc organisé d'après les règles de la composition classique, mais réduite au minimum signifiant, et plaquée sur une pratique sociale difficilement maîtrisable. Pour ce qui est

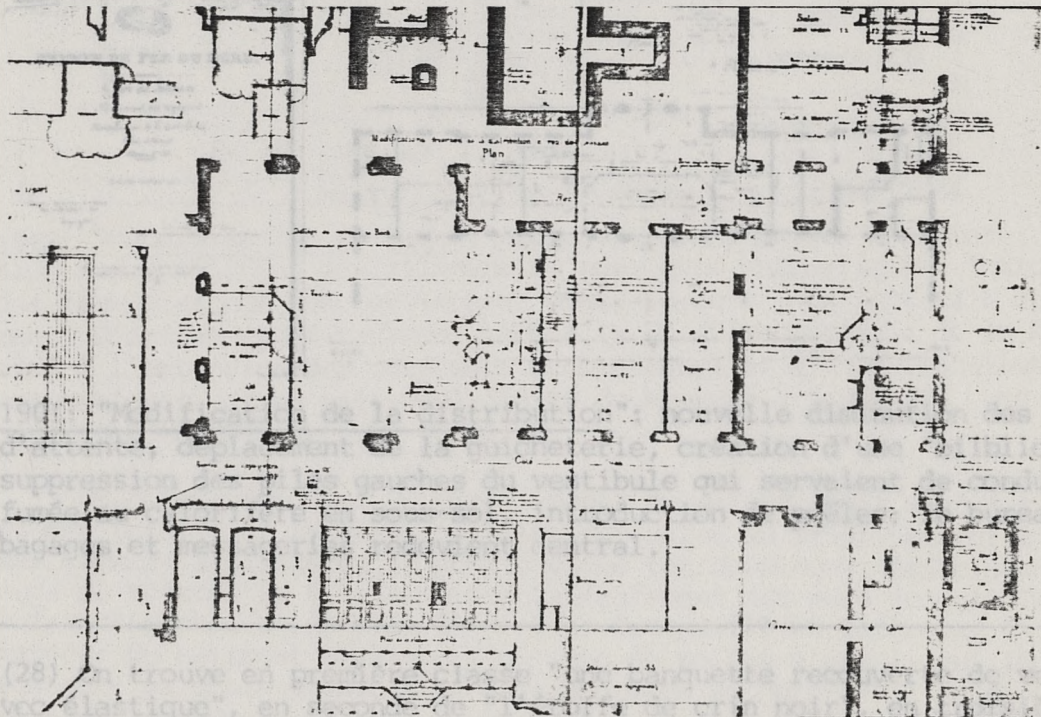
(26) Cf bibliographie.

(27) C. Daly, "Revue générale...", Vol. XVII, 1859, p. 30.

de la réduction, différenciation des parties et décrochements hiérarchiques en façade foisonnent à Pontoise, mais comme miniaturisés et en voie d'extinction: les décrochements sur pavillons latéraux ne dépassent pas 25 cm, la partie centrale fait saillie de 12 cm seulement sur le quai, l'avant-corps se développe de 20 cm sur le vestibule. La seule marque réelle d'axialité et de hiérarchie est celle du vestibule, qui fait saillie de 2,50 m sur le bâtiment dans son ensemble. Encore capable de marquer l'entrée, Lejeune déclare forfait pour la sortie, dont nous verrons qu'elle ne cesse de varier depuis la construction, et pour les services latéraux. Quant aux "fonctions" des années 1860, Lejeune les a réduites à quatre, architecturalement exprimées par les plafonds plus que par les volumes, les cloisons ou les sols:

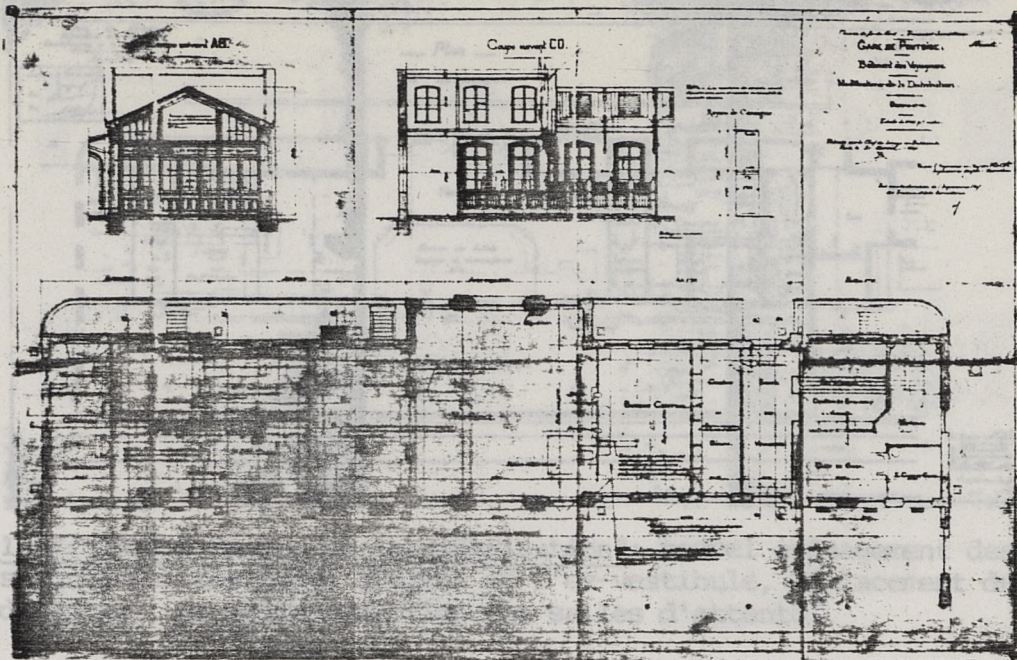
- 1) au centre "l'avant-corps", le "vestibule", la "salle des bagages" et la "sortie des voyageurs"; ces espaces sont traités le plus richement possible en "fermes Polonceau" et caissons
- 2) à gauche du vestibule, occupant l'aile et la moitié du pavillon latéral, les "salles d'attente" hiérarchisées par le revêtement des sièges, la taille des accès et l'éloignement du centre (28); le plafond de cette salle unique (les classes n'étant séparées que par des barrières de bois à hauteur d'homme) est lui aussi noblement traité en caissons
- 3) à droite, mais s'arrêtant au mur de refend du pavillon latéral, les services qui groupent "bureaux et consignes", avec fermes et plafond classique
- 4) dans le pavillon droit tout entier et dans le demi-pavillon gauche, les bureaux inaccessibles au public et les logements de ces Messieurs de l'Exploitation.

A peine terminée, cette belle programmation est remise en cause: l'histoire du B.V. sera celle d'un remaniement perpétuel qui conserve l'enveloppe plus ou moins intacte, tout en brisant et recomposant périodiquement le contenu. L'intérieur de la gare est périodiquement bouleversé.

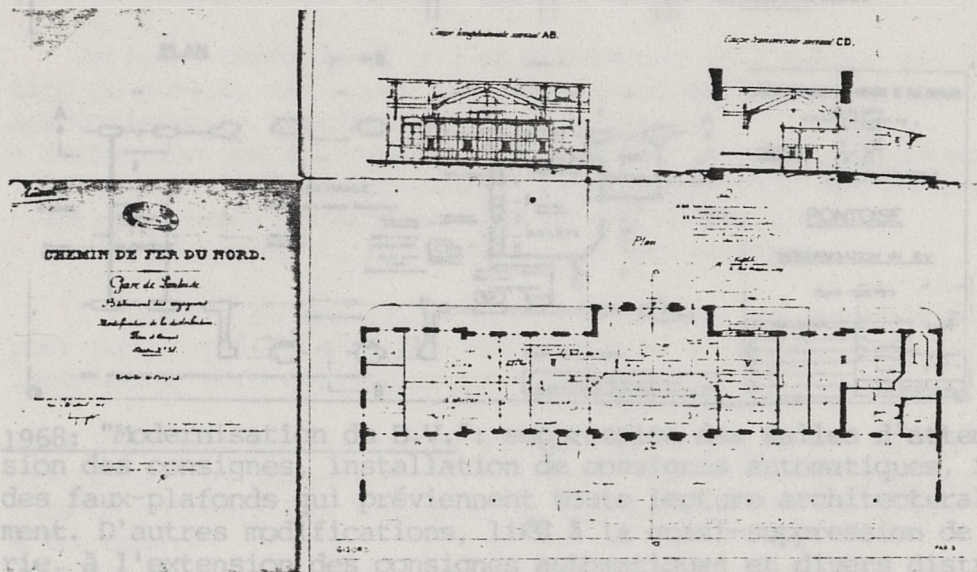


Premier bouleversement interne: "modifications diverses en 1882".

Création d'un couloir de sortie des voyageurs, par franchissement de la cour anglaise ou ancien "enclos traité en jardin", décomposition de la salle des bagages en "consignes départ et arrivée", surélévation d'un étage des pavillons latéraux, réaménagement à tous les niveaux.

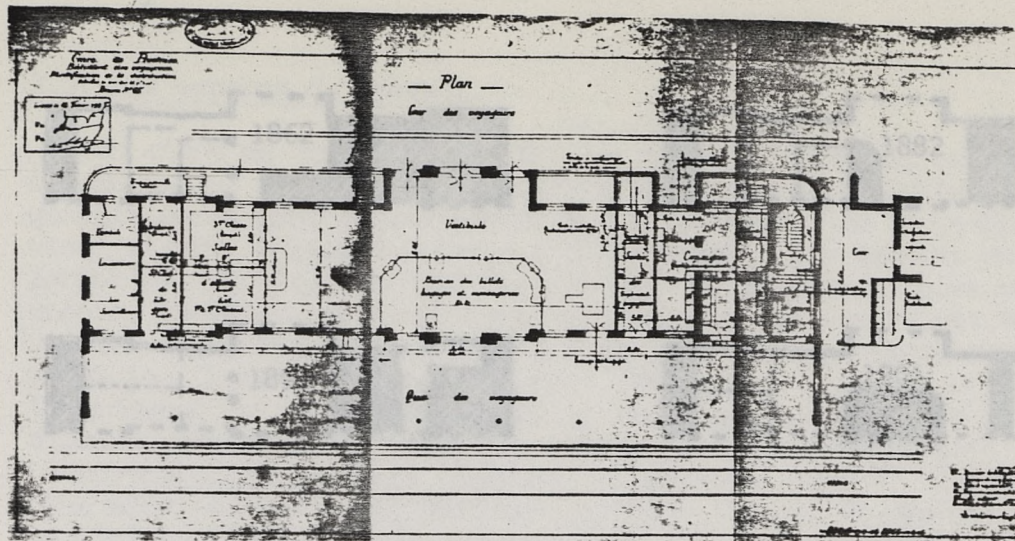


1891: "Modification de la distribution": consignes départ-arrivée regroupées près du couloir de sortie, premier remaniement des salles d'attente réduites aux premières et secondes et poussées à gauche au détriment du pavillon, déplacement de la guicheterie et des messageries.

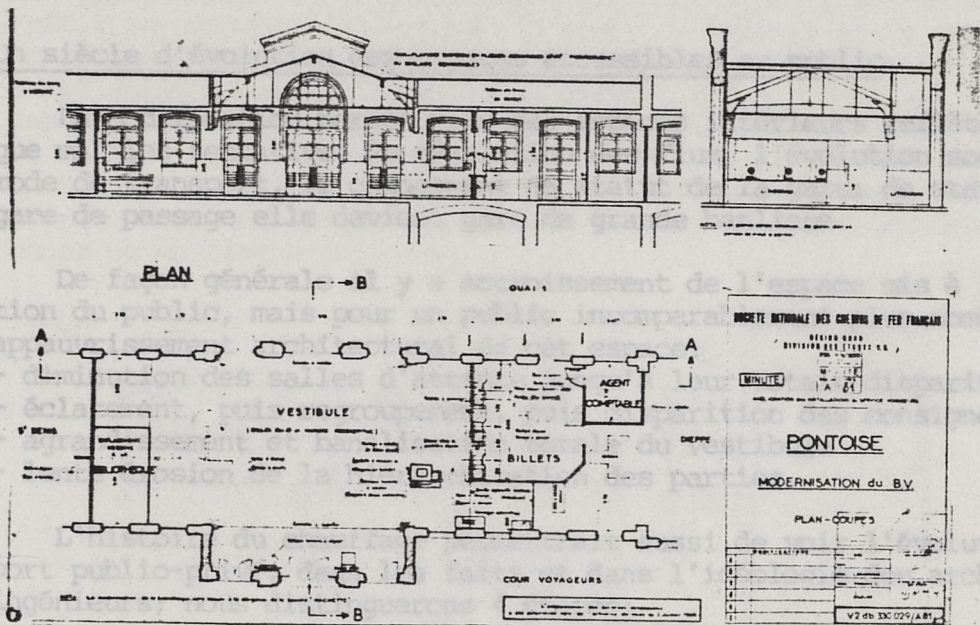


1901: "Modification de la distribution": nouvelle diminution des salles d'attente, déplacement de la guicheterie, création d'une "bibliothèque", suppression des piles gauches du vestibule qui servaient de conduit de fumée au calorifère en sous-sol, introduction de poêles; le bureau billets bagages et messageries redevient central.

(28) On trouve en première classe "une banquette recouverte de velours avec élastique", en seconde de "l'étoffe de crin noir", en troisième du "bois". La ségrégation sociale était évidemment renforcée par le fait que le personnel ouvrait d'abord les salles d'attente de première et de seconde quand le convoi entrerait en gares. Ceux des troisièmes devaient se hâter de prendre leurs wagons d'assaut avant le départ.

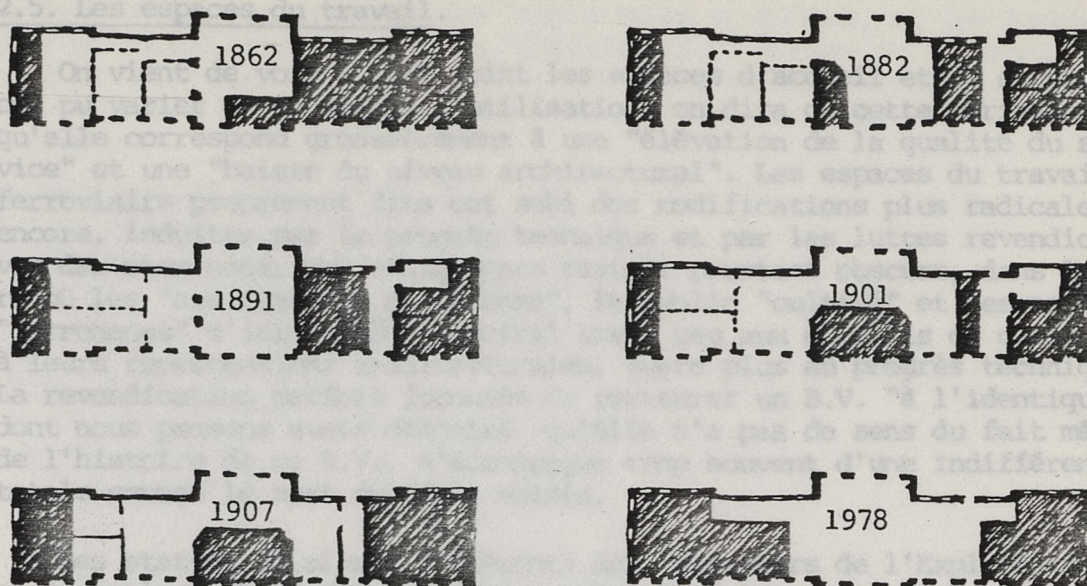


1907: "Modification de la distribution": nouvel aménagement des consignes, suppression des piles droites de l'ex-vestibule, déplacement du couloir de sortie, nouvelle réduction des salles d'attente.



1968: "Modernisation du B.V.": suppression des salles d'attente, suppression des consignes, installation de consignes automatiques, introduction des faux-plafonds qui préviennent toute lecture architecturale du bâtiment. D'autres modifications, liées à la quasi-suppression de la billetterie, à l'extension des consignes automatiques et divers distributeurs automatiques, et au passage à droite du kiosque à journaux, ont été apportées en 1978.

On notera que sont progressivement supprimés, mais avec des repentirs et des retours en arrière, tous les obstacles au développement latéral des espaces accessibles au public comme les cheminées, les cloisons, les murs de refend. Le B.V. repousse latéralement ses murs jusqu'à la croûte infranchissable de la cage d'escalier des pavillons latéraux. La faible largeur du bâtiment explique l'absence de points d'appui, qui légitime à son tour la seule possibilité de remodelage du bâtiment, le développement en accordéon.



Un siècle d'évolution des espaces accessibles au public.

La modification perpétuelle des espaces intérieurs reflète tant bien que mal les tentatives de régulation des flux, l'évolution sociale du mode de transport, le changement de statut de la gare: de station ou gare de passage elle devient gare de grande banlieue.

De façon générale il y a accroissement de l'espace mis à la disposition du public, mais pour un public incomparablement plus nombreux, et appauvrissement architectural de cet espace:

- diminution des salles d'attente jusqu'à leur totale disparition
- éclatement, puis regroupement, puis disparition des consignes
- agrandissement et banalisation totale du vestibule
- lente érosion de la hiérarchisation des parties,

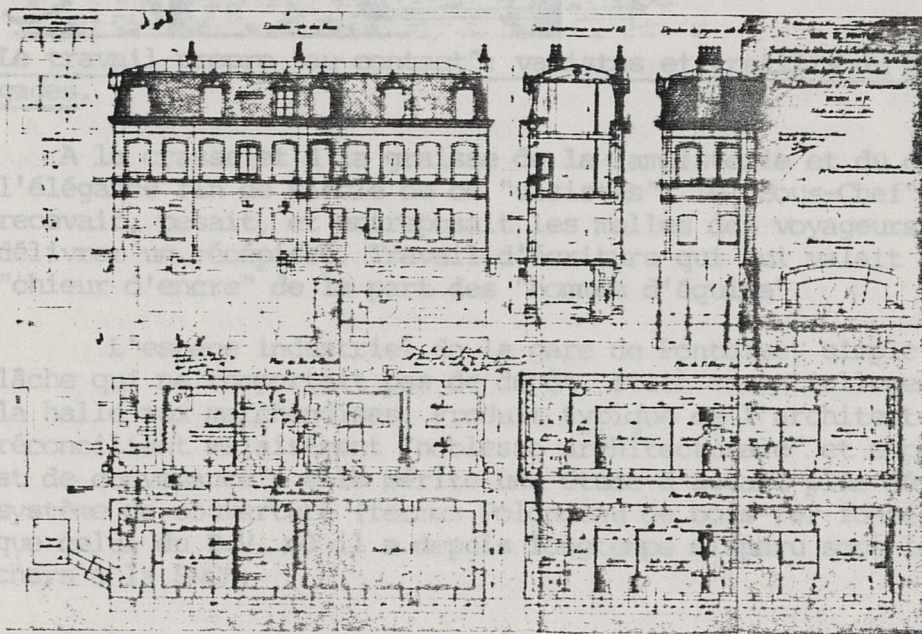
L'histoire du chauffage permettrait aussi de voir l'évolution du rapport public-privé, dans les faits et dans l'idéologie des architectes et ingénieurs; nous distinguerons 4 étapes:

- 1) à l'origine un calorifère en sous-sol chauffe les salles d'attente, le vestibule, les bureaux et la consigne, grâce à deux conduits et huit bouches de chaleur; les logements et les bureaux des chefs ont des cheminées à feu ouvert
- 2) avec l'accroissement du trafic et sa démocratisation, les voyageurs passent de moins en moins de temps dans le B.V., qui cesse d'être conçu comme un salon bourgeois: 5 bouches de chaleur sont supprimées en 1882
- 3) à la fin du siècle la Compagnie supprime carrément le calorifère, le remplace par trois poêles
- 4) au XXème siècle brève période de chauffage au mazout des espaces publics, puis abandon total du chauffage.

## 2.5. Les espaces du travail.

On vient de voir à quel point les espaces d'accueil et de service ont pu varier en un siècle d'utilisation; on dira de cette variation qu'elle correspond grossièrement à une "élévation de la qualité du service" et une "baisse du niveau architectural". Les espaces du travail ferroviaire proprement dits ont subi des modifications plus radicales encore, induites par le progrès technique et par les luttes revendicatives des cheminots. Ces changements restent pourtant obscurs, dans la mesure où les "associations de défense", le public "cultivé" et les esthètes "ferromanes" s'intéressent en général assez peu aux conflits de classe et à leurs répercussions architecturales, guère plus au progrès technique. La revendication parfois formulée de restaurer un B.V. "à l'identique", dont nous pensons avoir démontré qu'elle n'a pas de sens du fait même de l'histoire de ce B.V., s'accompagne trop souvent d'une indifférence totale envers le sort du dépôt voisin.

Les statuts de classe différents des "Messieurs de l'Exploitation" et "tractionnaires" (29) se lisent aussi dans les plans de Pontoise. Il suffit par exemple de comparer le poste de travail et le logement d'un "chieur d'encre" avec ceux d'un "grouillot lampiste" pour deviner le sourd antagonisme (ou la haine de classe) qui les opposait. L'analyse des pratiques conservatrices-modernisatrices de la SNCF doit partir de ce fait capital: la Société Nationale a hérité des Compagnies une production architecturale qui sue le caporalisme et le paternalisme, qui exprime avec une désarmante naïveté la division du personnel en hiérarchies ou en castes infinies.

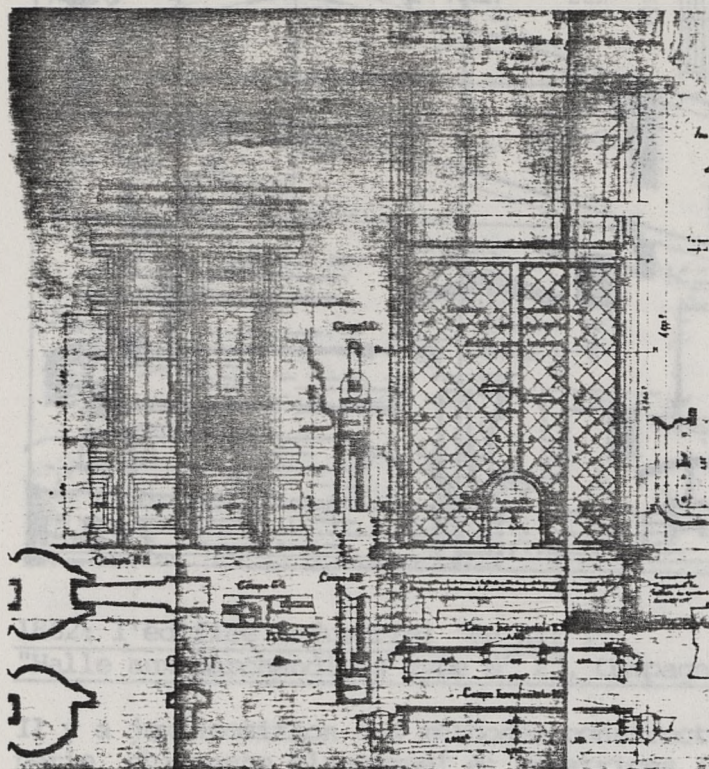


Le travail sale et le logement, 1891. Au r d c "chauffeterie, lampisterie, magasin, atelier"; au 1er "logement d'un surveillant; au 2nd "logement d'un Sous-Chef de Gare".

La lampisterie était un élément essentiel du dispositif ferroviaire: le lampiste chef était responsable des lampes du B.V., des bureaux, des quais, des trottoirs de la place, des postes d'aiguillage et des wagons.

(29 Cf l'analyse de ce phénomène par H. Vincenot, op. cit.. L'opposition entre "agents logés" et "au contact" (du public) d'une part, "gueules noires" de l'autre, était entretenue sciemment par les Compagnies.

La manipulation quotidienne de l'huile, puis du pétrole, puis du carburé de calcium, transformait les lampistes en souillons, et les lampisteries en salles crasseuses. A la "chauffeterie", annexe de la lampisterie, le "Père Bouillotte" préparait les chaufferettes destinées à chauffer en hiver les compartiments de 1ère et 2de; les 3èmes n'étaient pas chauffées.



Le travail propre "au contact": vasistas et treillis du guichet des bagages.

A la crasse et à la graisse de la lampisterie et du dépôt s'oppose l'élégance fin de siècle de ce "vasistas"; le "Sous-Chef" en uniforme recevait, pesait, et entreposait les malles des voyageurs, avant de leur délivrer un récépissé. Travail d'écriture qui lui valait le sobriquet de "chieur d'encre" de la part des "hommes d'équipe".

L'espace industriel de la gare de Pontoise, simple station de relâche qui ne comportait pas de dépôt, était essentiellement constitué par la halle aux marchandises. Produit typique de l'architecture de catalogue, réconciliant malaisément "noblesse architecturale" et esprit "d'économie et de convenance", elle mérite une étude d'autant plus détaillée que son système de couverture (fermes Polonceau de bois-fer-fonte) est le même que celui du B.V. où il a depuis longtemps disparu sous les faux-plafonds chers à la SNCF.

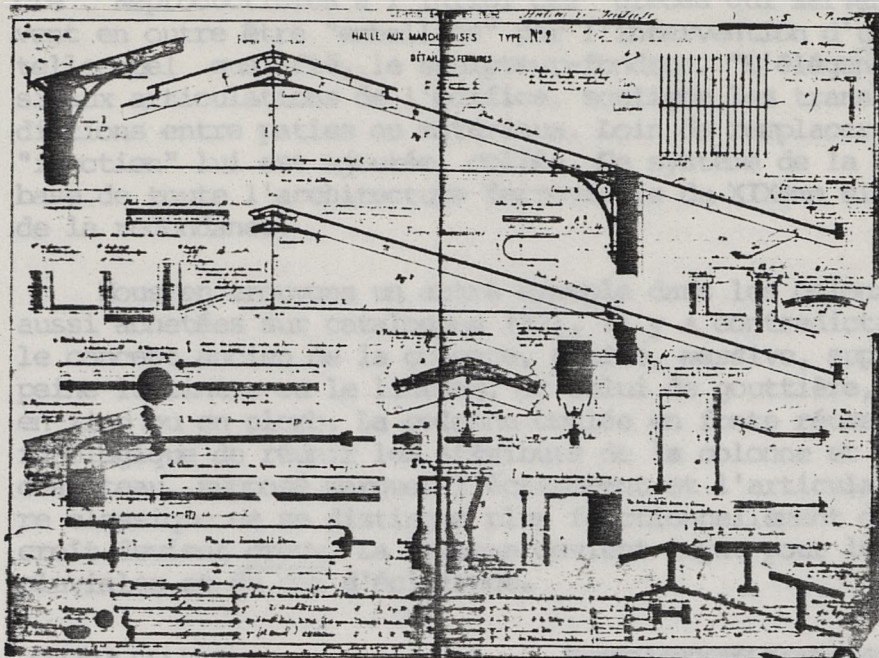
Tout en comportant une grande variété de matériaux (30), cette halle était préfabriquée et assemblée sur place à partir des éléments de fonte et de fer du Catalogue dit "Album de la Providence". Sans remettre ra-

---

(30) A titre de comparaison nous donnons la liste des matériaux utilisés pour la première gare de Lyon d'après C. Daly, "Revue Générale...", Vol. XVII, 1859, p. 63 : pierre "de plus en plus molle à mesure qu'on monte" pour les murs extérieurs, moellons et plâtre, brique, fer à T, parquet de chêne, colonnes et poutres en fonte, arbalétriers de sapin, bielles de fonte, tirants de fer, verre dépoli, zinc, menuiseries de chêne.



dicalement en cause l'organisation des chantiers de construction, la pré-fabrication permettait déjà de renforcer la division et la déqualification du travail grâce à l'avancée technique permise par la fonte.



1862; l'édifice industriel "en kit".

"Halle aux marchandises type N° 2", Compagnie du Nord.

Il y a juxtaposition des méthodes constructives traditionnelles (maçonnerie, charpente classique) et novatrices ("noyaux" de fonte reliés par des "pièces de liaison" en fer coupées sur place à froid et fixées par goupilles, c'est à dire sans limage). Utilisé pour la première fois à la "Barrière du Maine", la première gare Montparnasse, ce système engendrait des économies de main-d'oeuvre, de matériau et de temps:

"On voit combien est grand le nombre de sabots en fonte qui composent cette charpente; mais en même temps on comprend que les formes différentes sont peu nombreuses... En fer, il aurait fallu, pour arriver à cette variété de formes, forger chaque pièce séparément et dépenser une main-d'oeuvre considérable... On comprend que ce système peut être envoyé à de grandes distances, et monté ensuite sur place. Il suffit d'envoyer les boîtes d'assemblage." (31)

Après la Commoditas vient la venustas:

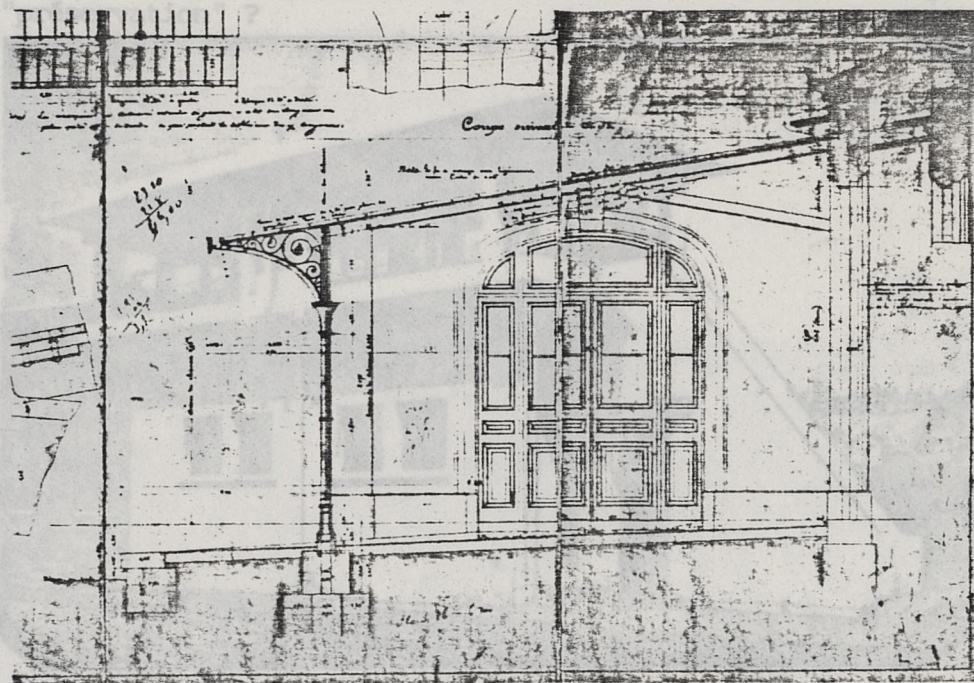
"Ce mode de construction permet encore de donner beaucoup d'élégance aux parties qui sont le plus en vue, c'est à dire aux pièces qui servent de réunion, et cela à très peu de frais, puisqu'il suffit de faire venir à la fonte tous les ornements qu'on veut; ce sont ces pièces sur lesquelles les yeux se portent ordinairement, et qui seules sont susceptibles de décoration." (32)

(31) Polonceau et Bois, "Revue Générale...", N° I, 1840, p. 739.

(32) Ibidem, souligné par nous.

Nos ingénieurs avancent tout bonnement que loin de disparaître, la décoration doit se concentrer sur les nodosités de l'édifice: l'élément décoratif essentiel devient le "poinçon", la "console", la "rosace d'ancre". Reproductibles à l'infini ces "pièces qui servent de réunion" peuvent en outre être "embellies" par l'intervention d'un travailleur intellectuel qualifié, le sculpteur-fondeur. "L'élégance" se cantonne ainsi aux articulations de l'édifice, souligne les transitions ou les contradictions entre parties ou matériaux. Loin de remplacer la "forme", la "fonction" lui est ajoutée, collée. Ce système de la halle, qui est à la base de toute l'architecture ferroviaire du XIX<sup>ème</sup> siècle, est un système de la redondance.

Nous en trouvons un autre exemple dans les colonnes de fonte, elles aussi achetées sur catalogues (32). Il y a contradiction totale entre le concept ancien de la colonne, pleine, massive, supportant à grand peine le cintre ou le linteau, et celui de gouttière, molle, accessible, en zinc ou en plomb. La colonne coulée en fonte réussit le tour de force idéologique de réunir les attributs de la colonne et de la gouttière. Son chapiteau, supposé marquer l'écrasement et l'articulation en architecture classique ne se distingue plus fonctionnellement du fût, et de surcroît devient creux. La colonne devient tuyau pour le passage des eaux pluviales et du gaz d'éclairage.



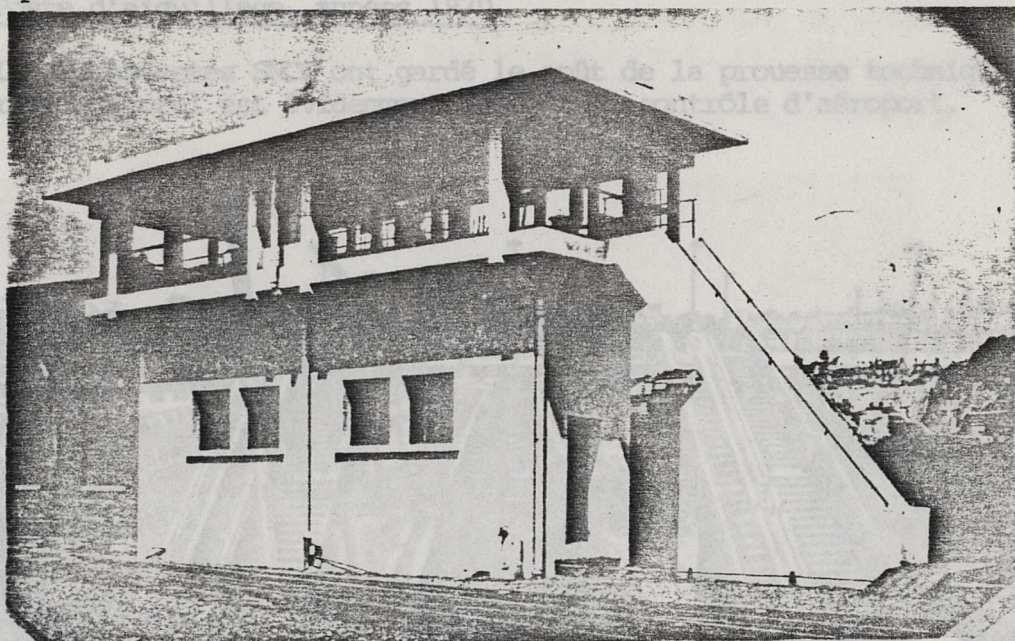
Coupe sur la marquise de Pontoise, détruite en 1968.

(32) La colonne "sur catalogue" hante les imaginations architecturales depuis des siècles. Ainsi Sir Christopher Wren, persuadé que les anciens les achetaient "ready made" à des "artisans": "Grâce à cette méthode qui consiste à acheter, à tout moment, des colonnes de tous ordres et proportions, toutes faites dans les carrières, comme on achète des marchandises dans une boutique ou un entrepôt, les anciens pouvaient ériger rapidement des portiques de toutes tailles...". 3<sup>ème</sup> Tract sur l'architecture, vers 1710, Parentalia.

## 2.6. Conclusion provisoire.

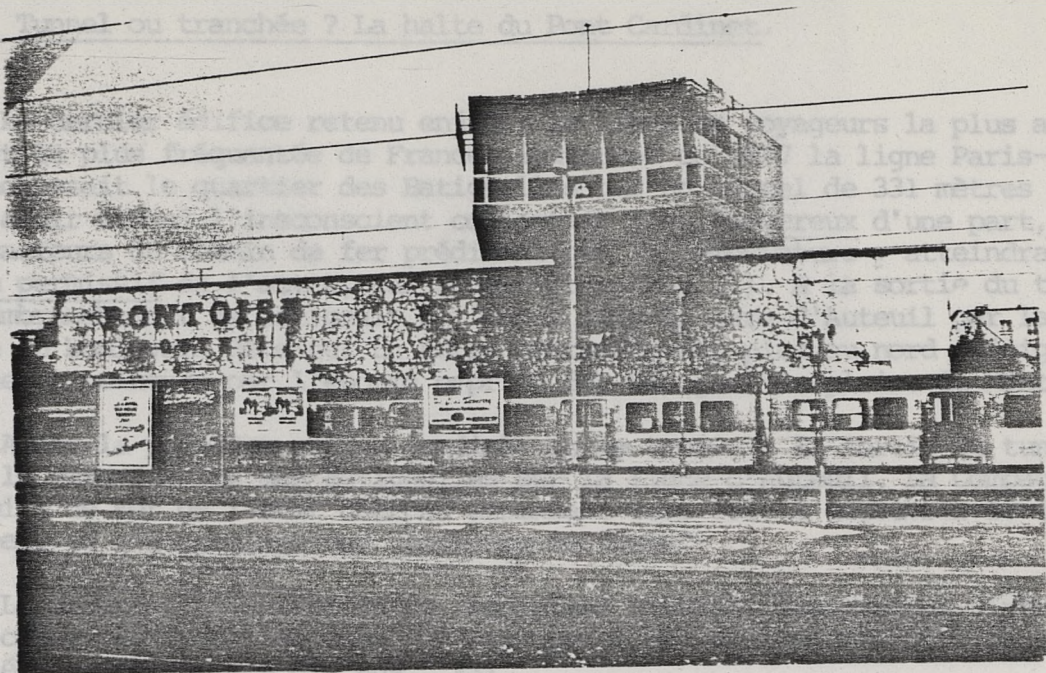
L'exemple de la gare de Pontoise permet d'avancer que les bâtiments de service sont si souvent modifiés pour "répondre" à l'évolution supposée des besoins supposés que leur conservation n'a pas de sens: dans quel "état" supposé de "fidélité" à lui-même, à l'histoire de l'architecture, à l'histoire du chemin de fer, à l'histoire sociale générale, faudrait-il figer le bâtiment de voyageurs par exemple ?

Nous avons vu aussi que les bâtiments industriels, plus variables encore que les B.V., ne pouvaient pas pour autant être hâtivement assimilés à des constructions "techniques" au degré zéro de l'architecture. La halle aux marchandises par exemple, pour répétitive et préfabriquée qu'elle soit, n'en est pas moins fortement culturalisée. Les bâtiments annexes, que les associations de ferromanes se soucient rarement de préserver, et que les architectes de la SNCF qui les produisent ne considèrent pas comme de l'architecture, participent pleinement aux tendances architecturales dominantes, fût-ce avec une ou deux décennies de retard. Une politique cohérente de "préservation du patrimoine ferroviaire" devrait en tenir compte, accorder moins d'attention et de crédits au ravalement incessant des B.V., plus à l'entretien des guérites et des rotondes. Qui oserait avancer que les postes d'aiguillage successifs de Pontoise ont moins de "style" que le B.V., et sont moins susceptibles que lui de "préservation" ?



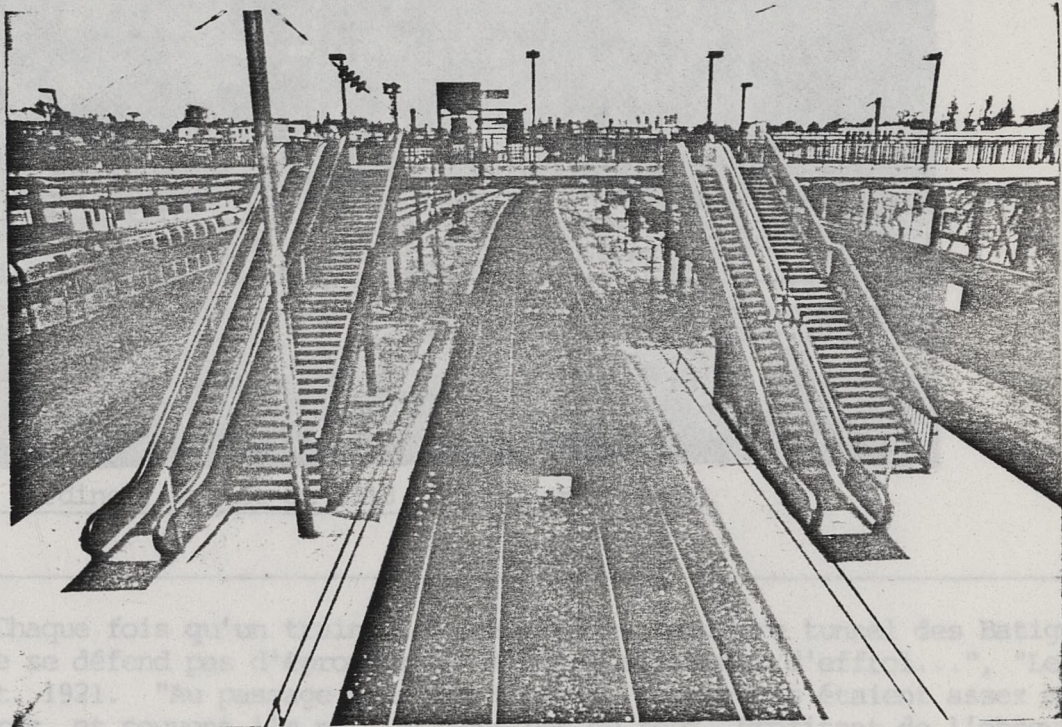
1924: Poste d'aiguillage de Pontoise. Epoque glorieuse du ciment armé; on remarquera l'escalier, digne de Le Corbusier à Pessac, et la structure exhibée en un généreux porte à faux.

Pontoise, accès de la passerelle aux quais. Escalier des années 1960, escalator des années 1970. Faut-il parler d'une intervention purement technique, ou d'une esthétique de la redondance ?



Poste d'aiguillage, années 1970.

Les architectes SNCF ont gardé le goût de la prouesse technique; le référent culturel est évidemment la tour de contrôle d'aéroport.



Pontoise, accès de la passerelle aux quais. Escalier des années 1960, escalator des années 1970. Faut-il parler d'une intervention purement technique, ou d'une esthétique de la redondance ?

(1) "Chaque fois qu'un... des Bastionelles, on ne se défend pas... "Le Temps", 6 Oct. 1921. "Les... 6-... clair... de l'usabilité, les... puis... (2) "Rapport" du 8 Janvier 1915 du Chef de Service de la Voie et des Bâtiments, archives de la gare Saint Lazare. (3) "Le Temps", 6 Oct. 1921. (4) "Rapport" du 8 Janvier 1915 du Chef de Service de la Voie et des Bâtiments, archives de la gare Saint Lazare.

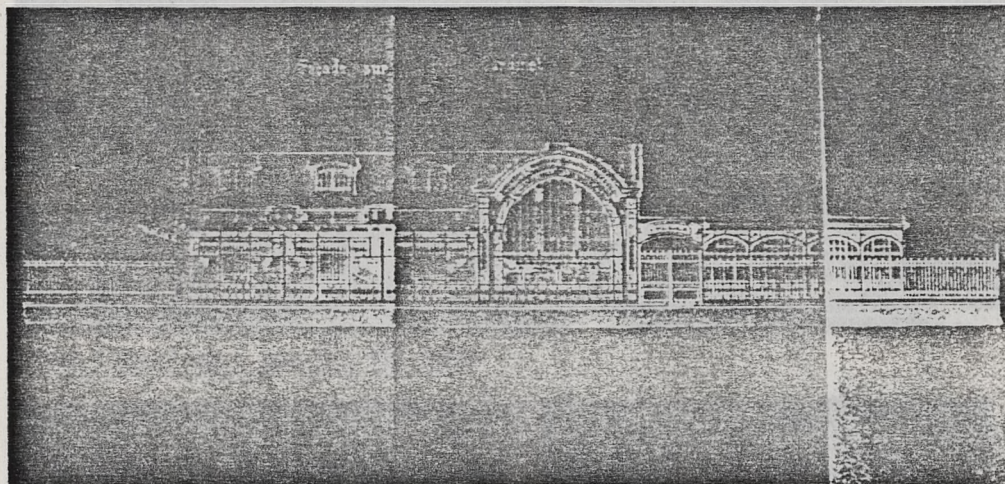
### 3.1. Tunnel ou tranchée ? La halte du Pont Cardinet.

Le dernier édifice retenu enjambe la ligne de voyageurs la plus ancienne et la plus fréquentée de France. Inaugurée en 1837 la ligne Paris-Le Pecq franchissait le quartier des Batignolles par un tunnel de 331 mètres qui semble avoir marqué l'inconscient collectif: lieu dangereux d'une part, les détracteurs du chemin de fer prédisant que la température y atteindrait 45°, lieu permissif de l'autre, car sombre et enfumé (1). A la sortie du tunnel un embranchement se dirigeait à l'Ouest vers la gare d'Auteuil par la tranchée du boulevard Péreire; un autre embranchement plus au nord rejoignait la ligne de ceinture par l'énorme emprise des Batignolles-plaine de Monceaux (2).

Avant la première guerre mondiale on ne trouve à la sortie du tunnel que la gare de bois des Batignolles sur la ligne d'Auteuil. La Compagnie des Chemins de Fer de l'état cherche cependant vers 1910 à découvrir le fameux tunnel, où s'accroissent des "torrents de fumée":

"La suppression est projetée, les plans étudiés, les travaux virtuellement commencés (sic), puisque les expropriations des maisons environnantes ont été faites il y a dix ans." (3)

Un projet daté du 24 Mai 1913 prévoit la transformation du tunnel en tranchée, le percement de "deux lignes de banlieue électrifiées" (Saint Germain et Auteuil), et la création d'une gare-pont en ciment armé sur plusieurs niveaux, "extensible du côté des voies" (4). La guerre interrompt les travaux, le tunnel subsiste jusqu'en 1921.



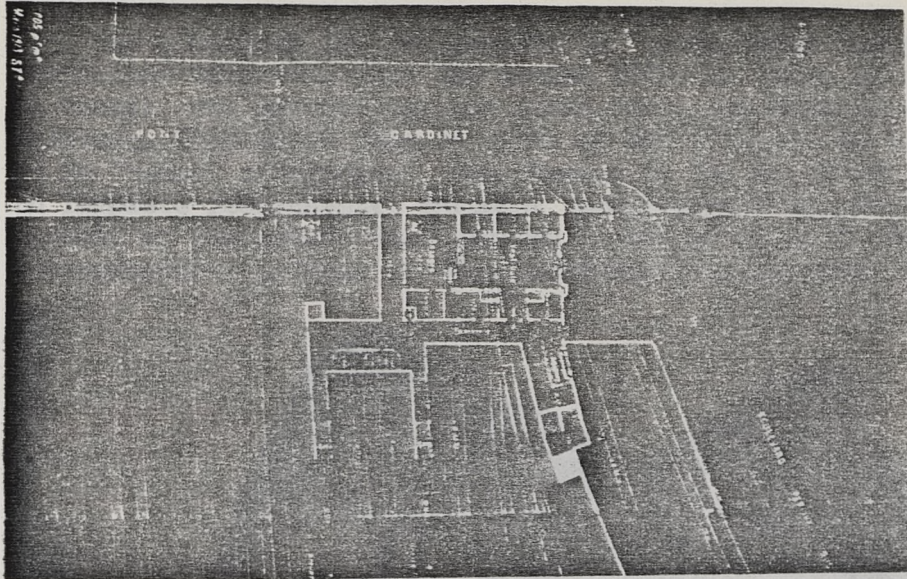
Pont Cardinet, projet de 1913, Polti, architecte.

(1) "Chaque fois qu'un train s'engage sous ce sinistre tunnel des Batignolles, on ne se défend pas d'éprouver un légitime sentiment d'effroi...", "Le Temps", 6 Oct. 1921. "Au passage sous les tunnels, les wagons étaient assez mal éclairés, et souvent ils ne l'étaient pas du tout. Profitant de l'obscurité, les voyageurs avaient à l'égard des femmes une attitude dont le moins qu'on puisse dire est qu'elle n'était pas respectueuse." "Le Temps", 9 Oct. 1921.

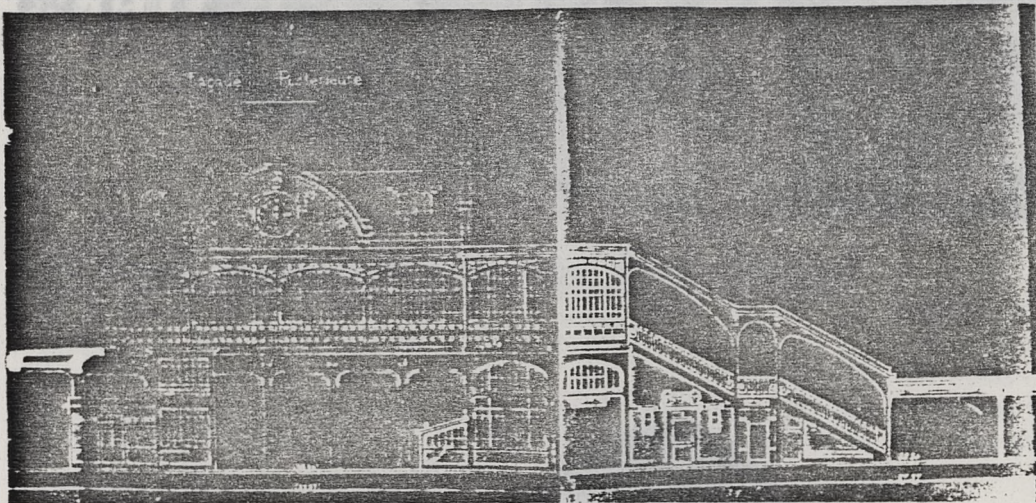
(2) Cf. A. Martin, Etude historique et statistique sur les moyens de transport dans Paris, Paris 1894.

(3) "Le Temps", 6 Oct. 1921.

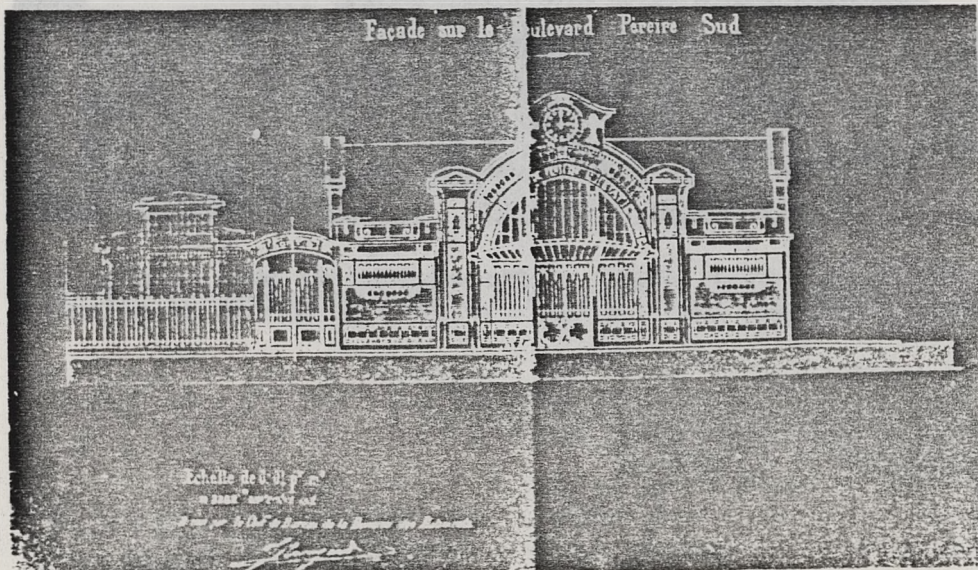
(4) "Rapport" du 8 Janvier 1915 du Chef de Service de la Voie et des Bâtiments, archives de la gare Saint Lazare.



Halte du Pont Cardinet, Projet de 1913. Polti a prévu 4 éléments principaux: le "vestibule" ou voûte en ogive, qui pénètre latéralement une autre voûte en ogive destinée aux "bagages", une "passerelle" sur "pylones" et la batterie d'escaliers d'accès: à gauche ceux du Pont Cardinet sur la ligne de Saint Germain, à droite ceux de l'ex gare des Batignolles vers Auteuil.

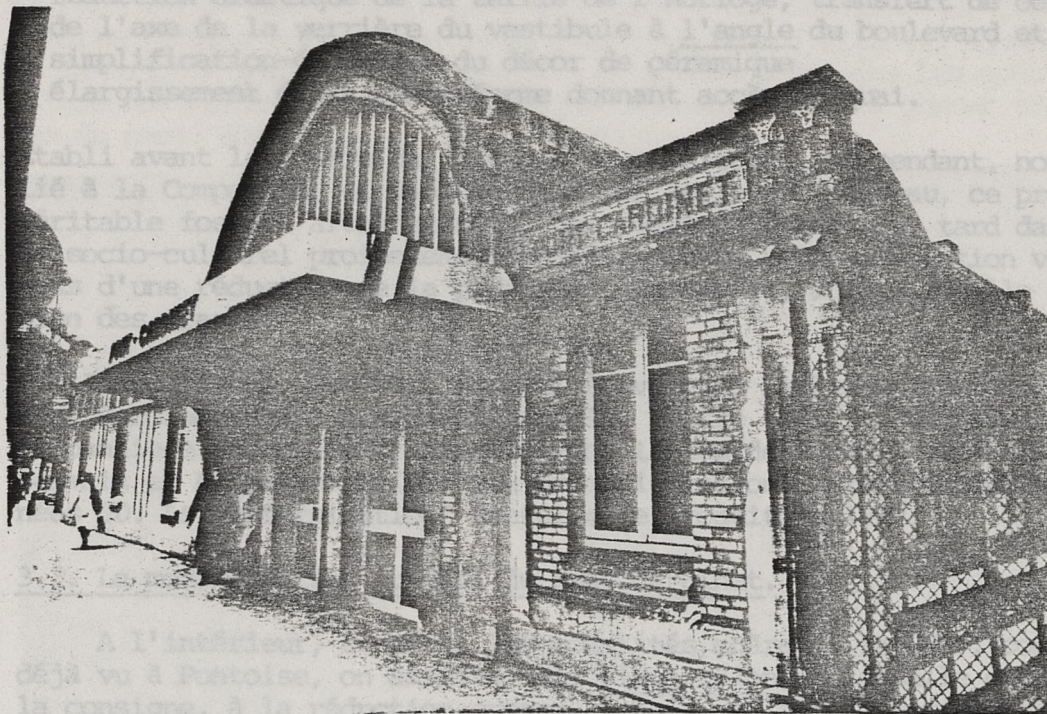


Pont Cardinet, projet de 1913.

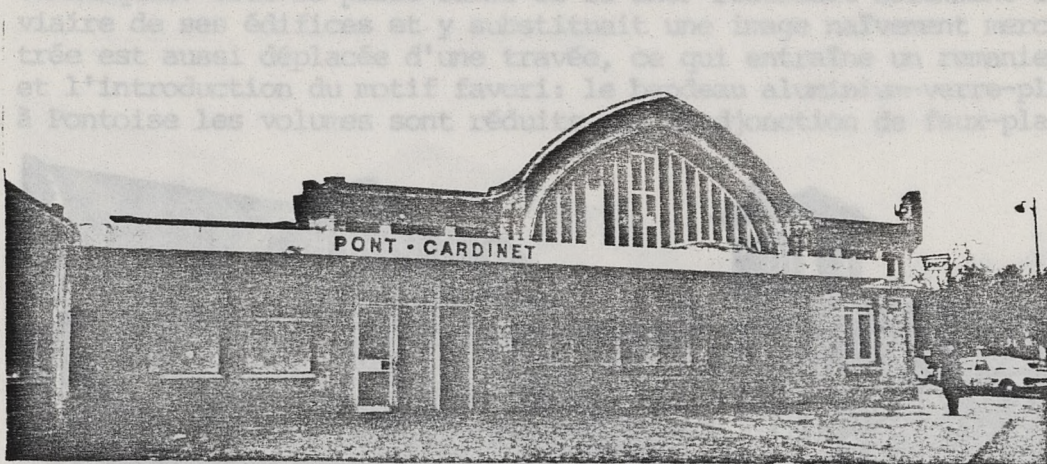


Pont Cardinet, projet de 1913.

Le 5 Octobre 1921 se produit la "catastrophe des Batignolles" déjà redoutée par Lamartine dans les années 1840: un train de banlieue, en panne sous le tunnel, est percuté par une autre rame, les bonbonnes de gaz d'éclairage éclatent, l'incendie fait 21 morts et des dizaines de blessés. La presse parle de "tunnel crématoire". Les Chemins de fer de l'état trouvent rapidement un lampiste responsable, entament immédiatement les travaux d'ouverture du tunnel, et ressortent des dossiers le projet de 1913 -Polti architecte, Frère entrepreneur-. La gare du Pont cardinet est construite en moins d'un an.



Etat actuel, après introduction d'un auvent "design".



Etat actuel, avec le bandeau sur la façade du boulevard Péreire. L'entrée originelle au centre de l'ogive a été bouchée, la sortie devenue entrée.

Vue du pont, état actuel. Comme c'est souvent le cas à la SNCF, le dos de la gare a résisté plus longtemps que les façades à la "modernisation".

### 3.2. Un fossile architectural.

Les différences essentielles entre projet de 1913 et réalisation de 1921-1922 sont les suivantes :

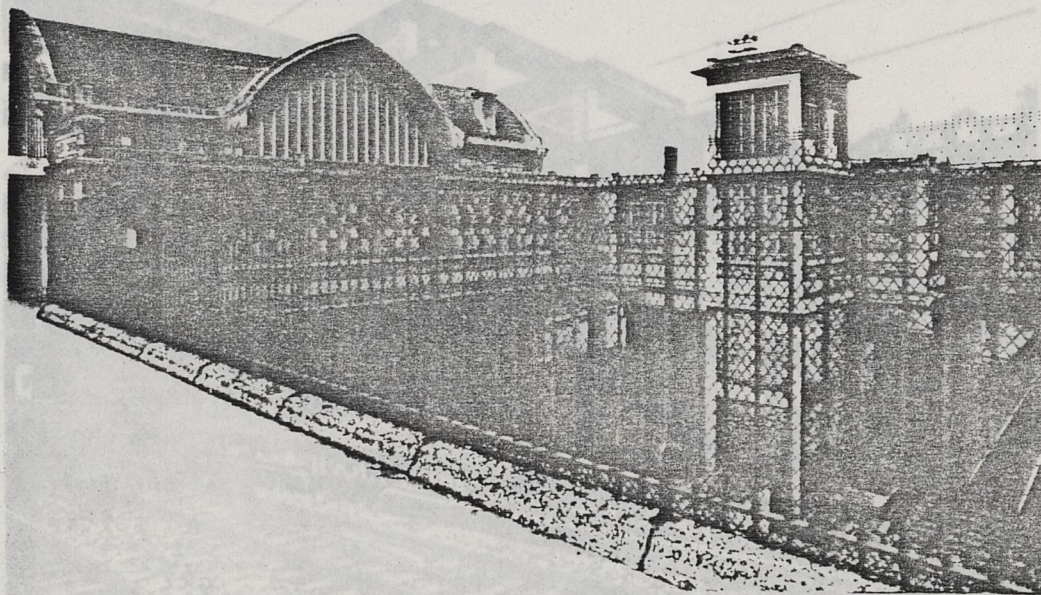
- réduction des détails décoratifs, comme la tourelle et les chiens assis
- accentuation de l'ogive des deux voûtes qui se coupent à angle droit, et marquent les espaces principaux ("personnes", "bagages")
- réduction drastique de la taille de l'horloge, transfert de cette horloge de l'axe de la verrière du vestibule à l'angle du boulevard et du pont
- simplification-épure du décor de céramique
- élargissement de la plate-forme donnant accès au quai.

Etabli avant la guerre de 1914 par un architecte indépendant, non directement lié à la Compagnie, et dans le plus pur style art nouveau, ce projet est un véritable fossile architectural, car réalisé 10 ans plus tard dans un contexte socio-culturel profondément modifié. Cette réinterprétation va dans le sens d'une réduction de la profusion décorative, encore qu'elle en conserve bien des traces.

Inaugurée en 1922 pour le seul service de la ligne d'Auteuil, la halte du Pont Cardinet était également "appelée à être très fréquentée par les trains de banlieue après électrification des lignes de Paris à Versailles, Saint Germain et Argenteuil" (5). Peu de modifications interviennent après les années 30. La "modernisation" décisive se produit en 1970.

### 3.3. La modernisation du B.V. du Pont Cardinet.

A l'intérieur, et selon les modalités chères à la SNCF, comme nous l'avons déjà vu à Pontoise, on assiste à la disparition de la salle des bagages et de la consigne, à la réduction presque totale de la billetterie. Ces espaces anciennement ferroviaires sont alors mercantilisés (par souci de rentabilité et d'animation) par introduction de kiosques, magasins, vitrines, distributeurs automatiques. Tout se passe comme si la SNCF réduisait sciemment l'image ferroviaire de ses édifices et y substituait une image naïvement mercantile. L'entrée est aussi déplacée d'une travée, ce qui entraîne un remaniement des auvents et l'introduction du motif favori: le bandeau aluminium-verre-plastique. Comme à Pontoise les volumes sont réduits par l'adjonction de faux-plafonds, les lu-



Vue du pont, état actuel. Comme c'est souvent le cas à la SNCF, le dos de la gare a résisté plus longtemps que les façades à la "modernisation".

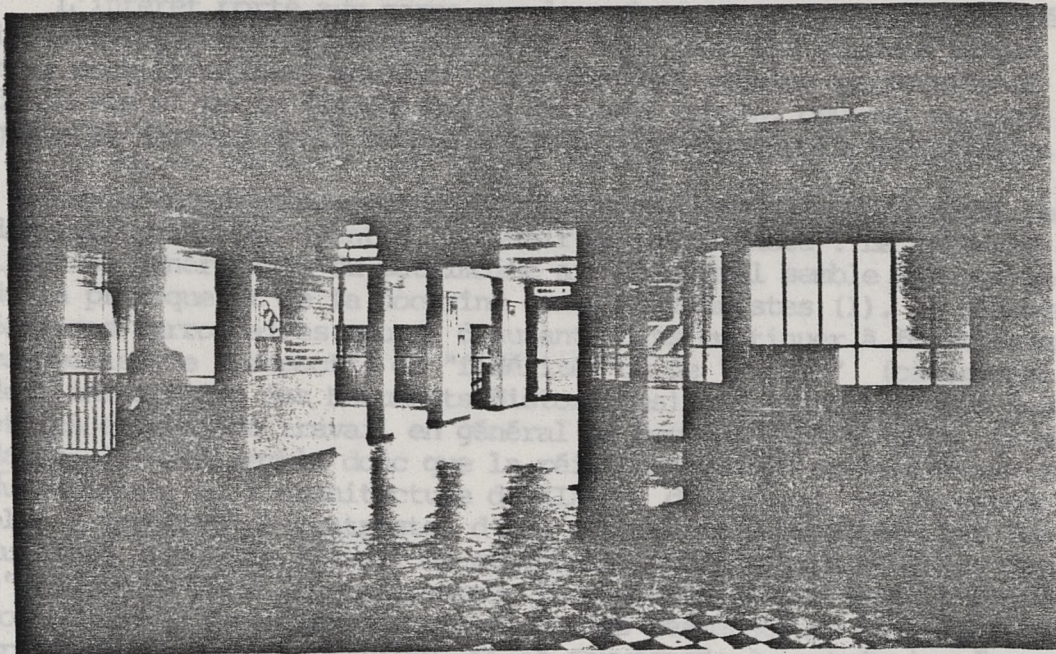
Pont Cardinet, l'extérieur modernisé.

(5) Archives de la gare St Lazare.

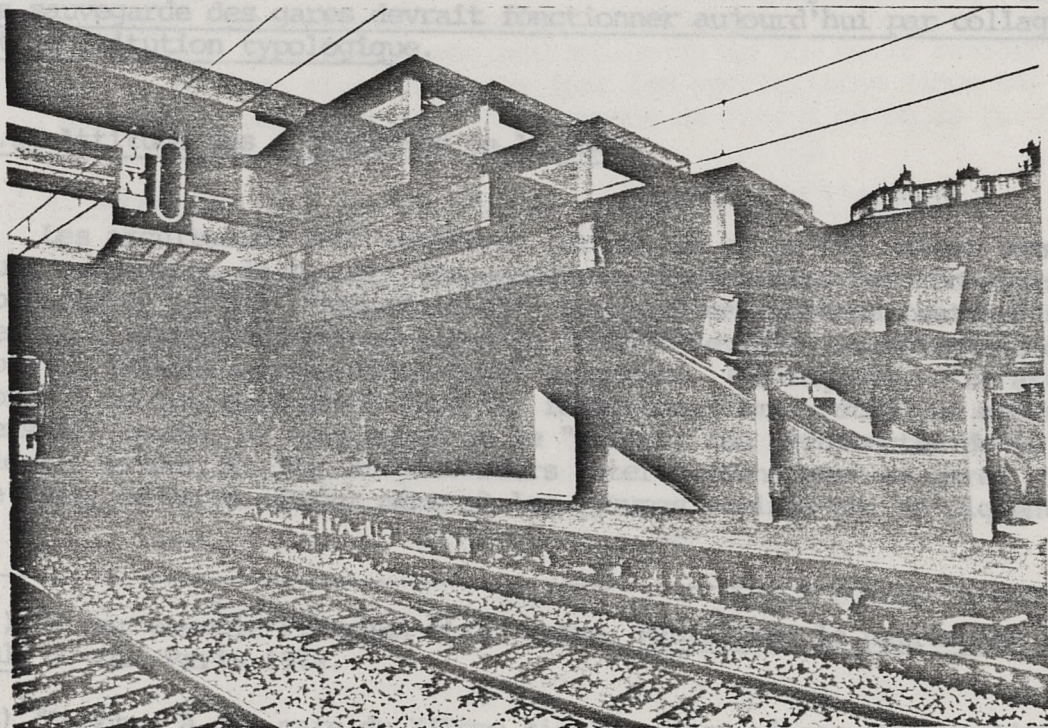


minaires et la signalétique profondément remaniés. L'intervention essentielle concerne pourtant le collage d'escalators -signe supposé de modernité- et leur habillage par un dégradé de volumes résolument contemporain, marque de la vitalité retrouvée de la Société Nationale.

En un raccourci saisissant la halte du Pont Cardinet symbolise un demi-siècle d'évolution de l'architecture ferroviaire: art nouveau, prémisses du mouvement moderne, paléo-fonctionnalisme. On remarquera aussi que l'architecture ferroviaire est généralement en retard d'une décennie sur les "tendances" architecturales dominantes, retard dont il faut d'ailleurs ajouter qu'elle tire la majeure partie de son charme. On notera enfin que les spécialistes SNCF, malgré des efforts méritoires, ne parviennent jamais à gommer toutes les traces du passé des bâtisses dont ils ont la charge.



Pont Cardinet, l'intérieur modernisé.



Pont Cardinet, l'extérieur modernisé.

#### 4.1. Espaces ferroviaires et histoire du goût.

Nous espérons avoir démontré que la gare, et plus spécialement le B.V., est rentrée dans la sphère culturelle, moins pour ses qualités architecturales intrinsèques, que par recul instinctif devant toute solution de remplacement. L'architecture ferroviaire (exemple d'Orsay) redevient digne d'intérêt pour sa monumentalité supposée et pour ses qualités de "décoration urbaine"; elle est encore très rarement analysée en termes de support de l'histoire du travail ou de l'histoire "populaire".

L'intérêt porté aux gares par les néo-conservationnistes se répercute lentement sur les architectes SNCF, mais pour des raisons un peu différentes: ceux-là veulent enrôler l'architecture urbaine au service de la qualité de la vie et de la fétichisation du passé urbain, ceux-ci veulent faire des gares le symbole de la nouvelle vitalité du transport ferroviaire.

Les interrogations portées sur l'avenir des gares recoupent les inquiétudes plus générales quant à "l'avenir de notre passé". La tendance à la réutilisation généralisée du patrimoine architectural semble marquer un tournant de la pratique et de la doctrine conservationnistes (1). La sauvegarde des édifices ferroviaires pourra d'autant moins continuer à fonctionner sur les catégories de "respect", de "fidélité" ou de "pureté" (catégories héritées de l'institution des Monuments Historiques) que l'architecture industrielle et les espaces du travail en général ne peuvent être ni purs, ni précisément datés. Il nous semble donc que la réinterprétation et la lecture de l'histoire du bâtiment, de l'architecture du XIXème, du travail, se feront de plus en plus à partir d'un contraste, d'une contradiction apportée par les architectes du XXème siècle au travail de projétation ferroviaire de leurs devanciers. Et c'est ce que font (inconsciemment ?) les architectes SNCF, à Pontoise ou au Pont Cardinet par exemple, alors que les réaménageurs de la gare d'Orsay font preuve d'une grande timidité. Si la sauvegarde du patrimoine ferroviaire ne peut se concevoir à notre sens que comme "réinterprétation critique de l'héritage", elle n'a que faire alors des notions de "respect" ou de "compatibilité". La sauvegarde des gares devrait fonctionner aujourd'hui par collage conflictuel et substitution typologique.

#### 4.2. Attitude des architectes de la SNCF.

Les architectes SNCF souffrent surtout de ce qu'ils vivent comme des attaques sournoises de la part des confrères (architectes des Monuments de France, Conseils de la DDE, "théoriciens"). Leur isolement bureaucratique semble les mettre à l'abri des lamentations du "public" et des "associations de défense". Tout en faisant preuve d'une belle assurance (de façade), d'un attachement borné à ce qu'ils croient être "le fonctionnalisme", et d'une aversion compréhensible envers le "pastiche" ou le "rétro", les architectes de la Société Nationale vivent de plus en plus leurs interventions sur les gares comme "vandalisme" (2), et ce au moment même où les groupes sociaux qui se piquent de "haute

(1) Cf par exemple F. Arnaud et X. Fabre, Réutiliser le patrimoine architectural, 2 vol, Paris 1979.

(2) "Toucher à une gare du XIXème siècle, c'est nécessairement l'âbimer". Interview d'un architecte SNCF. Notre interlocuteur voulait dire par là que, comme il devait toucher à ces gares (pour des raisons qu'il ne pouvait même pas imaginer de remettre en cause), il n'avait rien à se reprocher au plan culturel.

"culture" adoptent une attitude de plus en plus tolérante envers le vandalisme. Les architectes SNCF cherchent à se disculper en mettant en avant des impératifs d'exploitation, de modernité, de fluidité etc. Entre leurs mains la gare devient de plus en plus un vestibule où entreposer quelques éléments de mobilier ferroviaire ou "urbain" banalisé; c'est ce qu'ils appellent "la quincaillerie".

Les spécialistes éprouvent donc quelque peine à comprendre que l'intérêt majeur de l'architecture ferroviaire réside

- a) dans le détournement constant des espaces, la réaffectation sauvage par les usagers, formalisée ensuite seulement par les experts (cf Pontoise ou Orsay)
- b) dans les qualités "urbaines" des espaces détournés, c'est à dire dans leurs possibilités d'investissement populaire
- c) dans le gaspillage apparent d'espace que représentent les gares (hauteurs, places, emprises).

Les agenceurs ferroviaires mènent depuis les origines un combat perdu d'avance contre le "désordre" et les détournements. Une bonne part de leur énergie est toujours consacrée à rassurer "le timide voyageur" et le guider dans ses pérégrinations (3). Tentatives nécessairement couronnées d'insuccès, comme à Pontoise, Orsay ou au Pont Cardinet, où la sur-lisibilité et la redondance du fléchage en témoignent. Quant à l'évolution du type de la gare vers un vaste vestibule en "plan libre" sur le modèle du centre commercial, il n'est pas sûr non plus qu'elle soit commercialement et urbainement nécessaire.

#### 4.3. Une réconciliation entre les esthètes ferromanes et les architectes de la SNCF est-elle possible ?

Le discours néo-conservationniste s'infiltrera peut-être dans les milieux ferroviaires à brève échéance. Les architectes SNCF gagneraient à se rendre compte que les "critères" de jugement architectural sont un produit de l'histoire de la culture: qui, et au nom de quoi, oserait aujourd'hui condamner l'auvent aluminium du Pont Cardinet ? Qui oserait juger les pratiques "vandaliques" de la SNCF, quand on sait que ces pratiques ne font qu'en recouvrir maladroitement d'autres qui l'étaient tout autant (voir Pontoise) et seront à leur tour recouvertes par les vandales à venir. On ne peut ricaner des attitudes de la SNCF envers son patrimoine qu'au nom de la restauration à l'identique, de plus en plus condamnée (par les spécialistes sinon par l'opinion), ou au nom de la modernisation déjà dépassée au moment où on la programme.

#### 4.4. Découpage de l'espace du travail, gommage de l'effort.

La conservation-réemploi des bâtiments ferroviaires passe généralement par un découpage interne. Découpée des espaces "techniques" la façade est souvent conservée (Pontoise, Orsay) comme pivot urbain; la halle est parfois maintenue (Orsay) comme proue technique, "architecture d'ingénieur". Tout le reste est sans cesse modifié, détruit, reconstruit. Le problème posé par la conservation ferroviaire n'est donc pas un problème de classement, de recherche de gares types qui seraient restaurées à grands frais, la masse des édifices hétérogènes et inclassables étant abandonnée. Il nous paraît exclu que surgisse un jour le Viollet-Le-Duc des gares.

Il est également inutile, même si nous sommes parfois tombés dans ce tra-

---

(3) "Si les gares sont toujours en travaux les gens ont peur, sont en situation d'énervement... Les gares devraient être calantes, le voyageur n'a pas à réfléchir, ça devrait fonctionner sans pancartes." Architecte SNCF.

vers, de dénoncer le "vandalisme" de la SNCF et des autres utilisateurs. Il est plus urgent de rappeler que les édifices ferroviaires ne s'arrêtent pas au B.V. (façade, halle, marquise). Le B.V. n'est que la partie spectaculaire, ou image de marque du XIXème, d'un vaste ensemble disséminé le long des voies: hangars, remises, magasins, abris, ateliers, guérites, logements etc. Parmi ces espaces du travail, seuls sont annoblis pour le moment la rotonde des machines et la cabine de contrôle. L'oubli de la lampisterie ou de la chaudronnerie n'est pas neutre. Il renforce la mise hors contexte du B.V. et le cantonne dans son rôle de décor de théâtre pour une pièce qui ne se joue plus: la tragi-comédie du transport ferroviaire bourgeois (voir Bécassine). Au delà des ajouts et des ablations, le gommage des espaces du travail participe de l'idéologie consensuelle de la ville: bien commun et offert à tous comme spectacle gratuit.

#### 4.5. Modestes propositions.

Lorsqu'elle croit pouvoir lutter avec la route et l'avion grâce aux emblèmes d'une modernité déjà dépassée, la SNCF ne s'adonne pas réellement au vandalisme; il est frappant de constater à quel point les spécialistes collent une pratique ou un matériau nouveaux sur des pratiques ou des matériaux anciens. Elle renoue ainsi avec la tradition ferroviaire de l'architecture de la redondance. Nous ne lui chercherons donc pas querelle sur ce point, mais nous rappellerons qu'un excès de modernisation risque de porter un coup fatal à la notion même de modernité. Les adjonctions naïves de signes (aluminium, plastique orange, glace) ne peuvent fonctionner que par contraste avec l'image "rétro" de la gare.

Les controverses nées autour de la conservation-réemploi des édifices et emprises ferroviaires sont dues pour une bonne part au fait qu'on a voulu faire l'économie de leur histoire (voir la Gare d'Orsay).

En matière de réemploi-réaménagement il nous paraît urgent d'attendre, ou plutôt de faire un détour par l'histoire. L'apport de ce travail fera réapparaître les contradictions anciennes, en fera peut-être surgir de nouvelles, plus fécondes pour le travail de re-projétation que l'atmosphère actuelle de "neutralité" et de "consensus".

L'ampleur des enjeux et des sommes en jeu devrait inciter les décideurs à une sage lenteur. Ce travail visait aussi à éviter quelques catastrophes architecturales.

J. Betjeman et J. Gay, London's Historic Railway Stations, Londres 1972.

G. Biddle, Victorian Stations, Newton Abbot, 1973.

B. Bracegirdle, Archaeology of the Industrial Revolution, Belleson 1973.

Brière et de la Brosse, Ingénieurs à la Compagnie d'Orléans Transfert au quai d'Orsay, Paris, 1897.

Brière et de la Brosse, "Le prolongement de la ligne d'Orléans" in "Revue Générale des chemins de fer et des tramways", Février 1898, Novembre 1898.

S. Cantacuzino, New Uses for Old Buildings, Londres 1974.

S. Cantacuzino, Architectural Conservation in Europe, Londres; 1975.

Eléments de bibliographie.

- I: Revues: "Architecture d'aujourd'hui", "Reconversion", Décembre 1977.  
"Architectural Review", N° spécial de Novembre 1975.  
"La vie du rail", N°s 1672 à 1675.  
"Revue de l'architecture et des travaux publics", vol. I de 1840, VI de 1846, XVII de 1859.  
"Revue des Monuments Historiques", "L'espace du voyage: les gares", Novembre-décembre 1978.  
"Traverses", "Réseaux: le modèle ferroviaire", N° 13.  
"Le monde, Dossiers et Documents", "Le chemin de fer", N° 60, avril 1979.  
"Profil", "L'opération musée d'Orsay", Mai 1976.  
"Techniques et architecture", "reconversions", Décembre 1978.

II: Catalogues:

- "Le temps des gares", C.C.I., J. Dethier, 1978.  
"Architecture d'ingénieurs", C.C.I., S. Deswarte, 1979.  
"Off the Rails", SAVE, 1977.  
"Le paysage de l'industrie", A.A.M., Bruxelles 1975.  
"Familièrement inconnues...", P. Chemetov et al., 1976.

III: Ouvrages:

- C. Amery et D. Cruichshank, The Rape of Britain, Londres 1975.  
L. Benevolo, Aux sources de l'urbanisme moderne, Paris, 1972.  
L. Bénouville, article "Gare" in Encyclopédie de l'architecture et de la construction, (Planat éd.), Paris, vol. IV, 1891.  
L.C. Boileau, "Causerie, art et pratique", in Architecture, Paris 1897.  
J. Betjeman et J. Gay, London's Historic Railway Stations, Londres 1972.  
G. Biddle, Victorian Stations, Newton Abbot, 1973.  
B. Bracegirdle, Archeology of the Industrial Revolution, Heinemann 1973.  
Brière et de la Brosse, Ingénieurs à la Compagnie d'Orléans, Transfert au quai d'Orsay, Paris, 1897.  
Brière et de la Brosse, "Le prolongement de la ligne d'Orléans" in "Revue Générale des chemins de fer et des tramways", Février 1898, Novembre 1898.  
S. Cantacuzino, New Uses for Old Buildings, Londres 1974.  
S. Cantacuzino, Architectural Conservation in Europe, Londres; 1975.

- P. Chabat, Bâtiments de chemin de fer, 2 vol., Paris 1862.
- P. Cormack, Heritage in Danger, Londres, 1976.
- C. Daly (éd.) "Revue Générale de l'architecture et des travaux publics", 1840-1889.
- C. Daly, Chemin de fer du Bourbonnais, la gare de Vichy, Paris, 1865.
- J. Depoin, Histoire populaire de Pontoise, Pontoise, 1889.
- S. Deswarte et J. Guidot, Ouvrages d'ingénieurs au XIXème siècle, Paris, 1976.
- D.O.E. (Department of the Environment) ed., New Life for Old Buildings, Aspects of Conservation, Londres, Vol I 1971, Vol. II 1972, Vol. III 1977.
- D.O.E. (ed.) What is our Heritage ?, Londres 1975.
- J. Fawcett (ed.), Attitudes to Conservation, 1147-1976: the Future of our Past, Londres 1976.
- P. Francastel, Art et technique aux XIXème et XXème siècles, Paris 1956.
- P. Guillaumat et al., Orientations pour les transports terrestres, Paris 1978.
- S. Giedion, Espace, temps, architecture, 3 vol. Paris 1978.
- G.L.C. (ed.) Do You Care about Historic Buildings, Londres 1970.
- G. Humbert, Traité complet des chemins de fer, Paris, 1891.
- L. Gressier, J.M. Champion et al., Pontoise, 2.000 ans d'histoire, Pontoise, 1973.
- A.A. Jackson, London Termini, Londres, 1969.
- F.D. Klingender, Art and the Industrial Revolution, Londres, 1972.
- V. Laloux, Principes qui nous ont guidé dans l'étude de la gare d'Orsay, Paris, 1898.
- C. Le maresquier, Notice sur la vie et les travaux de V. Laloux Paris, 1938.
- P.J. Lefèvre et G. Cerbelaud, Les chemins de fer, Paris, 1899.
- D. Lloyd et D. Insall, Railway Station Architecture, Newton Abbot, 1978.
- C.L/ Meeks, The Railroad Station, an Architectural History, New Haven, 1956.

- R. Parès, Les chemins de fer en France, Paris 1974.
- A. Perdonnet, Traité élémentaire des chemins de fer, 4 vol., Paris 1865.
- Perdonnet, Lamé et Clapeyron, Notice sur les chemins de fer, Paris 1832.
- A. Perdonnet, Camille Polonceau, notice sur sa vie et ses travaux, Paris 1859.
- G. Péreire, Le métropolitain rationnel, Paris 1897.
- Piéron D., Considérations générales sur ... les gares, Paris 1885.
- N. Pevsner, A History of Building Types, Londres 1976.
- H. Pollins, Britain's Railways, an Industrial History, Londres 1971.
- L. Reynaud, Traité d'architecture, 2 vol., Paris 1860.
- M. Robbins, The Railway Age in Britain, Harmondsworth, 1970.
- E. Seré-Depoin, Mémoire pour la création ... d'une gare, Pontoise, 1863.
- E. Seré-Depoin, Second mémoire pour une nouvelle gare, Pontoise, 1864.
- E. Seré-Depoin, Compte-Rendu de la gestion de..., Pontoise 1870.
- J.B. Snell, Premiers chemins de fer, Paris 1966.
- E. Trélat, Discours sur la cession de terrains..., Paris 1896.
- J. Tourneux, Encyclopédie des chemins de fer à l'usage des praticiens et des gens du monde, Paris 1844.
- UNESCO, La conservation et la restauration des monuments et des bâtiments historiques, Paris 1973.
- H. Vincenot, La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIXème siècle, Paris 1975.
- R. Williams, The Country and the City, Londres 1977.

IV: Documents d'archives:

- Archives de la gare du Nord (ex Compagnie du Nord)
- Archives de la gare d'Austerlitz (ex Compagnie d'Orléans)
- Archives de la gare st Lazare (ex Compagnies de l'Ouest et de l'Etat).

Table des matières.

La démarche de la recherche . . . . .	3
De la gare au musée . . . . .	10
Un siècle d'exploitation ferroviaire . . . . .	28
Art nouveau, mouvement moderne, paléo-fonctionnalisme	57
Modestes propositions . . . . .	62
Éléments de bibliographie . . . . .	65.



