Héritages ferroviaires
et projets urbains

trains en ville

trains en ville

Héritages ferroviaires et projets urbains

Actes des journées d'étude organisées à Bordeaux Métropole,
les 16 et 17 octobre 2025

Sommaire

5 Avant-propos
Thomas Cazenave, président de Bordeaux Métropole, maire de Bordeaux

6 Introduction générale
Sylvain Schoonbaert

1 Rails, villes et territoires

15 Introduction
Simon du Moulin de Labarthète

18 Dix-sept quartiers de gare, supports de la transformation urbaine de Bordeaux Métropole
Caroline Beau, François Barbet

32 La construction de l'économie ferroviaire bordelaise de la Monarchie de Juillet au second conflit mondial
Christophe Bouneau

46 De la gare en plein champ à la gare en pleine ville
Cédric Lavigne

66 Madrid Sud - Atocha. Héritages ferroviaires et palimpseste urbain (XVIIIe-XXe siècles)
José Miguel Remolina Seivane

84 La France et le Maroc : un patrimoine ferroviaire partagé
Adil Boulghallat

2 Quartiers de gares

103 Introduction
Laurent Coudroy de Lille

108 Un quartier de gare peut en cacher un autre
Florian Grollimund

124 Le Village Noir de Thouars et la Cité du Cottage
Sébastien Maurin, Béatrice Gaillard

138 Le train a-t-il fait la banlieue de Paris ?
Olivier Berger

154 Penser la gare et son insertion urbaine dans une période de déclin des chemins de fer
Adrien Duval

3 Histoire et fonctions des gares

170 Introduction
Emmanuelle Bonneau

174 Patrimoine ferroviaire et projets urbains
Luis Santos y Ganges

190 Le patrimoine ferroviaire protégé au titre des monuments historiques en Nouvelle-Aquitaine
Christophe Bourel le Guilloux, Manuel Lalanne

208 Concevoir les gares en ville
Baptiste Drugmand

224 De la voie délaissée à la ruine-réseau
Christelle El Hage

4 Héritages ferroviaires et projets urbains

240 Introduction
Anne-Laure Moniot

244 La gare de Mostaganem, de la friche à la centralité ferroviaire
Sabiha Belguesmia, Dahbia Abbou

258 Les mutations d'un nœud de transport et ses effets sur la ville
Mennana Mansour

277 Enjeux et perspectives patrimoniales autour des mutations de la gare de Lyon-Guillotière
Stéphanie Michut

292 Le développement urbain de la ville à l'épreuve du ferroviaire
Laurent Viala, Régis Keerle

309 Postface : héritages urbains et projets ferroviaires
Arnaud Passalacqua

Avant-propos

Comme le démontre cet ouvrage, Bordeaux est une métropole dotée d'un patrimoine ferroviaire singulier. Et pas seulement Bordeaux, mais aussi toute la Gironde et la Nouvelle-Aquitaine. Le chemin de fer a été, et il est toujours, un formidable outil de développement et de désenclavement pour nos territoires. Et il peut l'être encore davantage à l'avenir.

Le Pacte Girondin, que je souhaite mettre en place, illustre la volonté renforcée de coopération et de synergie entre Bordeaux Métropole et les autres territoires girondins. Il doit permettre de dépasser l'échelle métropolitaine et de répartir les dynamiques économiques, les investissements et les politiques publiques (eau, mobilités, tourisme, développement économique, etc.) pour éviter les déséquilibres territoriaux et faire de la Métropole une « locomotive » utile à toute la Gironde.

Quoi de plus naturel alors que le développement des chemins de fer locaux entre dans cette nouvelle dynamique territoriale ? Le RER Métropolitain est un projet de transport structurant pour la métropole bordelaise et son aire d'influence. Il vise à améliorer la mobilité quotidienne des habitants en s'appuyant sur le réseau ferroviaire existant, avec un déploiement progressif et une approche pragmatique. Labellisé « SERM » (service express régional métropolitain) par l'État dès juin 2024, il marque une étape clé vers l'obtention du statut définitif, avec des travaux en cours pour moderniser les infrastructures (gares, voies) et améliorer la performance du service ferroviaire. Entre 2019 et 2026, plus de 257M€ ont été investis par les partenaires du RER Métropolitain avec notamment la modernisation de la gare d'Arcachon et l'adaptation des quais des haltes de Bassens, Saint-Sulpice-Izon, Vayres et Saint-Loubès pour déployer le SERM sur la ligne Bordeaux–Arcachon. Ces travaux visent à accroître le volume de trafic, à diamétraliser les services (sans correspondance à Bordeaux) et à améliorer l'accessibilité et le confort des voyageurs. Le RER Métropolitain s'inscrit aussi dans une logique d'aménagement du territoire, avec l'objectif de mieux connecter la métropole et les centralités girondines.

Décliné dans les grands projets d'aménagement métropolitains, le SERM se traduit par le programme des quartiers de gare qui vise à développer une offre urbaine adapté à la nouvelle offre de mobilité. Dix-sept quartiers de gare sont concernés sur la métropole. Certains sont déjà réalisés ou en cours d'aménagement, plusieurs sont à l'étude, mais tous feront l'objet dès 2026 de réflexions particulières et le cas échéant d'opérations ou d'actions adaptées.

L'origine des journées d'étude « villes et patrimoines 2025 », vient des réflexions en cours sur ce programme d'aménagement. Vous en trouverez ici les actes rassemblant dix-sept des contributions présentées à Bordeaux Métropole les 16 et 17 octobre 2025. Elles réunissent architectes, urbanistes, historiens, chercheurs débutants ou chevronnés, en France, mais aussi en Espagne, en Belgique et dans les pays du Maghreb et montrent la richesse des réflexions au cœur de notre politique d'aménagement par le rail.

Je vous souhaite une lecture stimulante et enrichissante.

THOMAS CAZENAVE
Président de Bordeaux Métropole
Maire de Bordeaux

Introduction générale

La Ville de Bordeaux dont le Port de la Lune est inscrit sur la Liste du patrimoine mondial depuis 2007[1], et Bordeaux Métropole organisent régulièrement, depuis plusieurs années déjà, en partenariat avec le milieu international, institutionnel, scientifique, technique, professionnel et associatif, des journées d'étude consacrées à la connaissance et à la préservation des patrimoines, dans leurs dimensions urbaines, urbanistiques et architecturales.

Après un cycle de trois journées d'étude consacrées en 2016-2018 à la gestion des sites du patrimoine mondial et aux valeurs de leur zone tampon ; en 2020 ont eu lieu malgré tout des journées organisées à propos des boulevards « d'ici et d'ailleurs ». 2022 a célébré les ponts et les villes[2], à l'occasion du bicentenaire du pont de pierre de Bordeaux. L'année suivante présenta l'opportunité de réfléchir aux patrimoines de l'université en ville et de l'opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Inno Campus (BIC)[3]. En 2024, le patrimoine sportif retint l'attention à l'occasion des Jeux olympiques et du centenaire du Parc Lescure de Bordeaux.

À chaque opportunité, Bordeaux Métropole, persuadée que les partages d'expérience sont riches d'enseignements, prend soin de réunir d'autres villes françaises et étrangères sur les thèmes de réflexion qu'elle propose. Elle prend soin également de croiser des regards interdisciplinaires, profanes et spécialisés, dans l'objectif de publications gratuites de grande qualité scientifique et graphique, accessibles à tous les publics[4].

« Trains en ville » : c'était le thème de l'année 2025. À l'heure où Bordeaux Métropole réfléchit à l'avenir du développement de son territoire (à l'horizon 2030 et plus) autour des axes de transports structurants de ces dernières années (50 000 logements au long des axes de tramway depuis les années 2000) ou à venir (nouvelles lignes de bus express, réseau de RER métropolitain en coopération avec les territoires voisins, six entrées métropolitaines à proximité de la rocade, réseaux de modes actifs (vélos et piétons)… il est pertinent d'apporter des connaissances et expériences sur les patrimoines ferroviaires et les projets urbains.

Si ces réflexions sont actuelles et prospectives, elles engagent aussi un regard rétrospectif, car même dans une ville née d'un port, l'urbanisation bordelaise s'est liée aux transports ferroviaires dès le XIX^e^ siècle, comme en témoigne la gare Saint-Jean et son quartier. Les opérations relatives aux gares et aux tramways des premiers temps, ou encore celles et ceux du XX^e^ siècle, ont-elles généré une urbanisation spécifique ? Des quartiers nouveaux, des couloirs d'urbanisation, des entrées de ville, de nouvelles centralités périphériques ? Ont-elles généré des usages nouveaux ? Quels impacts ont-elles eu sur leur environnement urbain et leur site naturel ?

En somme, un éclairage sur les héritages des transports passés et l'urbanisation qui leur est associée (ou pas) pourrait permettre de mieux envisager les mutations urbaines à venir que les transformations actuelles des mobilités et des infrastructures rendent nécessaires.

L'histoire des transports et des mobilités[5] est, à l'heure actuelle, un champ bien développé[6], peut-être n'en est-il pas ainsi en ce qui concerne ses liens avec l'histoire urbaine. *L'Histoire de la France urbaine* a bien acté dans les années 1980 l'importance du chemin de fer et le développement des transports en général, en lien avec les phénomènes d'urbanisation[7]. Les infrastructures de transport ont aussi déjà fait l'objet de nombreuses études en relation avec l'histoire urbaine[8]. Il s'agira ici de reconsidérer la place spécifique des transports urbains par rail dans une large perspective d'histoire urbaine et urbanistique. Le train, qui a connu une période de gloire de la Seconde Révolution industrielle jusqu'avant-guerre, a sans doute dû subir la concurrence de la route ensuite. Comment s'en est-il accommodé ? Est-il susceptible de retrouver un attrait dans les aménagements contemporains ? Ses connexions avec d'autres modes de transport ne doivent pas être évacuées, tout comme ne doivent pas l'être non plus ses relations avec le cœur, les périphéries et les entrées des villes.

Loin de se réduire à ses seules fonctions, le rail participe de la morphologie urbaine : des formes spatiales de la ville, mais aussi de ses espaces vécus[9]. Qui n'a pas le souvenir d'une arrivée en train à Venise, à Marseille à Londres ? Qui ne garde pour soi, au contraire, le souvenir d'une petite gare d'enfance en campagne, le cliquetis d'un tramway de bois dans une ville exotique, l'arrivée dans une station balnéaire[10] ?… Une véritable période d'engouement pour le rail s'est aussi ouverte à Bordeaux des années 1840 aux années 1940[11]. Ensuite, une période de réutilisation des emprises abandonnées a mobilisé d'autres mobilités (vélo, piéton…) ou d'autres usages (voies vertes) mais aussi certaines formes de rejet des lignes ferroviaires (effets de coupure, nuisances sonores…).

L'imaginaire ferroviaire a-t-il conservé sa puissance ? Comment la mobilité ferroviaire extra mais aussi intra-urbaine est-elle porteuse de valeurs quotidiennes mais aussi de défis urbanistiques, à l'heure où le nombre de déplacements urbains quotidiens explose, ce qui rend le citadin plus dépendant que jamais des transports urbains et inter urbains ?

L'historienne Isabelle Rabault-Mazières le précise dans le cas parisien, mais sans doute son étude vaut elle aussi pour de nombreuses autres villes :

> Pour le Parisien désireux de s'installer en banlieue, la qualité des transports en commun est aujourd'hui un critère décisif. Il suffit d'être tassé chaque matin parmi les voyageurs dans un train à destination de Paris, ou au cœur de la file désespérante des voitures sur les grands axes routiers pour se rendre compte que s'installer en banlieue n'est possible que si l'on peut commodément travailler ailleurs. Il n'en a pas toujours été ainsi. Longtemps lieu de travail et lieu de résidence se sont superposés, et les nouvelles opportunités offertes à partir des années 1840 par le développement des chemins de fer de banlieue furent loin d'être évidentes.[12]

Quelle place le chemin de fer, aujourd'hui et demain, peut-il occuper au regard de l'accès à l'emploi/la formation, aux loisirs ? Quelles temporalités d'usage du transport ferroviaire ? Quelles modalités d'usage au regard du développement des modes actifs (marche et vélo) dicté par la transition énergétique et la santé de nos concitoyens ?

En effet, l'extension du rayon domicile-travail conséquente à la mise en place des transports de banlieue offre des opportunités d'emplois plus importantes que celles précédant la mise en place de ces réseaux. Mais, elle a pour corollaire et inconvénient majeur une augmentation du temps de transport quotidien et une périurbanisation galopante : faut-il considérer ce temps comme perdu, pour l'individu, la famille, la société ? Quelles en sont les conséquences sur l'habitat et donc l'urbanisme associé[13] ?

Les incidences du rail sur l'urbanisation seront donc privilégiées ; l'étude des liens entre ses systèmes techniques, géographiques, historiques et urbanistiques est particulièrement

intéressante. En effet, les gares centrales des grandes agglomérations ne peuvent se comparer à celles de leurs périphéries, les « voies de ceinture » et leurs gares routières, voire les gares de ligne des communes rurales proches – parfois disparues – des banlieues, non plus. Les études portant sur les réflexions, les implantations, les déplacements de gares urbaines centrales et/ou périphériques étaient ainsi particulièrement attendues[14], en particulier celles qui s'intéressent à l'impact et l'intégration de ce mode de transport dans l'écosystème vivant dans sa globalité en faveur de sa résilience.

En effet, la très récente loi 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains instaure de véritables projets de transports collectifs multimodaux qui s'appuient sur un renforcement de la desserte ferroviaire[15] : qu'en sera-t-il de l'urbanisme associé et des liens entre les territoires ?

En prenant pour focale la période contemporaine (XIX^{e}-XXI^{e} siècles), l'appel à communications lancé au début de l'année 2025 par Bordeaux Métropole, était ouvert à toutes les aires géographiques, à condition qu'elles touchent à la ville. Les propositions formulées par des professionnels de la recherche, de l'histoire urbaine et de l'aménagement urbain étaient les bienvenues tout comme celles des jeunes chercheurs et chercheuses, praticiens et praticiennes[16], mais également des spécialistes de l'histoire du rail et des transports qui s'intéressent à l'aménagement urbain.

Vingt-quatre propositions ont été reçues à la suite de la publication de cet appel à communications ; dix-huit ont été sélectionnées pour les journées d'étude qui ont eu lieu les 16 et 17 octobre 2025 à Bordeaux. Parmi elles, dix-sept sont réunies ici. L'ordre des quatre sessions imaginées en octobre a été respecté et ajusté à la marge pour présenter ces actes.

Il s'agit tout d'abord d'envisager le rail à l'échelle macroscopique des territoires et les cinq premières contributions en donnent l'exemple pour plusieurs territoires. Dans l'agglomération bordelaise, Caroline Beau et François Barbet exposent, parmi les six grandes familles de projets métropolitains en cours, le programme dédié aux quartiers de gare qui s'appuie sur le déploiement du RER pour développer une nouvelle offre d'urbanité. La déclinaison d'un plan d'actions est en cours (2026), qui concerne treize quartiers de gare restant à inventer, auxquels s'ajoutent quatre projets déjà engagés ou réalisés. Christophe Bouneau retrace ensuite le *facies* si particulier de Bordeaux dont la suprématie du trafic portuaire fait longtemps obstacle au développement du chemin de fer. Cependant, la ville s'affirme progressivement comme une métropole ferroviaire à l'interconnexion de trois des sept grands réseaux nationaux. Cédric Lavigne revient sur la trajectoire complexe d'implantation des gares et des haltes – de banlieue – pour mener une étude systématique d'archéogéographie du réseau ferroviaire bordelais d'après quatorze cartes qui correspondent à sept temps forts du développement du rail dans l'agglomération, de 1848 à 2017. Qu'en conclure ? L'implantation des gares a longtemps été guidée par une logique topographique qui les a placées à l'écart des centres-bourgs et n'a donc pas significativement engendré une urbanisation spécifique. Tout au plus cette dernière est-elle arrivée *a posteriori*. Ajouté à cela, la déprise du réseau ferroviaire au profit de la route et de la rocade bordelaise, le réseau des gares actuelles, qu'elles soient encore en activité ou pas, constitue une opportunité de développement urbain certaine.

Nous quittons, avec ces trois premières contributions, le tropisme bordelais pour nous rendre en Espagne, à Madrid. José Miguel Remolina Seivane montre comment le quartier sud du centre historique de Madrid, Atocha, est fortement conditionné aujourd'hui par l'installation d'infrastructures ferroviaires, mais il est nécessaire de remonter aux embellissements du XVIII^{e} siècle – très inspirés de l'exemple français –, pour comprendre ce développement ultérieur. En effet, les promenades périurbaines créées sous Charles III, tout comme l'*ensanche* développé par la suite, ont profondément modifié l'armature urbaine du quartier, très complexe : trois modèles urbains se sont superposés qui mêlent les tracés des allées, des voies ferrées et la grille orthogonale rigide de l'extension urbaine de la capitale madrilène.

À Rabat, Adil Boulghallat nous conte une autre histoire inspirée du colonialisme ferroviaire. Sous le protectorat français, l'aménagement de la gare de Rabat-Ville est au centre d'un vaste projet de modernisation économique du Maroc tout entier. Ce patrimoine ferroviaire observé à l'aune des mutations urbaines du déploiement de la ligne à grande vitesse montre les tensions qui s'instaurent entre sa sauvegarde, conditionnée par une inscription sur la Liste du patrimoine mondial, d'une part, et sa modernisation, d'autre part.

En resserrant la focale, la deuxième partie de ce recueil envisage ce que sont les « quartiers de gare » et quatre études de cas en illustrent les points communs tout comme les divergences. Trois contributions s'attachent à des quartiers de gare de banlieue, créés *ex nihilo*. Florian Grollimund revient à Bordeaux et montre comment se structure un quartier ouvrier – Bourranville : sans doute l'une des premières cités jardins françaises – autour de la gare de Caudéran-Mérignac, installée en plein champs sur la petite ligne de ceinture, qui attire d'abord des industries avant d'être densifiée à rebours de son installation. Puis, à Thouars, Sébastien Maurin et Béatrice Gaillard explorent la naissance – et la dépendance au rail – du Village Noir et de ses habitations à bon marché. Il s'agit là, contrairement au cas précédent, d'une urbanisation spontanée autour de l'implantation de la gare des Hameaux, à un kilomètre au nord de la ville ancienne, sur la ligne de la Compagnie des chemins de fer de Vendée, reliant Les Sables-d'Olonne à Tours. La concurrence est rude et l'opposition tentante entre, d'une part, le quartier cheminot et celui du Cottage, favorisés par la loi Loucheur. Il en résulte un certain embourgeoisement dont la patrimonialisation de l'habitat domestique, tout comme celle des équipements publics (centre social, église, groupe scolaire) pose encore des questions de valeur d'usage. La banlieue « s'inverse », avec la contribution d'Olivier Berger, qui montre combien, lorsqu'il n'y a pas d'accès facile à une gare, à 17 km au sud de Paris, en Essonne, dans le quartier du Pileu, la construction d'un lotissement peut devenir chaotique. L'éloignement du train crée des tensions sociales et des revendications habitantes qui témoignent de la dépendance de la banlieue à l'égard des transports ferroviaires. Ce mode de vie « domicile-train-emploi » énonce le paradigme du train, ami des lotisseurs, qui a bien « fait la banlieue » en démocratisant l'accès à la propriété dont le patrimoine est, comme dans le cas précédent, fragile.

Adrien Duval explore pour finir la deuxième partie de ce recueil, un quartier de gare urbain et non plus périurbain, singulier et sans doute unique en France, celui de Maine-Montparnasse. Pensant la gare dans son insertion urbaine, à une période de déclin des chemins de fer, il souligne combien la concurrence aéroportuaire, et non plus seulement routière, doit être prise en compte pour comprendre les logiques de création et de modernisation de ce complexe parisien, des années 1950 à 1970. Il s'agit d'un moment d'acculturation à la valorisation foncière très dépendante de la création de l'aéroport d'Orly et de la création d'une pénétrante autoroutière jamais réalisée.

La troisième partie des contributions rassemblées ici se recentre sur la question patrimoniale et ses objets ferroviaires si singuliers, dont le symbole est la gare (de voyageurs), mais qui comportent en réalité une grande richesse typologique et technique. C'est bien ainsi que le conçoit Luis Santos y Ganges qui montre l'aporie de conserver certains vestiges

ferroviaires, singuliers ou ordinaires, sans en avoir pris en compte en amont le sens technique mais aussi immatériel. Si la considération pour ces patrimoines a bien le vent en poupe, elle s'effectue souvent au mépris d'un inventaire raisonné et d'une conservation inventive et respectueuse des ensembles que constituent les bâtiments et le réseau des voies ferrées. Il en résulte un risque de perdre l'authenticité et la lisibilité des vestiges conservés, quand heureusement de bonnes pratiques semblent voir le jour. Cette nécessité d'adapter les patrimoines ferroviaires à nos besoins contemporains est bien mise en évidence aussi, dans le cas de la région Nouvelle-Aquitaine, par Christophe Bourel le Guilloux et Manuel Lalanne, qui, après avoir dressé un bilan de la reconnaissance inégale et de la préservation de ce patrimoine depuis les années 1980, montrent comment l'adapter à des contextes urbains nouveaux en restaurant, en dialoguant et en trouvant des solutions astucieuses entre les acteurs des transports et ceux du patrimoine. Baptiste Drugmand n'insiste pas, pour sa part, sur la valeur patrimoniale des objets qu'il étudie. Au contraire, il dresse le bilan des bâtiments disparus ou encore existants sur le territoire de la région de Bruxelles, un ensemble typologique non exhaustif de 28 gares qui montre les tendances de leur architecture, résultant d'une « organisation administrative », entre variété et standardisation. Le secteur de la conception ferroviaire est ainsi décortiqué pour en comprendre l'hétérogénéité et, par conséquent, les logiques de gestion voire de conservation/transformation. Christelle El Hage interroge pour sa part, pour conclure cette partie, non pas les bâtiments, mais les lignes elles-mêmes et en particulier la Petite Ceinture de Paris, privée de sa fonction initiale de transport. Naviguant entre l'abandon et la réappropriation de cette infrastructure par des usages informels puis quasi-formels, depuis les années 2000 la mise en avant de la biodiversité l'emporte pour revaloriser et légitimer politiquement cette « ruine-réseau » ; c'est une manière de garder ouverte plusieurs trajectoires d'avenir pour cette infrastructure, sans vraiment en choisir une…

Les quatre dernières contributions réunies ici en viennent à des réflexions d'urbanisme plus poussées : comment faire projet avec les héritages ferroviaires ? L'Algérie et la Tunisie sont à l'honneur dans leurs rapports aux friches ou, au contraire, à l'activité de deux gares. L'une mineure, à Mostaganem, l'autre majeure, à Tunis. La complémentarité de ces deux articles fait écho à celui d'Adil Boulghallat présenté plus haut pour montrer les valeurs colonisatrices du chemin de fer. Sabiha Belguesmia et Dhabia Abbou montrent comment le chemin de fer a profondément contribué au développement urbain de l'Ouest algérien. La disparition progressive de la ligne Mohamadia-Mostaganem à partir des années 1970 a engendré une phase récente de requalification associée à la création d'un tramway, dans l'objectif d'une revitalisation économique et de mobilités plus durables. Mennana Mansour illustre pour sa part les mutations du nœud de transport que constitue la gare centrale de Tunis, en tant que monument bien sûr, mais aussi de lieu multimodal, voire multi nodal. Les « effets du nœud », analysés sous leurs dimensions du quartier de gare, de la nature des activités économiques et commerciales, de l'immobilier, de la mobilité et des flux, montrent combien le quartier de cette gare a été progressivement intégré au centre-ville sur lequel il exerce des effets majeurs.

Stéphanie Michut observe pour sa part les dynamiques de mutations autour de la gare oubliée de Lyon-Guillotière. D'une gare satellite dédiée au fret, l'aménagement de sa gare de trafic lui promet une période de gloire complètement effacée par celle de la gare de voyageurs Jean-Macé. Entre oubli et mémoire, l'absence de projet urbain autour de ce site reconnu seulement des spécialistes montre combien il risque de disparaître, ou bien de perdurer sous forme d'un vestige absurde (revoir la contribution de Luis Santos y Ganges).

Enfin, à Montpellier, Laurent Viala et Régis Keerle interrogent la façon dont la mise en place des SERM peut faire projet de territoire. Les « trajectoires » des sites étudiés reviennent à de multiples reprises dans l'ensemble des contributions réunies ici. Soit l'objet ferroviaire est mis à distance sans appel, soit il s'actualise pour devenir urbain. À l'heure de la grande vitesse, la valorisation foncière est forcée : sur la commune de Montpellier, le manque de considération de l'héritage ferroviaire risque, sans gouvernance partagée, de se réduire à une offre servicielle.

*

En somme, l'ensemble des dix-sept contributions réunies ici montre la richesse des réflexions en cours et à venir sur la prise en considération des patrimoines ferroviaires et leurs devenirs.

Que soient vivement remerciées ici toutes les personnes qui ont permis la réussite de ces quatrièmes journées d'étude « villes et patrimoines » organisées par Bordeaux Métropole, en 2025, ainsi que leur publication en 2026, en particulier les membres du comité scientifique qui ont accepté de rédiger les introductions et la postface de cette publication.

SYLVAIN SCHOONBAERT
Chef de projets, service de l'architecture et du patrimoine urbain en projet, direction de l'urbanisme, Bordeaux Métropole

1. [En ligne] https://whc.unesco.org/fr/list/1256
2. [En ligne] https://una-editions.fr/des-ponts-et-des-villes/
3. [En ligne] https://una-editions.fr/villes-et-universites/
4. Les trois ouvrages de la collection « villes et patrimoines » sont ainsi disponibles sur la carte des patrimoines de Bordeaux Métropole. [En ligne] Notre démarche | Lieux d'intérêt patrimoniaux
5. Voir en particulier les travaux de John Urry [En ligne] Le nouveau paradigme des mobilités - Mimi Sheller, John Urry, 2006
6. Voir par exemple la récente histoire des transports : Louis Baldasseroni, Étienne Faugier, Claire Pelgrims (dir.), *Histoire des transports et des mobilités en France, XIXe-XXIe siècle*, Paris, Armand Colin, collection U, 2022.
7. En particulier les tomes 4 et 5, Georges Duby (dir.), *Histoire de la France urbaine*, t. 4 : La ville de l'âge industriel Le cycle haussmannien, Paris, Seuil 1983 ; t. 5 : *La ville aujourd'hui Croissance urbaine et crise du citadin*, Paris, Seuil, 1985.
8. Voir le chapitre 8 dans l'ouvrage précédemment cité : Claire Pelgrims, « Infrastructures : urbanisme, réseaux et temporalités », p.147-161. Voir aussi Michèle Lambert-Bresson, Annie Térade (dir.), Paysages du mouvement - Architectures des villes et des territoires (XVIIIe-XXIe siècles), *Cahiers de l'IPRAUS*, éditions Recherches, 2006.
9. Voir par exemple la thèse récente de Pauline Detavernier, *Le marcheur de la gare. Généalogie des spatialités, conception des parcours, expression des cheminements piétons (1937-2030)*, thèse de doctorat en architecture sous la direction de direction de Dominique Rouillard, ENSA Paris-Malaquais, École doctorale VTT, 2022.
10. Christophe Bouneau, *La trajectoire saint-simonienne de la ligne Bordeaux-Arcachon depuis le milieu du XIXe siècle : le désir du rivage toujours renouvelé par le rail.* [En ligne] Vidéos du colloque «Au bout du rail… la plage ? L'aventure des antennes ferroviaires atlantiques, XIX-XXIe siècles»
11. *L'Histoire de Bordeaux* dirigée par Charles Higounet par exemple (Fédération historique du Sud-Ouest), fait la part belle aux développements des chemins de fer au XIXe siècle (Louis Desgraves & Georges Dupeux (dir.), 1969, p. 29 sq., 201 sq., 211 sq., 399 sq.), tandis que le volume consacré au XXe siècle (Joseph Lajugie (dir.), 1972) n'y consacre aucun paragraphe spécifique. Voir aussi : Archives de Bordeaux Métropole, *Bordeaux et la folie du chemin de fer 1838-1938*, catalogue d'exposition, Le Festin, 2017.
12. Isabelle Rabaut-Mazières, « Chemin de fer, croissance suburbaine et migration de travail : l'exemple parisien au XIXe siècle », *Histoire urbaine*, n° 11, décembre 2004, p. 9-30. [En ligne] https://shs.cairn.info/revue-histoire-urbaine-2004-3-page-9?lang=fr&tab=texte-integral
13. Voir notamment Annie Fourcaut, *La banlieue en morceaux. La crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres*, Grâne, Créaphis, 2000.
14. Voir par exemple, Érick Berger, « Arras : la gare au centre du développement urbain, 1846-2001 », *Histoire urbaine*, n° 11, décembre 2004, p. 31-54. [En ligne] Arras : la gare au centre du développement urbain, 1846-2001 | Cairn.info ; Sylvain Schoonbaert, « 1886 : une gare pour de bon », p. 173-176 dans Olivier Ratouis (dir.), *La construction d'une agglomération Bordeaux et ses banlieues*, Genève, Métispresses, 2013.
15. LOI n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains (1) - Légifrance
16. Voir par exemple la thèse de Christelle El Hage, doctorante IPRAUS, ENSA Paris-Belleville, sous la codirection de Cristiana Mazzoni et Christiane Sfeir, *Rails et trames urbaines. Le potentiel de la Petite Ceinture à Paris et du chemin de fer abandonné au Liban,* ainsi que sa contribution dans le présent volume.

Rails villes et territoires

SIMON DU MOULIN DE LABARTHÈTE
Directeur général de l'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine (a'urba)

Penser le rail pour penser les territoires : quelques enseignements pour l'action publique

Les contributions réunies dans ce premier chapitre offrent un éclairage particulièrement stimulant sur les relations entre le chemin de fer et la fabrique urbaine. Qu'elles portent sur Madrid, Rabat, Bordeaux ou sur les projets contemporains de quartiers de gare, elles rappellent toutes que le rail n'est jamais une simple infrastructure de transport. Le chemin de fer transforme durablement les paysages, accompagne les dynamiques économiques, structure les formes urbaines et nourrit les représentations que chaque époque se fait de la ville et de son avenir.

Pour les urbanistes et les aménageurs, l'intérêt de ces travaux dépasse largement la connaissance historique. Ils invitent à replacer les projets contemporains dans une histoire longue, sans pour autant y rechercher des modèles ou des recettes toutes faites. « L'incompréhension du présent naît fatalement de l'ignorance du passé », écrivait Marc Bloch. L'histoire nous permet de mieux comprendre comment les territoires se construisent, se transforment et se réinventent au fil des générations.

Une première leçon tient précisément à cette profondeur historique. Les différentes communications montrent que chaque génération laisse son empreinte sur la ville. Les infrastructures ferroviaires ne sont jamais des objets figés : elles sont déplacées, agrandies, transformées, parfois abandonnées puis réinvesties. Les quartiers de gare de Bordeaux, les évolutions successives d'Atocha à Madrid ou encore les transformations de la gare

de Rabat illustrent cette succession de transformations qui compose progressivement les paysages urbains. La ville apparaît ainsi comme une construction continue, où chaque époque écrit une nouvelle page sans jamais effacer totalement les précédentes.

Mais chaque génération ne transforme pas seulement les formes urbaines ; elle leur associe également de nouvelles significations. Le chemin de fer a successivement incarné la révolution industrielle, le progrès technique, la puissance économique, puis, à certaines périodes, les nuisances urbaines ou les coupures territoriales. Aujourd'hui, il est redevenu l'un des symboles de la transition écologique, de la décarbonation des mobilités et d'une nouvelle manière d'habiter les territoires. Les infrastructures demeurent souvent les mêmes ; ce sont les regards que nous portons sur elles qui évoluent.

Cette évolution des représentations invite à un exercice de recul. Les chercheurs analysent aujourd'hui les choix opérés par les générations précédentes. Ils mettent en lumière les ambitions, les contraintes et les imaginaires qui ont accompagné la construction des réseaux ferroviaires. Cette lecture historique conduit naturellement à retourner la question vers notre propre époque : quel regard les chercheurs, les urbanistes ou les citoyens porteront-ils, dans cinquante ou cent ans, sur les projets que nous conduisons aujourd'hui ? Comment interpréteront-ils le développement des Services express régionaux métropolitains, la transformation des quartiers de gare ou les politiques de sobriété foncière ? Les décisions prises aujourd'hui constitueront à leur tour les héritages que les générations futures chercheront à comprendre.

Cette profondeur historique met également en évidence une évolution plus discrète mais tout aussi décisive : celle de l'échelle à laquelle se pensent les projets ferroviaires. Les contributions réunies dans cet ouvrage montrent principalement comment le rail a participé à la construction des villes. Les enjeux contemporains invitent désormais à élargir le regard. Avec le développement des Services express régionaux métropolitains, le ferroviaire ne structure plus seulement des quartiers ou des agglomérations ; il contribue à organiser des bassins de vie entiers. Les mobilités quotidiennes dépassent largement les limites administratives des villes et des métropoles. Elles dessinent des territoires fonctionnels où se combinent logement, emploi, enseignement, services et loisirs.

Ce changement d'échelle invite également à interroger les modèles territoriaux hérités. Le développement des réseaux ferroviaires a longtemps accompagné une organisation largement radioconcentrique des territoires, tournée vers les grands centres urbains. Les enjeux contemporains ouvrent la voie à une réflexion plus large : comment le ferroviaire peut-il également contribuer à mieux relier les villes entre elles, à renforcer les polarités secondaires et à construire des territoires plus équilibrés, où les mobilités réduisent les écarts entre centres et périphéries plutôt qu'elles ne les accentuent ? Les Services express régionaux métropolitains offrent, à cet égard, une occasion de repenser les complémentarités territoriales bien au-delà de la seule desserte des métropoles.

Les chercheurs éclairent les héritages du passé. Les urbanistes et les aménageurs contribuent à construire ceux de demain. Espérons qu'il y aura encore, dans un siècle, suffisamment de forces de recherche pour porter sur les aménagements de notre époque un regard aussi exigeant, curieux et distancié que celui dont bénéficient aujourd'hui les héritages ferroviaires. C'est sans doute à cette condition que le dialogue entre recherche et action continuera d'éclairer les politiques publiques et de nourrir une vision renouvelée des territoires.

Dix-sept quartiers de gare, supports de la transformation urbaine de Bordeaux Métropole

Un nouveau cycle d'aménagement pour le territoire métropolitain bordelais

CAROLINE BEAU
Responsable projet urbain, service du projet urbain, direction de l'urbanisme, Bordeaux Métropole

FRANÇOIS BARBET
Responsable de projet, La Fab

Face aux évolutions climatiques et sociétales, et dans la perspective du Zéro Artificialisation Nette (ZAN), Bordeaux Métropole a initié en 2023 la démarche « Métropole à vivre » pour imaginer la métropole de demain et repenser le territoire. Cette réflexion collective a ouvert un nouveau cycle d'aménagement.

Elle a donné lieu dans un premier temps à la création en 2024 d'un incubateur des futures opérations d'aménagement dont l'ambition est d'identifier les gisements fonciers métropolitains, dimensionner et qualifier les secteurs pour accueillir les quartiers d'habitat et d'emploi de demain, puis définir la maîtrise d'ouvrage la plus adaptée au développement opérationnel de ces secteurs. Cet incubateur a permis de dégager six grandes familles de projets qui constituent la trame d'un nouveau projet urbain métropolitain qui contribue à rééquilibrer le développement de la métropole en tenant compte de sa géographie et de ses vulnérabilités, préservant ses ressources, conservant sa fonction d'accueil et répondant aux besoins de la population.

Depuis 2025, chaque famille de projets fait désormais l'objet d'un programme dédié dont la déclinaison en cours donne lieu à des réflexions et des actions nouvelles sur le territoire métropolitain :

- Les grands territoires de nature visent à maintenir la richesse écologique, révéler les aménités environnementales, limiter la pression foncière et protéger contre les risques naturels ;
- La métropole amplifiée réinterroge les manières d'habiter à travers l'expérimentation de nouvelles formes urbaines, la surélévation et l'intensification des usages du bâti existant ;

- Les portes métropolitaines, situées aux principales entrées routières de l'agglomération bordelaise, dont le modèle urbain, économique et commercial en perte de vitesse, offre de nouvelles perspectives de développement pour la ville de demain ;
- Les centralités visent à conforter le rôle d'animation et de structuration urbaine des centres-villes et centres-bourgs au sein des communes ;
- Les corridors express accompagnent la densification au plus près des sept nouvelles lignes de bus express, dans un souci d'anticipation et d'intégration urbaine ;
- Les quartiers de gare s'appuient sur le renforcement de l'offre ferroviaire lié au RER métropolitain pour développer une nouvelle offre urbaine (fig. 1).

LE RER MÉTROPOLITAIN, CATALYSEUR DE LA COHÉSION TERRITORIALE ET LEVIER DE DÉVELOPPEMENT

Lancé en 2018, le RER Métropolitain (littéralement Réseau Express Régional Métropolitain) est le premier projet labellisé SERM par le ministère des Transports suite à la loi du 27 décembre 2023 qui a officialisé la création du statut des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), avec comme perspective de repenser l'ensemble des mobilités à l'échelle d'un territoire élargi en s'appuyant sur l'amélioration et l'optimisation de l'offre ferroviaire et le développement des autres modes de transport en complémentarité. L'objectif est ainsi de garantir une mobilité du quotidien performante avec une offre fiable, décarbonée et abordable dans un cadre d'équité territoriale.

Le RER Métropolitain est porté par Bordeaux Métropole, le Département de la Gironde, la Région Nouvelle-Aquitaine et l'État. Il déploie un faisceau de solutions de déplacement améliorées depuis, par et vers Bordeaux Métropole afin de faciliter les déplacements quotidiens dans la métropole bordelaise et au-delà, de décarboner les déplacements en offrant des solutions alternatives à la voiture individuelle qui soient attractives en matière de prix et de temps de parcours et de réduire la congestion du trafic automobile pour, à l'heure du changement climatique, baisser les émissions de gaz à effet de serre.

En pratique, il prévoit :

- L'amélioration de la desserte en train avec, à terme, une fréquence des trains à la demi-heure, une amplitude horaire élargie, des liaisons interurbaines directes, sans changement en gare de Bordeaux pour deux des trois lignes,

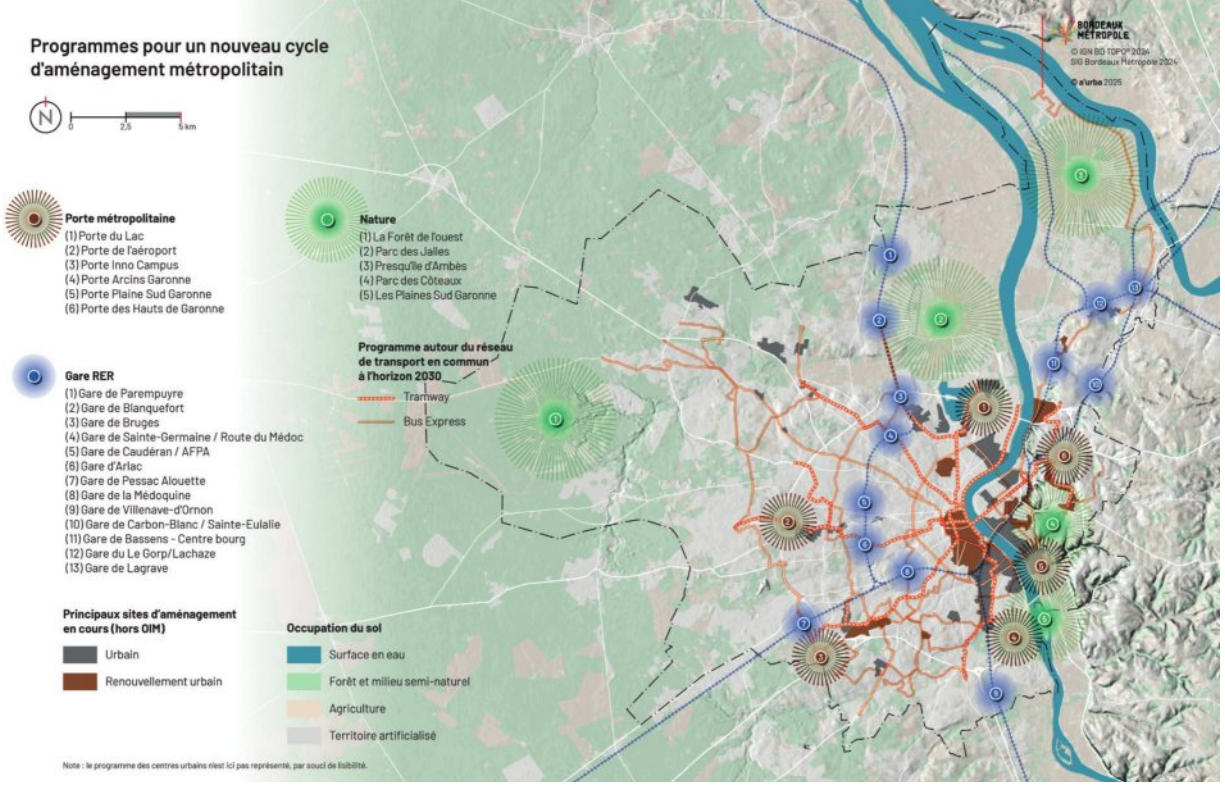


FIG. 1 — Carte des programmes pour un nouveau cycle d'aménagement métropolitain », a'urba

- La création de nouvelles lignes de cars express, pour relier à la métropole des communes extra-métropolitaines non desservies par le train,
- L'ouverture de deux nouvelles gares, au Bouscat Sainte-Germaine et à Talence Médoquine,
- Des voyages interurbains plus rapides et fréquents, sans changement de train en gare de Bordeaux,
- La mise en place d'un titre de transport « TBM + TER »,
- La mise en place progressive de nouveaux services et une démarche volontariste et partenariale garantissant le respect des délais et la qualité des services (fig. 2).

Rapprocher les territoires et les métropolitains

Par ce changement d'échelle des mobilités, la façon d'habiter et de vivre les territoires à travers l'accès au logement, à l'emploi, aux services et aux grands espaces de nature peut être repensée. Le RER Métropolitain ouvre ainsi la voie à de nouveaux possibles au sein des territoires mais aussi en matière de coopération et d'équilibre entre les territoires voisins par une articulation et une complémentarité des échelles. En tissant des liens de solidarité et de cohésion sociale, il est de nature à lier les destins des territoires girondins et métropolitain. Il participe, par le rapprochement de l'offre de transport et l'offre urbaine, à la réponse aux défis des transitions sociétales, environnementales

et climatiques.

Dans ce contexte et dans la perspective du ZAN, chaque gare ou halte ferroviaire présente un intérêt majeur. Lieux d'ancrage et d'ouverture sur le grand territoire, toutes sont potentiellement de nouveaux lieux de vie, de nouvelles polarités urbaines aptes à rééquilibrer le développement du territoire, en tenant compte de la géographie, des fragilités et des atouts de chaque secteur, et de la nécessité de préserver les ressources.



FIG. 2 — Carte générale des lignes du RER métropolitain, a'urba

Avec à terme trois lignes ferroviaires, dix-sept gares sur le territoire métropolitain et une fréquence de passage d'un train toutes les demi-heures dans chaque sens, de 6 h à 22 h, avec une moyenne de 64 trains par jour par ligne, ce réseau de mobilité structurant pleinement opérationnel d'ici 2030 s'impose comme un levier majeur du développement urbain pour la métropole.

D'autant que les investissements particulièrement importants opérés par la métropole pour le projet de RER – 130 millions d'euros pour l'infrastructure, 45 millions d'euros pour le matériel roulant et 10 à 15 millions d'euros/an en exploitation – confortent la stratégie de développement urbain de la métropole orientée vers les transports en commun et obligent à saisir l'opportunité d'une évolution des secteurs de gare élargis à leur environnement proche, de conforter leur intensité urbaine en s'appuyant sur les nouveaux flux de mobilité et, d'y renforcer les fonctions résidentielles et économiques.

En ce sens, le développement d'une nouvelle offre urbaine autour des gares marque la cohérence des politiques métropolitaines et s'impose comme un sujet urbain particulièrement stratégique pour la métropole de Bordeaux.

LE PROGRAMME MÉTROPOLITAIN DES QUARTIERS DE GARE

Le programme des quartiers de gare résulte ainsi directement du renforcement de l'offre ferroviaire au sein de la métropole, issu du projet de RER métropolitain. Lancé en mars 2025, il vise à imaginer de futures opérations d'aménagement autour des gares de la métropole, en tenant compte des capacités d'accueil des territoires et des spécificités locales. Les effets attendus de ces futures opérations d'aménagement pour les vingt prochaines années doivent ainsi permettre de rééquilibrer le tissu urbain métropolitain et de conserver la fonction d'accueil de nouveaux habitants au plus près des transports et des services dans une logique de mixité sociale réaffirmée et d'équilibre territorial.

L'intensification urbaine autour des gares devra se traduire par une mixité de fonctions urbaines à distance de marche, associé à un maillage d'espaces publics de qualité et dimensionné à la fois pour les mobilités piétonnes, cyclables et automobiles, mais aussi pour l'animation globale du quartier (commerces, services et équipements). Des invariants issus des politiques métropolitaines formeront également le socle du programme, comme la sobriété foncière, la mixité programmatique, les fonctionnalités essentielles d'hospitalité, d'îlot de fraîcheur, de services, d'accessibilité et de repère spatial, de lien à la ville, d'intermodalité, etc. Ces nouveaux quartiers seront ainsi conçus, aussi bien comme des lieux de vie que des lieux de travail.

Quatre projets déjà réalisés ou engagés

À ce jour, dix-sept gares sont présentes sur le territoire métropolitain. Parmi elles, quatre font déjà l'objet de projets d'intensification urbaine, en partie réalisés.

La gare Bordeaux Saint-Jean tout d'abord, reste singulière par son rôle au cœur de la métropole et par le projet de développement majeur qui la concerne. En effet, elle fait l'objet depuis 2009 d'une opération d'intérêt national (OIN), Bordeaux Euratlantique, la plus vaste opération d'aménagement urbain en France portée par un établissement public d'aménagement (EPA) dédié. Elle couvre 738 hectares sur trois communes et prévoit l'accueil de 50 000 habitants et 30 000 emplois nouveaux, soit la création de 25 000 logements, 600 000 m² de bureaux, 50 000 m² de locaux d'activité, 50 000 m² d'hébergements hôteliers, 55 000 m² de commerces et plus de 60 ha d'espaces publics végétalisés et de pleine terre.

Le quartier de la gare de Bègles est également à l'étude par l'EPA Bordeaux Euratlantique, dans le cadre de son territoire Bègles Faisceau. La création de près de 1000 logements nouveaux y est aujourd'hui à l'étude.

Par ailleurs, les quartiers des gares de Pessac-centre et de Cenon Pont-Rouge ont déjà fait l'objet d'aménagements importants à travers deux ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) métropolitaines dont les livraisons se sont échelonnées entre 2010 et 2020. La ZAC de Pessac-centre a été créée en 2003 sur une dizaine d'hectares autour du centre-ville et a permis la création de près de 320 logements nouveaux et 3000 m² de surface de plancher (SDP) dédiée aux commerces et bureaux, la restructuration d'équipements publics majeurs (agrandissement du cinéma, groupe scolaire de dix-sept classes, crèche, lycée et gymnase). L'arrivée du tramway en 2007 est venue renforcer l'offre urbaine aux abords de la gare. De la même façon, la gare de Cenon Pont-Rouge, deuxième gare de la Gironde, site stratégique de connexion entre transports ferroviaires régionaux et transports urbains, a fait l'objet dès 2006 d'une ZAC sur 11 hectares, concédée en 2008 à Aquitanis. Le programme de construction, échelonné de 2012 à 2019, a conduit à la création de près de 700 logements, 3000 m² de SDP de commerces et services et 4500 m² de SDP de bureaux. Ce projet a permis de conforter la centralité du Bas-Cenon, en s'appuyant sur des équipements publics et une animation commerciale existants, affirmant ainsi l'identité du quartier (fig. 3).



FIG. 3 — Gare Cenon Pont-Rouge, à Cenon.
Cliché A Sibelait – Bordeaux Métropole (2022)

Treize quartiers de gare restant à inventer

Il reste donc aujourd'hui treize quartiers à inventer autour des treize gares restantes qui se situent sur les trois lignes du RER métropolitain :

- les gares d'Ambarès-la-Gorp, Bassens et Pessac-Alouette sur la ligne 41 reliant « Arcachon-Libourne » ;
- les gares de Parempuyre, Blanquefort (fig. 7), Bruges (fig. 9), Le Bouscat Sainte-Germaine, Caudéran (fig. 8), Mérignac-Arlac sur la ligne 42 dite « du Médoc » ;
- la gare de Talence-Médoquine au croisement des lignes 41 et 42 ;
- les gares de Ambarès-la-Grave, Sainte-Eulalie / Carbon-Blanc et de Villenave-d'Ornon sur la ligne 43 « Saint-Mariens-Langon ».

Les réflexions s'engagent aujourd'hui dans le cadre du programme métropolitain, en articulation étroite avec les démarches de projet existantes sur Talence-Médoquine et Pessac-Alouette dans le cadre de l'opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Inno Campus (OIM BIC) (fig. 4).

LA FABRIQUE DE BORDEAUX MÉTROPOLE (LA FAB) COMME PARTENAIRE DE PREMIER PLAN

La Fab, société publique locale créée par Bordeaux Métropole, est, depuis sa création en 2012, le partenaire majeur de la collectivité pour mener les programmes de logements autour des axes de transports collectifs. À ce titre, dans la continuité de ses réalisations dans le cadre des programmes « Habiter, s'épanouir – 50 000 logements accessibles par nature », et « Entreprendre, travailler dans la métropole », sa mission a été élargie dès 2025 aux treize quartiers de gare qui composent le programme métropolitain, et déclinée en deux temps.

Un programme en deux temps

Un premier temps de réflexion s'est engagé en mars 2025 à l'échelle de la métropole visant à qualifier la notion de quartier de gare et à construire la stratégie d'intervention à l'échelle métropolitaine avec une ambition d'intensification urbaine affirmée autorisant une véritable contribution en volume de production aux obligations métropolitaines en matière de logements et de réponse aux orientations de la feuille de route économique. Cette première étape a pour but de préciser les enjeux et le niveau d'ambition sur les treize quartiers de gare identifiés au regard des situations urbaines et des potentialités offertes et d'aboutir à un plan d'action échelonné dans le temps.

Un deuxième temps d'étude et de mise en œuvre opérationnelle des projets de gares, en lien avec les réflexions déjà en cours, sera engagé dès 2027, à l'issue de la validation du plan d'action. Dans ce cadre, les projets de gares métropolitains devraient être confiés à La Fab qui explorera des montages souples et ouverts permettant d'agréger des nouvelles composantes au fur et à mesure de l'avancée des projets, d'engager des actions à court terme comme à plus long terme, et définira une programmation adaptée à chaque site. Comme pour tous les secteurs de l'incubateur des futures opérations d'aménagement, il s'agira de cibler les fonciers à maîtriser par la puissance publique ou les opérateurs, proposer l'adaptation des règlements d'urbanisme, élaborer les études nécessaires définissant la vocation programmatique et favorisant notamment la mixité des usages (habitat, économique, collectif…) et proposer les outils de maîtrise foncière et les outils opérationnels appropriés (périmètres de prise en considération, ZAD, déclaration d'utilité publique, etc.).

Document de travail

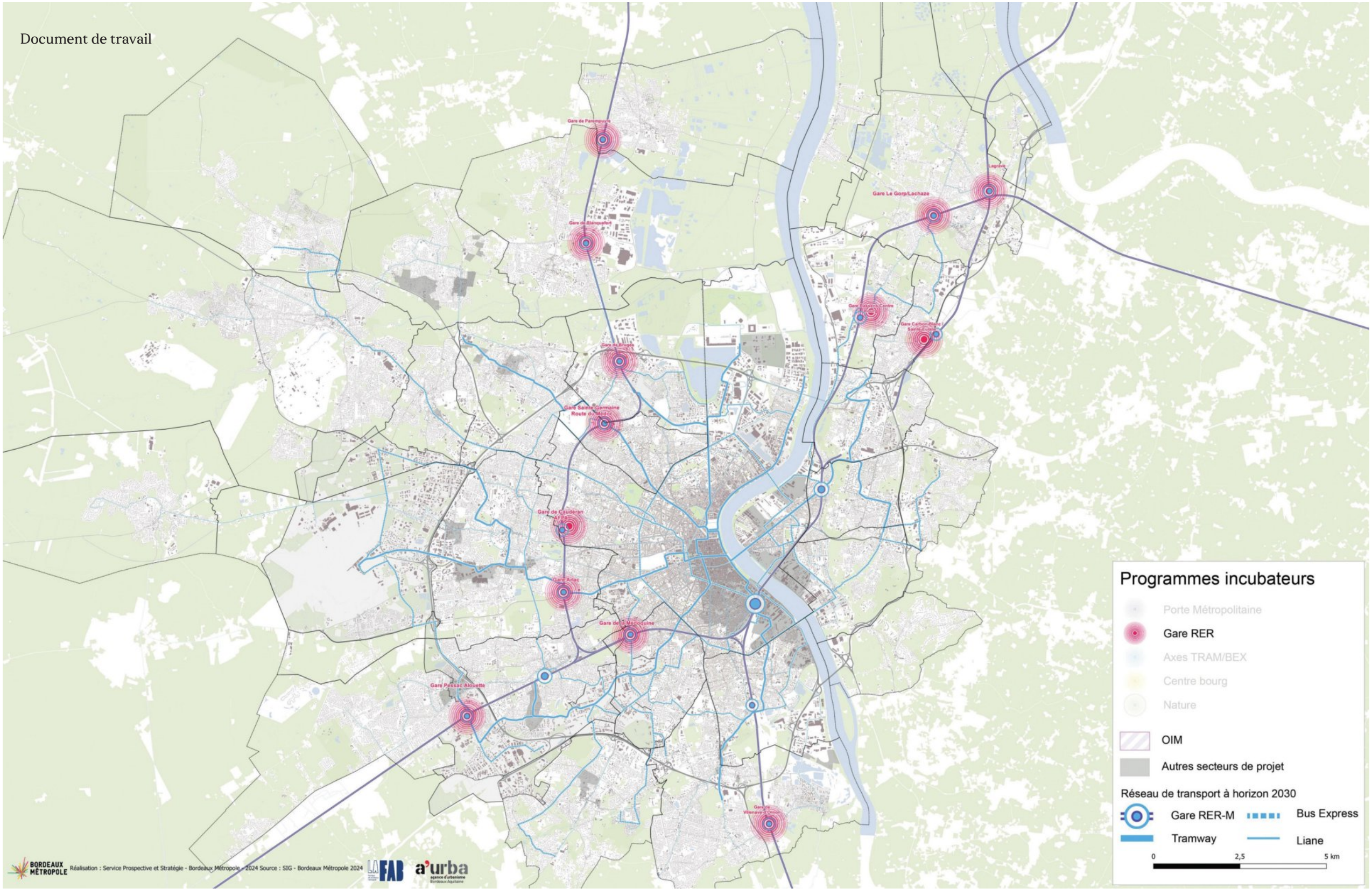


FIG. 4 — Carte des 13 gares du programme Quartiers de gare.
Bordeaux Métropole 2025, La Fab, a'urba

Qualifier la notion de quartier de gare

Tout d'abord, la notion de quartier de gare dépasse largement l'aire proche de la gare et concerne de fait de nombreux acteurs. Il y a tout d'abord l'échelle de l'objet gare lui-même, propriété de la SCNF, souvent désaffecté et dédié à d'autres usages comme du logement ou des locaux associatifs, voire inexistant pour plus de la moitié des gares métropolitaines. Puis, il y a les espaces publics autour de la gare qui concentrent les fonctions d'accessibilité au service de la gare. Il s'agit généralement d'un parvis et d'une aire de stationnement et, dans le meilleur des cas, d'un véritable pôle d'échange multimodal (PEM) où sont présents tous les acteurs de la mobilité. Sur les dix-sept gares, treize PEM ont déjà été réalisés et quatre sont encore en projet. Et enfin, il y a le quartier de gare en lui-même dont le périmètre reste à définir.



FIG. 5 — Schéma de l'approche multiscalaire autour des gares.
Bordeaux Métropole

En France, les démarches des acteurs de la mobilité ainsi que des collectivités territoriales autour des gares ont proposé différents périmètres d'intervention :

- 300 m autour des gares du Grand Paris Express pour l'aménagement des pôles d'échanges (parvis, continuités, stationnements vélos) ;
- 500 m pour le disque de valorisation des axes de transport collectif (DIVAT) de la Métropole Européenne de Lille
- 1000 m de densification autour des gares franciliennes ; du schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF).
- Dans la démarche engagée par Bordeaux Métropole, le choix s'est porté de considérer un périmètre à distance de marche, donc lié à l'accessibilité à la gare. Il est ainsi calé sur une isochrone de 10 mn à pied, qui correspond plus ou moins à 800 m de distance de la gare et implique de fait une pluralité d'acteurs, concernés aussi bien par les mécanismes de financement que par les problématiques de mobilité et d'aménagement urbain.

À partir de cette isochrone, ont été dessinés :

- Des premiers périmètres d'intervention envisagés, plus ou moins ajustés en fonction des contextes, de l'intensité de la gare ou d'opportunités déjà identifiées ;
- Des périmètres resserrés d'intervention foncière qui font l'objet dès à présent d'une veille foncière et d'éventuelles préemptions et de la mise en place de Zone d'Aménagement Différée (ZAD).

Mais au-delà de ces premiers périmètres, reste à préciser les enjeux, déterminer les périmètres de projet pertinents et fixer le niveau d'intervention attendu, sachant que chaque quartier de gare s'inscrit dans un contexte urbain particulier et présente des potentialités qui lui sont propres.

Faire projet en s'appuyant sur la diversité des quartiers de gare

La disparité des contextes urbains des quartiers de gare et la somme des actions à engager nécessitent un premier temps de réflexion pour qualifier les projets et construire la stratégie d'intervention à l'échelle métropolitaine. Cette étape préalable consiste principalement à analyser l'opérationnalité de chaque quartier de gare à partir d'une lecture croisée, pour chaque secteur, du contexte urbain et des caractéristiques de mobilité, mais aussi des opportunités de projet au regard des ressources foncières potentielles et de la dynamique de projet existante ou à venir.

Plusieurs indicateurs permettent d'appréhender les caractéristiques des quartiers de gare :

- L'intensité de passage calculée à la fois sur l'évolution du nombre d'usagers et sur le nombre d'entrants et sortants journaliers du RER métropolitain ;
- Le degré de multimodalité du pôle d'échange : offre de tramway, de bus, de stationnement, d'abris vélos sécurisés, de free-floating, distance par rapport au réseau express vélo (ReVe), etc. ;
- Accessibilité de la gare : mono-orientée ou bidirectionnelle, proximité et liaison avec les autres services du pôle d'échange multimodal existants ;

- Densité et nombre d'habitants situés à moins d'un kilomètre de la gare ;
- Types d'habitats existants : individuels, intermédiaires, collectifs ;
- Niveau de mixité fonctionnelle du quartier : dominante résidentielle, présence de grands équipements, tissu d'activités économiques industrielles ou commerciales, espaces de nature ou espaces verts de proximité.

Parallèlement, une analyse cartographique a été lancée pour identifier les ressources foncières potentielles. Ainsi, au sein des premiers périmètres d'intervention envisagés, une analyse croisée de l'occupation des parcelles, de la structure juridique des propriétés, de l'âge des bâtiments, de la taille des unités foncières a permis de dégager une première sélection de potentiel foncier. Cette analyse a tenu compte à la fois de la maîtrise publique des fonciers, des éventuels ENAF (espaces naturels agricoles et forestiers) strictement préservés de l'urbanisation dans le cadre du ZAN, en compatibilité avec le nouveau schéma de cohérence territoriale (SCoT), et du repérage des dernières opérations immobilières en cours.

C'est à l'appui des situations urbaines et des potentialités identifiées que sera traduite l'ambition d'intensification urbaine à la fois en volume de production en matière de logements et en réponse aux orientations de la feuille de route économique. Chaque quartier de gare sera qualifié en termes d'enjeux, de périmètre, d'ambition et de temporalité, ce qui permettra de fixer les principes du développement des quartiers de gare et de partager une vision et un cadre programmatique communs (fig. 6).

Construire un plan d'actions pluriannuel des quartiers de gare

Un plan d'actions pluriannuel doit être décliné en 2026. Il permettra de préciser et phaser les études préalables ou pré-opérationnelles nécessaires, de cibler les fonciers à maîtriser par la puissance publique, de développer les outils de maîtrise foncière nécessaire, et de déployer les outils opérationnels appropriés (périmètres de prise en considération, déclaration d'utilité publique, etc.).

À l'échelle de la métropole, la diversité des sites implique d'explorer des montages souples et ouverts permettant d'agréger de nouvelles composantes au fur et à mesure de l'avancée des projets, d'engager des actions à court terme comme à plus long terme, et de définir une programmation adaptée à chaque site.

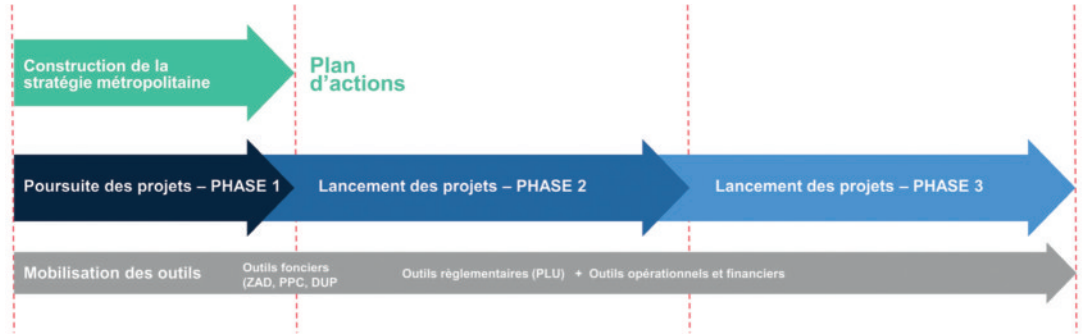


FIG. 6 — Les étapes du programme des quartiers de gare.
Bordeaux Métropole



FIG. 7 — Vue depuis la passerelle de la gare de Blanquefort, février 2025.
La Fab



FIG. 8 — Gare de Bordeaux Caudéran, 2025.
Cliché Caroline Beau – Bordeaux Métropole



FIG. 9 — Opération d'aménagement Bruges-Terrefort, au pied de la gare de Bruges et de la station du tramway C, février 2025.
La Fab

La construction de l'économie ferroviaire bordelaise de la Monarchie de Juillet au second conflit mondial

La trajectoire complexe des gares

CHRISTOPHE BOUNEAU
Professeur émérite d'histoire économique à l'Université Bordeaux Montaigne, Président du Comité d'histoire de l'électricité et de l'énergie de la Fondation groupe EDF

La capitale girondine s'est construite à partir de la Monarchie de Juillet comme un pôle ferroviaire interrégional et une plate-forme multimodale, combinant, sous de multiples tensions, les dynamiques portuaires, les révolutions industrielles et une logique métropolitaine. Conformément à la problématique de cette Session *Rails, villes et territoires*, dans la construction de l'agglomération bordelaise du milieu du XIX[e] siècle au milieu du XX[e], le rail, celui des grandes Compagnies[1], inscrit la ville non seulement dans son territoire girondin, la Gironde soulignons-le étant le plus grand département de l'Hexagone, mais aussi classiquement dans son territoire ferroviaire régional[2]. Celui-ci combine un *hinterland*, qui correspond plus à un Sud-Ouest économique qu'à l'Aquitaine ou même la Nouvelle-Aquitaine, et un *foreland* maritime, avec une forte connexion avec la vocation portuaire de Bordeaux et ses vicissitudes, même si son apogée ne correspond pas au « siècle d'or » du XVIII[e] siècle mais bien à la « Belle Époque » de 1895-1914, quand Bordeaux constituait une métropole industrielle internationale et cosmopolite, comme l'a montré le géographe Jean Dumas[3].

LA FORMATION D'UN PÔLE FERROVIAIRE INTERRÉGIONAL

Bordeaux et la dynamique ambivalente des réseaux de transport

Bordeaux s'est dotée progressivement d'un réseau hiérarchisé de transports, caractéristique de toute métropole régionale digne de ce nom et marqué à la fois par sa forme radioconcentrique et la nette dissymétrie entre rive gauche et rive droite.

La modernisation du port et de l'équipement de l'organisme urbain fut à l'ordre du jour dès le début du XIX[e] siècle[4] mais il ne s'imposa comme une nécessité vitale qu'avec

1. Voir François Caron, *Histoire des chemins de fer en France,* volume 1, 1740-1883, Paris, Fayard, 1997 et volume 2, 1883-1937, Paris, Fayard, 2005.
2. Voir Christophe Bouneau, *Entre David et Goliath. La dynamique des réseaux régionaux. Réseaux ferroviaires, réseaux électriques et régionalisation économique en France du milieu du XIX[e] siècle au milieu du XX[e] siècle,* Bordeaux, éditions de la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2008.
3. Voir Jean Dumas, *Les activités industrielles dans la Communauté urbaine de Bordeaux, Étude de géographie économique et sociopolitique,* Bordeaux, Bière, 1980, 2 volumes et *id.*, *Bordeaux, ville paradoxale, temps et espaces dans la construction imaginaire d'une métropole*, Pessac, Éditions de la MSHA, 2000.
4. Voir Sylvain Schoonbaert, « Voirie et circulation à Bordeaux au XIX[e] siècle », *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, 2005, p. 47-77 et *id.*, *La voirie bordelaise au XIX[e] siècle*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2007.
5. Voir Christophe Bouneau, « La trajectoire saint-simonienne de la ligne Bordeaux-Arcachon depuis le milieu du XIX[e] siècle : le désir du rivage toujours renouvelé par le rail », *Au bout du rail…la plage ? L'histoire des antennes ferroviaires atlantiques XIX[e]-XXI[e] siècles, Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, n°61, 2024, p. 98-115.

le développement de la navigation à vapeur et du chemin de fer. La Compagnie du Midi ne fut d'ailleurs autorisée qu'en 1863 à construire des voies ferrées de dégagement sur les quais, à cause des réticences, sinon de la résistance, à la fois de la Chambre de commerce et du Conseil municipal, qui s'érigeaient en défenseurs des métiers portuaires reposant sur la gestion de la rupture de charge.

La migration du port vers l'aval fut donc très lente et elle ne franchit une étape décisive qu'avec les aménagements réalisés par les Américains à Bassens en 1917-1918. Dans l'entre-deux-guerres Bassens fut alors dotée d'équipements complets et la transformation de la rade traditionnelle et limitée du port de la Lune en un organisme portuaire complexe s'étendant jusqu'à l'embouchure de la Gironde, bénéficiant d'un statut de Port Autonome à partir de 1924, connut enfin un début de réalisation.

L'attitude des Bordelais face à l'arrivée du chemin de fer et à la genèse des réseaux ferroviaires fut profondément ambivalente. Celles-ci perturbaient profondément l'équilibre d'une économie portuaire et commerciale fondée traditionnellement sur l'articulation avec l'arrière-pays et la réexpédition des produits coloniaux largement par voie de cabotage. Les Bordelais furent pourtant présents dans l'aventure capitaliste de la « révolution ferroviaire », à l'échelle locale et régionale, mais aussi à l'échelle nationale et internationale, grâce aux Pereire, en admettant qu'on puisse les considérer comme Bordelais, dans un débat historique complexe.

Avant même l'intervention des Pereire, Bordeaux fut bien à la pointe de la « folie du chemin de fer » ou « railway mania », identifiée par Stendhal lors de son *Voyage dans le Midi de la France* en mars 1838, grâce à la concession extrêmement précoce d'une voie ferrée de Bordeaux à La Teste dès juillet 1837. Son inauguration en juillet 1841 fit de Bordeaux-La Teste la quatrième ligne de chemin de fer ouverte aux voyageurs en France et la première de loin du grand Sud-Ouest[5]. Construite et exploitée par une société anonyme où dominaient les intérêts bordelais, elle divisait par cinq la durée d'un très pénible trajet « routier ». La promotion des bains de mer était loin d'être l'objectif essentiel de cette première compagnie ferroviaire : son projet reposait à la fois sur le développement du port de La Teste, en suscitant un flux de trafic de produits de la mer vers la métropole régionale, sur la mise en valeur forestière et agricole des landes girondines et sur la construction d'une liaison routière grâce à l'infrastructure de la voie ferrée. L'engouement balnéaire provoqué par la voie ferrée fut pourtant immédiat, mais le trafic global, en-dehors de la saison estivale, s'avéra rapidement insuffisant. Les troubles de 1848 aggravèrent la

situation financière de la Compagnie de Bordeaux à La Teste d'emblée compromise et sa mise sous séquestre fut prononcée en octobre 1848.

Outre la modeste Compagnie des chemins de fer du Médoc[6], trois grands réseaux ferroviaires ont joué un rôle déterminant dans la transformation de la « folie du chemin de fer » identifiée par Stendhal en 1838 en une révolution ferroviaire multiforme : le Paris-Orléans, le Midi et l'État.

Le Paris-Orléans (PO) représente le plus ancien des grands Réseaux français. Constitué dès août 1838, il servit encore plus que le Paris-Saint-Germain de modèle organisationnel et managérial à ses confrères qui se formèrent et se stabilisèrent durant les deux décennies suivantes. Il bénéficia d'importantes fusions en 1852 et joua un rôle majeur dans l'affaire célèbre du Grand Central.

La Compagnie du Midi fut la plate-forme d'action économique principale des Pereire, nés à Bordeaux. Créée en août 1852, son originalité venait d'abord de son absence d'accès direct à la capitale, seule parmi les grands réseaux, après son échec de prise du contrôle du Grand Central, dont elle n'obtint en définitive aucune dépouille, à cause de l'hostilité de ses deux grands concurrents le PO et le PLM. Son originalité venait aussi de la conjonction entre ses mains des deux grands types de réseaux de transport, puisque l'État lui imposa en même temps la double concession du Canal du Midi, œuvre de Riquet au XVII[e] siècle, et du Canal latéral à la Garonne (1838-1856).

Enfin le Réseau de l'État est né vingt ans après les grandes compagnies, constituées définitivement en 1856-1859. Par la loi du 18 mai 1878 il fut constitué par rachat et fusion de deux compagnies secondaires assez importantes, celle des Charentes et celle de la Vendée, et de huit autres d'une taille extrêmement réduite. Surtout par la loi du 13 juillet 1908 la Compagnie de l'Ouest, cinquante-quatre ans après sa création, fut intégrée au Réseau de l'État.

La desserte fragmentée de Bordeaux par les grandes compagnies ferroviaires : des enjeux entrepreneuriaux multiscalaires

Les Pereire, en obtenant par leur jeu efficace d'influences la concession à la fois du Bordeaux-Cette, première grande transversale française qui ne passait pas par la capitale, et du Bordeaux-Bayonne, et en reprenant la ligne pionnière du Bordeaux-La Teste, constituèrent en effet leur propre groupe autour de la Compagnie du Midi, créée donc en 1852. Bordeaux fut ainsi reliée à Paris dès 1852 (PO), à Bayonne en 1855 et à Toulouse en 1856. En 1875 la liaison avec Le Verdon fut ouverte

6. Voir Lucien Chanuc et Patrice Durbain, *Les trains du Médoc*, Breil-sur-Roya, Les Éditions du Cabri, 2005.

7. Voir Christophe Bouneau, « Bordeaux dans les espaces régionaux, nationaux et mondiaux », *in Histoire des Bordelais*, t.2, *Une modernité arrachée au passé (1815-2002)*, Bordeaux, Mollat-FHSO, 2002, p. 34-59.

par la Compagnie du Médoc, tandis que le nouveau réseau de l'État assurait la liaison avec Nantes.

Si les chemins de fer furent longtemps perçus comme des vecteurs de troubles économiques et sociaux, ce fut au nom d'une logique et d'un discours anticapitalistes très traditionnels. Pour combattre les visées « monopolistiques » dénoncées des Pereire, les notables girondins imposèrent la dispersion des gares dans l'agglomération, obstacle considérable pour une politique d'entente entre les différentes compagnies, dont les réseaux convergeaient vers Bordeaux. Cette politique locale, en pérennisant les ruptures de charge propres à alimenter le trafic portuaire et à assurer le maintien des métiers traditionnels du fleuve, avec en premier lieu ses gabarriers, ses débardeurs et ses charretiers, favorisait en fait la constitution d'un carrefour ferroviaire interrégional majeur, en jouant sur la gestion technique et commerciale de l'interconnexion et de l'intermodalité[7].

Les élites bordelaises craignaient de toute façon que les quartiers des gares, avec leurs ateliers et leurs dépôts, ne deviennent des espaces de concentration des classes laborieuses, classes dangereuses, et pour réduire ce péril ouvrier au cœur de la cité elles réussirent, comme d'ailleurs dans de nombreuses villes en Europe occidentale, à les rejeter à la périphérie de l'espace urbain. Cette stratégie combinée de dispersion et d'implantation périphérique, après d'interminables querelles classiques de tracé et de localisation, explique l'édification sur la rive droite à la fois en 1857 de la gare du Paris-Orléans et en 1878 de celle du réseau de l'État, tandis qu'à l'origine sur la rive gauche la ligne Toulouse-Cette aboutissait aux deux gares de Paludate pour les passagers (1855) et de Brienne pour les marchandises (1866). La ligne de Bayonne gardait à l'origine le terminus de Ségur du premier Bordeaux-La Teste et le réseau du Médoc inaugurait lui-même en 1868 la gare de Saint-Louis. L'établissement de connexions directes devint une nécessité absolue pour boucler le réseau à l'échelle locale, en achevant sa configuration et en permettant enfin une exploitation rationnelle des transports ferroviaires. En 1860 fut ainsi mise en service une passerelle métallique ferroviaire, construite entre les deux rives par le jeune ingénieur Gustave Eiffel. La Compagnie du Midi réunit en 1863 ses deux artères Bordeaux-Cette et Bordeaux-Bayonne et abandonna donc la gare de Ségur. Seule cependant la réalisation très tardive, achevée en plein premier conflit mondial en 1917, d'un chemin de fer de ceinture, permit la pleine interconnexion de l'espace ferroviaire bordelais, en assurant notamment le raccordement de la gare Saint-Louis, départ de l'artère du Médoc.

Bordeaux devint ainsi rapidement un nœud ferroviaire interrégional d'abord parce que sa situation géographique, qu'il ne faut jamais oublier dans une approche d'histoire globale, en particulier socio-politique, correspondait à un point naturel de rupture de charge avec le franchissement de la Garonne, à l'aval immédiat de l'estuaire de la Gironde. L'intégration du nœud ferroviaire dans le complexe portuaire et ses transformations fut dès le Second Empire une question cruciale. Malgré les résistances de certains métiers et de la Chambre de commerce il était en effet indispensable de multiplier les points de contact entre quai et voie ferrée. Sur les sept gares de la métropole girondine, six se sont dressées sur les bords mêmes de la Garonne. Outre les nombreuses artères de jonction entre celles-ci, chacune des rives a été dotée de faisceaux importants de voies longeant le fleuve et raccordées aux différentes lignes.

Sur la rive gauche les voies des quais s'étendaient des installations de Brienne jusqu'aux bassins à flot, tandis que sur la rive droite elles se développaient du pont métallique jusqu'au dernier poste d'accostage des appontements de Queyries[8]. Ces installations étaient divisées en deux zones bien distinctes, dont la séparation était marquée par l'axe du pont transbordeur. La première était desservie par une voie de circulation reliée en amont à la gare de Bordeaux-Passerelle et en aval à celle de Bordeaux-Bastide. Sur la seconde était tendu un réseau très complexe de voies, qui permettaient la desserte, le long des appontements de Queyries, de douze postes d'accostage de navires. Des artères longitudinales ont été aménagées spécialement pour recevoir, les unes, les wagons chargés amenés par le chemin de fer pour être livrés au public ; d'autres, les wagons chargés par le public et remis au chemin de fer ; d'autres, une réserve de wagons vides à fournir aux expéditeurs. L'ensemble du faisceau était relié aux différents chantiers de la gare de la Bastide et desservait de nombreux embranchements particuliers.

La question cruciale de l'implantation des gares dans la ville : des enjeux économiques et sociaux multiformes

La crispation de positions antagonistes se cristallisa sur la question de l'implantation des gares, qui perdura pendant un demi-siècle. Il s'agissait bien d'une question décisive aussi bien pour la conception d'un réseau local de voies de communications et la structuration de l'espace urbain, avec des conséquences majeures sur les choix urbanistiques, que pour l'intégration convenable dans le réseau national, avec le maintien d'un contrôle bordelais sur les ruptures de charge et l'orientation, voire la gestion, des flux de trafic[9]. La

8. Voir Florian Druon, *La contribution de la Compagnie de chemins de fer du Paris-Orléans au développement industriel de l'agglomération bordelaise*, mémoire de maîtrise d'histoire ss. dir. Ch. Bouneau, Université de Bordeaux 3, 2000.

9. Voir Christophe Bouneau, « Bordeaux dans les espaces régionaux, nationaux et mondiaux », in *Histoire des Bordelais*, *op. cit.*

10. Voir Marie-Noëlle Maynard, *Les gares de Bordeaux*, thèse de 3e cycle d'histoire de l'art, Université de Bordeaux 3, 1983 et François-Xavier Point, *La gare de Bordeaux-Saint-Jean : histoire d'une centenaire,* 1898-1998, Bordeaux, Éditions Sud-Ouest, 1998.

11. Arch. nat. 60 AQ, Compagnie du Paris-Orléans. Rapports annuels du Conseil d'administration.

concentration dans le périmètre urbain bordelais de pas moins de sept gares différentes (avec leurs annexes pour le traitement du fret et du triage des wagons de marchandises) s'expliquait certes par la situation de port de fond d'estuaire, mais surtout par la trajectoire du développement des grands réseaux de chemins de fer français sous le Second Empire et sous la IIIe République.

Sur la rive gauche, l'histoire de la gare de la Compagnie du Midi, qui n'était au demeurant que la principale des sept gares en exploitation dans la ville dans l'entre-deux-guerres, est significative. Édifiée sous le Second Empire dans le quartier de Paludate, elle garda une configuration provisoire pendant plus de trente ans jusqu'à l'inauguration définitive de la gare Saint-Jean en 1899-1902, au terme de travaux entrepris en 1888. Par son caractère monumental la « nouvelle » gare Saint-Jean consacrait l'union de la ville et du chemin de fer et elle incarnait la puissance tutélaire de la Compagnie du Midi[10]. Sa halle à ossature d'acier, qui couvrait les sept voies principales, était alors la plus grande de France et elle faisait figure de cathédrale monumentale pour la Compagnie du Midi, qui était le seul grand réseau à ne pas disposer d'un accès direct à Paris. Elle était dotée d'une annexe, la gare maritime de Brienne, construite sur des terre-pleins à l'extrémité amont du port. À l'opposé, à l'extrémité aval du port, la gare Saint-Louis était la tête de réseau de l'ancienne Compagnie du Médoc, absorbée en 1911 par le Midi. Associée à un important faisceau de triage, elle desservait les nombreuses installations établies autour des bassins à flot, ainsi que de multiples embranchements particuliers. À partir de la fin de la Grande Guerre, les gares Saint-Jean et Saint-Louis étaient reliées, comme nous l'avons vu, par un chemin de fer de ceinture et par une ligne de circulation établie sur les quais mêmes du port. Grâce à ces raccordements les trains en provenance ou à destination du môle du Verdon pouvaient arriver, dans les années 1930, à Bordeaux-Saint-Jean en évitant Bordeaux-Saint-Louis.

Sur la rive droite le Paris-Orléans disposait des deux gares complémentaires de Bordeaux-Bastide et de Bordeaux-Passerelle : cette dernière était ouverte uniquement au transport en petite vitesse et par wagons complets des marchandises, expédiées ou reçues par des établissements reliés par embranchements particuliers. La gare de La Bastide, «construite sans luxe inutile, mais avec le caractère monumental que comporte une tête de ligne aussi importante»[11], fut mise en service dès 1852. Pourtant l'extension rapidement nécessaire de ses installations se heurta à de multiples résistances locales. Malgré ces entraves et ces retards l'effort d'aménagement fut

considérable puisque durant l'entre-deux-guerres La Bastide desservait, en même temps qu'un nombre très important d'embranchements particuliers, la totalité des quais de la rive droite. Elle était reliée à la gare Saint-Jean par un raccordement spécifique qui rejoignait la grande voie Paris-Bordeaux à proximité immédiate de la gare de la Benauge, d'où bifurquait la ligne secondaire du PO menant à Eymet en Dordogne. Enfin la rive droite disposait d'une quatrième gare, celle du réseau de l'État, Bordeaux-Deschamps, achevée en 1896, qui assurait la liaison avec Saintes, Niort et Nantes et au-delà avec Paris-Montparnasse.

Dans l'étude de l'infrastructure ferroviaire bordelaise et de son complexe industriel et logistique, il ne faut pas oublier les installations de Bassens qui ont joué le rôle d'avant-port à partir de la Grande Guerre. Au total la très ancienne tradition maritime de la métropole girondine influa considérablement sur la structure et le développement du complexe ferroviaire bordelais. Il est ainsi bien difficile de distinguer dans un tel complexe les éléments relevant spécifiquement de l'économie portuaire, industrielle ou ferroviaire car la symbiose devint souvent une osmose des trois champs d'activités majeurs de l'agglomération bordelaise.

UN TRAFIC MARCHANDISES AU SERVICE DE L'AGGLOMÉRATION ET DE L'ÉCONOMIE DU SUD-OUEST ET UN TRAFIC VOYAGEUR DE NŒUD FERROVIAIRE RÉGIONAL

Un trafic marchandises polarisé par la porte océane

Le port resta de loin à la fois le principal fournisseur et le principal client pour les marchandises reçues, expédiées ou transitant par les gares de Bordeaux des trois grands Réseaux. Par ses flux d'importations et d'exportations il polarisait naturellement le trafic ferroviaire bordelais.

La prééminence du trafic des produits énergétiques devint très nette. Bordeaux était par excellence un port charbonnier depuis la fin du XIX[e] siècle, avec trois maximums en 1913 (1 787 000 t), 1918 (1 831 000 t) et 1928 (1 825 000 t)[12], et son aire de redistribution dépassait largement l'Aquitaine pour s'étendre à l'ensemble du Sud-Ouest et effleurer même la périphérie occidentale du Massif Central, en venant ainsi concurrencer les bassins locaux dont la production restait insuffisante. Largement derrière le charbon, les produits pétroliers progressèrent cependant assez sensiblement avec l'installation des premières raffineries dans l'estuaire de la Gironde. Les flux de produits industriels, en liaison étroite avec les marchés agricoles, étaient représentés d'abord par

12. Pierre Guillaume, «Bordeaux, port charbonnier», *L'Archéologie industrielle en France*, n°15, juin 1987, p. 63-68.

13. Gérard Canihac, « Le mouvement commercial du port de Bordeaux », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 1933, n° 4-3, p. 297-372.

14. Voir Lucien Chanuc et Patrice Durbain, *Les trains du Médoc, op. cit.*

les superphosphates qui par leur tonnage arrivaient au second rang derrière les combustibles minéraux. Les principales matières premières nécessaires à leur fabrication, phosphates naturels et pyrites, étaient reçues directement par voie de mer, les premiers venant surtout d'Afrique du Nord et les seconds d'Espagne. Les superphosphates, qui constituaient la principale production du complexe local d'industrie chimique implanté dans l'agglomération à la Belle Époque, bénéficiaient en tant qu'engrais de prix très réduits pour leur transport par chemin de fer.

Un autre type de produits associant directement agriculture tropicale et industries locales illustrait pleinement la double vocation de Bordeaux porte océane et pôle ferroviaire interrégional, jouant un rôle d'*emporium*, de redistribution dans un large *hinterland*. Il s'agit du trafic des huiles et tourteaux d'arachides : le port de la Lune recevait en effet du Sénégal et des colonies anglaises de l'Afrique occidentale d'importantes quantités de graines d'arachides qui alimentaient les nombreuses huileries de la région bordelaise.

Du marché régional de produits agricoles à la valorisation des produits alimentaires et alcools bordelais

Les produits agricoles occupaient une place importante dans les flux de trafic et au-delà des phénomènes classiques de complémentarité régionale liés aux spécialisations choisies, ils pouvaient correspondre à des transports à longue distance.

La vocation la plus traditionnelle de la Gironde, celle de région viticole, se reflétait naturellement dans un mouvement ferroviaire substantiel de 24 960 tonnes en 1932[13]. Il faut y ajouter les expéditions d'eaux-de-vie de Cognac et d'Armagnac, importantes sinon en tonnage du moins en valeur. Pourtant comme le montre le cas emblématique du Médoc, l'essentiel du transport des vins girondins resta fidèle à la voie fluviale, itinéraire naturel pour les propriétaires pour leurs tonneaux, en sachant qu'au XIX[e] siècle la commercialisation en bouteilles demeurait très minoritaire. De toute façon une grande partie des vins destinés à l'exportation ne transitait pas par Bordeaux, elle était embarquée directement à Pauillac. Pour capter une partie substantielle de ce flux la Compagnie des chemins de fer du Médoc, fondée en 1864 et absorbée en 1911 par la Compagnie du Midi, élabora un dispositif de tarifs réduits, en premier lieu pour les fûts vides[14]. Un mouvement relativement important de fûts vides exista ainsi entre les appontements de Trompeloup et la gare de Bordeaux-Saint-Louis, tête du réseau du Médoc.

Les céréales alimentaient quant à elles un double courant commercial ferroviaire. D'une part le trafic

d'importation des céréales par Bordeaux et son avant-port Bassens dépendait en grande partie des besoins du marché suisse. Mais Bordeaux desservait également de grandes minoteries qui demandaient à être alimentées en blé par les départements voisins, assez gros producteurs, de la Vendée, des Deux-Sèvres, de la Charente et de la Haute-Vienne. Les bois étaient également à l'origine d'un double flux. À l'importation la quasi-totalité des bois coloniaux et étrangers était destinée aux quatre départements de la Gironde, de la Dordogne, de la Haute-Vienne et du Tarn. À l'inverse Bordeaux était la plaque tournante ferroviaire et maritime d'un courant commercial classique depuis la fin du XIXe siècle, l'exportation vers la Grande-Bretagne de poteaux de mines en provenance des Landes.

En même temps l'agglomération bordelaise nécessitait par son importance un approvisionnement diversifié en denrées alimentaires. Les Compagnies du Paris-Orléans et du Midi, associées dans un éphémère PO-Midi de 1934 à 1937 avant la création de la SNCF, ont favorisé par des réductions tarifaires appropriées les expéditions de fruits et légumes en provenance des gares de la ligne Bordeaux-Montauban à destination des Halles centrales de la métropole girondine. Au-delà elles ont adapté cette politique d'incitation tarifaire aux exigences des transports de primeurs à grande distance au départ de Bordeaux vers la région parisienne et vers les marchés étrangers encore plus rémunérateurs de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne. Ces transports à grande distance recouvraient aussi d'importants flux de transit de fruits et légumes en provenance de la péninsule ibérique vers les marchés septentrionaux. Un dernier trafic de denrées alimentaires connut un essor spectaculaire durant l'entre-deux-guerres, il s'agissait de l'expédition de morues desséchées, correspondant alors à un puissant armement local.

Au total le trafic ferroviaire marchandises des gares de Bordeaux de la fin du XIXe siècle au second conflit mondial reflétait clairement les trois caractéristiques complémentaires de l'économie girondine : le maintien d'un lien commercial très fort avec à la fois la Grande-Bretagne et nos colonies africaines, la présence d'industries de transformation locales dominées par l'agro-alimentaire et le complexe chimique, et la prégnance d'un arrière-pays agricole très diversifié, de la viticulture aux primeurs de la moyenne vallée de la Garonne.

Le trafic voyageur diversifié d'une métropole régionale

Bordeaux, carrefour ferroviaire interrégional, disposant

15. Voir Hubert Bonin et Christophe Bouneau (dir), *Paris-Bordeaux en train. Les trois étapes de la modernité ferroviaire 1844-2016,* Lille, Presses Universitaires du Septentrion, 2016.

16. Maurice Pardé, « Les communications ferroviaires en Aquitaine », *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 1936, 7-2, p. 202-206. *Ibid. infra*.

de sept gares et tête de ligne de trois grands Réseaux, occupait le quatrième rang national par son trafic voyageur, devant Toulouse. Rien que pour le PO-Midi, en-dehors du trafic de transit très difficile à évaluer, 1 635 000 voyageurs descendirent à Bordeaux en 1934, tandis que 1 449 000 en partirent. Deux relations dominaient naturellement ce trafic voyageur, d'une part la liaison avec la capitale et son prolongement jusqu'à la côte basque et au-delà la péninsule ibérique, d'autre part la grande transversale Bordeaux-Toulouse-Sète, qui fut la raison d'être de la constitution du réseau du Midi sous le Second Empire par les frères Pereire.

Sur Paris-Bordeaux-Hendaye, les progrès furent très sensibles, avant même l'électrification de Tours-Bordeaux en 1938[15], qui permit une exploitation continue par traction électrique de Paris à la frontière espagnole. Ainsi en 1934 le Sud-Express unissait Paris à Bordeaux en 5 h 55 mn, soit une moyenne commerciale de 98,5 km/h, inégalée sur une telle distance dans le monde[16]. Sur des distances plus réduites concernant les grandes lignes, il se plaçait par sa vitesse commerciale au troisième rang européen derrière les trains de Berlin à Hambourg et le Cheltenham Flyer de Swindon à Londres. Sur Bordeaux-Hendaye, malgré un profil facile, les performances étaient un peu moins remarquables mais restaient néanmoins satisfaisantes avec des trajets de 2 h 30 mn pour le Sud-Express et de 2 h 41 mn pour le Pyrénées-Côte d'Argent.

En revanche les résultats de l'exploitation obtenus durant l'entre-deux-guerres sur la grande transversale Bordeaux-Montauban-Sète étaient particulièrement décevants. Au début du siècle cette artère était pourtant le fleuron de la Compagnie du Midi et elle lui apportait le trafic le plus important du réseau, en faisant jouer, beaucoup plus que le canal des Deux Mers en pleine léthargie, une complémentarité régionale poussée entre la porte océane, la vallée de la Garonne, la région toulousaine et la façade méditerranéenne. Le déclin fut ici spectaculaire puisque toujours en 1934 les meilleurs parcours, avec 7 h 16 mn, ont perdu pas moins de trente minutes sur ceux de 1914. Pour le meilleur horaire la vitesse commerciale ne s'élevait alors qu'à la valeur de 65 km/h, indigne d'une telle artère.

Maurice Pardé, responsable de l'importante chronique « Relations ferroviaires en Aquitaine » de la *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, donnait ainsi en 1936 son point de vue très critique sur l'exploitation de cette grande ligne :

> Bordeaux-Sète, si importante par ses prolongements sur Marseille et la Côte d'Azur, constitue la grande pitié des chemins de fer aquitains. Pour caractériser les allures misérables de ses trains, il

suffira d'indiquer qu'après les dernières (et combien maigres !) accélérations, les meilleurs de ses trains sont à peine plus rapides qu'avant-guerre [...] Je n'hésite pas à dire que des relations aussi lentes sont inadmissibles, presque scandaleuses. Or il s'agit d'une ligne à profil facile. On obtient des vitesses commerciales égales ou supérieures sur le parcours Paris-Toulouse, infiniment plus accidenté. Et l'on se demande comment peut s'expliquer une pareille stagnation. Les faibles vitesses moyennes constatées sur cette ligne n'ont certainement pas pour cause l'insuffisance des moyens de traction. Le PO-Midi possède un parc remarquable de locomotives à vapeur ou électriques. Sans doute la voie n'a-t-elle pas bénéficié d'un entretien suffisant. Ou si elle donne satisfaction, il faut croire qu'on ne veut pas réellement améliorer de façon décisive les relations considérées. Pourquoi ? Qu'on ne nous oppose pas la nécessité d'économies ; des économies qui empêchent les services ferroviaires de satisfaire la clientèle éloignent celle-ci et nuisent en définitive au bilan financier des Compagnies.[17]

Les intérêts divergents des élites économiques locales entrent en particulier en ligne de compte dans cette crise de l'exploitation ferroviaire : les rivalités entre les deux métropoles régionales Bordeaux et Toulouse représentent une donnée majeure de l'histoire économique du grand Sud-Ouest au XX^{e} siècle[18]. Les dirigeants de ces deux cités, animés de jalousies tenaces, ne manifestaient aucune volonté d'amélioration des relations ferroviaires entre elles... Sur le long terme il faut souligner que l'électrification de la section Bordeaux-Montauban a été particulièrement tardive puisqu'elle ne fut réalisée qu'en 1980 !

Les voies de l'intermodalité

À l'inverse une mention particulière doit être accordée à l'interconnexion alors assez remarquable des différents modes de transport, ou pour parler en termes contemporains à la plate-forme intermodale, réalisée pour la liaison avec l'embouchure de la Gironde. Jusqu'au début des années trente Bordeaux fut lourdement pénalisée pour l'accès des paquebots transatlantiques par sa situation de port de fin d'estuaire à 100 km de la mer, qui retardait les voyageurs en les obligeant à accomplir à vitesse réduite et seulement aux heures de marée le trajet fluvial. Projetée dès 1908, la création du môle d'escale du Verdon ne fut menée à bien par le Port Autonome qu'à partir de 1929 grâce au recours au système des prestations en nature dans le cadre des réparations allemandes. Achevé en 1932 ce môle d'escale bénéficiait d'une desserte ferroviaire directe par « trains-paquebots » sur la ligne du Médoc de Bordeaux au Verdon et à la Pointe-de-Grave. Cette liaison fut encore améliorée par la mise en service de la traction électrique en mai 1934, dans le cadre du programme pionnier d'électrification ferroviaire de la Compagnie du Midi[19]. Cette électrification

17. Maurice Pardé, « Les communications ferroviaires en Aquitaine », *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 1936, 7-2, p. 202-206.

18. Voir Christophe Bouneau, « Bordeaux dans les espaces régionaux, nationaux et mondiaux », in *Histoire des Bordelais, op. cit.*

19. Voir Christophe Bouneau, « Le bilan de la politique d'électrification des Compagnies du Midi et du Paris-Orléans dans le cadre du programme national d'électrification ferroviaire de 1920 : une originalité française et européenne », *in Paris-Bordeaux en train. Les trois étapes de la modernité ferroviaire 1844-2016, op. cit.*, p. 47-78.

20. Voir Martine Courbin, *La Gare Saint-Jean : son quartier et ses cheminots 1856-1905*, mémoire de maîtrise d'histoire ss. dir. Ph. Loupès, Université de Bordeaux 3, 1986.

21. Voir Louis Baldasseroni, Étienne Faugier, Claire Pelgrims (dir.), *Histoire des transports et des mobilités en France, XIX^{e}-XXI^{e} siècle*, Paris, Armand Colin, collection U, 2022 et Christophe Bouneau, « Le concept de mobilité : approche d'un historien », *in Le droit des mobilités*, ss. dir. L. de Fontenelle et S. Martin, Paris, Lexis Nexis, 2024, p. 149-157.

permit d'accroître le tonnage et la fréquence des trains suivant les besoins de l'exploitation et de faire gagner jusqu'à trente minutes sur certains horaires.

Bordeaux parvint ainsi à s'intégrer progressivement dans le réseau transocéanique de transport de passagers, celui des paquebots : celui-ci pouvait donc prendre toute sa place matérielle et symbolique, celle de l'évocation du grand large et de l'exotisme, dans les connexions et les relations à grande distance figurées sur la carte monumentale du réseau ferroviaire de la Compagnie du Midi, carte gravée dans le hall départ de la gare Saint-Jean au début des années 1930 (fig. 1).

CONCLUSION

Bordeaux s'affirma ainsi progressivement à partir du Second Empire comme une métropole ferroviaire régionale assurant l'interconnexion de trois des sept grands réseaux français. Cette dynamique ferroviaire multiforme, sous tensions multiples, d'abord entrepreneuriales et économiques, aboutit au début du XX^{e} siècle à la création d'un véritable complexe intégrant les installations ferroviaires très diversifiées, les ateliers des industriels de la construction et de la réparation et l'habitat cheminot lui-même[20].

Ainsi l'épithète girondine, dans son opposition ou plus souvent sa complémentarité avec le jacobinisme, s'est appliquée pleinement à la destinée manifeste du chemin de fer à Bordeaux, puisque la principale Compagnie investissant le port de la Lune, celle dénommée significativement Midi, dans l'indistinction géographique de l'époque du concept méridional, fut la seule des grandes compagnies à ne pas avoir de gare centrale tête de réseau à Paris, Bordeaux Saint-Jean en faisant office. Ainsi la trajectoire complexe d'implantation des gares, classiquement à la périphérie de la ville de Bordeaux, en dit en fait beaucoup sur le rapport aux territoires et à l'Hexagone, au-delà des logiques déjà complexes d'insertion du rail dans la ville et de la contribution majeure du train et des mobilités ferroviaires[21] à la construction socioéconomique d'un espace métropolitain bordelais.

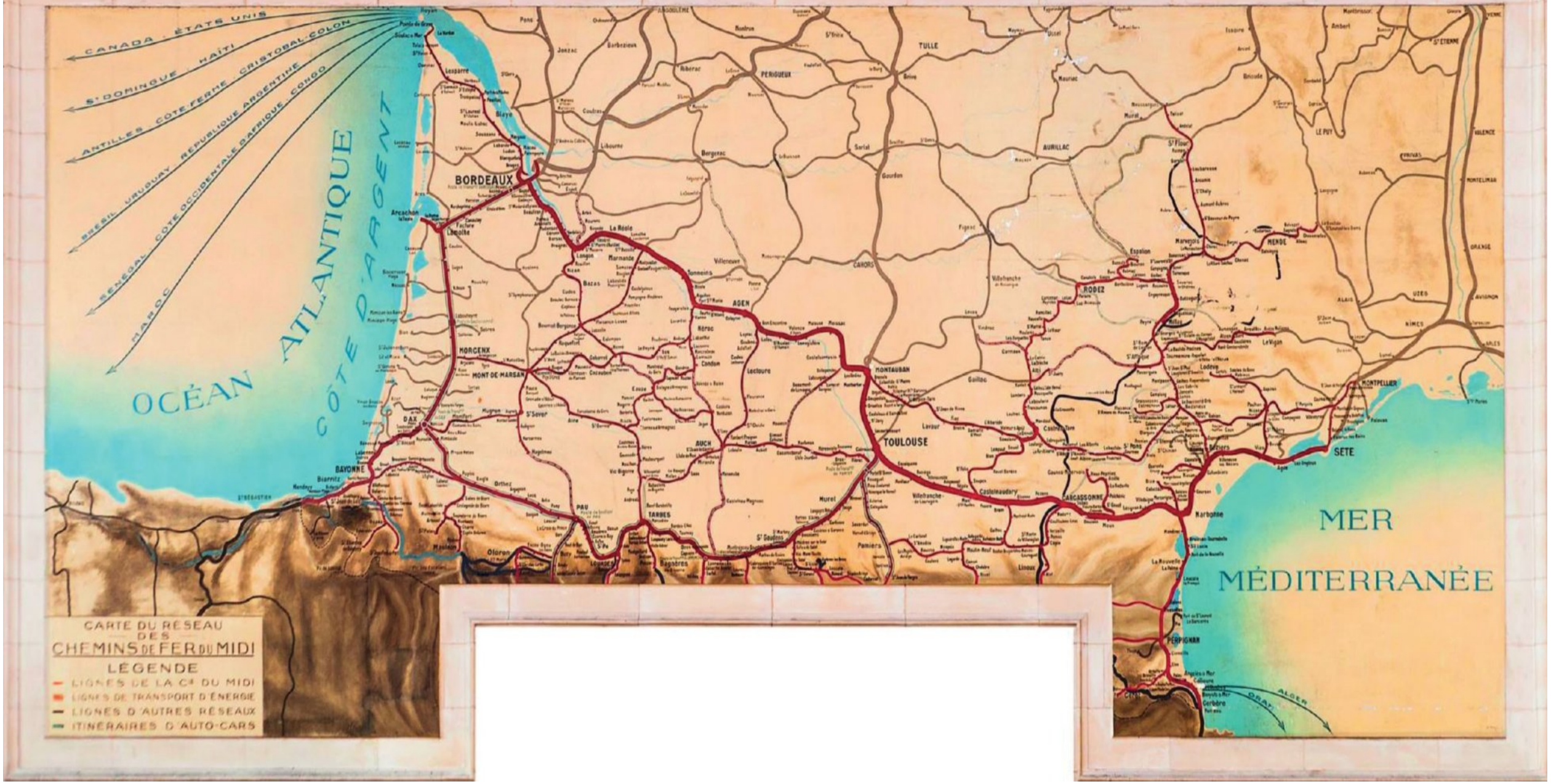


FIG. 1 — Carte monumentale du réseau ferroviaire de la Compagnie du Midi, située dans le hall départ de la gare Saint-Jean, 1928.
Cliché Ch. Bouneau

De la gare en plein champ à la gare en pleine ville

Analyse de la trajectoire historique des gares du territoire métropolitain bordelais (milieu du XIXe – premier quart du XXIe siècle)

CÉDRIC LAVIGNE
docteur de l'Université Bordeaux-Montaigne, consultant en archéogéographie

L'étude présentée ici s'attache à la cartographie du réseau ferroviaire du territoire métropolitain bordelais entre le milieu du XIXe et le premier quart du XXIe siècle, à l'analyse de ses dynamiques, de ses conséquences sur la fabrique du tissu urbain et à l'émergence éventuelle de quartiers de gare. Elle se fonde sur une approche archéogéographique[1] qui, au travers de l'analyse morphologique du corpus des cartes anciennes, récentes et actuelles qui documentent le territoire (soit les états rapportés par les cartes de 1848, 1888, 1923, 1950, 1973, 1987 et 2017), s'attache à l'étude des réseaux de formes, qu'ils soient ponctuels, linéaires ou surfaciques, et à leurs interactions. Le réseau ferroviaire s'est inséré, au fil des étapes de sa construction, dans une matrice de formes préexistantes (bâti, chemins, routes, cours d'eau, parcellaires, modelés topographiques, sols) qu'il a modifiée et avec laquelle il a ensuite co-évolué, cette coévolution étant un des moteurs de la dynamique du territoire. Toutefois, l'analyse étant conduite à l'échelle du territoire métropolitain, les combinatoires locales qui se jouent à l'échelle du quartier ou de la parcelle restent difficiles à appréhender et à décrire (changer d'échelle c'est changer d'objets). La réalisation d'enquêtes à l'échelle micro est donc nécessaire pour appréhender dans toute leur complexité les projets et dynamiques qui se sont réalisés sur le territoire[2]. Le périmètre de l'étude étant ainsi délimité, le lecteur comprendra que nous ne traitions pas de la nature des marchandises transportées ou de la sociologie des voyageurs, de l'évolution du trafic et des temps de transport sur les 175 ans de l'histoire du réseau, sujets incontournables pour qui s'occupe d'histoire économique et sociale, mais qui dépassent largement le thème de la présente contribution.

1. L'archéogéographie a été théorisée par Gérard Chouquer en 2003 dans un numéro programmatique de la revue *Études rurales* [En ligne] https://shs.cairn.info/revue-etudes-rurales-2003-3?lang=fr et a fait depuis l'objet de très nombreuses publications et soutenances de thèses qu'il n'est pas possible d'énumérer dans le cadre de cet article. Citons, pour rester sur les publications de la revue *Études rurales*, le dossier d'archéogéographie de 2005 intitulé *Nouveaux chapitres d'histoire du paysage* [En ligne] https://shs.cairn.info/revue-etudes-rurales-2005-3?lang=fr, et celui de 2011 intitulé *Archéogéographie et disciplines voisines* [En ligne] https://shs.cairn.info/revue-etudes-rurales-2011-2?lang=fr.

2. C'est précisément le travail conduit par Florian Grollimund sur la gare de Caudéran-Mérignac (article publié dans ce même volume).

3. Plus globalement, ce travail s'inscrit dans le cadre de l'élaboration d'un atlas archéogéographique, engagé depuis plusieurs années par Bordeaux Métropole, qui vise à expliciter la fabrique de l'espace urbain métropolitain entre le début du XVIIIe siècle et aujourd'hui.

Cette étude participe de la réflexion menée actuellement par la direction de l'urbanisme de Bordeaux Métropole sur les gares comme vecteur et centralité possible de nouveaux projets urbains[3]. Se pencher sur la fabrique du réseau ferroviaire métropolitain bordelais, c'est aider à comprendre les logiques dans l'espace et les dynamiques dans le temps de cet aménagement du territoire et évaluer ses potentialités de reprise, de réactivation, de remobilisation aujourd'hui pour demain.

L'article s'organise en sept parties, chacune étant consacrée à l'étude de l'une des sept cartes énumérées ci-dessus, les informations les plus saillantes de l'analyse étant reprises en conclusion.

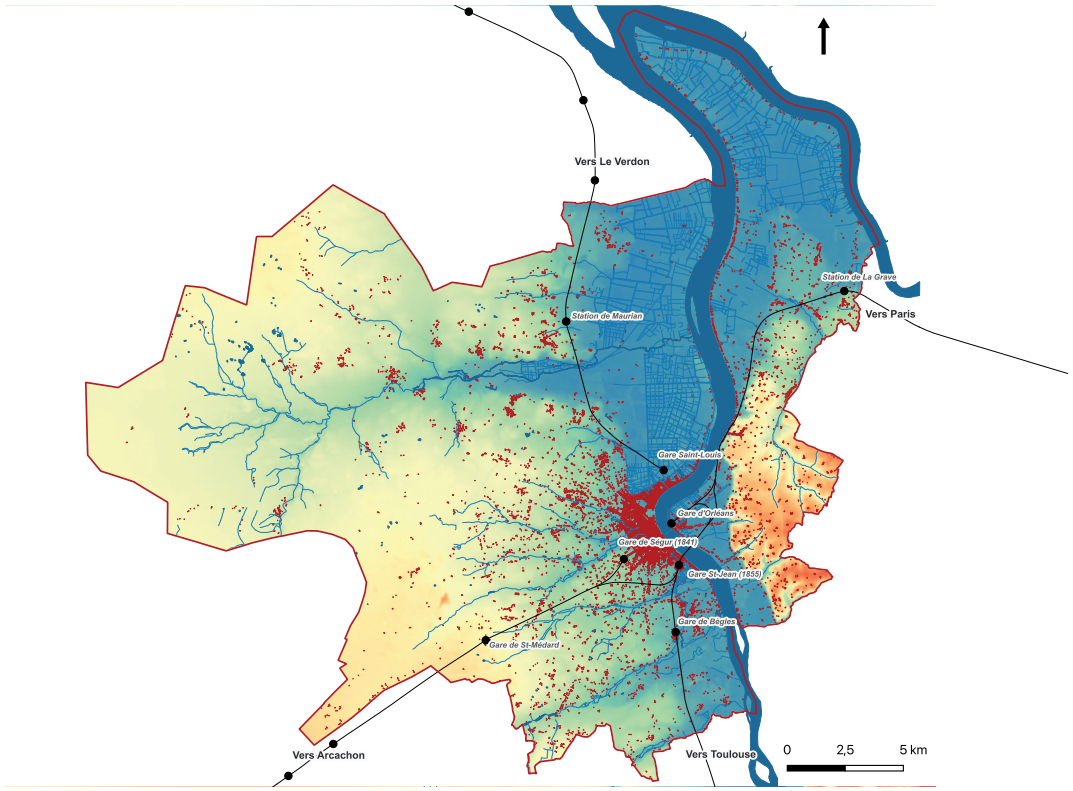


FIG. 1 — Le réseau ferroviaire en 1848 au regard de la topographie.
Longueur du réseau : 53 km Nombre de dessertes (gares, stations, halles) : 8 ; carte d'Etat Major, traitement Cédric Lavigne

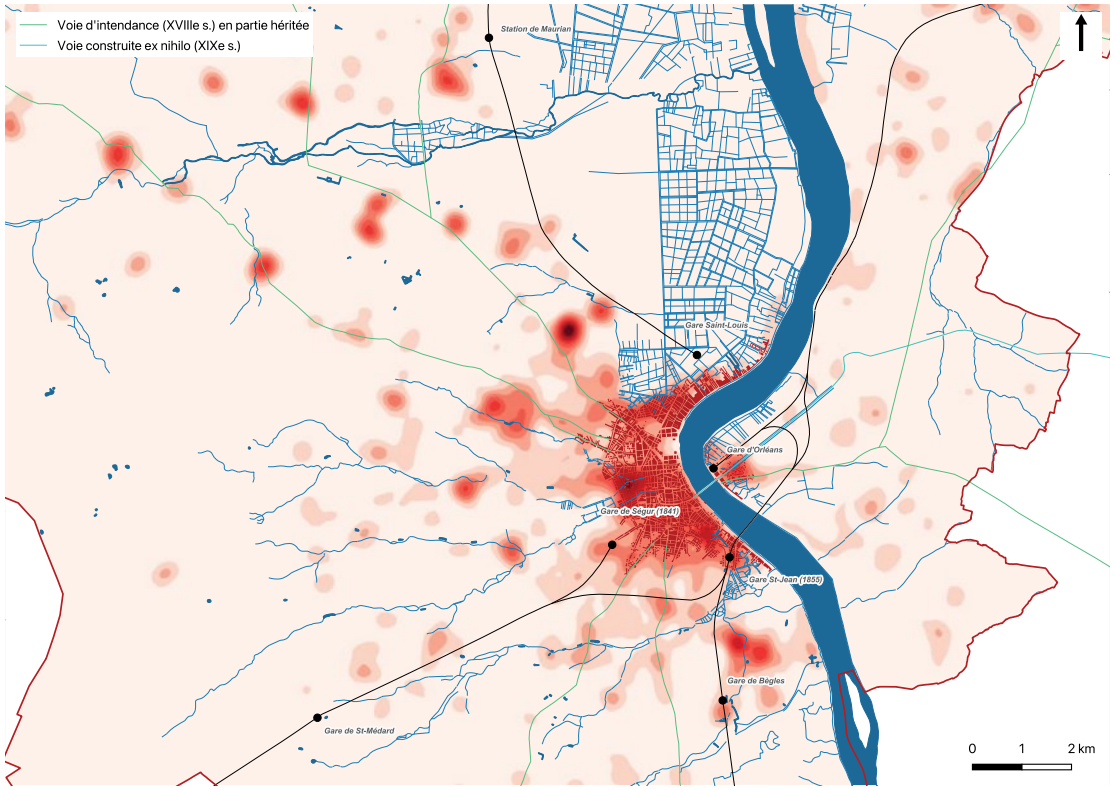


FIG. 2 — Le réseau ferroviaire en 1848 au regard de la densité bâtie.
Longueur du réseau : 53 km Nombre de dessertes (gares, stations, halles) : 8 ; carte d'Etat Major, traitement Cédric Lavigne

ANALYSE DU RÉSEAU FERROVIAIRE AU MILIEU DU XIX[E] SIÈCLE, D'APRÈS LA CARTE D'ÉTAT-MAJOR DE 1848

La carte d'État-Major de 1848 livre le premier état cartographique du réseau ferroviaire métropolitain bordelais. Celui-ci s'étend alors sur 53 km et est doté de huit dessertes (gares, stations et haltes confondues), dont quatre sont implantées autour de Bordeaux (gare d'Orléans, en rive droite, gare Saint-Jean, de Ségur et Saint-Louis, en rive gauche). Quatre destinations sont desservies depuis Bordeaux : Paris, Toulouse, Le Verdon et Arcachon (fig. 1).

L'observation de ce réseau au regard de la topographie montre qu'il est majoritairement implanté dans les vallées fluviales de la Garonne et de la Dordogne, à une altitude comprise entre 3 et 13 m, soit une pente maximale de 0,09%. Une voie échappe à cette recherche du plus faible dénivelé, celle reliant Bordeaux à Arcachon qui passe de 6 à 53 m d'altitude (sur la portion située sur le territoire métropolitain bordelais), soit une pente de 0,41%. Les gares, stations et haltes qui desservent ces voies sont donc majoritairement implantées dans les zones basses du territoire (entre 3 et 10 m d'altitude), hormis celles situées sur l'axe de Bordeaux à Arcachon (gares de Ségur et gare de Saint-Médard, sur la commune de Pessac) qui sont établies, respectivement, à 19,1 et 48.8 m d'altitude. Les ingénieurs qui ont tracé ces voies ferrées sur le papier et qui les ont construites sur le terrain ont donc cherché à minimiser les dénivelés pour économiser l'énergie nécessaire au déplacement des trains.

Mises en regard avec la carte de densité du bâti au milieu du XIX[e] siècle (fig. 2), la carte des gares, stations et haltes ferroviaires révèle deux types de configuration : soit les gares sont situées en périphérie des zones de forte densité, comme c'est le cas autour de Bordeaux (gare d'Orléans, gare Saint-Jean et gare de Ségur) et elles sont alors au contact du bâti préexistant sans qu'il soit possible de dire , à l'échelle macro à laquelle se situe notre analyse, si leur implantation s'est accompagnée de la création d'un quartier de gare (la question vaut seulement pour les gares de Saint-Jean, d'Orléans et de Ségur), soit elles sont situées à l'écart des bourgs (gare Saint-Louis, gare de Maurian à Blanquefort, gare de Saint-Médard à Pessac, gare de Bègles, gare d'Ambarès-et-Lagrave) et elles sont alors isolées « en plein champ », pour reprendre le titre de notre article. Les secteurs de plus forte densité du bâti apparaissent alors liés à la proximité des voies de grand parcours, voies héritées du Moyen Âge, voies d'intendance du XVIII[e] siècle ou percées du début du XIX[e] siècle (avenue Thiers, sur la rive droite de la Garonne, dans le prolongement du pont de pierre),

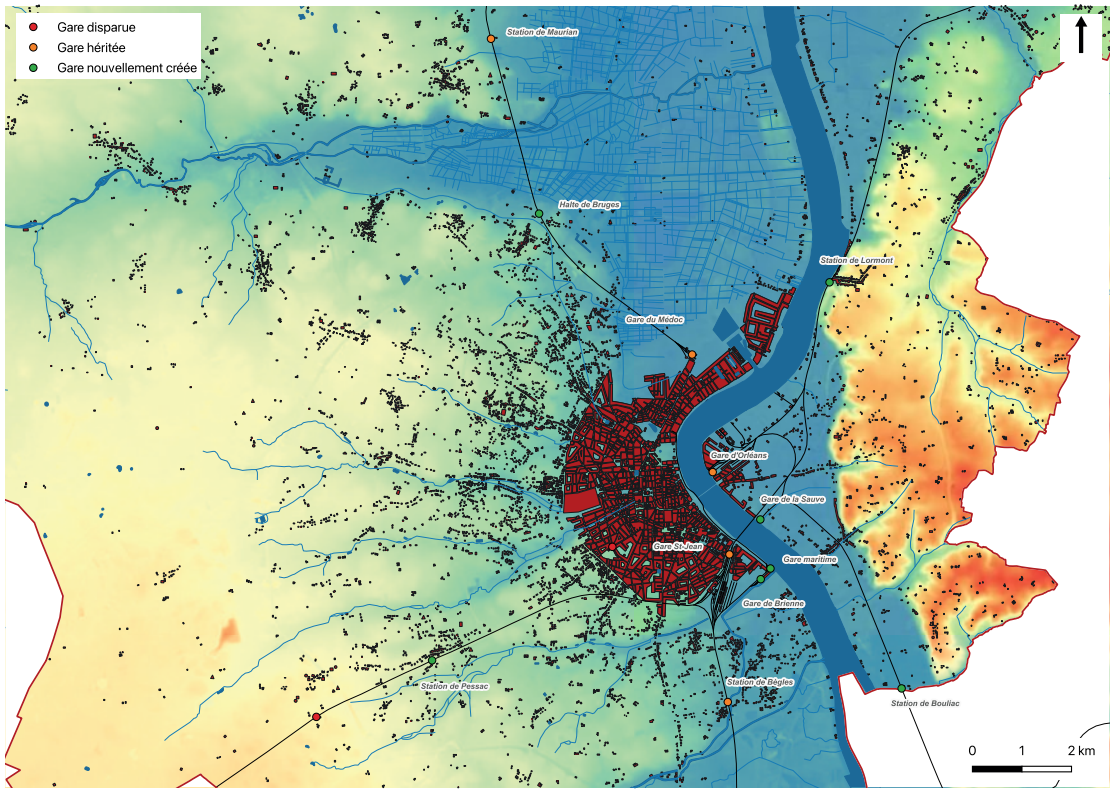


FIG. 3 — Le réseau ferroviaire en 1888 au regard de la topographie.
Longueur du réseau : 79 km Nombre de dessertes (gares, stations, halles) : 14 ; carte du département de la Gironde, traitement Cédric Lavigne

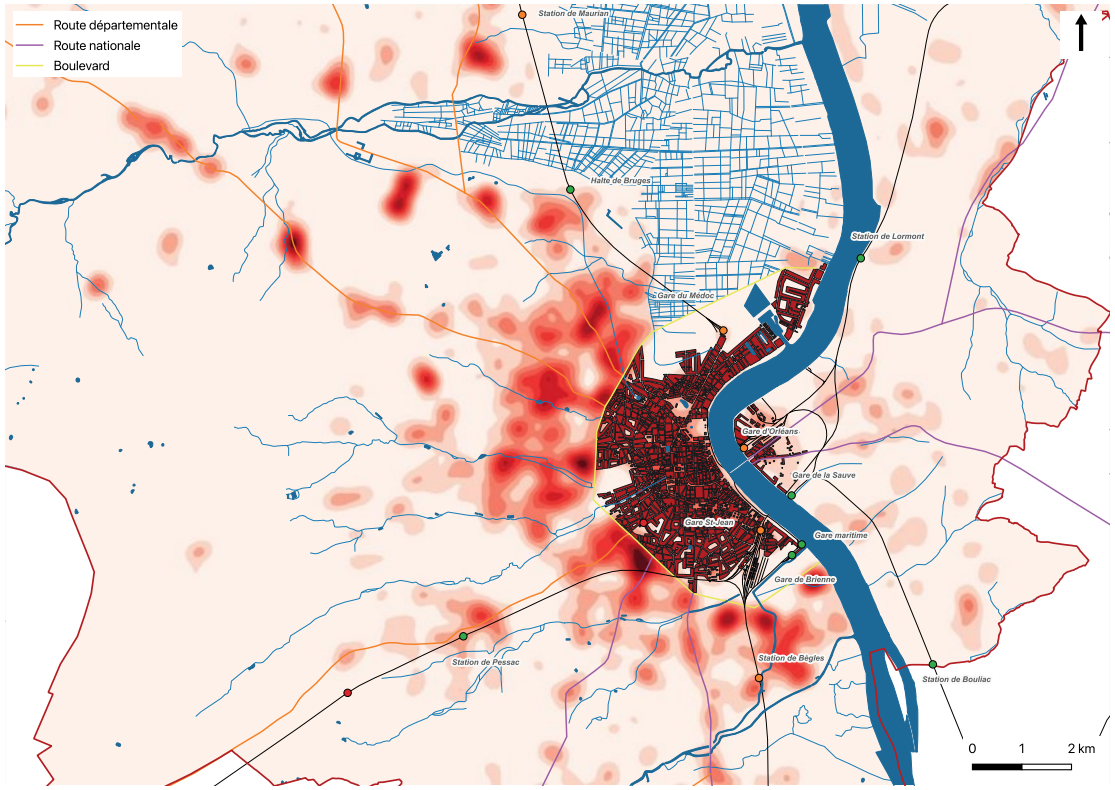


FIG. 4 —Le réseau ferroviaire en 1888 au regard de la densité bâtie.
Longueur du réseau : 79 km Nombre de dessertes (gares, stations, halles) : 14 ; carte du département de la Gironde, traitement Cédric Lavigne

et en aucune façon à l'infrastructure ferroviaire.

ANALYSE DU RÉSEAU FERROVIAIRE À LA FIN DU XIXE SIÈCLE, D'APRÈS LA CARTE DU DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE DE 1888

La carte du département de la Gironde de 1888 permet d'évaluer les changements qui se sont opérés depuis le milieu du XIXe siècle (fig. 3). En rive gauche de la Garonne, le linéaire de voies ferrées reste inchangé, mais le nombre de gares est passé de six à neuf, avec cinq créations (halte de Bruges, stations de Pessac et de Villenave-d'Ornon, gares Maritime et de Brienne) et deux abandons ou disparitions (gares de Ségur et de Saint-Médard, à Pessac). En rive droite, une nouvelle voie a été construite en direction de La Sauve-Majeure, ainsi qu'une gare (La Sauve) et deux stations (Lormont et Bouliac), qui complètent le linéaire et les dessertes préexistantes de la ligne de Paris. À la fin du XIXe siècle, le réseau s'étend ainsi sur 79 km et totalise quatorze dessertes (gares, stations et haltes confondues), majoritairement implantés dans les terres basses de la vallée fluviale de la Garonne et de la Dordogne.

Mises en regard avec la carte de densité du bâti et des voies majeures du territoire métropolitain (fig. 4), il apparaît que les gares ceinturent littéralement Bordeaux (gare du Médoc, gare Saint-Jean, gare Maritime et gare de Brienne, en rive gauche, gare d'Orléans et gare de la Sauve, en rive droite), tandis qu'elles apparaissent à l'écart des centralités villageoises de la rive gauche (Pessac, Bruges, Blanquefort, Bègles et Villenave-d'Ornon) et de la rive droite de la Garonne (Ambarès-et-Lagrave, Lormont et Bouliac). Les voies de grand parcours sont à l'origine de l'extension des quartiers et bourgs anciens (quartier du Vigean à Eysines, bourgs de Blanquefort, du Taillan, du Haillan et de Saint-Médard-en-Jalle, dans le quadrant nord-ouest du territoire, bourgs de Pessac et, dans une moindre mesure, de Gradignan, dans le quadrant sud-ouest, bourgs de Cenon, Carbon-Blanc, Ambarès-et-Lagrave, sur la rive droite). À la fin du XIXe siècle, la mobilité par le rail n'a pas encore conduit à l'émergence de quartiers de gare, hormis autour de la gare Saint-Jean, avec le quartier Belcier, et de la gare d'Orléans, avec le quartier de la Bastide.

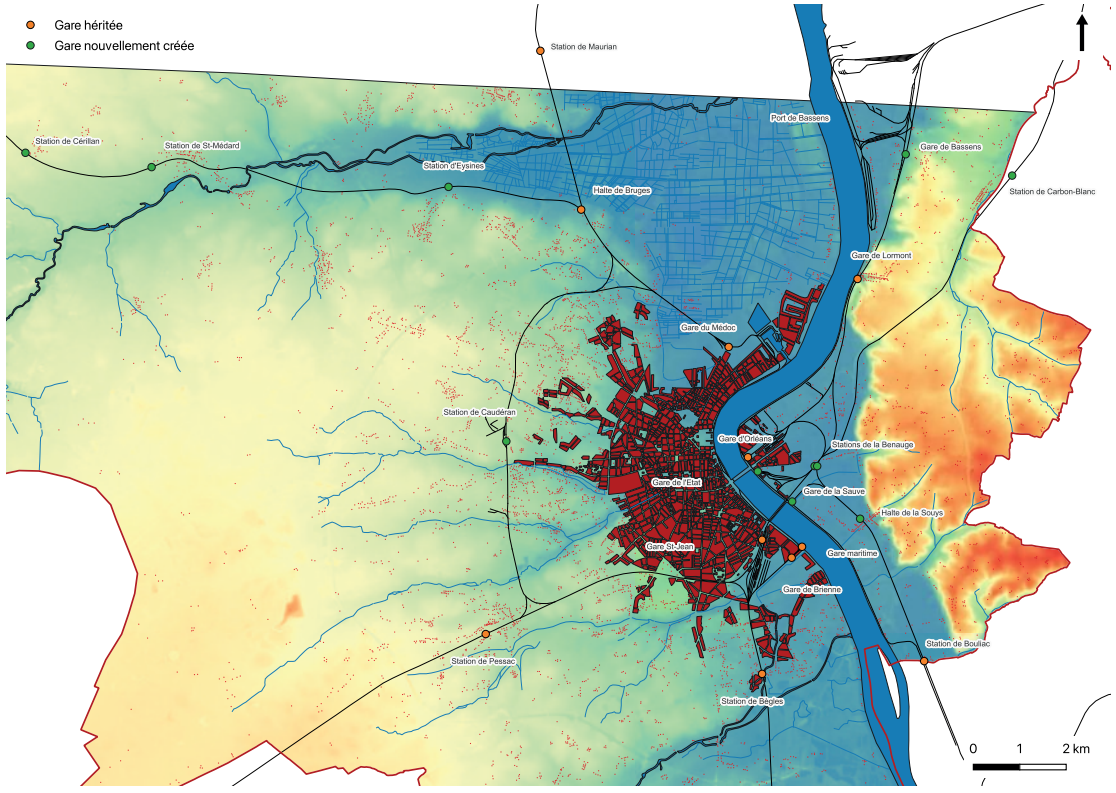


FIG. 5 — Le réseau ferroviaire en 1923 au regard de la topographie.
Longueur du réseau : 183 km Nombre de dessertes (gares, stations, halles) : 21 ; carte des environs de Bordeaux, traitement Cédric Lavigne

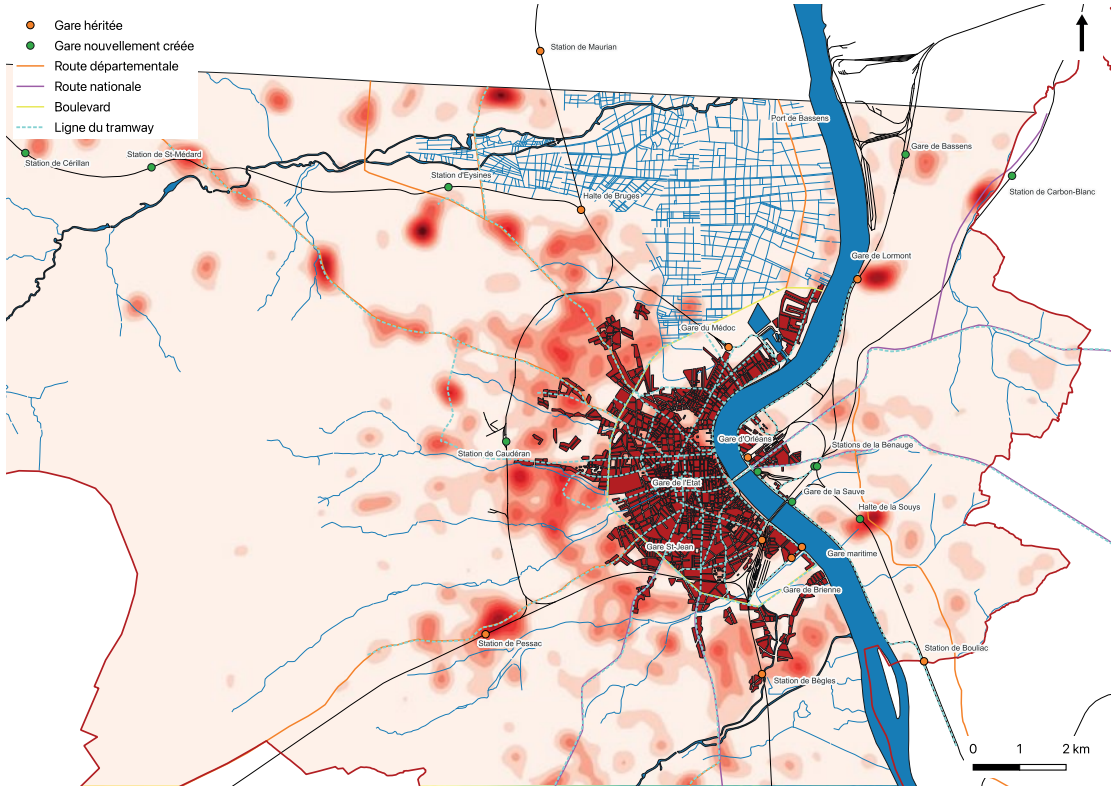


FIG. 6 — Le réseau ferroviaire et le réseau du tramway en 1923 au regard de la densité bâtie.
Longueur du réseau : 183 km Nombre de dessertes (gares, stations, halles) : 21 ; carte des environs de Bordeaux, traitement Cédric Lavigne

ANALYSE DU RÉSEAU FERROVIAIRE AU DÉBUT DU XXE SIÈCLE, D'APRÈS LA CARTE DES ENVIRONS DE BORDEAUX DE 1923

Le premier quart du XXe siècle apparaît comme un moment d'extension important du réseau ferroviaire métropolitain bordelais. Il est documenté par la Carte des environs de Bordeaux des éditions Féret de 1923 pour la partie centrale du territoire métropolitain bordelais, et par les photographies aériennes obliques et verticales du milieu des années 1920 et du début des années 1930 qui complètent la carte de 1923 pour les zones situées en bord de Garonne. En rive gauche de la Garonne, le réseau ferroviaire a été augmenté par la voie ferrée de contournement de Bordeaux par l'ouest (ouverte en 1917) et par la voie de Bordeaux à Lacanau, desservies par quatre stations (Caudéran, Eysines, Saint-Médard et Cérillan), tandis qu'en rive droite, c'est la voie de Bordeaux à Saintes qui constitue l'extension majeure du réseau, lequel s'est enrichi également de six nouvelles dessertes (gares de Bassens et de l'État, stations de Carbon-Blanc, de la Benauge (x 2), halte de la Souys). À noter que les ports nouvellement construits de Grattequina et de Bassens, qui viennent compléter les plaques industrialo-portuaires qui avaient émergé à la fin du XIXe siècle plus en aval sur la Garonne, sont également desservis par un dense réseau de voies ferrées. Comme sur les états précédents, la confrontation de ce réseau au regard de la topographie montre qu'il a été implanté préférentiellement sur les zones de faibles pentes (c'est parfaitement net pour la voie de Bordeaux à Lacanau) ou, lorsque c'est impossible, comme pour la voie de Bordeaux à Saintes, par creusement de tunnels permettant de traverser les coteaux avec une pente de dénivelé relativement modéré (fig. 5). À la fin du premier quart du XXe siècle, le réseau s'étend sur 183 km et est doté de 21 dessertes (gares, stations et haltes confondues).

Au regard de la carte de densité du bâti et des voies majeures du territoire (fig. 6), les gares et stations nouvellement construites (Caudéran, Eysines, Saint-Médard et Cérillan, en rive gauche, Bassens, Carbon-Blanc, Benauge, la Souys, en rive droite) l'ont été à l'écart de l'habitat et n'ont pas d'incidence sur le développement du bâti, tandis que les gares les plus anciennes semblent — au moins pour quelqu'unes d'entre elles — progressivement agglomérées au tissu urbain en cours d'extension (Pessac, et dans une moindre mesure, Lormont, Bègles et Villenave-d'Ornon), sans qu'il soit possible d'identifier, à l'échelle d'observation qui est la nôtre, une quelconque planification des quartiers alentours (fig.6). Pour autant, la dynamique de la tache urbaine procède encore, semble-t-il,

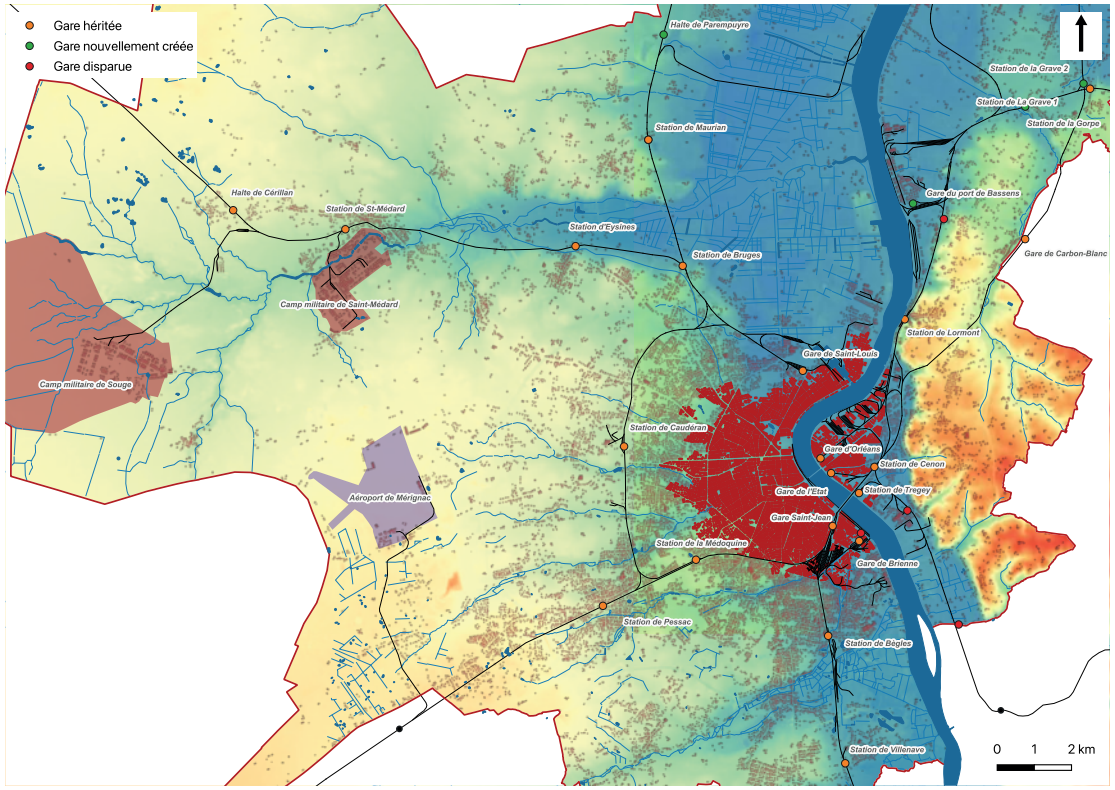


FIG. 7 — Le réseau ferroviaire en 1950 au regard de la topographie.
Longueur du réseau : 267 km Nombre de dessertes (gares, stations, halles) : 27 ; IGN, traitement Cédric Lavigne

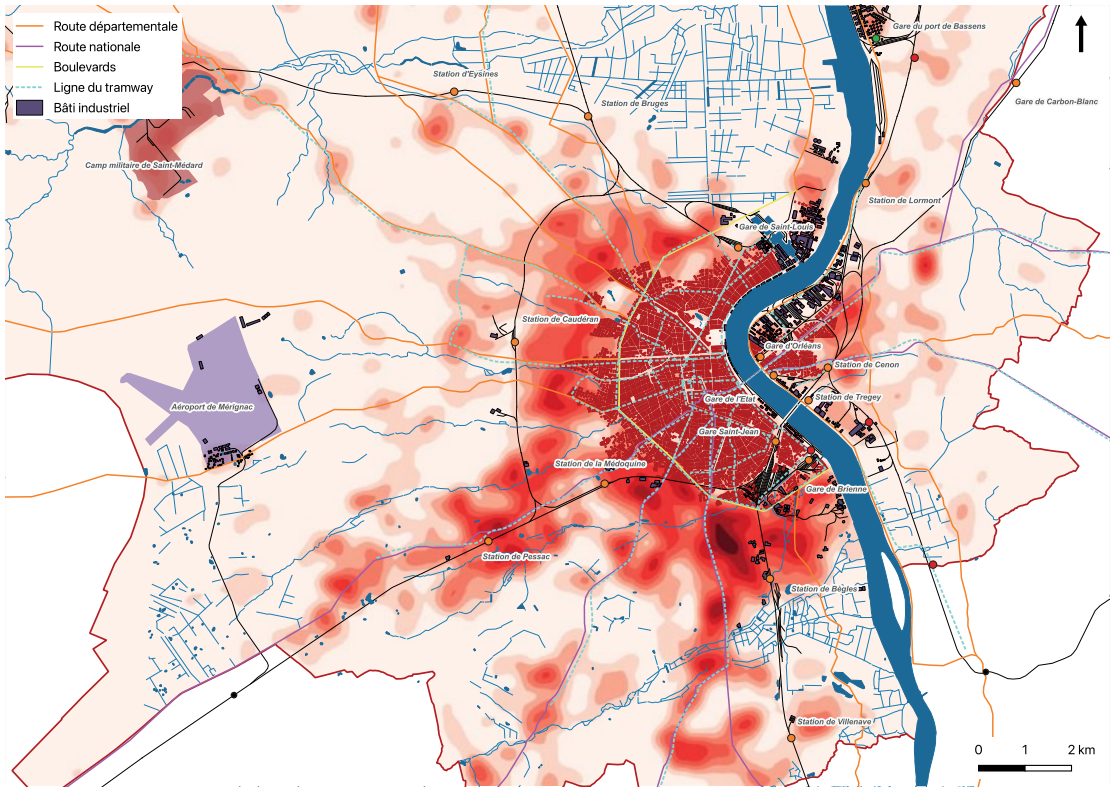


FIG. 8 — Le réseau ferroviaire et le réseau du tramway en 1950 au regard de la densité bâtie.
Longueur du réseau : 267 km Nombre de dessertes (gares, stations, halles) : 27 ; IGN, traitement Cédric Lavigne

de la desserte du territoire par le réseau centripète des voies de grand parcours (routes départementales et nationales) qui agglomèrent sur leur tracé la majorité des bourgs. Celles-ci servent, d'ailleurs, de support au réseau du tramway nouvellement construit, certains bourgs bénéficiant ainsi d'une double desserte, par la route et le tramway (Le Haillan, Saint-Médard-en-Jalle, Eysines, Blanquefort, au nord-ouest, Pessac et Talence, au sud-ouest, Cenon, en rive droite). Seul le bourg de Pessac bénéficie d'une triple desserte (par la route, le tramway et le rail).

ANALYSE DU RÉSEAU FERROVIAIRE AU MILIEU DU XX^{E} SIÈCLE, D'APRÈS LA CARTE DE L'IGN DE 1950

La carte de l'IGN de 1950, qui constitue le quatrième jalon de notre corpus, illustre les transformations qui se sont opérées dans le second quart du XX^{e} siècle. Celui-ci apparaît comme le temps de l'extension de la desserte ferroviaire vers les zones militaires et industrielles du territoire (fig. 7). À partir du réseau préexistant, se développent en effet des ramifications vers l'aéroport de Mérignac depuis le ligne de Bordeaux à Arcachon ; vers les camps militaires de Saint-Médard-en-Jalle et de Souge, sur la commune de Martignas-sur-Jalle, depuis la ligne de Bordeaux à Lacanau ; vers les industries portuaires des bassins à flot depuis la ligne de Bordeaux à Soulac ; vers les zones industrielles de la rive droite de la Garonne (quai Brazza et port de Bassens) ainsi que vers les raffineries de pétrole de la pointe de la presqu'île d'Ambès depuis la ligne de Bordeaux à Paris. Le linéaire de voies ferrées passe ainsi de 183 à 267 km (soit une augmentation de 45% de longueur de voie) et de 21 à 27 dessertes (gares, stations et haltes confondues). L'apparition des nouvelles dessertes (halte de Parempuyre, stations de la Gorpe et de la Grave 2, gares du port de Bassens et de la cité de la raffinerie) est concomitante de la disparition d'autres, plus anciennes (gare maritime, gare de Bassens, stations de Tregey et de Bouliac), ce qui montre que la croissance d'un réseau (quel qu'il soit) implique autant de créations que de destructions. Cette extension du réseau se réalise, en grande partie, sur les terres basses de la Garonne, mais également, pour les zones militaires et industrielles de l'ouest du territoire, sur des secteurs de plus haute altitude (48 m pour l'aéroport de Mérignac, 36 et 38 m pour les camps de Saint-Médard et de Souge), ce qui a obligé les ingénieurs qui ont construit ces voies à gérer de plus fortes pentes.

Au regard de la carte de densité du bâti et des grandes voies du territoire métropolitain, il est frappant d'observer

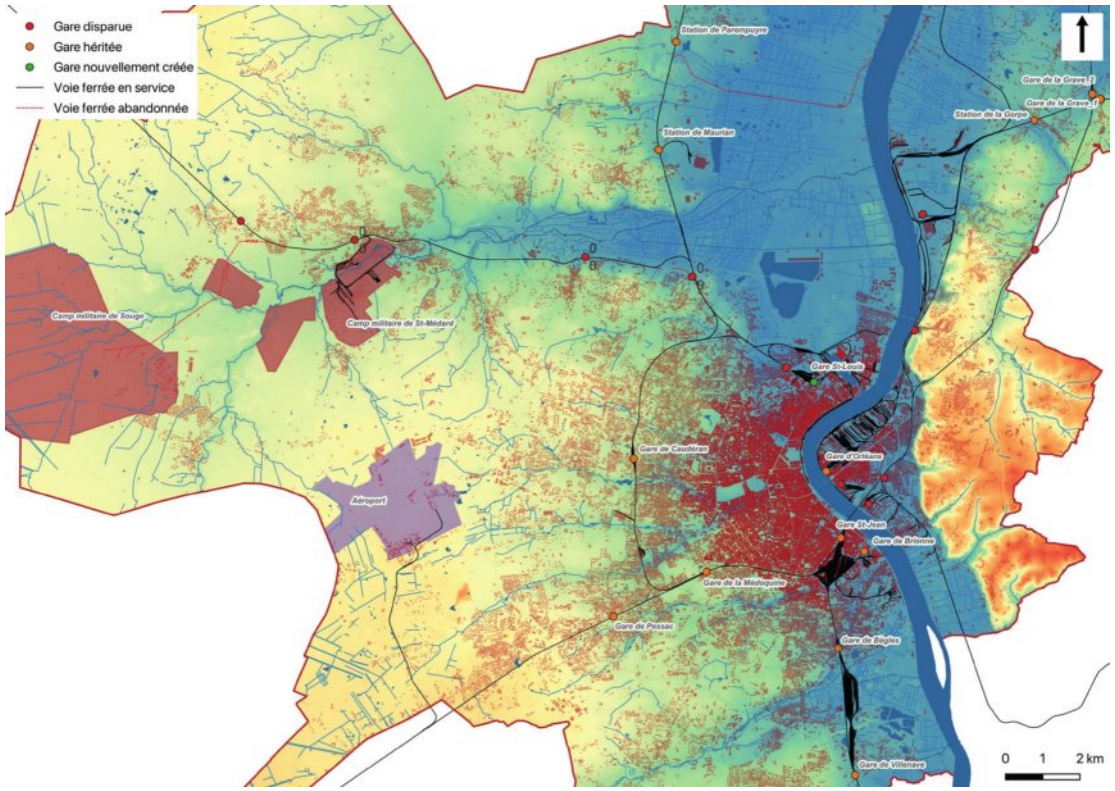


FIG. 9 —Le réseau ferroviaire et le réseau du tramway en 1973 au regard de la topographie.
Longueur du réseau : 440 km Nombre de dessertes (gares, stations, halles) : 16 ; IGN, traitement Cédric Lavigne

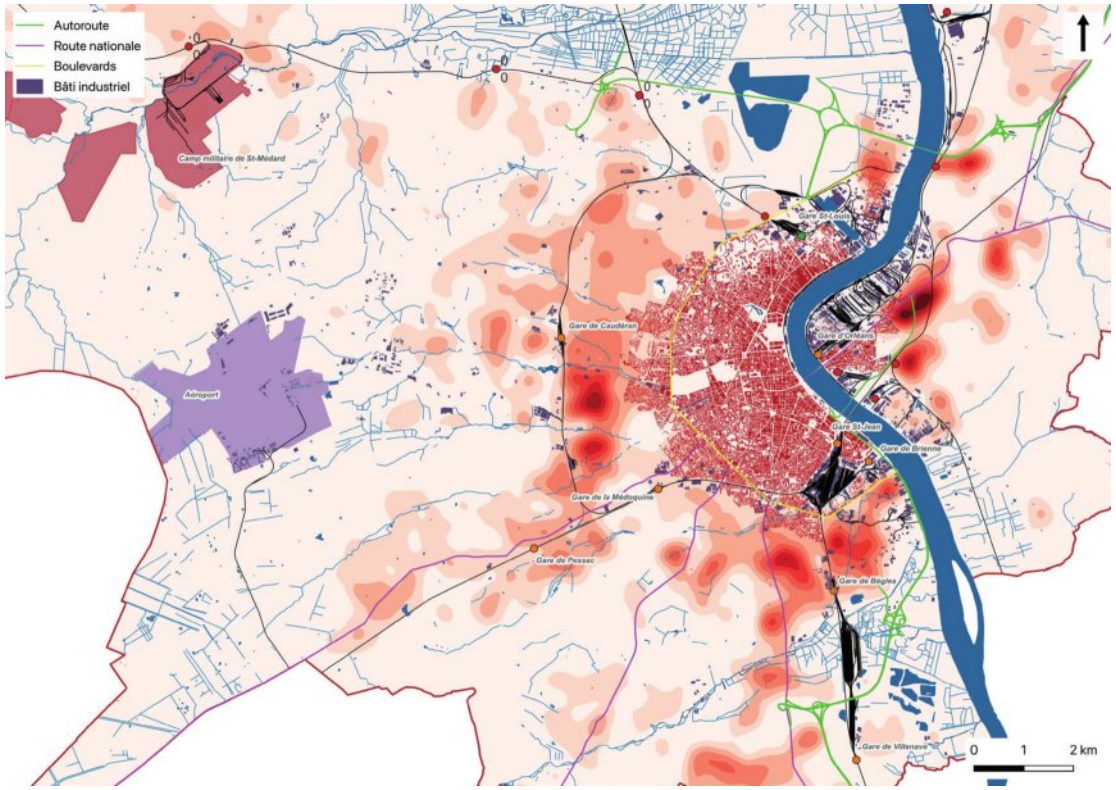


FIG. 10 — Le réseau ferroviaire et le réseau du tramway en 1973 au regard de la densité bâtie.
Longueur du réseau : 440 km Nombre de dessertes (gares, stations, halles) : 16 ; IGN, traitement Cédric Lavigne

4. Frédéric Laux (dir.), *Bordeaux et la folie du chemin de fer (1838-1938)*, Bordeaux, éditions Le festin, 2017 ; François-Xavier Point, *Les ateliers ferroviaires de Bordeaux ; histoire d'une aventure humaine*, Bordeaux, éditions Réseau ferré de France, 2010 ; Fabienne Waks, *Bordeaux Saint-Jean, l'esprit d'une gare*, Paris, éditions Le cherche-midi, 2017.

que le réseau ferroviaire semble étranger à la dynamique d'urbanisation du territoire qui voit la tache urbaine basculer d'une extension jusqu'alors largement cantonnée au quadrant nord-ouest (entre Bordeaux et les bourgs de la vallée de la Jalle, pour faire simple) à une diagonale nord-est/sud-ouest qui prend en écharpe, depuis la rive droite de la Garonne, le quart sud et sud-ouest du territoire. Si les lignes ferroviaires de Bordeaux à Saintes, Bordeaux à Arcachon et Bordeaux à Toulouse sont bien situées sur cette diagonale de progression de la tache urbaine, la confrontation des tracés ferroviaires et routiers au regard de la densité du bâti montre que c'est bien la mobilité routière le long des routes nationales (augmentée par celle du tramway qui emprunte les mêmes tracés) qui explique cette extension de la tache urbaine (fig. 8). La desserte ferroviaire de ce quadrant sud et sud-ouest du territoire reste d'ailleurs faible avec seulement trois gares (gares et stations de Pessac, Bègles et Villenave-d'Ornon). Au milieu du XX^{e} siècle, aucun quartier de gare n'a émergé sur le territoire métropolitain, hormis, encore une fois, autour des gares centrales de Saint-Jean et d'Orléans où des quartiers d'habitat, spécifiquement réservés aux personnels qui travaillent dans les ateliers ferroviaires et les bureaux de services, ont été aménagés dans le second quart du XX^{e} siècle[4].

ANALYSE DU RÉSEAU FERROVIAIRE DANS LE TROISIÈME QUART DU XX^{E} SIÈCLE, D'APRÈS LA CARTE DE L'IGN DE 1973

Le réseau ferroviaire du troisième quart du XX^{e} siècle, tel que la carte de l'IGN de 1973 nous permet de l'établir, est celui de la plus grande extension du réseau avec un linéaire total de voies de 440 km, soit une augmentation de 65% par rapport à 1950 (fig. 9). Cette augmentation est toutefois en trompe-l'œil car elle s'explique surtout par une densification de tracés courts à proximité des gares de Saint-Jean et de Saint-Louis, des zones industrielles de Blanquefort en rive gauche de la Garonne, du port de Bassens et du quai Brazza en rive droite, et de la construction de la gare de triage d'Hourcade à Bègles. Par ailleurs, certains tronçons ont été supprimés entre 1950 et 1973 (vers le port de Grattequina et le camp de Souge) et pas moins de onze dessertes ont été fermées (gares, stations et haltes confondues), parmi lesquelles toutes les stations liées aux zones industrielles.

Au regard de la carte de densité du bâti, qui montre un rééquilibrage vers les bourgs de la vallée de la Jalle et la poursuite de la dynamique d'extension de la tache urbaine de part et d'autre de la Garonne depuis le nord-est vers le sud et le sud-ouest du territoire, le réseau ferroviaire reste à l'écart

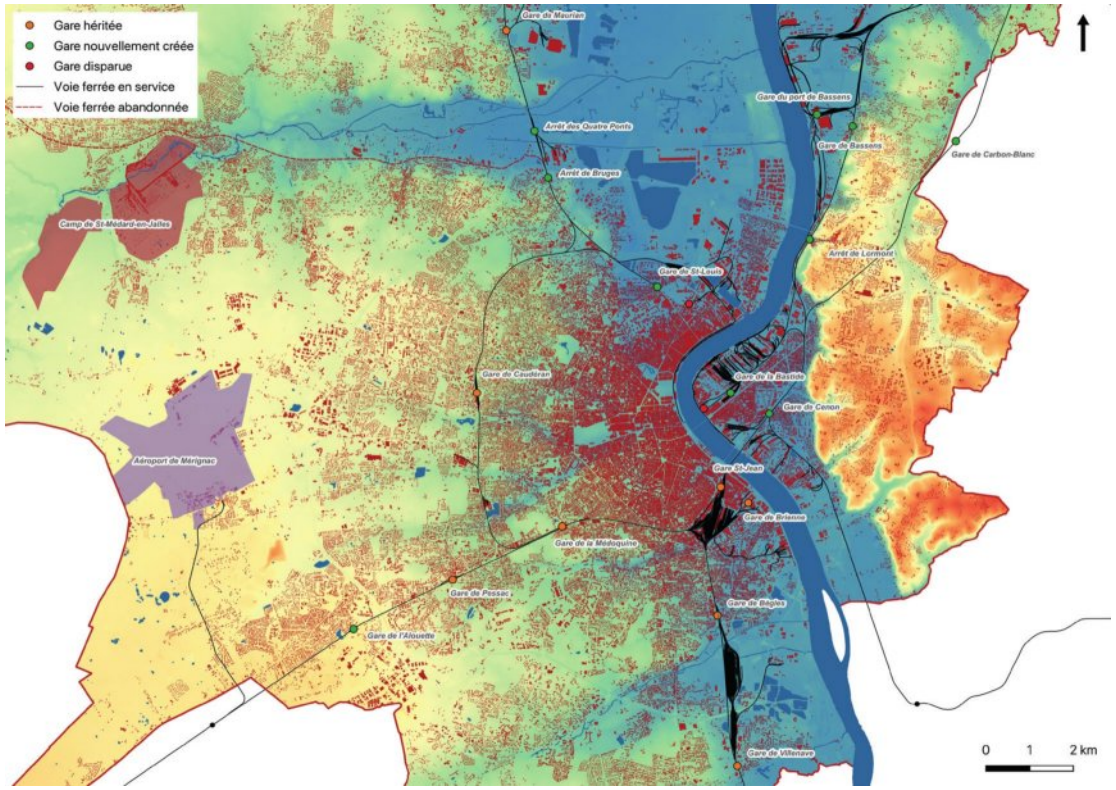


FIG. 11 — Le réseau ferroviaire et le réseau du tramway en 1987 au regard de la topographie.
Longueur du réseau : 399 km Nombre de dessertes (gares, stations, halles) : 20 ; IGN, traitement Cédric Lavigne

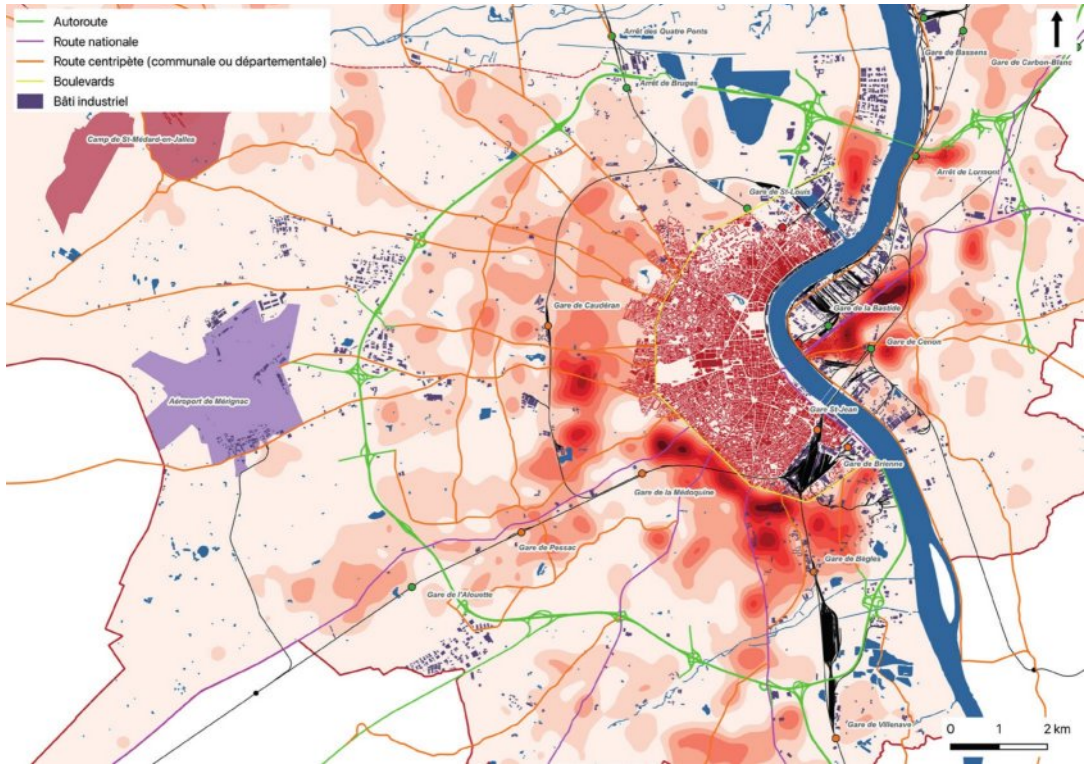


FIG. 12 — Le réseau ferroviaire et le réseau du tramway en 1987 au regard de la densité bâtie.
Longueur du réseau : 399 km Nombre de dessertes (gares, stations, halles) : 20 ; IGN, traitement Cédric Lavigne

des zones de croissance. Les gares qui longent la vallée de la Jalle sont désormais toutes fermées, de même que la plupart de celles de la rive droite de la Garonne. Au sud, la ligne Bordeaux-Toulouse, qui traverse le delta marécageux de l'Eau Bourde, est à l'écart de la zone de forte croissance urbaine de Bègles et de Villenave-d'Ornon. Seule la ligne Bordeaux-Arcachon et la voie de contournement de Bordeaux voisinent des zones de forte densité du bâti, mais la desserte reste faible avec seulement trois gares (Talence, Pessac et Caudéran), dont une seule (Pessac) est réellement située en cœur de bourg, agglomérée par l'extension de la tache urbaine. Encore une fois, la croissance urbaine apparaît liée à la proximité des routes nationales et — au moins pour Lormont et Villenave-d'Ornon — des premiers échangeurs des autoroutes A10 (en direction de Paris) et A62 (en direction de Toulouse) que la rocade, alors en construction, reliera bientôt par l'ouest de Bordeaux (fig. 10).

ANALYSE DU RÉSEAU FERROVIAIRE À LA FIN DU XX^{E} SIÈCLE, D'APRÈS LA CARTE DE L'IGN DE 1987

Vingt-cinq ans plus tard (1987), le réseau ferroviaire apparaît en voie de réorganisation (fig. 11) avec des dynamiques contradictoires puisque le linéaire de voies ferrées diminue et passe, consécutivement à la disparition de la voie Bordeaux-Lacanau, de 440 à 399 km, et une augmentation du nombre de dessertes qui s'enrichit de neuf nouveaux arrêts et gares (arrêts des Quatre Ponts et de Bruges, gares de Saint-Louis et de l'Alouette, en rive gauche de la Garonne, arrêt de Lormont, gares de la Bastide, Cenon, Carbon-Blanc, Bassens et du port de Bassens, en rive droite). Pour autant, cette réorganisation n'influence en aucune façon la dynamique de la tache urbaine qui s'est étendue, depuis 25 ans, tant à l'intérieur de la ceinture formée par la rocade désormais achevée, qu'autour des zones de plus fortes densités qui bordent les routes nationales et les centralités historiques du quadrant nord-ouest du territoire (fig. 12). Seule la réouverture de la gare de l'Alouette, fermée depuis 1888 (il s'agit de la station dite de Saint-Médard figurée sur la carte d'État-Major de 1848), peut être considérée comme une tentative de rééquilibrage de la desserte de ces territoires par le train. La construction de la rocade s'est accompagnée également du développement de zones d'activités artisanales, industrielles et commerciales sur son pourtour qui marque une bascule, désormais irréversible, du fret ferroviaire vers le fret routier par camions et donc des zones économiques des bords de Garonne et des bords de marais de Bruges et de Blanquefort vers les échangeurs de la rocade.

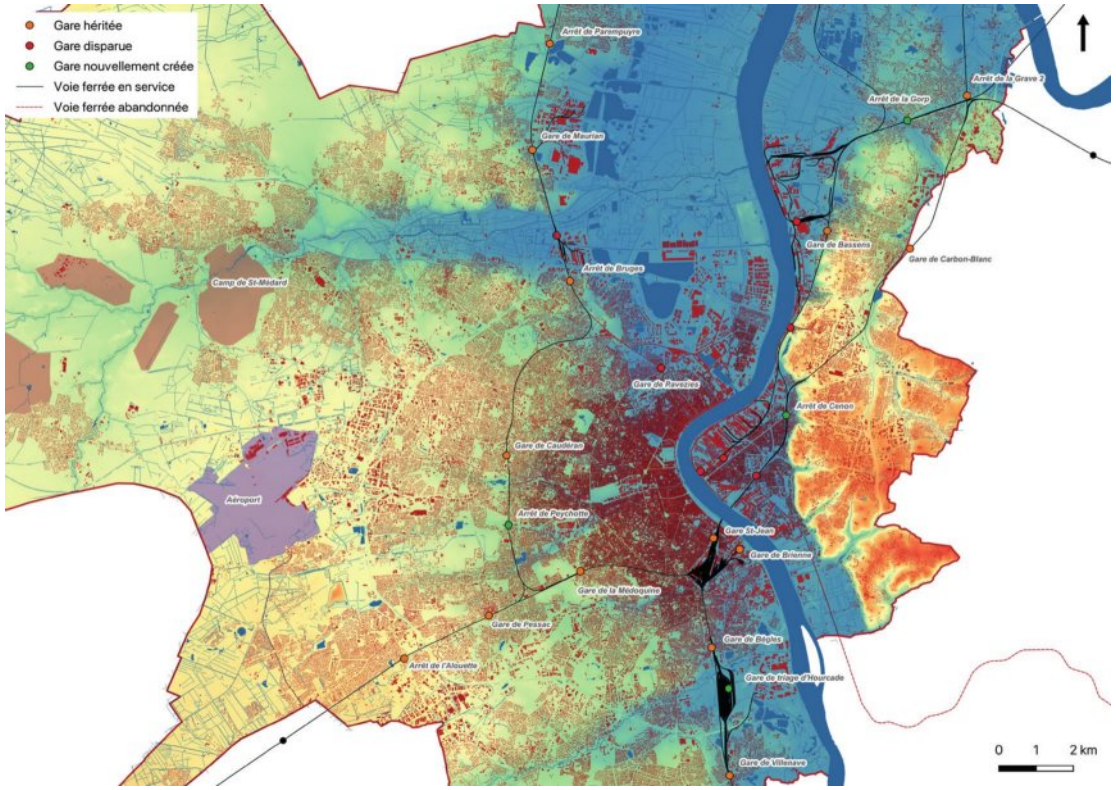


FIG. 13 —Le réseau ferroviaire et le réseau du tramway en 2025 au regard de la topographie.
Longueur du réseau : 247 km Nombre de dessertes (gares, stations, halles) : 19 ; IGN, traitement Cédric Lavigne

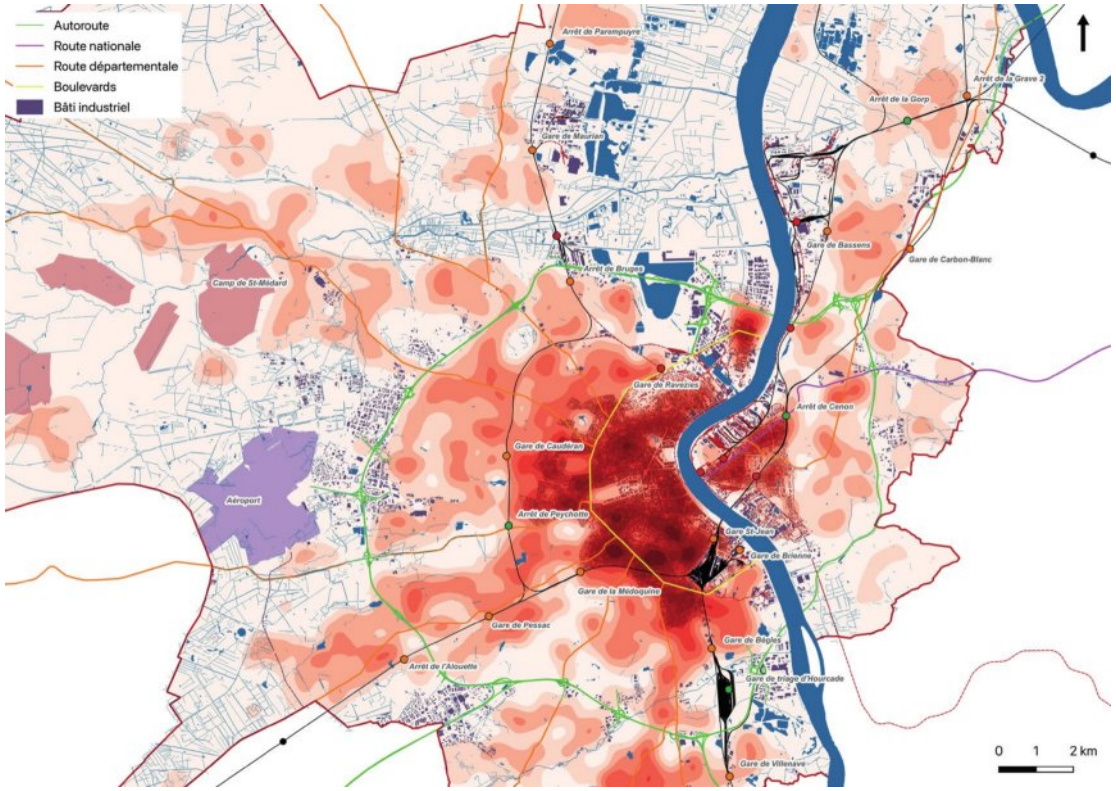


FIG. 14 — Le réseau ferroviaire et le réseau du tramway en 2025 au regard de la densité bâtie.
Longueur du réseau : 247 km Nombre de dessertes (gares, stations, halles) : 19 ; IGN, traitement Cédric Lavigne

ANALYSE DU RÉSEAU FERROVIAIRE DANS LE PREMIER QUART DU XXIE SIÈCLE, D'APRÈS LA CARTE DE L'IGN DE 2017 ACTUALISÉE

La situation actuelle, décrite à partir de la carte de l'IGN de 2017 actualisée grâce aux orthophotographies les plus récentes, montre, à la fois, l'accélération des dynamiques observées 30 ans auparavant et les premières tendances à un rééquilibrage de la mobilité et de la desserte au profit du train. Le réseau ferroviaire s'est ainsi allégé des tracés déjà à l'abandon en 1987 (ligne de la Sauve) ou en perte de vitesse (desserte des bassins à flot) et de la fermeture de huit gares dont quatre autour de Bordeaux (gares de Saint-Louis, en rive gauche de la Garonne, d'Orléans, de la Bastide et de Cenon, en rive droite). Le réseau ferroviaire passe ainsi de 399 à 247 km (soit une baisse de presque 40% de linéaire de voies) et de 22 à 19 gares (fig. 13). À Bordeaux, la gare Saint-Jean est la seule qui subsiste des huit gares qui ont existé autour de la ville.

Au regard de la tache urbaine, qui continue de se densifier autour et à partir des secteurs décrits en 1987, la desserte des secteurs de forte densité du bâti proches des voies ferrées augmente légèrement, avec l'ouverture (ou la réouverture) des arrêts de Peychotte, en rive gauche de la Garonne, Cenon et la Gorp, en rive droite, amplifiant un mouvement apparu 30 ans plus tôt avec la gare de l'Alouette. S'ajoute à cette liste la gare de Talence qui n'accueillait plus de voyageurs depuis 1949 (le fret de marchandises s'est poursuivi jusqu'en 1987 ce qui explique que la gare est encore figurée sur la carte de l'IGN à cette date) et qui a réouvert en décembre 2025 après, donc, presque 75 ans d'interruption (fig. 14). Pour autant, la mobilité et la desserte par la route continue de guider les dynamiques d'implantation du bâti résidentiel et, surtout, artisanal, industriel et commercial lequel forme un chapelet autour de la rocade et de ses échangeurs principaux, tant en rive gauche de la Garonne, qu'en rive droite, désormais raccordée à la rocade par la RN 230.

CONCLUSION

Le réseau ferroviaire métropolitain bordelais (voies et gares) s'avère très dynamique dans le temps, avec une phase d'expansion du réseau (entre les années 1840 et 1970), puis de rétraction à partir des années 1980 (fig. 15 et 16), et dans l'espace, avec une double logique de desserte, celle de Bordeaux et des bourgs de l'agglomération et celle des zones militaires et industrielles. Au moment de sa conception et de sa construction, le réseau des voies ferrées a été fondé sur une logique topographique de recherche des plus faibles pentes qui a placé d'emblée les gares en dissociation avec les bourgs qui, historiquement, se sont développés eux en bordure de plateau ou de coteau.

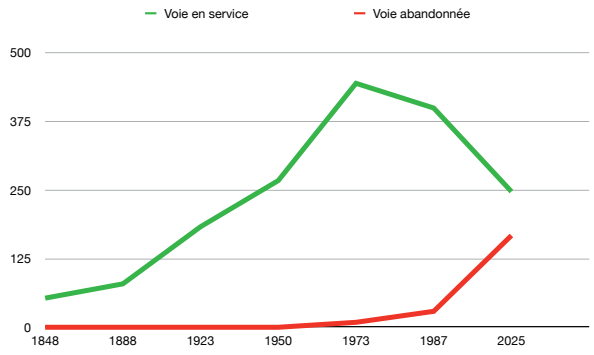


FIG. 15 — Linéaire de voies ferrées (en km) entre 1848 et 2025.
Cédric Lavigne

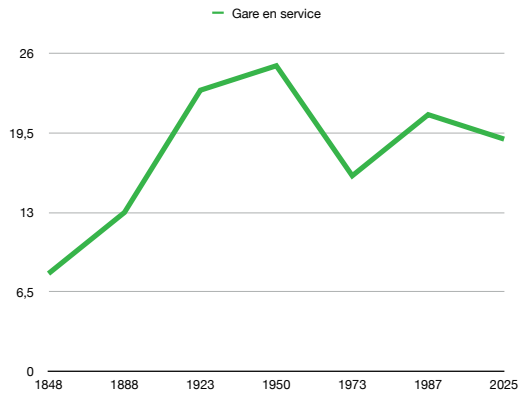


FIG. 16 — Nombre de gares et stations desservant le territoire entre 1848 et 2025.
Cédric Lavigne

5. Christophe Bouneau, « Le rail au service de l'économie des loisirs et du tourisme », dans Frédéric Laux (dir.), *Bordeaux et la folie du chemin de fer (1838-1938)*, *op. cit.*, p. 86.

L'analyse, dans le temps long, de la croissance des centres bourgs de l'agglomération bordelaise montre qu'elle résulte de leur implantation, à une période haute de l'histoire, à proximité de voies terrestres de grand parcours. Le réseau ferroviaire, implanté lui en dissociation avec les bourgs, n'a joué qu'un rôle très marginal dans l'expansion du tissu urbain (fig. 17). Partant, les gares n'ont pas été des vecteurs d'urbanisation et il est impossible d'identifier dans la morphologie des paysages — en tous les cas à l'échelle macro qui est la nôtre — de quartiers de gare créés *ex nihilo*, à l'exception notable, on l'a dit, des quartiers de Belcier et de la Bastide. Rien qui ressemble, en tous les cas, à ce que les frères Pereire ont réussi à créer, au début des années 1860, avec la ville d'hiver d'Arcachon où, comme le souligne très justement Christophe Bouneau :

> Le rail est bien le démiurge de la villégiature arcachonnaise en combinant trois leviers : la création par la desserte, l'aménagement urbain par les investissements dans l'infrastructure et l'immobilier, la promotion continue par une politique commerciale diversifiée.[5]

La construction de la rocade a provoqué une relocalisation progressive (et toujours en cours) des zones d'activité artisanales, industrielles et commerciales des bords de Garonne et de marais (ceux de Bruges et de Blanquefort), où elles sont implantées, pour les premières, depuis la fin du XIX^e^ siècle, et pour les secondes, depuis le milieu du XX^e^ siècle, vers cette deux fois deux voies, marquant le passage progressif et probablement désormais irréversible du fret ferroviaire au fret routier par camion. Parmi les 35 gares qui ont existé, seules 19 sont encore en activité. Ce réseau de gares (y compris celles qui sont abandonnées) constitue une opportunité de repositionner cette infrastructure décarbonée dans le schéma de développement de la métropole à l'horizon 2050, permettant la poursuite de l'accueil de nouveaux habitants au sein de la métropole.

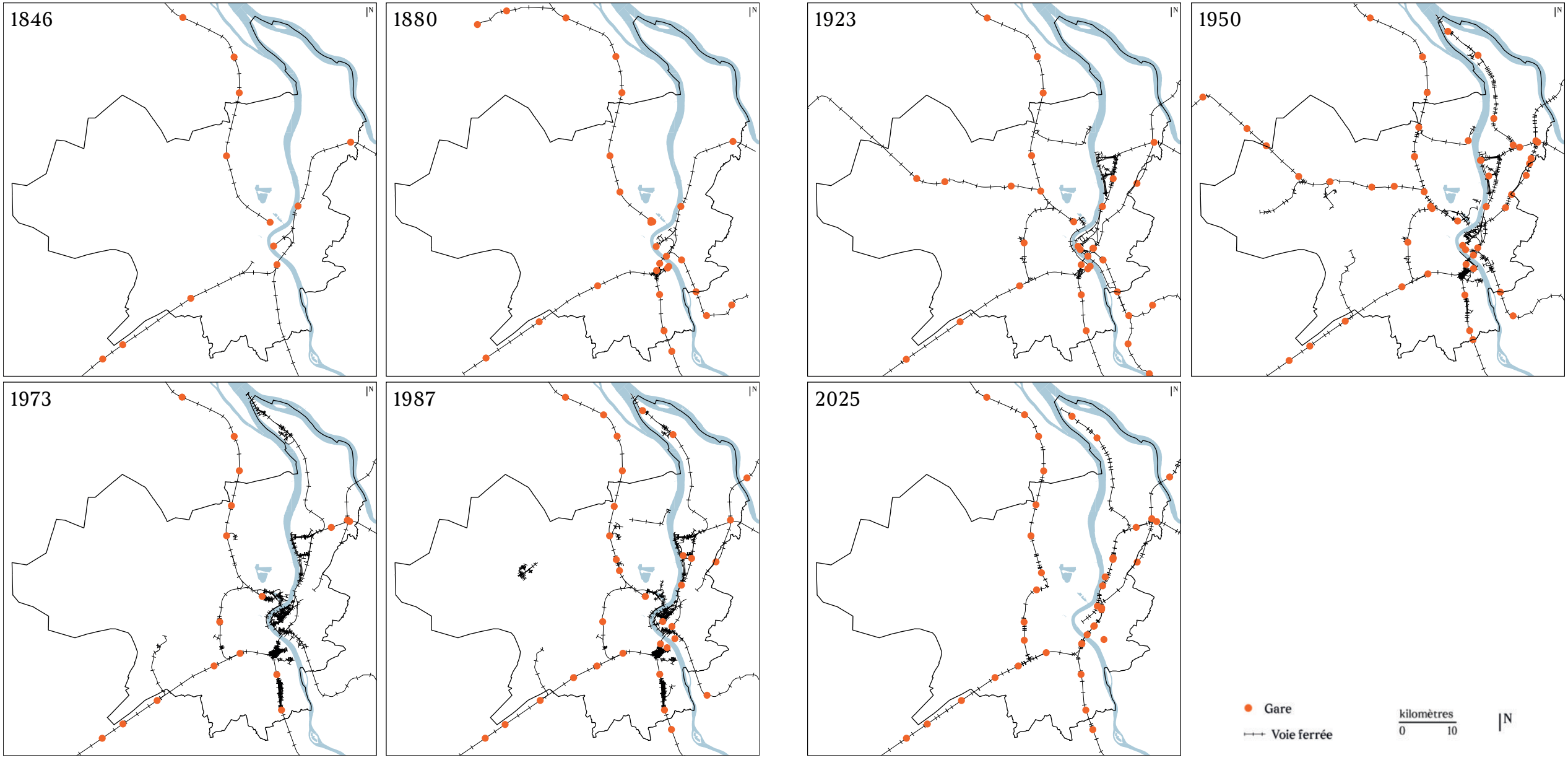


FIG. 17 — Synthèse de l'évolution du réseau ferré bordelais entre 1848 et 2025. Baptiste Laulan, service architecture et patrimoine urbain en projet, Bordeaux Métropole

Madrid Sud - Atocha. Héritages ferroviaires et palimpseste urbain (XVIIIe-XXe siècles)

JOSÉ MIGUEL REMOLINA SEIVANE
Architecte, docteur de l'Université de Cantabria, Espagne

Le quartier d'Atocha-Delicias, situé juste au sud du centre historique de Madrid, présente un paysage urbain très caractéristique, avec un réseau routier complexe, résultat de la superposition de différentes initiatives menées au cours de trois périodes successives de construction de la ville : la création de promenades arborées en 1750, les premières infrastructures ferroviaires à partir de 1850 et l'aménagement de l'*Ensanche* de Carlos María de Castro en 1860.

La lecture de la forme urbaine de ce quartier nous permet de reconnaître l'importance fondamentale des différents processus d'occupation et de transformation liés au chemin de fer, dont beaucoup sont communs à toutes les grandes villes européennes. Les pages suivantes analysent les actions et les décisions qui ont conduit à l'emplacement des gares et au tracé des lignes, ainsi que la manière dont ces actions ont conditionné le développement ultérieur de la partie sud de la ville de Madrid, le secteur de la ville le plus conditionné par les infrastructures ferroviaires.

CRÉATION DES ALLÉES ARBORÉES EN 1750

Au milieu du XVIIIe siècle, la zone située immédiatement au sud des portes de Tolède et de Valence de l'enceinte de Philippe IV de 1625 était un territoire encore rural, avec une topographie en pente douce vers le fleuve Manzanares, traversé par quelques chemins menant vers le sud et sillonné par deux petits ruisseaux. Mais à partir de 1750, une série d'actions ont été entreprises dans le but de mettre en valeur la route qui menait du palais du Buen Retiro de Madrid à celui d'Aranjuez, les deux palais de loisirs préférés des rois. La première étape a été franchie en 1718 sous Philippe V avec la reconstruction en pierre du pont de Tolède, le premier à être construit dans la ville depuis le XVIe siècle, et le tracé immédiat de son axe, le Paseo de los Ocho Hilos, une grande avenue bordée d'arbres et dotée de deux fontaines au nord[1].

L'initiative d'aménagement du secteur sera reprise par le roi Charles III, qui fera tracer l'important ensemble de *paseos*, allées bordées d'arbres, qui caractérisera tout le sud de Madrid. À partir de la porte d'Atocha récemment construite, l'ingénieur militaire Jaime Bort trace en 1752 un grand trident d'avenues vers le sud-ouest, par lequel passera la nouvelle route d'Aranjuez, que les cortèges royaux devront fréquemment emprunter. L'avenue centrale est tracée dans l'axe de la porte d'Atocha, légèrement corrigée pour respecter un ancien chemin rural où se trouvait l'ermitage de Nuestra Señora de la Cabeza, tandis que le bras nord est disposé parallèlement à ce qui était une route de ronde, le troisième bras complétant la symétrie. Un peu plus à l'ouest, un losange de promenades arborées est tracé autour de la promenade Paseo de Ocho Hilos, avec deux *glorietas* latérales qui permettent de rejoindre d'autres promenades, à l'ouest et à l'est[2] (fig. 1).

1. Mercedes Agulló Cobo (dir.), *Cartografía madrileña* (1635-1982), Madrid, Ayuntamiento, 1982, p. 74. Javier Ortega Vidal, *Madrid. Cartografías de su historia*, Fundación COAM, 2022.

2. Ortega Vidal, *op.cit.*, p. 109.

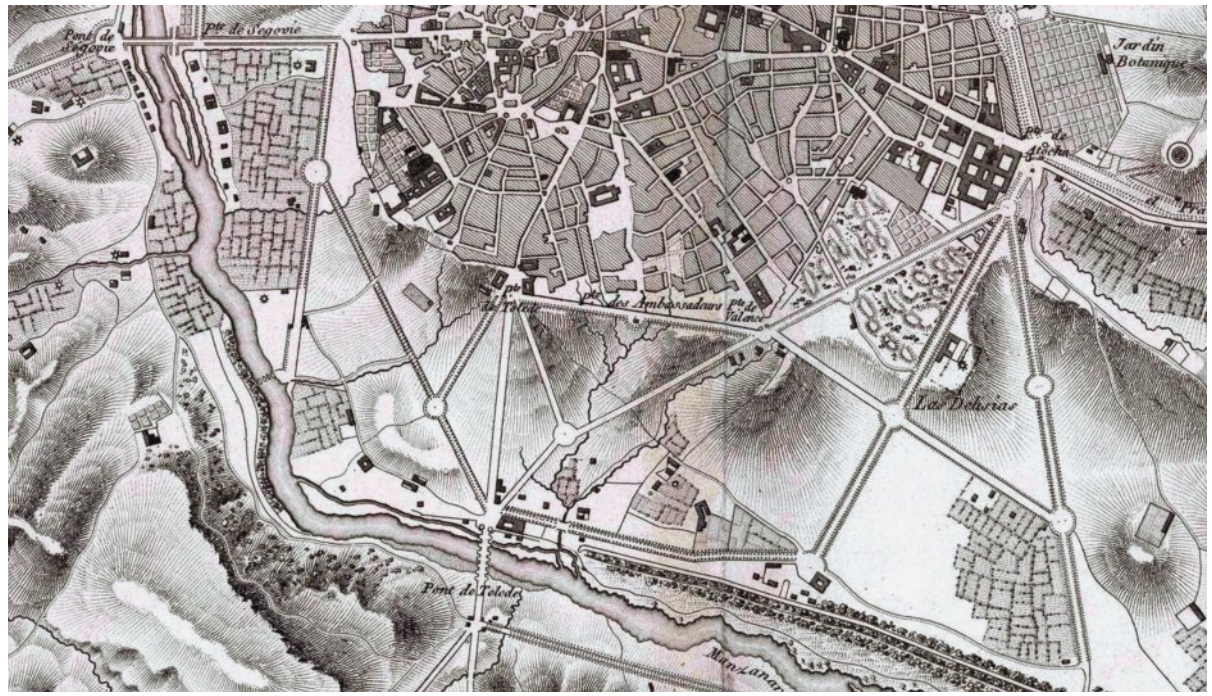


FIG. 1 — Les promenades arborées de 1750 de Charles III. Le tracé des grandes avenues vise à embellir l'accès menant à la ville voisine d'Aranjuez, tout en permettant la création d'espaces de promenade pour les habitants de Madrid. À droite, le grand trident qui prend naissance à la porte d'Atocha. En bas à gauche, le losange d'Ocho Hilos, dans l'axe du pont de Tolède.
Plan d'Ambroise Tardieu, vers 1788.
Agulló, *op. cit.*, p. 89.

Dans la partie nord de Madrid, des promenades arborées ont également été créées en 1761 à la sortie de la ville, depuis les portes de Recoletos jusqu'à Fuencarral, avec des promenades et des *glorietas* similaires à celles du sud. Toutes ces réalisations s'inspiraient des projets d'aménagement urbain

arboré développés en France dans la seconde moitié du siècle par l'architecte Le Nôtre, qui introduisit l'utilisation du trident de rues (appelé patte d'oie). La première réalisation fut le projet de 1664 à Paris d'un grand trident d'avenues à l'ouest du palais des Tuileries, qui ne fut toutefois que partiellement réalisé. Cette même solution en forme de trident sera développée de manière monumentale peu après à Versailles, où, à partir de 1665, Louis XIV entreprend la construction du grand complexe conçu par Le Nôtre.

L'APPARITION DES PREMIERS TRACÉS FERROVIAIRES EN 1851

Tout ce paysage est resté dominé par le réseau de grandes allées arborées jusqu'à l'apparition du chemin de fer à Madrid en 1851, avec l'inauguration de la ligne Madrid-Aranjuez. Aranjuez était l'un des palais royaux situés autour de la capitale espagnole, lieu de prédilection de la cour, et était également la zone agricole la plus riche des environs de Madrid. Cette double condition a favorisé la création de cette première ligne. Peu après, ce même tracé sera utilisé pour relier Madrid à la mer Méditerranée via Albacete vers Alicante, en raison des difficultés orographiques moindres de ce tracé par rapport à la liaison avec le port de Valence. Cette ligne fut à l'origine de la Compañía de caminos de hierro de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), qui conserva son terminus à Atocha, où des travaux d'agrandissement de l'embarcadère furent réalisés entre 1858 et 1859 afin de pouvoir absorber le nouveau trafic[3] (fig. 2).

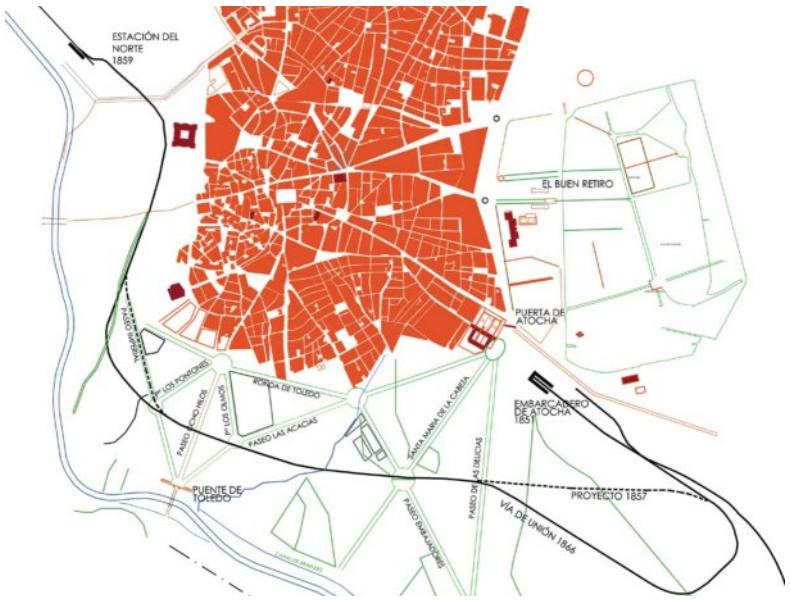


FIG. 2 — Apparition des premiers tracés ferroviaires à Madrid. Implantation des deux gares d'Atocha (1851) et Norte (1859). La construction de la voie reliant les deux gares (nommée vía de unión) est immédiatement entreprise et mise en service en 1866.
Plan interprétatif de l'auteur

3. Alfonso Álvarez Mora (dir.), *Las estaciones ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad*, Madrid, COAM, 1980, p 151. María Pilar González Yanci, *Los accesos ferroviarios a Madrid*, Madrid, Biblioteca de Estudios Madrileños, XXI, 1977.

4. María Pilar González Yanci, « Transformaciones de las estaciones ferroviarias de Madrid », en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, XLV, Madrid,CSIC, 2005. Álvarez Mora, *op.cit.*, p. 85.

5. Agulló, *op.cit.*, p. 135.

Des années plus tard, en 1859, une nouvelle ligne ferroviaire reliant Madrid au nord et à l'ouest de l'Espagne sera créée, et la construction d'une nouvelle gare près du pont de Ségovie et du fleuve Manzanares commencera. La gare de Norte, ensuite appelée gare de Príncipe Pío, fut construite par la Compañía de Caminos de Hierro del Norte, l'une des plus importantes dans le développement du réseau ferroviaire en Espagne, avec un premier tronçon de ligne entre Madrid et El Escorial, où arrivèrent rapidement les lignes du nord de la Castille et de la Galice. Le petit bâtiment de l'embarcadère a été conçu comme une gare de passage, avec des blocs parallèles aux voies[4].

L'étude des plans de la ville de Madrid dessinés à cette époque nous offre des informations trés importantes ; le plan de Francisco Coello, élaboré vers 1850, dessine un premier embarcadère d'Atocha, alors encore en construction ; le plan du projet présenté par Castro en 1859 est le premier à montrer le tracé des voies ferrées et les deux gares[5].

Il est intéressant de présenter les motivations pour le choix de l'emplacement de la première gare de Madrid, initialement baptisée Mediodía, avant d'être rebaptisée peu après Atocha ; la décision de l'implanter à cet endroit découle du tracé même de la ligne qui venait d'Aranjuez et arrivait à Madrid par le sud-est, immédiatement au sud de la route de Valence ; ses installations étaient situées sur l'étroite bande de terrain entre cette route et le ruisseau appelé Atocha ou Carcavón.

On tenta de rapprocher autant que possible la gare de la ville, en la situant tout près de l'enceinte fiscale de Philippe IV datant de 1625. Ce lieu constituait le point le plus approprié de tout le front sud de la ville en raison de sa topographie, étant trés proche de la porte d'Atocha que permettait l'accès au centre ville par la rue Atocha et le Paseo del Prado. L'existence du complexe du Buen Retiro rendait impossible le déplacement de la ligne ferroviaire plus au nord. La gare d'embarquement d'origine se situait sensiblement parallèle à la route de Valence ; de l'autre côté de la route se trouvait l'église de Nuestra Señora de Atocha, l'un des sanctuaires les plus vénérés de Madrid.

Il est intéressant de souligner le caractère de la porte d'Atocha, car malgré son nom, il ne s'agissait pas à proprement parler d'une porte d'accès à l'enceinte fiscale du XVII[e] siécle de la ville, mais plutôt d'un élément représentatif qui permettait d'accéder au grand trident d'avenues et à l'ensemble des promenades de Charles III. Elle apparaissait comme un élément de fond de la promenade Paseo del Prado, marquant le passage et l'accès à l'ensemble des nouvelles avenues. La construction de la gare immédiatement au sud a conduit à la démolition de la porte,

réalisée dès 1850.

En 1865, un bâtiment administratif de trois étages est construit devant la gare. Il sert de façade représentative de la compagnie MZA, compensant ainsi le manque d'image urbaine du petit embarcadère qui existait alors. C'était la première fois qu'était envisagée la nécessité pour cette gare, déjà importante, de présenter une image architecturale de qualité. Lorsque, à partir de 1888, une nouvelle gare fut construite, ce bâtiment d'une monumentalité indéniable, fut démoli et reconstruit plus au nord, avec une façade réorientée vers l'avenue de Barcelone, alignée avec deux autres bâtiments[6].

Il convient ici de faire un bref aperçu du processus d'implantation des stations dans les villes espagnoles au cours de la seconde moitié du XIX[e] siècle. Le choix de leur emplacement dépendait de deux facteurs fondamentaux : le tracé de la voie ferrée à l'arrivée dans la ville et la possibilité d'acquérir facilement un terrain suffisamment vaste. Ces deux conditions se retrouvent dans tous les cas, même si elles sont parfois nuancées par des circonstances particulières. Un troisième facteur, à savoir la présence de larges rivières ou l'emplacement en hauteur de la ville, a rendu difficile dans de nombreux cas l'accès à la gare depuis le centre-ville, comme c'est le cas à Lugo, où la gare se trouve à un niveau inférieur, ou à León, où elle est située de l'autre côté de la rivière Bernesga. Rares sont les cas où les anciens couvents désaffectés au cours des décennies précédentes ont été réutilisés ; le cas le plus notable est celui de Valence, où la première gare a profité de l'espace disponible grâce à la désaffectation du couvent de San Francisco permettant l'arrivé du train au cœur de la ville.

Dans les villes espagnoles qui conservaient encore au milieu du XIX[e] siècle leurs anciennes enceintes fortifiées, l'arrivée du chemin de fer fut l'un des facteurs décisifs de leur destruction, en particulier dans les endroits où, en raison de leurs caractéristiques topographiques, le chemin de fer pouvait s'approcher des remparts. À Cadix, les circonstances ont permis à la gare d'être située à proximité immédiate des bastions de la muraille, sur des terrains gagnés sur la mer. Lorsque la gare a été installée en 1861, le trajet vers le centre-ville devait encore faire un détour par la puerta del Mar, à l'ouest, ou par la puerta de Tierra, située plus à l'est. Des années plus tard vers 1905, c'est le désir de faciliter l'accès à la gare qui a conduit à la démolition de la partie nord des remparts où sera ouvert le Paseo de Canalejas.

À Gérone, la ligne ferroviaire française a été construite au sud du quartier médiéval de Mercadal, tout près du bastion de Santa Clara. Lors de la construction de la gare, la place de Carril a été ouverte devant sa façade. L'accès au cœur de la ville se faisait par la rue Isabel II et la porte Nueva, ouvertes vers 1850. L'existence de la gare a entraîné la démolition de toutes les murailles du Mercadal, décidée en 1895 et réalisée à partir de 1905[7].

6. Álvarez Mora, *op.cit.*, p. 71-72.

7. Luis Santos y Ganges, *Urbanismo y ferrocarril,* Madrid, Fundación Ferrocarriles Españoles, 2011.

8. Antonio Bonet Correa, *Plan Castro*, Madrid, COAM, 1978, p. XXIII. Agulló, *op. cit.*, p. 128. Pinto Virgilio, Madrazo Santos, *Madrid Atlas histórico de la ciudad*, Madrid, Cajamadrid Lunwerg, 1995, p. 87. Sambricio Carlos, *Madrid ciudad región*, Madrid, Comunidad, 1999, p. 43.

9. Bonet Correa, *op. cit.*, p. 137.

10. Sambricio, *op. cit.*, p. 45. Agulló, *op. cit.*, p. 129.

LE PROJET D'AGRANDISSEMENT (*ENSANCHE*) DE CASTRO DE 1859

L'élaboration d'un plan d'agrandissement (*Ensanche*) de la ville sera un facteur déterminant dans le développement de Madrid et aura des conséquences importantes sur l'évolution du sud de la ville. En avril 1857, le gouvernement central charge l'ingénieur Carlos María de Castro d'élaborer le plan. Le premier document est approuvé le 19 juillet 1860. Nous connaissons deux plans du projet préliminaire : le premier est daté de 1860 et est dessiné à l'encre bleue et rouge sur du papier calque. Le second, une lithographie de Julio Donón y Pérez Baquero datant de 1861, a été largement diffusé et est en quelque sorte devenu l'image du Plan Castro ; dans ce dernier document ont été introduits certains éléments nouveaux, comme la gare du Nord, qui n'apparaissait pas sur le premier plan[8].

Le premier projet d'*Ensanche* rédigé par Carlos María de Castro en 1861 propose, dans cette zone sud de la ville, de remplacer la structure des promenades arborées par un réseau géométrique régulier de rues, avec des îlots carrés ; il s'agit d'éliminer l'avenue Nuestra Señora de la Cabeza, tout en conservant l'avenue Delicias et la Ronda de Toledo, sans envisager de tissu de liaison au nord de la rue avec la ville historique existante. Dans la zone occidentale, un large coin reste en suspens, qui est présenté comme une zone agricole[9] (fig. 3).

Des années plus tard, vers 1877, l'équipe de gestion du plan, déjà sans Carlos Castro, publia un autre plan d'aménagement de Madrid divisé en trois zones. La zone trois, qui concerne le secteur d'Atocha, présente des changements substantiels dus au tracé définitif de la voie ferrée de liaison realisée en 1866, qui sera commenté en détail plus loin ; la distribution des îlots carrés de la zone la plus proche d'Atocha n'a pas été modifiée, bien que de nombreux îlots apparaissent radicalement coupés par la voie[10].

TRACÉ DE LA ROUTE DE LIAISON EN 1866

L'arrivée à Madrid de la deuxième ligne ferroviaire, en provenance du nord, et l'emplacement des embarcadères ont fait naître dès 1857 la nécessité de construire une ligne ferroviaire reliant la gare du Nord à celle d'Atocha, en tirant parti de la faible distance qui les sépare et de la topographie simple de la zone. Ce qui fut appelé « voie de contournement » ou « voie de

liaison » (*via de unión*), a commencé à être construit en 1860 par la Compañia del Norte elle-même, le projet de tracé étant réalisé sans intervention municipale et entrant en service en 1866[11].

Plusieurs projets de tracé de la ligne de liaison ont été élaborés entre 1857 et 1863, avec de légères modifications visant principalement à améliorer le rayon de courbure des voies. Dans la première proposition de 1857, le tracé s'adapte rigoureusement à l'avenue Imperial et aux ronds-points du losange de l'avenue Paseo des Hilos. À partir de ces points, le tracé est rectiligne, pour arriver à la section la plus orientale avec une petite courbe qui permet la liaison avec la voie vers l'est, mais oblige les trains à faire demi-tour pour arriver à la gare d'Atocha. Le projet définitif, daté de 1862, propose un nouveau tracé avec des rayons de courbure plus larges, abandonnant la coïncidence avec l'avenue Imperial et proposant une modification radicale dans la zone la plus orientale, avec une grande courbe en boucle qui permettra l'accès direct des trains au complexe d'Atocha[12].

Carlos Castro connaissait le premier projet de voie de liaison lorsqu'il a élaboré son avant-projet d'*Ensanche* de 1859. C'est pourquoi il trace l'une de ses principales rues dans le sens ouest-est, qui coïncide avec le tracé de la voie, même s'il a ensuite proposé d'enterrer la ligne. Mais, par la suite, le projet final de la voie de liaison ignora les propositions de Castro, créant un conflit entre le bureau chargé du plan d'*Ensanche* et la compagnie Ferrocarril del Norte. Le tracé définitif apparaît pour la première fois sur le plan de Madrid de 1866 de José Pilar Morales, qui nous offre une image de la ville avec des détails d'une grande précision (fig. 4).

L'initiative de construction d'une voie de contournement permettant de relier les différentes gares terminales était une nécessité immédiatement ressentie dès le milieu du siècle dans d'autres grandes villes européennes où, dans un premier temps, différentes compagnies avaient installé leurs gares à différents endroits de la ville. Il convient de mentionner ici trois des initiatives les plus intéressantes, de portée et de nature différentes.

La création de la Petite Ceinture de Paris, vers 1851, répondait au même besoin ; réalisée par différents tronçons, elle permettait la circulation dans toute la ville. À Bordeaux, une situation intéressante s'est présentée après la création des deux gares de la ville, la gare d'Orléans, installée en 1850 sur la rive est de la Garonne et reliée à la ville par le pont de pierre, et la gare du Midi, construite en 1855 à proximité immédiate du centre historique. Finalement en 1860, une voie de liaison entre

11. González Yanci, *Los accesos, op. cit.*, p. 57.

12. Álvarez Mora, *op. cit.*, p. 159.

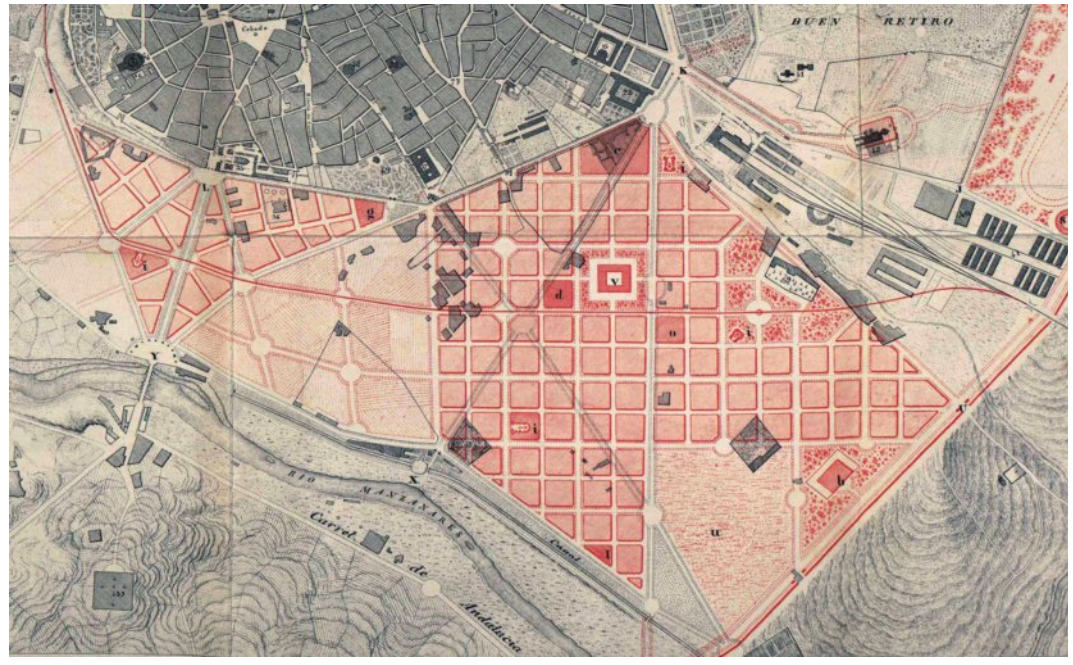


FIG. 3 — Avant-projet d'élargissement de Madrid, *el Ensanche*, par Carlos María de Castro, 1859. Détail de la zone sud. L'existence des avenues bordées d'arbres du XVIII[e] siècle et la topographie difficile empêchent l'extension à tout le quartier du projet de réseau routier orthogonal, que Castro se limite à proposer dans la moitié orientale. La future voie de liaison apparaît déjà, selon un premier projet de 1857, et Castro tente d'adapter son réseau routier à cette ligne, mais quelques années plus tard, le tracé définitif de la voie change, ruinant la régularité que Castro souhaitait dans son projet de réseau routier et de pâtés de maisons.
Bonet Correa, *op.cit*, n.p.



FIG. 4 — Tracé du parcours de la voie ferrée de liaison en 1866. Le tracé finalement réalisé s'éloigne de celui que Castro avait représenté dans son avant-projet d'élargissement, car la Compañía del Norte a proposé des rayons de courbure adaptés au transport ferroviaire, sans tenir compte de la proposition de Carlos Castro. Le plan représente quelques îlots carrés tracés autour du Paseo de las Delicias, bien que cette régularité ait été modifiée au cours des années suivantes. Plan de Madrid de José Pilar Morales, 1866.
Agulló, *op. cit.* p. 135

les deux gares a été tracée, avec la construction de la passerelle Eiffel, un pont métallique sur la Garonne.

Un troisième cas très intéressant est celui de la création d'une liaison entre les deux gares de la ville de Bruxelles à partir de 1895, l'un des cas les plus emblématiques en Europe. Au départ, deux grandes gares ont été créées dans la ville : la gare du Midi, construite en 1840 et située au sud-ouest du centre historique, et la gare du Nord, construite en 1846 au nord. Bien que la nécessité de construire une voie de liaison ait été envisagée dès la fin du XIX[e] siècle, ce n'est qu'en 1900 que sa réalisation a été abordée, mais les travaux n'ont commencé qu'en 1911, avant d'être interrompus puis définitivement repris en 1937. Ce chantier complexe, qui nécessitait la reconstruction des deux gares, la construction de tronçons surélevés et d'un long tunnel central, a également entraîné la construction d'une nouvelle gare centrale, à mi-chemin, qui n'a été inaugurée qu'en 1952.

Un projet de voie de liaison, similaire à celui prévu à Bruxelles, a été présenté à Madrid en 1924 par l'ingénieur Fernando Reyes Garrido. Il propose la création d'un nouveau tracé ferroviaire traversant le centre-ville, entièrement souterrain, et prévoit la construction d'une gare centrale sous la Gran Vía, tout près de la place Callao. Pérez Garrido travaillait pour la Compagnie du Nord et présenta plusieurs initiatives à Barcelone à partir de 1912, résolvant la liaison entre les différentes gares de la ville et favorisant la communication entre les extrémités nord et sud de la ville de Barcelone, avec un point de référence central sur la Plaza de Cataluña[13].

13. Álvarez Mora, *op.cit.*, p. 163.

LA NOUVELLE GARE D'ATOCHA DE 1888

L'ancien embarcadère d'Atocha était déjà devenu insuffisant lorsqu'il fut finalement décidé, en 1888, de construire un nouveau grand terminal voyageurs, selon les plans de l'architecte Alberto de Palacio. Inaugurée en 1892, la nouvelle gare présente une façade d'un grand intérêt architectural, qui combine la grande structure centrale en acier avec les petits pavillons en brique latéraux.

Il est important de souligner le changement d'emplacement et d'orientation de la nouvelle gare. Le nouveau bâtiment a été avancé, se rapprochant davantage du rond-point d'Atocha. Le « pivotement » opéré par Palacios pour le nouveau bâtiment est également très important, s'éloignant de la direction d'arrivée des lignes qui avait conditionné l'ancien bâtiment. Palacios propose désormais une légère rotation afin d'offrir sa façade monumentale comme toile de fond depuis le Paseo del Prado, dans le but évident d'améliorer la présence et la relation de la gare avec la ville. Il ne fait aucun doute que le

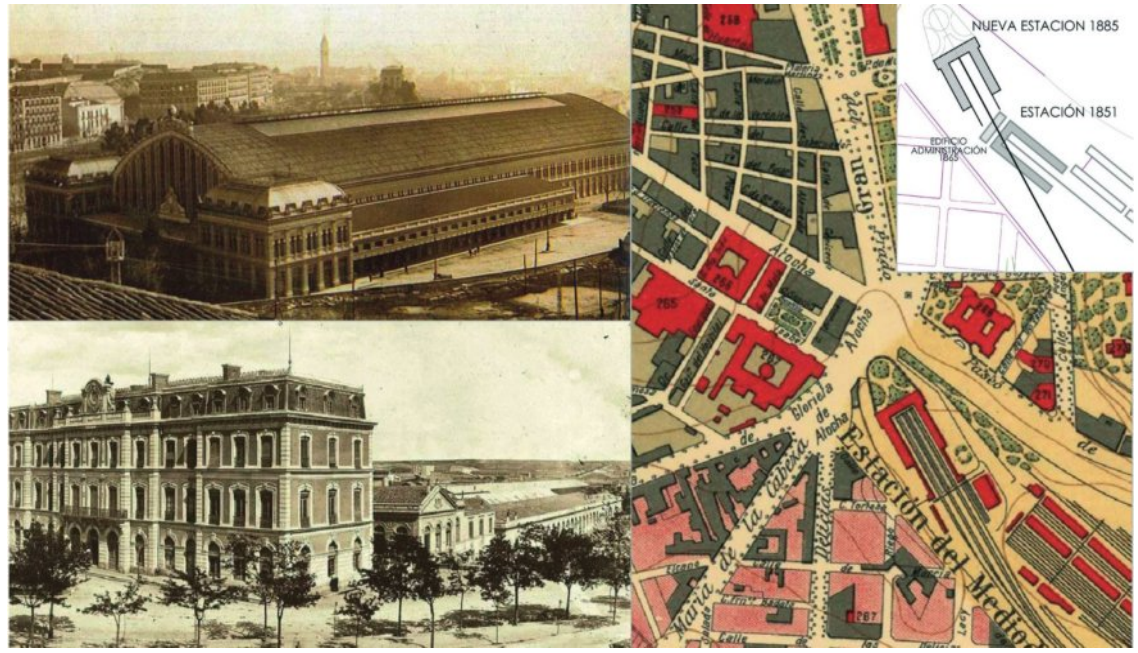


FIG. 5—Ancienne et nouvelle gare d'Atocha. Composition de différentes images. Le plan de droite montre la nouvelle gare, construite en 1888. Plan de 1911 de Pedro Núñez Granés. (Agulló, *op. cit.*, p. 168.) Le petit dessin du haut montre la superposition de l'ancienne et de la nouvelle gare, mettant en évidence le changement d'orientation et son déplacement vers le Paseo del Prado, dans le but d'améliorer sa relation avec la ville et d'accroître sa présence visuelle. (Interprétation de l'auteur). La photo du bas montre le bâtiment administratif de la compagnie MZA, construit en 1865, qui cachait la petite gare primitive. En haut à gauche, image de la nouvelle gare de 1888, projet de l'ingénieur Alberto de Palacio.
Cartes postales anciennes, collection particulière

manque d'espace et les difficultés topographiques ont empêché un alignement plus rigoureux avec l'axe du Paseo del Prado (fig. 5).

La différence de niveau entre le rond-point où se trouvait la porte d'Atocha et le nouveau bâtiment a toujours rendu difficile la création d'un espace public immédiatement à l'extérieur de la gare. Déjà, avec le premier embarcadère, le plan de Francisco Coello, datant d'un peu avant 1850, avait représenté un jardin, en forme de trident inversé, qui tentait de résoudre la relation entre la gare et la ville. Par la suite d'autres solutions ont été proposées avec une clôture entourant de petits jardins arborés.

Au cours de ces mêmes années, la construction d'une façade monumentale est également réalisée à la gare Estación del Norte ; en 1882, un nouveau bâtiment pour les voyageurs est inauguré, parallèle aux voies, avec un style marqué par l'influence française très courante dans les gares construites par la Compañia del Norte. Plus tard, en 1926-1933, un nouveau bâtiment des départs est construit, avec un pavillon perpendiculaire aux voies et une façade monumentale orientée vers le sud.

CRÉATION DES GARES SECONDAIRES : DELICIAS, IMPERIAL ET PEÑUELAS

Au cours des décennies suivantes, trois nouvelles gares ont été créées dans le quartier. La gare de Delicias a été construite en 1880 pour la ligne Madrid-Ciudad Real-Badajoz, puis rapidement prolongée jusqu'à la ligne Cáceres Portugal, d'où son nom populaire MCP. La gare est le terminus d'une ligne indépendante provenant du sud, mais elle a été située à proximité immédiate de la ligne de liaison, ce qui a permis de l'intégrer au tracé de cette voie. Lors de sa construction en 1879, la gare se distinguait par son architecture, car celles d'Atocha et del Norte étaient encore des bâtiments très simples qui seront ensuite remplacés par les bâtiments définitifs.

S'appuyant sur la voie de liaison de 1866, deux nouvelles gares ont été créées au cours des décennies suivantes, sans tenir compte de l'aménagement prévu par Carlos Castro et en conditionnant fortement le développement ultérieur de ces zones. La gare Imperial a été créée exclusivement pour le fret par la Compañía del Norte en 1881, lorsque les installations de la gare del Norte sont devenues insuffisantes. Ses installations étaient situées de part et d'autre de la voie de liaison occupant des espaces vides qui caractérisaient la zone rurale au sud de la ville. La gare de marchandises de Peñuelas, inaugurée en 1914, occupait l'espace d'une zone d'entrepôts, appelée Alhóndiga, ensemble de bâtiments appartenant à la Compagnie del Norte et destinés au stockage, qui apparaît fidèlement représenté sur le plan de 1910 de Pedro Núñez formant un triangle, auquel a été raccordée une dérivation de la ligne ferroviaire.

APPARITION D'ACTIVITÉS INDUSTRIELLES LIÉES AU CHEMIN DE FER

Avant la création du chemin de fer, une série d'installations préindustrielles avaient déjà été implantées dans le quartier. Dès 1790, le roi Charles III avait fait construire près de la porte de Valence la Real Fábrica de Aguardientes y Naipes qui fut ensuite transformée en 1809 en Real Fábrica de Tabacos (usine royale de tabac). La fabrique de salpêtre construite en 1785 occupait un vaste espace, de part et d'autre de la Ronda de Atocha. Au sud de la zone existaient quelques activités petites et dispersées : une fabrique de papier et plusieurs usines de plâtre, tirant parti de la nature des sols du quartier.

La plus importante des installations industrielles était l'usine à gaz de Madrid, créée en 1846 pour produire du gaz destiné à l'éclairage de la capitale. L'usine occupait l`îlot situé près de la Ronda de Toledo et comptait plusieurs gazomètres, des réservoirs de stockage de gaz qui lui ont valu son surnom populaire. À partir de 1856, l'usine fut rattachée au même groupe

14. Agulló, *op. cit.*, p. 151.

entrepreneurial que la Compañía de Caminos del Norte, ce qui conditionna l'intérêt de la compagnie pour la construction immédiate de la voie de liaison, avec un projet de ramification en courbe pour faciliter l'approvisionnement en charbon indispensable à l'usine. Dans de nombreuses villes, les usines à gaz et les gazomètres ont cherché à s'implanter à proximité des voies ferrées. Les exemples de Valladolid, situé dans un espace triangulaire à proximité immédiate de la gare, et de Burgos, où l'usine à gaz s'est installée juste à l'est de la gare dès 1862, sont emblématiques.

D'autres petites usines et ateliers apparaissent sur le plan de Facundo Cañada publié en 1900, un document très précis qui fournit des informations détaillées sur toutes les activités industrielles, dont beaucoup se sont poursuivies jusqu'au milieu du XX[e] siècle. Parallèlement à toutes ces installations industrielles, certains quartiers marginaux s'étaient développés dans la région depuis le début du XIX[e] siècle. Le plus important d'entre eux était le quartier de Peñuelas, né comme un groupe isolé de logements ouvriers, mais qui allait jouer un rôle très important dans le développement de la région. Injurias et Casa del Cabrero étaient deux quartiers formés d'un ensemble beaucoup plus désordonné de masures, situés à proximité du petit ruisseau Embajadores[14] (fig. 6).

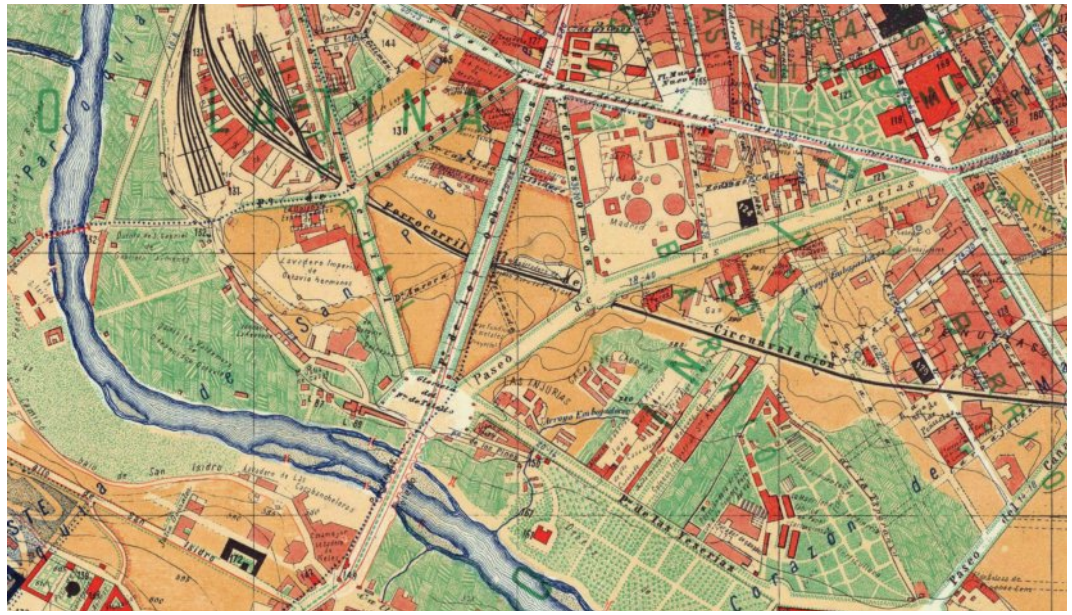


FIG. 6 — État de la zone en 1900. À gauche, la gare Imperial, au centre, l'usine à gaz. D'autres petites installations industrielles apparaissent en relation avec la voie de liaison dans le secteur sud-ouest. À droite, le quadrillage allongé des îlots du quartier de Peñuelas s'est développé indépendamment du projet d'*Ensanche* de Castro. Dans le quadrant inférieur gauche du plan, au sud de la voie de liaison, l'ancienne structure parcellaire et les usages préindustriels subsistent, avec les petits quartiers des Injurias et des Casas del cabrero. Plan de Madrid de Facundo Cañada, 1900.
Agulló, *op. cit.*, p. 151, [En ligne] https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53060457s/f1.item.zoom.

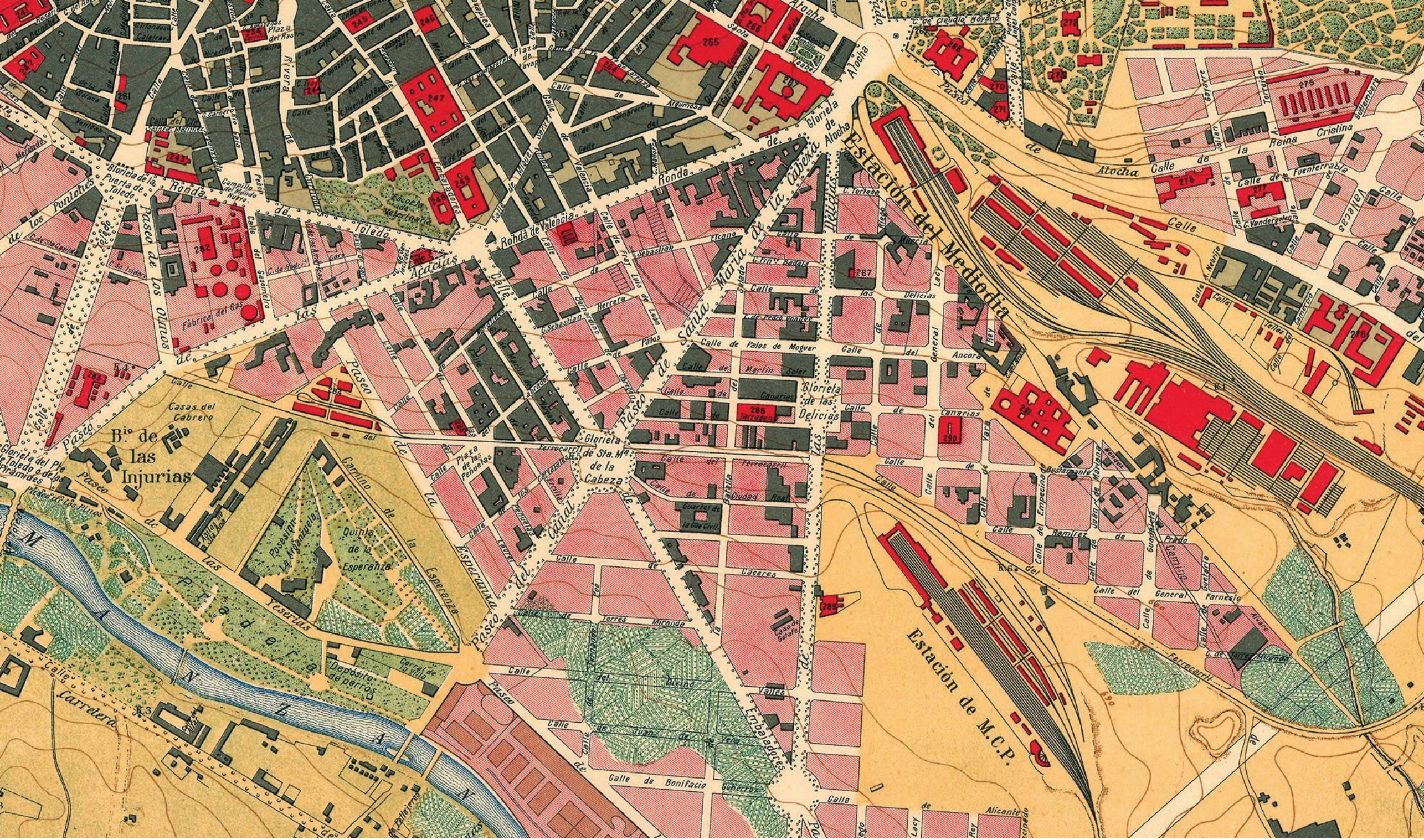


FIG. 7 — Adaptation du tracé de l'*Ensanche* de Castro en 1911. On peut observer les changements apportés à la structure des rues depuis la première proposition de Castro. Les inscriptions en gris et rose montrent très clairement la lente occupation des terrains. Le plan montre en bas à droite la nouvelle gare de Delicias, ici MCP, pour la ligne de Ciudad Real et Extremadura, occupant une très grande superficie. Plan de Pedro Núñez Granés de 1911.

Agulló, *op.cit*, p. 168.

ADAPTATION ET CONSTRUCTION FINALE DU TISSU URBAIN PROPOSÉ PAR CARLOS CASTRO (1870-1930)

Le projet préliminaire de Carlos Castro de 1859, qui prévoyait un tracé régulier des rues et îlots, fut rapidement dépassé par la réalité de la construction des infrastructures ferroviaires. Comme nous l'avons vu, les trois projets de la Compañía del Norte ne tenaient compte que de la viabilité du tracé de la voie, avec des rayons de couverture adéquats, ignorant la disposition prévue des rues. Il est significatif que la carte du troisième projet de voie de liaison de 1869 représente les îlots prévus par Castro, mais propose un tracé de la voie traversant les rues sans faire le moindre effort pour concilier les deux tracés.

Nous disposons d'informations sur le permanent conflit entre le bureau chargé de la gestion du projet préliminaire d'*Ensanche* de Castro et les compagnies ferroviaires, car celles-ci ont tracé leurs voies sans tenir compte des dispositions du plan d'*Ensanche* en matière de tracé routier. Face au fait accompli que constituait le nouveau tracé de la voie de liaison, il a fallu modifier radicalement le plan. La nouvelle proposition a été présentée vers 1877 et figure sur trois plans, avec des changements très importants : à l'est de la promenade de Delicias, la proposition d'îlots carrés est conservée, en essayant d'adapter certains îlots au tracé de la voie de jonction. Dans le coin entre les promenades de Delicias et Santa María de la Cabeza, l'idée d'un parc est abandonnée et des îlots de taille double, adaptés à la voirie, sont proposés[15] (fig 7).

À partir de 1900, le développement des îlots de la zone fut relativement lent, un processus que l'on peut suivre en comparant la situation sur les cartes. Les plans de 1902 de José Méndez et de 1911 de Pedro Núñez montrent l'adaptation radicale finale de la structure prévue par Castro à la réalité. Tout le tronçon triangulaire à l'ouest du Paseo de las Delicias est désormais conçu avec des îlots divisés en deux, allongés dans le sens est-ouest, afin de faciliter l'adaptation à la difficile morphologie des rues. Plus à l'ouest les tracés des îlots du quartier de Peñuelas seront respectés et s'étendront désormais à l'ensemble du secteur. Dans le coin entre Santa María de la Cabeza et ronda de Toledo, une adaptation pragmatique à la double réalité est envisagée, avec des îlots similaires à ceux initialement proposés par Castro, mais avec une grande irrégularité dans leurs contours. Finalement, seule la partie située immédiatement à l'est de la promenade des Delicias conserve la structure régulière prévue, sans même avoir pu occuper tout le secteur (fig. 8).

15. Sambricio, *op. cit.*, p. 48.



FIG. 8 — État de la zone en 1920. Le plan montre clairement l'importance des tracés ferroviaires. À gauche apparaît la nouvelle gare Imperial, exclusivement réservée au fret. L'occupation des îlots de l'*Ensanche* est très lente. Plano del término de Madrid.Vers 1920, auteur inconnu. Inclus dans le *Diccionario Enciclopédico Espasa*, entrée Madrid.

Il est intéressant de noter que l'un des secteurs où la structure de rues orthogonales et îlots carrés a été appliquée est celui situé au nord de l'actuelle avenue de Barcelona, une zone que Castro n'avait pas incluse dans son avant-projet d'*Ensanche* de 1859, mais qui apparaît déjà sur le plan de 1877, bien que cette fois-ci, seule une rangée d'îlots corresponde au modèle de Castro, celle située en face de l'ancienne rue de Vallecas, aujourd'hui paseo de Menéndez Pelayo (fig. 9).

CONCLUSION

Aujourd'hui, le quartier Atocha-Delicias présente un tracé urbain très complexe, avec plusieurs éléments urbains liés au chemin de fer. Les deux principales gares voyageurs construites au XIX^e^ siècle sont encore conservées aujourd'hui. La gare d'Atocha, conçue en 1888, reste un élément marquant du paysage urbain du sud de Madrid, avec sa grande façade semi-circulaire vitrée, l'un des plus beaux exemples de l'architecture de fer en Espagne ; une extension ultérieure en brique réalisée en 1992 est aujourd'hui le centre névralgique des différentes lignes de banlieue et de grande ligne de l'une des principales gares de la ville, abritant la ligne à grande vitesse AVE vers l'est et le sud de l'Espagne.

Un peu plus au sud, le magnifique bâtiment de la gare de Delicias a parfaitement conservé sa grande nef en fer, transformée en musée du chemin de fer, même si les voies et les bâtiments annexes ont disparu. D'autres bâtiments qui constituaient des repères importants dans la zone ont disparu.

La grande usine à gaz et les gares secondaires d'Imperial et de Peñuelas ont été démolies entre 1980 et 1990, mais il est encore facile de repérer leur ancien emplacement dans le tracé actuel des rues, où l'on peut encore distinguer l'ancien tracé des voies.

C'est cette superposition de trois modèles urbains très différents qui a donné au quartier d'Atocha-Delicias sa personnalité unique, témoignage d'un processus continu de construction et de changement : sur un schéma de première occupation du territoire formé par les grandes avenues bordées d'arbres tracées à partir de 1750, deux logiques opposées de conception de la ville se sont superposées à partir de 1850 : le tracé des voies ferrées avec la construction de quatre gares et une voie de liaison, et le tracé orthogonal rigide du plan d'*Ensanche* de Carlos María de Castro qui, avec ses rues orthogonales et ses îlots carrés, cherche à donner un nouveau sens à toute la zone.

Le résultat final de ce processus continu de réécriture est une structure formelle caractéristique du tissu urbain madrilène, un véritable palimpseste avec plusieurs couches superposées correspondant aux trois différents moments et intentions de construction de la ville (fig. 10).

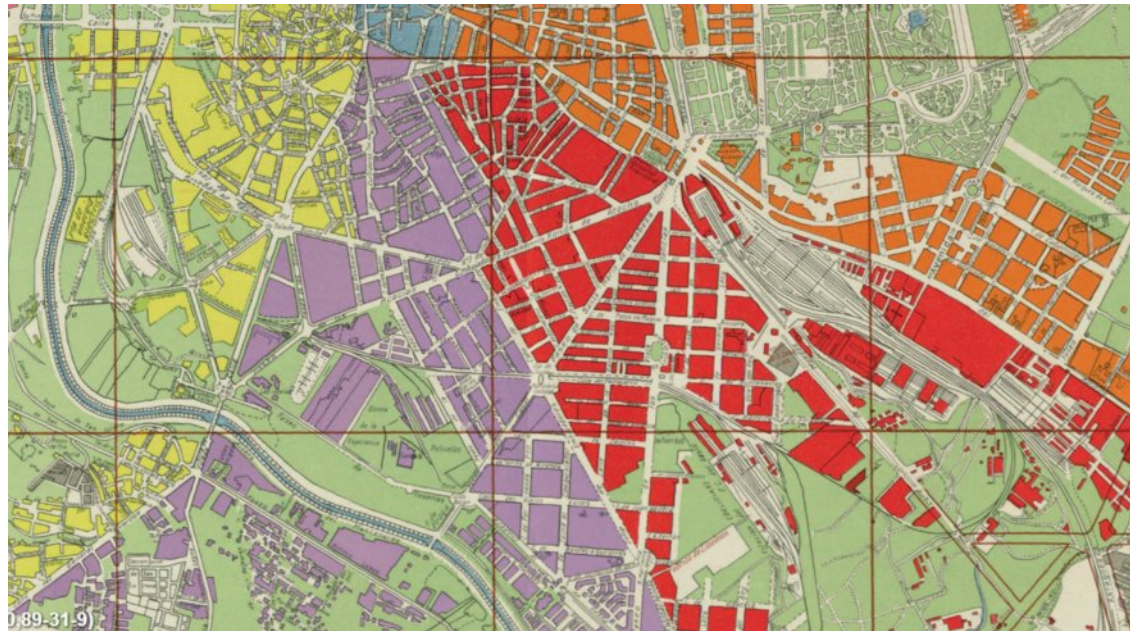


FIG. 9 —État de la zone en 1934. À gauche apparaissent les gares Imperial et Peñuelas ainsi que quelques industries et bâtiments publics. Le petit cimetière de San Nicolás, situé entre les gares d'Atocha et de Delicias, subsiste encore, mais il disparaîtra dans les années suivantes. Les couleurs indiquent les différents districts administratifs municipaux, mais elles nous aident aussi, curieusement, à apprécier les différents types d'îlots et de blocs d'immeubles, qui ont évolué à partir de la première proposition d'organisation de Carlos Castro en 1859.
Madrid. Plano de vías públicas de 1934, auteur inconnu (Archives de Villa 0.89-314-9)



FIG. 10 — Vue aérienne actuelle du sud de la ville de Madrid, avec le nord situé en bas. Au premier plan, le centre historique, avec son tissu urbain dense; au-delà du boulevard de la Ronda de Toledo, on peut observer les traces des trois processus historiques distincts qui ont façonné la quartier : les grandes avenues bordées d'arbres, disposées en trident et en diagonale, datant du XVIII[e] siècle (en jaune, sommet du trident en 1), le tracé des voies ferrées du milieu du XIX[e] siècle (en orange, tracé des voies en 3 et 5), et enfin la construction de rues et îlots orthogonaux résultant de la mise en œuvre du plan Castro de 1859 (en rouge, zones autour de 1 et 2). Les principaux sites liés au chemin de fer étudiés dans le texte sont indiqués : 1. Gare d'Atocha. 2. Ancienne gare de Delicias. 3. Emplacement de la gare Imperial (disparue). 4. Emplacement de la gare de Peñuelas (disparue). 5. Ancien tracé de la voie de liaison de 1866.
Sur base Google Maps février 2026

La France et le Maroc : un patrimoine ferroviaire partagé

Rabat, de la machine à la vapeur à la LGV

ADIL BOULGHALLAT
Maître de conférences, Institut national des sciences de l'archéologie et du patrimoine, Rabat, Maroc

La gare de Rabat-Ville, au cœur de la capitale du Maroc, offre un cas d'étude emblématique dans l'histoire globale des infrastructures ferroviaires coloniales. Une analyse chronologique des événements permet d'éclairer les étapes de l'implantation du chemin de fer, ainsi que les dynamiques entourant l'avènement et le déploiement de la ligne à grande vitesse (LGV) le 15 novembre 2018[1]. La réhabilitation de cette gare, icône du protectorat français au Maroc, se trouve au centre de cette tension entre préservation patrimoniale et modernisation des équipements ferroviaires.

Cette étude s'appuie sur l'exploitation d'archives et une rétrospective des mutations urbaines aux alentours de la gare. Son objectif principal est de retracer l'évolution du réseau ferré de la ville de Rabat, de ses origines jusqu'à l'ère de la LGV.

Bien que le cadre spatial abordé dans cette recherche se focalise sur un périmètre précis et circonscrit, les mécanismes d'expansion métropolitaine, mis en évidence par quelques travaux récents[2], invitent à élargir la perspective. Une telle approche requiert d'examiner les interactions fonctionnelles entre la LGV et les extensions du réseau tramway.

LA GARE CENTRALE DE RABAT ET SA LIGNE FERROVIAIRE : LEGS COLONIAL ET VECTEUR DE MODERNISATION URBAINE ET ÉCONOMIQUE

Située à l'extrémité ouest du Maroc, sur la rive gauche de l'estuaire du Bouregreg et en face de l'océan Atlantique, Rabat puise ses racines urbaines dans l'enceinte entourant la médina et la qasba des Oudayas, fortifiée entre les XI^e^ et XII^e^ siècles[3]. Devenue capitale politique et administrative du royaume sous le protectorat français, proclamé le 30 mars 1912[4], la ville fusionne héritage médiéval et modernité coloniale avec la création de la ville nouvelle.

L'aménagement territorial autour de la gare de Rabat-Ville illustre particulièrement cette continuité historique. L'urbanisme et l'architecture modernes de la cité résultent directement de la vision du maréchal Hubert Lyautey, commissaire-résident général de la République française au Maroc[5].

> Les chemins de fer sont les véritables artères de la circulation d'un pays moderne : ils en commandent le développement politique et économique et les progrès matériels et moraux. Cette vérité n'avait point échappé à l'œil clairvoyant du général Lyautey, mais les Allemands le savaient aussi bien que nous et leurs perfides manœuvres d'avant-guerre avaient consisté partout à entraver dans le Maroc français le développement des voies ferrées.[6]

1. Office national des chemins de fer, *Rapport d'activité*, Rabat, ONCF, 2022, p. 3-9.
2. Tariq Akdim, Abdelaziz Adidi et Adil Zabadi, « Trajectoires territoriales des villes en quête d'un projet métropolitain au Maroc. Cas de l'aire fonctionnelle de Rabat », *Revue territoires environnement et développement*, vol. 1, n° 1, 2025, Institut National de l'Aménagement et de l'Urbanisme, Rabat – Maroc, p. 136-158 (p. 138), [en ligne] https://hal.science/hal-05250377/document
3. Jacques Caillé, *La ville de Rabat jusqu'au protectorat français, histoire et archéologie*, Institut des hautes études marocaines, vol. 1, Paris, Vanoest, 1949, p. 11-16.
4. René Méchin, *Les chemins de fer du Maroc*, thèse de droit, Université de Paris, Faculté de droit et des sciences économiques, 17 novembre 1928, p. 33.
5. Pierre Lyautey, *Lyautey l'Africain. Textes et lettres du Maréchal Lyautey*, Paris, Librairie Plon, 1915, p. 125.
6. Résidence générale de la république française au Maroc, *La Renaissance du Maroc : dix ans de protectorat, 1912-1922*, Rabat, Paris, 1922, p. 264, [en ligne] https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5493856h/f279.item.textelmage



FIG. 1 — Plan d'aménagement urbain de Rabat : représentation des grands axes de circulation et des sites offrant des perspectives panoramiques notables, cliché anonyme, période 1916-1923, fonds Henri Prost (1874-1959).
Académie d'Architecture / Cité de l'architecture et du patrimoine, HP-DES-015-06-01

Achevée dans le sillage des opérations militaires et des campagnes de pacification, la voie ferrée reliant Rabat Casablanca consolide la domination territoriale coloniale[7]. Peu après, l'architecte-urbaniste Henri Prost, directeur du Service chérifien de l'urbanisme, orchestre la métamorphose de la gare de Rabat-Ville en une plateforme stratégique. Celle-ci assure promptement le transit des ressources naturelles, essentiellement les produits miniers[8] et agricoles des différentes régions, vers les ports atlantiques[9] (Rabat, Casablanca, Kénitra, jadi Port-Lyautey), et les marchés méditerranéens (fig. 1).

7. Janet Abu Lughud L., *Rabat. Urban apartheid in Morocco*, New Jersey, Princeton University Press, 1980, p. 191.

8. The Istiqlal (Independence) Party of Morocco, *Morocco under the Protectorate: forty years of French administration. An analysis of the facts and figures,* New York, Moroccan Office of Information and Documentation, Columbia University Libraries, 1953, p. 19.

9. René Méchin, *op. cit.*, p. 20-22, 55, 84-85.

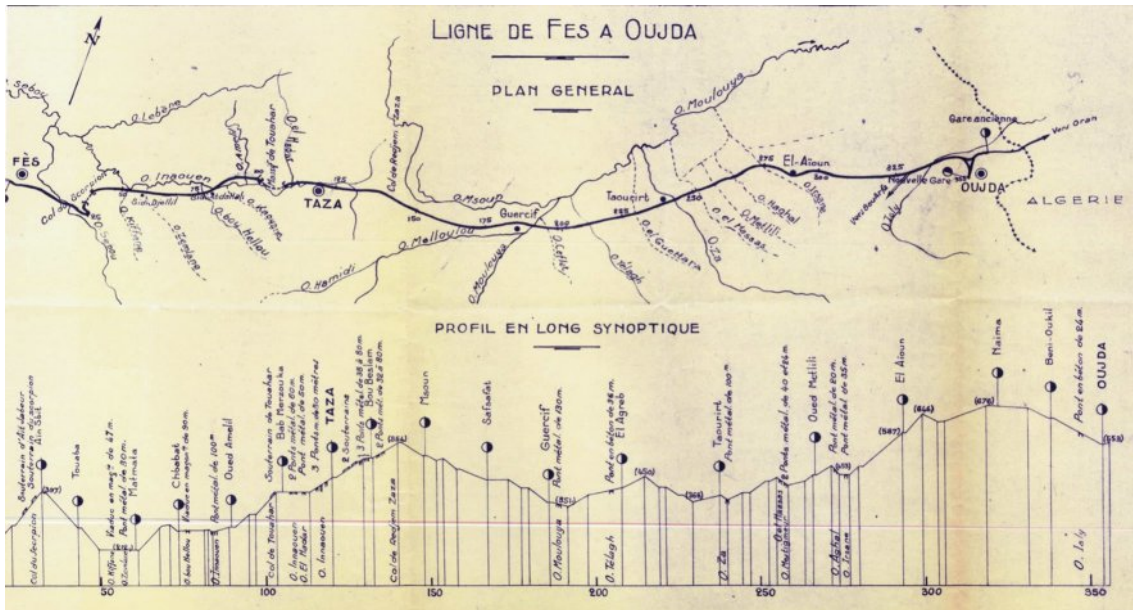


FIG. 2 — Extension du réseau ferroviaire dans l'est marocain, en lien avec la pénétration coloniale via Oujda et son raccordement aux voies ferrées de l'Algérie française.
Archives historiques BNP Paribas, BN19SU6



FIG. 3 — Document émis par la Compagnie des chemins de fer du Maroc : obligation à 6% d'une valeur nominale de 500 francs, date corrigée du 25 juin 1923.
Archives historiques BNP Paribas, 4IMP6-1364, BN19SU8

10. *Ibid.*, p. 195.

11. Le coût de réalisation de 1 km de voie ferrée de 0,60 m est « 60.000 francs en terrain normal », *ibid.*, p. 268, 423.

12. John Stubbs et Rodney Pearson, « Moroccan rail transport investment: accumulation versus legitimation », *Département de Géographie, Université de Derby*, avril 1994, vol. 85, 2e édition, p. 141-152, (p. 144), [en ligne] https://onlinelibrary.wiley.com/doi/

13. Albert André, Jacqueline Bouquerel et Fernand Joly, *Chemins de fer. Atlas du Maroc*, planche n° 44a, Rabat, Comité de géographie du Maroc, 1955, p. 13.

14. René Pinon, *Au Maroc : fin des temps héroïques*, Paris, Berger-Levrault, 1935, p. 8.

15. Archives historiques Bnp Paribas, « Bnp Paribas et le développement du réseau ferré au Maroc dans les années 1920-1950 », [en ligne] https://histoire.bnpparibas/bnp-paribas-et-le-developpement-du-reseau-ferre-au-maroc-dans-les-annees-1920-19/

16. Édouard Sarrat, *Le Maroc en 1932 ou 20 ans de Protectorat français au Maroc*, n° 577, éd., Afrique du Nord illustrée, Casablanca, 1932, p. 31.

17. Agnès D'Angio, « La branche travaux publics de Schneider et Cie. : naissance et développement (1895-1949) », *Histoire, Économie et Société*, entreprises entrepreneurs du bâtiment et des travaux publics (XVIIIe – XXe siècles), 2e trimestre 1995, vol. 14, n° 2, Armand Colin, p. 331-388, (p. 338), [en ligne] https://www.jstor.org/stable/23611453JSTOR

18. Jean Célérier, « Les chemins de fer au Maroc », *Annales de Géographie*, t. XXXII, n° 177, 1923, p. 286-288, (p. 286), [en ligne] https://doi.org/10.3406/geo.1923.9959

19. Agnès D'Angio, art. cit., p. 335, 338.

20. René Méchin, *op. cit.*, p. 28, 50.

21. Archives historiques Bnp Paribas, art. cit.

L'étalement initial des chemins de fer au Maroc a pour vocation de stabiliser l'infiltration et l'implantation des forces armées françaises. Cette pénétration se concrétise grâce à la voie militaire de type « Péchot-Bourdon »[10], à écartement de 0,60 m, qui atteint Rabat dès 1912 avec des vitesses comprises[11] entre 15 et 35 km/h[12].

De 1914 à 1920, la société française Schneider et Cie, spécialisée en sidérurgie, joue un rôle déterminant dans cette transition technique et technologique, en traçant les voies ferrées au début de la conquête[13] des troupes françaises à l'est marocain[14] (fig. 2). Malgré la conjoncture compliquée post-Première Guerre mondiale, la loi du 21 août 1920, adoptée par le Parlement français, marque un jalon décisif pour les transports au Maroc. Elle mandate, le 6 décembre 1921[15], la création[16] de la Compagnie des chemins de fer du Maroc (CFM)[17], à la Compagnie générale du Maroc[18], filiale de la Banque de Paris et des Pays-Bas[19] (BPPB)[20], ancêtre de BNP Paribas[21] (fig. 3).

Construite concomitamment aux gares parisiennes, quoique à plus modeste échelle, la gare centrale de Rabat se distingue par un Art déco épuré, hérité de l'architecture coloniale. Cet édifice subsiste comme un témoignage de l'héritage du protectorat français (fig. 4). Les archives photographiques attestant des ajustements structurels mineures et une profonde évolution urbanistique de ses abords (fig. 5).



FIG. 4 — Vue aérienne des espaces urbanisés à Rabat, incluant le quartier de la gare centrale, photographié par Flandrin, [sd], fonds Henri Prost (1874-1959).
Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture contemporaine. HP-PHO-015-01-112

Dans une approche réfléchie alliant modernité et valorisation des savoir-faire locaux, le maréchal Lyautey impulse une vision urbanistique résolue, qui positionne cet ouvrage au cœur de la nouvelle ville. Cette démarche fonde simultanément les premières initiatives d'électrification des quartiers résidentiels, issues d'une synthèse entre avancées techniques et pratiques constructives traditionnelles[22].

La gare de Rabat-Ville, un nœud historique des chemins de fer au Maroc

La ligne ferroviaire de Rabat, initiée en décembre 1919[23] et raccordée fin 1922 au réseau de transport commercial (marchandises et voyageurs)[24] en voie civile normale[25] de type européen à écartement normal de 1,44 m (plus précisément 1,435 m)[26], est opérationnelle dès juin 1923[27]. Avec une vitesse d'exploitation comprise entre 45 et 60 km/h[28], elle est électrifiée en 1927[29].

La transition technologique, caractérisée par le remplacement des locomotives à vapeur par des modèles à diesel avant l'adoption de la traction électrique, marque un progrès décisif dans les projets de développement du rail au Maroc. Impulsées par les ingénieurs français, ces innovations sont au cœur de l'urbanisation accélérée de la ville de Rabat[30] (fig. 6).

Parallèlement, la construction et l'électrification des infrastructures ferroviaires, alimentées par des lignes à haute tension[31], ambitionnent d'optimiser le transport[32] et l'exploitation des gisements[33], tels que le phosphate, le charbon, le zinc, le fer, le plomb et le manganèse[34] (fig. 7). Cette stratégie coloniale reflète une volonté de rationalisation économique conjuguée à un contrôle territorial renforcé.

Le cahier des charges, élaboré par la CFM le 29 juin 1920 et complété par une convention additionnelle du 28 novembre 1921, acquiert sa validité juridique par l'approbation du contrat de concession, prononcée le 6 novembre 1929[35]. À la fin du protectorat français, une convention *ad hoc* entérine le transfert rétroactif des biens et des attributions de gestion à l'État marocain, concrétisé, par la suite, par la création de l'Office national des chemins de fer marocain (ONCF) le 1er janvier 1963[36].

Avant l'indépendance du Maroc, le train s'affirme comme un instrument de mobilité rapide. Il instaure des liaisons entre les régions septentrionale, centrale et orientale du pays, favorisant le déplacement des travailleurs, des marchandises et des ressources indispensables à la vie quotidienne des populations marocaine et française (fig. 8). Les années 1930

22. Édouard Sarrat, *op. cit.*, p. 30.

23. Résidence générale de la république française au Maroc, *op. cit.*, p. 273.

24. Laurent David, *The role of the state in the development of the mining industry in Morocco under the French Protectorate* (1912-1956), thèse de philosophie, Université d'Oxford, Faculté d'histoire moderne, 1980, p. 35.

25. Albert André, Jacqueline Bouquerel, et Fernand Joly, *op. cit.*, p 10.

26. John Stubbs et Rodney Pearson, art. cit., p. 144.

27. Jacqueline Bouquerel. « Le chemin de fer au Maroc et son rôle dans le développement économique du pays ». *Cahiers d'outre-mer*, n° 111, 28e année, Juillet-septembre 1975, p. 218-251, (p. 221), [en ligne] https://www.persee.fr/doc/caoum_0373-5834_1975_num_28_111_2742

28. M. P., « Les chemins de fer du Maroc », *Annales de Géographie*, t. XLI, n° 231, 1932, p. 327-328, (p. 328), [en ligne] https://doi.org/10.3406/geo.1932.10899

29. Agnès D'Angio, art. cit., p. 335, 338.

30. *Ibid.*, p. 322-323.

31. Samir Saul, « L'électrification du Maroc à l'époque du protectorat », *L'électrification outre-mer de la fin du XIXe siècle aux premières décolonisations*, *Outre-mers*, t. LXXXIX, n° 334-335, 1e semestre 2002, p. 493-495, [en ligne] https://www.persee.fr/doc/outre_1631-0438_2002_num_89_334_3952

32. Jean-Claude Allain, art. cit., p. 431, 434.

33. René Méchin, *op. cit.*, p. 14.

34. Albert André, Jaqueline Bouquerel, et Fernand Joly, *op. cit.*, p. 6-8.

35. René Méchin, *op. cit.*, p. 32-33.

36. *Convention entre le gouvernement marocain et la compagnie des chemins de fer du Maroc avec ses annexes*, 30 avril 1963, p. 3-6.



FIG. 5 — Deux clichés, réalisés respectivement en 1927 et en 1931, illustrant les étapes de réaménagement de la gare de Rabat-Ville située à gauche de l'avenue Dar El Maghzen, cliché anonyme, fonds Henri Prost (1874-1959).
Académie d'architecture / Cité de l'architecture et du patrimoine. SV-30-0914-01



FIG. 6 — Panneau décoratif central figurant une locomotive, présent sur le côté droit de la statue équestre de Lyautey. Inauguré sur la place administrative le 5 novembre 1938, ce panneau est transféré, en 1959, dans le jardin du consulat français de Casablanca, trois années après la fin du protectorat français au Maroc.
Cliché Adil Boulgallah, 16 février 2026

voient l'émergence de wagons électrifiés équipés en chariots types « bogies », modèles réputés en Afrique par leur modernité. Ces véhicules se signalent par leur confort et leur habillage intérieur en bois de teck de qualité supérieure, la variété des locomotives, acquises[37] auprès de la Compagnie française[38] du chemin de fer de Paris à Orléans ou de fabrication américaine, témoigne de l'hétérogénéité des sources d'approvisionnement. À cette période, Rabat attire particulièrement les touristes européens, Français de l'Hexagone, résidents dans d'autres régions marocaines ou dans d'autres territoires coloniaux[39]. Le train devient ainsi un mode de transport de choix surtout durant l'entre-deux-guerres[40].

L'héritage urbain colonial sur l'avenue de la gare de Rabat

Les vestiges de l'urbanisme colonial français marquent encore le tracé des artères et des places de la capitale marocaine. La gare ferroviaire y associe une simplicité structurelle à une monumentalité dissoute dans le paysage patrimonial, pleinement intégrée au tissu architectural environnant. Bâtie sur un soubassement en pierre, sa façade hypostyle, scandée par quatre colonnes, supporte un large auvent. Le style néo-mauresque, rehaussé d'une blancheur minérale et d'ornements inspirés des arts décoratifs, lui confère une sobriété distinctive dans son contexte[41] (fig. 9). Œuvre de l'architecte Andrien Laforgue, l'édifice se déploie sur deux niveaux : un hall d'entrée, coiffé d'un dôme ajouré et supporté par des piliers revêtus de carreaux de céramique (zelliges), s'ouvre un escalier central à palier intermédiaire, desservant les quais aménagés en galerie souterraine[42] (fig. 10).

L'implantation de cette infrastructure traduit une ambition de greffer une modernité urbaine[43] au cœur de l'enceinte médiévale en pisé. La configuration radiale de la médina historique la positionne en effet au carrefour des axes principaux et des voies structurantes, articulée autour d'une graduation spatiale des habitations, des immeubles administratifs et des pôles économiques[44].

La gare centrale de Rabat et son réseau ferroviaire transcendent la simple fonction de repère urbain pour incarner un symbole de l'héritage colonial[45]. Doté d'une valeur patrimoniale incontestable, cet ensemble fait face à des enjeux cruciaux. L'équilibre entre sa préservation et l'adaptation aux exigences contemporains, en particulier l'accueil de la LGV, s'impose comme un défi subtil au cœur de la capitale.

Parallèlement, Rabat, inscrite sur la Liste du patrimoine mondial de l'Unesco en 2011 sous l'intitulé de « capitale moderne et ville historique : un patrimoine en partage[46] », voit cette gare

37. Édouard Sarrat, *op. cit.*, p. 30-31.

38. Jean Célérier, art. cit., p. 287.

39. *Meknès sa foire Exposition du 4 au 18 Mai 1930, Revue terre marocaine illustrée,* Casablanca, 1930, p. 78.

40. « Colonies, protectorats et pays d'outre-mer. Exposition coloniale internationale de Paris 1931 », *Numéro spécial de l'Afrique du Nord illustrée*, Paris, 1931, p. 30.

41. Royaume du Maroc, *Plan de gestion. Rabat, capitale moderne et ville historique : un patrimoine en partage. Proposition d'inscription sur la liste du patrimoine mondial soumise par le Royaume du Maroc. Un patrimoine en partage*, ministère de la Culture, Wilaya de la région Rabat-Salé-Zemmour-Zaër, 2011, p. 16.

42. Simon Ducros, « Architecture et urbanisme à Rabat au début du XXe siècle : le cas d'Adrien Laforgue (1871-1952) et de l'avenue Dar-el-Makhzen à partir des fonds d'archives du Protectorat marocain. », *Livraisons de l'histoire de l'architecture*, n° 44, 2023, [en ligne] http://journals.openedition.org/lha/4746 ; DOI : https://doi.org/10.4000/lha.4746

43. Édouard Sarrat, *op. cit.*, p. 31.

44. Albert André, Jacqueline Bouquerel et Fernand Joly, *op. cit.*, p. 30-31.

45. Jean-Claude Allain, « Les chemins de fer marocains du protectorat français pendant l'entre-deux-guerres », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. XXXIV, n° 3, juillet-septembre 1987, p. 427-452, (p. 429), [en ligne] https://doi.org/10.3406/rhmc.1987.1417

46. Icomos/Unesco, *Rabat, capitale moderne et ville historique : un patrimoine en partage (Maroc)*, Rapport de la mission de conseil conjointe. Centre du Patrimoine mondial, Icomos/Unesco, 2019, [en ligne], https://whc.unesco.org/fr/soc/3992

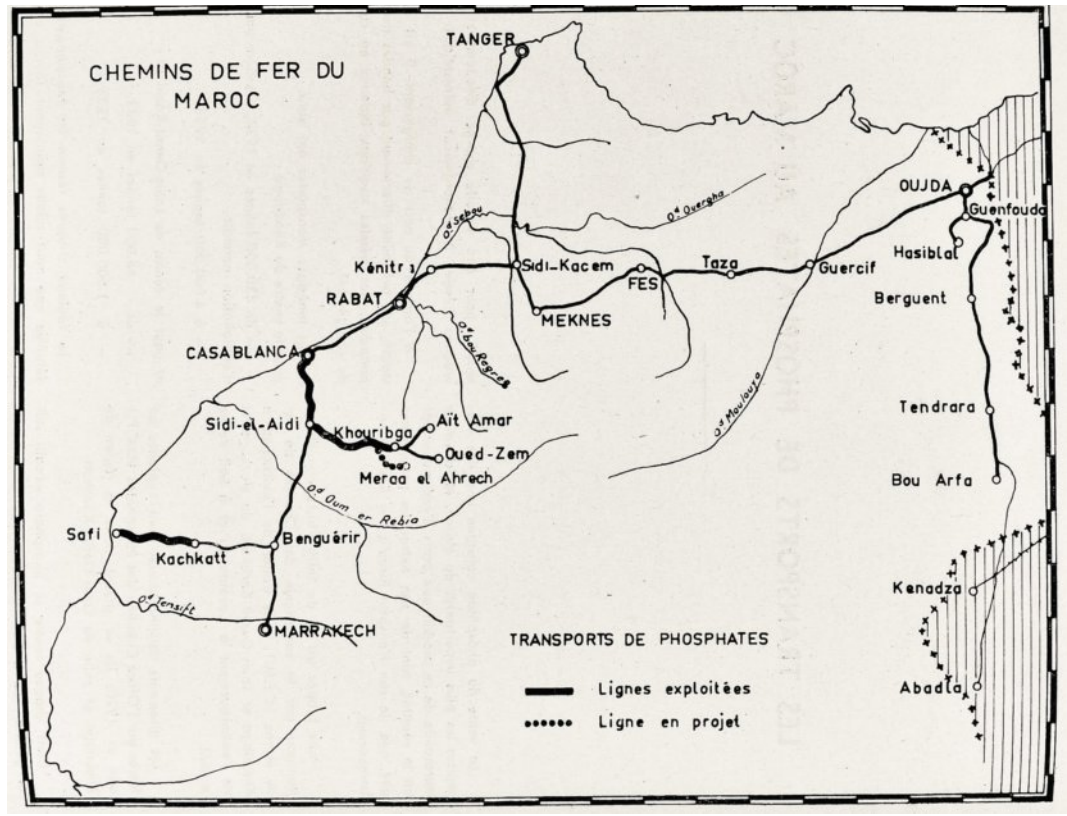


FIG. 7 —Cartographie des chemins de fer et des gisements miniers au Maroc, en l'occurrence les phosphates, datant de 1959.
Maison méditerranéenne des sciences de l'homme, Cité numérique de la Méditerranée (Cinumed). Bulletin économique et social du Maroc, Société d'études économiques, sociales et statistiques [en ligne] https://cinumed.mmsh.univ-aix.fr/collection/item/81749-chemins-du-fer-du-maroc-transports-de-phosphates

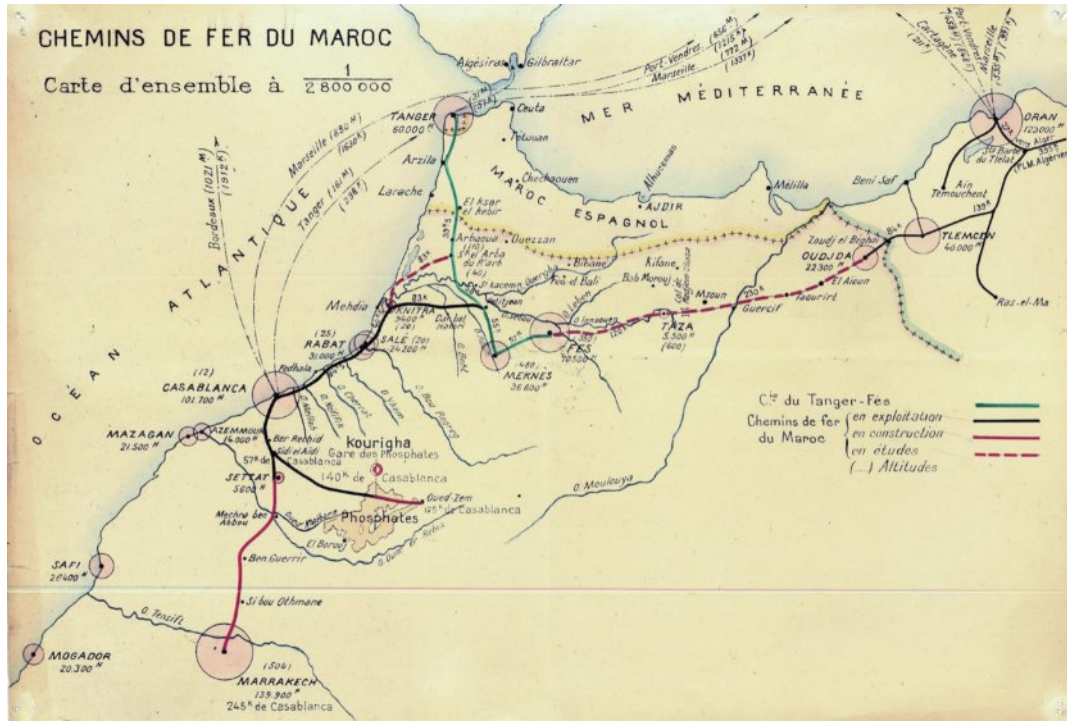


FIG. 8 —Carte synthétique du réseau ferroviaire déployé durant la période du protectorat français au Maroc, [sd].
Archives historiques BNP Paribas, BN19SU7



FIG. 9 — Autochrome sur verre illustrant des troupes militaires devant la gare de Rabat-Ville, à l'occasion du départ du sultan Moulay Youssef pour Paris le 7 juillet 1926, mission photographique de Georges Chevalier (18 juin-9 juillet 1926).
Département des Hauts-de-Seine, musée Albert Khan, A50023, [en ligne] https://collections.albert-kahn.hauts-de-seine.fr/document/troupes-militaires-devant-la-gare-lors-du-depart-du-sultan-moulay-youssef-pour-paris/617a7a3ecf8b8968b33629da?q=gare%20rabat&pos=7&pgn=0



FIG. 10 — Vue intérieure du hall d'entrée de la gare de Rabat-Ville, [sd], cliché anonyme, fonds Henri Prost (1874-1959).
Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture contemporaine. VF-09-11-06-03

47. Résidence générale de la république française au Maroc, *op. cit.*, p. 275.

48. Royaume du Maroc, *op. cit.*, p. 16.

49. Janet Abu Lughud L., *op. cit.*, p. 146, 154.

50. Royaume du Maroc, *op. cit.*, 2011, p. 2.

intégrée à un paysage urbain à valeur universelle exceptionnelle. Cette reconnaissance engendre des obligations strictes en matière de conservation et de restauration des monuments historiques. Ainsi, toute intervention, structurelle ou esthétique, requiert préalablement l'approbation des conservateurs du patrimoine et des architectes des bâtiments historiques.

Comment concilier la sauvegarde des éléments originaux – façades, artères, matériaux d'époque – avec les impératifs fonctionnels et techniques du site rénové ? Ces derniers, conçus pour accueillir la LGV, nécessitent des systèmes de signalisation avancés, une optimisation des flux des voyageurs en hausse et une insertion fluide d'espaces commerciaux modernes. Cette dialectique entre préservation et innovation forme le nœud des défis contemporains, entravant souvent les ambitions modernistes portées par l'ONCF.

PATRIMOINE FERROVIAIRE HÉRITÉ DU PROTECTORAT FRANÇAIS ET MUTATIONS URBAINES À L'ÉPREUVE DU DÉPLOIEMENT DE LA LGV

Loin de se réduire à un simple laboratoire de l'urbanisme colonial, la restructuration du centre de Rabat et de son nœud modal établit une stratégie affirmée de valorisation patrimoniale. Comme l'indique les orientations du protectorat français : « L'aspect des bâtiments sera autant que possible mis en harmonie avec l'architecture traditionnelle des pays musulmans[47]. ». Cette morphologie spatiale résulte d'une synergie portant sur la préservation des monuments historiques, en vue d'établir une passerelle urbanistique entre le noyau médiéval et son *hinterland*[48].

La gare centrale ne se présente pas seulement comme une infrastructure de transport, mais elle se positionne dans le paysage urbain en tant que symbole et marqueur de ségrégation socio-économique. Elle représente la limite entre les quartiers résidentiels coloniaux et la frange littorale abritant la médina historique, cernée par les immeubles administratifs jusqu'à la qasba des Oudayas[49].

Plusieurs décennies après l'indépendance du Maroc en 1956, le ministère de la Culture, en collaboration avec la région de Rabat-Salé-Zemmour-Zaër, élabore un plan de gestion pour la capitale. Ce dispositif a pour dessein de concilier la conservation des tracés historiques et les besoins de modernisation des équipements et des services. Au cœur de cette dualité urbanistique, la gare de Rabat-Ville émerge comme un cas d'étude paradigmatique[50], d'autant qu'elle se situe au croisement des pôles tertiaires et matérialise les enjeux de rénovation urbaine.

Au titre de la loi 19-05 sur la protection des monuments historiques et sites, l'ensemble architectural de cette gare est entretenu et restauré sans altération de sa structure ni modification de ses éléments décoratifs[51].

La recomposition de la gare soulève effectivement une « aporie[52] » patrimoniale. Le débat porte essentiellement sur les dégradations potentielles pouvant fragiliser un tronçon de la muraille médiévale de l'époque almohade, que la législation protège contre toute altération ou intervention dommageable[53].

LGV, modernisation ferroviaire et enjeux patrimoniaux

L'élan moderniste à Rabat, symbolisé par le tramway et la requalification de la gare centrale, provoque parfois des tensions et des atteintes à l'intégrité du bâti ancien. En dépit des alertes du Comité du patrimoine mondial de l'Unesco dès 2011, l'enceinte historique a été entamée pour les quais du tramway. Bien que le chantier d'une vaste ombrière métallique, altérant les perspectives patrimoniales, ait été lancée, la Ville de Rabat a finalement intégré les prescriptions de l'Icomos et de l'Unesco publiées dans l'« étude d'impact sur le patrimoine » (EIP)[54]. En 2019, cette structure a été démontée au bénéfice d'un nouvel ouvrage respectant l'agencement des constructions environnantes, limité à la hauteur des bâtiments de quatre étage, tel l'hôtel d'Orsay en vis-à-vis. En revanche, l'EIP souligne des tensions institutionnelles, un gaspillage financier et des retards, dus à la relégation de la dimension patrimoniale, pourtant centrale dans la politique publique de la ville[55].

Concilier techniques de conservation et durabilité des matériaux historiques, pisé ocre chaulé des bâtisses médiévales juxtaposées aux immeubles art déco en pierre de teinte blanche des années 1930, représente un défi majeur. L'exigence patrimoniale dépend du plan de gestion entériné par l'Icomos et l'Unesco, en 2012, puis révisé en 2023[56]. Dans cette perspective, et conformément au plan de sauvegarde de la ville moderne, les abords ferroviaires font l'objet d'une réhabilitation, assortie d'une esplanade le long du quai sud-est du tramway.

L'intégration de la LGV prouve une avancée décisive dans la modernisation ferroviaire et le maillage territorial. La première phase, de Tanger à Casablanca, s'inscrit dans une stratégie nationale qui a pour objectif d'accroître la mobilité interurbaine et d'étendre les visées économiques vers les futurs pôles de Fès, Marrakech et Agadir. Toutefois, la mise à niveau de la gare de Rabat-Ville interroge la reconfiguration urbaine et technique. L'aménagement de ses abords est effectivement confronté à des contraintes majeures d'accessibilité, de saturation des capacités d'accueil et d'interopérabilité de quais.

51. Selon le dahir chérifien n° 1-06-102 du 18 joumada_I 1427 (15 juin 2006). La loi n° 19-05 est une mise à jour de la loi 22-80 relative à la conservation des monuments historiques et des sites, des inscriptions, des objets d'art et d'antiquité adoptée le 11 juin 1980 (dahir n° 12-2-81).

52. Terme utilisé par Alain Roussillon. Voir : Alain Roussillon, « À propos de quelques paradoxes de l'appropriation identitaire du patrimoine », dans Raffaela Cattedrra, Pascal Garret, Catherine Miller et Mercedes Volait (dir.), *Patrimoines en situation. Constructions et usages en différents contextes urbains*, Presses de l'Ifpo, Beyrouth, Rabat, Presses de l'Ifpo, Centre Jacques-Berque, 2010, [en ligne] https://books.openedition.org/ifpo/908

53. Royaume du Maroc, *op. cit.*, p. 5.

54. Icomos/Unesco, *op. cit.*

55. *Ibid.*

56. Royaume du Maroc, *op. cit.*, p. 5, 16.

57. Georges Girard, *L'Hydraulique et l'électricité au Maroc*, Réalités Marocaines, Editions Fontana, n° 2, 1951, p. 85.

58. Marie Delaplace, « High-speed rail in developing countries and potential inequalities of use: the case of Morocco », *international Congress on High-speed Rail: Technologies and Long Term Impacts - Ciudad Real (Spain) - 25th anniversary Madrid-Sevilla corridor*, n° 6, Université Paris-Est Marne-la-Vallée-Lab'Urba-EUP, juin 2018, p. 43.

59. Office national des chemins de fer, *op. cit.*, p. 3-9.

60. Denise Pumain, « Une approche de la complexité en géographie », *Géocarrefour*, vol. 78/1, 2003, [en ligne] http://journals.openedition.org/geocarrefour/75

C'est la raison pour laquelle ces interventions ambitionnent d'adapter l'existant aux nouvelles exigences du trafic ferroviaire, principalement par l'intermodalité et une meilleure articulation avec le tramway.

L'axe Tanger-Rabat-Casablanca-Marrakech, socle des premières lignes de chemin de fer, demeure le tracé économique du Royaume du Maroc. À ce titre, la prolongation de la LGV vers Marrakech se prête à une double lecture. D'une part, elle s'affiche comme un marqueur de la continuité des schémas administratifs hérités de l'époque coloniale et, d'autre part, elle permet la rénovation du réseau originel.

L'optimisation du parc ferré, illustrée par le déploiement de la LGV, repose sur un transfert séculaire du savoir-faire français vers le Maroc. Cette collaboration technique, pilotée par l'équipementier Alstom, se maintient sans interruption depuis l'époque du protectorat[57]. Mis à part la simple fourniture du matériel, ce legs façonne durablement la morphologie territoriale des zones adjacentes aux emprises ferroviaires et la structure foncière qui les borde. Elle atteste d'une continuité technique et gestionnaire singulière dans les relations franco-marocaines. Dans un marché mondial soumis à une concurrence intense, l'ingénierie française garde une primauté indéniable, grâce à son innovation et à sa fiabilité avérée, qui pèsent de façon significative dans l'évaluation des candidatures aux appels d'offres.

Au-delà de la réhabilitation infrastructurelle, l'exploitation de la LGV engendre des changements profonds et une mutation des paradigmes socio-culturels. Ce processus stimule l'émergence de pratiques citadines et induit une optimisation des perspectives de développement économique par une meilleure fluidité des flux humains et marchands[58]. Cette modernisation, engagée au début de la troisième décennie du XXIe siècle, positionne la LGV au cœur de la politique socio-économique marocaine. À l'horizon de la coupe du monde 2030, l'extension de cet axe majeur reliera Tanger à Marrakech via Kénitra, Salé et Rabat. Le succès probant de ce projet incite l'État marocain à consolider ses engagements en grande vitesse, en s'appuyant sur des plans décennaux ambitieux nécessaires à la densification du réseau territorial[59].

MODERNISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE ET ÉVOLUTION DES PRATIQUES DES USAGERS

À la fois témoin historique et contrainte architecturale, la gare de Rabat-Ville atteste de la persistance d'un savoir-faire et d'une « trajectoire »[60] territoriale initiés sous le protectorat

français. Sa métamorphose ne se réduit pas à un simple aménagement d'infrastructure structurante, mais elle révèle également des tensions identitaires, des interdépendances fonctionnelles et des arbitrages stratégiques actés par l'État marocain[61].

Les pratiques de mobilité des Rabatis évoluent profondément au fil des décennies. Un regard rétrospectif sur les volumes annuels de voyageurs montre des fluctuations liées aux contextes politiques et socio-économiques. Ainsi, les archives recensent un million d'usagers[62] en 1930, contre 500 000 en 1952[63]. L'indépendance du Maroc en 1956, suivie de la création de l'ONCF, inaugure une nouvelle ère pour les chemins de fer nationaux. Dès les années 1970, le nombre des déplacements par individu croît nettement[64]. Cette dynamique s'intensifie en 1980 avec l'édification d'ouvrages majeurs, tels que les gares de ligne Rabat-Tanger. Elle s'explique par deux facteurs principaux : l'essor touristique stimulant les investissements infrastructurels et un report modal caractérisé par l'adoption accrue du transport ferroviaire par les cadres et les salariés, reléguant l'automobile individuelle au second plan[65].

Pourtant, un paradoxe structurel persiste. Malgré sa position géographique centrale et sa forte charge symbolique, la gare de Rabat-Ville n'est qu'un point de transit pour la LGV, dépourvue d'arrêt programmé. À l'inverse, la gare de Rabat-Agdal, jadis consacrée au fret[66], renaît sous la forme d'un complexe ferroviaire moderne et multifonctionnel, érigé en pôle exclusif de la LGV[67].

La mise en conformité de la gare de Rabat-Ville aux normes contemporaines confirme l'« aporie[68] » inhérente à toute quête de « fluidité réticulaire[69] » dans un espace historique à forte densité morphologique. Si la réhabilitation et l'extension de cette gare émanent d'une politique des « stratégies de multi-acteurs[70] », orientée vers la diversification des services économiques et sécuritaires ainsi que la modernisation des infrastructures pour satisfaire les usagers, ce projet n'en pose pas moins un dilemme majeur en matière de sauvegarde du patrimoine architectural[71]. Cette rénovation d'envergure affecte en effet une enceinte médiévale du XIII^e^ siècle, préservée et valorisée sous le protectorat français. Sa protection repose tout particulièrement sur le creusement d'un triple tunnel, dont les galeries mesurent respectivement 61,853 et 1294 m[72], et sur la construction d'ouvrages d'art, tels que le viaduc enjambant le Bouregreg[73] sur 205 m[74].

« La traversée de la ville de Rabat se fera par un souterrain de 1200 m, qui épargnera à cette gracieuse cité le contact toujours un peu salissant du chemin de fer ; une station placée en pleine ville européenne, à l'origine du souterrain, mettra les trains de voyageurs à la portée des habitants[75] ».

Héritage de l'administration coloniale, ce dispositif perdure au cœur du fonctionnement du ferroviaire contemporain, sans entraver sa maintenance ni altérer l'harmonie esthétique du paysage « pittoresque de la ville »[76]. Bien que ces aménagements conjuguent une fluidité satisfaisante de la circulation et un respect de la beauté du lieu, ils posent néanmoins des défis conceptuels et structurels comparables à ceux survenus en 1928[77] lors de l'édification de la gare de la rue Verte à Rouen[78], un bâtiment aujourd'hui disparu.

Cette orientation stratégique, axée sur le développement des réseaux ferroviaires, résonne dans la réhabilitation actuelle des édifices issus de cette période. À l'inverse, leur métamorphose en pôles commerciaux tend à accentuer les fractures socio-spatiales. Investis d'une identité visuelle prospective, ces équipements contribuent à forger une image de marque destinée à attirer les investisseurs étrangers et à mobiliser les capitaux nationaux privés[79].

Positionnement politico-économique et facteurs multidimensionnels

Les nouvelles gares ferroviaires marocaines transcendent désormais leur rôle originel de nœuds modaux pour voyageurs et travailleurs. Elles se muent en extensions dynamiques de la sphère publique sous la forme de centres de sociabilité, de détente et de consommation. Des enseignes franchisées y catalysent ainsi de nouvelles expériences sociales, accélérant l'hybridation des pratiques socioculturelles et la mondialisation des usages. Particulièrement prisés par les jeunes générations, ces lieux rivalisent en confort avec les centres de loisir et les places urbaines majeures, combinant accessibilité, mixité fonctionnelle, détente et convivialité[80]. C'est dans cette perspective futuriste que se concrétise l'extension pharaonique de la gare de Rabat-Ville, dont une nouvelle structure métallique monumentale assure la jonction entre les fondations historiques et la toiture vitrée installée entre 2022 et 2026 (fig. 11). Cependant, cette vision moderniste et mercantile entre en tension dialectique avec l'exigence de sauvegarder la valeur patrimoniale et l'harmonie esthétique propre à l'architecture historique de la capitale marocaine.

L'orientation stratégique de l'ONCF, inspirée des modèles ferroviaires européens, engage une métamorphose technologique, numérique et anthropologique sans précédent. Elle s'articule autour d'une offre multiservices intégrée,

61. Tariq Akdim, Abdelaziz Adidi et Adil Zabadi, art. cit., p. 138.
62. Édouard Sarrat, *op. cit.*, p. 30-31.
63. André Albert, Jacqueline Bouquerel et Fernand Joly, *op. cit.*, p. 30.
64. Jacqueline Bouquerel, art. cit., p. 222, 231.
65. Marie Delaplace, art. cit., p. 46.
66. Albert André, Jacqueline Bouquerel et Fernand Joly, *op. cit.*, p. 21.
67. René Méchin, *op. cit.*, p. 69.
68. Alain Roussillon, art. cit.
69. Nacima Baron, « Grande vitesse, gares et projets métropolitains à Rabat (Maroc). Du transport à la production urbaine, les ambiguïtés de la fluidité », *Les Cahiers Scientifiques du Transport, Scientific Papers in Transportation*, vol. 72, 2017, p. 97-119 (p. 99), [en ligne] halshs-01793817
70. Nacima Baron (dir.), « L'incertain tournant serviciel des gares », *Le Quatre Pages Puca*, vol. 34, 2016, p. 1-4 (p. 1), [en ligne] hal-01413827
71. Nacima Baron, Pauline Detavernier et Nils Le Bot, « Pour une perspective critique et interdisciplinaire de l'éco-modernisation des gares », retour sur le colloque « La nouvelle nature des gares », *Natures Sciences Sociétés*, vol. 32 (2), 2024, p 198-203 (p. 199), [en ligne] hal-04698188
72. Albert André, Jacqueline Bouquerel et Fernand Joly, *op. cit.*, p. 21.
73. Résidence générale de la république française au Maroc, *op. cit.*, p. 363, 376.
74. Jean Célérier, art. cit., p. 287.
75. Résidence générale de la république française au Maroc, *op. cit.*, p. 274.
76. Jacqueline Bouquerel, art. cit., p. 223,
77. René Méchin, *op. cit.*, p. 69.
78. Michel Groguennec, *Le Chemin de fer dans l'agglomération rouennaise de 1843 à nos jours*, Collection histoire(s) d'agglomération, n° 17, Communauté de l'agglomération rouennaise, 7 mars 1908, p. 8.
79. Nacima Baron, « Grande vitesse, gares et projets métropolitains à Rabat (Maroc). Du transport à la production urbaine, les ambiguïtés de la fluidité », art. cit., p. 97.
80. Résidence générale de la république française au Maroc, *op. cit.*, p. 363, 376.

tant dans les gares elles-mêmes que via des connexions multimodales externes[81] (bus, taxis urbains et périurbains, tramway, trains, etc.). Cette restructuration redessine non seulement les contours de l'aménagement urbain, mais elle influence également les modes de vie au-delà des périmètres citadins.

Depuis 2026, Rabat dispose de trois grandes gares : la première, située à l'extrémité du quartier d'Agdal, est complétement rénovée et agrandie ; la deuxième est nouvellement édifiée dans le secteur de Hay Ryad ; et la troisième, sujet central de cette présente étude, toujours en cours de réhabilitation intégrale. Emblèmes d'un Maroc en mutation, ces trois infrastructures traduisent une conjoncture économique portée par l'impératif de croissance. Leur signature architecturale se singularise par des échelles exceptionnelles, accentuées par les verrières colossales et les hauteurs sous plafond imposantes.

L'intensification des travaux de rénovation des gares et d'extension des voies ferrées au Maroc observée depuis le début de cette derrière décennie, s'explique largement par la persistance d'un réseau des chemins de fer hérité de la période du protectorat français. Mais il n'en demeure pas moins que cet élan reste insatisfaisant au regard des enjeux de maillage territorial et de mobilité urbaine. En effet, une part significative de *l'hinterland* marocain reste isolée, tandis que les besoins en transports, notamment pour les trains et tramways à Rabat, ne sont satisfaits que partiellement. Les infrastructures et axes de circulation se concentrent principalement entre le centre-ville et son *foreland*.

Ce constat est étayé par un certain nombre d'études, dont celles de Nacima Baron[82], qui mettent en lumière les obstacles persistants à la mobilité et à la flexibilité des déplacements quotidiens pour une majorité d'habitants entre le centre de Rabat et sa périphérie. Ces chantiers révèlent surtout l'insuffisance des interconnexions entre sites ferroviaires et autres modes de transport urbain (bus et tramway), incapables de former un réseau interopérable et efficace. Par conséquent, la voiture individuelle et les taxis interurbains conservent une prédominance structurelle, non seulement par inertie culturelle, mais aussi en raison des liaisons limitées avec les lignes de tramway et de l'absence d'un système intégré capable de réduire les temps de trajets vers les gares. Afin de remédier à ces dysfonctionnements, des projets ambitieux sont lancés dans le but d'instaurer un réseau express régional (RER). La réhabilitation des gares périphériques pour les insérer dans le maillage de la capitale marocaine, avec des extensions vers

81. Nacima Baron, « Grande vitesse, gares et projets métropolitains à Rabat (Maroc). Du transport à la production urbaine, les ambiguïtés de la fluidité », art. cit., p. 97-98.

82. *Ibid.*, p. 108.

83. Joan Henderson, « Railways as heritage attractions: Singapore's Tanjong Pagar station », *Journal of Heritage Tourism*, vol. 6 (1), 2011, p. 78, [en ligne] http://dx.doi.org/10.1080/1743873X.2010.536236

84. Pierre Lyautey, *op. cit.*, p. 126-128.

Casablanca et Marrakech au sud, ainsi que vers Kénitra et Tanger au nord, s'avère primordiale. Ces projections entendent renforcer la cohérence territoriale et améliorer l'accessibilité des grands pôles urbains d'ici 2030.



FIG. 11 — Vue générale de la nouvelle verrière de la gare de Rabat-Ville, s'appuyant sur les fondations.
Cliché Adil Boulgallah 26 janvier 2026

CONCLUSION

L'introduction du chemin de fer au Maroc a constitué un levier déterminant dans l'électrification des villes et l'extension des réseaux de distribution du courant électrique dans de nombreuses régions du pays. Dans cette optique, la gare de Rabat-Ville représente un cas paradigmatique, au même titre que d'autres infrastructures coloniales confrontées aujourd'hui à des enjeux politiques inextricables, à l'instar de la gare de Singapour[83].

Les similitudes de leurs défis résident surtout dans les tensions intrinsèques à l'équilibre entre la sauvegarde du patrimoine historique et la modernisation des installations requises pour la diversification économique et la viabilité commerciale.

Rabat continue de jouer un rôle central dans le dynamisme ferroviaire national, notamment via le déploiement des lignes de la LGV. En tant que capitale administrative, elle se positionne comme un futur centre de transfert de compétences et d'expertises vers d'autres villes, telles que Tanger, Casablanca, Marrakech et, à terme, Agadir.

Sur le plan technique, le rail a bénéficié d'une rénovation partielle, en particulier sur l'axe Atlantique, jalonné par la reconstruction de plusieurs gares. En revanche, le tracé des voies, hérité de l'époque coloniale, demeure largement intact. Les crises politiques et sociales de la fin du protectorat français, amplifiées par un endettement massif[84], ont pétrifié le réseau ferré dans une obsolescence prolongée. Ce n'est qu'avec l'essor des projets de la LGV, soutenu par une coopération accrue avec les firmes françaises, que la modernisation a véritablement décollé.

Quartiers de gares

Partie II — Quartiers de gares

LAURENT COUDROY DE LILLE
Maître de conférences à l'École d'urbanisme de Paris

Le modèle du « quartier de gare » est particulièrement bien incarné à Bordeaux par le site de Saint-Jean. Fortement identifié par sa façade monumentale et sa grande halle récemment réhabilitées, on y perçoit toute la puissance d'urbanisation qu'a pu constituer une grande gare urbaine à partir de sa création. Implantée en amont de la ville, dans un lieu choisi d'abord comme franchissement de la Garonne, cette extension urbaine a contrecarré une tendance installée depuis plusieurs siècles de l'urbanisme bordelais au glissement vers l'aval du fleuve des activités portuaire et urbaine bordelaises. L'ouverture du premier pont de Bordeaux, le pont de pierre, dont le bicentenaire avait motivé le premier colloque de cette série, avait encore confirmé cette tendance en 1822, amenant sans doute la localisation d'une toute première gare bordelaise (la gare d'Orléans) au débouché de ce pont.

C'est la création en 1860 d'un viaduc ferroviaire métallique (passerelle Eiffel) qui renverse la tendance, ou du moins rééquilibre les choses, tout en engageant la concentration du système ferré bordelais à Saint-Jean. Le développement de ce secteur de l'agglomération dans les dernières décennies du siècle se fera au rythme de l'aménagement du complexe technique et architectural de la gare, pleinement réalisé au début du XX^{e} siècle. Un paysage et une ambiance encore présents aujourd'hui : vastes emprises ferroviaires de triage, d'entretien, réparation vers le sud, tissu commercial et hôtelier faisant front à la gare, modestes maisons basses — les fameuses échoppes bordelaises — habitées par les cheminots et employés de la gare tout autour. À côté de l'attractivité de l'infrastructure ferroviaire, on y perçoit aussi fort bien la tendance à une certain déclassement urbain, dans une ville qui relègue son industrie et ses activités logistiques loin des quartiers centraux : encombrement des accès, mauvaise réputation du quai de Paludate, dépérissement

du quartier Belcier, dégradation du bas du cours de la Marne, délaissement du « château Descas »… les éléments de stigmatisation sont familiers aux imaginaires bordelais. Saint-Jean évoque très bien une certaine ambivalence des quartiers de gare où l'on passe et se côtoie sans demeurer. Par son éloignement des quartiers emblématiques ou tranquilles de la ville, la force du modèle est aussi indexée sur certaines ambiances et représentations sociales, bien décrites par une littérature sur les gares urbaines.

Enfin, cet imposant site bordelais qui appelle bien des réflexions est aujourd'hui le lieu de grands projets urbains, parfois liées aux mutations du système ferroviaire lui-même : le grand projet Euratlantique tire une partie de son dynamisme de l'arrivée de la ligne à grande vitesse, dont les effets se lisent à la fois à échelle locale — celle du quartier Saint-Jean — et métropolitaine. La connexion avec le pont Saint-Jean, un grand pont routier qui avait doublé en 1965 le pont ferroviaire, est aujourd'hui en chantier à travers le projet Canopia. On y retrouve une figure classique du grand projet urbain « d'intérêt national » en France, comme dans bien des métropoles européennes.

Les textes qui suivent, comme d'autres articles de ce volume, nous amènent à détailler ces éléments, à différencier les situations et sans doute à mettre en question la consistance du « modèle » que pourrait représenter le quartier de gare. Il sera question, grâce à Adrien Duval dans les pages qui suivent, de la gare Montparnasse et de son quartier, à travers les importantes transformations du XX^e^ siècle (avant que cette gare ne capte le trafic vers Bordeaux, à travers la ligne à grande vitesse). Cet exemple nous dit à quel point les transformations urbaines — le statut du quartier Montparnasse dans le système des mobilités parisiennes — peuvent reconfigurer un quartier de gare lui aussi très emblématique. En reculant depuis le boulevard, derrière le centre commercial et la tour, tous trois du même nom, Montparnasse a été profondément transformé. La rue de Rennes, percée au XIX^e^ siècle à partir de la gare vers le quartier Saint-Germain, n'en a-t-elle pas perdu son statut dans l'espace parisien ? Sans parler de l'architecture elle-même de la gare et des immeubles environnants, il est certain que le XIX^e^ siècle fondateur de l'urbanisme ferroviaire est bien loin. Le long processus d'intégration à l'espace parisien d'une gare qui à ses débuts (1840-59) en

marquait la limite, lui a apporté bien d'autres dimensions (celles d'un quartier culturel, commercial, tertiaire…). C'est tout l'intérêt de cet article que d'éclairer avec précision un moment de cette évolution, celui précisément où une certaine exclusivité du train est mise en cause par l'automobile et l'avion.

Si le modèle de « quartier de gare » existe, celui-ci doit beaucoup aux grandes gares parisiennes, terminus de lignes et de compagnies (les « gares de tête ») : parvis, avenue de raccordement à la ville, distribution symétrique des éléments du quartier de part et d'autre du fuseau des voies… Si ce dispositif existe aussi dans certaines gares de province (Lille-Flandres, Marseille-Saint-Charles, Tours…), la plupart des gares françaises sont des gares « de ligne » ou gares passantes. Malgré son monumentalisme, Bordeaux Saint-Jean en fait partie, avec dans ce cas certains effets de composition spatiale notables, comme un parvis ou une avenue d'accès (le cours de la Marne) sous-dimensionnés. Mais l'effet majeur d'un tel dispositif est la dissymétrie qu'il établit entre un « avant » (le « côté ville ») et un « arrière » de la gare. L'infrastructure ferroviaire constitue dans presque tous les cas une frontière entre quartiers, davantage que le principe unificateur d'un éventuel « quartier de gare ». À Bordeaux l'ancien quartier Belcier et son prolongement vers la commune de Bègles à l'identité (ouvrière et industrielle) très originale dans l'agglomération résultent de la présence des voies ferrées, une coupure dont l'impact est finalement comparable au fleuve tout proche. Dans ce secteur de Bordeaux, c'est davantage la gare que le boulevard Bosc qui représente une frontière dans l'espace urbain entre centre et périphérie, frontière que le projet Euratlantique — comme quantité de projets en France (Nantes, Rennes, la Part-Dieu ou Perrache à Lyon) — a pour objectif d'atténuer. Si le quartier de gare est un modèle, celui-ci doit donc se relativiser : à l'échelle de Saint-Jean, il n'y a pas un mais plusieurs quartiers de gare aux destinées variées. Dans des villes plus petites (la Nouvelle Aquitaine en possède de nombreux exemples comme Bayonne, Pau, Périgueux, Agen, Poitiers ou La Rochelle), les dissymétries de part et d'autre des voies héritées de l'époque qui a vu s'implanter gares et fuseaux ferroviaires en écharpe autour des villes existantes d'alors sont très importantes, et généralement peu résorbées. Dans ces villes moyennes de l'Ouest français qui ont

connu un important étalement urbain liés à l'automobile, certains quartiers de gare nous apparaissent aujourd'hui comme des enclaves assiégées par les dynamiques urbaines du XXe siècle.

La taille des villes, qui dicte celle des gares, amène bien d'autres déclinaisons dans le « modèle ». Le cas de Thouars, présenté par Sébastien Maurin et Béatrice Gaillard, fournit l'exemple d'une variation du type, encore très repérable puisque presque inchangé depuis le XIXe siècle. Ici, l'installation de la gare et de l'axe ferroviaire a coïncidé avec une phase de croissance urbaine, orientant l'extension de la ville dans sa direction. Si d'anciens faubourgs existaient à Thouars, celui qui naît de la gare, par son ampleur et le simple fait qu'il se développe au moment où cette bourgade amorce son développement contemporain, annonce les débordements urbains qui suivront. Il est intéressant que dans ce cas, comme dans d'autres villes de rang sous-préfectoral telles que Saintes, Libourne, Langon, Marmande ou Montluçon pour rester à proximité de la région Nouvelle Aquitaine, la gare et son quartier, peu changés depuis l'arrivée du chemin de fer, soient restés à l'échelle du site urbain. Les accès, parvis ou bâtiments accompagnant il y a plus d'un siècle y donnent même parfois l'impression de s'être figés à ce moment, et ceci même si le système ferroviaire au sens strict a été bouleversé. Le cas de Thouars est évident, tout comme celui de Montluçon, dont l'assez grand bâtiment de gare, support d'une composition urbaine de grande qualité, masque une quasi marginalisation dans le réseau ferroviaire français. De tels cas sont assez fréquents dans le Massif central. Dépourvu de services marchands (presse, café…) le bâtiment ferroviaire, qui semble dans ce dernier cas sur-dimensionné, vaut aussi pour sa monumentalité. Le contraste est important avec la gare de Libourne qui a accueilli la grande vitesse… mais sans grand aménagement d'accès et d'architecture ferroviaire. Faut-il reconnaître en ces quartiers de gare quelque peu endormis une valeur patrimoniale spécifique, un patrimoine entendu dans une dimension territoriale et urbaine à la fois autant qu'architecturale ? L'article sur Thouars nous incite à jeter un regard spécifique sur la casuistique propre à ces lieux et quartiers.

Les deux autres situations présentées dans les articles qui suivent sont encore bien différentes, puisqu'il s'agit de sites ferroviaires secondaires dans de grandes agglomérations, que ce soit dans l'ouest bordelais ou dans le sud-ouest parisien. Mais l'idée de quartier de gare y touche sans doute ses limites, selon deux modalités différentes.

Entre Caudéran et Mérignac, le site de Bourran et son intéressante cité-jardin nommée Bourranville que l'article de Florian Grollimund a la grande qualité de révéler, nous indique que la capacité structurante du transport ferroviaire n'est pas la même lorsque celui-ci s'ancre dans un héritage industriel, ici celui d'une usine qui prit le pas sur le fonctionnement du lieu. Ce site ferroviaire remis aujourd'hui à l'ordre du jour par le rétablissement de la ceinture bordelaise, possède donc bien une histoire. Peut-il fournir un appui à la création d'un nouveau quartier de gare ? L'étude d'Olivier Berger, nous dit que la promesse ferroviaire a été activée aux origines de la périurbanisation sous forme pavillonnaire du plateau du Pileu, dans le sud-ouest parisien, au début du XXe siècle, mais qu'elle fut rapidement dépassée par la voiture et les transports à grand gabarit. Nouvelle occasion de rappeler que tout site ferroviaire est d'abord l'élément d'un réseau, dont les éléments ne sont pas interchangeables ni équivalents.

On comprendra à travers ce cas, comme à travers celui de Caudéran-Mérignac que nombreux sont les sites ferroviaires discrets, parfois oubliés existant dans les périphéries françaises converties à l'automobile au cours du XXe siècle. Ils participent d'un certain héritage territorial et leur inventaire devient un enjeu pour les projets de reconstitution de réseaux ferrés dans des périphéries métropolitaines. Puisque les deux sites présentés évoquent le quartier de gare comme une promesse non tenue en son temps, voyons donc dans ces enquêtes les amorces d'un beau programme pour documenter l'urbanisme ferroviaire aujourd'hui. Il nous faudra alors nuancer et relativiser, disons mettre en question, le modèle du « quartier de gare ».

Un quartier de gare peut en cacher un autre

Caudéran-Mérignac, histoire d'un quartier ferroviaire de la métropole bordelaise

FLORIAN GROLLIMUND
Technicien inventaire du patrimoine, service de l'architecture et du patrimoine en projet, direction de l'urbanisme, Bordeaux Métropole



FIG. 1 — La gare de Caudéran-Mérignac, carte postale vers 1920.
AC Mérignac, 14 Fi 302

Une ligne de chemin de fer avec gare est une promesse de développement économique et démographique quasi garanti pour une zone rurale, qui plus est à proximité d'une grande ville comme Bordeaux. C'est le destin de Caudéran-Mérignac, un quartier de gare aujourd'hui renouvelé qui attire de nombreux métropolitains prêts à abandonner leur automobile pour le train dans leurs déplacements quotidiens. Tout l'inverse, finalement, de la situation de départ. Avant la mise en service de la ligne en 1917, l'environnement est champêtre, loin des centralités populeuses (fig. 1). Puis, les terrains agricoles à proximité des voies trouvent preneur et des cheminées d'usines poussent

1. Quelques ouvrages généraux retracent l'histoire du chemin de fer à Bordeaux et dans sa région : Joseph Lajugie (dir.), *Bordeaux au XX^e siècle*, dans Charles Higounet (dir.), *Histoire de Bordeaux*, Fédération historique du Sud-Ouest, t. VII, 1972, p.14, 55, 124, 126 ; Lucien Chanuc, Patrice Durbain, *Les trains du Médoc*, Breil-sur-Roya, Éditions du Cabri, 2005 ; Frédéric Laux (dir.), *Bordeaux et la folie du chemin de fer*, 1838-1938, Archives de Bordeaux Métropole, Le Festin, 2017.

2. Cette étude n'aurait pas été possible sans l'accueil et la disponibilité du personnel des archives que nous remercions chaleureusement ici.

en lieu et place des pampres de vigne. Même si un trafic de voyageurs est prévu, Caudéran-Mérignac est avant tout une zone de fret par laquelle transitent d'importants volumes de bois et de produits manufacturés. En conséquence, le vacarme et les fumées industriels repoussent pour plusieurs décennies le désir d'une habitation à la campagne, exception faite des familles d'ouvriers logées sur place.

Ainsi, l'idée d'investir et d'habiter auprès d'une gare au début du XX^e siècle ne va pas de soi. C'est l'amère expérience de l'une des premières cité-jardin de France, Bourranville, sur la commune de Mérignac, dont les terrains avaient été achetés avant l'arrivée du chemin de fer et ont donc eu du mal à trouver preneur. Entre les premiers lots mis en vente en 1909 et les derniers vendus, plus d'un demi-siècle s'écoule… Jusqu'au milieu des années 1960, le quartier vit à l'heure industrielle avant qu'une déprise générale ne laisse autour de la gare des hectares de friches. Rapidement, ces espaces sont urbanisés par de vastes résidences et le quartier se peuple. En parallèle, les besoins en transport en commun sont de plus en plus motivés par des habitants lassés par le trafic automobile et la gare devient la locomotive du quartier.



FIG. 2 —La gare de Caudéran-Mérignac vue depuis le quai en 2025.
Cliché F. Grollimund

Même si le sujet ferroviaire est assez largement traité dans les territoires bordelais[1], l'approche historique et urbaine de la ligne de ceinture de Bordeaux et du quartier de gare dont il est question ici, n'a pu être étudié finement qu'à l'aune de documents inédits issus notamment des archives communales de Mérignac[2]. Ainsi, il est possible de comprendre dans le détail un siècle d'évolutions de Caudéran-Mérignac, un quartier né au milieu des champs. Il s'agit tout d'abord d'analyser l'histoire du tracé de cette voie dite de ceinture de Bordeaux puis d'appréhender l'impact urbanistique et humain de cette infrastructure. Nous verrons enfin que Caudéran-Mérignac, passée en quelques décennies de gare rurale et industrielle à gare urbaine, est devenue l'une des pièces maîtresses du projet

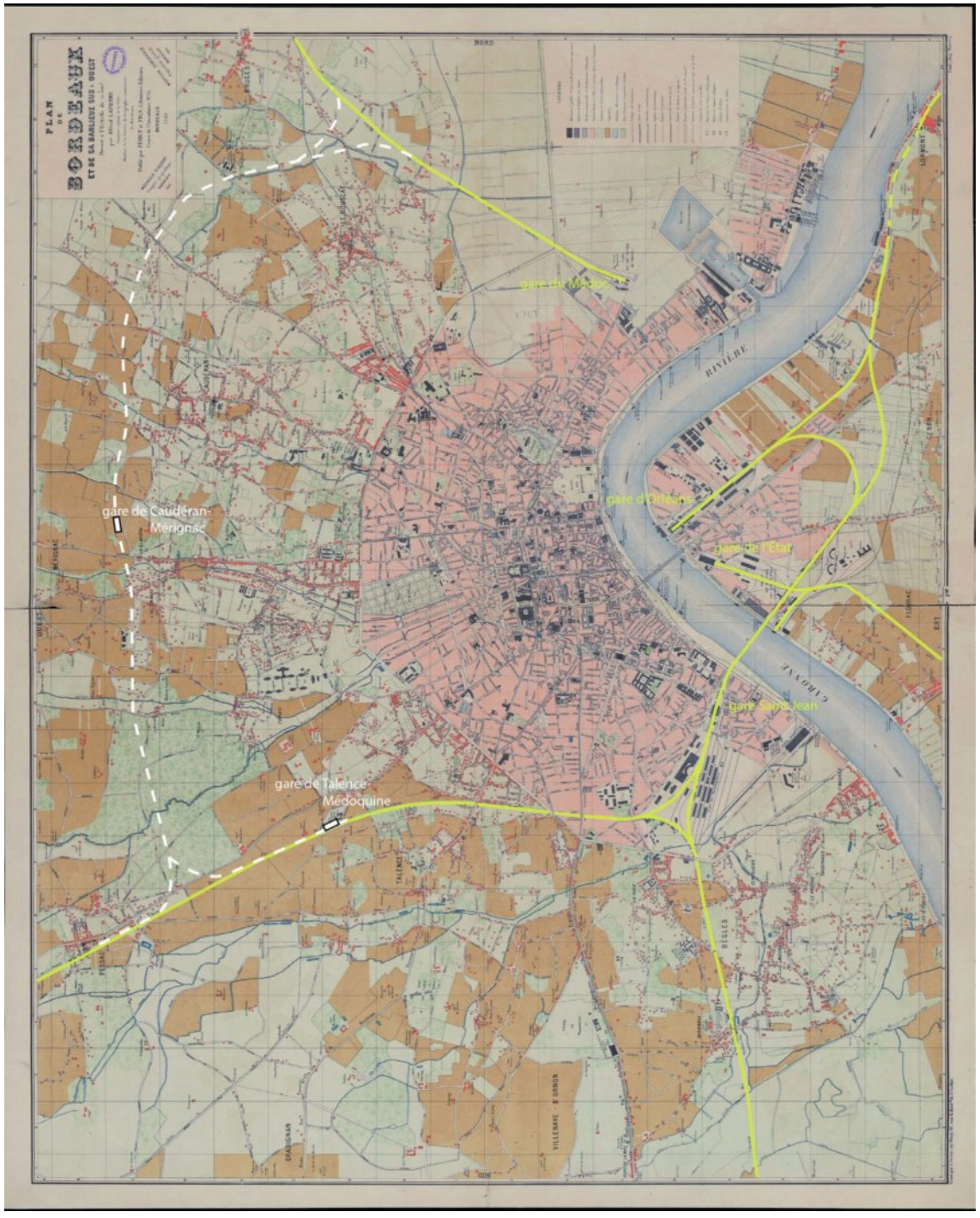


FIG. 3 — Dessin de la ligne ferroviaire de ceinture (en pointillés blanc) avec ses deux gares et le réseau ferré bordelais (en jaune) sur la carte de 1883. Le vignoble, encore très important, est représenté en ocre.
ABM, Bordeaux, XLA 169 ; dessin F. Grollimund

3. AC Mérignac, 1 D 11, registre des délibérations du conseil municipal de Mérignac du 31 octobre 1911.

de déplacement ferroviaire de la métropole bordelaise (fig. 2).

RACCROCHER LES WAGONS : UNE LIGNE TARDIVE MAIS INDISPENSABLE

Plus de 50 ans de retard (fig. 3)

Alors que l'armature du réseau ferroviaire français en général et bordelais en particulier est achevée dès la fin du XIXe siècle, l'inauguration dans la proche périphérie de Bordeaux d'une nouvelle ligne, en 1917, constitue un événement. Jusqu'à cette époque, le réseau principal de Bordeaux offre une multitude de destinations : le bassin d'Arcachon, Bayonne, Paris, la Pointe de Grave, Lacanau ou encore l'Entre-deux-Mers, la Dordogne et le Massif central. Ce réseau présente néanmoins un défaut majeur : l'absence de liaison entre le nord et le sud, c'est-à-dire entre les gares du Médoc et Saint-Jean, oblige hommes et marchandises à un fastidieux transit par les quais de Bordeaux. Cette situation devient intenable lorsqu'éclate la Première Guerre mondiale qui, contrainte militaire oblige, accélère l'installation d'une nouvelle ligne de ceinture qui soulage les quais déjà encombrés par le trafic portuaire.

Pourtant, l'évocation d'une ceinture ferroviaire passant par les terrains agricoles de l'ouest de Bordeaux remonte à 1855. De véritables pourparlers ne débutent qu'une vingtaine d'années plus tard. À cette époque, l'évitement des quais par une voie de ceinture paraît bienvenu après l'aménagement portuaire des bassins à flots qui ajoute un encombrement à celui des réseaux existants. L'État désigne en 1883 la solide Compagnie du Midi comme seule concessionnaire du tracé de ceinture. Bien que les terrains agricoles situés sur le passage de la ligne nouvelle présentent de faibles valeurs (peut-être en raison de la déprise agricole du phylloxéra), le tracé définitif est maintes fois revu, négocié et les expropriations coûteuses grèvent un budget serré. S'ajoute à ces vicissitudes l'affaire des gares qui, grâce aux registres de délibérations, évoque un contexte plutôt hostile, côté Caudéran, à la venue d'un chemin de fer :

> [...] dans le cas où la commune de Caudéran se refuserait à entretenir sur son territoire la fin de la seule avenue d'accès projetée de la station de Caudéran-Mérignac, soit 125 mètres environ, la commune de Mérignac accepterait cette nouvelle charge.[3]

À l'inverse de Mérignac qui souhaitait une gare sur son territoire, Caudéran se décharge des frais inhérents à cette installation et confirme une politique de refus entamée dès 1886, date à laquelle le conseil municipal vote contre l'aménagement

d'une gare en son centre. Pour satisfaire les deux parties, l'implantation définitive est originale : bien que construite sur la commune de Caudéran, la gare lui « tourne le dos » mais « ouvre ses bras » à Mérignac. Et les bras constituent en réalité l'ensemble du réseau de voies ferroviaires privées qui desservent les usines nouvelles venues s'implanter à proximité et le réseau routier, la fameuse avenue de la Gare qui, une fois percée, offre un accès rapide et privilégié à la population. Ce consensus établi, mène à la déclaration d'utilité publique[4] puis aux expropriations et au cahier des charges pour la construction de la ligne dès 1912. L'ensemble de l'ouvrage se compose de 12 km de ligne semi-enterrée ou sur levée de terre, deux gares (Caudéran-Mérignac et la Médoquine à Talence), quatorze passages à niveaux, six ponts voûtés, neuf aqueducs, un viaduc et quatre travées métalliques. D'ultimes négociations quant aux prix des terrains expropriés et surtout l'annonce de la guerre en 1914 ne laissent qu'un immense bourrelet de terre dans le paysage de l'ouest bordelais.

Une guerre contre un chantier

Le premier conflit mondial a pour principale conséquence la mobilisation des entrepreneurs et de leurs ouvriers pour les différents travaux mis à l'adjudication en 1913. La désertion du chantier par les mobilisés, notamment de l'équipe de l'entrepreneur angevin Jean-Edmond Boyer chargée des travaux de terrassements, fait perdre près d'un an au chantier. Pour terminer la ligne, les autorités font pression et l'entrepreneur se démène depuis la ligne de front[5]. Le chantier reprend. Le terrassement est terminé en 1916 et la pose des rails, la construction de la trentaine d'ouvrages nécessaires ainsi que celle des deux gares sont amorcées. La fumée du premier train militaire brouille le ciel de Caudéran-Mérignac le 10 novembre 1917. La ligne fonctionne et l'essentiel est assuré, en particulier pour l'armée américaine qui y fait construire un embranchement spécial pour mener au domaine de Beaudésert, centre d'un gigantesque hôpital militaire[6].

En attendant un approvisionnement en métal plus sûr, les ponts, passerelles et autres ouvrages sont construits en bois. L'entreprise Desse Frères de Floirac, adjudicatrice des travaux métalliques, pose enfin les ouvrages définitifs en 1919 et 1920, comme l'indiquent les plaques boulonnées sur les tabliers des passerelles (fig. 4)[7]. L'année suivante, la ligne est doublée et la même entreprise est sollicitée pour les ouvrages métalliques.

Quant aux deux gares et leur halle de marchandises, trois années sont nécessaires aux entrepreneurs parisiens

4. Loi du 5 avril 1910.
5. Il reçoit de nombreuses décorations pour ses deux ans et demi de mobilisation et une reconnaissance pour la gestion de son entreprise à distance : « Il a exécuté, pendant la guerre, dans des conditions parfois difficiles, de nombreux travaux de lignes de chemins de fer qui ont rendu les plus grands services pour les opérations militaires. Entrepreneur et ingénieur de premier ordre, chargé des travaux de déblaiement de la ville de Lens depuis l'armistice, s'est acquitté de cette tâche surhumaine avec autant d'habileté que de rapidité. » *Bulletin des lois de la république française*, vol. 24, Paris, 1922, p. 906. Sur les détails de son activité voir : https://archives.ville-saumur.fr/_depot_amsaumur/_depot_arko/fonds/echo_saumurois/pdf/1924/FRAC049328_ECHSAU_1924_05_07.pdf
6. Beaudésert, du domaine au camp - Archives communales de Mérignac
7. Poincaré fait le trajet à l'occasion de la pose de la première pierre du monument hommage à la fraternité franco-américaine installé au Verdon-sur-Mer.

8. Lajugie (dir.) *op. cit.*, p. 54.
9. *Ibid.* Et vente de la partie viticole au nord vers 1902. [En ligne] https://archives.merignac.com/la-ligne-de-ceinture-et-la-gare-de-cauderan-merignac-un-siecle-dhistoire-ferroviaire-et-urbaine/

Louis Bringer, Alphonse Beylier et Paul Gache pour les livrer au trafic à l'été 1918. Côté architecture, elles sont identiques et probablement issues du crayon d'un ingénieur ou d'un architecte de la Compagnie du Midi dont le nom ne nous est pas parvenu. Celui-ci a tenu à inscrire les édifices dans une certaine tradition balnéaire appréciée dans l'ouest bordelais : avant-toits débordants, aisseliers sculptés, frise en carreaux de céramique sous la corniche et pampres sculptés dans les pierres d'angle (fig. 5).



FIG. 4 — L'une des plaques en fonte de l'entreprise Desse Frères de Floirac, adjudicataire des ouvrages métalliques de la ligne de ceinture.
Cliché F. Grollimund



FIG. 5 — L'angle de la gare traité en pierre de taille avec un décor de pampres sculptés sous la corniche.
Cliché F. Grollimund

Côté trafic, les rails ne servent qu'au transport de marchandises, principalement à des fins privées. Cette situation émeut les édiles des communes traversées par la ligne et les registres de délibérations consignent à nouveau des revendications, cette fois jusqu'au passage du premier train de voyageurs le 14 mars 1921.

L'IMPACT URBAIN D'UNE GARE RURALE : LES PREMIÈRES DÉCENNIES (1920-1970) (fig. 6)

Bourranville : cité-jardin ou cité-cauchemar ?

Comment occulter la présence d'une cité-jardin, jusqu'ici pas ou peu documentée[8], dans le périmètre de la gare de Caudéran-Mérignac ? Son nom, Bourranville, tient à celui du château Bourran dont le propriétaire, le riche banquier Louis Piganeau, cède à un entrepreneur de maçonnerie ambitieux 25 ha de ses terres viticoles à la fin du XIX[e] siècle[9]. Cet entrepreneur, Auguste Lamire, flaire l'opportunité de réaliser sur les hectares de vignes en déprise une opération immobilière juteuse, d'où fleuriront à coup sûr des maisons ou « villas » dans la campagne mérignacaise (fig. 7).

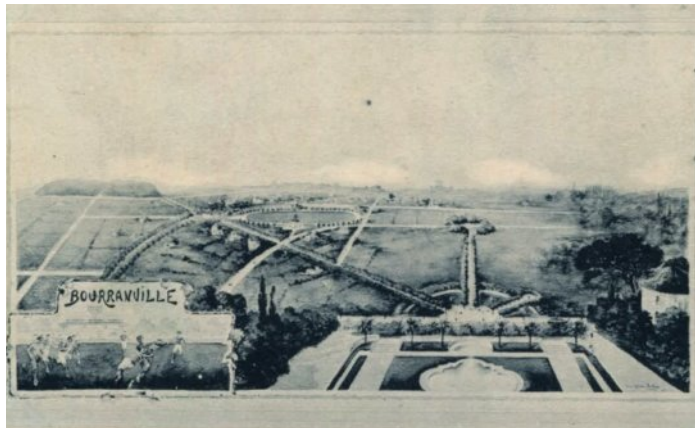


FIG. 6 — Vue d'artiste de la cité-jardin de Bourranville, vers 1906.
AC Mérignac, 13 Fi 137



FIG. 7 — Publicité pour la vente des lots de la cité-jardin de Bourranville parue dans *La Petite Gironde* du 12 avril 1907.
BN, département Droit, économie, politique, JOB-22

Probablement motivé par l'arrivée d'une nouvelle ligne de tramway suburbain qui relie les boulevards bordelais à Mérignac en passant au bas de sa future cité-jardin (arrêt La Glacière-Bourran), il fait tracer à partir de 1902 les courbes du réseau viaire (fig. 8).

En 1907, une société par actions est créée pour la mise en vente des 200 lots[10] : des cartes postales vantent aux futurs acheteurs les beautés de l'implantation et les annonces dans les journaux parlent du « site le plus agréable de la banlieue ouest [de Bordeaux] », « à l'air pur » et « à quinze minutes du boulevard de Caudéran ». Derrière cette mécanique promotionnelle habituelle se cache pourtant l'une des premières cités-jardins de France[11]. Alors que la première cité-jardin d'Angleterre voit le jour en 1903, plusieurs personnalités françaises font des voyages outre-Manche et outre-Atlantique pour comprendre puis importer le concept. L'année suivante paraît *La cité-jardin* de Georges-Benoît Lévy, premier ouvrage francophone développant le sujet du logement social dans un cadre agréable. Si curieux soit-il, Lamire, obscur entrepreneur

10. *La Petite Gironde* du 24 juillet 1907. Le 11 avril 1908, c'est la société anonyme dite de Construction de Bourranville qui est créée (*Archives commerciales de la France* du 13 mai 1908).

11. Le concept de cité-jardin naît sous la plume du théoricien anglais Ebenezer Howard dans son livre *To-morrow : a peaceffull path of real reform* (Demain : une voie pacifique vers une vraie réforme) paru en 1898 et réédité en 1902 sous le titre *Garden cities of tomorrow* (Les cités-jardins de demain). Voir Association régionale des cités-jardins d'Île-de-France, *Des cités-jardins pour le XXIe siècle Valorisation, préservation, perspectives*, Marseille, Parenthèses, coll. Architectures, 2022.

12. *Revue de la prévoyance et de la mutualité* : bulletin de la ligue nationale de la prévoyance et de la mutualité, Paris, 1907. [En ligne] https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65197123/f899.image.r=(prOx:%20%22cit%C3%A9%20jardin%22%208%...

girondin, semble à la page de toute cette littérature, de l'engouement social et des cercles de réflexion, d'abord parisiens, qui s'ensuivent. En juillet 1906, le premier Congrès national de crédit agricole évoque Bourranville comme l'une des premières initiatives françaises en la matière avec Roubaix[12].

Pour autant, la création de la cité-jardin de Bourranville semble bien déconnectée du projet de voie ferrée de ceinture et de la gare de Caudéran-Mérignac. En effet, au moment du tracé définitif en 1910, Bourranville comporte déjà des rues et quelques maisons et sa partie est est finalement amputée pour installer l'emprise des voies et des bâtiments de la gare. Au lieu d'une cité-jardin paisible, le quartier de Bourranville devient un quartier de gare dominé par les installations industrielles, porteuses des désagréments habituels pour les riverains qui les côtoient : fumées, bruits, odeurs…



FIG. 8 — Plan de la cité-jardin de Bourranville où la gare est indiquée à l'est, vers 1920.
AC Mérignac, 1 T 17

En 1917, la société par actions de « Construction de Bourranville » est liquidée et à cette date, la cité-jardin ne compte pas plus d'une dizaine de maisons construites.

Le long temps des industries (fig. 9)

À l'annonce du tracé définitif au début des années 1910, les terrains vierges au nord de la cité-jardin sont peu à peu achetés pour y installer des industries. Chacune d'entre elles se « branche » au réseau principal au niveau de la halle à marchandises de la gare et y déploie tout un réseau secondaire de voies privées. Malgré des équipements comparables, la Médoquine à Talence, l'autre gare de la ligne, ne bénéficie pas de cet élan industriel, freiné sans doute par un tissu urbain déjà établi alentours[13]. Caudéran-Mérignac concentre près d'une dizaine d'entreprises qui maillent le terrain. La plus importante, tant en nombre d'employés (jusqu'à 1200) qu'en surface bâtie (près de 20 000 m²), est l'usine Joyaux, qui fabrique des produits usuels, étamés et émaillés, jusqu'à sa fermeture en 1977 (fig. 10)[14].

À proximité immédiate, les établissements Bringer et leur multitude de voies ferrées secondaires maillent un espace considérable jusqu'au nord de la route correspondant à l'actuelle rue Pasteur. Les produits fabriqués sont des poteaux de bois puis de béton armé, destinés à l'industrie (poteaux de mine, télégraphiques, traverses de chemins de fer, etc.) ou aux travaux publics (fig. 11). L'usine compte une centaine d'ouvriers sur place.

L'homme à l'origine de cette installation est Louis Bringer (1872-1961), qui achète près de la moitié des terrains libres au nord de Bourranville. Il est aussi l'un des entrepreneurs adjudicataires des gares de la ligne de ceinture. Fils de maçon, il débute en tant que tailleur de pierre avant de devenir chef de multiples entreprises spécialisées dans les travaux publics partout en France tout en embrassant une carrière politique en Lozère, son département d'origine, à partir de 1919[15]. Au-delà du parcours atypique de Bringer, son investissement à la gare de Caudéran-Mérignac souligne tout l'intérêt stratégique d'une implantation industrielle à cet endroit. La période de la guerre a sans doute facilité cette implantation, sans que nous sachions si elle s'est accompagnée d'avantages fonciers.

Un logement clairsemé (fig. 12)

L'échec de la cité-jardin de Bourranville n'empêche pas la construction d'un habitat ouvrier dans le quartier, parfois sur le foncier même des usines. C'est le cas du lotissement de l'Étoile, rue Marx-Dormoy, à Mérignac, qui comprend une quinzaine de

13. Le terrain est encaissé et les vignes de Haut Brion, à l'ouest, empêchent des implantations industrielles. Certaines usines ont été construites auprès de la gare de la Médoquine, mais dans une moindre mesure par rapport à Caudéran-Mérignac. Il manque d'ailleurs significativement d'études sur les impacts urbains et économiques des gares de la petite ceinture de Bordeaux.

14. André Loisy, *Le rôle économique du port de Bordeaux*, Bordeaux, éditions Léo Tenin / Le Sud-Ouest économique, 1922, p. 246. L'Émaillerie moderne est la première société de fabrication d'ustensiles ménagers. Active à partir de 1919, elle est liquidée en 1921 puis reprise quelques années plus tard, avec hommes et machines, par les frères Joyaux, déjà industriels dans l'émaillage à Talence.

15. En son nom, puis sous celui de la « société anonyme d'entreprises Froment-Clavier », il signe à partir de 1919 les plans de nombreux bâtiments industriels, dont les silos des grandes minoteries françaises (Grands Moulins de Bordeaux, de Paris, de Nancy, etc). Voir *La technique moderne*, n° 16, 1924, p. 523.

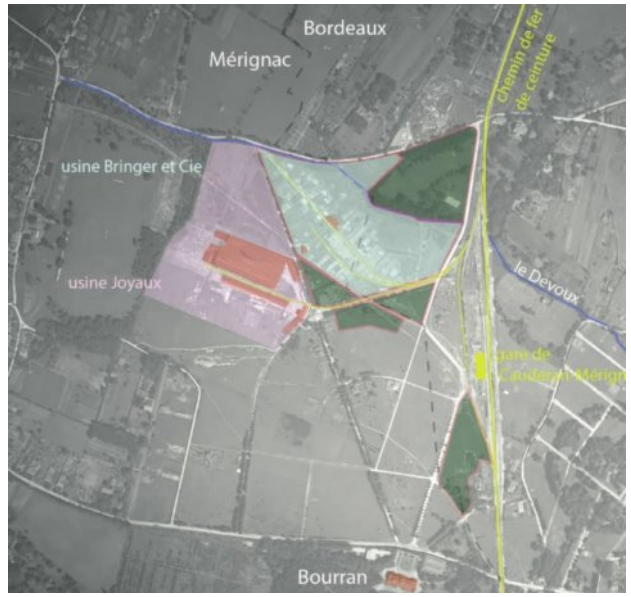


Fig 9 — Le tracé des voies principale et secondaire autour de la gare de Caudéran-Mérignac sur la vue aérienne de 1924.
Fond de plan IGN, dessin F. Grollimund

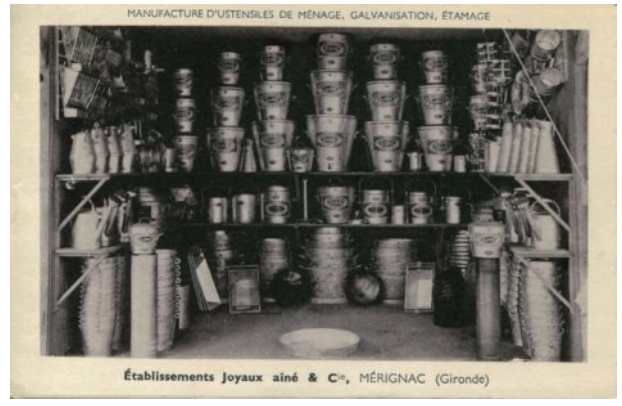


Fig. 10 — Les produits fabriqués par l'usine de produits ménagers Joyaux, publicité vers 1930.
AC Mérignac, 13 Fi 136



Fig 11 — Vue d'une partie de l'usine Bringer avec ses quelques bâtiments et son réseau de voies ferrées avec, au fond, la gare, vers 1920
AC Mérignac, 14 Fi 194



FIG. 12 — Vue aérienne de l'usine Joyaux avec, au premier plan, une partie des logements du personnel, vers 1955.
AC Mérignac, 1 num 27

petites maisons individuelles toutes construites au cours des années 1920-1930. L'architecture des maisonnettes ne dépasse pas trois travées en façade, chacune ayant deux pans de toiture, des ouvertures à encadrements en pierre ou parpaing traités en ressaut ; quelques-unes reçoivent un soin particulier, avec façade à pignon et toit débordant, lambrequins et décor au-dessus des baies. Une certaine harmonie se dégage du lotissement grâce à la présence des murs-bahuts à grillage mettant en retrait de la rue les habitations. À l'arrière, l'espace est suffisant pour que chacun puisse cultiver son potager. Depuis quelques années, ces habitations subissent de nombreuses modifications (surélévations, extensions) afin de s'adapter au confort moderne et d'offrir de plus grands espaces intérieurs à leurs nouveaux occupants.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'usine Joyaux saisit l'opportunité de faire construire sur ses propres terrains 80 logements, en plus de la dizaine déjà construite, le tout dans le cadre des nouveaux programmes sociaux. Ces derniers sont représentatifs de multiples exemples métropolitains d'habitat social financé en partie par la collecte du 1 % patronal auquel s'inscrit l'usine Joyaux. En 1950, celle-ci cède un premier terrain d'environ 2 ha au CILG (comité interprofessionnel du logement girondin[16]), organisme collecteur et maître d'ouvrage, qui met en chantier au sud de l'usine un lotissement de 31 logements individuels groupés d'un étage, toujours visibles aujourd'hui le long de la rue Émile-Joyaux. Cet ensemble achevé en 1952 est confié à l'architecte-conseil de l'organisme : Pierre Mathieu[17].

Au même moment, les parcelles limitrophes au sud sont loties par une nouvelle forme d'habitat individuel ou semi-collectif (fig. 13). Appelée cité Galvani, peut-être en hommage

16. Et à l'organisme le Toit Girondin, filiale du CILG. Voir Alexandre Fernandez, Maurice Goze, *L'entreprise et l'habitat 50 ans d'histoire du Comité interprofessionnel du logement Guyenne et Gascogne dans la Cité (1949-2000)*, Bordeaux, Éditions Confluences, 2001.

17. Voir *Sud Ouest* du 14 décembre 1953 et ABM, Bordeaux, fonds Mathieu, 80 S 4. Pierre Mathieu et ses architectes collaborateurs André Bersagol et Roger Tagini réalisent pour le compte du CILG un très grand nombre d'opérations de logements dans l'ensemble de la métropole bordelaise.

18. Ce modèle de logement est répliqué à Mérignac dans les cités Ardillos sud et Ardillos nord, Prada (détruites en 2018-2020) puis à la cité du Prêche à Bègles, ensembles bâtis entre 1953 et 1960.

au physicien à l'origine du procédé de galvanisation des produits manufacturés industriels, elle rassemble 48 familles ouvrières dans des barres d'un étage posées sur de vastes pelouses arborées[18]. Chaque unité est reconnaissable à ses pignons aveugles en moellon rustique et à ses « chais » accessibles depuis l'arrière de chaque logement et servant d'appui à l'escalier. Cette architecture fonctionnelle est issue des réflexions de l'agence des architectes Pierre Mathieu, André Bersagol et Roger Tagini débutée au début des années 1950. L'idée est de rompre avec une certaine tradition tout en offrant aux occupants des logements traversants et un cadre paysager agréable, avec possibilité pour les familles de s'occuper en cultivant une petite parcelle ou en bricolant dans son chai individuel. Le modèle choisi ici par le CILG, le « C » pour cellule, sera construit en grand nombre dans la métropole bordelaise même si beaucoup d'ensembles ont été détruits au cours des dernières décennies. En 2022, le bailleur social Aquitanis a pris le parti de la réhabilitation à Galvani, en agrandissant les logements sur chaque façade, perturbant ainsi la lecture de l'architecture originelle.

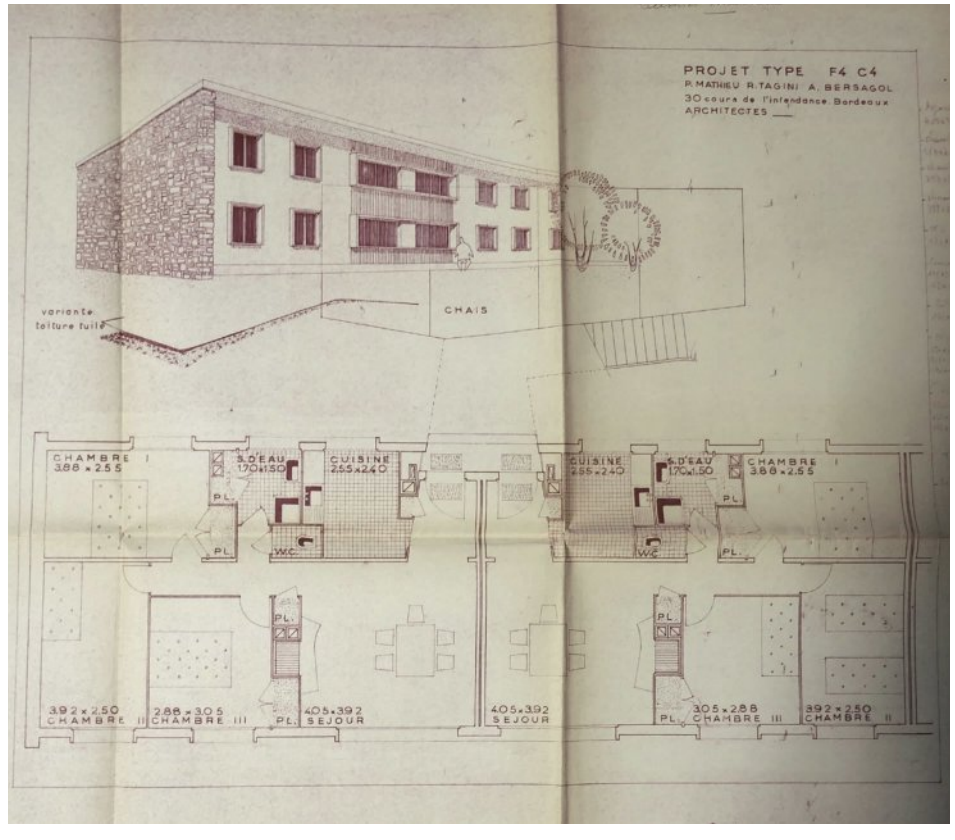


FIG. 13 — Plan et élévation du modèle F 4 C 4, petit collectif imaginé par les architectes Pierre Mathieu, André Bersagol et Roger Tagini en 1952.
ABM, Bordeaux, fonds Mathieu, 80 S 751 TER

Désindustrialiser pour mieux urbaniser

Dans un contexte international défavorable aux industries, la plupart des usines du quartier de la gare de Caudéran-Mérignac cessent leur activité au cours des années 1970. Malgré la perte de centaines d'emplois pour le secteur, la libération d'énormes espaces fonciers profite au secteur immobilier. En moins d'une décennie, le paysage au nord-ouest de la gare se transforme en de vastes résidences représentant en tout plus d'un millier de logements. En lieu et place de l'usine de poteaux, le « Clos Montesquieu » (fig. 14 et 15) offre à de nouvelles familles des appartements de standing et de grands espaces verts ; en location HLM ou en accession à la propriété, proposés conjointement par les offices d'HLM de la Gironde et de Bordeaux. Débuté en 1972 et achevé trois ans plus tard, cet ensemble de 546 logements est issu de méthodes constructives préfabriquées rapides. Les treize immeubles allant de sept à onze étages sont identiques mais un soin particulier est apporté aux matériaux, comme en témoignent les plaques de béton cannelé apposées sur les façades. L'architecte parisien Claude Balick est l'auteur de ces immeubles dont il a essaimé le modèle des Yvelines à la métropole bordelaise en passant par la Teste-de-Buch.

À proximité, le « Brantôme » est une opération de résidences privées qui s'installent sur la friche de l'ancienne usine Joyaux à partir de 1979. Les architectes Pierre Lajus et Paul Daurel livrent dix-neuf immeubles d'un à cinq étages comprenant 215 appartements[19] de classes moyennes ou aisées[20].

Au cours des années 1980 et jusque dans les années 2000, les dernières parcelles industrielles du secteur sont systématiquement bâties sous forme de résidences. Le profil des familles qui s'y installent est souvent le même : un couple jeune avec un ou deux enfants dont l'activité professionnelle est située à Bordeaux. La proximité de la gare est un atout pour effectuer les déplacements pendulaires mais les usagers savent que le chemin de fer peut se transformer en chemin de croix.

RETOUR À LA LIGNE : DE LASSITUDES EN PROJETS MÉTROPOLITAINS

Après avoir fermé au trafic voyageur en 1949, c'est au tour du fret en 1987 de passer sans s'arrêter devant la gare de Talence-Médoquine qui laisse, à partir de cette date, Caudéran-Mérignac seule gare de la ligne de ceinture en activité.

19. Archives communales de Mérignac, 642 W 73
20. AC Mérignac, 642 W 73.

21. *Sud Ouest*, 22 mai 1991.
22. *Sud Ouest*, 2 septembre 1996.

La prédominance de la voiture jusqu'au début des années 2000 peut expliquer une relative désaffection des voyageurs et par ricochet un désintérêt du réseau ferroviaire secondaire de la part de la SNCF et des autorités locales. Cependant, la gare de Caudéran-Mérignac fait de la résistance au cœur d'un quartier toujours plus peuplé, à cheval entre Mérignac (60 000 habitants) et Caudéran (40 000 habitants) au milieu des années 1980. La fréquentation augmente à tous points de vue : 3000 voyageurs comptabilisés en gare en 1986 et près de 50 000 tonnes de marchandises passés par sa halle. Côté usagers, le compte n'y est pas et plusieurs voix dénoncent le désintérêt des pouvoirs publics qui entraîne des désordres fonctionnels sur la ligne (entretien et cadence moindres).

> Depuis longtemps, la [Communauté urbaine de Bordeaux] a abandonné l'idée d'utiliser la ligne de chemin de fer ceinture pour repenser les transports collectifs. Certains se demandent encore pourquoi.[21]

L'augmentation des recettes de la gare conduit toutefois la SNCF à la moderniser et à réhabiliter ses abords, d'abord en 1986 puis en juin 1991, en présence des maires de Bordeaux et de Mérignac.

Au milieu des années 1990, douze trains express régionaux (TER) par jour s'arrêtent en gare de Caudéran-Mérignac et connectent les banlieues de Bordeaux, de Blanquefort au nord, à Pessac au sud. Les voyageurs ont été multipliés par dix en dix ans, entre 1986 et 1995. Dans le même temps, l'arrêt du fret n'est pas dû à l'effondrement du trafic, toujours prégnant entre Bordeaux Saint-Jean et les installations portuaires et pétrolières du Verdon et de la Pointe de Grave, mais consécutif aux plaintes des riverains pour nuisances.

> Et chaque printemps ramène le bruit, la poussière et les mastodontes de fer au fond des jardins. Portes et fenêtres restent fermées. Les négociations pour faire cesser les nuisances reprennent.[22]

Dans le cadre des plans de transports régionaux et métropolitains successifs à l'aube des années 2000, Caudéran-Mérignac est tour à tour au centre puis à la marge d'un réseau d'échanges multimodal, prévu pour marier les sillons du nouveau tramway aux rails du train. À Mérignac, la préférence va pour la nouvelle gare d'Arlac et non pour celle de Caudéran-Mérignac dont l'avenir interroge. En 2017, malgré une délibération contre la fermeture du guichet, le rideau est définitivement baissé au 1er janvier 2018.



FIG. 14 — Vue des espaces verts de la résidence Le Clos Montesquieu, immeubles-types réalisés par l'architecte parisien Claude Balick en 1972 sur l'ancienne friche industrielle Bringer.
Cliché F. Grollimund, 2025



FIG. 15 — Détail du béton cannelé de l'un des immeubles de la résidence Le Clos Montesquieu, réalisée par l'architecte parisien Claude Balick en 1972.
Cliché F. Grollimund, 2025

Il faut attendre la mise en place d'un RER métropolitain pour voir à nouveau la gare au cœur d'un réseau basé sur une haute fréquence de trains dits de banlieue. En parallèle, l'association de quartier de Caudéran remporte l'appel à projet « 1001 gares », lancé en 2019 par la SNCF pour occuper les locaux désaffectés de ses installations ferroviaires. La halle de marchandises devient une salle de sport et la gare devient le siège de l'association.

23. Sylvain Schoonbaert, « L'urbanisme bordelais dans la seconde moitié du XIXe siècle », *De Burdigala au grand Bordeaux, histoire de l'urbanisme bordelais*, colloque du 5 février 2025, Académie nationale des sciences, belles-lettres et arts de Bordeaux, 2025, p. 165-188.

24. Thibault Tellier, *Histoire de la banlieue*, Paris, Perrin, 2024, p. 28.

UN QUARTIER DE GARE PEUT EN CACHER UN AUTRE

La création de la ligne de chemin de fer de ceinture bordelaise, sans doute ralentie dès le Second Empire par les craintes des négociants locaux de voir le transport ferroviaire nuire au commerce portuaire traditionnel[23], est finalement accélérée par l'effort de guerre. Elle permet, du nord au sud, de relier la gare du Médoc à la gare Saint-Jean et sa vocation première pour le fret entraîne le développement d'industries et de manufactures sur son passage. Il n'est pas étonnant, dès lors, qu'à proximité de la gare de Caudéran-Mérignac (qui offre plus d'avantages et d'atouts pour ce faire que celle de Talence), plusieurs entreprises dont deux d'importance se déploient et bénéficient des commodités du fret pour se relier au réseau de grand commerce de Bordeaux. L'ouverture de la ligne et donc des deux gares pionnières, aux voyageurs, en 1921, permet non seulement aux employés de ces industries de s'y rendre facilement, mais aussi aux habitants qui s'installent peu à peu dans le quartier de rejoindre rapidement la ville centre. Cette construction progressive de la banlieue par le développement de l'activité économique est sans doute une particularité bordelaise, soulignée notamment par Thibault Tellier[24].

Dans ce contexte, comment comprendre l'apparition puis l'échec de l'une des premières cités-jardins françaises,

25. Ce que démontre aussi, de manières différentes, la contribution de Cédric Lavigne, ainsi que celle de Caroline Beau et François Barbet, dans le présent volume.

Bourranville, à Mérignac, en 1906 ? Intervient-elle trop tôt, avant que la présence des « classes laborieuses », nécessaires à son établissement, n'en garantissent le succès ? La concurrence n'est-elle pas déjà rude avec les nombreuses résidences de campagne implantées dans la proche périphérie de la ville, certaines très modestes en réalité ? N'y a-t-il pas confusion entre cité jardin et cité ouvrière ? S'agit-il d'un tropisme local, lié à une déconcentration tardive de l'activité industrielle dans la première couronne de la banlieue ? Caudéran et Mérignac n'appartiennent pas, de la seconde moitié du XIXe siècle au début du siècle suivant, aux quartiers industriels et ouvriers de la banlieue de Bordeaux. Elles se situent, au contraire, dans le quadrant ouest résidentiel et bourgeois de la rive gauche de la Garonne. Il est significatif que la gare s'implante à cheval sur ces deux communes, l'une, qui n'en veut pas et à laquelle elle tournera le dos (Caudéran) et l'autre (Mérignac), à laquelle elle tendra les bras vers un avenir prospère : de ce fait l'ensemble des quartiers urbanisés à la suite de l'impulsion ferroviaire se retrouvent à Mérignac. Alors, comment se fait-il que l'urbanisation gagne tardivement les emprises ferroviaires peu à peu délaissées au lieu, au contraire, de stimuler la croissance de quartiers de gare périphériques[25] ? Il semble bien qu'il s'agisse avant tout d'une question de trajectoire urbaine : lorsque la création d'une ligne ferroviaire et d'une gare, voire d'une halte, n'entre pas en contact direct avec un tissu déjà urbanisé, voire en cours d'urbanisation, il y a peu de chances que ce dernier se développe *ex-nihilo* du fait même de la création d'une gare. Que cette dernière, au contraire, s'implante en plein champ, elle aura toutes les chances d'être rattrapée par l'urbanisation galopante, quelle que soit sa destinée propre.

Le Village Noir de Thouars et la Cité du Cottage

Témoins de la naissance et de l'évolution de l'habitat cheminot

SÉBASTIEN MAURIN
Service de l'architecture et des patrimoines de la Ville de Thouars

BÉATRICE GAILLARD
Chargée de protection des monuments historiques, chercheure associée au LéaV – École nationale supérieure d'architecture de Versailles

Située au nord de la région Nouvelle-Aquitaine, dans le département des Deux-Sèvres, la ville de Thouars est un carrefour à la confluence du Poitou, de l'Anjou et de la Touraine. Labellisée Ville, puis Pays d'art et d'histoire, elle est riche d'un patrimoine naturel et architectural remarquable. À la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle, Thouars a connu un essor sans précédent avec l'arrivée du chemin de fer. Le développement urbain du nord de la ville et les équipements publics construits à cette époque témoignent toujours de cette période.

Pourtant, au lendemain de la Révolution et durant la première moitié du XIXe siècle, Thouars rencontre de nombreuses difficultés économiques. En effet, l'absence de manufactures, un artisanat en perte d'activité et une agriculture victime de mauvaises récoltes, entraînent le déclin de la ville dont la population diminue considérablement. Alors qu'elle comptait 5000 habitants à la fin du XVIIe siècle, seuls 2000 sont dénombrés en 1800. Dans ce contexte, le développement du chemin de fer apparaît comme une opportunité pour Thouars afin de sortir de cette crise, à la fois économique et démographique.

Ce nouveau moyen de transport est d'abord déployé dans le sud du département des Deux-Sèvres[1]. Dès 1856, La Compagnie du Paris-Orléans (compagnie privée) inaugure la ligne Poitiers-Niort, qui est prolongée l'année suivante jusqu'à La Rochelle. Le nord des Deux-Sèvres demande, à son tour à être relié au réseau des chemins de fer, à la fois pour le transport de marchandises et celui des voyageurs. Un premier projet de ligne Les Sables-d'Olonne — Tours est proposé en 1854 mais peine à avancer. Pour accélérer les opérations, le 25 février 1861, les élus

1. Sur le sujet voir Maïnig Le Bacquer, Maurice Pacher, *Petite histoire du Train en Deux-Sèvres*, Conseil Général des Deux-Sèvres, 2004 ; Collectif, *Le patrimoine de la SNCF et des chemins de fer français,* Paris, éd. Flohic, 1999.



FIG. 1 — Avenue de la gare, 1930.
Cliché Pinel, coll. Musée Henri-Barré, Thouars

du Thouarsais se décident à rédiger une lettre à Napoléon III, empereur. Mais le choix de l'emplacement de la nouvelle gare pose un problème. Elle ne peut pas être construite sur le territoire de la commune, déjà trop à l'étroit dans ses murailles médiévales. Le site de Fertevault est un temps envisagé, mais la gare serait à plus de 2 km, trop éloignée du centre-ville. Il est donc choisi de l'installer sur des terres marécageuses de la commune des Hameaux, située à 1 km au nord de la ville ancienne, près de la route reliant Thouars à Saumur (fig. 1). Les travaux débutent en 1871 pour construire la gare, nouvelle étape de la ligne de la Compagnie des chemins de fer de Vendée qui relient Les Sables-d'Olonne à Tours.

La ligne est construite par portions. Dès 1866, la section Les Sables - Napoléon Vendée (nom de La Roche-sur-Yon sous le Second Empire) est opérationnelle. Elle est prolongée de 67 km vers Bressuire et est inaugurée le 27 mars 1871. En 1873, les installations thouarsaises sont achevées, les gares (marchandises et voyageurs) et le viaduc franchissant la vallée du Thouet sont prêts à fonctionner.

En 1878, la Compagnie des chemins de fer de Vendée est absorbée par l'administration de celle de l'État. En 1881, de grands travaux commencent pour construire la future ligne

Paris-Bordeaux qui passera par Thouars et Saintes. Elle est financée par l'administration des Chemins de fer de l'État et ouvre en 1882. L'ouverture de cette ligne est une véritable aubaine pour Thouars dont la gare s'épanouit rapidement. En 1893, elle devient la principale étape technique de la ligne en raison de sa position à mi-chemin entre Paris et Bordeaux pour les trains express : les locomotives sont changées, réparées, le plein d'eau et de charbon est assuré, les équipes de roulants (mécaniciens et chauffeurs) sont renouvelées. L'arrivée du train à Thouars redonne vie à la ville et les chantiers se multiplient. Des rues et des avenues sont tracées et construites au départ de la place Lavault vers la gare : boulevard de la République, Thiers, rues Jules-Guesde et Jean-Jaurès, avenue Victor-Leclerc… L'attractivité renaît, la population croît à nouveau dans des proportions qui rendent rapidement la demande de logement plus forte que l'offre. Une nouvelle catégorie sociale apparaît : les cheminots. Beaucoup d'entre eux louent de nouvelles maisons construites et groupées par quatre ou cinq à proximité de la gare (fig. 2). Ces nouvelles cités portent le nom de leurs propriétaires : Gabilly, cité Roux, Ferrand, etc.

En 1893, la physionomie du quartier de la gare change, les terres agricoles sont remplacées par de nombreuses maisons, une boucherie, une charcuterie, deux boulangeries, un bureau de tabac, des hôtels. De nombreux cafés s'installent aussi, dont trois en face de la gare, non seulement pour les voyageurs, mais aussi pour les cheminots. Vers 1930, Thouars comptait près de 80 bistrots. Entre 1872 et 1901, la population de Thouars passe de 2600 à 5600 habitants. Plus d'un quart sont cheminots ou exercent un métier lié à l'activité de la gare. La ville entière vit au rythme des dizaines de trains qui transitent par Thouars chaque jour. Les trains de marchandises (vins, pierres, bestiaux, messageries, chaux, lait…) succèdent aux nombreux express pour Bordeaux ou Royan, laissant de temps à autre la place aux convois de voyageurs qui viennent en villégiature aux Sables-d'Olonne. Entre 1901 et 1936, la population de Thouars double à nouveau, passant de 5600 habitants en 1901 à 8100 en 1920 et 10 000 en 1936. Cette même année, on estime à 1300 le nombre d'employés de chemin de fer. Ils s'installent à Thouars avec leur famille souvent nombreuse (quatre à six enfants) et la ville doit répondre à cet afflux de demande de logements.

LE QUARTIER DU « VILLAGE NOIR »

Dès l'ouverture de la gare en 1873, des maisons sont construites à proximité. Les familles, souvent nombreuses, louent des logements dont le nombre n'est pas suffisant pour



FIG. 2 — Village Noir, 1930.
Cliché Pinel, coll. Musée Henri-Barré, Thouars

répondre à la demande. Les salaires de l'époque ne suffisent pas pour qu'elles construisent elles-mêmes leur logement. Pour remédier à cette situation, l'Administration des Chemins de fer de l'État conduit plusieurs opérations de construction d'habitations de différentes tailles pour loger son personnel. Les plus anciens bâtiments dévolus au logement des cheminots sont construits en face de la gare sur la rue Danton. Dans les années 1910, ces maisons en pierres, presque identiques, s'élèvent progressivement et longent les nouvelles rues qui mènent au dépôt (fig. 3). Leur architecture est proche de celles des « Corons » des bassins miniers. La création de ces édifices est à l'origine d'un nouveau quartier, rapidement nommé « Village Noir » ou « Cité de l'État ». Deux tranches peuvent être distinguées : l'aménagement de la place Clément-Ménard réalisée au lendemain de la Première Guerre mondiale, suivi de la réalisation d'un ensemble d'une cinquantaine de logements construits le long de la rue Waldeck-Rousseau, désignée encore aujourd'hui sous l'expression « Village Noir ».

Ce nouveau quartier accueille les familles cheminotes les moins favorisées, parmi lesquelles beaucoup de familles nombreuses. La vie y est particulière, rythmée par le passage des trains qui remplacent l'horloge pour ses habitants. À toute heure du jour et de la nuit, des cheminots en bleu de chauffe partent au travail ou en reviennent, souvent barbouillés de cambouis. On les surnomme les gueules noires. Une ambiance familiale règne : les familles s'entraident, organisent des sorties communes et la promiscuité des logements les amènent à un

« vivre ensemble » marquant fortement l'identité du quartier. Les premières maisons de la nouvelle cité cheminote qui s'élève en face du dépôt dans les années 1920 sont construites en briques et pierres dans le cadre de la politique d'hébergement des Chemins de fer de l'État qui bénéficie des indemnités dues aux dommages de guerre (fig. 4). Par ailleurs, le logement du personnel des grandes compagnies ferroviaires est au cœur des préoccupations du Congrès international des chemins de fer qui se tient à Rome en 1922. Ses conclusions sont résumées en quatre motions : tout agent doit jouir d'un logement salubre et convenable ; les administrations des chemins de fer doivent s'employer à procurer ces habitations à leur personnel ; l'intérêt des administrations est de s'adresser aux institutions privées, favorisées ou non par l'État ; enfin les agents affectés à un service de sécurité doivent être obligatoirement logés. Ces réflexions font écho à celles menées par l'État pour promouvoir une politique de logement tournée vers les familles modestes. La loi Loucheur de 1928 est votée en faveur des Habitations à Bon Marché, forçant les constructeurs à plafonner le coût des maisons à des prix accessibles pour les classes les plus modestes.

Profitant de ce contexte, en 1928, la Société des Forges de Strasbourg lance un concours d'architecture pour la construction d'habitations métalliques. La promotion de l'usage du métal dans les constructions individuelles vise à trouver un débouché pour l'acier dans un situation de surproduction de 40 à 45 % de ce matériau. Une équipe de trois jeunes architectes, formée d'Adrien Brelet, André le Donné et Oscar Nitzchké, élèves d'Auguste Perret, proposent une maison « tout acier », ossature et parement. Un premier exemplaire est assemblé à l'Exposition de l'Habitation du Salon des Arts Ménagers de 1929[2]. À la suite de cette exposition, la Compagnie des Chemins de fer de l'État commande 500 maisons des Forges de Strasbourg qui sont construites entre 1929 et 1930. Il s'agissait pour les chemins de fer de loger rapidement et à moindre coût les cheminots et leur famille. Le niveau de préfabrication est tel qu'il diminue considérablement le temps de construction. Une maison des Forges de Strasbourg est livrée en moins d'un mois : trois semaines de fabrication en usine et une semaine de temps de montage *in situ* (fig. 5).

Ce type de logement à bon marché est proposé à plusieurs cités cheminotes en France comme à Nantes, Le Mans, Thouars et à Rouen et ses environs. Longtemps, on entend parler à Thouars de la « cité métallique de l'État ». Ces maisons (au

2. Sur le sujet voir Guillaume Carré, *Les maisons des Forges de Strasbourg (1927-1931), conception et réalisation des premiers logements métalliques modernes en France*, Rouen, ENSA Normandie, 2010-2011.



FIG. 3 — Quartier Village Noir, 1925.
Coll. Musée Henri-Barré, Thouars



FIG. 4 — Dépôt de la gare, 1950.
Cliché Pinel, coll. Musée Henri-Barré, Thouars

FIG. 5 — Construction du Centre social, 1929-1930.
Cliché Pinel, coll. Musée Henri-Barré, Thouars



nombre de 17 à Thouars) ont une esthétique jugée sévèrement à leurs débuts. Pourtant leur intérieur est résolument moderne, chaque unité disposant d'une salle d'eau et de toilettes, grand progrès pour l'époque.

Ce quartier est toujours le cœur de l'âme cheminote de la ville. Une grande partie des logements, devenus aujourd'hui propriétés privées, sont encore habités par des cheminots actifs ou retraités. Au milieu du quartier du Village Noir, une grande maison métallique, le « centre social » accueillait la permanence d'une assistante sociale (fig. 6). L'hygiène et la puériculture y sont enseignées aux femmes du quartier. Elles peuvent y consulter gratuitement le médecin des chemins de fer. Des activités y sont organisées : travail manuel, cuisine, jeux… Le quartier comprend aussi un centre de loisirs où les enfants se retrouvent. Les garçons y apprennent la menuiserie ou le jardinage, pendant que les filles sont initiées à la cuisine, la couture…



FIG. 6 —Construction du Centre social, 1929-1930.
Cliché Pinel, coll. Musée Henri-Barré, Thouars

UNE AUTRE APPROCHE DU LOGEMENT CHEMINOT : LE QUARTIER DU « COTTAGE »

Le début des années 1930 est marqué par une crise sévère du logement, dénoncée par les cheminots. Pour y remédier, un nouveau quartier est créé : le « Cottage ». En effet, le personnel de la gare et du dépôt a encore considérablement augmenté dans les années 1920 et il faut construire de nouveaux

3. Sur les cités jardins voir : Clive Lamming, « Cités cheminotes : le bonheur, un jardin et même l'électricité ? », [en ligne] https://trainconsultant.com/2020/06/14/cites-cheminotes-bonheur-socialisme-et-paternalisme/ Elsa Vonau, *La fabrique de l'urbanisme : les cités-jardins entre France et Allemagne*, 1900-1924, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2014. *Les cités-jardins d'Île-de-France, une certaine idée du bonheur*, Paris, Lieux-Dits, 2018.

logements. Dans la continuité du Village Noir, une cité-jardin[3] est créée, mais avec des logements plus grands, tous construits en pierres de pays ou en parpaings de mâchefer. Le but de cette nouvelle initiative est de proposer certains logements à la location, mais aussi à la vente pour des familles ayant un revenu supérieur aux hommes du dépôt. Cette opération s'adresse au personnel administratif et surtout aux roulants, notamment les « sénateurs », un surnom donné aux mécaniciens des locomotives Pacific.

Dans l'esprit de la loi Loucheur de 1928, ces logements doivent avoir un caractère social. Le projet est initié en 1931 par la Société Anonyme d'Habitations à Bon Marché, « le Cottage Social ». Celle-ci est étroitement liée à la Compagnie des Chemins de fer de l'État qui en possède la majorité des actions.

Le terrain choisi pour construire les nouveaux logements se situe au nord de la ville, à l'écart de la gare et le long de la route de Saumur afin d'éviter les désagréments du bruit et de la fumée des locomotives à vapeur. Les maisons sont construites entre 1932 et 1933 suivant les plans de l'architecte parisien Fernand Rimbert (1890-1970). Celui-ci a également conçu des cités-jardins plus modestes avec des maisons utilisant la même architecture à Aumale, Bernay, Gisors, Gournay-en-Bray et aux Sables-d'Olonne (fig. 7).

À Thouars, le quartier comprend la location-vente de 22 maisons individuelles et la location simple de 51 maisons, parfois mitoyennes. Si certaines sont plus vastes, la plupart d'entre elles possèdent une petite cuisine, trois chambres, une salle de séjour, des toilettes, parfois une douche, une cave, un grenier et un jardin potager ! Il n'y a pas de réelle salle d'eau. La cité se développe le long de rues dont les noms choisis par la société du « Cottage social » font références aux parlementaires de la IIIe République qui ont œuvré en faveur de la politique de logement. À partir de 1936, la ville équipe ce nouveau quartier d'une école au nord des lignes de chemin de fer : le groupe scolaire Paul-Bert. Elle est construite sur un terrain situé entre les habitations et le stade municipal, donnant sur les rues Marcellin-Berthelot et Paul-Bert (fig. 8). Le groupe scolaire est composé d'une école de garçons (rue Paul-Bert) et d'une école de filles (rue Marcellin-Berthelot). Quelques années plus tard, en 1959, une association se constitue « Les Amis du Cottage », dont les membres ont suivi la réalisation et le financement de la construction d'une église pour le quartier : Notre-Dame du Cottage (fig. 9 et 10). Elle a été réalisée sur les plans de Girard, responsable des services techniques de la Ville de Thouars entre mai 1959 et septembre 1960. Son clocher a été construit par des



FIG. 7 — Carte postale du quartier « Cottage », 1936.
Cliché Pinel, coll. Musée Henri-Barré, Thouars



FIG. 8 – Vue aérienne du quartier « Cottage » et école Paul-Bert, 1965.
Cliché Pinel, coll. Musée Henri-Barré, Thouars



FIG. 9 — Église Notre-Dame du Cottage, 1960.
Cliché Pinel, coll. Musée Henri-Barré, Thouars



FIG. 10 – Intérieur de l'église Notre-Dame, 2020.
Cliché Claire Marquis

ouvriers de la société DOP (dispositifs oléopneumatique) sur les machines de cette usine installée à Thouars qui fabriquait des trains d'atterrissage.

CITÉS CHEMINOTES : VERS UNE PATRIMONIALISATION

L'implantation urbaine du Village Noir et la cité du Cottage de Thouars montrent à quel point ces quartiers sont tributaires de la référence aux cités-jardins dont les principes ont été énoncés par Ebenezer Howard à la fin du XIX[e] siècle (1898). En effet, en réaction contre la concentration de l'habitat ouvrier des villes industrielles polluées, le théoricien anglais élabore un type d'aménagement urbain qui s'appuie sur la maîtrise publique du foncier et prône un bâti de faible densité établi suivant un tracé d'urbanisme régulier facilitant le lien des nouveaux quartiers avec le reste de la ville. Le thésaurus de l'architecture définit la cité-jardin ainsi : « lotissement concerté, où les habitations et la voirie s'intègrent aux espaces verts publics ou privés, et destinés généralement en France à un usage social »[4]. Destinés aux ouvriers, puis par extension aux cheminots dans les villes proches des gares importantes, ces cités se présentent comme un ensemble de logements sociaux individuels ou collectifs avec un aménagement paysager et un jardin vivrier autour de l'habitat. Il peut comprendre des équipements collectifs. À Thouars par exemple le centre social de la SNCF ou l'église du Cottage.

Les constructions cheminotes thouarsaises de l'entre-deux-guerres ont été heureusement épargnées par les bombardements du dernier conflit mondial qui ont endommagé massivement le réseau ferroviaire français. Cependant, l'avènement de la SNCF en 1938 marque le déclin de la ligne ferroviaire passant par Thouars et Niort. L'activité économique autour de la gare s'amoindrit et la déprise urbaine qui a suivi a entraîné une cristallisation des quartiers à proximité de la gare. Ils conservent de nombreux témoins de l'habitat cheminot permettant d'en appréhender l'évolution et constituant un intérêt d'histoire suffisant sur le plan scientifique pour en désirer la préservation, voire la conservation pour les éléments les plus représentatifs.

La patrimonialisation de ce type de bâti nécessite toutefois une analyse plus poussée qui passe par une nécessaire mise en perspective avec le corpus régional voire national. Patrick Kamoun, dans son ouvrage *La brique et le rail*[5], dénombre déjà trente-deux cités cheminotes en 1923. Ce chiffre évolue jusque dans les années 1930 qui marquent la fin des cités-jardins. Si le travail de ce chercheur propose une vue d'ensemble sur le plan national, force est de constater que nous manquons

4. Le modèle de la cité-jardin se diffuse en France après la publication de l'ouvrage *La Cité-jardin* de Georges Benoît-Lévy en 1904 et plusieurs ensembles de ce type sont mis en place autour de Paris sous l'impulsion de l'Office public d'habitations à bon marché (HBM) de la Seine qui avait comme président Henri Sellier, entre la Première et la Seconde Guerre mondiale. La cité de La Muette à Drancy, dessinée par Eugène Beaudouin, Marcel Lods et Jean Prouvé entre 1931 et 1934, est considérée comme la dernière en France. Ainsi ce mouvement de création urbaine peut être daté entre 1910 et 1935. Le concept des cités-jardins est repris par la Compagnie des chemins de fer du Nord sous l'impulsion de Raoul Dautry.

5. Patrick Kamoun, *La brique et le rail, des cités de cheminots aux logements pour tous*, éd. Public histoire, 2007, p. 59-67.

6. Sébastien Maurin, «Thouars, la ville cheminote », *Le Festin*, n°112, novembre 2019, p. 69- 75 ; Christelle Bègue, Sébastien Maurin, « Quartiers cheminots, du Village Noir au Cottage», dans *Thouars de A à Z*, Saint-Cyr-sur-Loire, éd. Alain Sutton, 2010, p. 91-95.

7. Henri Texier, *Saintes, cité cheminote Histoire d'une étoile ferroviaire des origines au XX[e] siècle*, Saintes, Association La Roue, 2013.

8. Martine Chanteau-Lacouture, Isabelle Marcos, *La Cité-jardin du Dorat, rue Pierre-Sémard, Bègles, Gironde : patrimoine social-poumon vert, du château à la cité ouvrière cheminote*, Association de promotion du modèle d'espace urbain social Dorat-Pierre Sémard-Bègles, Éditions « Les Nouvelles de Bordeaux et du Sud-Ouest », 2014.

9. Bruno Fayolle-Lussac, Marie-Claire Riffault, Héléna Spanek, « L'interprétation des idées sur les cités-jardins chez les acteurs de l'agglomération bordelaise (1919-1935) », dans Paulette Girard, Bruno Fayolle-Lussac et Groupe de recherche Production de la ville et patrimoine, *Cités, cités-jardins, une histoire européenne : actes du colloque de Toulouse des 18 et 19 novembre 1993*, Pessac, Édition de la Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 1996, p. 251.

10. « D'hier à aujourd'hui, habiter et/ou vivre au sein d'une cité-jardin à Limoges, « Rome du socialisme » dans Association régionale des cités-jardins d'Île-de-France, *Des cités-jardins pour le XXI[e] siècle : valorisation, préservation, perspectives*, édité par Laurent Coudroy de Lille, Miléna Crespo et Benoit Pouvreau, Marseille, Parenthèses, 2022, p. 237.

actuellement d'un inventaire exhaustif des cités-cheminotes en Nouvelle-Aquitaine et par extension des cités-jardins en général. Celle de Thouars est connue grâce aux travaux de Christelle Bègue et Sébastien Maurin[6]. Henri Texier, quant à lui a produit une étude qui fait référence sur l'histoire cheminote de Saintes, dans laquelle il évoque avec émotion le logement cheminot qu'il a bien connu[7], tandis que la cité du Dorat de Bègles a été étudiée par Martine Chanteau Lacouture et Isabelle Marcos[8]. Les cités-jardins de Nouvelle-Aquitaine ont fait l'objet de quelques publications, notamment la cité Frugès (Pessac) qui peut s'apparenter à une cité-jardin même si elle n'en a pas vraiment les caractéristiques[9], ou la cité-jardin de Beaublanc à Limoges[10], mais beaucoup d'autres, bien que repérées par le service régional de l'Inventaire n'ont pas été étudiées en détail. C'est le cas des cités-jardins de Bellejouane ou des Dunes à Poitiers conçues suivant les plans des frères Martineau, qui construisirent également les cités-jardins de Rochefort-sur-Mer ou de Saint-Maixent.

Une vision plus globale au niveau de la région permettrait la mise en œuvre de mesures patrimoniales pour protéger ces ensembles de logements collectifs ou semi-collectifs, actuellement menacés par la densification urbaine de villes au foncier de plus en plus contraint et, avant tout et surtout, par la méconnaissance de ce patrimoine, dont le caractère ordinaire masque son importance dans l'histoire de l'habitat social. Depuis la construction des cités-jardins, l'évolution du confort et des normes techniques a entraîné l'aménagement des logements individuels ou collectifs qui les constituaient. Les huisseries ont souvent été changées et certaines ouvertures modifiées. La montée en puissance de l'automobile, qui n'en était qu'à ses balbutiements dans les années 1930, a eu souvent pour conséquence l'aménagement d'un garage amputant le jardin qui était pourtant l'élément essentiel de ces habitations. Les clôtures ajourées, qui allaient de pair avec l'entraide et la sociabilité si particulière de ces quartiers, ont disparu au profit de murets et de haies prônant le chacun chez soi. Ceci est prégnant dans le Village Noir où les maisons en acier ont été transformées par des travaux d'isolation, souvent par l'extérieur, difficilement reprochables aux habitants, mais qui entraînent la lente et inéluctable disparition des maisons des Forges de Strasbourg. Cependant à Thouars, le Village Noir et la cité du Cottage ont conservé leur implantation urbaine si caractéristique des anciens quartiers cheminots. Ils sont protégés par la mise en place d'un site patrimonial remarquable (SPR) assorti de prescriptions dont

le but est entre autres de contrôler et préserver l'évolution de ces quartiers. Issu d'une ZPPAUP (Zone de protection du patrimoine archiectural, urbain et paysager), ce règlement ne s'attache qu'à l'aspect extérieur du bâti et aucune préconisation ne peut être faite sur les intérieurs dessinés par François Rimbert pour les maisons du Cottage ou par les architectes des maisons en acier. Il faut donc passer par une pédagogie régulière pour sensibiliser les habitants au patrimoine qu'ils habitent et à l'intérêt de sa mise en valeur. Ces tâches incombent aux Unités départementales d'architecture et de patrimoine qui sont dirigées par l'architecte des bâtiments de France. La Ville de Thouars bénéficie en outre du label Pays d'art et d'histoire, qui est le résultat de l'implication de la communauté de communes dans la valorisation de son patrimoine, et de l'équipe des services culturels ainsi que des chargés de projets culturels qui participent à sa promotion.

Au-delà de la préservation et de la valorisation du patrimoine, sa conservation au sens le plus strict du terme peut se faire par le biais de la protection au titre des monuments historiques. Mais dans le cas des cités cheminotes ou des cités jardins qui sont constituées d'ensembles d'immeubles, il faut s'assurer de la cohérence de l'ensemble et de la capacité des services patrimoniaux de l'état de pouvoir garantir la conservation des divers éléments composant ces quartiers, comme c'est le cas pour la cité ouvrière Les dents de scie, avenue Marceau à Trappes réalisée par Henri et André Gutton. À défaut, il est possible de protéger un élément représentatif de l'ensemble ou des équipements collectifs, par exemple à Thouars le Centre d'aide sociale de la SNCF. Cet élément particulièrement bien conservé et représentatif des maisons des Forges de Strasbourg est inscrit au titre des monuments historiques depuis 2022. Bien que situé dans le SPR, cette mesure était en effet essentielle pour conserver l'aménagement intérieur du bâtiment et accompagner sa restauration dans le cadre d'un futur projet. Il serait souhaitable que l'église Notre-Dame du Cottage, bâtiment structurant du quartier du Cottage et qui a été repérée dans le cadre d'une étude de corpus sur le patrimoine religieux des XIX^{e} et XX^{e} siècle du diocèse de Poitiers, bénéficie de la même mesure. Lorsque les édifices ne sont pas situés dans des SPR, cela permet d'établir un périmètre délimité des abords englobant les édifices alentours pour permettre de préserver la cohérence de l'ensemble. Ces mesures de protection peuvent être assimilées à des marqueurs urbains forts de ces cités, portes d'entrée d'une reconnaissance patrimoniale d'un ensemble. Ainsi, la conservation du Centre d'aide sociale de la

11. Aloïs Riegl, *Le culte moderne des monuments : sa nature et ses origines,* Paris, l'Harmatan, 2003.

SNCF représente un échantillon d'un ensemble de constructions sérielles d'une époque de développement de la préfabrication afin de produire en plus grand nombre, plus vite et construire moins cher. Malgré quelques modifications, l'ensemble de la structure a été respectée. Si la toiture a été changée et a été réutilisée pour couvrir un bâtiment annexe à l'entrée, ce réemploi permet d'en conserver le souvenir et éventuellement de la restituer dans sa première forme. La barrière en ciment, si représentative de cette architecture des années 1930, est elle aussi conservée partiellement et pourrait être restituée. Sous la peinture beige, des traces de peinture vert tendre, dit aussi vert SNCF (c'est la même peinture qui recouvrait les wagons de voyageurs) sont encore visibles et permettraient une restitution de l'aspect originel de l'édifice. Les services patrimoniaux de l'État pourront accompagner le propriétaire de ce bâtiment, en l'occurrence la municipalité, dans son projet d'affectation et de mise en valeur de l'édifice qui sera d'autant plus facilité qu'il a été conçu dès l'origine comme un équipement public. Dans le cas de l'église Notre-Dame du Cottage, il faudra composer avec la baisse de la fréquentation religieuse de l'édifice qui représente également une menace pour la conservation de ce type de bâtiment.

Car l'enjeu de la préservation ou conservation de ces ensembles de logements et de maisons doit composer avec leur valeur d'usage au sens où l'entendait Aloïs Riegl dans son ouvrage *Le culte moderne des monuments*[11]. S'agissant de logement individuel, il est difficile d'aller à l'encontre de l'amélioration du confort ou de la mise aux normes thermiques des bâtiments. Les bailleurs sociaux de ces logements les font évoluer dans ce sens. L'enjeu de la préservation doit donc se concentrer sur le respect de l'implantation urbaine et de la place des jardins autour du bâti afin de transmettre le souvenir des tracés d'urbanisme des cités-cheminotes ou des cités-jardins ou celui de l'aspect extérieur des bâtiments en conservant les modes de construction d'origine : matériaux, couleurs, profil des clôtures. Mais pour engager cette réflexion il faut commencer par dresser un inventaire des cités cheminotes et des cités-jardins à l'instar de ce qui a été fait pour les régions Île-de-France, Hauts-de-France ou Grand Est, faire l'état des lieux de ce qui a été conservé (beaucoup ont été bombardées durant la Seconde Guerre mondiale) afin de définir les ensembles qui méritent d'être patrimonialisés. Ce travail pourra s'étendre aux ensembles issus de la seconde reconstruction, ou encore les cités castor et autres lotissements sociaux et ouvriers collectifs. Un beau projet en perspective du centenaire de la loi Loucheur.

Le train a-t-il fait la banlieue de Paris ?

Éléments de réponse à travers le cas du quartier du Pileu (1904-1998)

OLIVIER BERGER
Historien diplômé de Sorbonne-Université (membre de la SFHU)

À travers les campagnes connues comme « environs de Paris », dans les années 1870, apparaît le phénomène des lotissements, processus de morcellements de terrains pour en faire des lots à bâtir et résultat de ces morcellements, constituant de nouveaux quartiers, sur initiative privée[1]. Les cartes de la région laissent apparaître, à travers le temps, un étalement des communes traversées par le chemin de fer, qui permet d'établir des liaisons régulières centre-périphérie. Ces liaisons semblaient une condition de résolution de la crise du logement issue de l'industrialisation, laquelle vidait les campagnes en installant les habitants des classes populaires vers les grandes villes. Désormais, le train pourrait relocaliser ces catégories hors de Paris, mais pas trop loin. L'ouverture de lotissements était un préalable pour permettre aux futurs banlieusards de se construire une maison puis de se rendre sur leur lieu de travail en train.

Territoire devenu dépendant de Paris et de ses liaisons ferroviaires, la banlieue était née. Notre objet d'études concerne un territoire de banlieue sud relié à Paris par la ligne de Sceaux (devenue RER B) : le quartier du Pileu. Issu de la découpe d'une forêt, il est né en 1904 grâce au chemin de fer. Il a produit un petit patrimoine spécifique. D'abord lotissement unique, il a vu se greffer à lui d'autres lotissements, tout en restant loin du centre-ville des trois communes sur le territoire desquelles il est situé, à savoir Palaiseau, Igny et Massy. Par la suite, il a été considéré en tant que quartier à part entière. Son nom est resté mais son aménagement a été chaotique.

Pourquoi le train est-il l'allié indispensable du lotisseur ? Quels sont les rapports entre le train et l'idéologie du retour à la campagne ? En quoi le chemin de fer a-t-il joué un rôle dans la tentative des élites de détourner le peuple des luttes sociales ? Comment le train a-t-il permis à cette classe moyenne en construction de réussir son projet de vie consistant à l'accès à la petite propriété ? En quoi le train est-il l'un des fils conducteurs des luttes des habitants dans le cadre des lotissements défectueux ?

1. Selon Annie Fourcaut, le lotissement a commencé en banlieue dès les années 1820-1840, pour se poursuivre en constituant des centaines de nouveaux quartiers, dans son ouvrage de référence *La banlieue en morceaux, la crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres*, Grâne, Créaphys, 2000, p. 28, 84.

2. Nous remercions le personnel des mairies et les archivistes sollicités à l'occasion de ce travail.

3. Nous définissons ainsi un quartier de lotissement de banlieue non traversé par une gare, non centré sur une gare ni relié directement à elle. Ce serait un quartier situé à distance d'une gare et dont la liaison avec elle entraînerait des temps de déplacements longs ou perçus comme tels, ce qui créé une inégalité par rapport à d'autres quartiers. Le Pileu serait donc un faux quartier de gare puisqu'il n'a jamais eu de gare alors qu'il avait été pensé ainsi par ses concepteurs. Le lotissement brise le cadre communal par les conséquences des problèmes qu'il engendre.

4. La chronologie générale est issue de Didier Janssoone, *La Ligne de Sceaux, le laboratoire ferroviaire du RER*, Paris, La Vie du Rail, 2022, p. 123-125.

Nous examinerons la question, de manière non-exhaustive, à travers l'étude urbaine du quartier du Pileu dans son rapport au train, situé en Essonne (ex-Seine-et-Oise) à 17 km au sud de Paris, territoire dont les habitants se sont longtemps mobilisés pour être intégrés à la ville.

Les rares sources en archives municipales permettent d'entrevoir des éléments de réponse, entre la fondation du premier lotissement jusqu'à la fin de l'urbanisation de sa partie massicoise, mais nous traiterons essentiellement de l'entre-deux-guerres mieux documentée, en nous focalisant sur la ligne de Sceaux et en laissant de côté la ligne de Chartres[2].

Nous verrons d'abord comment la ligne de Sceaux est l'axe structurant de la future banlieue qui contient un projet de vie, ensuite, nous nous intéresserons au problème du train à travers les plaintes des habitants, enfin, nous analyserons les effets de ce mode de vie dans un quartier de gare éloigné[3] pour les habitants et leurs équipements.

LA LIGNE DE SCEAUX, AXE STRUCTURANT DE LA FUTURE BANLIEUE SUD DE PARIS

Ouverte en 1846, la ligne de Sceaux est d'abord un chemin de fer à l'usage de la bourgeoisie allant faire des séjours en Vallée de Chevreuse, de la Porte d'Enfer jusqu'à Orsay puis Limours, en passant par Palaiseau (1867)[4]. Elle offre des possibilités de valoriser ces territoires ruraux. De belles affiches font la promotion d'un tourisme de proximité, donnant l'envie de voyager à prix modique. Dès lors, le foncier va offrir un potentiel de développement à des hommes d'affaires. Bientôt les environs des gares de la ligne se couvrent de maisons bourgeoises de villégiature, proches de la station, en profitant du calme des lieux et d'un air moins pollué qu'à Paris, où l'on se retrouve entre soi.

Une ligne initialement au service des catégories aisées avant de se démocratiser

Un petit trafic marchandise existe à côté d'un trafic voyageur qui draine une clientèle moins aisée mais aussi avide d'espace et d'air, en quête d'évasion. D'ailleurs, les guides touristiques sont conçus à partir des voies ferrées pour indiquer l'accès des différentes communes depuis Paris. C'est bien le train qui lance le tourisme en banlieue en permettant sa réalisation, soit l'accès à la campagne pour tous. Palaiseau est valorisé

dans un guide Joanne (1857), ses bois du Pileux [sic] y sont mentionnés. Le tourisme est alors l'apanage des élites.

« Une gare, un lotissement » : la question centrale de l'accessibilité au cœur de tout projet urbain comme le Pileu

Le train permet de valoriser les terrains agricoles ou maraîchers d'une campagne moyennant un aménagement sommaire, avec une possibilité d'extension, prévue par le cahier des charges d'un lotissement, car ses marges sont sans limites définitives et peuvent s'étendre sur les espaces agricoles à proximité. C'est ce qui se passe au Pileu, où un riche négociant parisien, Eugène Schildge, vendeur de pièces détachées pour vélos et autos, achète une forêt de 61 ha (fig. 1). À priori, le lotissement est sur un site sans atouts : une épaisse forêt de châtaigniers sur un coteau nord, entre un plateau et une plaine accidentée, éloignée des centres des communes de Palaiseau et d'Igny où se situe le lotissement dit le « Hameau des Fraisettes », en 1904, avant qu'un morceau ne soit aménagé à Massy dès 1911, le lotissement des Coteaux autour de l'avenue des Tilleuls[5]. En 1923, une autre société, « La Futaie », lotit une partie du Pileu sur les territoires de Palaiseau et d'Igny, en continuité avec le Pileu initial. Les rues droites ou courbes épousent le relief, partageant le site en îlots, avec un square et son grand escalier, dit « les Cent Marches », en guise de centre de cette copropriété non intégrée officiellement aux communes où elle se trouve. Selon nous, la composition spatiale combine Versailles pour ses rues en patte d'oie partant du square, le Vésinet pour les rues courbes d'un lotissement de plaisance, enfin, Montmartre avec son escalier pour rattraper la différence de niveau. Le propriétaire donne son nom à une avenue Schildge, axe principal du Pileu, digne de la percée des parcs de château, en tant que point de repère des piétons et marquage du site par son promoteur qui en facilite l'accès et la pénétration. Elle se voit aussi depuis le chemin de fer de Grande Ceinture.

Il y a une idée de publicité par l'usage : la traversée du quartier passe par le square, son premier centre, et l'escalier, dans la partie boisée, pour séduire un potentiel acquéreur, que l'on imagine fasciné par la vue sur la vallée de la Bièvre. Les premières années, les lotisseurs donnent aux habitants des fêtes sur place, dans le square[6]. Un dépliant (fig. 2) livre tous renseignements à l'acheteur potentiel, comme les horaires des trains permettant d'aller à Paris ou de se rendre au Pileu, en citant un omnibus emmenant les acquéreurs du site à la gare de Massy-Palaiseau (au verso sur le plan)[7], la propagande étant assurée par des cartes postales (fig. 3) commandées à

5. Ce lotissement, ainsi que la gestion de rues en mitoyenneté, a suscité plusieurs demandes de rattachement à Palaiseau, sans suite, la gestion de la gare de Massy-Palaiseau souffrant aussi du fait que chaque ville dépendait de deux arrondissements. Une première demande est présentée par le président du syndicat des propriétaires, avec l'aval de la mairie de Palaiseau, cf s. 12 avril 1924, AC Pal., RDCM, 1 D 13 ; s. 11 nov. 1927, 1 D 17.

6. Fêtes financées par eux au square. Elles sont là pour encourager les touristes à acheter un lot.

7. Dont le terminus est indiqué devant le café Jouy, car ce patron, ancien maquignon, assure les liaisons omnibus entre son établissement et la gare de Massy. Le plan signale la maison du garde, la plus ancienne du Pileu, qui abritait le garde privé du site après avoir servi aux garde-chasses du bois.

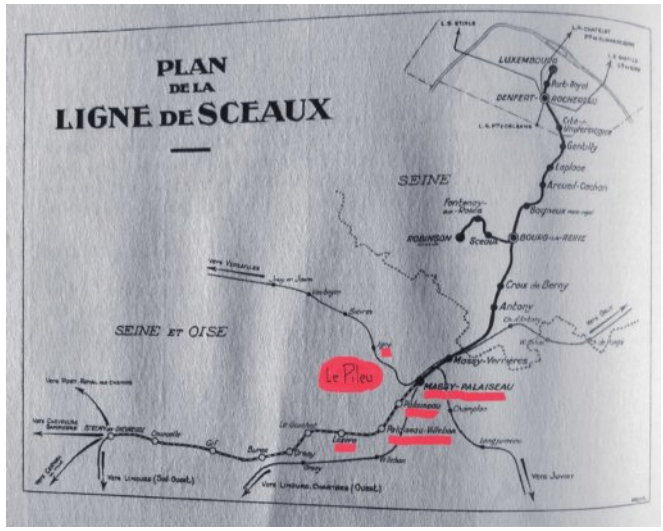


FIG. 1 — Plan de la ligne de Sceaux et emplacement du lotissement du Pileu, sur fonds de carte de Raymond Ménager, *in Chemin de Fer Métropolitain de Paris, La Ligne de Sceaux*, s.l., non-paginé, circa 1937.
CD92/Château de Sceaux, musée départemental, Centre de documentation. En rouge, emplacement du Pileu et localisation des gares de Pal., Massy et Igny.
Avec l'aimable autorisation de son ayant droit.



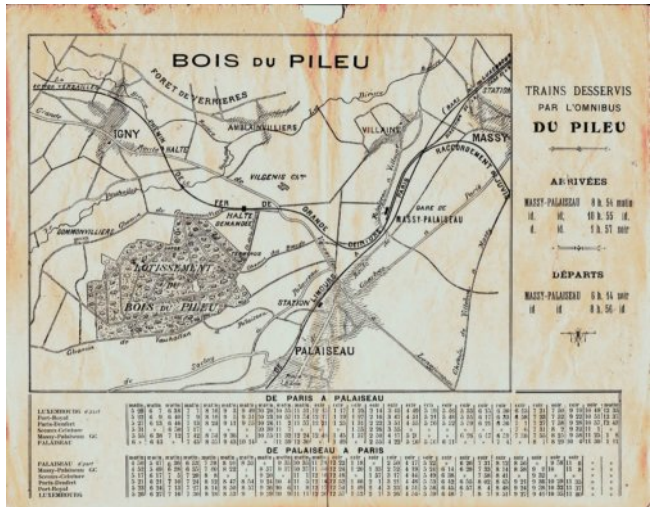


FIG. 2 — Lotissement du Bois du Pileu, tract publicitaire recto/verso, sans date.
Coll. privée, avec l'aimable autorisation du propriétaire

des éditeurs parisiens par les lotisseurs eux-mêmes, qui sont un trio constitué d'un notaire, d'un lotisseur-promoteur et d'un géomètre, associé à d'autres qui les représentent pour la vente, comme ici, où un bureau des ventes attend le client *in situ*. Le lotissement est présenté dans un dépliant sur un modèle bourgeois de « ravissante villégiature à proximité des gares de Palaiseau, Massy-Palaiseau et Igny » [sic]. Des hôtels sont mentionnés sur place, permettant à l'acheteur d'essayer le site, le tourisme servant à vendre les terrains une fois le client convaincu par un court séjour. On notera la promesse de gare jamais réalisée, malgré le mensonge porté par des cartes postales rebaptisant la rue de la Sablière « rue de la gare », comme le veulent les promoteurs. Ainsi cette gare aurait-elle été à mi-chemin de la halte d'Igny et de la gare de Massy. Le territoire de Palaiseau est desservi par quatre gares : Massy-Palaiseau, Palaiseau, Palaiseau-Villebon et Lozère.



FIG. 3 — *Vue Générale du PILEU* (S.-et-O.), carte postale, années 1920, Mello.
Coll. privée O. B.

Cette absence de gare va cristalliser un ressentiment chez les habitants, d'autant plus que la distance à parcourir est grande pour aller aux gares existantes, ce que ne dit pas le tract mais que les habitants découvriront à l'usage. Si les publicités mentionnent toujours une gare associée à un lotissement, elles cachent parfois leur caractère lointain. On aura compris que l'accessibilité par le train est fondamentale car, sans elle, il est hasardeux d'ouvrir un lotissement que l'on n'arrivera pas à peupler. Une carte des lotissements défectueux, reproduite par l'historienne Annie Fourcaut, montre que la majorité d'entre eux, ouverte sans avoir été mise en état de viabilité, est située dans des communes de banlieue traversées par le train[8]. Ce problème de gares peu accessibles fait du Pileu un quartier de

8. Annie Fourcaut, « Du lotissement au quartier. Le cas de la banlieue parisienne dans l'entre-deux-guerres », *MEFR*, t. 105/2, 1993, p. 441-457, ici p. 456. Carte issue des archives du SARP, Archives Nationales, AT 457.

9. Cf. Bernard Bertet, Jean-Marie Jacquemin, *Palaiseau illustré*, de 1880 à 1939, Palaiseau, Mairie de P., 1988, (1982), ch. « Le chemin de fer », p. 163-179, p. 164 ; 170. En p. 63, sur une carte postale de l'école du Pileu, on peut voir un panneau de vente des terrains du lotissement de l'Avant-Pileu.

gare éloigné comme il en existe d'autres comparables à Morangis ou Athis-Mons sur le plateau de Longboyau, situé plus à l'est, entre les départements actuels du Val-de-Marne et d'Essonne. Le lotissement attire une clientèle ayant la faculté de bâtir une maison individuelle unifamiliale. C'est ce projet d'accès à la petite propriété qui est au cœur du lotissement.

Un projet social : le retour à la campagne définissant l'identité fantasmée du banlieusard

Les gens sont attirés par différents moyens au Pileu : prospectus, publicités dans la presse, affiches en gare ou en façade des cafés en sortie de gare (comme sur le café Ethès-Merger devant la gare de Massy), panneaux publicitaires sur site[9], bouche à oreille ou bureau de vente sur place, y compris les jours de fêtes, jeudis et dimanches, comme l'indique le tract publicitaire du lotissement du Bois du Pileu, car ce sont des jours où les clients sont libres de venir. Plusieurs personnes sont désignées par les lotisseurs pour les représenter et donc « attraper » le client : parmi des habitants du lotissement ou des cafetiers notamment. La clientèle vient d'abord de Paris, un peu de province et de l'étranger, d'après les recensements. Les acquéreurs s'influencent-ils entre eux, par les cartes postales, par le désir de liberté et de se poser ? Leur venue est-elle un réel choix ou la saisie de la seule possibilité qui s'offre à eux ? Est-elle dictée par l'accessibilité à Paris ? Sans doute. Nous y voyons l'influence d'une culture populaire liée aux loisirs des guinguettes. La multiplication des lotissements explique la forte croissance urbaine des communes de banlieue.

Pourquoi, en dehors d'une volonté affairiste, les projets de lotissements se multiplient-ils, répondant à une demande qu'ils contribuent à créer ? Parce qu'ils incarnent un projet cher aux élites : l'idée d'un retour à la campagne en tant que conservatoire de valeurs traditionnelles, contribuant à apaiser les catégories populaires urbaines par un accès à la petite propriété. Ainsi, il contribuerait à défendre l'ordre dans son intérêt. Il s'agit de blanchir un « rouge » ou de le « verdir » pour en refaire un gentleman campagnard replié sur sa famille et son potager, dont le pavillon serait tel une ferme au milieu de son pré qu'est le jardin clos.

Au Pileu on retrouve ceci avec des thèmes ruraux dans les noms de lieux : d'abord, le nom des Fraisettes évoque une réalité, la culture des fraises, ainsi, l'habitant vivrait au cœur des champs. Ensuite, dans les noms de rues liées à des sociétés ouvertes par les lotisseurs du Pileu, qui permettent

un achat de terrains en groupe, dans un même îlot : la rue de la villageoise, de la campagnarde, des châtaigniers, du lac, des quatre chênes… Plus tard, une autre société de lotisseurs agrandit le Pileu, sous le nom de « La Futaie », donnant des noms d'essences d'arbres aux rues, rappelant la forêt. Enfin, signalons la référence hygiéniste avec la rue du Bon Air qui apparaît comme un rappel de la prévention de la tuberculose causée, pense-t-on, par l'air malsain de la ville, de l'usine et du taudis, en même temps qu'il est une propagande pour vendre les lieux. Malgré les apparences, il s'agit de choix politiques qui sont la symétrie des noms de rues marxistes : il s'agit de dépolitiser le peuple ou plutôt de le repolitiser en espérant que le caractère conservateur du lotissement contaminera l'acheteur. D'ailleurs, le cahier des charges révèle les normes des lotisseurs en terme d'urbanisme : ils ne veulent pas d'usines, d'activités bruyantes ou malodorantes, pas de dépôts d'ordures, pas de constructions laides… Leur lotissement doit être une ville idéale sans ses problèmes. Avec de l'ordre assuré par un garde privé.

Le lotissement est aussi là pour enraciner des populations jugées instables. Mais c'est le contraire qui se produit par le fait même des lotisseurs lorsqu'ils ne font pas la viabilisation et que l'État appelle la création d'Associations Syndicales Autorisées (ASA) à partir de 1928 avec la loi Sarraut[10], certains travaux s'achevant dans les années 1960. Quant à la partie massicoise restée agricole, son aménagement est décidé en 1987. Au Pileu, les habitants ont tendance à revendiquer leurs droits auprès des lotisseurs puis des mairies pour vivre dignement à la hauteur de leurs espérances et des promesses auxquelles ils ont cru. Leur vote est plutôt dirigé vers la gauche ou le centre-gauche. L'imaginaire des élites est hanté par le rêve de voir ces citadins se transformer en propriétaires jardiniers, ne se mêlant plus de politique, revenus à l'individualisme, sans esprit de lutte.

Mais cette identité fantasmée ne correspond pas à la réalité, car le banlieusard est un double exilé non-motorisé : venu d'ailleurs, il accomplit en banlieue un processus de réenracinement dans un territoire avec lequel il n'a pas de liens ancestraux, au rythme de mobilités pendulaires assurées par le train. Ce dernier fait partie de son identité car la grande majorité des banlieusards n'a pas de voiture, n'en ayant pas les moyens. Apparemment en arrière-plan derrière les problèmes des ASA de l'entre-deux-guerres, la question du train revient régulièrement dans les débats et les démarches des habitants.

10. Avant 1928, les habitants de lotissements sont représentés dans un syndicat d'entretien, incorporé dans les ASA, lesquelles en prennent la suite et leurs archives, tandis que d'autres ASA semblent constituer une remise à plat d'un lotissement.

11. AG extra. du conseil d'administration, 21 janvier 1923 ; compte-rendu du rapporteur du budget, qui parle de « notre cher Pileu » [sic], même date. Voir aussi le projet de lettre dactylographiée aux maires dont dépend le Pileu, *circa* janv. 1923, Carton Syndicat autorisé Nouveau Pileu / Syndicat d'entretien des Fraisettes, XVIII, Dossier Syndicat des Fraisettes, ass. générales, AC Igny, sans cote. Cette lettre demande aux maires de prendre en compte la situation isolée et déshéritée de cette petite ville qui grandit loin de toute gare en dehors de Massy-P., compliquant la vie de ses habitants « petits propriétaires » [sic]. La lettre parle du projet d'école du Pileu et de la halte demandée sur la G^de^ Ceinture. Le chef du syndicat est un avocat parisien ayant une maison au Pileu.

12. Vœu pour la création d'une halte pour desservir le Pileu, s. 21 avril 1923, AC Pal., *RDCM*, 1D13. La lettre ouverte aura donc été efficace. Mais le 5 nov., le projet de halte s'éloigne, le syndicat du chemin de fer déclarant manquer d'éléments pour juger de son opportunité et souhaitant que les communes participent au financement. Néanmoins, les représentants des Pileusiens remercient la mairie pour son appui, selon la s. du 6 fév. 1924.

LE PROBLÈME DU TRAIN DERRIÈRE LES TENSIONS SOCIALES ET LES DOLÉANCES DES HABITANTS

Le quartier du Pileu souffre de plusieurs handicaps par rapport à un autre quartier périphérique de Palaiseau, Lozère : éloigné du centre-ville dont il est séparé par un plateau agricole, loin de toute gare, il a un caractère populaire affirmé, tandis que Lozère a deux stations, est dans la continuité du centre constitué de la rue de Paris qui fait de Palaiseau un village-rue, avec une population de bourgeois en villégiature, d'agriculteurs et d'employés dans les quelques lotissements qui ouvrent. Lozère touche Villebon et Orsay, donc il n'est pas un écart perdu en zone rurale. Et il est bien ensoleillé avec une exposition sud et sud-est tandis que le Pileu est orienté nord.

On se plaint de la fréquence ou des horaires au cœur d'une administration complexifiée

La division du Pileu sur trois communes en complique l'administration par trois mairies qui ne s'entendent pas toujours et n'ont pas le budget pour aménager un quartier qu'elles n'ont pas voulu. La communication d'après les archives semble incertaine, les mairies se renvoient la balle à propos des rues partagées à la charge des habitants – puisqu'elles ne sont pas incluses dans la voirie communale – charges que ces derniers ont du mal à payer, endettés par l'achat du terrain et la construction de leur maison, qui leur imposent des sacrifices. Les lotisseurs espèrent tous le classement dans la voirie communale, afin d'abandonner aux mairies le financement des travaux pourtant promis par eux dans le cahier des charges, car c'est la condition de rentabilité de leur opération. Si la mairie de Palaiseau est frileuse à intervenir en faveur des mal-lotis, d'autres le font comme celle du Plessis-Robinson, dans les années 1920.

Une lettre intéressante de 1923 dont il reste le projet, et qui a pu être à la fois lettre ouverte, affiche et tract, expose certaines doléances des Pileusiens : ils manquent de tout et demandent à être pris en considération[11]. Ils réclament une halte à l'endroit où les lotisseurs la leur avait promise. Peu après, la mairie de Palaiseau leur emboîte le pas en relayant leur demande dans des termes proches[12].

Par ailleurs, la fréquence des trains ou l'accès à ceux-ci leur semble insuffisants et, seuls, ils ne peuvent faire face aux dépenses. Les copies de lettres échangées ou reçues entre les mairies et les habitants n'ont pas été conservées, certaines mentions en fournissent des indices, mais il semblerait que la revendication n'a pas faibli. Le projet d'une école dans le quartier, débuté en 1923, a vu une mobilisation financière de

chaque lotissement constituant le Pileu, afin que les enfants ne marchent pas jusqu'aux centres-villes dans des rues boueuses à 2 km. Cette mobilisation a débouché sur un nouveau nom donné suite à un lobbying des riverains, pour rebaptiser l'axe principal de pénétration du Pileu, de chemin des Bœufs à rue de l'Effort Mutuel, car les Massicois et les Palaisiens ont participé à la mise en œuvre des pavés sous la direction des agents voyers municipaux. Ce nom rappelle les sacrifices de tous les habitants pour parvenir à un minimum de viabilité.

Dans les délibérations municipales ou de Palaiseau, la question de pétitions d'habitants sur l'insuffisance des trains en nombre et en fréquence est récurrente. Pour que la vie en banlieue soit possible, il faut plus de trains. Ainsi est née une ligue pour la défense des usagers de la ligne, fondée en 1904, faisant du lobbying avec un bulletin trimestriel, siégeant à Palaiseau et présidée par Louis Mémin[13], comptant dans son conseil d'administration Louis Muret, conseiller général et futur maire de Palaiseau de 1912 à 1929, mais déjà conseiller municipal de 1904 à 1912. La ligue réclame des améliorations à la Compagnie du Paris-Orléans, comme l'augmentation du nombre des trains et leur vitesse, ainsi qu'une diminution des tarifs. Elle compte sur l'appui des mairies[14].

Les mentions liées aux trains sont nombreuses dans les délibérations durant l'entre-deux-guerres, retenons les principales : des pétitions d'habitants demandant un meilleur éclairage des gares, la remise en état des rues ou sentiers y menant. Quant à la mairie de Palaiseau, elle proteste contre l'augmentation des tarifs et en faveur de la vente de billets ouvriers, l'insalubrité des WC de la gare inesthétiquement placés à son entrée, contre le personnel des gares en sous-nombre, et surtout contre les horaires des trains pour lesquels elle émet des vœux répétés et insatisfaits, espérant plus de trains et à des horaires mieux adaptés aux travailleurs pour arriver à l'heure à Paris et assurer des correspondances avec la Grande et la Petite Ceinture. Les clôtures le long des voies dans la ville doivent être mieux entretenues, le train étant jugé comme fonctionnant en deçà des besoins des habitants, arrivant à saturation. Les mairies soutiennent les vœux de villes voisines rejoignant leurs intérêts ferroviaires. Un vœu est adopté en faveur de l'électrification de Paris-Limours[15] dont on imagine qu'elle va résoudre tous les problèmes : plus de trains en fréquence et à plus grande vitesse. Ceci est permis notamment par la nouvelle signalisation qu'est le block automatique lumineux[16].

Voici d'autres exemples de revendications : en 1930,

13. Ingénieur géologue.

14. *Bulletin de la Ligue pour la défense des droits et des intérêts des voyageurs de la Ligne de chemin de fer de Paris à Sceaux et à Limours*, ex. de 1905, BnF. Un érudit local qui a publié son premier n° date sa fondation de 1903, Jean-Marie Jacquemin, *La ligne de Sceaux au fil du temps*, Pal., Palaiseau culturel, 1986, p. 42.

15. S. 14 juin et 23 août 1924, AC Pal., *RDCM,* 1D13.

16. Didier Janssoone, *op. cit.*, p. 64.

17. S. 2 fév. 1930, AC Pal., *RDCM*, 1D15.

18. Bernard Bertet, Jean-Marie Jacquemin, *op. cit.*, p. 173.

19. Didier Janssoone, *op. cit.*, p. 37.

20. S. 17 juin 1933, AC Pal., *RDCM*, 1D16. Le conseil émet dès juin 1924 le vœu de l'électrification.

21. S. 1er mars 1930, AC Pal., *RDCM*, 1D15.

22. S. 13 déc. 1930, AC Pal., *RDCM*, 1D15.

23. S. 23 nov. 1937, AC Pal., *RDCM*, 1D17. Le préfet répond dans la s. du 19 mars 1938 que le transbordement n'est que provisoire.

24. S. 19 mars 1938, *ibid.* Le 29 avril, la réponse du Métro, qui évoque la SNCF, ne donne pas satisfaction

25. Didier Janssoone, *op. cit.*, p. 125.

26. S. 6 juil. 1938, AC Pal., *RDCM,* 1D17. C'est maintenant le Métro et la SNCF qui sont exploitants. La mairie proteste à nouveau contre toute nouvelle augmentation des tarifs mais n'obtient rien du préfet (s. 19 mai et 7 juil. 1939).

27. S.15 mai 1940, AC Pal., *RDCM*, 1D17. Le 23 nov., le préfet n'y donne pas suite.

un conseiller municipal de Palaiseau demande de réduire le nombre de compartiments pour dames seules, souvent vides, ce qui oblige beaucoup de voyageurs à rester debout, tandis que le trafic, intense entre les omnibus et les directs, subit des encombrements avec retards[17]. La même année, le maire de Palaiseau déclare devant l'association des maires de Seine-et-Oise qu'il se réjouit du projet d'électrification de la ligne et son prolongement dans Paris intra-muros[18]. Ce projet serait dû à une instance étatique, le Conseil Supérieur des Chemins de Fer, avec l'appui du conseil général de la Seine selon l'historien de la ligne de Sceaux Didier Jeanssoone[19]. On est conscient que l'électrification va créer une affluence de population[20]. Même le conseil général de Seine-et-Oise émet un vœu en faveur de l'électrification tout en pensant qu'il faut continuer de protester[21]. Palaiseau refuse le déclassement de la ligne qui entraînerait entre autres un transbordement des voyageurs à Massy[22]. Ce point est de nouveau abordé dans une protestation en novembre 1937[23]. Mais la complexité de la situation avec deux compagnies exploitantes (Métro depuis 1932 et PO-Midi) de part et d'autre de la gare de Massy, rend les tarifs peu lisibles et ces derniers sont contestés[24]. De Paris à Massy-Palaiseau la ligne est électrifiée par la compagnie du Métro parisien en 1937, mais elle reste exploitée à la vapeur de Massy à Limours jusqu'en 1939 avec changement de matériel à Massy. La ligne est enfin électrifiée jusqu'à Saint-Rémy en 1939 et l'on supprime la section Saint-Rémy-Limours peu après du fait de sa faible rentabilité (1940)[25]. L'électrification ne constitue pas une césure : les problèmes de tarifs et de sectionnement ne sont pas réglés, la mairie continue ses vœux dans l'intérêt des voyageurs : elle veut des WC à Massy et Denfert, ainsi que des billets collectifs pour les sociétés sportives[26]. Hier déjà, les bousculades aux heures d'affluences sont dénoncées par la mairie de Palaiseau qui stigmatise ceux qui ne laissent pas leur place aux femmes et enfants à Denfert et propose, en 1940, de faire réserver une voiture pour cette catégorie en heure de pointe en direction de Saint-Rémy[27].

La mairie de Palaiseau relaie les doléances de la population concernant le train mais sans que l'on sache toujours de qui émanent les plaintes. On voit cependant à quel point être banlieusard, c'est dépendre du train. Tout ceci témoigne aussi de nouvelles sensibilités : intolérance vis-à-vis de l'inconfort, volonté d'aménager la ville en anticipant sa croissance, mise en place d'équipements urbains pour s'adapter aux nouvelles populations de pendulaires, souci de l'hygiène et de la sécurité. Et un rythme de vie qui s'accélère. On sent que la mairie ne

veut pas favoriser les mal-lotis au détriment des habitants de longue date, ce qui entraîne tensions et contradictions. Elle est soucieuse de justice sociale autant que de l'intérêt de toutes les populations vivant le long de cet axe ferroviaire structurant, comme si elle ressentait que le sort des banlieusards dépasse le cadre communal.

Même si des efforts sont fournis suite à la demande des populations, relayée par les mairies auprès de la Compagnie, les problèmes ne sont pas réglés vu la croissance urbaine continue.

Une croissance des lotissements défectueux liée aux progrès des liaisons ferrées qui suscite une vie civique intense

Les lotissements nouveaux se greffent sur un quartier du Pileu en pleine croissance, ce dont témoignent les recensements de population au fil des années 1930. On ignore si tous sont des habitants permanents ou si certains ne viennent que le week-end quand d'autres louent leur terrain et viendront s'y installer en retraite. Si les érudits locaux penchent pour un habitat temporaire devenu permanent, il faut considérer plutôt que les deux cas de figure ont coexisté en partie. Dans les recensements, les professions indiquent souvent un employeur à Paris ou en proche banlieue. Rares sont ceux qui travaillent sur place. En 1935, la mairie de Palaiseau indique que ses habitants, paupérisés par la crise et le chômage, sont alors ouvriers aux trois quarts et travaillent à Paris, tandis qu'ils étaient semi-agricoles avant 1914[28]. Une mutation rapide permise par le train. On comprend que les habitants des nouveaux lotissements, cités ici, pèsent d'un poids certain dans ce changement irréversible pour la commune, qui est devenue une banlieue, tandis que la majorité des Français vit en ville depuis 1931.

À mesure que les moyens de transport se perfectionnent, les trains deviennent plus rapides et plus fréquents, ce qui augmente toujours le trafic voyageur et donc la demande de terrains. La ligne de Sceaux est électrifiée en 1937. C'est ce progrès technique qui encourage d'autres sociétés de lotisseurs à ouvrir de nouveaux lotissements. Un tract publicitaire du lotissement du Clos du Pileu promet une plus-value aux acquéreurs avec la facilité d'accès par l'augmentation des trains en lien avec l'électrification. Ce tract est, pour une fois, presque totalement axé sur la question du train et non sur les atouts du site. Une vie saine et un potager attendent les familles qui prendront ainsi soin de leur santé tout en réduisant leurs frais dans un contexte de vie chère. Le train démocratise le projet d'accès à la propriété vers des catégories de population

28. Dans un vœu contre le chômage adressé au préfet par la municipalité socialiste, soucieuse du sort des chômeurs mal-lotis. *RDCM*, s. 6 juillet 1935, AC Pal., 1D16.

29. S. 21 juillet 1937 et 21 oct. 1938, AC Pal., *RDCM*, 1D17.

pauvres, assurées de pouvoir continuer à travailler à Paris, donc aptes à payer leurs crédits.

Ces nouveaux lotissements sont ouverts sans être viabilisés par leurs promoteurs, donc la loi Sarraut les amène presque tous à se constituer en Associations syndicales autorisées (ASA). Aussi, le mécontentement ne faiblit-il pas : les mal-lotis se regroupent, s'organisent, négocient et font pression. Les habitants les plus lettrés ou les plus audacieux prennent des initiatives, se font les porte-parole des autres, mettant à profit ou non une expérience syndicale. Ils font un apprentissage politique, conscients qu'ils ne verront peut-être pas le résultat des travaux d'aménagement mais pensent à leurs enfants. Ces habitants des classes populaires se projettent dans le temps, ce qui est une nouveauté, car ils sont enfin propriétaires de leur lieu de vie à crédit et peuvent envisager un avenir qui ne sera plus aussi précaire que leurs ancêtres locataires contraints de déménager souvent, voire de tout perdre en cas d'accident de la vie. Ceci est encore lié à la stabilité des emplois industriels ou du tertiaire. L'accessibilité ferroviaire contribuant à peupler les lotissements, les Pileusiens revendiquent l'éclairage des rues ou l'adduction d'eau, la pose de boîtes aux lettres, et sont reconnus dans la mesure où Palaiseau offre des subventions, dans les années 1930, pour les fêtes annuelles du quartier. On ne peut plus les ignorer ainsi que leur demande de faire pleinement partie de la ville. Le manque d'eau entraîne la création d'une société qui exploite son puits rue des Fraisettes et reçoit une subvention de la ville, de même pour participer à l'éclairage public du Pileu[29]. C'est finalement en 1937 que les rues du Pileu entrent dans la voirie communale en concertation avec Igny.

En sus des ASA, il semble que l'Eglise catholique joue un rôle auprès des mairies car le diocèse de Versailles, en la personne de son évêque à la fibre sociale, est impliqué dans le combat auprès des mal-lotis. Mgr Gibier a compris les enjeux, craignant une diffusion du communisme parmi ces catégories populaires, il cherche à les aider et à les évangéliser en lançant la construction de l'église Saint-Michel du Pileu (1929) après Notre-Dame-de-Lozère (1924). Une église permettra d'encadrer les Pileusiens en leur offrant des services et des loisirs, en montrant que les mal-lotis ne sont pas abandonnés aux « rouges ». Le haut clergé considère la ville comme un lieu de danger moral, la banlieue représentant cela avec des risques jugés plus grands, par l'emprise réelle ou supposée de mouvements politiques de gauche. Les lotissements sont une opportunité pour réaliser le

projet d'évangélisation des habitants.

Un autre groupement va agir pour le Pileu, à partir de 1938, sur une longue durée. C'est une association dite « Amicale commerciale, artisanale et industrielle du Bois du Pileu », ouverte d'abord aux seuls commerçants, qui s'élargit à tous les habitants du Pileu. Elle devient la « Commune Libre du Pileu » (CLP) à partir de 1945. Provocateur, son nom est une menace de séparatisme, ceci afin de demander son intégration pleine et entière à la ville, en terminant les aménagements du nouveau quartier, prenant en main la question du bien-vivre et des loisirs, tout en voulant se différencier d'un mouvement politique.
Elle opère un lobbying sur les trois mairies, poursuivant en parallèle le travail des ASA, sans que l'on puisse connaître les interactions ou la superposition entre ses démarches et celles des ASA, ou entre ses actions et celles de l'Église, dont des notables de la bourgeoisie palaisienne font partie, à travers des membres de l'Association diocésaine de Versailles. La CLP est un avertissement aux maires sommés de s'occuper du Pileu car le quartier représente une partie des électeurs. Elle veut ainsi faire accélérer les travaux d'aménagement en rappelant aux mairies qu'il y a un noyau humain ici, sans pour autant souhaiter son indépendance communale. L'association inclut une question sociale même si sa seule existence est un outil de communication pour faire parler du quartier.

Existant toujours, la CLP a beaucoup œuvré dans des actions sociales et de loisirs (années 1940-1960), puis de défense du cadre de vie et de l'environnement jusqu'à nos jours. Dans les années 1990, elle s'est battue pour améliorer la desserte du quartier par les bus RATP. La CLP a pu s'inspirer des démarches similaires des habitants de Lozère au début des années 1930, qui avaient proposé à la mairie de Palaiseau de leur accorder l'indépendance, vu leur éloignement relatif du cœur de ville et leur différence sociologique avec la population palaisienne de souche. Dans les deux cas, Lozère et le Pileu dépendent du train, qui constitue une partie de leur identité. Mais le train, qui a fait la banlieue, a produit aussi une culture qui se ressent sur les habitants et leurs équipements.

LES CONSÉQUENCES DU MODE DE VIE « DOMICILE-TRAIN-EMPLOI » SUR LES HABITANTS D'UN QUARTIER DE GARE ÉLOIGNÉ

Le quartier du Pileu essaie d'être autonome même s'il manque de commerces, sans équipements avant l'ouverture de l'école puis de l'église (1928-1929). Nous ne connaîtrons jamais le parcours résidentiel des habitants avant et après leur vie au

30. Ce qui est nouveau, car le propre des classes populaires urbaines était de vivre à proximité de leurs ateliers, où lieux de vie et de travail étaient entremêlés. Le banlieusard est beaucoup plus mobile que ses ancêtres.

31. E. van der Elst, « Le bon Dieu dans le bled, Versailles, Palaiseau », *La Croix*, n°13790, 17 fév. 1928, p. 3-4, Gallica, BnF.

Pileu, mais tous viennent d'ailleurs et vont travailler ailleurs en majorité, à Paris ou en proche banlieue. Certains viennent de province ou de l'étranger. Leur mode de vie est austère, leur budget contraint par les crédits. Il n'y a pas de viabilisation des rues, ni eau courante ni égout, et pas d'électricité partout. Il n'y a pas de loisirs organisés ni de transports motorisés mis à part une compagnie privée de bus (un véhicule sur une carte postale indique que le lotissement est relié par ce moyen à une grande gare).

Une villégiature inversée pour les classes populaires du Pileu

En apparence perdants, les Pileusiens sont en fait gagnants sur le long terme. Même si leurs problèmes mettent leur patience à rude épreuve, ne sont-il pas pleinement conscients qu'ils légueront à leurs enfants ou petits enfants ce patrimoine bâti ? Les habitants font leur apprentissage politique, s'organisent et défendent leurs intérêts car ils tiennent à leur statut et à mener leur projet d'accession à la petite propriété à terme. C'est une nouveauté pour eux, car autrefois la location du logement était la norme. Les habitants s'approprient leur quartier malgré les difficultés.

En fait, les habitants sont une future classe moyenne de petits bourgeois qui possèdent un peu, ayant désormais accès aux loisirs comme la bourgeoisie, puisque la CLP propose des fêtes ou du sport. La propriété de sa résidence principale permet de se constituer un patrimoine à crédit et de vivre une promotion sociale en devenant une partie de la classe moyenne, dont les contours sont flous, mais dont l'intégration par le peuple était le souhait du personnel politique de la III^{e} République, afin de stabiliser la société.

Le Pileusien est un petit voyageur du quotidien en train ou bus[30], lieux de socialisation où se retrouvent les riverains aux mêmes jours et horaires. Mais on ignore comment ils occupent leur temps de transport. Par exemple, en 1928, le Père Géan, curé de Palaiseau, explique à un journaliste qu'il a créé un cercle d'études de jeunes gens intitulé « Amitiés chrétiennes », qui, notamment, voyagent ensemble en train aux heures de pointe, pour, selon lui, « échapper aux conversations grossières et obscènes » [sic][31]. Plus tard, le romancier Jean-Pierre Chabrol livrera un témoignage plein d'images et d'ironie sur les usagers de la ligne de Sceaux dans son roman *Le Bout-Galeux* (1955), se livrant à l'observation de ses contemporains voyageant dans des conditions spartiates. En fait, le train est bien l'automobile de ceux qui n'en possèdent pas.

Le quartier a été conçu par des bourgeois sur un modèle bourgeois : les premières villas en meulière ou briques sont d'un type balnéaire pour famille nucléaire. Nous dirions que ce qui caractérise la vie d'un habitant de quartier de gare éloigné est une villégiature inversée : en effet, la villégiature pratiquée par la bourgeoisie consistait à sortir via le train de Paris où elle vivait, pour passer ses samedis-dimanches à la campagne. Désormais, le banlieusard travaille à Paris en semaine, rentre tous les soirs chez lui en train. Le quartier est un réservoir de travailleurs parisiens exilés quotidiennement dans cette expédition professionnelle par train. Une discipline s'impose à tous, le respect de l'heure des trains. Le mode de vie des Pileusiens s'uniformise par nécessité.

Des conditions de vie difficiles ou supportables ?

La vie quotidienne est difficile même si certains sont habitués à ces conditions : prendre l'eau aux puits, aller aux toilettes dans une guérite au jardin, cultiver son potager ou ses fruits, bricoler, s'entraider, faire du troc, participer aux frais du foyer avec le travail salarié des femmes et de certains enfants, ou pratiquer le travail dissimulé. Vivre dans un tel quartier présente des inconvénients : les distances sont grandes car une partie des déplacements est pédestre, ce qui enlève du temps. La diffusion du vélo puis de la voiture, bien que lente, permet de réduire progressivement la distance-temps. Une partie de la vie se passe en extérieur, par les jeux de plein air ou le sport. Pour les enfants, le square ou les rues sont un terrain de jeu.

Si la vie quotidienne dans ce quartier comporte sa part d'ombre, les Pileusiens sont globalement heureux car très peu renoncent et déménagent, d'après un sondage dans les archives des ASA, même si les recensements laissent deviner une forme de turn-over pour certaines familles dont des commerçants. Du fait de leur condition sociale, les Pileusiens nous ont laissé peu d'archives, étant peu habitués à une culture de l'écrit. La grande inconnue est leur opinion sur le train de banlieue, dont ils dépendaient mais dont ils ne parlent pas en dehors de sous-entendus. On préférerait se montrer heureux de réussir son projet de vie en acceptant ces problèmes comme un mal nécessaire[32]. Essentiellement, les habitants s'expriment sous forme de voix collective à travers certains représentants qui considèrent qu'ils sont comme leurs administrés des « petits propriétaires faisant tout pour le bien-être commun » [sic][33]. Le projet d'accès à la propriété se fait dans un lotissement qui se veut recréation d'un village, pour régler les problèmes de la ville.

32. En sondant le corpus de cartes postales du Pileu (1900-1950), aux textes écrits par des Pileusiens, on constate qu'ils veulent partager leur bonheur d'être au quartier en écrivant à des proches, imitant la bourgeoisie en villégiature.

33. Lettre sans date de Lamare-Picquot aux lotis. Cf AC Igny, carton Nouveau Pileu et Ancien, sans cote.

De ce fait, le quartier de gare produit son propre patrimoine.

En conclusion, le train est indispensable au lotisseur, car, sans lui, il est difficile de rendre un lotissement attractif. Le train est l'allié objectif des lotisseurs issus des élites et imprégnés de l'idéologie du retour à la campagne, tout en étant le moyen de transport de masse qui va favoriser ce retour. Le train participe donc au succès du projet de vie que les masses se sont approprié, consistant à s'offrir leur habitation dans un cadre non-urbain, non loin de Paris.

Oui, le train a fait la banlieue, mais il a surtout été un accélérateur de son aménagement sommaire. Ceci entraînant des problèmes que les habitants prennent à bras le corps. Le train n'est jamais loin dans leurs revendications, même s'il n'est pas mentionné, il est présent en filigrane, car ses dysfonctionnements aggravent l'inconfort de vie des mal-lotis. Devant les soucis de voies ferrées, c'est la viabilisation du quartier qui semble venir au premier plan des demandes. La ville s'est adaptée au train, comme le train s'est adapté à elle.

Penser la gare et son insertion urbaine dans une période de déclin des chemins de fer

L'opération Maine-Montparnasse

ADRIEN DUVAL
Doctorant en aménagement, Université Gustave-Eiffel, Lab'Urba

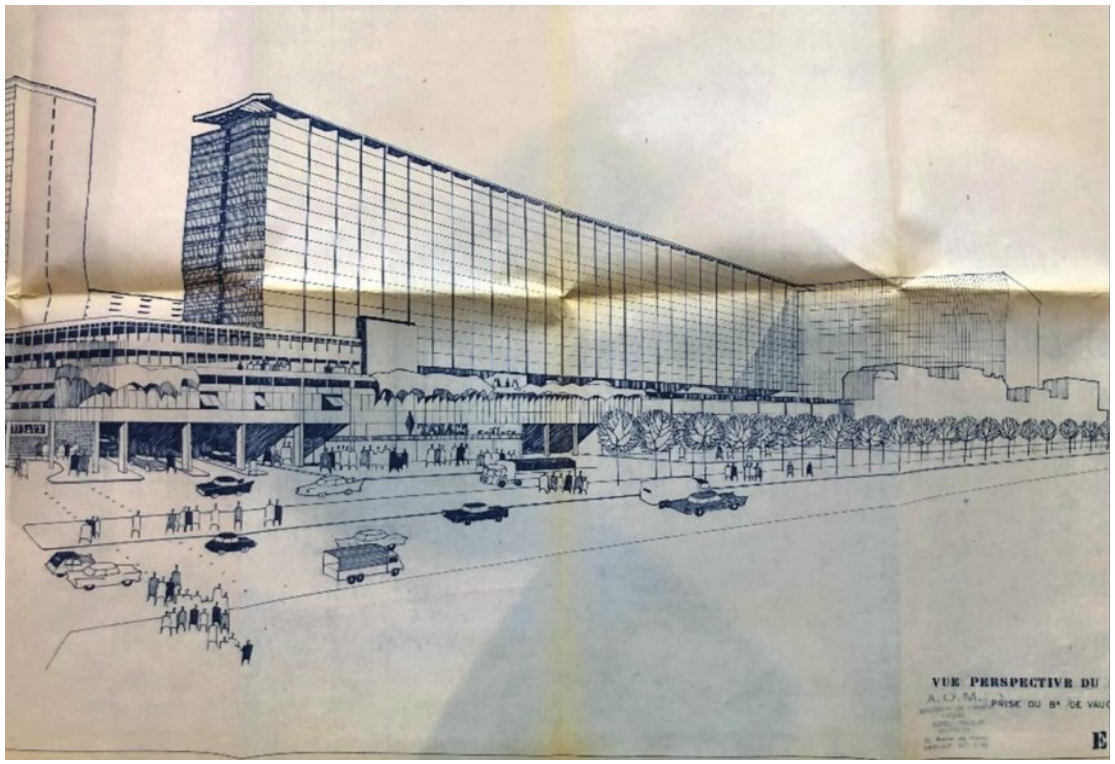


FIG. 1 — Perspective du secteur n°1 de l'opération Maine-Montparnasse, 1959.
Archives nationales, carton n°19760089/362

Mais où est passée la gare ? Dans cette perspective, dessinée en 1959 par les architectes de l'Agence de l'opération Maine-Montparnasse (AOM), figurent des bâtiments de bureaux, une large avenue parcourue par des voitures à l'américaine ainsi qu' une boucle dédiée à leur entrée et à leur sortie d'un autre bâtiment. S'il s'agit bien de la nouvelle gare projetée au cœur de l'opération Maine-Montparnasse, celle-ci est difficile à repérer. Aucune mise en valeur architecturale, aucun signal distinctif, aucun train. Tout se passe comme si les architectes avaient souhaité l'effacer. C'est sans doute en partie le cas. Assez

1. Karen Bowie, *Les grandes gares parisiennes du XIXème siècle*, Paris, Délégation à l'action artistique de la ville de Paris, 1987.
2. Stéphanie Sauget, « Les gares parisiennes dans les expériences d'urbanité (1837-1914) », *Flux*, n°103-104, 2016/1, p. 9-20.
3. Joanne Vajda, « Les hôtels de la Compagnie immobilière, puis de la Société du Louvre », dans, « Les Pereire et Nagelmackers, promoteurs du transport ferroviaire et du réseau hôtelier parisien », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°38, 2008, p. 31-41.
4. Nacima Baron, Nathalie Roseau, « Les gares au miroir de l'urbain », *Flux*, n°103-104, 2016/1, p. 1-8
5. Baptiste Pointillart, « La politique de logement de la SNCF (automne 1944 – été 1953) », mémoire de master en histoire contemporaine soutenu à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2013.
6. Joseph Jones, *The Politics of Transport in Twentieth-Century France*, Montréal McGill-Queen's University Press, 1984.
7. Nicolas Neiertz, *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, Vincennes, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1999.
8. Vincent Guigueno, Mathieu Flonneau, « Introduction. De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Mise en perspective d'un champ », dans *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 11-21.
9. Georges Ribeill, « La SNCF au temps du Plan Marshall. Les années noires d'une entreprise publique », dans René Girault, Maurice Lévy-Leboyer, (dir.), *Le Plan Marshall et le relèvement économique de l'Europe*, Actes du colloque tenu à Bercy les 21, 22 et 23 mars 1991, Vincennes, Institut de la gestion publique et du développement économique, 1993, p. 319-330.
10. Jean-François Picard, Alain Bertran, « D'où viens-tu TGV ? Témoignages sur les origines des trains à grande vitesse français », *Revue générale des chemins de fer*, n°8/9, 1994.

proche de ce dessin, la nouvelle gare effectivement construite, inaugurée en 1969, est en effet privée de façade. La domination de la voiture est prégnante dans l'espace public. L'élargissement de la voirie, la construction de vastes parkings et l'intégration à plusieurs bâtiments, y compris la gare, de boucles d'accès, témoignent d'une conception d'ensemble du quartier centrée autour de la présence automobile. Dans l'immeuble de bureaux projeté au milieu du dessin, enfin, s'est installé en 1966 le siège d'Air France, comme un dernier pied de nez à la gare qu'il surplombe. Pourquoi donc un tel effacement des chemins de fer et une telle omniprésence de ses modes concurrents dans le nouveau quartier de la gare Montparnasse ?

Pour essayer de répondre à cette question, il faut se positionner à l'intersection de deux objets de l'histoire ferroviaire, d'une part, les rapports entre chemins de fer et ville et d'autre part, les rapports entre chemins de fer et modes concurrents. Si le premier a été abondamment traité, les travaux se sont majoritairement concentrés sur la conception des gares, avec un prisme, d'abord, d'histoire de l'architecture[1] et par la suite, d'histoire culturelle[2]. Par ailleurs, ils se sont intéressés pour l'essentiel à la deuxième moitié du XIX^e^ siècle, période d'apogée des chemins de fer. De ce fait, les quelques excursions en dehors des gares, orientées par exemple vers les politiques touristiques[3] des dirigeants ferroviaires, se situent aussi majoritairement autour de cette période. Si les rapports entre chemins de fer et ville ont aussi été couverts par d'autres prismes disciplinaires pour les dernières décennies[4], le milieu du XX^e^ siècle est quasiment dépourvu de travaux à ce sujet, à de rares exceptions près[5]. De la même manière, la remise en cause de la place des chemins de fer par l'émergence de modes concurrents à cette même période a été assez peu traitée. Au-delà des apports fondateurs de l'historiographie anglo-saxonne[6], approfondis dans une synthèse détaillée des politiques de coordination des transports[7], les travaux sont restés assez cloisonnés par modes, malgré les injonctions au décloisonnement portées par le *mobility turn*[8]. De ce fait, les rapports entre chemins de fer et modes concurrents n'ont que rarement été traités de manière approfondie, sous l'angle par exemple des participations automobiles et aériennes des compagnies ferroviaires. La remise en cause du mode ferroviaire est donc restée un thème général, mobilisée à des fins, à certains égards, davantage mémorielles qu'historiques, pour critiquer des politiques de coordination jugées favorables aux concurrents modaux[9] ou mettre en valeur une renaissance ultérieure autour de la grande vitesse[10].

Fort de ces constats, l'opération Maine-Montparnasse apparaît comme un terrain opportun pour apporter d'autres éclairages sur les rapports entre chemins de fer, ville et modes concurrents. La période lors de laquelle elle se déroule, entre le milieu des années 1950 et le milieu des années 1970, coïncide avec l'apogée de la remise en cause du mode ferroviaire dans la société française. Par ailleurs, l'opération Maine-Montparnasse constitue aussi un exemple isolé d'opération d'urbanisme de vaste ampleur autour d'une gare parisienne qui implique une reconstruction intégrale et un remaniement d'ensemble du quartier. Le mécanisme de valorisation foncière à partir de laquelle elle a été pensée a créé à bien des égards une situation alors assez inédite dans le contexte français lors de laquelle les dirigeants ferroviaires avaient pour intérêt, voire pour obligation, de générer des revenus extra-ferroviaires. C'est cette configuration particulière – remise en cause du mode ferroviaire, opération d'urbanisme de vaste ampleur et mécanisme de valorisation foncière – qui créé les conditions d'une acculturation aux idéaux automobile et aérien de la ville. Appuyée sur la constitution d'un corpus archivistique dans différents fonds institutionnels (archives historiques de la SNCF, archives nationales, archives de la ville de Paris…) et personnels (papiers de militant.e.s antirénovation-destruction, photographie d'habitant.e.s de nouvelles constructions…), cette démarche de recherche vise ainsi à explorer les modalités de la projection ferroviaire dans une ville alors reconfigurée autour de l'automobile et de l'avion.

LE DÉCLIN SYMBOLIQUE ET ÉCONOMIQUE DES CHEMINS DE FER

Si la remise en cause du mode ferroviaire atteint sans doute son pic entre les années 1950 et 1970, le processus est plus ancien, entamé au moins lors de la Première Guerre mondiale lorsque l'automobile et l'avion ont laissé entrevoir leurs premières promesses.

Alors que la Première Guerre mondiale marque à la fois l'apogée des chemins de fer, au cœur de la logistique militaire, et la montée en puissance de modes concurrents, le mode ferroviaire entame son déclin dans l'entre-deux-guerres, en particulier pour les compagnies secondaires qui doivent faire face à la concurrence automobile à courte distance. La crise économique agit au début des années 1930 comme un révélateur de la fragilité de la situation de l'ensemble des compagnies. C'est leur déficit croissant qui justifie la mise en place d'une politique de coordination des transports, largement pensée pour restreindre l'expansion d'un mode automobile de plus en plus menaçant, notamment pour le transport des marchandises[11]. La constitution de la Société nationale des chemins de fer (SNCF), dans le cadre de la convention de 1937, est une autre conséquence de la situation des compagnies qui justifie une nouvelle avancée dans un processus d'étatisation entamé dès le début du XX^{e} siècle. À la veille de la Seconde Guerre mondiale, les chemins de fer apparaissent comme fragilisés. Même le voyage ferroviaire à longue distance, plutôt préservé auparavant, commence à être concurrencé par les compagnies aériennes nationales, à l'image d'Air France, formée en 1933.

Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, le mode ferroviaire vit d'abord une période d'état de grâce. En effet, la place jouée par les chemins de fer dans les transports à la Libération[12], d'une part, et l'ampleur de la dynamique mémorielle autour de la Résistance cheminote[13], d'autre part, favorisent la construction d'une image particulièrement positive autour de la SNCF. Pourtant, la tendance s'inverse rapidement. La relance progressive de l'industrie automobile, désormais orientée vers une massification de la production, s'accompagne d'une consolidation des groupes d'intérêts associés à ce mode, mieux représentés, notamment au Parlement[14]. De ce fait, la politique de coordination dirigiste souhaitée par les dirigeants ferroviaires n'est pas mise en œuvre, d'où des dommages importants, à court terme, à l'équilibre financier et, à long terme, aux perspectives, de la SNCF. Dans le même temps, le changement de conjoncture politique à l'œuvre, avec la marginalisation progressive du communisme et du syndicalisme révolutionnaire par les autres forces politiques, est en défaveur des cheminots, associés à ces tendances. De ce fait, les grèves de 1947 agissent comme un catalyseur et marquent une rupture dans la perception de la SNCF. Dans les années suivantes, la SNCF doit faire face à une pression gouvernementale de plus en plus forte, incarnée par une réduction de ses crédits et un contrôle plus serré de ses dépenses[15]. Associée à une mauvaise dynamique du trafic, particulièrement pour les voyageurs, la situation assombrit les perspectives du mode ferroviaire.

Face à cette mauvaise conjoncture, les dirigeants ferroviaires ouvrent les horizons de la SNCF dans de nouvelles directions, notamment par le biais de ses filiales. Deux d'entre elles constituées sous le régime de Vichy, en 1942, jouent un rôle particulièrement important dans ce processus : la Société immobilière des chemins de fer (SICF) et la Société de contrôle et d'exploitation des transports auxiliaires (SCETA). Dans les deux cas, il s'agit moins de filiales créées *ex nihilo* que de

11. Nicolas Neiertz, « Une « coordination » pour résoudre la crise des transports (1918-1934) », *op.cit.*, *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, p. 5-79.

12. François Caron, « L'activité de la SNCF de 1945 à 1947 », dans *Histoire des chemins de fer en France, tome 3, 1937-1997*, Paris, Fayard, 2016, p. 133-141.

13. Georges Ribeill, « Résistance-Fer, du « réseau » à l'association : une dynamique corporative intéressée ? », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°34, 2006, p. 53-73.

14. Nicolas Neiertz, « Redéfinir la coordination (1944-1949) », *op.cit.*, *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, p. 217-282.

15. Baptiste Pointillart, « Les premières mesures pour contrôler le budget de la SNCF (1948-1949) », *op.cit.*, « La politique de logement de la SNCF (automne 1944 – été 1953) », p. 44-54.

structures destinées à reprendre l'héritage des anciennes compagnies. Pour la SICF, l'objectif est d'abord de poursuivre l'action des sociétés de logement social déjà constituées par l'administration des chemins de fer de l'État en région parisienne dans les années 1930. À la faveur des évolutions législatives sur la construction à la Libération, avec l'établissement d'un régime de prêts particulièrement favorable pour le logement social, l'action de la filiale est considérablement étendue, jusqu'à en faire le principal outil de la politique de logements de la SNCF. Pour la SCETA, l'objectif est de regrouper au sein d'une même entité les nombreuses filiales automobiles constituées par les anciennes compagnies tout au long de l'entre-deux-guerres. Le mouvement de diversification impulsé par ces filiales au sein de la SNCF est certes limité. En effet, les effectifs, les capitaux et les priorités stratégiques y restent largement centrés sur le « chemin de fer », qui constitue d'ailleurs l'une des appellations courantes de la compagnie nationale. Cependant, il participe à la socialisation des dirigeants ferroviaires à d'autres acteurs, qui favorise elle-même une acculturation à de nouvelles idées. Ainsi, Roger Guibert, un jeune dirigeant ferroviaire placé à la tête de la SCETA à la Libération, co-signe en 1946 un rapport du Cercle des transports en faveur d'une inflexion libérale de la politique de coordination des transports.

À partir du milieu des années 1950, l'opération Maine-Montparnasse prend place dans cette dynamique de renouvellement des horizons du mode ferroviaire, même si elle s'appuie, d'une part, sur un projet antérieur de l'entre-deux-guerres, et d'autre part sur une impulsion d'acteurs extérieurs.

DE L'IMPENSÉ DU FONCIER FERROVIAIRE À L'OPÉRATION MAINE-MONTPARNASSE

Dès sa construction au milieu du XIX[e] siècle, la gare Montparnasse souffre de sa configuration en viaduc, à la fois en termes d'exploitation ferroviaire et d'insertion urbaine, ce qui mène à la constitution d'un ambitieux projet de reconstruction dans l'entre-deux-guerres.

Si les problèmes posés par la configuration de la gare Montparnasse sont abordés dès 1870 par des habitants qui mettent en avant les inconvénients de la coupure créée par le viaduc ferroviaire, les dirigeants de la Compagnie de l'Ouest, chargée de son exploitation, comme la préfecture de la Seine, chargée de son insertion urbaine, évacuent longtemps la perspective d'une reconstruction. Pourtant, l'impossible extension de cette gare surélevée et enserrée constitue un problème croissant pour l'accueil du trafic ferroviaire,

16. Stéphanie Sauget, « Une vitrine vieillotte de la Compagnie de l'Ouest », dans *Vingt-quatre heures de la vie d'une gare, Fragments de la vie du quartier Montparnasse en 1895*, Paris, Nuvis, 2023, p. 14-38.

17. Rémi Baudouï, « Un technicien social du service public : Raoul Dautry. Du chemin de fer de l'État au C.E.A », dans Yves Cohen, Rémi Baudoui, *Les chantiers de la paix sociale, 1900-1940*, Lyon, ENS Éditions, 1995, p. 195-216.

18. « Les gares parisiennes du réseau de l'État », *Revue illustrée des chemins de fer de l'État,* Archives historiques de la SNCF, carton n°0138LM0049, mars 1931.

19. Avant-projet d'amélioration des gares parisiennes du réseau de l'État, Archives historiques de la SNCF, carton n°0138LM0049, 15 février 1930.

20. Michel Margairaz, « Transport et velleités d'aménagement régional : décisions partielles et projets avortés », dans Dominique Larroque, Michel Margairaz, Zembri Pierre, (dir.), *Paris et ses transports, XIX-XXème siècles, Deux siècles de décisions pour la ville et sa région,* Paris, Éditions Recherches et Association pour l'histoire des chemins de fer en France, 2002, p. 155-164.

21. Sabine Effosse, « Le plan Courant : la solvabilisation de la demande par le secteur aidé », dans *L'invention du logement aidé en France. L'immobilier au temps des Trente Glorieuses*, Vincennes, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, p. 276-301.

particulièrement pendant les pointes estivales, dans un contexte d'augmentation du tourisme balnéaire[16]. De ce fait, la question est mise à l'ordre du jour à la veille de la Première Guerre mondiale, alors que la Compagnie de l'Ouest a été absorbée par l'administration des chemins de fer de l'État en 1906. C'est d'abord un projet de gare à l'extérieur de la capitale, sur le champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, qui est envisagé. Après la Première Guerre mondiale, celui-ci est remisé, au profit d'une reconstruction de la gare Montparnasse. Le projet est porté pendant l'entre-deux-guerres par Raoul Dautry, arrivé à la tête de l'administration des chemins de fer de l'État depuis la Compagnie du Nord, promis par la suite à une carrière ministérielle[17]. L'ambition est de construire à Montparnasse une nouvelle gare dotée d'une capacité nettement supérieure, à quelques centaines de mètres en amont, où les contraintes urbanistiques sont moindres. Les conditions d'exploitation doivent ainsi être améliorées, jusqu'à permettre l'absorption d'une partie du trafic de la gare Saint-Lazare, en particulier les trains de luxe vers les ports transatlantiques[18]. Le projet est ainsi positionné au cœur d'un ensemble de transformations du réseau de l'administration des chemins de fer de l'État[19]. La convention du 5 mai 1934, signée entre cette administration et la préfecture de la Seine, matérialise le projet de reconstruction de la gare Montparnasse. Les enjeux fonciers sont bien présents en son sein puisque l'implication financière de la préfecture de la Seine est conditionnée par la rétrocession à la ville de Paris d'un ensemble de terrains du domaine ferroviaire promis à des opérations immobilières (gare des Invalides, champ de Mars, champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, porte de Clichy). Pour autant, l'implication financière de la préfecture de la Seine se limite à des avances, grevées sur le budget de l'État, destinées à être remboursées par un ensemble de surtaxes sur le trafic ferroviaire. De ce fait, il ne s'agit pas d'un modèle de valorisation foncière, malgré les cessions de terrains, mais bien d'un modèle de l'usager-payeur, selon les modalités alors dominantes dans les projets de transports[20]. Ce sont d'ailleurs les difficultés de l'administration des chemins de fer de l'État dans les années consécutives à la signature de la convention, alors que les effets de la crise économique affectent considérablement le trafic ferroviaire, qui empêchent la mise en œuvre du projet dans les années 1930.

Une impulsion externe remet la reconstruction de la gare Montparnasse à l'agenda de la SNCF au milieu des années 1950. En effet, la crise du logement a abouti, dans le cadre du « plan Courant »[21], à la publication du décret

n°53-548 du 18 septembre 1953 sur l'utilisation du domaine concédé. Grâce à cette disposition, il est désormais possible pour les dirigeants ferroviaires de passer avec des tiers des conventions d'occupation. Edgard Pisani, un jeune haut-fonctionnaire spécialisé sur les questions urbanistiques, y voit un moyen de mettre en œuvre des opérations d'urbanisme sur le domaine ferroviaire parisien, qui rassemble une manne foncière importante. Ainsi, il créé en 1954 la Société d'études du domaine concédé (SECDOC), avec divers organismes intéressés par ce type d'opérations (Crédit foncier, Caisse des dépôts et consignations, Chambre de commerce de Paris, Fédération nationale du bâtiment, Fédération nationale des travaux publics). Le premier projet concerne le quartier de la Villette. En effet, Pisani veut construire sur les emprises d'une gare de marchandises sous-utilisée un terminal logistique destiné à accueillir à la fois camions et trains, au débouché de l'autoroute du Nord. Bien que la SNCF ne soit pas intégrée à la SECDOC, Edgar Pisani dispose de relais en son sein, puisque son projet est bien accueilli par le directeur adjoint Armand Porchez, qui lui annonce le 25 janvier 1955 lui donner « toutes facilités » pour sa réalisation[22]. Dans les semaines suivantes, des voix s'élèvent face à ce qui est perçu comme un cadeau à la concurrence routière. Face à la direction du Mouvement, incarnée par Philippe Dargeou, qui questionne l'intérêt du projet au regard des « facilités offertes aux camions »[23], la direction des Installations fixes, incarnée par Robert Lévi, met en avant l'enjeu de modernisation de la manutention des marchandises, aux côtés, par ailleurs, de Roger Guibert, alors en charge de cette question au sein des services commerciaux. Après plusieurs mois de discussion, Pisani signale, le 28 mars 1956, les risques qui pèsent sur l'existence de la SECDOC en l'absence de réalisation pour le projet de la Villette[24]. C'est dans ce contexte que son action est redirigée vers le quartier de la gare Montparnasse.

Au début des années 1950, la situation de la gare Montparnasse correspond toujours au *statu quo* hérité de l'échec du projet de l'administration des chemins de fer de l'État. Depuis la Libération, la crise économique traversée par la SNCF a limité les travaux au strict nécessaire, c'est-à-dire, la construction d'un pont au-dessus du faisceau ferroviaire et quelques travaux d'appoint au sein de la gare. Lorsqu'un parlementaire et conseiller municipal parisien engagé sur les questions urbanistiques, Édouard Frédéric-Dupont, interroge la SNCF sur le devenir du quartier de la gare Montparnasse, le

22. Correspondance sur l'accord de la SNCF pour le lancement des études pour le projet de la SECDOC à la Villette, Archives historiques de la SNCF, carton n°119LM0042, 17 février 1955.

23. Correspondance sur la construction d'un *building* au-dessus de la Villette, Archives historiques de la SNCF, carton n°0129LM0126, 20 février 1956.

24. Compte-rendu d'une séance du CA de la SECDOC, Archives historiques de la SNCF, carton n°119LM0042, 9 avril 1956.

25. Correspondance sur la réponse à apporter au député Frédéric-Dupont sur les transformations de la gare Montparnasse, Archives historiques de la SNCF, carton n°119LM0018, 12 février 1955.

26. Notes manuscrites sur la séance du CA de la SECDOC, Archives historiques de la SNCF, carton n°119LM0042, 1er décembre 1955.

27. Couverture du dossier dédié au CA de la SNCF sur l'attribution d'une subvention à la SICF pour une participation à la SECDOC, Archives historiques de la SNCF, carton n°0129LM0126, 25 juillet 1956.

22 octobre 1954, Lévi n'a d'autre choix que d'acter l'échec de la convention du 5 mai 1934[25]. En effet, le système de surtaxes mis en place pour collecter les sommes nécessaires génère alors 37 millions de francs par an, soit 0,3% du coût total d'un projet désormais estimé à 6 milliards de francs. Face à l'obsolescence du modèle de l'usager-payeur, il faut un « mode de financement nouveau ».

C'est précisément dans cette opportunité que s'engouffre Pisani. Dans un premier temps, il propose la construction d'un immeuble de bureaux au-dessus de la gare existante, via une convention d'occupation sur le modèle du décret n°53-548 du 18 septembre 1953. Le 1er décembre 1955, il annonce la possibilité d'une « cession » de l'espace aérien au-dessus du domaine ferroviaire au ministère de l'Énergie atomique, intéressé par l'occupation d'un immeuble à cet emplacement[26]. En quelques mois, une opération de plus grande ampleur se dessine, sur un modèle de valorisation foncière dans lequel la cession de terrains doit couvrir la construction d'une nouvelle gare. Le 22 juillet 1956, les dirigeants ferroviaires annoncent l'entrée de la SNCF au capital de la SECDOC, via la SICF. Dans l'en-tête de la résolution présentée à ce sujet au conseil d'administration, c'est bien la « reconstruction de la gare Montparnasse » qui justifie cette prise de participation[27].

Pourtant, les obstacles sont encore nombreux. Tout d'abord, il faut faire admettre à l'administration des Domaines, c'est-à-dire à l'organisme du ministère des Finances en charge de la gestion des vastes ressources foncières de l'État, la possibilité d'une monétarisation du domaine ferroviaire, alors inédite. Ensuite, il faut convaincre les pouvoirs publics locaux, c'est-à-dire la préfecture de la Seine, d'une part, et le Conseil municipal de Paris, d'autre part, de l'opportunité d'une reprise de la convention du 5 mai 1934, par la signature d'un avenant. Enfin, il faut contourner les multiples oppositions potentielles, parmi les dirigeants ferroviaires, pour lesquels l'horizon de la valorisation foncière est encore lointain, mais aussi au sein du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, où un autre agenda préexiste sur l'aménagement de la capitale. Si les réseaux constitués par Pisani sont d'une grande aide, l'enjeu est avant tout la précision du programme de cette nouvelle opération.

Ainsi montée, l'opération Maine-Montparnasse doit affirmer une nouvelle identité pour le quartier au cœur de sa programmation et attirer des acteurs pour acquérir les surfaces à construire et ainsi assurer son équilibre financier.

L'ENSEMBLE INFRASTRUCTUREL AÉROPORT – AUTOROUTE

Dès les premières notes de cadrage, le projet construit par Edgar Pisani et ses architectes apparaît comme centré autour d'un ensemble infrastructurel aéroport – autoroute. En effet, la proximité de l'aéroport d'Orly, dont les terminaux sont en cours de construction, et le projet de pénétrante autoroutière, en partie destiné à accroître cette proximité, créent les conditions d'une orientation de l'ensemble Maine-Montparnasse, autour de l'avion et de l'automobile.

Lorsque l'opération Maine-Montparnasse est présentée à ses acteurs décisionnaires, le conseil d'administration de la SNCF et le conseil municipal de Paris, l'accent est mis par la SECDOC sur un « projet d'hôtel avec chambres de dimensions réduites, mais de confort poussé, accompagné d'une partie de travail avec bureaux, services communs (dactylographie, courrier…) et tout ce qui peut servir à des hommes d'affaires séjournant pendant un temps relativement court dans la capitale »[28]. La place de l'automobile n'est pas éludée dans ce projet hôtelier, puisque son « attrait principal » doit être un « parking souterrain, relié par ascenseur à la réception, destiné à assurer à tout client une place abritée pour sa voiture ». « Une sorte de motel vertical » est même mentionnée. La référence au « motel » n'est pas anodine. Dans le même temps, Pisani affirme en effet, notamment lors de la deuxième édition de la Journée nationale du logement, qu'il faut positionner Paris en « point de rencontre à l'échelle du continent », notamment pour les touristes d'affaires américains[29]. C'est aussi le sens de l'étude hôtelière publiée par la SECDOC en 1957[30]. Commandée par Pisani, celle-ci s'appuie sur les travaux préexistants du Commissariat au Plan, dans lesquels « 1000 à 1500 chambres d'Américains sur Paris » sont réclamées. Cependant, l'étude se fonde aussi sur des sources américaines, notamment les travaux de Walter O'Voegele, pour porter ce chiffre de « 3000 à 4000 ». Par ailleurs, elle affirme la position de l'opération comme idéale pour attirer cette clientèle, grâce au « débouché futur de l'autoroute du Sud », amené à en faire le « premier et seul établissement valable à Paris pour le trafic d'Orly ». Les nombreux équipements projetés, dans les chambres (téléphone, radios…) et en dehors (restaurants, cabaret, cinéma…), sont aussi pensés en fonction de ses désirs, jusqu'au détail des « sodas-bars ». Bien qu'il ne soit qu'une composante de l'opération, le projet hôtelier prend ainsi une place considérable dans son identité, autour de nouveaux idéaux du voyage.

Malgré la place prise par le projet hôtelier dans les

28. Note de cadrage sur l'opération Maine-Montparnasse, Archives historiques de la SNCF, carton n°0020LM0/895, 1956.

29. Sylvie Andreu, Michèle Leloup, *La Tour Montparnasse, 1973-2012, Je t'aime…moi non plus*, Paris, Éditions de la Martinière, 2013, p. 38-42.

30. Rapport hôtelier pour l'opération Maine-Montparnasse, Archives nationales, carton n°19790075/95, 16 décembre 1957.

31. Note descriptive de l'opération Maine-Montparnasse pour le CA d'Air France, Archives nationales, carton n°19760089/361, mai 1960.

32. Félix Adisson, « Les challengeurs venus du siège imposent une approche gestionnaire du patrimoine ferroviaire », dans « De l'aménagement du territoire au réaménagement des terrains de l'État. Politiques et projets de reconversion urbaine du domaine ferroviaire en France », thèse de doctorat soutenue à l'université Paris-Est et au Politecnico di Milano, 2015, p. 237-240.

premières moutures de l'opération Maine-Montparnasse, c'est bien la vente de surfaces de bureaux qui doit assurer, pour l'essentiel, sa rentabilité. C'est d'ailleurs par la construction d'un bâtiment de bureaux que l'opération, conduite par la Société d'économie mixte pour l'aménagement du secteur Maine-Montparnasse (SEMAMM) à partir de 1958, doit commencer, pour engranger de premières plus-values foncières mais aussi pour convaincre les acquéreurs des futurs bâtiments de la faisabilité de l'ensemble. L'échec des premiers contacts de Pisani avec le ministère de l'Énergie atomique mène à chercher de nouveaux acquéreurs pour ce premier bâtiment, dénommé « secteur n°1 ». Parmi eux, Air France se situe au centre du dispositif. En effet, la compagnie aérienne nationale doit acquérir environ deux blocs et demi de bureaux, c'est-à-dire environ 15 000 m², auxquels il faut ajouter environ 35 000 m² de superstructure. La décision, actée par son conseil d'administration en 1960, vise à regrouper ses différents services de direction. En effet, ceux-ci sont alors éparpillés dans des hôtels particuliers et anciens immeubles d'habitation du quartier d'affaires historique parisien, dans les 8ème et 9ème arrondissements. Parmi les solutions envisagées pour le nouveau siège social, l'opération Maine-Montparnasse est choisie, malgré l'importance des charges foncières, jugées comparables au prix de revient d'une « opération immobilière du secteur privé »[31]. La dépense totale qui couvre l'acquisition des charges foncières et la participation à la construction du bâtiment est en partie amortie par la vente des immeubles du quartier d'affaires historique. Ironiquement, la SNCF effectuera le même chemin quelques décennies plus tard, dans les années 1990, même si l'explosion de la valeur immobilière dans le « triangle d'or » qui est survenue dans l'intervalle en fera alors une opération autrement plus rentable[32].

Malgré la place centrale occupée par l'ensemble infrastructurel aéroport – autoroute dans l'opération Maine-Montparnasse, les dirigeants ferroviaires souhaitent aussi défendre la place des chemins de fer, notamment dans la desserte de l'aéroport d'Orly.

LES CONTRADICTIONS ENTRE VALORISATION FONCIÈRE ET DÉFENSE DE LA PLACE DES CHEMINS DE FER

Serpent de mer d'Aéroports de Paris et d'Air France dès les débuts de l'opération Maine-Montparnasse, le projet de gare routière destinée à la desserte de l'aéroport d'Orly, via l'autoroute projetée, révèle les frictions entre politique de valorisation foncière et défense de la place des chemins de fer

chez les dirigeants ferroviaires.

Avant-même la décision sur l'implantation du siège social d'Air France dans l'ensemble Maine-Montparnasse, l'autre acteur national majeur du mode aérien, Aéroports de Paris, lorgne sur l'opération pour y installer une gare routière destinée à la desserte de l'aéroport d'Orly. Dès le 5 juillet 1958, Edgar Pisani mentionne dans une lettre un « entretien » avec le directeur général d'Aéroports de Paris, Pierre-Donatien Cot, au sujet d'un « service de départ des voyageurs pour Orly »[33]. Son interlocuteur à la SNCF, François Hébert, prend le soin d'ajouter en écriture manuscrite « service routier » sur la lettre avant de la faire-circuler dans l'état-major de la compagnie ferroviaire nationale.

La réponse, adressée à Pisani le 4 septembre 1958, est polie mais ferme. La conception d'un service ferroviaire dédié à la desserte de l'aéroport d'Orly à partir de la gare souterraine d'Orsay, « Orly-Rail », empêche la mise en place d'un service concurrentiel d'autocars. Un arbitrage ministériel est même mobilisé, au nom du « problème de coordination » posé par le projet. Pourtant, un programme détaillé est tout de même envoyé par Henri Vicariot, architecte en chef d'Aéroports de Paris, le 5 février 1959. Mis en sommeil, le projet est réanimé quelques années plus tard, lors de la constitution du projet de tour hôtelière pour le « secteur n°3 » de l'opération Maine-Montparnasse. En effet, le groupement constitué à cet effet, la Société d'études hôtelières (SETEL), au sein duquel figure Air France, évoque à nouveau, le 15 janvier 1963, l'idée d'une gare routière, intégrée dans le socle de la tour. C'est à nouveau François Hébert qui se charge de répondre, en sa qualité, cette fois-ci, de directeur général de la SEMAMM pour développer le projet. Même s'il prépare la réponse en lien avec les dirigeants ferroviaires, il ne peut plus répondre sur le terrain de la politique de coordination, ce qui le mène à justifier son opposition par de nouveaux arguments, d'une part, l'« augmentation sensible du volume du socle de la tour » et d'autre part, l'« entrave aux circulations nécessitées par les besoins de la future gare ». L'abandon du projet de la SETEL pour le « secteur n°3 », en l'absence d'équilibre économique, relègue une nouvelle fois la gare routière destinée à la desserte de l'aéroport d'Orly.

Toutefois, le projet n'est pas tout à fait enterré. En effet, il se retrouve dans l'appel à candidatures lancé le 20 janvier 1969 par la Société d'économie mixte de rénovation du secteur Plaisance (SEMIREP) pour l'opération Vandamme-Nord, à proximité immédiate de l'opération Maine-Montparnasse.

33. Correspondance sur le terminal d'une liaison routière entre la gare Montparnasse et l'aéroport d'Orly, Archives historiques de la SNCF, carton n°0138LM044, 8 septembre 1958.

34. Dossier de la SEMIREP sur le choix du candidat pour l'attribution du complexe Vandamme-Nord, Archives nationales, carton n°19790075/95, 20 janvier 1969.

35. Procès-verbal de la réunion du comité de sélection de la SEMIREP pour l'attribution du complexe Vandamme-Nord sur les problèmes posés par l'hôtel et l'aérogare, Archives nationales, carton n°19790075/95, 28 mai 1969.

Comme l'ensemble des sociétés d'économie mixte dédiées à la rénovation-destruction dans les quartiers périphériques parisiens, la SEMIREP a pour priorité la construction de vastes immeubles de logements. Toutefois, ses dirigeants cherchent à capitaliser, à l'emplacement de l'îlot Vandamme, sur la proximité avec l'ensemble Maine-Montparnasse pour concevoir un « complexe de prestige », où doivent figurer des logements hauts de gamme (15 000 m²), des bureaux (20 000 m²) mais surtout un vaste hôtel de 1000 chambres (50 000 m²)[34]. Quelques années après l'échec au sein de l'opération Maine-Montparnasse de l'initiative de la SETEL, entre-temps transformée en SOFITEL et redirigée vers d'autres opérations, la place est libre pour un nouveau projet hôtelier. Dans les attendus du programme, qui figurent dans l'appel à candidatures, est mentionnée une « aérogare ». Aéroports de Paris et Air France sont intégrés au comité de sélection de l'appel à candidatures. Cette fois-ci, les dirigeants ferroviaires ne sont pas en mesure de s'opposer à la programmation de la gare routière, puisque les terrains sur lesquels elle est prévue, auparavant dans le domaine ferroviaire, ont été cédés quelques années auparavant.

Néanmoins, le projet échoue aussi au sein de l'opération Vandamme-Nord. Dans le comité de sélection du 28 mai 1969, les représentants d'Air France minorent la place de la gare routière projetée dans ce qu'ils présentent comme un réseau d'une dizaine de « stations de transit » au service d'« aérogares plus importantes », aux Invalides et à la porte Maillot[35]. Cette nouvelle vision de la desserte routière des aéroports, construite par la SETEC, un bureau d'études d'ingénieurs en pleine émergence, relègue la gare routière importante initialement planifiée par la SEMIREP au rang de simple « station de transit », ce qui ne justifie ni la surface qui lui a été allouée, ni les fonds qui seraient nécessaires pour la construire. Ainsi, Air France, auquel « l'acheminement des passagers au sol » est alors « laissé » par Aéroports de Paris, se recentre, malgré la présence de son siège social dans l'ensemble Maine-Montparnasse, sur d'autres emplacements, celui déjà situé dans ses emprises immobilières, pour les Invalides, ou celui déjà connecté directement au réseau autoroutier, pour la porte Maillot. L'horizon de l'ouverture d'un nouvel aéroport à Roissy, qui bouleverse le centre de gravité aéroportuaire de la capitale à moyen-terme, et les difficultés du projet de l'autoroute à Montparnasse, qui suscite alors une opposition croissante sur son tracé dans le quartier de Plaisance qu'elle doit traverser, achèvent de mettre fin au rêve d'un « pôle aérien » à Montparnasse, largement au cœur de la programmation de l'opération Maine-Montparnasse et du

modèle de valorisation foncière associé.

Pendant les années 1970, les militant.e.s anti-rénovation du quartier Plaisance parviennent à faire reculer les pouvoirs publics sur la construction de la « radiale Vercingétorix », l'autoroute projetée depuis les débuts de l'opération Maine-Montparnasse. Pour ses promoteurs de la première heure, à commencer par les dirigeants ferroviaires, la question n'est plus à l'agenda, puisque les derniers terrains ont été vendus. À la place des cars d'Air France pour Orly, on y trouve dans les années 1980 des vélos, puisque la première piste cyclable parisienne en site propre y est ouverte en 1982, dans la continuité de la lutte pour le cadre de vie des militant.e.s.

CONCLUSION

Avec l'opération Maine-Montparnasse, les dirigeants ferroviaires vivent entre les années 1950 et les années 1970 un moment d'acculturation à la valorisation foncière. En effet, la reconstruction de la gare, prévue de longue date, est financée grâce à la vente du domaine ferroviaire, dans le cadre d'une vaste opération d'urbanisme. Pensé en partie par d'autres acteurs, notamment Edgar Pisani, dont les premières années de la carrière politique mériteraient une étude approfondie, le projet s'appuie sur de nouveaux idéaux urbains, eux-mêmes fondés sur de nouvelles mobilités. Ainsi, l'attractivité de l'opération Maine-Montparnasse apparaît comme indissociable de deux projets infrastructurels, d'une part, l'aéroport d'Orly, et d'autre part, une pénétrante autoroutière destinée à déboucher sur le nouveau quartier.

Au sein de la SNCF, ce premier « moment foncier » va de pair avec un « moment automobile et aérien », non sans contradictions. En effet, les dirigeants ferroviaires acceptent l'apport de l'automobile et de l'avion à « leur » opération de valorisation foncière mais n'en posent pas moins leurs limites, notamment quant à la desserte en autocars de l'aéroport d'Orly depuis Montparnasse. La question du rapport des dirigeants ferroviaires à leurs modes concurrents ne se pose pas que dans cet espace-temps. Ainsi, les géographes ont montré depuis longtemps la diversification précoce de certaines compagnies dans le domaine des transports, à l'image des *ôtemintetsu* au Japon, qui ont lancé leurs filiales automobiles et aériennes tout au long du XX^{e} siècle[36].

La question de la diversification des compagnies ferroviaires a néanmoins souvent été ramenée, notamment en économie, à des questions immobilières et foncières[37]. Le rapport entre dirigeants ferroviaires et autres modes apparaît pourtant comme un élément crucial pour comprendre les dynamiques urbaines. À ce titre, la période couverte par l'opération Maine-Montparnasse apparaît dans le contexte français comme une période d'ouverture vers les modes automobile et aérien, dont les perspectives de croissance semblent nettement supérieures à leur homologue ferroviaire. L'inflexion vers une revalorisation par les dirigeants ferroviaires du potentiel de « leur » mode semble se situer au milieu des années 1960, avec l'arrivée à la tête de la SNCF de Roger Guibert. Si son rôle dans la politique de la vitesse a été souligné, il semble aussi avoir catalysé les réflexions sur la place du chemin de fer en ville, comme le laisse penser un discours tenu face à la Société centrale d'équipement du territoire (SCET) en 1969 et retranscrit dans une revue dédiée aux dirigeants ferroviaires[38]. L'ancien membre du Cercle des transports y met en avant : « l'aptitude du rail à réaliser un trafic important sur un espace réduit, autrement dit à économiser l'espace ». La capacité d'une « double voie de chemins de fer, du type réseau express régional » est comparée à celle d'une autoroute. Les Services express régionaux métropolitains (SERM) ne sont plus si loin.

36. Natacha Aveline, « Voies ferrées et plus-values foncières », dans *La vie et le rail au Japon. L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tokyo et Osaka*, Paris, CNRS Éditions, 2003, p .145-186.

37. Emmanuel Doumas, « Diversification activities of passenger railways companies », *European Transport*, n°36, 2007, p. 75-91.

38. Roger Guibert, « Le rôle de la SNCF dans l'aménagement du territoire et dans l'urbanisme », *Bulletin d'information des cadres de la SNCF*, 1969, p. 124-136.

Histoire et fonctions des gares

Partie III — Histoire
et fonctions des gares

EMMANUELLE BONNEAU
Directrice de l'Institut d'aménagement, de tourisme et d'urbanisme, Université Bordeaux Montaigne

De par leurs fonctions de transit de voyageurs et de marchandises, les gares sont essentielles dans le fonctionnement urbain contemporain. Pour répondre au défi de la décarbonation des transports et du fait de leur situation, elles passent en moins d'un siècle de la périphérie à la centralité urbaine. Ce sont des sites en évolution permanente et des cibles de choix pour les projets urbains en France et dans le Monde. Raconter et interroger l'histoire et les fonctions des gares dans ce contexte pose de surcroît la question de la caractérisation de ce patrimoine ferroviaire dans une perspective de transmission et d'interprétation par les projets architecturaux et urbains, l'enjeu étant de dépasser la vision esthétisante du monument pour donner à lire et à comprendre un fonctionnement systémique.

Au-delà de la sauvegarde d'un simple objet, la conception patrimoniale des sites ferroviaires invite désormais à considérer un système complexe qui se compose non seulement des espaces d'accueil des voyageurs mais aussi de l'ensemble des bâtiments et des infrastructures liées au fret ferroviaire. Cette reconnaissance tend à l'évolution progressive de l'expertise associée à la conservation patrimoniale. Elle s'est déplacée depuis le XIX^{e} siècle d'une considération artistique portant sur l'œuvre architecturale voire décorative à un intérêt pour l'histoire des sciences et techniques et à une compréhension du système ferroviaire dans son ensemble. Cette reconnaissance s'opère aujourd'hui au regard d'enjeux d'aménagement contemporains, notamment liés au renouvellement des contraintes d'exploitation et d'usages des espaces ferroviaires et au contexte de transition écologique, en conduisant à des interprétations diverses. Ce passage du patrimoine objet au système patrimonial et sa valorisation au prisme des enjeux contemporains est au cœur de cette troisième partie consacrée à l'histoire et aux fonctions des gares.

Les quatre auteurs abordent ce thème sous des angles et à l'appui de situations variées. Dans les deux premières contributions, les auteurs s'appuient sur une diversité d'exemples pour expliciter et illustrer leur angle rédactionnel situé et venir ainsi caractériser les conditions de la sauvegarde du patrimoine ferroviaire et son évolution (Santos y Ganges à l'appui d'un tour du monde des projets de valorisation des sites ferroviaires, Bourel Le Guilloux et Lalanne sur la base du patrimoine inscrit et classé en Nouvelle-Aquitaine). Dans le troisième et le quatrième chapitre, les auteurs partent d'une situation donnée pour éclairer un aspect particulier de la sauvegarde du patrimoine ferroviaire (Drugmand sur les gares de Bruxelles, El Hage sur la Petite Ceinture de Paris).

Luis Santos y Ganges ouvre le propos. Dans un premier chapitre, il développe une critique radicale de ce qui caractérise habituellement le patrimoine des chemins de fer. Il questionne l'évanescence des liens fonctionnels qui unissent ce patrimoine au système ferroviaire dont il est issu. Avec lui, nous nous interrogeons sur la lisibilité de ce patrimoine, sur les indices ou les clés de lecture à préserver pour qu'un objet ne se retrouve pas désincarné et sans possibilité, pour un observateur, de décoder sa fonction en lien avec le système qui l'a engendré. L'expertise associée à la reconnaissance patrimoniale sous-tend ce propos critique, l'histoire des sciences et techniques se voyant conférer un rôle crucial dans la caractérisation patrimoniale à visée prospective du système ferroviaire. La hiérarchie des valeurs associées au projet urbain est par là même questionnée en particulier quand dans certains exemples de projets, l'histoire et les fonctions ferroviaires s'effacent au profit d'aménagements urbains consensuels par les valeurs urbaine, écologique et paysagère dont ils se réclament. La contribution de Luis Santos y Ganges participe dès lors d'une prise de conscience de l'apport de l'expertise en histoire aux projets d'aménagement urbain et du sens donné à cette expertise dans le projet spatial. Alors même que l'intégration de l'écologie dans les projets d'urbanisme et d'aménagement s'est déplacée de la conservation d'espaces à la valorisation d'écosystèmes, en quoi la prise en compte de l'histoire peut-elle opérer un déplacement similaire des politiques patrimoniales et une migration de la conservation du monument à celle du système patrimonial ? Dans le cas de l'écologie, c'est une évolution du cadre légal qui a permis

cette avancée, avec le passage d'une logique de zones protégées à une logique de trame et d'espaces en réseau.

Dans cette perspective, la deuxième contribution s'intéresse au patrimoine ferroviaire tel qu'il est reconnu au titre du cadre légal français de la protection des monuments historiques en Nouvelle-Aquitaine. Christophe Bourel Le Guilloux et Manuel Lalanne questionnent le caractère limité de certaines protections ou opération de conservation à une partie du monument ou à une partie du système ferroviaire, les protections excluant un patrimoine d'apparence plus anodin tel que les ouvrages de signalisation. Ils nous expliquent les enjeux et les contraintes de la permanente mise à niveau des gares, de leurs intérieurs et de leur environnement immédiat, pour lesquels l'adaptation aux exigences des usages en perpétuelle évolution doit se faire en adéquation avec leur caractère patrimonial. La dimension négociée de ces aménagements avec les gestionnaires du patrimoine ferroviaire en est un aspect signifiant notamment autour de l'impact d'un nouvel ouvrage sur l'architecture existante. À travers les solutions techniques mises en œuvre, l'enjeu demeure la lisibilité du monument protégé tout en intégrant chaque nouvel ouvrage comme la composante d'un système qui doit nécessairement s'articuler à l'existant.

À Bruxelles, Baptiste Drugmand nous invite à considérer la gare de voyageurs au-delà de sa singularité liée à une situation urbaine donnée et à un site topographique particuliers comme un élément d'une logique d'ensemble, fruit d'une administration organisée et participant d'un réseau dont hérite l'actuelle desserte ferroviaire de la Région bruxelloise. L'inventaire chrono typologique constitue une méthode originale pour nous inviter à considérer les écarts entre les modèles standards, issus d'une pensée des ingénieurs, et les propositions singulières portées par les architectes. Aussi, relier l'histoire de l'architecture à l'histoire administrative et à l'histoire des sciences et techniques pour expliquer les choix opérés de standardisation ou de singularisation constitue une approche pertinente pour éclairer le devenir d'un site ferroviaire en l'inscrivant comme un élément du patrimoine régional. À travers cette démarche de recherche doctorale, l'enjeu est à nouveau celui de l'expertise, déjà soulevé par Luis Santos y Ganges, et du choix non neutre de l'approche historique retenue pour caractériser ce qui fera patrimoine au regard des contemporains.

Pour Christelle El Hage qui propose la quatrième et dernière contribution de cette partie en s'intéressant à la Petite Ceinture de Paris, c'est la dimension de réseau circulaire constitué par ce délaissé ferroviaire qui fait patrimoine. L'auteur part du constat que la dimension fonctionnelle historique d'itinéraire de bouclage au cœur de la capitale perdure tout en opérant une mutation d'un linéaire de transport à une infrastructure de biodiversité, la patrimonialisation de la Petite Ceinture s'opérant au nom de l'écologie. Implicitement et participant de la négociation entre acteurs, cette raison qui implique des aménagements réversibles et une inconstructibilité permet de laisser perdurer les usages informels installés depuis l'abandon de la fonction ferroviaire il y a trente ans en maintenant un espace de permissivité au cœur de la capitale.

Avec cette dernière contribution, le patrimoine ferroviaire qui a pu apparaître dans les contributions précédentes comme un cadre de contraintes issues d'une lecture historique plurielle et experte se révèle ici comme un lieu de liberté et de réappropriation par les usagers. À l'encontre de tout projet urbain, l'abandon et la ruine en ont été les leviers.

Patrimoine ferroviaire et projets urbains

Les enjeux de sa caractérisation, de son évaluation et d'une meilleure lisibilité

LUIS SANTOS Y GANGES
Professeur à l'École d'architecture de l'Université de Valladolid, Espagne

Il est indéniable que la considération sociale pour le patrimoine a augmenté. L'intérêt pour le patrimoine industriel, bien que plus lentement, suit la même tendance. Ce dernier s'intègre progressivement aux pratiques de sauvegarde patrimoniale, même s'il reste un « vilain petit canard », souvent méconnu, parfois peu estimé et difficile à intégrer. Ce tableau contrasté concerne particulièrement le patrimoine ferroviaire, inscrit dans le vaste champ du patrimoine industriel et des équipements publics, bien que les bâtiments monumentaux dédiés aux voyageurs aient généralement été considérés comme un patrimoine architectural à part entière.

LE PATRIMOINE FERROVIAIRE DANS LES PROJETS URBAINS

Par rapport aux démolitions généralisées qui caractérisent la reconversion urbaine, la préservation et la mise en valeur du patrimoine tendent désormais à être valorisées et s'appuyer sur des motivations variées, allant d'une volonté authentique de réhabilitation ou de reconversion des héritages architecturaux à des considérations plus stratégiques, telles que l'opportunité économique ou la justification d'une protection partielle pour démolir des ensembles plus vastes. En effet, les valeurs sociales, les finalités idéologiques et les intérêts économiques ont guidé ce changement, passant de l'oubli volontaire et de la destruction de l'héritage à l'extension sans fin de ce qui peut être considéré comme patrimoine[1]. Le concept nomade du patrimoine[2] s'installe progressivement, accompagné de diverses interprétations de la mémoire[3]. De plus, le processus de patrimonialisation est souvent lié à une utilisation très politique des biens concernés[4]. Cela influence la manière d'aborder l'étude historique et l'estimation des valeurs culturelles, entretenant un lien étroit avec la caractérisation symbolique et la spatialisation des identités[5].

Tomas[6] a justement souligné qu'à mesure que la considération sociale du patrimoine s'est élargie, la signification des friches urbaines et de leurs constructions récupérables a été réévaluée sous tous les angles. Veschambre[7] a également relevé, avec pertinence, que la démolition et la conservation constituent les deux faces d'un même processus : celui de la réinterprétation dans le temps de la ville héritée. Dans ce sens, la patrimonialisation des sites industriels (y compris ferroviaires) voit son profil et ses caractéristiques évoluer entre requalification, recyclage et démolition[8].

Nous appelons requalification patrimoniale une reconversion urbaine qui doit choisir, selon le cas, entre la restauration et la réhabilitation des biens patrimoniaux, en sauvegardant toujours leurs valeurs, leurs attributs matériels et leur lisibilité – c'est-à-dire la possibilité de comprendre ce qu'ils ont été, et ceci malgré les changements intervenus.

Le recyclage, quant à lui, consiste à adapter l'héritage dans le but de l'intégrer aux nouvelles fonctions urbaines, en exploitant son ancienne « image » industrielle, de manière à conserver des éléments emblématiques ou favorisant une certaine ambiance ou un certain « parfum ». Il est donc essentiel de distinguer clairement entre la réhabilitation d'un bien patrimonial devant changer d'usage et le recyclage d'un bien qui, bien que ne possédant pas suffisamment de valeurs patrimoniales, peut être utilisé comme témoignage du passé. La première approche exige de veiller à la sauvegarde patrimoniale et à la lisibilité, ce qui n'est pas le cas de la seconde.

Enfin, la démolition doit intervenir lorsque ce qui existe ne présente pas de valeurs patrimoniales significatives. Peut-être serait-il aussi possible d'envisager la démolition ou l'amputation lorsque l'existant s'avère inadapté aux objectifs d'un projet nécessaire, rationnel, durable et participatif. Cependant, même si les raisons de coût et de difficulté technique d'intégration du patrimoine ferroviaire dans l'aménagement urbain sont réelles, il faut reconnaître que sa destruction repose souvent sur l'ignorance (cécité volontaire ou simple incompétence) et sur des arguments intentionnels (invoquant le mauvais état des structures ou divers inconvénients pour leur adaptation).

Bien sûr, en vue d'une requalification, les biens patrimoniaux de premier ordre comme les autres devraient être parfaitement documentés. Un effort devrait également être

1. Françoise Choay, *Le Patrimoine en questions Anthologie pour un combat*, Paris, Le Seuil, 2009.
2. Françoise Choay, *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Le Seuil, 1992.
3. Régis Neyret, « Du monument isolé au « tout patrimoine », *Géocarrefour* [En ligne] https://doi.org/10.4000/geocarrefour.746. Nathalie Heinich, *La fabrique du patrimoine : de la cathédrale à la petite cuillère*, Paris, Maison des Sciences de l'Homme, 2009. Pierre Nora, « L'ère de la commémoration », dans Pierre Nora (dir.), *Les lieux de mémoire*, (« Les France » vol. 3/3), Paris, Éditions Gallimard, 1997.
4. María Gravari-Barbas (dir.), *Habiter le patrimoine : enjeux, approches, vécu,* col. « Géographie sociale », Rennes, Presses Universitaires Rennes, 2005. [En ligne] https://books.openedition.org/pur/2208
5. Vincent Veschambre, *Traces et mémoires urbaines, enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition*, col. « Géographie sociale », Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008.
6. François Tomas, « Después del Funcionalismo, ¿qué? Hacia una nueva Cultura Urbana », dans Alfonso Álvarez Mora et María Castrillo Romón (coord.), *Ciudad, territorio y patrimonio*, Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid et Universidad Iberoamericana de Puebla, 2000 [En ligne] https://iuu.uva.es/publicaciones/serie-documentos/documentos-3/
7. Vincent Veschambre, « Le recyclage urbain, entre démolition et patrimonialisation : enjeux d'appropriation symbolique de l'espace. Réflexions à partir de quatre villes de l'Ouest », *Norois*, 195, 2005/2, p. 79/82 puis [En ligne] https://shs.cairn.info/revue-norois-2005-2-page-6?tab=resume
8. Emmanuelle Real, « Reconversions. L'architecture industrielle réinventée », *In Situ Revue des patrimoines*, 26, 2015. [En ligne] https://doi.org/10.4000/insitu.11745.

mené pour inventorier les autres biens présentant un certain intérêt patrimonial (ne serait-ce qu'une valeur testimoniale), susceptibles d'être sauvés dans le cadre d'un projet urbain. En effet, même si de nombreux vestiges ne peuvent être considérés comme des biens patrimoniaux, ceux-ci peuvent parfois servir de contrepoint à la nouvelle architecture qui doit les remplacer, en les exploitant autant que possible plutôt qu'en les détruisant. Ainsi, la « restauration » concerne les biens d'intérêt culturel (en France, les biens classés au titre des monuments historiques), de plus grande valeur ; la « réhabilitation » (ou éventuellement la restauration) concerne les biens inventoriés (en France, les autres biens présentant un intérêt majeur pour le patrimoine national), de valeur moyenne ; et l' « intégration libre » concerne les vestiges pouvant être qualifiés de « testimoniaux », simplement exploitables. Dans les deux premiers cas, chacun avec ses conditions, l'objectif général est de reconnaître les lieux, c'est-à-dire de rendre lisible leur vie antérieure afin de favoriser la mémoire collective et de contribuer à la connaissance historique.

Au cours de ce siècle, les grands projets urbains sur les friches ferroviaires intègrent, dans une mesure plus ou moins affirmée selon les cas, la nécessité d'un design urbain-architectural soigné, l'incorporation d'espaces verts équipés, l'usage collectif des sites significatifs et la mise en valeur du patrimoine. Dans le processus de planification de nouveaux usages, les concepts de centralité, d'accessibilité et d'équipement urbain deviennent souvent primordiaux dans le profil urbain de la solution projetée. En effet, une intervention publique visant à pallier des problèmes sociaux n'a pas la même finalité qu'une opération de centralité ou d'opportunité à dimension économique et immobilière, qu'elle soit privée, public-privée ou même publique mais guidée par des logiques privées. Dans ce second cas, la sous-évaluation du patrimoine et sa marchandisation sont étroitement liées à la revalorisation économique du lieu, le patrimoine constituant aussi une forme de capital et un argument de légitimation de l'appropriation de l'espace[9].

Bien que cela ne soit pas souvent perçu ainsi, il faut rappeler que l'identification, la caractérisation et l'évaluation du patrimoine ferroviaire immobilier ne se limitent pas aux bâtiments voyageurs, mais doivent s'étendre à toutes les constructions et installations de la gare : des dépôts de locomotives, ateliers généraux et installations de marchandises

9. José Luis Lalana Soto et Luis Santos y Ganges, « Patrimonio cultural, historia y proyecto urbano en la recuperación de baldíos industriales ferroviarios », dans Mª Ángeles Castrillo Romón et Víctor Pérez Eguíluz, *Patrimonios urbanos, diagnósticos históricos y futuros del pasado*. "Dossier Ciudades 3", Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, 2018. [En ligne] https://iuu.uva.es/publicaciones/dossier-ciudades/patrimonios-urbanos-diagnosticos-historicos-y-futuros-del-pasado/

avec leurs entrepôts, aux postes de signalisation, plaques tournantes, ponts tournants, ponts-roulants et palans, châteaux d'eau et grues hydrauliques, voies et appareils de voie ou signalisation. En somme, des ensembles fonctionnels aux éléments singuliers.

À partir de ces considérations générales, ce texte vise à évaluer la problématique patrimoniale existante lors de la réalisation d'un projet urbain sur des espaces ferroviaires, en s'appuyant sur des exemples français (bien qu'il soit facile d'en trouver partout dans le monde, y compris en Espagne, et plus particulièrement dans les villes de Burgos et Valladolid où je vis).

Il est évident que tout ce qui subsiste des chemins de fer après bientôt deux siècles d'existence ne peut être considéré comme patrimoine. Le patrimoine est toujours le fruit d'une sélection, elle-même issue de la connaissance (caractérisation patrimoniale) et de l'évaluation de ses valeurs et de ses attributs matériels. Il existe de nombreux vestiges industriels ferroviaires, mais tous ne peuvent ni ne doivent être conservés. Cependant, cette sélection nécessaire, qui exige au préalable de caractériser et évaluer le patrimoine, ne se limite pas à identifier et décrire, mais implique de documenter, analyser, critiquer, comprendre et interpréter. Cela suppose au moins une information historique, technique, architecturale et urbanistique. Après la sélection (fondée sur la signification historique, socio-anthropologique, technique, architecturale ou esthétique, le potentiel scientifique ou éducatif-culturel, la représentativité, l'intégrité, la rareté ou la pertinence…), il faut aborder la protection et la préservation sous leurs différentes formes.

Malgré les milliers de publications sur les chemins de fer et leur histoire, la connaissance de nombreux immeubles et vestiges ferroviaires reste très limitée. Cette méconnaissance commence par l'incompréhension habituelle de la structure interne de l'enceinte de la gare et de ses parties fondamentales (les trois services : voyageurs, marchandises et traction). Elle se poursuit par l'absence d'études sur les changements structurels internes de la gare et les évolutions fonctionnelles des bâtiments au fil du temps. Elle culmine avec les noms originels et ultérieurs donnés aux constructions dans le passé, ainsi qu'avec leur utilisation initiale et leurs usages successifs.

Sans une connaissance approfondie, ni la sélection ni l'intervention ne seront pertinentes. Cela n'est possible qu'avec des équipes pluridisciplinaires et une intégration des savoirs. Il convient de rappeler que la Charte de Nizhny Tagil sur le patrimoine industriel (section 5.II) précise :

> La conservation des sites industriels requiert une connaissance approfondie du ou des buts pour lesquels ils ont été créés et des différents processus industriels qui ont pu s'y développer. Ceux-ci peuvent avoir changé avec le temps, mais toutes les anciennes utilisations devraient être examinées et évaluées.[10]

Malheureusement, le projet d'intervention remplace souvent la connaissance préalable approfondie de l'existant. De nombreuses actions sont encore réalisées selon des critères principalement esthétiques et monumentalistes, sans tenir compte des aspects techniques, scientifiques ou historiques. La valeur testimoniale est souvent déformée par des interprétations particularistes, et la valeur historique et sociale se réduit à l'image architecturale et à un certain fétichisme. Cela s'explique par la persistance de considérations simplistes ou de lacunes évidentes dans la formation à la sauvegarde patrimoniale. Examinons en quoi consistent ces déficits.

QUELQUES PROBLÈMES FRÉQUENTS DANS LA SAUVEGARDE DU PATRIMOINE FERROVIAIRE

Les problèmes les plus pertinents, qui se répètent dans différents projets urbains, concernent l'évaluation patrimoniale et la proposition de projet. Il existe une insuffisance nette, voire une déficience, dans l'identification, la caractérisation et l'évaluation (valeurs et attributs matériels) du patrimoine ferroviaire immobilier, souvent liée à un réductionnisme monumentaliste dont la vision étroite du patrimoine ne permet d'apprécier que des éléments isolés, en ignorant la compréhension de l'ensemble. Il faut en outre souligner que la logique interne des grands projets urbains tend à transformer le patrimoine ferroviaire en simple décor, dans un exercice de qualité architecturale formelle qui néglige les valeurs patrimoniales. Ainsi, il est fréquent de voir des projets architecturaux et urbains décontextualiser les biens patrimoniaux et brouiller la lisibilité du patrimoine ferroviaire en ne respectant pas les clés de sa valeur patrimoniale, par exemple en omettant toute référence aux voies ferrées. Ces tendances sont interdépendantes et leur distinction n'est pas aisée, de sorte qu'elles apparaissent nécessairement mêlées dans ce discours critique, bien qu'il vaille la peine de tenter une explication par parties.

10. TICCIH, *Charte Nizhny Tagil pour le Patrimoine Industriel*, (§ 5-2) 2003. [En ligne] https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilFrench.pdf

11. Luis Santos y Ganges et José Luis Lalana Soto, « La antigua estación de Burgos y el precario papel del patrimonio en los proyectos urbanos y arquitectónicos », dans *Ciudad Industrial / Industrial City. V Seminario Internacional sobre Patrimonio Cultural de la Arquitectura y la Industria*, Aula de Gestión e Intervención en el Patrimonio Arquitectónico e Industrial G+I_PAI. Madrid, Universidad Politécnica de Madrid, 2018. [En ligne] http://gipai.aq.upm.es/wp-content/uploads/2018/04/Actas_V-Seminario_versión-definitiva.pdf

LA FAIBLE CARACTÉRISATION PATRIMONIALE ET L'ABSENCE D'UNE ÉVALUATION COMPLÈTE DU PATRIMOINE FERROVIAIRE

L'insuffisance d'identification des biens ferroviaires est un problème grave : si nous ne connaissons même pas leur dénomination, nous ne pourrons pas en comprendre la fonction, ni caractériser le bien ; leur évaluation ne sera, au mieux, qu'approximative. Il en va de même pour la caractérisation insuffisante, car l'évaluation des valeurs et des attributs du bien ferroviaire dépend bien plus du degré de connaissance historique et fonctionnelle que de son état constructif. Examinons quelques problèmes liés à cette insuffisance.

En premier lieu, il est fréquent de confondre le bien patrimonial avec son contenant architectural. Cette identification constitue une réduction conceptuelle problématique qui conduit à ne s'attacher qu'aux formalismes de composition, de style et de matérialité. En effet, comprendre comment fonctionnait autrefois ce bien patrimonial ferroviaire (relation avec les voies, accès urbains, processus de travail, mouvements internes et externes…) et diagnostiquer ses valeurs et ses attributs s'avère toujours plus efficace pour sa lisibilité finale que les considérations esthétiques. Il faut constamment rappeler que le patrimoine industriel est bien plus large que la vision formaliste habituelle de l'architecture industrielle, une réalité que les architectes doivent enfin accepter.

Prenons l'exemple de l'ancien bâtiment voyageurs de la gare de Burgos, en Espagne du nord : il a été vidé et transformé en un simple contenant, subissant une réhabilitation qui n'a tenu compte que de sa matérialité, supprimant le grand hall, modifiant les accès, décomposant la cour des voyageurs, ajoutant un corps étranger du côté des voies, sans aucune référence aux quais et aux voies. Seule l'enveloppe rappelle ce qu'il fut, mais la lisibilité a été gravement altérée[11].

En second lieu, la vision monumentaliste, qui néglige l'ensemble et ses interrelations, constitue une erreur de perspective. Cette approche, liée à ce qui est spectaculaire (le plus grand, le plus visible) au détriment de ce qui est petit, purement fonctionnel ou considéré comme ordinaire – ce qui rejoint le problème précédent –, n'est pas seulement une erreur en matière patrimoniale, mais dévalorise aussi ce qui est significatif. En matière ferroviaire, les valeurs de l'ensemble sont souvent supérieures à celles des éléments pris isolément, ce

qui rend la perspective monumentaliste erronée. À juste titre, les « Critères conjoints ICOMOS-TICCIH pour la conservation du patrimoine industriel[12] » utilisent l'expression « sites, constructions, zones et paysages du patrimoine industriel ».

En protégeant le singulier et en négligeant le multiple, c'est-à-dire l'ensemble, une partie fondamentale des valeurs patrimoniales se perd. Le cas de Burgos est, une fois de plus, un bon exemple de cette tendance à ne voir que le spectaculaire et à mépriser l'ordinaire, entraînant une perte patrimoniale. Une nouvelle gare fut projetée en 1901 pour remplacer celle de 1860, incluant un bâtiment de voyageurs, un entrepôt de marchandises à grande vitesse et un petit bâtiment pour la lampisterie et les toilettes, tous trois en pierre et brique apparente. Lorsqu'au début du XXIe siècle, il fut décidé de protéger la gare dans le Plan général d'urbanisme, les trois bâtiments étaient encore debout, mais la lampisterie fut démolie. Pourquoi la démolir alors qu'elle ne gênait pas le projet urbain et qu'elle aurait pu être conservée dans la zone verte prévue ? Le projet original de 1901 a été méprisé en détruisant l'une de ses trois parties, sans justification aucune, probablement parce qu'une installation mineure et ordinaire échappait au radar de ceux qui ne voient que le spectaculaire.

Enfin, il faut dénoncer la connaissance insuffisante de l'histoire de la technique, qui rend difficile la compréhension fonctionnelle des installations et des processus. Il est évident que les constructions ferroviaires ont une histoire. La forme de chaque bâtiment ou installation technique répondait à l'efficacité et à l'efficience de son usage à l'époque de sa conception, en accord avec le projet de la ligne ferroviaire et les méthodes de chaque compagnie. De plus, au fil du temps, les avancées techniques du chemin de fer ont pu rendre certaines installations obsolètes ou relativement inefficaces, nécessitant leur démolition, leur réaménagement ou leur changement d'usage.

Par exemple, le côté voie d'un entrepôt de marchandises de la moitié du XIXe siècle était conçu selon une modulation répondant à la taille des wagons et de leurs portes, de sorte que l'augmentation ultérieure de la taille de la flotte de wagons a rendu son utilisation inadaptée. Un autre exemple : les ateliers de réparation de locomotives étaient très différents, avant et après l'électrification des années 1900, un changement qui a affecté la taille et la forme des bâtiments (avec l'utilisation de

12. ICOMOS & TICCIH, *Les principes de Dublin. Principes conjoints ICOMOS-TICCIH pour la conservation des sites, constructions, aires et paysages du patrimoine industriel*, Paris, XVIIème Assemblée Générale ICOMOS, 2011. [En ligne] https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/10/GA2011_ICOMOS_TICCIH_joint_principles_EN_FR_final_20120110.pdf

13. Bertrand Gille (dir.), *Histoire des techniques : technique et civilisations, technique et sciences*, Paris, Gallimard, 1978.

portiques-grue) et la disposition de l'ensemble et de ses voies (avec l'utilisation systématique de chariots transbordeurs). Ainsi, un atelier de montage de l'ère de la vapeur, après l'électrification, comptait trois entrées sur les petits côtés d'un plan rectangulaire, avec trois voies disposées longitudinalement, contrairement à la disposition transversale d'avant l'électrification.

Méconnaître les clés fonctionnelles et l'histoire des biens ferroviaires, c'est priver le projet d'intervention d'informations suffisantes et de toute contrainte éventuelle. Il est indéniable qu'il faut connaître le sens fonctionnel de la conception architecturale. Sans cela, on en confond la signification et « tout devient possible », de sorte que les vestiges réutilisés ne témoignent plus de rien, si ce n'est de leur ancienneté, avec le risque évident d'altérer leur signification, leur authenticité et leur lisibilité.

Une grande partie des études sur le patrimoine industriel partagent les défauts que Gille[13] a dénoncés dans ses prolégomènes à une *Histoire des techniques* : se contenter souvent de descriptions refermées sur elles-mêmes, sans insertion dans l'histoire générale, en substituant l'explication par la narration, à travers une histoire d'inventions, de personnages, d'objets et d'inaugurations, avec un profil hagiographique et chauvin.

Parfois, non seulement l'histoire des techniques ferroviaires est méconnue, mais la mémoire du travail est sous-estimée aussi, ainsi que d'autres aspects urbanistiques, territoriaux, logistiques et sociologiques, ce qui réduit grossièrement l'histoire à une simple chronologie.

La caractérisation patrimoniale exige d'étudier et de comprendre une multitude de faits historiques de nature diverse, de saisir divers aspects technologiques et la connaissance industrielle de l'époque, de connaître le projet industriel, d'apprécier ses conditionnements et ses concepteurs, de percevoir la relation entre forme et fonction, de suivre ses usages au fil du temps, de comprendre ses implications socio-anthropologiques et, en somme et surtout, d'avoir la meilleure connaissance possible du passé. Mais après la caractérisation, l'évaluation est indispensable : elle permet d'expliquer les valeurs et les attributs matériels pour identifier les clés de leur intégrité, de leur authenticité, de leur singularité ou de leur

représentativité. Seule cette démarche permet de déterminer ce qui est primordial à tous égards, ce qui doit être conservé et ce qui peut être modifié, en définitive : ce qui peut être fait et ce qui ne le peut pas.

Reprenons l'exemple de Burgos : bien qu'une étude historique et une étude architecturale aient été réalisées en amont, ni la caractérisation ni l'évaluation patrimoniales n'ont été menées. Ainsi, l'Inventaire du Plan général d'urbanisme, qui protège le bâtiment des voyageurs de l'ancienne gare, ne contient que des indications élémentaires, laissant place à des interventions très variées et, par conséquent, à un risque de perte patrimoniale, qui s'est malheureusement concrétisé.

En définitive, lorsque l'expertise n'est pas assurée ou n'est pas prise en considération, tout est possible, de n'importe quoi à ce qui arrange le mieux les intérêts dominants, par exemple en ne patrimonialisant que ce qui ne dérange pas le projet urbain. L'effort de réhabilitation se préoccupe alors beaucoup des matériaux et de l'image, ce qui est totalement insuffisant : des vestiges de constructions anciennes mal connues sont réutilisés ou reconstruits pour d'autres usages, ils ne présentent plus aucune valeur testimoniale, si ce n'est leur ancienneté. Ainsi, par exemple, trois des cinq vestiges conservés ou réutilisés du « Secteur Amédée Saint-Germain » de la gare de Bordeaux manquent d'une dénomination ferroviaire correcte (Château d'eau, Atelier des Citernes, Halle commerciale, Chai urbain et Îlot 9.22) et d'une explication de leur fonction passée.

UNE INCOMPRÉHENSION : LE PATRIMOINE FERROVIAIRE NE PEUT S'ENTENDRE SANS SES VOIES FERRÉES

Le patrimoine ferroviaire ne peut se comprendre sans les voies. Réhabiliter sans conserver ou évoquer les voies, c'est briser leur lisibilité.

Les voies ferrées constituent la logique de la disposition de toutes les parties de la gare et en sont le fondement. Puisqu'elles guident le mouvement des véhicules ferroviaires sans possibilité de mouvement non prévu, l'organisation des espaces ferroviaires est déterminée par les mouvements possibles. Ainsi, les voies et les techniques de changement de voie (aiguillages, plaques tournantes, ponts tournants, chariots transbordeurs…) préfigurent des mouvements que les véhicules peuvent effectuer, ainsi que du fonctionnement des installations ferroviaires. Par conséquent, les bâtiments ne peuvent se

comprendre sans leur relation avec les voies. En termes patrimoniaux :

> La configuration des voies et de leurs appareils constitue le support fondamental de la lisibilité des bâtiments et des espaces, ou, ce qui revient au même, un attribut matériel de premier ordre, sans lequel la logique fonctionnelle de l'ensemble disparaît.[14]

La patrimonialisation des biens immobiliers ferroviaires et la disparition des voies peuvent entrer en contradiction. Sans la référence des voies, les constructions ferroviaires perdent une grande partie de leur lisibilité et une partie de leur authenticité. Il ne s'agit pas seulement de percevoir, deviner ou rappeler la disposition des voies à l'extérieur des bâtiments, mais aussi à l'intérieur, le cas échéant. Dans un projet de réhabilitation d'une construction ferroviaire, s'il n'est peut-être pas possible de conserver les plateformes des voies telles qu'elles étaient, il existe de multiples façons d'évoquer leur existence, par exemple en encastrant les rails dans le pavage. Et, en dernier recours, il faudrait au moins les évoquer de manière suggestive, par la texture du sol ou même par la peinture.

Il est facile de comprendre cela, mais presque toujours, même dans des réhabilitations intégrales de certains ensembles ferroviaires, les voies sont retirées et remplacées par du gazon ou du pavage, sans même une référence qui en rappelle l'existence.

Nous sommes face à une erreur grave et trop souvent répétée. De nombreuses réhabilitations de petites gares ont été réalisées sans aucune référence à la voie ferrée, qu'elle soit réelle ou évoquée. On peut citer Vatan (Indre, France), Bréhal (Manche, France), Bruay-La-Buissière (Pas-de-Calais, France), El Grao ou Cabañal (province de Valence, Espagne), Mora (district d'Évora, Portugal), Olímpia (État de São Paulo, Brésil), Caeté (État du Minas Gerais, Brésil)… Une situation similaire se produit avec des gares de taille moyenne : les bâtiments voyageurs de Nice Sud (Alpes Maritimes, France), ceux de Sabadell (province de Barcelone, Espagne) et Burgos (Espagne), celui de Santa Fe Mitre (province de Santa Fe, Argentine), ceux de Passo Fundo (État de Rio Grande do Sul, Brésil), Recife Brum (État de Pernambouc, Brésil) ou Natal Central (État de Rio Grande do Norte, Brésil)… Et les réhabilitations de certains complexes ferroviaires laissent à désirer sur ce point : la gare maritime de Gamboa (État de Rio de Janeiro, Brésil), la gare internationale de Canfranc (province de Huesca, Espagne) ou

14. José Luis Lalana Soto. *Espacios industriales del ferrocarril en la ciudad: Los talleres ferroviarios de la tracción a vapor desde la perspectiva del patrimonio industrial*, thèse de doctorat, Instituto Universitario de Urbanística, Universidad de Valladolid, 2021, p. 131. [En ligne] https://uvadoc.uva.es/handle/10324/46407

la gare maritime de Bruxelles (Belgique), sans parler de la gare d'Orsay (Paris) transformée en un important musée. Il n'y a non plus aucune voie ou évocation de voie dans le « Secteur Amédée Saint-Germain » de Bordeaux. Pire encore, il n'y a plus de voies dans le dépôt de Buire, à Hirson (Aisne, France), laissant le poste d'aiguillage et la rotonde totalement décontextualisés. Une rotonde sans voies est l'exemple le plus évident de perte de lisibilité.

En définitive, une critique ferme s'impose face à la réhabilitation architecturale qui ignore la fonction ferroviaire du bien ferroviaire et à l'intervention urbaine qui néglige de garantir la meilleure lisibilité du lieu et de ses constructions, en omettant presque toujours l'importance essentielle des voies pour l'image du lieu et sa meilleure interprétation.

LE RISQUE QUE LA LOGIQUE DES GRANDS PROJETS URBAINS PERTURBE L'AUTHENTICITÉ ET NUISE À LA LISIBILITÉ DES BIENS PATRIMONIAUX

Souvent, la puissance de la logique interne des grands projets urbains conduit à réduire le patrimoine ferroviaire à un simple décor, dans un exercice de décontextualisation, voire de mépris des valeurs patrimoniales.

Les grands projets urbains sur des sites ferroviaires comportant des vestiges construits devraient être plus responsables envers le patrimoine, en limitant l'exploitation immobilière. De plus en plus, les projets urbains intègrent des aspects comme la participation citoyenne, l'introduction de végétation, l'adaptation et l'atténuation du changement climatique, etc. Mais le patrimoine ferroviaire, qui, comme nous l'avons souligné, est un patrimoine industriel mal connu, devrait rester au premier plan.

Les grands projets urbains dont l'objectif principal est de générer des revenus immobiliers ont tendance à sous-évaluer le patrimoine, comme c'est le cas à Valladolid (Espagne), où le plan urbain n'a sauvé de la démolition que le dépôt et à peine deux nefs de l'ensemble des ateliers généraux.

D'autre part, il existe des projets urbains d'extension de la centralité dans lesquels le patrimoine ferroviaire joue un rôle cardinal, même en présence d'aménagements urbains importants. Dans l'immense site ferroviaire de Sacramento (État de Californie, États-Unis), un ensemble patrimonial de grande valeur a été identifié : le noyau historique des ateliers de matériel roulant, qui doit être entièrement restauré ou

réhabilité, et transformé en un cœur patrimonial aux usages divers. De même, dans les vastes espaces de part et d'autre du couloir ferroviaire de Sydney (État de Nouvelle-Galles du Sud, Australie), un projet urbain a été mené, intégrant de nouvelles constructions tout en conservant de nombreux conteneurs et contenus des ateliers ferroviaires d'Eveleigh, avec un travail de premier ordre en matière d'évaluation, de conservation et d'interprétation patrimoniale.

Cependant, lorsque l'objectif principal d'un grand projet urbain est la production d'équipements publics (bâtiments publics, espaces verts…), c'est-à-dire lorsque les tensions immobilières sont absentes de l'équation, on pourrait penser que le patrimoine ferroviaire serait intégré au projet et que sa restauration ou réhabilitation serait adéquate. Examinons trois exemples de grands projets urbains dont l'objectif principal est l'équipement urbain : Arles (Bouches-du-Rhône, France), Aguascalientes (État d'Aguascalientes, Mexique) et Santa Fe (province de Santa Fe, Argentine).

Le « Parc des Ateliers » d'Arles est un grand projet urbain d'équipement de niveau national. Dans cette vaste intervention à l'ouest des ateliers généraux d'Arles, sur la ligne Paris-Lyon-Méditerranée, patrimonialisés des années auparavant, de nombreuses voies et le pont tournant ont d'abord été supprimés, puis l'atelier de chaudronnerie a été réhabilité, transformé en Grande Halle, ainsi que d'autres ateliers, avec un grand soin pour la matérialité mais une grande liberté quant à ce qui est conservé ou détruit. Ensuite, un nouveau bâtiment, haut et brillant, conçu par une star de l'architecture (la tour Luma de Frank Gehry), a été installé totalement hors contexte. Enfin, un projet de parc paysager, conçu par une star du paysage (Bas Smets), a été superposé à l'ensemble ferroviaire, avec une lagune et plusieurs centaines d'arbres disposés selon une logique qui tend à rendre impossible la lisibilité de l'ensemble des ateliers. Le cas d'Arles est exemplaire d'une quête permanente de qualité urbaine au détriment du patrimoine industriel ferroviaire, utilisé comme simple décor. L'intégrité et l'authenticité ont été trop altérées, et la lisibilité a été perdue.

La *Compañía del Ferrocarril Central Mexicano* d'Aguascalientes répond à un projet d'équipement porté par l'État mexicain d'Aguascalientes, basé principalement sur les plus grands ateliers généraux ibéro-américains de construction et de réparation de machines et de matériel roulant de la

Compañía del Ferrocarril Central Mexicano. La gare, y compris les ruines du dépôt et surtout les ateliers généraux, a été réhabilitée avec un soin extrême, dans un effort formidable portant sur un site très vaste comprenant de nombreux bâtiments industriels. Les bâtiments ont été réhabilités en tenant grand compte de la matérialité des façades et des toitures, ainsi que de leur apparence industrielle (conduites extérieures, machines fixes adossées…). Les espaces entre les bâtiments et les cours de travail ont été traités avec générosité, en essayant de rappeler le chemin de fer par des éléments ferroviaires comme décoration, depuis un mobilier urbain évocateur, comme des bancs très réussis, réalisés à partir d'essieux de wagon avec leurs deux roues, jusqu'à des chariots, des poulies de support, des tables de travail, des transmissions et des machines-outils. En l'absence d'interprétation patrimoniale, les artefacts et objets dans l'espace public – que l'usager ne connaît pas – ne servent qu'à donner une ambiance supposément ferroviaire, et les bâtiments ne sont que des constructions industrielles du passé. Enfin, le retrait de la grande majorité des voies ou de toute référence à celles-ci entraîne une perte notable de lisibilité de l'ensemble.

À Santa Fe, en revanche, l'intervention sur la gare technique de Santa Fe Cambios, de l'ancienne Compagnie française des chemins de fer de la province de Santa Fe, qui abritait un dépôt complet de locomotives, de petits ateliers et une vaste gare de marchandises, a consisté à créer le *Parque Federal del Bicentenario* et l'équipement local « La Redonda », ainsi que plusieurs tours résidentielles en périphérie. La rotonde du dépôt a été préservée. Bien que le bâtiment en arc semi-circulaire ait été réhabilité avec soin pour sa matérialité, et que les réservoirs d'eau et le pont tournant aient été conservés, sa lisibilité a été obscurcie : aucune trace de son activité passée n'a été laissée, les voies ont disparu à l'intérieur comme à l'extérieur (un pont tournant sans vestige de ses voies !), et il n'y a pas d'interprétation patrimoniale solide de ses différentes parties. Le nouvel équipement a une vocation essentiellement ludique. Un parc dominé par des pelouses a été créé, sans aucun indice des voies principales, orientées sud-nord (qui auraient aidé à comprendre l'ensemble), et des sentiers sinueux ont été tracés dans la direction est-ouest, ce qui perturbe encore davantage la lisibilité.

BONNES PRATIQUES DANS LA SAUVEGARDE DU PATRIMOINE FERROVIAIRE

Concluons en constatant que tout n'est pas erreur : il existe aussi de grandes et de petites bonnes pratiques. Car il y en a… même si elles ne sont pas aussi fréquentes que nous le souhaiterions.

Parmi les réhabilitations d'ateliers de réparation de matériel roulant, le cas de Sydney (Australie) peut être considéré comme une bonne pratique. Dans l'excellente réhabilitation des ateliers ferroviaires d'Eveleigh, à Sydney, de nombreux ateliers ont été réhabilités de part et d'autre du couloir ferroviaire, en veillant à préserver l'image ferroviaire et industrielle, et les voies ont souvent servi de référence aux bâtiments. De plus, les structures métalliques des ateliers, y compris les ponts-roulants, ont été conservées à la vue, et de nombreuses installations industrielles ont été sauvées et laissées en place : machines-outils (y compris les grandes), fours, artefacts et outils, créant une ambiance ferroviaire unique au monde. De même, le cas du dépôt de La Chapelle à Paris (projet Ordener-Poissonniers) est également un bon exemple, bien que pas aussi complet.

Avec des moyens plus limités, les projets de requalification des ateliers de réparation de Jundiaí (État de São Paulo, Brésil) et d'Araguari (État du Minas Gerais, Brésil) méritent d'être mentionnés. En plus de restaurer divers bâtiments avec beaucoup de sens, ils ont préservé la cohérence de l'ensemble, notamment à Araguari, où le parc, ses sentiers et ses usages ont respecté les voies principales qui donnent une lisibilité aux différentes parties du complexe ferroviaire.

À une autre échelle, il existe également des réhabilitations réussies de gares de taille moyenne. Un bon exemple est la gare brésilienne de Caruaru (État de Pernambouc), où le bâtiment voyageurs et l'entrepôt de marchandises ont été réhabilités avec respect et qualité, tant en termes de matérialité que d'espaces intérieurs et de mobilier. L'ensemble du site ferroviaire a été conservé, et un projet en harmonie avec sa signification ferroviaire a été mis en œuvre, créant un espace public libre où les quais et les voies ont été intégrés dans le nouveau pavage.

Parmi les petites gares, León (province du même nom, Espagne) et Sousa (Etat de Paraíba, Brésil) méritent d'être citées. Dans le dépôt de la gare de chemin de fer à voie étroite de León Matallana, une intervention très respectueuse de la mémoire ferroviaire a été menée : le dépôt des locomotives a été transformé en un centre culturel et récréatif, la cour de voies a été urbanisée avec un pavage affleurant au niveau de la tête des rails, et le pont tournant a été conservé. À Sousa, le bâtiment voyageurs, l'entrepôt de marchandises, la résidence des mécaniciens et certaines installations de chargement ont été réhabilités, et les voies encastrées ont été maintenues visibles afin de contextualiser les bâtiments ferroviaires.

Le patrimoine ferroviaire est de plus en plus respecté et préservé, bien que cela se fasse à un rythme lent et sans toujours que soit comprise l'importance des installations techniques ferroviaires (une gare n'est pas seulement un bâtiment de voyageurs). En définitive, il est nécessaire de porter une plus grande attention à la caractérisation et à l'évaluation patrimoniale, et surtout de veiller à l'authenticité et à la lisibilité.

Traduit de l'espagnol par Anne-Laure Moniot et Laurent Coudroy de Lille

Le patrimoine ferroviaire protégé au titre des monuments historiques en Nouvelle-Aquitaine

Entre histoire, architecture et projets de renouvellements urbains

CHRISTOPHE BOUREL LE GUILLOUX
Conservateur régional des monuments historiques

MANUEL LALANNE
Conservateur des monuments historiques

Direction régionale des affaires culturelles Nouvelle-Aquitaine

L'émergence de la notion de patrimoine ferroviaire est récente dans la prise en compte au titre des monuments historiques. Longtemps associée à la technique, quand le ministère de la Culture était orienté vers les Beaux-Arts, il a fallu attendre des évolutions législatives[1], mais aussi un autre regard et une évolution des mentalités, polarisées autour d'une part de la culture de l'ingénieur pour le patrimoine technique et d'autre part de la culture des historiens et des conservateurs pour le patrimoine artistique.

Pourtant, quelques monuments pionniers vont être protégés au titre des monuments historiques. Le viaduc de Garabit, construit en 1889, est inscrit le 14 septembre 1965 en raison de son concepteur, Gustave Eiffel (1832-1923). Le buffet de la gare de Lyon à Paris est classé le 28 septembre 1972, à l'époque sans ses façades ni son campanile, révélant une priorité donnée au décor plutôt qu'à l'aspect ferroviaire. Les deux premières gares inscrites au titre des monuments historiques, le 15 janvier 1975, sont : la gare du Nord à Paris, réalisée en 1865 par Jacques-Ignace Hittorff (1792-1867)[2], et la gare de Metz, érigée entre 1904 et 1908 par l'architecte Jürgen Kröger (1865-1928), assisté de Peter Jürgensen (1873-1954) et Jürgen Bachmann (1872-1951)[3]. Un peu plus tard, en 1978 et 1979[4], une exposition fondatrice au Centre Georges Pompidou, Le Temps des gares, vient consacrer et renouveler l'intérêt pour l'architecture des gares.

Dans les années 1980, une ouverture de la notion de patrimoine intervient sous l'impulsion du ministre Jack Lang, notamment en direction du patrimoine technique.

Le 28 décembre 1984, la Commission supérieure des

1. Le changement est opéré entre la loi du 10 mai 1946 qui souligne l'« intérêt du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science » et l'article L 622-1 qui introduit le 23 décembre 1970 un « intérêt public du point de vue de l'histoire, de l'art, de la science ou de la technique ».

2. Michael Kiene, *Jacques Ignace Hittorff. Précurseur du Paris d'Haussmann,* Paris, Éditions du Patrimoine, 2011.

3. André Schontz, *La Gare de Metz*, Metz, éditions Serpenoise, 2008.

4. Jean Dethier (dir.), *Le temps des gares*, Paris, Centre national d'art et de culture Georges Pompidou / Centre de Création industrielle, 1978.

5. Luc Fournier et Clive Lamming, *Patrimoine ferroviaire*, Paris, Éditons du Patrimoine, 2017.

6. En Charente-Maritime : La Rochelle, Rochefort et Varzay ; en Gironde : à Bordeaux la gare Saint-Jean et la gare d'Orléans ; en Haute-Vienne : Limoges-Bénédictins.

monuments historiques procède à l'inscription d'une sélection de bâtiments et ouvrages propriété de la SNCF : douze viaducs, trois tunnels, dix-sept gares (dont les gares parisiennes de Saint-Lazare, de l'Est et de Lyon, celles de Tours, Toulouse, Rochefort (fig.1) ou Bordeaux), quatre rotondes (parmi elles, celle de Longueville), un château d'eau (à Koenigshoffen) et une maison de garde-barrière (à Chenonceau).

Depuis, de nombreuses autres typologies d'immeubles ou objets sont venus enrichir le corpus du patrimoine ferroviaire protégé. Luc Fournier et Clive Lamming en offrent une synthèse dans leur ouvrage intitulé *Patrimoine ferroviaire*, paru en 2017[5]. On peut néanmoins remarquer que les gares sont inscrites et non classées. Enfin, ce n'est pas seulement le patrimoine du XIX[e] siècle qui a été protégé monument historique, comme en témoigne la gare de Brest, de style Art déco, édifiée par l'architecte Urbain Cassan (1890-1979) entre 1932 et 1937 et inscrite le 19 septembre 2018.

Ces éléments patrimoniaux ont été protégés selon des critères historiques et techniques, mais leur usage a évolué avec le temps, de même que le contexte pour lequel ils avaient été conçus et dans lequel ils s'inscrivent aujourd'hui. Ainsi, comment concilier la préservation de ce patrimoine historique avec les impératifs d'exploitation d'un réseau ferroviaire, la gestion des flux de voyageurs et les exigences de sécurité ? La question se pose, et notamment de manière aiguë, autour des gares des agglomérations, qui concentrent à la fois les flux et les fonctionnalités, et alors qu'elles deviennent le cœur de véritables pôles d'échanges multimodaux.

Après avoir dressé succinctement un panorama du patrimoine ferroviaire protégé au titre des monuments historiques en Nouvelle-Aquitaine, nous nous intéresserons donc aux questions d'aménagement et de restauration, qui génèrent des changements perpétuels dans les gares urbaines. Enfin, autour d'exemples néo-aquitains, seront présentés quelques problématiques d'adaptation des gares et des ouvrages ferroviaires face aux contextes urbains nouveaux.

LE CORPUS DES MONUMENTS HISTORIQUES FERROVIAIRES EN NOUVELLE-AQUITAINE

La protection du patrimoine ferroviaire est fondée sur la première liste prise le 28 décembre 1984, qui référence 38 édifices, allant des gares, aux maisons de garde-barrière, en passant par les ouvrages d'art comme les tunnels ou encore les franchissements par ponts en maçonnerie ou métal.

En Nouvelle-Aquitaine, six gares sont protégées[6], dont

deux ne sont plus en activité[7]. Il y a cinq ponts ferroviaires, qu'ils soient en pierre ou en métal, mais dont l'usage, pour certains, n'est plus ferroviaire[8]. Ainsi, le viaduc des Rochers-Noirs (fig. 2), entre les communes de Soursac et de Lapleau, est classé au titre des monuments historiques le 6 décembre 2000. Conçu dans un premier temps pour le train (1913-1960), puis réservé à la circulation automobile (1960-1983), il est ensuite ouvert uniquement aux piétons, en raison de plusieurs ruptures de fils à l'intérieur des câbles, avant sa fermeture totale en 2005. Il redevient piéton après une importante campagne de travaux qui vient de s'achever[9]. À cela s'ajoutent deux têtes de tunnel situées à Urdos, dans les Pyrénées-Atlantiques, liées aux ouvrages de la ligne Pau-Canfranc et du Somport, ainsi qu'un château d'eau situé dans l'ancienne zone de maintenance des trains de la gare de Bordeaux-Saint-Jean. Enfin, il ne faut pas oublier les anciens ateliers des Chemins de fer économiques de la Gironde à Saint-Symphorien, inscrit le 22 novembre 1989.

Ce corpus, très réduit, fait apparaître des manques importants, comme les ouvrages liés à la maintenance des locomotives ou des trains, tels que les rotondes. Après la Seconde Guerre mondiale, la SNCF en fait construire dix-neuf sur le territoire national[10]. De cet ensemble, quatre sont toujours en activité, dix ont été détruites, quatre sont reconverties et une est désaffectée. Celle de Poitiers, réalisée par Bernard Lafaille (1900-1955) entre 1947 et 1949 et dotée de douze voies, est devenue un entrepôt[11], tandis que celle de la Rochelle-Périgny est aujourd'hui transformée en centre commercial[12]. D'autres gares pourraient aussi être incluses dans le corpus en raison de leur intérêt architectural et historique, à l'image de celle d'Arcachon ornée de lambrequins en bois liés à la villégiature, ou celle de Bayonne avec sa tour horloge très inspirée de la gare de Lyon à Paris.

Certains ouvrages de franchissement, par leur monumentalité, leur histoire ou leurs modalités constructives, gagneraient à être protégés, comme le pont à poutres treillagées en métal franchissant la Dordogne à Cubzac-les-Ponts[13]. Il est aussi possible de se questionner sur les réseaux secondaires, tel le pont du tramway départemental qui reliait Saint-Martin-l'Ars à Poitiers en passant par Saint-Benoît. Ce viaduc long de 328 m et haut de 20 m présente une curieuse forme en S avec des parties maçonnées et deux travées métalliques[14].

Il faudrait aussi s'interroger sur la pertinence de protéger des têtes de tunnel sans prendre en considération l'ouvrage d'art en lui-même, sachant que celui-ci peut se révéler

7. À Bordeaux, l'ancienne gare d'Orléans a été transformée en cinéma et à Varzay le bâtiment est devenu une maison d'habitation.

8. En Charente : le viaduc de la Sonnette au Grand-Madieu ; en Corrèze : le viaduc des Rochers-Noirs ; en Creuse : le viaduc de Busseau-sur-Creuse à Ahun, le viaduc de la Tarde à Evaux-les-Bains ; en Gironde : la passerelle Eiffel de Bordeaux.

9. Christophe Bourel le Guilloux et Rodolphe Briere, « Renaissance et réouverture au public du viaduc des Rochers Noirs, Soursac et Lapleau (Corrèze) », *Monumental*, 2025, p. 70-73.

10. [En ligne] https://journals.openedition.org/rhcf/1821

11. Voir [en ligne] https://www.patrimoine-nouvelle-aquitaine.fr/Default/doc/Dossier/2eec357b-d8fd-49c8-916f-8549b5bf7503/garage-a-locomotives?_lg=fr-FR

12. Voir [en ligne] https://www.cheminots.net/topic/35844-rotondes/page/4/

13. Long de 2178 m, il a été réalisé par les établissements Daydé et Pillé et mis en service en 1886.

14. D'ouest en est, on compte trois arches en courbe sur 48 m, une travée métallique de 40 m sur le Clain, 12 arches sur 160 m, une autre travée de 40 m au-dessus des voies SNCF puis 3 autres arches sur 40 m. Voir : Daniel Brun, « La construction mouvementée du viaduc, le viaduc a perdu la ligne », *La Nouvelle-République,* 6 août 2022.

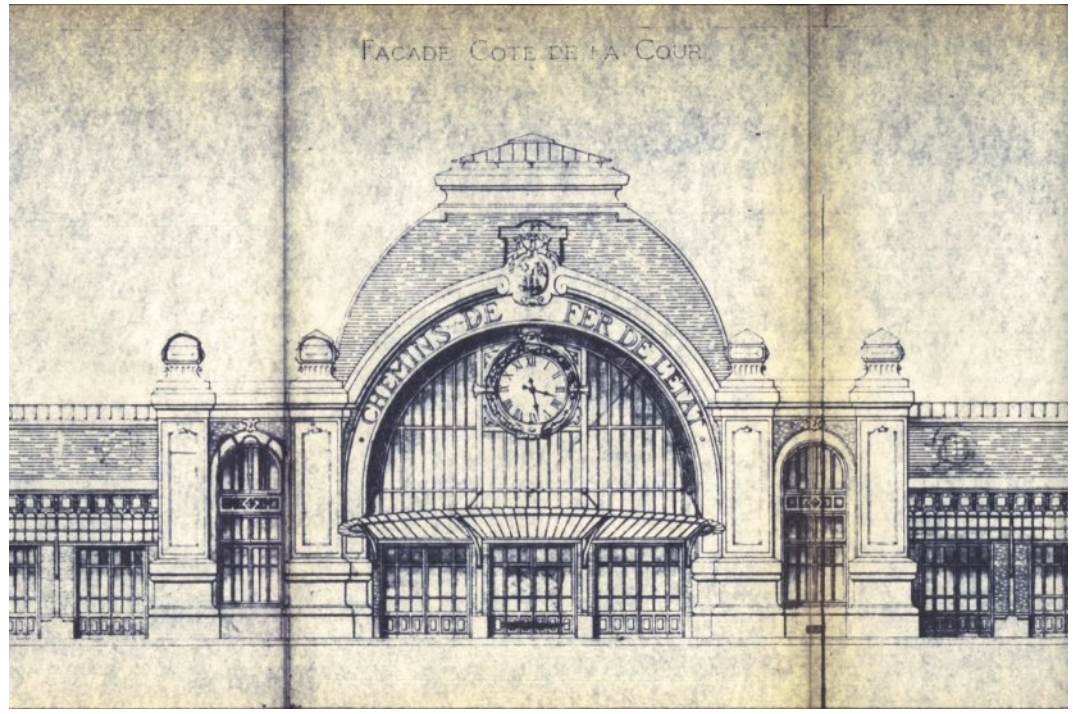


FIG. 1 —Anonyme, Rochefort, élévation partielle de la gare côté rue, s.d. [1960 ?].
Arch. DRAC / CRMH



FIG. 2 —Lapleau et Soursac, viaduc des Rochers-Noirs.
Arch. DRAC / CRMH – Anne Chopin

tout à fait singulier, comme le tunnel hélicoïdal de Sayerce. Construit entre 1913 et 1917, il rachète un dénivelé de près de 60 m sur une longueur de 1793 m. L'hélice est formée d'une courbe de 300 m de rayon, suivie d'un alignement de 200 m et d'une dernière courbe de 270 m de rayon[15]. Ce type d'ouvrage singulier en France (il en existe huit), ne se retrouve qu'en Italie et en Suisse, très rarement ailleurs dans le monde. Il en va de même pour le tunnel du Somport, qui mesure 7874 m (dont 3160 en France), construit entre 1908 et 1915. Sa protection partielle mériterait d'être réexaminée[16].

Concernant les objets mobiliers protégés au titre des monuments historiques, on dénombre 40 unités représentant la diversité du matériel roulant : locomotives, wagons de marchandises ou voitures pour passagers. Quatre lieux dans la région abritent une bonne partie de cette collection. Le plus important dépôt se situe en Charente-Maritime, à Chaillevette, autour de l'association Trains & tractions, qui exploite le Train des Mouettes sur une ligne séparée du réseau national[17]. Il accueille des locomotives *tender*, des fourgons postaux, ainsi que des exemplaires restaurés de wagons à *ranchers*, citernes, couverts et plats, qui furent assemblés à la gare de La Rochelle par l'armée américaine pendant la Première Guerre mondiale[18] (fig. 3). En restauration figure aussi une singulière voiture de première classe de 1907, dite du « Titanic », car elle provient de la ligne Paris-Cherbourg, qui transportait les voyageurs vers les paquebots transatlantiques. D'autres sont situés à Sabres dans les Landes[19], Guîtres en Gironde[20], ou en Haute-Vienne[21].

Les ouvrages de signalisation sont totalement absents de cet ensemble, or ceux présents sur la ligne Angoulême-Limoges



FIG. 3 — Chaillevette, wagon couvert USA 1918
Arch. DRAC / CRMH

15. CRELOC, Ligne Pau-Canfranc-Saragosse, le tunnel hélicoïdal de Sayerce, 2022, [en ligne] http://le-creloc.com/wp-content/uploads/2019/02/20190122_doc-pour-visite-tunnel-Sayerce-avec-pr%C3%A9fets.pdf
16. Paul Génélot, Thierry Leleu, Juan-Jo Olaizola, *Histoire du rail transpyrénéen*, Chanac, La Régordane, 1990.
17. https://www.traindesmouettes.fr/
18. Les wagons étaient assemblés à La Rochelle, les locomotives quant à elles étaient assemblées à Saint-Nazaire doté d'un port avec des grues plus lourdes.
19. https://www.marqueze.fr/le-train.html
20. https://www.trainguitres.fr/site/index.php
21. https://www.trainvapeur.com/

22. Jacques Ragon et Nicolas Vedelago, « Quand les cheminots résistent à la modernisation brutale et sauvent le patrimoine », dans Catherine Faure (dir.), *Histoire(s) du Limousin, faire date de la préhistoire à nos jours*, Limoges, Les ardents éditeurs, 2025, p. 510-513.
23. https://www.groupe-sncf.com/fr/groupe/patrimoine-archives/fresque-gare-bordeaux-saint-jean

mériteraient d'être examinés.

LES MONUMENTS ET LEURS INTÉRIEURS, DE PERPÉTUELS CHANGEMENTS

La gare de Limoges-Bénédictins et son décor, retour sur un chantier

Alors que les anciennes gares possédaient des hôtels, des consignes avec la salle des porteurs, des salles dédiées aux voyageurs de première classe, des commerces de bouche avec de confortables et recherchés restaurants, l'offre s'est peu à peu recentrée sur la circulation des flux des voyageurs, l'accès direct aux trains, dans un monde où la vitesse l'emporte sur l'art du voyage. De nombreux aménagements avec boiseries, velours capitonnés, verrières et plafonds, sans compter les parquets, ont pour la plupart disparu. Parfois subsistent encore quelques vestiges, mais profondément remaniés. Des grands décors sont encore présents à Limoges sous la coupole abritant la salle des pas perdus. À La Rochelle, deux marines, avec une vue des tours cantonnant le port et des bateaux en escale, dessinées par G. Godefrou et réalisées en mosaïque par A. Biret, accueillent encore les visiteurs (fig.4). D'autres que l'on croyait définitivement perdus sont réapparus comme à la gare de Limoges-Bénédictins construite entre 1924 et 1929, par l'architecte Roger Gonthier (1884-1978), associé à l'ingénieur en chef Julien (fig.5). Des aménagements spécifiques ont été réalisés dans le hall avec un mobilier de style Art déco en bois exotique, des panneaux décoratifs du porcelainier Camille Tharaud (1878-1956) accueillant guichets, comptoirs et autres vitrines. En 1978, l'ensemble est déposé pour faire place à un aménagement plus moderne en métal brossé. Dans cet ensemble historique, la carte touristique (fig. 6) réalisée par Francis Chigot (1879-1960), que l'on croyait perdue, avait été cachée et a été sauvegardée par l'association HistoRail, gestionnaire du musée ferroviaire de Saint-Léonard-de-Noblat. Elle a ainsi pu être remontée dans son lieu originel, après une importante phase de restauration débutée en septembre 2023[22]. Ainsi les éléments en bois, le garde-corps en fer forgé et la reconstitution des mosaïques de porcelaine (dont 450 tesselles manquaient sur 1200) décorent à nouveau le hall. Ces travaux ont été menés en concertation entre la SNCF, l'association et la Conservation régionale des monuments historiques (CRMH). Il en a été de même pour la carte de la gare de Bordeaux-Saint-Jean qui a fait l'objet d'une restauration fondamentale entre août et décembre 2019 par l'atelier ARCOA, sous le contrôle scientifique et technique de la CRMH[23].

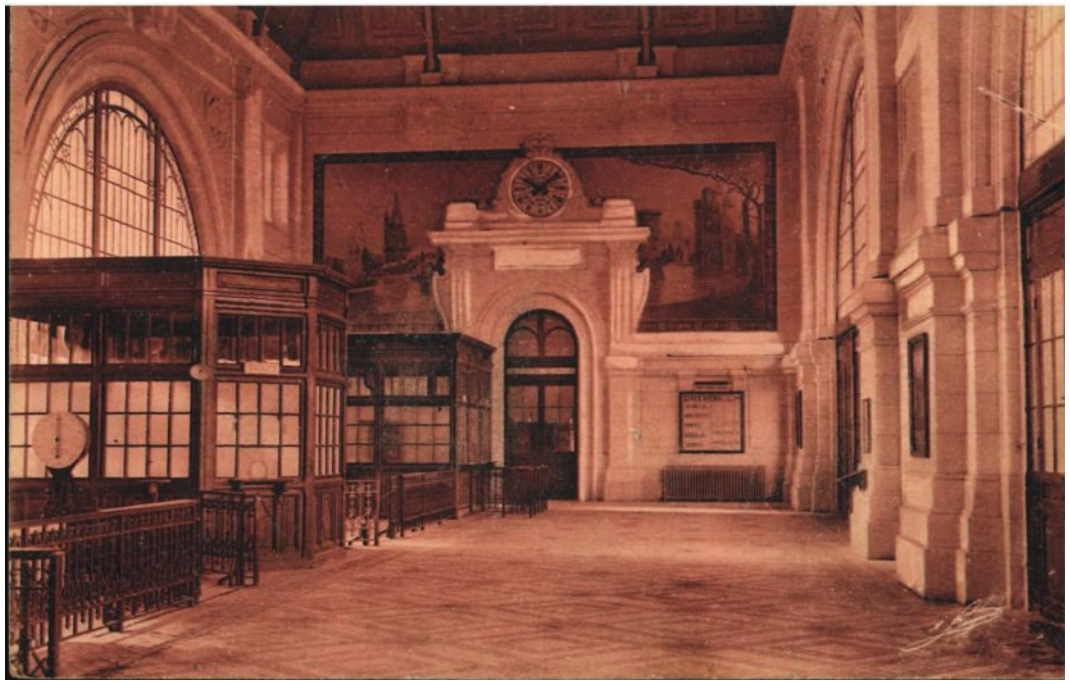


FIG. 4 —La Rochelle, gare, salle des pas-perdus avec marine en mosaïque.
Coll. Christophe Bourel le Guilloux

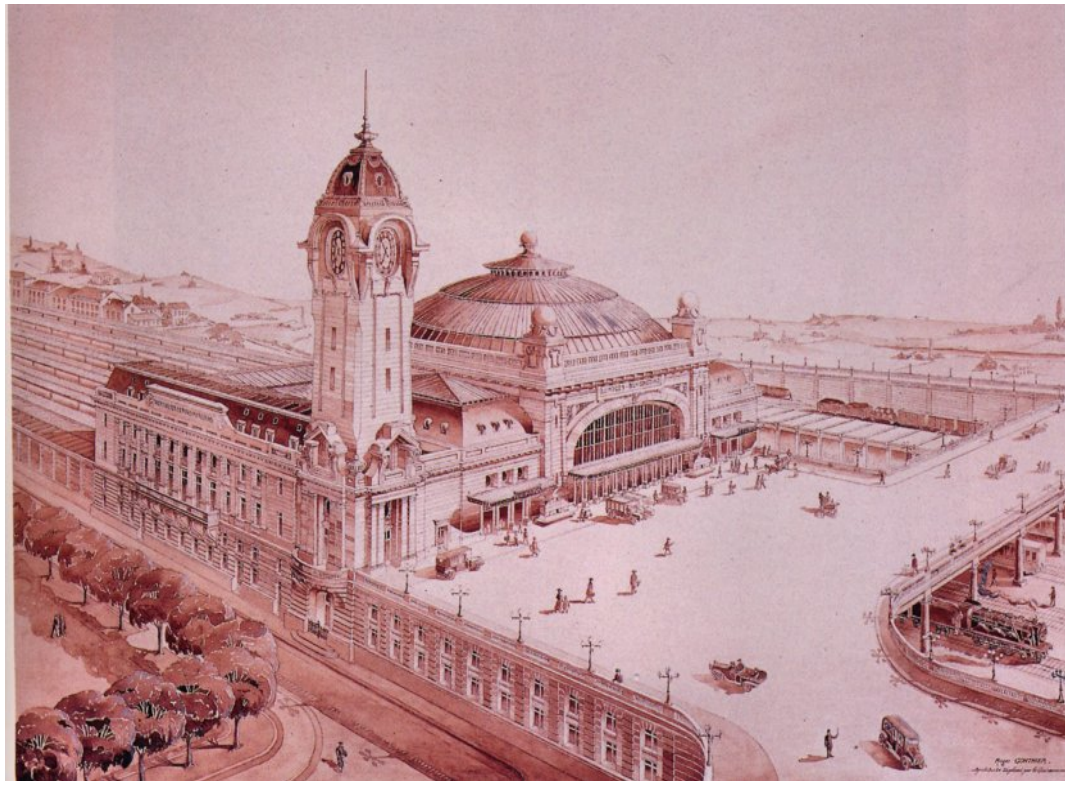


FIG. 5 —Roger Gonthier, La Gare de Limoges-Bénédictins, projet d'architecture, 76 x 100 cm, aquarelle et encre à la plume, 1918 (?), Musée des Beaux-Arts de Limoges, Inv. E. D. 513, Musée des Beaux-Arts de Limoges



FIG. 6 — Gare de Limoges-Bénédictins, la carte touristique réalisée par Francis Chigot remontée dans la salle des pas perdu.
Arch. DRAC / CRMH – C. Bourel le Guilloux



FIG. 7 — La Rochelle, gare, buffet de la gare.
Coll. Christophe Bourel le Guilloux

Les anciens hôtels des gares

Les aménagements intérieurs font régulièrement l'objet de travaux et notamment en adaptation à l'expansion du trafic concomitante du développement des lignes comme le TGV Atlantique dans les années 1990, la LGV Tours-Bordeaux en 2017 et actuellement son prolongement vers Toulouse et Dax. Ces évolutions ont non seulement entraîné une augmentation de la fréquentation, mais aussi des attentes différentes de la part des voyageurs en matière de services associés. Ainsi disparaît la fonction hôtelière dans la gare, alors qu'il s'agissait d'un programme souvent présent dans les façades monumentales face à la ville. L'hôtel Terminus de la gare de Bordeaux par exemple avait été voulu par la Compagnie du Midi pour que les voyageurs, notamment les curistes qui se rendaient dans les Pyrénées, puissent passer la nuit en gare après 13 heures de voyage depuis Paris[24].

Ces espaces ont été totalement transformés et abritent désormais les bureaux de l'antenne Sud-Ouest de la SNCF et Gares & Connexions, tout comme à la gare de Limoges. Celui de la gare de La Rochelle est totalement désaffecté et ne possède plus aucun décor[25] (fig. 7). Il en va de même à Rochefort ou seuls les volumes sont conservés[26]. Des études sont d'ailleurs menées par Gares & Connexions afin de revaloriser ces espaces et de leur attribuer un programme adapté, en repensant le déploiement des différents services à l'échelle de chaque établissement.

La restauration de la grande halle voyageur (GHV) de la gare de Bordeaux-Saint-Jean

Dans les années 2000 et 2010, Réseau Ferré de France (RFF) a lancé un programme de régénération des grandes halles voyageurs. Celle de La Rochelle a ainsi été restaurée en 2009. À Bordeaux, la rénovation de la grande halle en verre s'est inscrite dans le contexte de l'arrivée de la LGV en 2017, en lien avec le projet concomitant de création du hall Belcier.

Construite en 1898 par l'entreprise Daydé & Pillé, qui participa notamment à la construction du Grand Palais, ainsi qu'aux ponts de Bir-Hakeim et Mirabeau à Paris, elle présente une longueur totale de 300 m, une largeur de 57, 70 m et une hauteur de 26 m, surplombant ainsi sept voies ferrées. Lors de son inauguration, elle est considérée comme l'une des plus grandes et des plus belles du monde. Pourtant, l'édification de cette gare, souvent appelée « gare du Midi », a été tardive et s'est déroulée de manière laborieuse. Elle n'est véritablement décidée qu'en 1884, après de multiples relances, lorsque la Compagnie des chemins de fer du Midi décide de modifier la gare provisoire en bois de Paludate. La Ville se positionne pour une gare en cul-de-sac le long de la Garonne. Cependant, avec la mise en service du franchissement de la Garonne par la passerelle Eiffel, la Compagnie s'appuie sur des contraintes techniques pour refuser le projet. Pour elle, la future gare doit être située au débouché de la passerelle, afin d'assurer la liaison entre les lignes Bordeaux-Sète et Paris-Bordeaux. En 1887, la Compagnie fait appel à l'architecte Marius Toudoire (1852-1922) pour le programme décoratif[27], tandis que les ingénieurs Lucien Louis Choron (1840-1902) et Georges Glasser (1846-1908) conçoivent la structure. Les travaux sont réalisés entre 1889 et 1898.

Dans les années 1970-1980, les verres armés sont remplacés par du polyester stratifié, sauf sur le tympan nord. Cependant, ce matériau présentait un mauvais vieillissement avec une tendance à l'opacification, ce qui a nécessité sa substitution par des tôles (fig. 8). Après des discussions avec la SNCF, le projet de restauration a consisté à remplacer intégralement les éléments de fermeture en couverture (longs pans et pignons), tout en conservant le dispositif d'origine. Ainsi, les parties opaques ont été traitées par une couverture en feuilles de zinc posées sur voligeage bois, tandis que les parties translucides, initialement composées de verres armés de 6 mm fixés sur des petits fers en T, ont été remplacées par du verre feuilleté d'une épaisseur de 8 mm, conformément aux normes actuelles de sécurité visant à limiter les risques de chute en cas de bris. Les profilés, dimensionnés pour supporter des verres plus épais et lourds, auraient limité la transmission de la lumière avec des panneaux conservés à 0,50 m. Pour maintenir un éclairage naturel optimal, l'écartement entre chevrons a été porté à 0,70 m, permettant d'intégrer trois panneaux par travée.

En revanche, pour les pignons modifiés dans les années 1980, un retour à la trame d'origine a été possible. Le projet d'envergure a mobilisé 46 M€, dont un tiers consacré à un échafaudage imposant, culminant à 18 m au-dessus des voies ferrées[28] (fig. 9). Simultanément s'est effectuée la restauration des marquises des halls départ et arrivée.

La gestion des projets d'aménagement et des commerces avec Gares et connexions

En Nouvelle-Aquitaine, des réunions se sont établies avec les équipes de la SNCF, Gares & Connexions (maîtrise d'ouvrage) et AREP (maîtrise d'œuvre), en collaboration avec la CRMH et les Unités départementales de l'architecture et du patrimoine (UDAP), afin d'accompagner les projets en intégrant en amont les enjeux patrimoniaux.

Dans le cadre du développement de l'offre de services et de la recherche de rentabilité, des installations implantées sur le

24. François-Xavier Point, *La gare de Bordeaux Saint-Jean – Histoire d'une centenaire (1898-1998)*, Bordeaux, Éditions Sud-Ouest, 1998.

25. https://pop.culture.gouv.fr/notice/merimee/IA17000142

26. Frédéric Chassebœuf, *Les chemins du fer à Rochefort*, Rochefort, VPAH, 2017.

27. https://www.pss-archi.eu/architecte/752/

28. Marine Ghidionesco, « La Grande Halle Voyageurs de Bordeaux Saint-Jean, un rayonnement retrouvé », *Monumental*, 2016, S2, p. 29.



FIG. 8 — Bordeaux, gare de Bordeaux Saint-Jean, façade sud de la grande verrière avant travaux.
Arch. DRAC / CRMH



FIG. 9 — Bordeaux, gare de Bordeaux Saint-Jean, façade sud de la grande verrière après travaux.
Arch. DRAC / CRMH – C. Bourel le Guilloux

parvis de la gare de Bordeaux Saint-Jean ont fait l'objet de baux temporaires. Toutefois, en l'absence d'un encadrement suffisant, ces constructions jugées disproportionnées, ont porté atteinte à la mise en valeur de la gare. En conséquence, les kiosques existants vont être revus pour retrouver des proportions adaptées à l'environnement de la gare. Ces projets, en abord du monument historique, sont examinés par l'architecte des bâtiments de France.

En 2025, la librairie-boutique située dans le hall 1 de la gare Saint-Jean a fait l'objet d'une rénovation, incluant notamment la création d'un toit afin de répondre aux exigences d'isolation. Ces travaux ont entraîné sa fermeture temporaire. Le projet a fait l'objet de préconisations de la CRMH visant à mieux l'intégrer, avec notamment, la suppression de la couleur rouge, l'harmonisation des teintes neutres pour retrouver la transparence occultée petit à petit par l'étalement des surfaces des présentoirs, alors que cet espace était initialement largement ouvert (fig. 10).

Parallèlement, la signalétique s'est accumulée au fil du temps, en réponse à diverses obligations : sécuritaires (plan Vigipirate), pratiques (panneaux indicatifs tels que « toilettes »), ou ponctuelles (signalétique liée aux Jeux Olympiques de 2024, remplacée par la suite par des supports publicitaires). Ces ajouts ont été réalisés sans faire l'objet d'un projet global cohérent, ni d'autorisations préalables. Face à cette situation, Gares & Connexions envisage une remise à plat complète de ces dispositifs. De son côté, la CRMH a demandé l'élaboration d'un cahier des charges strict. Celui-ci précisera notamment les matériaux et les graphies autorisés ainsi que la délimitation claire des emplacements dédiés, dont les contours devront être strictement respectés et ne pourront faire l'objet d'aucune extension.

Ce travail d'élaboration d'une charte est à réaliser en collaboration avec Gares & Connexions ainsi qu'avec les concessionnaires, avant toute nouvelle installation. Par ailleurs, la CRMH a défini des orientations pour une charte spécifique aux enseignes en façade. Enfin, le développement anarchique de la publicité, motivé par la recherche d'augmentation des recettes, a conduit à la multiplication de supports publicitaires au sein de la gare. Cela s'est traduit par l'installation de mobiliers

dédiés, tels que des écrans publicitaires, des espaces publicitaires sur les machines à café, ainsi que derrière les verrières des librairies, ces dernières étant stratégiquement situées au cœur du hall voyageurs.

Néanmoins, si la publicité est interdite sur les monuments historiques — à l'exception des dérogations spéciales accordées pour les bâches d'échafaudages en période de chantier, à condition que les recettes soient affectées à la restauration du monument — ainsi qu'aux abords immédiats, conformément aux dispositions du Code de l'environnement[29], la réglementation applicable en intérieur reste à préciser. Il convient donc d'approfondir le cadre juridique afin de canaliser ces installations, en s'appuyant sur les instruments offerts par la législation sur les monuments historiques et par le Règlement Local de Publicité intercommunal (RLPi).

ADAPTER LES GARES ET OUVRAGES FERROVIAIRES À DES CONTEXTES URBAINS NOUVEAUX

Étude pour un nouveau franchissement Bordeaux Saint-Jean

Les gares urbaines doivent aujourd'hui s'adapter à de nouveaux usages, au centre de pôles d'échanges multimodaux (PEM) de plus en plus complexes, tandis qu'elles font face à un accroissement du trafic et des flux en ayant la nécessité d'organiser les circulations des voyageurs en sécurité.

Le projet Grande Gare de Bordeaux étudie la création d'un nouveau franchissement pour répondre aux normes d'évacuation sur les quais, notamment dans la partie sud GHV. Les souterrains sont saturés en raison de l'augmentation constante du trafic voyageur, mais aussi des nouvelles offres proposées avec le Grand projet ferroviaire Sud-Ouest en direction de Toulouse, Dax et dans les années à venir vers l'Espagne[30]. Par ailleurs, les TGV à double rame nécessitent un déploiement dans la grande halle et au sud de celle-ci. En 2015, on enregistre 14,9 millions de voyageurs par an, un chiffre qui a doublé pour atteindre 28 millions en 2023. Les modélisations anticipent par ailleurs une progression continue de la fréquentation à l'horizon 2030. Autre élément de programme qui vient inciter à la création d'un nouveau franchissement : la montée en puissance du hall Belcier, inauguré en 2017, avec le déplacement de l'arrêt-minute et de l'implantation de la future gare routière au sud-est de la gare.

Les options pour le futur franchissement sont :

29. https://www.culture.gouv.fr/thematiques/monuments-sites/ressources/les-fiches-pratiques/l-affichage-publicitaire-sur-les-monuments-historiques

30. https://www.sgpsudouest.fr/

31. Arch. CRMH, Grande Gare de Bordeaux. Dossier de concertation préalable, 2 septembre – 11 octobre 2024, SCNF Gares & Connexions.

32. https://www.mimram.com/fr/projects/passerelle-du-p%C3%B4le-d%C3%A9change-multimodal?ref=index&refindex=images

- un souterrain raccordé à la trame des souterrains existants, qui pourraient être mis en communication par un souterrain longitudinal sous le quai n°1 ;
- la création d'une passerelle aérienne à l'extérieur du pignon sud de la grande halle ;
- a création d'une passerelle à travers la grande halle et en extérieur vers le hall Belcier[31].

Les études de faisabilité ont révélé que, bien que le passage souterrain présente un avantage majeur en termes d'intégration paysagère et soit sans impact sur le monument historique, cette solution a finalement été écartée pour des raisons de coût et de contraintes techniques, dues à la présence de nappes phréatiques affleurantes. La passerelle aérienne est moins coûteuse, mais avec un impact patrimonial et paysager plus fort. Les gares sont des édifices avec des contraintes d'exploitation fortes, mais l'aspect patrimonial du bâtiment ne doit pas être sacrifié. Au-delà des dessins de projets très épurés qui ont été présentés, il est important de rappeler qu'une passerelle implique également la mise en place de liaisons complètes : escaliers, escalators, ascenseurs, ainsi que la signalétique et les écrans d'information pour l'accès au quai. Tous ces éléments risquent de faire perdre, de manière irrémédiable, le grand volume de la grande halle magnifiquement restauré. Par ailleurs, compte tenu de l'ampleur de l'investissement, la question de l'échelle d'une telle passerelle dépasse le cadre du seul bâtiment : elle s'envisage presque à l'échelle urbaine, comme un franchissement au sud de la grande halle. Ce projet invite ainsi à réinterroger l'ensemble de la partie sud du parvis, ainsi que ses potentiels de développement futur.

La création d'une passerelle de connexion urbaine à la gare de La Rochelle

À La Rochelle, la création d'une passerelle a permis de relier la partie sud de la ville, historiquement marécageuse mais aujourd'hui en pleine mutation grâce à des aménagements récents, au centre-ville. En outre, le déplacement du parking au sud, destiné à libérer le parvis, a nécessité la création d'une liaison fonctionnelle de traversée des voies et d'accès direct aux voies sans passer par la gare. Le projet a été piloté par la Communauté d'agglomération de La Rochelle et conçu par les Ateliers Lion Associés et Marc Mimram entre 2017 et 2022, pour un montant de 14 millions d'euros[32]. Il a fait l'objet d'une attention particulière lors des phases études. La

CRMH et l'UDAP ont notamment demandé de ne pas accoler la passerelle à la halle inscrite, afin d'affirmer un projet contemporain en rupture, tout en privilégiant une ligne souple et gracile. Cependant, selon les points de vue, des réserves peuvent subsister quant à l'intégration des escalators et des cages d'ascenseurs, qui alourdissent le dessin initial et limitent l'intégration de l'objet architectural dans le paysage.

La reconversion des structures ferroviaires abandonnées de la gare d'Orléans à Bordeaux

La gare, construite entre 1851 et 1853 sur les dessins de Léon Darru (1837-1900), architecte de la Compagnie d'Orléans, est située au débouché du pont de pierre, sur la rive droite de la Garonne. Son architecture renvoie à la typologie des gares en cul-de-sac, avec son plan en U abritant au centre, une halle, qui s'est effondrée en 1950 (fig. 11). Une statue monumentale ornait sa façade principale du côté du fleuve. Désormais disparue elle symbolise la lente déshérence des lieux après l'arrêt du trafic voyageurs en 1951[33]. Le bâtiment est désaffecté et squatté, puis finalement inscrit monument historique le 5 décembre 1984. En 1998, se pose la question de son devenir. Un projet initial prévoyait de créer un hôtel bordé d'un grand jardin, dans un vaste ensemble, porté par la société Ardeur en collaboration avec l'architecte Ricardo Boffil (1939-2022)[34]. Ce projet fut finalement abandonné au profit d'une mission confiée à l'architecte Jacques Hondelatte (1942-2002)[35]. Celui-ci avait pour cahier des charges la restitution de la verrière, afin d'y installer un auditorium, un centre commercial ou le musée des Beaux-Arts[36]. Là encore, le bâtiment ne sera pas restauré et la Ville décide de le racheter le 21 janvier 1992. Finalement, entre 1999 et 2000, l'ancienne gare est radicalement transformée en un complexe cinématographique de dix-sept salles par les architectes associés Luc Arsène-Henry et Alain Triaud. Cette opération de façadisme a fortement appauvri son dessin architectural en proposant une couverture en totale rupture de celle préexistante.

Questionnement autour de la passerelle Eiffel de Bordeaux

Au-delà des gares, les ouvrages ferroviaires posent d'autres problématiques, notamment lorsqu'il s'agit de franchissements, comme la passerelle Eiffel. Résultat de deux innovations techniques majeures – l'enfoncement des piles dans le fleuve par un système de tubes métalliques formant un caisson à air comprimé, et l'utilisation de poutres droites en fer puddlé permettant d'alléger la structure[37] – cette passerelle atteint une longueur totale de 500 m. Ses cinq travées centrales,

33. Paul Pélissier, « Le rôle des voies ferrées dans le paysage de Bordeaux-Bastide », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, vol. 21, n°4, 1950, p. 221-233.

34. Dominique Serrell, *Bofill. Les années françaises*, Paris, Norma éditions, 2023.

35. Patrice Goulet, Jacques Hondelatte, *Des gratte-ciel dans la tête*, Paris, Norma éditions, 2002.

36. Arch. CRMH – site de Bordeaux.

37. Marine Ghidionesco, « La passerelle Eiffel ou le franchissement de la Garonne : une innovation technique au service du ferroviaire », *Monumental*, 2016, p. 28 et Bertrand Lemoine, La passerelle Eiffel à Bordeaux, note, s. l., s. d., Arch. CRMH – site de Bordeaux.



Fig 10 — Bordeaux, gare de Bordeaux Saint-Jean, salle des pas perdus.
Arch. DRAC / CRMH – C. Bourel le Guilloux



Fig. 11 — Bordeaux, gare d'Orléans, vue aérienne, s.d. [1980 ?].
Arch. DRAC / CRMH

d'une portée de 73 m, constituaient un record pour l'époque. Sa conception est due aux ingénieurs Stanislas de la Roche-Tolay (1817-1881), ingénieur en chef de la Compagnie des chemins de fer du Midi et Paul Regnault (1827-1879)[38]. Elle est construite par l'entreprise de Charles Nepveu, qui confie la direction du chantier à Gustave Eiffel (1832-1923), alors âgé de 26 ans[39]. Les travaux débutent en 1858 avec un pont en bois servant d'échafaudage, et elle est inaugurée en juillet 1860. C'est l'un des plus grands ponts métalliques de son époque, tirant avantage de l'utilisation de la poutre en treillis. Pourtant, des sortes de chapiteaux néogothiques ornant les piles témoignent du style architectural de référence de l'époque, de même que le monumental porche d'entrée, conçu sous la forme d'un châtelet néo médiéval aujourd'hui disparu. Cent cinquante ans plus tard, la construction d'un nouveau viaduc ferroviaire est rendue nécessaire par la ligne TGV. Il est d'abord prévu de démolir la passerelle métallique, jugée inutile, mais à la suite de la mobilisation d'associations de défense de la passerelle, du maire de Bordeaux et de l'Unesco, une instance de classement est prise par le ministère de la Culture en 2008. Celle-ci aboutit, en février 2010, à son classement. Un diagnostic est mené par Michel Goutal, architecte en chef des monuments historiques, et des travaux de restauration sont réalisés par SNCF Réseau (fig. 12). Cependant, les culées du pont ont été tronquées, si bien que la passerelle est aujourd'hui sans accès, ce qui complique les projets de reconversion. Des esquisses ont été établies, mais aucune n'a, pour l'instant, abouti. Par ailleurs, Bordeaux Métropole, à qui la passerelle doit être cédée, mène une réflexion pour définir un programme de franchissement piéton entre le quartier de Paludate et le futur parc sur la rive opposée.

Contrairement à la situation avant les années 1980, l'attention patrimoniale n'est plus à démontrer pour les ouvrages liés au patrimoine ferroviaire, y compris au sein des équipes de la SNCF et de sa maîtrise d'œuvre, l'AREP. Toutefois les contraintes normatives de gestion, de sécurité et les développements de flux sont toujours plus forts, et ils peuvent menacer la sauvegarde patrimoniale des édifices. Par ailleurs, l'engouement pour le développement ferroviaire, lié à des modes de transport plus écologiques, va intensifier les attentes, tandis que les réseaux vont s'ouvrir à la concurrence (arrivée annoncée de Velvet sur l'arc Atlantique, mais peut-être également d'autres opérateurs qui pourraient transformer les gares à l'image des aéroports, avec des comptoirs de compagnie). *A contrario*, l'absence de projet ou un changement d'usage peut mettre en péril les ouvrages et leur faire perdre leur sens. Les enjeux autour de la préservation du patrimoine ferroviaire sont donc différents, mais toujours d'actualité.

38. Stanislas de La Roche-Tolay, Paul Régnauld, Félix Pauwels, Charles Nepveu, Gustave Eiffel, *Dessins d'exécution du pont métallique construit sur la Garonne à Bordeaux par les compagnies d'Orléans et du Midi pour relier le chemin de Paris à Bordeaux au réseau du Midi,* s.l., 1860.

39. Dominique Dussol et Myriam Larnaudie-Eiffel, « Gustave Eiffel et la passerelle de Bordeaux, Bordeaux », *Le Festin*, octobre 2019.



FIG. 12 — Bordeaux, passerelle Eiffel avant travaux.
Arch. DRAC / CRMH – M. Mauriac

Concevoir les gares en ville

Mise en place et développement du secteur de la conception des bâtiments voyageurs à Bruxelles (1834-2000)

BAPTISTE DRUGMAND
Doctorant à la Faculté d'architecture de l'ULiège, Belgique

Le développement des chemins de fer nécessite la diffusion à grande échelle d'un nombre important de bâtiments nécessaires à l'exploitation. Si la conception de bâtiments selon des modèles prédéfinis est largement employée sur le réseau ferroviaire, le statut et l'importance des centres urbains justifient généralement une composition originale et sur mesure des bâtiments. C'est notamment le cas des bâtiments des voyageurs et de leurs couvertures de quai, qui constituent l'une des composantes les plus marquantes de l'architecture ferroviaire. Pour parvenir à cette fin, les administrations en charge des chemins de fer ont dû s'entourer d'un personnel qualifié tout en développant une organisation chargée de l'exécution des projets.

À Bruxelles notamment, l'établissement précoce du chemin de fer dans la ville dès 1835 et son développement continu au cours des XIXe et XXe siècles ont constamment mobilisé une structure administrative de conception des bâtiments pour produire une architecture protéiforme et variée[1]. Cette organisation apparaît dès 1838 et se réorganise successivement pour s'adapter aux besoins.

Le caractère hétérogène qui ressort de l'intégralité des bâtiments urbains ne facilite pas une lecture d'ensemble des acteurs impliqués dans la conception. Jusqu'à présent, la littérature a largement envisagé ces bâtiments comme une suite de projets isolés[2]. Parallèlement, plusieurs études consacrées à certaines gares ont fait émerger une multitude d'administrations, d'entreprises et d'auteurs de projets dont les liens demeurent difficilement perceptibles[3]. Les noms d'Auguste Payen, de Jean-François Coppens, de Frédéric Bruneel, de Victor Horta ou encore de Seulen illustrent par ailleurs la variété des horizons de ces acteurs, internes ou externes aux administrations en charge des chemins de fer, ingénieurs, architectes, directeurs ou exécutants.

1. Thierry Demey, *Les gares bruxelloises : un patrimoine méconnu*, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, 1994.
2. Notamment : Guy Lemaire (éd.), *Bruxelles entre en gare*, Bruxelles, La fonderie, coll. « Les cahiers de la Fonderie », 1998 ; Inge Bertels, « La gare maritime de Bruxelles (1902-1910). Une structure de fer, entre l'eau et la terre », dans Gilles Bienvenu, Martial Monteil et Hélène Rousteau-Chambon (dir.), *Construire ! Entre Antiquité et époque moderne*, Paris, Picard, 2019, p. 1075-1085.
3. Inge Bertels, art. cit. ; Françoise Aubry et Anne Van Loo, *Chemin de fer, chemins croisés*, Gand, Snoeck, 2024, p. 29-91 ; Guy Lemaire (éd.), *op. cit.* ; Hugo De Bot, *Architecture des gares en Belgique, tome 1 : 1835-1914*, Turnhout, Brepols, 2002.

4. Les bâtiments provisoires ne sont pas inclus.
5. Véronique Veston, « Le patrimoine ferroviaire au regard de la transition énergétique », dans Marina Gasnier (dir.) et Marion Berranger (collab.), *Transitions, patrimoines et matériaux anciens. Patrimoine industriel et ferroviaire*, Belfort, Éditions du Lion, 2023, p. 191-222 ; Alexandrina Striffling-Marcu, *Penser la gare par la série. Une approche systémique de son architecture*, thèse d'architecture et urbanisme, École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville, 2025 ; Paul Smith, « Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire : expériences et méthodes », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°40, 2009, p. 11-12.
6. Michel Laffut, *Les chemins de fer belges : genèse du réseau et présentation critique des données statistiques*, vol. 1, Bruxelles, Palais des Académies, 1985, p. 181-194.
7. *Ibid.*, vol. 2, p. 447-450.
8. Voir à ce sujet : Michelangelo Van Meerten, Greta Verbeurgt et Bart Van der Herten, *Un tunnel sous Bruxelles. Les 50 ans de la jonction Nord-Midi*, Bruxelles, Racine, 2001.

La présente contribution propose de replacer les bâtiments voyageurs[4] de l'actuelle Région de Bruxelles dans une logique évolutive d'ensemble, à travers l'étude des structures administratives chargées de leur conception. Bien que ces structures s'inscrivent principalement dans un cadre territorial national, l'article se concentre volontairement sur les bâtiments destinés au service des voyageurs à l'échelle urbaine bruxelloise. Cette démarche s'inscrit dans les réflexions actuelles invitant à reconsidérer le bâti ferroviaire comme un ensemble intégré dans une logique sérielle[5]. Cette nouvelle approche contribue à faire émerger de nouvelles valeurs associatives entre les bâtiments.

En s'appuyant sur des documents d'archives exécutifs produits par les ministères en charge des chemins de fer et des documents graphiques encore peu exploités, l'article explore un pan du secteur de la conception ferroviaire durant la période 1834-2000. Dans ce temps long, un focus est porté sur les premières décennies du chemin de fer, durant lesquelles prennent forme les premiers services administratifs.

ÉTABLISSEMENT ET DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU BRUXELLOIS

La ville de Bruxelles est intégrée dès 1834 dans le projet du premier réseau public de chemins de fer du continent, appelé à rayonner autour de Malines[6]. Une gare d'extrémité s'implante au nord de Bruxelles en 1835 pour réceptionner le chemin de fer provenant de Malines, tandis qu'une autre gare s'établit au sud (Midi) en 1840 pour le prolonger vers la frontière française.

De simple étape entre la ligne du Nord et du Midi, le réseau bruxellois est appelé à se développer aux XIXe et XXe siècles, tout en devenant la plaque tournante du réseau ferroviaire national, qui passe d'une vingtaine de kilomètres en 1835 à plus de 4600 kilomètres en 1913[7]. De nouveaux chemins de fer établis vers le Luxembourg (1854-1859), Alost (1856), Louvain (1867), Charleroi (1874), Termonde (1879-1881), Gand (1923-1933) et Londres (1994) renforcent la position centrale de la ville sur le réseau. Ces nouveaux chemins de fer concentriques, en se raccordant tour à tour auprès des gares du Nord et du Midi, opèrent un clivage entre la partie nord et la partie sud du réseau. Cette fragmentation est d'abord palliée par l'établissement de lignes de ceinture, par l'ouest en 1871 et par l'est en 1926-1930, mais la véritable solution n'intervient qu'avec la création d'une jonction entre les gares du Nord et du Midi, finalement inaugurée en 1952[8].

Le vif développement du réseau bruxellois alimente sans surprise une production régulière de bâtiments. La multiplication des gares intermédiaires qui s'implantent en banlieue, ainsi que les transformations, déplacements et reconstructions des gares existantes, en particulier celles du Nord et du Midi, nécessitent régulièrement la conception de nouveaux bâtiments (fig. 1).

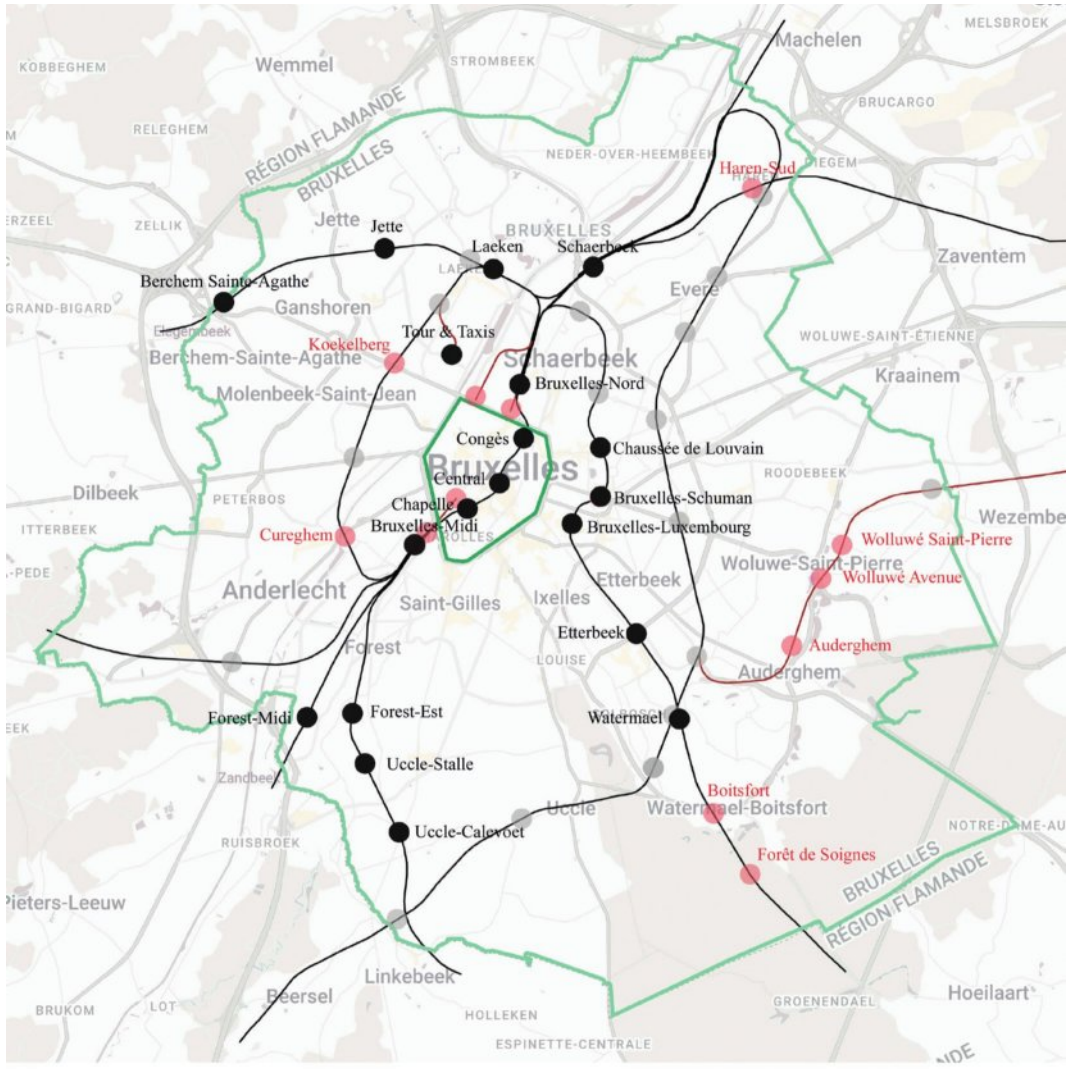


FIG. 1 — Cartographie des gares et bâtiments dans la région de Bruxelles-Capitale (1834-2000). Baptiste Drugmand sur base de Google maps.

9. Les documents graphiques sont conservés auprès de Train World Heritage / SNCB et du bureau de cartographie de la SNCB. Se référer au tableau 1.

Typo-chronologie

L'étendue et la variété formelle de cette production architecturale sont perceptibles à travers la typo-chronologie des gares présentée en figure 2, qui regroupe un ensemble non exhaustif de bâtiments existants ou disparus sur l'actuel territoire de la Région de Bruxelles entre 1834 et 2000. Elle se base sur un ensemble de documents graphiques retrouvés dans les archives de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)[9] ou publiés dans des ouvrages et revues (tabl. 1). Ces documents ont permis de qualifier un ensemble de 28 dispositions, représentées systématiquement en coupe transversale.

gares dont un bâtiment des voyageurs définitif a été inventorié (1834-2000)	bâtiments existants ou détruits	projet / inauguration	sources
Auderghem	bâtiment des voyageurs	1881	archives SNCB sur base du bâtiment de la gare de Reeth
Berchem-Sainte-Agathe	bâtiment des voyageurs	1880	relevé personnel
Boitsfort	bâtiment des voyageurs	inconnu, 1896 (abri)	archives SNCB
Bruxelles-Allée-verte (Nord I)	bâtiments d'exploitation	1835	non retrouvé
Bruxelles-Nord II	bâtiment des voyageurs et gare couverte	1841-1842-1862	Poncelet Jean-Nicolas-Antoine (dir.), *Atlas des chemins de fer de l'Etat* , s. l., s. d., pl. 19.
Bruxelles-Nord II	reconstruction de la gare couverte	ca 1885	Flamache A., Huberti A., Stévart A., *Traité d'exploitation des chemins de fer : Stations* , t. II, fascicule 2, Bruxelles, Gustave Mayolez, 1889, pl. XXX
Bruxelles-Nord III	bâtiment des voyageurs	1952	archives de la Ville de Bruxelles, archives SNCB
Bruxelles-Bogards (Midi I)	bâtiments d'exploitation	1840	non retrouvé
Bruxelles-Midi II	bâtiment des voyageurs et gare couverte	1862-1869	Vierendeel Arthur, *La construction architecturale en fonte, fer et acier* , Louvain / Paris, Uystpruyst-Dieudonné / Veuve Dunod, 1902, pl. 27-29.
Bruxelles-midi III	bâtiment des voyageurs	1938-1952	*s* . n., « Bruxelles-Midi : coupe dans l'axe du couloir transversal », *Train* , n°1, avril 1951, p. 40-43
Bruxelles-midi IV	reconstruction d'une gare couverte	1992-2000	archives SNCB
Bruxelles-Central	bâtiment des voyageurs	1952	Novgorodsky L., « La jonction nord-midi, liaison ferroviaire à travers la ville de Bruxelles (suite) », *La technique des travaux* , n°1-2, janvier-février 1948, p. 30-31
Bruxelles-Congrès	espace en sous-sol	1952	Brunfaut Maxime, « La halte congrès », *Rythme* , n°14, avril 1953, p. 26.
Bruxelles-Chapelle	espace en sous-sol	1952	Lombard M., « Le viaduc sud », *Train* , n°13, décembre 1847, p. 48
Bruxelles-Luxembourg	bâtiment des voyageurs	1854-1856	non retrouvé
Bruxelles-Luxembourg	reconstruction des couvertures de quais	ca 1890-1910-1930	non retrouvé
Bruxelles-Shuman	espace en sous-sol	1969	non retrouvé
Chaussée de Louvain	bâtiment des voyageurs	1884-1886	archives SNCB
Cureghem	bâtiment des voyageurs	1872	archives SNCB
Etterbeek I	bâtiment des voyageurs	1879-1880	non retrouvé
Etterbeek II	bâtiment des voyageurs	1906	archives communales d'Ixelles
Etterbeek II	reconstruction d'une partie du bâtiment des voyageurs	1957	archives SNCB
Forest-est	bâtiment des voyageurs	1873	relevé personnel
Forest-Midi	bâtiment des voyageurs	1862	s. n., « Gare de Forest-Midi », Inventaire du patrimoine architectural, urban.brussels, https://monument.heritage.brussels/fr, consulté en février 2026
Forêt de Soignes	bâtiment des voyageurs	ca1891-1914	archives SNCB
Haren-Sud	bâtiment des voyageurs	1895	archives SNCB
Jette	bâtiment des voyageurs	1892	archives SNCB
Koekelberg	bâtiment des voyageurs	1873	non retrouvé
Laeken	bâtiment des voyageurs	1879	archives SNCB
Laeken	construction de couvertures de quais	ca 1879-1914	non retrouvé
Laeken	reconstruction de couvertures de quais	ca. 1936	non retrouvé
Rue de la loi	bâtiment des voyageurs	1879-1880	non retrouvé
Schaerbeek	bâtiment des voyageurs et agrandissement	1887-1914-1928	archives communales de Schaerbeek
Tour et Taxis	gare couverte	1902-1910	archives SNCB
Uccle-Calevoet	bâtiment des voyageurs	1873	relevé personnel
Uccle-Stalle	bâtiment des voyageurs	1873	relevé personnel
Watermael	bâtiment des voyageurs	1884	archives SNCB
Wolluwé Saint-Pierre	bâtiment des voyageurs	1881	archives SNCB sur base du bâtiment de la station de Reeth
Wolluwé-Avenue	bâtiment des voyageurs	ca 1890-1900	non retrouvé

TABL. 1 — Inventaire des différentes phases de conception des bâtiments des voyageurs des gares de la région Bruxelloise (1834-2000). Baptiste Drugmand, sur base de l'inventaire actualisé dressé dans Thierry Demey, *op. cit.*

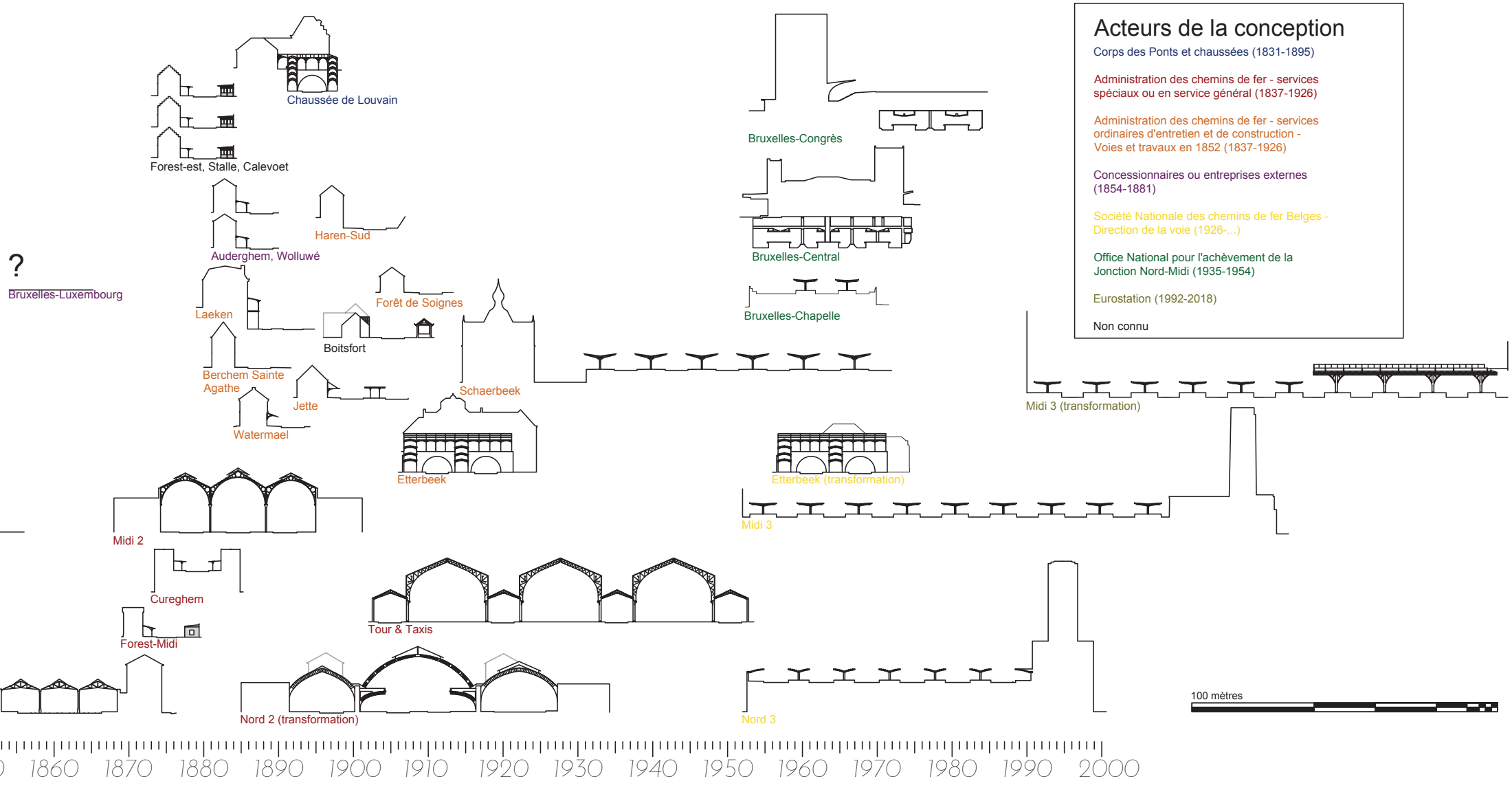


FIG. 2 — Typo-chronologie non exhaustive des gares dans la région de Bruxelles-Capitale (1834-2000).
Baptiste Drugmand

L'évolution typologique fait apparaître une combinaison de bâtiments uniques ou dérivés de plans-types. Les formes singulières, majoritaires, s'expliquent par le statut, l'importance, la disposition ou la topographie particulière des gares[10]. À l'inverse, les bâtiments dérivés de plans-types ne représentent qu'une faible proportion (environ 30 %). Ils ne sont appliqués que dans les gares éloignées du centre, répondant à une disposition classique.

Les bâtiments comme la résultante d'une organisation administrative

Si la typo-chronologie permet de mettre en évidence une succession de tendances typologiques, elle atteint sa limite lorsqu'il s'agit d'expliquer les phénomènes de divergences, de similitudes et de transitions observés. Des pistes de réflexion peuvent être trouvées à travers l'analyse de l'organisation du secteur de la conception des chemins de fer belges, qui constitue le liant entre tous les bâtiments. Cette organisation, fortement hiérarchisée, est grandement centralisée aux mains de l'État belge, qui s'affirme à la fois comme promoteur, concepteur, exécutant ou législateur. S'il est vrai que certaines tâches ont été déléguées temporairement à d'autres acteurs par le biais de concessions privées[11], elles restent soumises au contrôle de l'État, qui se réserve les moyens de s'immiscer dans le processus de conception[12]. Comme l'a montré Jean-Marie Wautelet, les périodes de retrait de l'État comme entrepreneur peuvent être compensées par une dominance de son rôle de législateur[13].

Comment se sont organisées les administrations pour répondre à la demande fluctuante de nouveaux bâtiments et en quoi leur structure conditionne-t-elle la variété architecturale ? Il s'agit de considérer les bâtiments comme le fruit d'une organisation étatique qui évolue et se transforme de manière continue selon les besoins. Comme Henri Janne le soutient, l'amplification des tâches d'étude, de conception, de construction et d'entretien du chemin de fer affecte directement la structure administrative des institutions qui en ont la charge[14]. Une double tendance apparaît entre division et centralisation des tâches[15]. D'un côté, le développement du réseau et la complexification des compétences conduisent à l'éclatement des tâches. Ils mènent à l'apparition de nouveaux ministères, d'administrations, de directions et de services d'exécution. En outre, dès que l'une de ces entités devient trop importante, elle se retrouve scindée par sous-tâches ou par zones géographiques. Inversement, plusieurs dispositifs viennent contrecarrer cet étalement horizontal en

10. Concernant la topographie, voir : Alix Sacré, *Le chemin de fer dans la ville : gares et urbanisation au nord-est de Bruxelles, 1850-1930*, Bruxelles, CFC Édition, 2019.

11. L'établissement du chemin de fer de Bruxelles vers le Luxembourg et vers Alost a été concédé à des entreprises privées tandis que la construction des sections de Bruxelles vers Termonde et vers Tervuren a été exécutée par la Banque de Belgique.

12. Sabine Van Dooren, « La contribution du secteur privé au développement du réseau ferré », dans Bart Van der Herten, Michelangelo Van Meerten et Greta Verbeurgt (dir.), *Le temps du train. 175 ans de chemin de fer en Belgique, 75e anniversaire de la SNCB*, Louvain, Presses universitaires, 2001, p. 96-113.

13. Jean-Marie Wautelet, *Structures industrielles et reproduction élargie du capital en Belgique (1850-1914)*, Louvain-la-Neuve, Academia, 1995, p. 55-86.

14. Henri Janne, « Administration publique et progrès technique », *Revue de l'Institut de Sociologie*, n°4, 1948, p. 3-28.

15. Voir notamment : François Caron, *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883*, vol. 2, Paris, Fayard, 1997, p. 261-265.

16. Andrew Saint, *Architect and engineer : a study in sibling rivalry*, New Haven, Yale University Press, 2007, p. 106-131.

17. Alexandrina Striffling-Marcu, *op. cit.*, p. 95.

centralisant les tâches. Le ralentissement d'une activité est l'occasion de fusionner deux ramifications. L'apparition d'un problème ou d'une question qui concerne à la fois plusieurs branches des services conduit à la mise en place d'un comité ou d'une commission qui tente d'y apporter une solution uniforme. Dans les services d'exécution également, une tâche trop importante ou trop spécifique pour s'intégrer dans le canevas divisionnaire des services ordinaires est érigée en service spécial afin d'en assurer une exécution homogène. Ces deux tendances à la dissociation ou à la centralisation des tâches oscillent, se combinent ou cohabitent au sein du processus de conception.

L'évolution des structures administratives conditionne la production architecturale des bâtiments dans les gares. Si une dissociation des tâches favorise la multiplication des modèles de bâtiments, leur centralisation est davantage en mesure d'introduire une uniformisation à grande échelle. Ce constat est toutefois à nuancer. D'un côté, la dissociation des tâches n'exclut pas la collaboration. Les correspondances écrites démontrent justement que des limites perméables se forment entre les services. Les plans et avis s'échangent, les projets sont approuvés de concert, tandis que les fonctionnaires circulent d'une administration à l'autre. D'un autre côté, un organe centralisé peut tout autant s'opposer à une uniformisation de l'architecture par le biais de l'engagement d'architectes ou de collaborateurs externes.

Cela nous amène à accorder une attention particulière aux disciplines de l'architecte et de l'ingénieur. Leur considération se révèle fondamentale tant par leur participation conjointe à la conception des bâtiments de gares urbaines[16] que par la dualité de leurs méthodes de conception, valorisant la singularité ou, à l'inverse, la capacité à être reproduite[17].

Le point suivant vise ainsi à intégrer les bâtiments voyageurs de la région bruxelloise dans le réseau d'acteurs de la conception des bâtiments ferroviaires belges.

LE SECTEUR DE LA CONCEPTION FERROVIAIRE À BRUXELLES (1830-2000)

Méthode

L'exploration de la gestion des bâtiments des gares à Bruxelles a été menée par une revue des différentes décisions organiques relatives aux chemins de fer. Ces décisions sont réparties entre le gouvernement, les ministères et les administrations, suivant un degré d'importance allant du plus

élevé au plus subalterne, selon une délégation prédéfinie. En règle générale, un arrêté royal (AR) définit les grandes lignes de l'organisation des services, tandis que les arrêtés ministériels (AM) et les ordres de service (OS) interviennent dans un second temps pour les concrétiser et apporter les ajustements nécessaires.

Les décisions organiques sont relativement bien représentées dans les archives ferroviaires. Elles se retrouvent noyées dans les volumes mensuels, pluriannuels ou annuels des arrêtés et ordres émanant des ministères et administrations[18]. Pour s'orienter dans cette masse d'archives produite, des recueils sélectifs ont heureusement été publiés à l'attention des fonctionnaires des chemins de fer durant certaines périodes[19]. Ces recueils peuvent être complétés par des guides plus récents[20].

L'évolution des services, relatée à travers les décisions organiques, renseigne finalement sur la réaction de l'administration face aux nouvelles nécessités d'un terrain en évolution. Précisons ici que la structuration décrite n'a qu'une valeur théorique idéalisée tant qu'elle n'a pas été confrontée à posteriori à l'organisation effective sur le terrain.

Mise en place et développement des structures

En Belgique, les travaux relatifs aux chemins de fer publics se voient répartis entre plusieurs acteurs. L'étude et le premier établissement des chemins de fer publics sont confiés, entre 1830 et le 1er janvier 1895, au Corps des ingénieurs des ponts et chaussées, dont la structure est préexistante. À l'inverse, le parachèvement et l'entretien du réseau, induits par l'ouverture à l'exploitation des sections, sont confiés à l'Administration des chemins de fer de l'État, créée le 26 mai 1837[21]. Le transfert entre les deux institutions ayant lieu au moment de la mise en service du chemin de fer, la conception des bâtiments se retrouve prise en charge par l'une ou l'autre, suivant sa chronologie dans le chantier. Néanmoins, bien souvent, la construction des bâtiments est du ressort de l'Administration des chemins de fer. Cela s'explique notamment parce que la construction des bâtiments intervient souvent plus tardivement[22] et qu'elle permet de soumettre directement leur conception aux nécessités de l'exploitation. C'est d'ailleurs au sein de cette administration en pleine expansion que se développent les principales structures de gestion des nouveaux bâtiments[23].

18. Les arrêtés relatifs à l'Administration des chemins de fer de l'État ont été versés aux Archives générales du Royaume à Bruxelles par le SPF mobilité, successeur du ministère des Travaux publics et du ministère des Communications. Les arrêtés royaux sont conservés sous les cotes I 430, n°258-378 et n°258-378 tandis que les arrêtés ministériels sont conservés sous les cotes I 429, n°13, 31-44, n°129-222 et n°223-637. Les ordres de services émis par l'Administration des chemins de fer sont conservés pour la période 1836-1851 aux Archives générales du Royaume sous les cotes I 673, n°11-25. Entre 1852 et 1914, ils sont conservés dans les archives de Train World Heritage / SNCB à Bruxelles. Plusieurs lacunes ponctuelles existent.

19. Voir par exemple la collection des *Recueils administratifs des lois, arrêtés et décisions* concernant les chemins de fer, les postes et les télégraphes (1851-1913) conservés aux archives de Train World Heritage / SNCB à Bruxelles ; Clément Labye, *Législation des travaux publics en Belgique*, Liège, Verhoven-Debeur, 1876.

20. Karel Velle, *Het Ministerie van Openbare Werken (1837-1890)*, 2 vol., Bruxelles, Archives de l'État, 1993 ; Devolder Conny, *Het Ministerie van Verkeer en van de post, telegrafie* en telefonie, 3 vol., Bruxelles, Archives de l'État, 1995.

21. Charles De Brouckère et Jean-François Tielemans, *Répertoire de l'administration et du droit administratif de la Belgique*, vol. 4, Bruxelles, Weissenbruch, 1838, p. 369-386 ; Michel Laffut, *op. cit.*, vol. 1, p. 233-242.

22. Ce constat est généralisable à l'Europe : Alexandrina Striffling-Marcu, « Inscription architecturale dans le territoire. Les gares en série », dans Caroline Bauer et Richard Klein (dir.), *Architectures en série et patrimoine*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, coll. « Cahier thématique », 2021, p. 65 ; Saint Andrew, *op. cit.*, p. 107.

23. Rappelons que certaines tâches peuvent être déléguées à des concessionnaires privés tant pour la construction que pour l'exploitation de chemins de fer et gares moyennant un contrôle des administrations de l'État.

24. Voir notamment : Michael Chrimes, « Robert Stephenson and planning the construction of the London and Birmingham railway », dans Santiago Huerta (dir.), *Proceedings of the first International Congress on Construction History*, Madrid, Instituto Juan de Herrera, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 2003, p. 607.

25. L'exécution du réseau débouchant à Bruxelles par le nord est extraite des directions provinciales du Corps pour être portée en service spécial sous l'autorité des ingénieurs Simons et De Ridder (AR 31 juillet 1834). Le chemin de fer partant de la gare du Midi vers la frontière française, échappe au service spécial pour être placé sous la supervision de Vifquain, Noël et De Moor (AM 29 août 1835). D'autres fonctionnaires sont par la suite associés au projet comme PetitJean, Groetaers, Magis, Masson et Splingard (AM 11 octobre 1839).

26. *Rapport présenté aux chambres législatives par M. le ministre des Travaux publics*, 1837, p. 57-67 ; *Id.*, 1841, tableau XIV. [En ligne] www.lachambre.be

27. François Caron, *op. cit.*, p. 316-317.

Durant les premières années du chemin de fer, les bâtiments ne constituent qu'une préoccupation très secondaire dans le vaste chantier de terrassement qui monopolise les efforts et les budgets[24]. Ce constat se vérifie en Belgique lors de l'établissement du réseau de chemin de fer public desservant Bruxelles (1834-1842), piloté par le Corps des ponts et chaussées[25]. Dans les gares du Nord et du Sud, la pratique consiste à établir un enclos dans lequel s'implantent, ici et là, différentes constructions provisoires et définitives, utiles à la perception des recettes, au remisage et à l'entretien[26] (fig. 3). Cet effort limité s'avère néanmoins une stratégie évidente pour contourner les doutes sur les besoins d'exploitation qui précèdent l'ouverture des sections aux voyageurs[27].

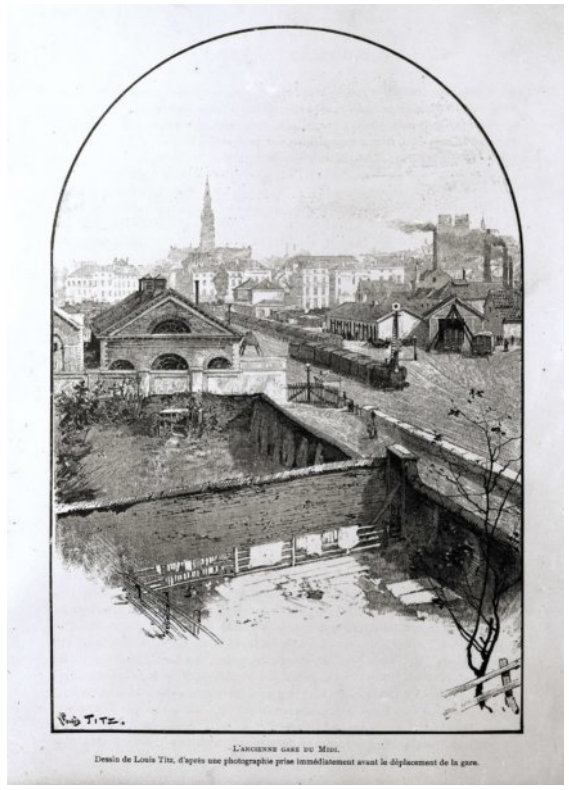


FIG. 3 — Vue de la gare des Bogards (première gare du Midi - 1840) composée d'un ensemble confus de bâtiments.
Train World Heritage / SNCB, s. d.

La confrontation entre le prévisionnel et la réalité de l'exploitation semble effectivement avoir été fort rude. Dès l'ouverture des gares, de nouveaux bâtiments et agrandissements se révèlent déjà nécessaires. Pire encore, le déplacement de la gare du Nord entrepris vers 1841, suivi de

celui de celle du Midi vers 1862, annonce le renouvellement complet des installations. Partout, il faut ainsi subvenir non seulement aux besoins de bâtiments dans les gares existantes, mais également dans celles projetées. Ce contexte montre l'ampleur des attentes qui pèsent sur les épaules de la nouvelle administration des chemins de fer lorsqu'elle reprend à sa charge la gestion des bâtiments dès sa création[28].

Partie de rien, la nouvelle administration des chemins de fer s'affaire dans un premier temps à structurer et hiérarchiser un personnel compétent en matière de construction. Elle prélève à cet effet bon nombre d'ingénieurs issus du Corps des ponts et chaussées, ayant participé à l'établissement du chemin de fer[29]. L'effectif est encore renforcé par l'engagement d'ingénieurs et de conducteurs, constructeurs ou mécaniciens. Spécialement pour les bâtiments, elle s'entoure progressivement d'architectes appelés comme collaborateurs externes ou intégrés directement aux effectifs. En quelques années, plusieurs dispositions permettent de les ancrer durablement dans le processus de conception des bâtiments. Nicolas Roget, ancien architecte de la Ville de Bruxelles et attaché au Corps des ponts et chaussées, rejoint d'abord les effectifs en 1838[30]. L'année suivante, en août 1839, une autorisation est octroyée au directeur de l'administration de confier aux architectes de chaque localité le soin des combinaisons « sous le rapport de l'élégance et de la bonne distribution »[31] des bâtiments des gares. Dans la foulée, plusieurs architectes tels que A. Payen, F. Coppens ou G. De Man sont attachés à l'administration en 1841. Enfin, l'année suivante, une commission est instituée pour procéder à l'admission de nouveaux architectes qui rejoindront encore par la suite l'administration[32]. Retracer le déploiement des architectes au sein des effectifs n'est pourtant pas évident. Le titre d'architecte reste limité dans les grades de l'administration avant le début du XX^{e} siècle. Il s'assimile souvent jusque-là à différents grades habituellement pourvus par des ingénieurs. L'arrivée énergique de ces acteurs dans la nouvelle administration des chemins de fer amène à s'intéresser à la structure de leur organisation dans les paragraphes suivants.

Bien que la nécessité d'un service dédié à l'établissement des bâtiments soit bel et bien reconnue dès la création de l'administration, la question reste dans un premier temps en suspens[33]. Elle trouve son issue quelques mois plus tard, à l'occasion du premier arrêté organique qui voit la mise en place d'un Service spécial des bâtiments des stations, dirigé par Nicolas Roget, qui ambitionne d'assurer leur « prompt

28. AR 26 mai 1837, art. 3.
29. Michel Laffut, *op. cit.*, vol. 1, p. 239. Voir par exemple : AM 8 mars 1843 sur l'attachement de l'ingénieur Delahaye auprès de l'Administration des chemins de fer.
30. AR 31 janvier 1838.
31. AM 8 août 1839. Information communiquée par Paul Pastiels.
32. AM 25 octobre 1842.
33. AR 26 mai 1837, art. 3.
34. AR 31 janvier 1838.
35. OS 31 juillet 1839 ; OS 4 septembre 1840 ; AM 27 janvier 1841.
36. OS 21 mars 1842 ; AM 14 mai 1842 ; OS 17 octobre 1842 ; AM 13 novembre 1842.
37. AR 8 avril 1843.
38. AM 1er juillet 1844.
39. L'exemple de l'architecte Coppens est donné par l'AM 29 juin 1844.
40. Jean-Nicolas-Antoine Poncelet (dir.), *Atlas des chemins de fer de l'État*, Bruxelles, Établissement géographique de Bruxelles, s. d.

établissement »[34]. Qu'en est-il de son fonctionnement et de ses attributions ? La réponse reste nébuleuse. Les traces s'estompent, tandis que les revirements fréquents dans l'organisation des services laissent présager une période d'hésitation. En dépit de cette volonté d'uniformisation, les archives courantes rendent compte d'une gestion des bâtiments répartie dans les attributions des ingénieurs et conducteurs en charge des travaux sur les lignes et dans les gares. La charge de construction des bâtiments en gares du Nord ou du Midi semble passer tour à tour aux mains d'ingénieurs tels que Splingard, Belpaire ou Gambon[35]. La production architecturale résultant de cette période se situe finalement dans la continuité de l'intervention du Corps des ponts et chaussées : de nouveaux bâtiments et agrandissements s'amassent dans l'enceinte clôturée des deux gares bruxelloises.

L'idée d'un service central de gestion des bâtiments ne semble se concrétiser véritablement qu'en 1842. Cette année-là, une procédure est mise en place pour organiser l'établissement des bâtiments depuis la formation des plans jusqu'à leur exécution. Un comité des constructions, dirigé par l'ingénieur Poncelet et au sein duquel siègent les architectes Payen et Coppens, centralise l'étude du programme et des plans[36]. Parallèlement, les services d'exécution prennent forme. En 1842, trois architectes se répartissent provisoirement la tâche en fonction des différentes sections du réseau. L'arrêté organique du 8 avril 1843 prévoit une division des constructions nouvelles et des travaux de parachèvement[37], qui est déjà érigée en service spécial pour la construction et l'entretien des stations en juillet 1844. Ce service, composé alors de 29 fonctionnaires dont quatre architectes, est soigneusement décrit dans son fonctionnement, jusqu'à codifier l'échelle et la composition des plans à produire[38]. Si les architectes se placent hiérarchiquement en dessous des ingénieurs, leur mise en correspondance directe est prévue avec le directeur de l'administration pour leur éviter de s'astreindre à leur autorité. Durant la phase de chantier, ceux-ci peuvent parfois être assimilés à des grades fort élevés, attestant leur autorité sur le chantier[39].

Ces différentes dispositions montrent l'effort de l'administration pour définir et mettre en place un processus de conception de bâtiments de qualité. Le résultat se vérifie sur le terrain par le biais d'une série d'édifices remarquables édifiés à travers le pays durant cette période et dont les plans ont fait l'objet d'une publication[40]. La première phase des bâtiments de la nouvelle gare du Nord (1843-1862), dont les plans ont été



FIG. 4 — Vue du bâtiment des voyageurs de la gare de Bruxelles-Nord (1843-1862) peu après la fin de sa construction.
Train World Heritage / SNCB.

dressés par Coppens, bénéficie pleinement de cette organisation. Leur unité architecturale contraste avec le caractère confus des bâtiments primitifs des deux premières gares bruxelloises (fig. 4).

Après d'importants travaux dans les grandes gares du pays, le service des bâtiments entame une période de ralentissement face à la diminution des projets. L'arrêté organique du 1er mars 1852 ne mentionne plus le comité des constructions et prévoit d'ailleurs la mise en disponibilité progressive des architectes[41]. Le service d'exécution des bâtiments est alors ballotté entre le service général et le service des Voies et travaux, sous différents noms. Le service disparaît des radars au cours des années 1870, mais apparaît encore dans la deuxième moitié des années 1880 jusqu'au début du XXe siècle en tant que Service des constructions. Entre 1860 et 1874, les annuaires du personnel attestent qu'il est dirigé par Payen, aux côtés duquel exercent notamment Lambeau et Lemonnier, remplacé après son décès par De Man[42]. C'est apparemment sous cette organisation que s'érigent encore les bâtiments des gares du Midi (1861-1869) et de Forest-Midi (1862), par Payen, ainsi que les gares de Cureghem (1872) et Koekelberg (1873), probablement conçues par De Man[43]. Entre 1885 et 1910, les annuaires renseignent la tenue du service

41. AR 1er mars 1852.

42. *Annales des travaux publics de Belgique*, t. XVIII, Bruxelles, Van Dooren, 1859-1860, p. 82 ; *Id.*, t. XXIV, 1866, p. 578 ; *Id.*, t. XXVI, 1868, p. 580 ; *Id.*, t. XXVII, 1869, p. 620 ; *Id.*, t. XXXII, 1874, p. 564.

43. urban.brussels, « Gare de Forest-Midi », Inventaire du patrimoine architectural, [en ligne] monument.heritage.brussels/fr ; *Id.*, « Ponts ferroviaires et vestiges de la gare de Cureghem », Inventaire du patrimoine architectural, [en ligne] monument.heritage.brussels/fr

44. Voir les *Annuaires du Ministère des chemins de fer, postes et télégraphes* conservés aux archives de Train World Heritage / SNCB à Bruxelles.

par des équipes renouvelées dans lesquelles se retrouvent les architectes Fouquet, Deblieck puis Wisselez, Otten, Compyn, Seulen et Carlier[44]. C'est notamment Otten qui se charge en 1906 de dresser les plans du bâtiment de la gare d'Etterbeek.

Face à l'augmentation des projets de bâtiments ferroviaires en Belgique, des réorganisations s'opèrent au cours des années 1870. Le service centralisé des constructions semble se réserver les bâtiments d'ampleur monumentale tandis que la formation des projets de bâtiments de moindre envergure s'enracine durablement dans les attributions du service des Voies et travaux. Cette branche de l'Administration des chemins de fer, autour de laquelle ont toujours gravité les services en charge des bâtiments, est aux commandes de l'entretien et du parachèvement des infrastructures fixes du chemin de fer. Elle se répartit par groupes géographiques, à la tête desquels un ingénieur dirige une équipe de chefs de section. Depuis la fin des années 1870, l'un de ces chefs de section, probablement un architecte, se charge généralement des bâtiments au sein du groupe. Le réseau bruxellois, se retrouvant à l'intersection de plusieurs groupes des Voies et travaux, demeure ainsi fragmenté dans le processus de conception des nouveaux bâtiments. Les projets de bâtiments des gares de Laeken (1879), Jette (1886) et Schaerbeek (1887-1914) sont ainsi dressés par le chef de section du groupe de Bruxelles-Nord, dont le poste est occupé par un fonctionnaire inconnu puis par Seulen. Le projet du bâtiment de la gare de Watermael (1884) est quant à lui dressé par Robert, chef de section du groupe de Namur. La conception du bâtiment de la gare de l'avenue de Louvain (1884) échappe au service des Voies et travaux. Du fait de son intégration dans le chantier de reconstruction d'une section, il est encore construit par l'Administration des ponts et chaussées avant que leurs attributions en matière de construction ferroviaire ne soient regroupées au sein de l'Administration des chemins de fer en 1895 (fig. 5).

Les projets spécifiques ou de trop grande envergure peuvent toutefois sortir du cadre de la gestion continue des bâtiments précédemment décrite. Le système autorise une délégation de certaines tâches à d'autres acteurs, services ou collaborateurs externes. Ces dispositions sont temporaires et ne durent que pendant la période des travaux. C'est par exemple le cas en 1884 lorsque l'architecte Félix Laureys est appelé par le ministère à dresser le projet d'agrandissement de la gare couverte de la gare de Bruxelles-Nord ou encore lors de

l'établissement de l'importante gare de Bruxelles-Tour et Taxis (1902-1910), dont la conception est menée par le Service spécial de construction des gares de Bruxelles, placé sous l'autorité de Frédéric Bruneel[45]. C'est également le cas, plus tard, lors de l'établissement des gares intra-muros de Bruxelles, prises en charge dès 1935 par l'Office national pour l'achèvement de la jonction Nord-Midi.

Loin d'être menés en toute autonomie, les différents projets de bâtiments produits par les services d'exécution sont examinés au sein d'organes présidés par de hauts fonctionnaires. Au cours des années 1860, 1870 et 1880, la présence de comités ou directions se renforce aussi bien à l'Administration des chemins de fer qu'à celle des ponts et chaussées pour procéder à l'examen systématique des travaux sur le chemin de fer. Le rôle et le fonctionnement de ces structures, dépassant le cadre de cet article, nécessitent encore des éclaircissements. Quoi qu'il en soit, elles semblent avoir un effet important dans l'homogénéisation des normes et des programmes. L'influence du Comité spécial de l'Administration des ponts et chaussées joue un rôle certain dans l'uniformisation d'un ensemble de bâtiments dont font partie ceux des gares d'Auderghem et de Woluwe, sur la section de chemin de fer vers Tervuren (1881-1882)[46]. Le Comité mixte[47], institué en 1868, joue probablement un rôle similaire pour les bâtiments de Forest-Est, Uccle-Stalle et Uccle-Calevoet (1873), établis sur le chemin de fer de Bruxelles vers Luttre.

CONCLUSION

Le caractère hétérogène formé par l'ensemble des bâtiments voyageurs en région bruxelloise reflète un processus de conception complexe. La multiplicité des acteurs et des formes semble brouiller la perception d'une logique de gestion largement centralisée aux mains de l'État.

L'exploration des structures administratives de gestion des bâtiments à l'échelle du réseau national s'avère être une démarche intéressante pour comprendre les mécanismes de conception de bâtiments à l'échelle urbaine. L'identification des différents acteurs, administrations, comités et services d'exécution, au sein desquels les tâches sont centralisées ou dissociées, alimente les réflexions sur la capacité des acteurs de la conception ferroviaire à reproduire ou, à l'inverse, à favoriser la diversité architecturale. Dans ce processus, les architectes, aux côtés des ingénieurs, jouent un rôle certain en occupant

45. Inge Bertels, art. cit. ; Richard Campus, « Bruneel (Frédéric) », dans *Bibliographie Nationale*, Bruxelles, Etablissements Émile Bruylant, t. XXXII, 1964, p. 75-78.

46. Karel Velle, *op. cit.*, vol. 1, p. 478. Il s'agit du diminutif du Comité spécial chargé de donner son avis sur les plans et projets des chemins de fer à construire en Belgique par la Société des Bassins Houillers du Hainaut.

47. AR 21 juillet 1868. Il s'agit du diminutif du Comité mixte chargé de donner son avis sur les projets relatifs à la construction des chemins de fer, soit par l'État, soit par des compagnies privées.

48. Le projet doctoral est mené au sein du laboratoire DIVA de la Faculté d'Architecture de l'Université de Liège sous la direction de Philippe Sosnowska et de Claudine Houbart. Il bénéficie d'un soutien de l'Université de Liège et de l'association Rails et Histoire. L'auteur remercie les promoteurs du projet ainsi que Train World Heritage, Guy Van Herck, Marie Lebeau, Jean-Noël Lefèvre et Paul Pastiels.

les positions d'exécutants, de dirigeants ou de membres de commissions.

La présente contribution fournit une première synthèse globale de l'organisation de la conception des bâtiments à Bruxelles à travers quelques périodes clés. Cette évolution montre la mise en place de différents modèles de gestion, qui s'orientent vers un système stable et flexible à la fin du XIX^{e} siècle. L'étude gagnerait en précision en s'intéressant plus longuement aux relations et aux rôles respectifs de chaque acteur humain dans le processus hiérarchique de conception et d'examen. Elle invite également à prolonger les réflexions au stade de la construction puis de l'entretien de ces édifices. Ces pistes de recherche, explorées dans le cadre d'une recherche doctorale, permettront de mieux comprendre le processus de conception, de construction et de transformation d'un ensemble cohérent de bâtiments ferroviaires[48].



FIG. 5 — Bâtiment des voyageurs de la gare de l'avenue de Louvain (1884), conçue par l'Administration des ponts et chaussées.
Cliché Baptiste Drugmand, août 2020

De la voie délaissée à la ruine-réseau

La Petite Ceinture de Paris entre controverses, biodiversité et gouvernance urbaine

CHRISTELLE EL HAGE
Doctorante, Université Gustave-Eiffel, ENSA Paris-Belleville

Les infrastructures ferroviaires délaissées occupent une place singulière dans les villes contemporaines. Privées de leur fonction initiale de transport, elles conservent une présence matérielle et spatiale qui en fait des objets d'intérêt à la croisée des enjeux patrimoniaux, écologiques et de gouvernance urbaine[1]. Dans ce contexte, ces infrastructures apparaissent comme des espaces en tension, où se superposent des projets institutionnels, des usages dits informels, des devenirs incertains et des temporalités hétérogènes. Plusieurs travaux ont ainsi montré que les friches ferroviaires et plus largement les infrastructures linéaires désaffectées, peuvent jouer un rôle structurant dans les dynamiques urbaines contemporaines, comme des corridors écologiques favorisant la biodiversité en milieu dense, des supports de pratiques sociales ou des lieux d'émergence de nouvelles formes de renouvellement urbain[2].

La Petite Ceinture de Paris constitue un cas particulièrement éclairant pour analyser ces dynamiques. L'arrêt progressif du trafic entre 1934 et 1997 transforme cette infrastructure en une multiplicité de segments dispersés, maintenus en activité par des pratiques ponctuelles de passage piéton, de jardinage et d'occupation informelle. Cette nouvelle condition peut être appréhendée à travers le concept de ruines-réseaux, qui considère les infrastructures ferroviaires abandonnées comme des entités relationnelles, qui continuent d'opérer selon des modalités sociales, écologiques et institutionnelles renouvelées[3].

L'argument central de cette contribution repose sur l'idée que la trajectoire de la Petite Ceinture ne procède pas d'un grand projet d'aménagement ou de requalification urbaine, mais d'une tension entre deux régimes d'action. D'une part, les dispositifs de planification des instances institutionnelles (Ville de Paris et la SNCF) et, d'autre part, les pratiques d'acteurs

1. Charles Ambrosino et Lauren Andres, « Friches en ville : du temps de veille aux politiques de l'espace », *Espaces et sociétés*, vol. 134, n° 3, 2008, Érès, p. 37-51.

2. Jennifer Foster, « Off Track, In Nature: Constructing Ecology on Old Rail Lines in Paris and New York », *Nature and Culture*, vol. 5, 1er novembre 2010, p. 316-337 ; Jasim Azhar, *Exploring the potential of Urban Leftover Spaces*, thesis, Open Access Te Herenga Waka-Victoria University of Wellington, [s.l.], 1er janvier 2019. [En ligne] https://openaccess.wgtn.ac.nz/articles/thesis/Exploring_the_potential_of_Urban_Leftover_Spaces/17141987/1 ; Marion Brun, Francesca Di Pietro et Denis Martouzet, « Les délaissés urbains : supports de nouvelles pratiques et représentations de la nature spontanée ? Comparaison des représentations des gestionnaires et des habitants », *Nouvelles perspectives en sciences sociales*, vol. 14, n° 2, 2019, Prise de parole, p. 153-184 ; « Les délaissés : de l'invisibilité à la reconquête - a'urba, agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine », a'urba. [En ligne] https://www.aurba.org/productions/egard-sur-lespace-public-les-delaisses/; Alexis Leray, Béatrice Plottu et Éric Plottu, « Les espaces délaissés, préfiguration d'un nouveau modèle urbain », *in 16 journées de recherches en sciences sociales*, Clermont-Ferrand, France, INRAE–SFER–CIRAD, décembre 2022. [En ligne] https://hal.science/hal-04086694

3. Mattias Qviström, « Network Ruins and Green Structure Development: An Attempt to Trace Relational Spaces of a Railway Ruin », *Landscape Research*, vol. 37, n° 3, 1 juin 2012, Routledge, p. 257-275.

4. Traduit de l'anglais *Network-Ruin*, nous avons décidé d'adopter cette traduction.

5. Qviström, *op. cit.*

6. Tim Edensor, *Industrial ruins: spaces, aesthetics, and materiality*, Oxford [U.K.] New York : Berg, 2005 ; Tim Edensor, « Walking through ruins », 1er janvier 2008.

7. Traduction personnelle de l'anglais : *The concept network ruin is employed in order to provide a forum for discussions on the intermediate phase, where the importance of incomplete dismantling, delays and the inertia of habits and materiality is acknowledged.* Mattias Qviström, « Network Ruins and Green Structure Development: An Attempt to Trace Relational Spaces of a Railway Ruin », *Landscape Research*, vol. 37, n° 3, 1er juin 2012, Routledge, p. 260.

situés qui transforment directement la matérialité du site. Dans cet entre-deux, la continuité perdue par l'arrêt du transport ferroviaire laisse place à une continuité écologique, grâce à la végétation spontanée qui s'est développée après l'arrêt des trains.

Ce qui nous amène à poser deux questions : comment le regard scientifique et institutionnel s'est-il constitué autour de cette infrastructure après l'arrêt du train ? Et comment la biodiversité est-elle devenue un langage commun partagé par des acteurs aux positions pourtant divergentes ?

L'article s'articule en trois temps : le positionnement théorique de la notion de ruines-réseaux, une historiographie de la transformation de la voie à partir des années 1990 et des recherches qui l'ont accompagnée et enfin une analyse de la biodiversité comme objet de discours, de controverses et de pratiques.

CADRE THÉORIQUE : POURQUOI LE CONCEPT DE « RUINE-RÉSEAU » ?

Le concept de ruine-réseau[4], théorisé par Mattias Qviström, constitue un cadre déterminant pour analyser la transformation des infrastructures ferroviaires abandonnées[5]. Il appréhende ces espaces comme des entités relationnelles dynamiques et hétérogènes. Il les considère à la fois comme des fragments de leur passé productif et comme support de la multiplicité des fonctions contemporaines qu'elles accueillent. Son approche croise la géographie des ruines industrielles, telle que développée par Tim Edensor, qui adopte une approche plutôt esthétique de la ruine et la théorie des acteurs-réseaux[6]. Celle-ci offre les outils analytiques pour suivre les associations entre entités humaines et non-humaines bien après la décroissance et la fonction de transport de la ligne. En retraçant les espaces relationnels d'un chemin de fer abandonné en Suède, l'auteur montre que la désintégration d'un chemin de fer se fait progressivement, avec des fragments qui continuent d'influencer les usages contemporains et les dynamiques de gouvernance. Selon lui, « le concept de ruine-réseau est employé afin d'offrir un espace de discussion sur la phase intermédiaire, où l'importance du démantèlement incomplet, des délais, de l'inertie des habitudes et de la matérialité est reconnue »[7]. Cette phase intermédiaire est un régime à part entière, où la persistance matérielle des matérialités ferroviaires produit des configurations relationnelles qui méritent d'être analysées. Pour s'y mettre, il faut à la fois s'appuyer sur l'ancien réseau d'acteurs et le compléter par l'étude des pratiques quotidiennes et du discours public, afin de saisir les nouvelles configurations

d'acteurs engagés dans cette phase intermédiaire[8].

Appliqué à la Petite Ceinture, ce cadre permet d'analyser la superposition des récits concurrents, qu'il s'agisse du réservoir de biodiversité, de la promenade écologique continue, du patrimoine industriel ou encore de la réactivation ferroviaire. Contrairement au cas étudié par Qviström dans un milieu rural suédois, l'implantation de la Petite Ceinture au cœur d'un tissu urbain rend sa présence d'autant plus prégnante. Les rails sont encore en place dans la majorité de l'infrastructure, l'emprise subit un entretien régulier et l'affectation ferroviaire du domaine demeure en vigueur. Elle relève alors d'un régime d'activation ouverte où le réseau n'est ni démantelé, ni réaffecté, mais maintenu dans un état de suspension par des dispositifs qui se superposent, de l'ordre de l'informel jusqu'à l'institutionnel.

MÉTHODOLOGIE

Cette contribution s'inscrit dans le cadre d'une recherche doctorale en cours portant sur la transformation des infrastructures abandonnées à Paris et à Beyrouth. Elle propose une restitution partielle des données et des analyses produites dans le cadre de cette thèse, en mobilisant un corpus documentaire, des entretiens et des observations de terrain collectés entre 2021 et 2025.

Cette démarche méthodologique articule trois champs d'investigation : une analyse documentaire des cadres de gouvernance, un travail de terrain et une restitution analytique par la cartographie des controverses. L'analyse documentaire porte sur les instruments de planification et de gouvernance ayant encadré la transformation de la Petite Ceinture depuis les années 1990. Les protocoles-cadres successifs entre la Ville de Paris et la SNCF, les bilans de concertation publique, les études prospectives de l'APUR, les appels à projets de la SNCF, ainsi que les discours associatifs et médiatiques ont été analysés afin de tracer l'évolution des discours et des cadres.

Le travail de terrain combine des marches répétées sur plusieurs sections entre 2021 et 2025 ainsi que des entretiens semi-directifs avec plusieurs acteurs qui seront mobilisés ici. Les marches ont permis d'appréhender les pratiques informelles, les ambiances matérielles et les dynamiques écologiques qui ne sont pas toujours visibles dans les documents officiels, notamment en ce qui concerne les appropriations sociales et la présence de populations marginalisées.

Cette démarche est prolongée par la cartographie des

8. Qviström, *op. cit.*, p. 260.

controverses, mobilisée comme outil d'analyse des situations traversant la Petite Ceinture. Cette méthode vise à identifier les points de divergence, les acteurs qui les portent et les ressources qu'ils mobilisent pour légitimer leur position. Appliquée ici, elle permet de suivre la manière dont la biodiversité est devenue un enjeu de dispute entre acteurs aux projets contradictoires et de reconstituer les chaînes d'argumentation qui structurent les débats sur le devenir de l'infrastructure.

LA PETITE CEINTURE. D'UNE INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE À UNE « RUINE-RÉSEAU »

Construction et décroissance 1852-1990

Construite par phases entre 1852 et 1869, le chemin de fer de la Petite Ceinture était conçu comme une boucle ferroviaire de 32 km encerclant Paris, à l'intérieur de l'enceinte de Thiers[9]. La ligne était conçue pour relier les grandes gares parisiennes aux principaux points de la République à des fins commerciales et militaires[10]. Au tournant du XX^{e} siècle, la ligne constituait un réseau logistique central et continu pour les activités industrielles de la capitale. C'était un anneau reliant les gares aux usines, aux entrepôts et aux grands équipements techniques (fig.1).

Toutefois, l'histoire de l'infrastructure est aussi celle d'un effacement progressif de ses fonctions primaires. Son abandon résulte d'un processus de latence amorcé dès 1934 avec l'arrêt du service voyageurs, puis, finalement, en 1997, avec l'arrêt du transport de fret[11]. La Petite Ceinture entre ainsi dans une nouvelle phase de son histoire. Celle-ci est rythmée par des phases institutionnelles, par la continuité des pratiques et des appropriations citoyennes informelles et par une végétation spontanée qui s'y développe.

Débuts des appropriations et émergence d'un débat public 1990-2006

Dès le début des années 1990, alors que l'emprise est officiellement fermée au public, la végétation spontanée et les premières occupations informelles deviennent les vecteurs d'une nouvelle vie sur la Petite Ceinture. La matérialité même de l'infrastructure conditionne ces appropriations : les rails offrent un cheminement continu, les murs de pierre et le ballast constituent des supports pour la flore ; les tunnels créent des microclimats qui attirent une faune spécifique[12]. Deux groupes d'acteurs se mobilisent simultanément. Des habitants s'emparent du site de manière informelle, des jardins partagés

9. De nombreuses publications, ouvrages et recherches ont été consacrés à son histoire fonctionnelle : Bruno Carrière, *La saga de la Petite Ceinture. Tome 1, 1836-1991*, [s.l.] : [s.n.], 2001. [En ligne] https://www.decitre.fr/livres/la-saga-de-la-petite-ceinture-9782370620484.html ; Jean-Emmanuel Terrier et Samuel Delziani, *La saga de la Petite ceinture, Tome 2. 1991-2017*, Paris, La Vie du Rail, 2018 ; Émilie Bajolet, *Fabriques du lieu, l'aventure sociale d'une friche urbaine en milieu urbain, le cas de la petite Ceinture de Paris.*, mémoire de DEA ethnologie, GTMS-EHESS, Paris, 2002 ; Julie Scapino, *De la friche urbaine à la biodiversité : Ethnologie d'une reconquête : (La Petite ceinture de Paris)*, phdthesis, Museum national d'histoire naturelle - MNHN PARIS, [s.l.], 19 septembre 2016. [En ligne] https://theses.hal.science/tel-01449578 ; Vanessa Stassi, *Chronique d'une métamorphose urbaine (le cas de la Petite Ceinture de Paris) : mise en partition des micro-résonances pour une écologie de l'hypersensible*, phdthesis, Université Grenoble Alpes [2020-....], [s.l.], 5 janvier 2022. [En ligne] https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-03656599.

10. Carrière, *op. cit.*

11. *Ibid.*

12. Apur, « Quel devenir pour la Petite Ceinture ? Phase 1 - diagnostic - Un espace parisien unique », *Apur*, 27 mars 2012. [En ligne] https://www.apur.org/fr/nos-travaux/devenir-petite-ceinture-phase-1-diagnostic-un-espace-parisien-unique.



FIG. 1 — Le réseau industriel de la Petite Ceinture vers 1900. Reconstitution cartographique à partir de la Carte de l'industrie, Atlas Historique de Paris. Inspirée de la méthode de représentation de Qvistrom (2012)[13] Auteure

apparaissent dans les 18e et 14e arrondissements[14] et des promenades, des graffitis et des occupations voient le jour. Ils revendiquent un usage libre et festif du lieu. Parallèlement, de nombreuses associations se créent, notamment l'Association de la sauvegarde de la Petite Ceinture (ASPCRF), qui défend la ligne et sensibilise l'opinion publique à son importance patrimoniale.

En 1995, la SNCF reconnaît l'action associative en finançant, avec la Ville de Paris, le Livre Blanc du Groupe d'Études sur la Petite Ceinture[15]. La Ville de Paris initie une concertation avec la SNCF en proposant deux scénarios, un tramway ou une promenade, ce qui suscite de nombreuses réactions et inscrit la question du devenir de la Petite Ceinture dans le débat public[16]. Sous la pression des associations, la Ville crée en 1998 la commission de réflexion et d'études sur la Petite Ceinture, réunissant élus, services de l'État, Réseau Ferré de France, SNCF et une quarantaine d'associations[17]. Elle n'arrive toutefois pas à dégager un consensus et le choix des boulevards des Maréchaux pour le tram laisse la ligne sans affectation. Cette

13. Qvistrom, *op. cit.* (note 3) ; Michel Huard, *Atlas historique de Paris*, Vertou : Persée, 2019.

14. Le jardin du Ruisseau dans le 18e et le jardin de la rue des Coulmiers dans le 14e.

15. GEPC, *Petite Ceinture : le livre blanc*, [s.l.] : GEPC, 1996, 178 p. ; Scapino, *op. cit.*

16. Scapino, *op. cit.*

17. Bajolet, *op. cit.*

décision a compromis l'avenir du transport ou d'autres usages sur l'infrastructure.

L'institutionnalisation de l'informel et la mise en avant de la biodiversité 2006-2015

Cette dynamique débouche sur une institutionnalisation et des ouvertures progressives rythmées par des accords conclus entre Réseau Ferré de France (RFF), puis la SNCF et la Ville de Paris. Le premier protocole-cadre, signé en 2006, autorise l'ouverture de certains tronçons pilotes au public, sous réserve de leur réversibilité[18]. Il ouvre également la voie à la régularisation de certaines pratiques citoyennes préexistantes au protocole. Les jardins partagés du Ruisseau dans le 18e ainsi que le jardin de la rue Coulmiers dans le 14e obtiennent une reconnaissance officielle par le biais de conventions d'occupation temporaire[19]. Les premiers sentiers nature ouverts au public (16e arrondissement en 2007[20]) et la promenade du 15e concrétisent des mobilisations citoyennes en faveur de l'accès au site, formulées depuis les années 1990[21] (fig.2).

L'étude prospective sur la Petite Ceinture de l'APUR en 2011 consolide sa dimension écologique potentielle et le Plan de Biodiversité de Paris en fait un maillon central de la trame verte métropolitaine[22]. Une phase de concertation publique, lancée par la Ville entre 2011 et 2013, associe des réunions publiques, des ateliers dans les arrondissements riverains de la Petite Ceinture, des visites de terrain et une plateforme numérique ouverte aux Parisiens (La Petite Ceinture, j'en parle)[23]. Le bilan publié en 2013 fait émerger des principes partagés : la réversibilité des aménagements, le maintien de la continuité du linéaire, la non-constructibilité et la sauvegarde de la biodiversité[24]. Il révèle toutefois une ligne de clivage entre les défenseurs de la vocation ferroviaire et ceux de l'ouverture au public en tant que promenade écologique. D'un côté, des associations comme l'ASPCRF militent pour le maintien des rails et la réactivation d'un transport collectif ou de fret[25]. De l'autre, des acteurs institutionnels privilégient l'ouverture au public, en transformant le site en une « promenade verte » favorisant le calme et la respiration urbaine. La Ville de Paris occupe une position centrale. Elle impose des orientations tout en soutenant les dispositifs participatifs et en s'appuyant sur l'expertise de l'APUR. La SNCF et RFF, propriétaires de l'emprise, encadrent les appels à projets et défendent le principe de réversibilité. Au cœur de cette configuration, la biodiversité fait office de point de passage obligé qui relie l'ensemble des acteurs, chacun lui attribuant une signification différente. Plus précisément,

18. *Protocole-Cadre entre la Ville de Paris et Réseau Ferré de France concernant la Petite Ceinture à Paris*, 2006.

19. La convention d'occupation temporaire (COT) est un contrat à durée limitée signée entre la RFF/SNCF et un occupant (association, collectivité ou exploitant). Elle autorise un usage non ferroviaire sur la Petite Ceinture tout en préservant la réversibilité.

20. C'est la seule promenade qui n'a pas conservé les rails en place.

21. APUR, « Étude prospective sur le devenir de la Petite Ceinture - Phase 1 : diagnostic prospectif », *Apur*, 1 décembre 2011. [En ligne] https://www.apur.org/fr/nos-travaux/etude-prospective-devenir-petite-ceinture-phase-1-diagnostic-prospectif.

22. Ville de Paris, *Plan de biodiversité de Paris*, 2011.

23. La plateforme numérique « La Petite Ceinture J'en Parle » (lapetiteceinture.jenparle.net) a constitué le volet numérique principal de la concertation publique lancée par la Ville de Paris et Réseau Ferré de France (RFF) entre décembre 2012 et février 2013.

24. Mairie de Paris et Réseau ferré de France, *Bilan de la concertation sur l'avenir de la Petite Ceinture*, [s.l.] : [s.n.], août 2013.

25. Mairie de Paris et Réseau ferré de France, *Actes du séminaire sur l'avenir de la Petite Ceinture*, [s.l.] : [s.n.], 2013.

si chaque acteur ou groupe d'acteurs défend une vision particulière de l'avenir de la Petite Ceinture, il tente également de se positionner comme le garant de la préservation de la biodiversité en jeu. Ce positionnement leur permet de défendre avec vigueur leur vision, de conserver leur pertinence dans le débat en cours et d'empêcher l'imposition définitive de la vision d'un autre acteur, ce qui conduit à une situation de suspension permanente (fig. 3).



FIG. 2 — Ouvertures fragmentées d'une ruine-réseau : état des tronçons et des gares accessibles au public en 2025, d'après les données de la Ville de Paris. Auteure

Ouverture de la ligne, expérimentations urbaines 2015-2025

Le second protocole-cadre, signé en juin 2015 entre la Ville de Paris et le Groupe SNCF, confirme la préservation de la continuité de l'emprise tout en définissant un dispositif partenarial pour ouvrir progressivement des tronçons au public, dans le respect de la réversibilité et du patrimoine naturel[26]. Il reconnaît la Petite Ceinture comme un « corridor écologique et de biodiversité exceptionnel »[27] et inscrit sa préservation parmi les principes fondamentaux du devenir de l'infrastructure. Ce protocole ouvre la voie à l'élaboration d'un plan-programme en 2016 qui définit des séquences spatiales pour l'ouverture de la voie au public[28]. Il établit un phasage des ouvertures sur trois

26. Anne Hidalgo et Jacques Rapoport, *Protocole-Cadre entre la Ville de Paris et le groupe SNCF concernant le devenir de la Petite Ceinture ferroviaire à Paris*, 2015.

27. *Ibid.*, p. 2.

28. ABCD Culture, *Plan-programme pour la Petite Ceinture*, avril 2016.

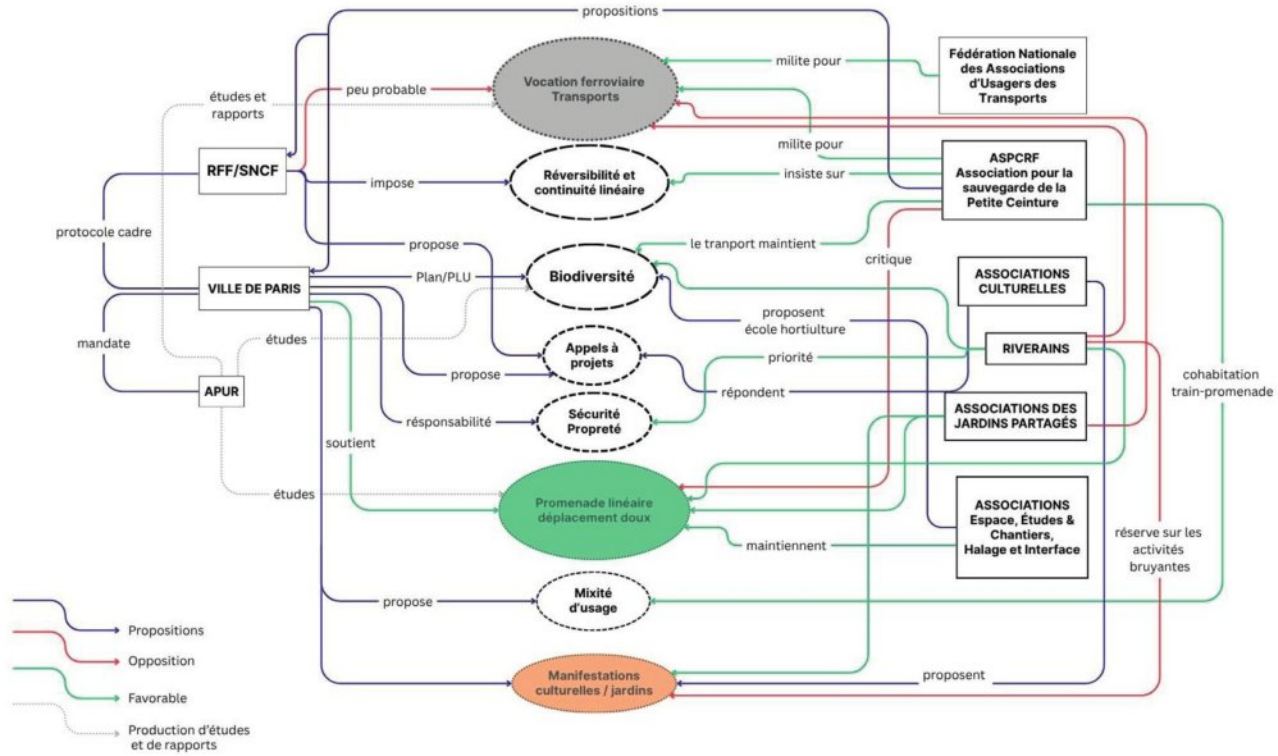


FIG. 3 — Cartographie des controverses sur le devenir de la Petite Ceinture à partir du bilan de la concertation publique de 2013. Auteure

29. Scapino, *op. cit.* (note 9) ; Ioana Iosa et Cosme Vallet, « Mises en lumière et zones d'ombre dans l'ouverture au public de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris », *Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère*, 21 janvier 2021, ministère de la Culture. [En ligne] https://journals.openedition.org/craup/6381 ; Stassi, *op. cit.*

ans (2016-2019) et identifie quatre sites pilotes de chantiers participatifs, confiés à des collectifs pluridisciplinaires. Ces collectifs orchestrent des ateliers de co-programmation, de co-conception et de co-construction visant la réappropriation citoyenne de la voie. Cette approche est toutefois critiquée par des chercheurs ayant suivi le processus, qui montrent que les dispositifs participatifs restent pilotés par des dynamiques institutionnelles qui tendent à normaliser les usages au détriment des pratiques informelles et des attachements sensibles qui résistent à la planification[29]. C'est dans ce sillage d'ouvertures progressives que naît, en 2020, l'Association des Promeneurs de la Petite Ceinture. Ce nouvel acteur milite pour un projet de promenade continue sur l'intégralité de l'emprise. L'APCRF, de son côté, évolue vers une posture de vigilance technique. Sur leur site et lors des différentes instances et réunions de débat consacrées à la Petite Ceinture, ils affirment leur position afin de s'assurer que son ADN ferroviaire demeure.

Dans chaque cas, la biodiversité est mise en avant comme un pilier et un principe directeur de l'approche des acteurs. Elle structure également leur vision de la Petite Ceinture. Par ailleurs, alors que le débat sur l'avenir de la Petite

Ceinture se poursuit, chacun de ces acteurs ajuste sa position et son discours afin de rester pertinent. Ces évolutions montrent comment les parties prenantes adaptent leurs objectifs et leurs récits face au statut changeant de la Petite Ceinture. La biodiversité figure parmi les acteurs non-humains centraux de ce repositionnement. Elle apparaît comme langage commun à la fois partagé et contesté, par lequel les acteurs projettent leur vision pour l'avenir de l'infrastructure.

CARTOGRAPHIE DES CONTROVERSES : LA BIODIVERSITÉ COMME LANGAGE COMMUN ?

La question du devenir de la Petite Ceinture, posée depuis les années 1990, mobilise une pluralité d'acteurs dont les visions divergent quant à l'identité de l'infrastructure et à son évolution future. Ces divergences génèrent deux controverses qui traversent cette histoire et persistent malgré l'ouverture progressive de plusieurs tronçons au public au cours de la dernière décennie.

La première concerne la persistance d'un futur ferroviaire. L'ASPCRF maintient une position constante en faveur du rail sur la Petite Ceinture. Sa posture évolue d'un militantisme pro-transport, illustré par la réalisation d'études techniques en vue d'un tram-train sur la ligne, vers une posture de vigilance assurant une surveillance technique des nouvelles ouvertures et de la mise à jour des documents de planification (PLU, SDRIF, etc.), afin de s'assurer que l'ADN ferroviaire de la Petite Ceinture reste toujours intact. Ils défendent toujours l'idée que la remise en service d'un tram-train sur la petite ceinture aurait un meilleur impact carbone que ce qu'ils qualifient d'« écologie cosmétique », terme désignant les promenades et les aménagements paysagers déployés sur l'emprise[30].

La seconde controverse porte sur l'usage du foncier et la gouvernance en l'absence de trafic ferroviaire. Elle révèle une tension entre les appropriations sociales informelles et la « mise en ordre »[31] institutionnelle, opérée par la Ville de Paris et la SNCF à travers l'ouverture progressive des tronçons. L'Association des Promeneurs de la Petite Ceinture s'inscrit dans cette controverse en proposant un projet de promenade continue sur l'intégralité de l'emprise de la PC. L'association qualifie ses activités d'actes de militantisme pacifique, une tactique pour atteindre progressivement son objectif, même hectomètre par hectomètre[32]. Ils s'appuient sur des réseaux tissés avec différentes associations de quartier et postulent au

30. Jean-Nicolas Lehec, « Soirée pré-électorale au TLM : l'analyse et les commentaires de notre association », *Association Sauvegarde Petite Ceinture*, 11 décembre 2025. [En ligne] https://petiteceinture.org/une-ligne-davenir/soiree-petite-ceinture-tlm/.

31. Scapino consacre un passage entier à ce concept, en montrant que les chantiers d'insertion et la gestion écologique de la Petite Ceinture participent d'une « mise en ordre spatiale » qui opère tant sur le plan physique que social : Scapino, *op. cit.*, p. 347.

32. Antoine Sander, *Entretien avec l'association des promeneurs de la Petite Ceinture*, 14 février 2025.



FIG. 4 — Quelques affiches mettant en avant la biodiversité et l'écologie sur la Petite Ceinture.
Auteure, photos prises entre 2021 et 2025

33. Ces informations ont été précisées par Valentine Diguet, ethnobotaniste, et un encadrant technique à l'association ESPACE, Association des Promeneurs de la Petite Ceinture, *Quel avenir pour la Petite Ceinture. Soirée spéciale Municipales. La Petite Ceinture aujourd'hui : regards croisés*, [s.l.] : [s.n.], 10 décembre 2025. [En ligne] https://www.youtube.com/watch?v=aBqlfHuv_9M.

34. Voir : Ville de Paris, *Vers l'établissement du PADD*, juillet 2002 ; Ville de Paris, Plan de biodiversité de Paris, 2011 ; Ville de Paris, *Chemins de la nature à Paris*, carte générale, 2025 ; Ville de Paris, *Livret de la biodiversité de Paris*, 2025 ; APUR (Atelier parisien d'urbanisme), « Paris végétal », dans *Atlas des paysages de Paris*, Paris, 2025

35. Le SRCE est un document de planification régional dédié à la préservation de la trame verte et bleue, en Île-de-France.

budget participatif de la ville de Paris pour réaliser leur vision du « plus grand parc linéaire de Paris ». Pour eux, la biodiversité justifie une ouverture sobre qui préserve l'ADN ferroviaire tout en offrant aux Parisiens un chemin vert.

Les deux mobilisent la question de la biodiversité et de l'écologie pour légitimer leurs propres projections sur la Petite Ceinture. Pourtant, cette valeur écologique de l'infrastructure est bien étayée par les études et les publications et se trouve retranscrite dans une production cartographique qui a progressivement érigé la Petite Ceinture en corridor biologique structurant à l'échelle régionale. Or aujourd'hui, la réalité du terrain est complexe : d'une part, la flore a doublé de quantité, mais elle coexiste avec des tensions matérielles liées à l'ouverture et au maintien de l'emprise, notamment à la gestion des déchets au quotidien[33] (fig. 4). L'analyse des cartes et des documents produits par l'APUR et la Ville de Paris entre 2002 et 2025[34] met en évidence une montée en puissance de la biodiversité comme cadre dominant de lecture de l'infrastructure. D'abord identifiée comme une friche urbaine au potentiel de création de promenades, elle est désormais désignée comme un maillon structurant du corridor écologique régional, inscrite dans la Trame Verte et Bleue métropolitaine et dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique[35] (fig. 5). À chaque étape, les cartes procèdent à un cadrage qui fait évoluer le statut de la voie, afin que le cadre écologique devienne le filtre principal qui définit la Petite Ceinture. La biodiversité devient alors un argument de protection et un outil de projet invitant à des aménagements variés. Ceux-ci se manifestent réellement par le type de projets tolérés sur la voie depuis l'ouverture des promenades écologiques. Par exemple, dans les appels à

projets de SNCF Immobilier, les termes « durable », « inclusif » ou « résilient » contribuent à construire un récit consensuel de reconversion qui aligne les intérêts de l'opérateur ferroviaire, de la Ville et des porteurs de projet[36]. Les cahiers des charges imposent la « protection des fonctions actuelles de corridor écologique et de réservoir de biodiversité » tout en favorisant le développement d'activités de loisirs culturels ou sportives. La biodiversité joue ici un rôle de condition de recevabilité des projets.

Au-delà des discours officiels, l'infrastructure demeure le support d'une multiplicité de pratiques informelles et de détournements. La mise en avant de l'infrastructure écologique

36. SNCF, « *A l'orée de la Petite Ceinture 3 » - gare de Vincennes (PC20) et voûtes Vaugirard (PC15) : Avis d'appel à projets*, 11 septembre 2025 ; « AVIS D'APPEL A PROJETS « A l'orée de la Petite Ceinture » 2, un espace ferroviaire ouvert sur la cité », *Cadre de ville*. [En ligne] https://www.cadredeville.com/announces/2022/06/01/la-sncf-lance-le-2e-appel-a-projet-a-loree-de-la-petite-ceinture-un-espace-ferroviaire-ouvert-sur-la-cite.



FIG. 5 — L'ambiance immersive sur la Petite Ceinture.
Auteure, photos prises en juin 2025



FIG. 6 — Des signes de refuges informels sur la Petite Ceinture.
Auteure, photo de gauche prise en novembre 2021, photo de droite prise en mars 2024

37. Bajolet , *op. cit.* ; Scapino, *op. cit.* ; Stassi, *op. cit.*

38. Xavier Moreaux de Bellaing et Sarah Zeimov, *Entretien avec SNCF Immobilier*, 9 juillet 2025.

39. Tommaso Venturini et Anders Kristian Munk, *Controversy Mapping: A Field Guide*, [s.l.] : John Wiley & Sons, 2021, p. 122.

tend toutefois à occulter des réalités du terrain, telles que la fonction de refuge social qu'elle a toujours remplie, comme l'ont documenté plusieurs thèses et confirmé les multiples visites de terrain menées entre 2021 et 2025[37] (fig. 6).
Cette question n'échappe pas non plus à la SNCF, qui perçoit la gestion de ces occupations comme un « quotidien difficile » et c'est typiquement l'une des raisons qui les motivent à confier la responsabilité à un tiers[38].

La biodiversité a donc joué un rôle central et évolutif pour chacun de ces acteurs. Pour la SNCF et la Ville de Paris, elle est devenue une condition préalable à toute activité sur la ligne. Elle constitue une justification permanente de leur doctrine de la réversibilité et en est la conséquence. Elle offre un indicateur central de la manière dont les acteurs de la ligne structurent leurs propres discours. Pour les associations et les acteurs concurrents, la biodiversité constitue un levier de légitimation pour défendre des projets contradictoires. (fig. 7)

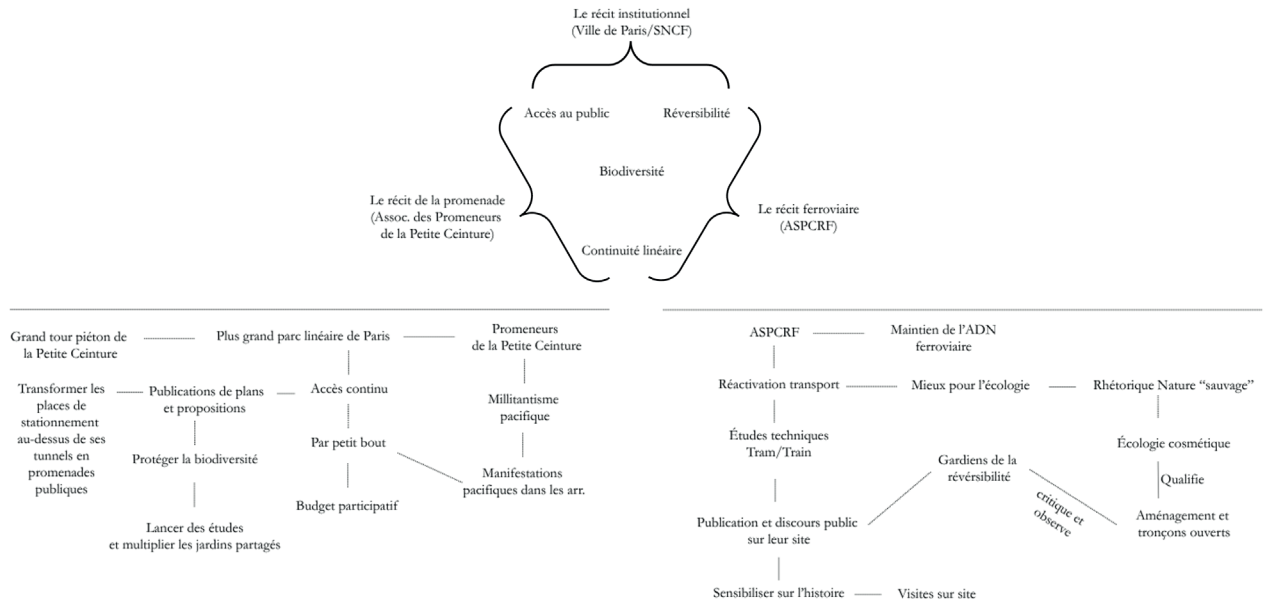
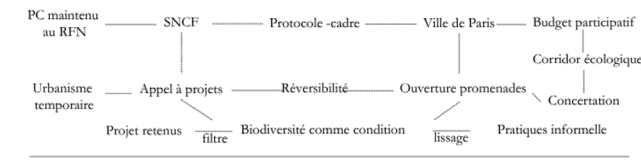


FIG. 7 — Trois récits concurrents structurent les débats autour de la Petite Ceinture (institutionnel, promenade, ferroviaire) et se structurent autour de la biodiversité comme point de convergence et d'opposition. Le schéma s'inspire du modèle actantiel de Greimas (1966) tel que mobilisé par Venturini et Munk (2016) pour la cartographie des controverses[39]. Auteure



L'évolution des acteurs et des controverses

Loin d'aboutir à un consensus, la biodiversité entretient les controverses en offrant un langage commun qui permet à chaque acteur de légitimer ses propres intérêts. L'ASPCRF plaide toujours pour l'identité ferroviaire de la ligne ; elle devient aujourd'hui un garant de la réversibilité, mobilisant l'écologie pour justifier une posture en faveur d'une possibilité de transport à long terme. L'association des promeneurs de la Petite Ceinture utilise le même langage pour revendiquer une ouverture sobre et pacifique afin d'obtenir le plus grand parc de Paris. La SNCF délègue la gestion urbaine de la voie tout en conservant la maîtrise foncière ; la biodiversité est un acquis à protéger dans l'attente éventuelle du retour du ferroviaire. Enfin, la Ville de Paris inscrit la Petite Ceinture dans une politique de préservation des continuités écologiques à l'échelle métropolitaine, mobilisant le corridor pour renforcer la cohérence de ses dispositifs de planification environnementale.

CONCLUSION

La Petite Ceinture de Paris illustre comment une infrastructure ferroviaire demeure un objet actif dans la ville contemporaine, au-delà de sa fonction initiale de transport. L'analyse au prisme du concept de « ruine-réseau » révèle une configuration relationnelle où coexistent des récits concurrents, du réservoir de biodiversité à la réactivation ferroviaire.

Cette ruine-réseau apparaît comme une configuration qui perdure au-delà de la simple attente d'un projet de reconversion. Le principe de réversibilité, formalisé dans les protocoles-cadres entre la Ville de Paris et la SNCF, maintient le linéaire dans un état où plusieurs trajectoires demeurent techniquement ouvertes, du transport à la promenade. La biodiversité assure ici une double fonction. Elle maintient le statut métropolitain de l'infrastructure en tant que corridor écologique, tout en irriguant à petite échelle les interventions et les aménagements, comme l'ouverture de tronçons ou encore les promenades botaniques.

Le repositionnement progressif des acteurs autour de cette infrastructure maintient les controverses ouvertes. L'ASPCRF, les Promeneurs, la SNCF et la Ville de Paris mobilisent chacun la biodiversité pour défendre leurs projets sur la Petite Ceinture. Cette ressource perpétue les controverses en offrant un langage commun. Il permet à chaque partie de promouvoir sa propre vision en revendiquant la biodiversité comme levier. Cette même lecture écologique tend toutefois

à mettre de côté les pratiques informelles requalifiées en dégradations au nom de la protection d'un écosystème fragile.

Le devenir de la Petite Ceinture se joue, depuis son abandon, dans la négociation permanente entre des temporalités et des jeux d'acteurs concurrents, sans se stabiliser complètement. Cette tension entre un passé ferroviaire encore très ancré et un présent écologique et social en luttes et des futurs multiples maintenus partiellement ouverts, fait de la petite ceinture un cas emblématique de la gouvernance des infrastructures abandonnées en milieu urbain, où la suspension devient une forme de permanence. De la voie délaissée à la ruine-réseau, la Petite Ceinture illustre le passage d'un régime d'usage unique à un régime d'activation multiple, où la suspension devient elle-même un mode d'existence.

Héritages ferroviaires et projets urbains

Partie IV — Héritages ferroviaires et projets urbains

ANNE-LAURE MONIOT
Responsable du service architecture et patrimoine urbain en projet, direction de l'urbanisme, Bordeaux Métropole

Les héritages d'une ville, qu'ils soient matériels ou immatériels, ne disparaissent jamais entièrement et les conditions de leur permanence fragmentaire, dans les villes contemporaines, lorsque leur usage initial n'est plus viable, interrogent. La conservation du patrimoine ferroviaire selon des modalités qui permettraient d'en assurer la bonne compréhension semble être réservée aux écomusées voire aux petits trains touristiques mais ceux-ci ne trouvent pas vraiment leur place en ville dans les projets urbains. Alors comment les collectivités et leurs partenaires sont-ils concernés par les héritages liés aux infrastructures ferroviaires dans leurs projets d'aménagement ? Cette question, prend tout son sens dans ces journées d'études de la série Villes et patrimoines consacrées aux Trains en ville.

Les approches développées par les chercheurs permettent de dépasser le simple cadre de la conservation pour s'inscrire dans une démarche plus large. Elles illustrent une tension entre permanence et transformation, entre préservation et adaptation et apportent des éléments sur la transmission de la mémoire urbaine et l'intégration des héritages dans les dynamiques contemporaines plus que sur la conservation du patrimoine ferroviaire. L'évolution du contexte socio économique et des besoins contemporains redéfinit en permanence les usages et les configurations spatiales adaptées à ces besoins. Pour qu'un héritage soit transmis, il doit conserver une forme d'actualité, c'est-à-dire demeurer en usage, sous une forme ou une autre. Quand de nouvelles fonctions sont compatibles avec le maintien d'éléments bâtis ou non bâtis il est possible d'assurer leur pérennité dès lors que l'entretien se justifie par leur valeur d'usage adaptée aux besoins actuels.

Je me souviens de Bernard Reichen expliquant les difficultés rencontrées pour la conservation des halles ferroviaires de Bordeaux. « Elles n'ont pas, contrairement aux cathédrales, disait-il, acquis leur droit à la retraite. » C'était une façon d'exprimer que l'existant, pour perdurer, doit démontrer son utilité, avoir des qualités telles qu'il mérite d'être conservé, réutilisé, entretenu et surtout de ne pas disparaître pour être remplacé. C'était également une façon d'introduire la variable économique dans l'équation. Les emprises foncières libérées par la disparition d'usages anciens, les édifices dont les fonctions évoluent ou disparaissent, ou encore les voies ferrées, tantôt perçues comme des nuisances, tantôt comme des opportunités de liaison urbaine, constituent autant d'éléments qui structurent ou contraignent les transformations urbaines. La redécouverte des valeurs des héritages comme leviers de projet peut encore intervenir après une période d'abandon, lorsque la nécessité de rétablir une continuité territoriale se fait sentir. Dans certains cas la réactivation d'une fonction liée à la mobilité constitue l'occasion de prendre en compte des héritages ferroviaires dans les projets d'aménagement. Certains éléments, en disparaissant, permettent paradoxalement de poursuivre l'histoire du lieu, leur absence même devenant un marqueur de mémoire. Cette ambiguïté, caractéristique de la relation que la ville entretient avec son passé industriel, se retrouve parfois dans les documents d'urbanisme au travers des dispositions de protection notamment celle des plans locaux d'urbanisme prévues au titre de l'article L151-19, où les intentions de préservation peuvent se heurter aux contraintes financières et programmatiques. Les exemples de Tunis, Mostaganem, Lyon et Montpellier, analysés dans les contributions qui suivent, révèlent la diversité des situations et des approches en matière de valorisation du patrimoine ferroviaire et de sa combinaison avec des projets nouveaux.

À Tunis, la gare, bien que rarement considérée comme un monument patrimonial en soi, joue un rôle structurant dans l'organisation du quartier environnant. Son histoire, marquée par des transformations successives, reflète les mutations urbaines et économiques de la ville, tout en maintenant une continuité fonctionnelle et symbolique.

À Mostaganem, l'héritage ferroviaire a façonné

l'expansion urbaine et a contribué à l'émergence d'une centralité, mais seulement parce que la disparition de son usage initial a entraîné un déclin progressif. La gare de Mostaganem, passée du statut de friche à celui de centralité urbaine, illustre le passage de l'abandon et à la renaissance.

À Lyon, l'étude approfondie des transformations d'une gare et de ses adaptations successives met en évidence les enjeux de conservation patrimoniale. L'intérêt patrimonial de la halle à trafic accéléré, est bien établi par les experts, néanmoins son accessibilité, altérée par les transformations de ses abords liées à aux évolutions du contexte et à la création d'une nouvelle gare de voyageurs est un frein à son intégration dans le quartier. Le cas met en scène les différences d'appréciation entre experts du patrimoine et des aménagements urbains et la gestion par une occupation provisoire en l'absence de consensus.

Montpellier offre une typologie des « situations héritées », révélant les différents degrés d'accord entre patrimoine ferroviaire et projet urbain. Certaines emprises ferroviaires ont totalement disparu, tandis que d'autres, comme la gare Saint-Roch, ont été intégrées dans des dynamiques urbaines renouvelées.

Ces cas de figure soulignent une évidence : l'histoire du patrimoine ne peut s'écrire sans évolution, sans obsolescence, sans adaptation. En milieu urbain, la conservation d'un patrimoine en tant que tel reste exceptionnelle, réservée à des éléments rares, signifiants et non reproductibles comme le définissait Alexandre Melissinos. Ainsi, les héritages ferroviaires, qu'ils soient matériels ou immatériels, offrent aux collectivités et à leurs partenaires une opportunité de repenser la ville. Les cas analysés montrent que les réponses sont diverses et qu'il n'y a pas qu'une seule façon de résoudre les questions soulevées. La valorisation des héritages dans les projets urbains s'apparente davantage à la « conservation inventive »[1], définie par Donnadieu, comme un « processus de projet qui s'appuie sur l'histoire et la géographie pour inventer le devenir d'un lieu ou d'un territoire » qu'à la conservation d'un patrimoine ferroviaire comme l'a décrit Luis Santos y Gangès dans le présent ouvrage.

Dans les projets de paysage des professionnels du paysage, l'analyse des processus géographiques en cours, ainsi que la reconnaissance des formes de paysage, permettent d'identifier les structures paysagères à conserver pour des raisons archéologiques, historiques, écologiques, économiques, symboliques ou esthétiques : par exemple, des haies bocagères, des murets, des terrasses, des arbres isolés, des fragments de forêts, de maquis ou de garrigues, des canaux, des marais, des éléments architecturaux, etc. À partir de ces structures héritées (patrimoines), le projet de développement local que suppose le projet de paysage peut proposer de nouvelles formes de mise en valeur des territoires urbains et ruraux : par exemple, de nouvelles architectures de silos à grains, de hangars et de bâtiments d'élevage, de zones d'activités et de lotissements, de parcs de loisirs, de gares de TGV, etc. La conservation inventive s'appuie sur l'histoire et la géographie des lieux pour imaginer le devenir social et économique d'un territoire en recomposition. Elle fait la part des formes et fonctionnalités à conserver et la part de celles qui doivent disparaître. En effet, comme le dit le sociologue Alain Touraine, il n'y a pas de raisons de choisir entre la mémoire et la modernité. Il est préférable d'inscrire le changement social et économique dans une continuité choisie des transformations des paysages, plutôt que dans des ruptures brutales qui font disparaître trop vite et parfois douloureusement les repères de la vie sociale.

1. Pierre Donadieu, *Mouvance II, soixante-dix mots pour le paysage*, Paris, Ed. de la Villette, collection Passage, 2006. *Id.*, « Pour une conservation inventive des paysages », dans *Cinq propositions pour une théorie du paysage*, sous la direction d'Augustin Berque, Seyssel, Champ Vallon, 1994, pp. 53-79. *Id., La société paysagiste*, Arles, Actes Sud/ENSP Versailles, 2002.

La gare de Mostaganem, de la friche à la centralité ferroviaire

Usages, perceptions et enjeux de requalification urbaine

SABIHA BELGUESMIA
Enseignante-chercheure, département d'architecture de l'Université de Mostaganem, membre au Laboratoire de recherche EGEAT

DAHBIA ABBOU
Architecte des monuments et des sites protégés, enseignante-chercheure, département d'architecture de l'Université de Mostaganem, doctorante (LACOMOFA), membre d'ICOMOS

L'introduction du chemin de fer en Algérie, dès le milieu du XIX[e] siècle, a profondément contribué à la structuration territoriale et urbaine du pays. Conçues sous l'administration coloniale française pour répondre à des objectifs économiques, les infrastructures ferroviaires ont relié les ports aux arrière-pays agricoles et miniers, participant à l'intégration des territoires et à l'émergence de nouvelles centralités urbaines. Dans l'Ouest algérien, des villes telles qu'Oran, Sidi-Bel-Abbès, Mascara ou Mostaganem ont vu leur développement urbain étroitement lié à la mise en place de ces réseaux ferroviaires, qui ont durablement façonné leur morphologie et leurs dynamiques spatiales.

Au-delà de leur fonction de transport, les gares se sont imposées comme des lieux emblématiques de la modernité et du pouvoir, dotés d'une forte dimension socio-symbolique. Leur architecture, oscillant entre influences néoclassiques et néo-mauresques, reflète à la fois des modèles métropolitains et des adaptations locales. Inscrites souvent à la frange des tissus anciens, ces infrastructures ont structuré les extensions urbaines tout en jouant un rôle clé dans l'organisation des mobilités et des échanges. Aujourd'hui, la question des gares et des lignes ferroviaires disparues ou délaissées occupe une place croissante dans les réflexions sur la mémoire urbaine, la patrimonialisation et la requalification des espaces en marge.

Dans ce contexte, le cas de Mostaganem, ville moyenne du littoral ouest-algérien, revêt une importance particulière. Mise en service à la fin du XIX[e] siècle, la gare ferroviaire de

Mostaganem constituait l'un des maillons essentiels de la ligne Mohamadia-Mostaganem, destinée à faciliter l'acheminement des productions agricoles vers le port. Traversant plusieurs localités de l'arrière-pays, cette ligne a longtemps joué un rôle structurant dans l'urbanisation de la ville, contribuant à l'expansion de ses quartiers périphériques, à l'ouverture du port sur son *hinterland* et à la construction d'un imaginaire urbain fondé sur la mobilité et la connexion.

Cependant, à partir des années 1970, puis plus nettement dans les décennies suivantes, la disparition progressive de la ligne et la dégradation des infrastructures ferroviaires ont entraîné un profond bouleversement du paysage urbain. La concurrence du transport routier, la vétusté des équipements et le manque d'investissement ont conduit à la marginalisation du site ferroviaire, malgré sa position centrale dans le tissu urbain[1]. Le quartier de la gare, autrefois dynamique, s'est progressivement transformé en un espace en déclin, porteur de nouvelles représentations sociales associées à l'abandon, à l'oubli patrimonial, mais aussi à des attentes de reconquête.

Depuis les années 2010, la réhabilitation de la gare de Mostaganem, inscrite dans un programme national de modernisation des infrastructures ferroviaires, marque un tournant dans cette trajectoire. La transformation de la gare et de ses abords, conjuguée à l'ouverture du tramway de Mostaganem en 2023, s'inscrit dans une stratégie de réactivation des espaces centraux, de renforcement de la mobilité durable et d'amélioration de l'intermodalité. Ces projets ont contribué à redessiner l'espace public, à revaloriser les quartiers traversés par la ligne et à stimuler l'activité économique locale, tout en replaçant l'héritage ferroviaire au cœur des débats sur l'avenir urbain des villes moyennes.

À partir de ce cas d'étude, cet article propose une lecture croisée des dimensions historiques, urbaines, architecturales et patrimoniales de l'évolution de la gare de Mostaganem et de la ligne Mohamadia-Mostaganem, du XIX[e] siècle à nos jours. Il s'agit d'interroger la temporalité des usages ferroviaires, les transformations fonctionnelles de la gare et les mutations morphologiques induites dans la forme urbaine. Plus largement, cette analyse vise à éclairer les enjeux contemporains de la requalification des infrastructures ferroviaires, leur articulation avec les nouveaux modes de transport, tels que le tramway, et leur rôle potentiel dans la construction de nouvelles centralités et de trajectoires urbaines durables. À travers ce

1. Nour Eddine Benaissa Chérif, *L'architecture des gares ferroviaires en Algérie : enjeux et fragilités d'un patrimoine colonial*, thèse de doctorat en Géographie, Université Panthéon-Sorbonne, Paris I, 2023. [En ligne] https://theses.hal.science/tel-04448133

regard rétrospectif et prospectif, l'étude entend contribuer à la réflexion sur la place des héritages ferroviaires dans les dynamiques de résilience territoriale des villes moyennes du Maghreb.

MÉTHODOLOGIE

Cette recherche adopte une approche qualitative et diachronique, articulée autour de deux dimensions complémentaires :

- une dimension historique : le chemin de fer colonial en Algérie avait pour objectif de connecter les ports aux plaines intérieures et de soutenir l'exploitation économique.
- une dimension contemporaine : à Mostaganem, la disparition de la ligne a laissé un vide urbain et social, mais elle ouvre aussi des perspectives de requalification et de réinvention de la gare.

La méthodologie repose sur le croisement de plusieurs sources. Les sources historiques (cartes anciennes, archives coloniales et documents administratifs des chemins de fer) permettent de retracer la genèse du réseau ferroviaire et son rôle dans la structuration urbaine de Mostaganem. Elles sont complétées par des observations de terrain, comprenant des relevés photographiques et l'analyse de l'état actuel des infrastructures et des transformations urbaines du quartier de la gare.

Des entretiens semi-directifs menés auprès d'habitants, d'acteurs institutionnels et d'experts viennent enrichir cette analyse en apportant un éclairage sur les usages, les perceptions et les représentations sociales associées à la gare et à son évolution récente. L'ensemble de ces données est enfin synthétisé à travers une analyse morphologique et cartographique, fondée sur la confrontation de plans anciens et de documents récents, afin de saisir les mutations du tissu urbain et la réorganisation des flux autour de l'ancien pôle ferroviaire.

LE CHEMIN DE FER EN ALGÉRIE : ANCRAGE HISTORIQUE ET TERRITORIAL

Pour comprendre la place qu'occupe aujourd'hui la gare dans les dynamiques urbaines, il est essentiel de revenir sur l'histoire du chemin de fer en Algérie, qui constitue un véritable ancrage territorial et politique. Le réseau ferroviaire algérien naît officiellement par décret impérial du 8 avril 1857. Dès le départ, deux logiques structurent sa mise en place. La première est militaire : le train devient un instrument de pacification et

de contrôle du territoire, au service de l'expansion coloniale. Il permet de déplacer rapidement les troupes et d'assurer une présence continue sur les zones nouvellement conquises. La seconde est économique : le chemin de fer sert à exporter les richesses locales, notamment agricoles et minières, vers les ports, puis vers la métropole. Il s'agit d'un outil d'intégration économique à l'échelle de l'empire.

La construction du réseau s'est faite par étapes successives, à travers trois grands programmes (fig. 1) :

- le premier programme ferroviaire, adopté en 1857, marque le véritable lancement du réseau algérien. Il prévoyait la réalisation d'environ 1357 km de lignes, dont la première à être effectivement ouverte fut Alger-Blida, en 1862. Entre 1857 et 1878, environ 1365 km furent construits, principalement dans le nord du pays, reliant les zones portuaires comme Arzew et La Macta aux plaines agricoles de l'intérieur, notamment autour de Mohammadia. Même si certains projets restèrent inachevés, faute de financement, cette première phase a jeté les bases du maillage ferroviaire colonial, qui allait se densifier au fil des décennies.
- le programme de 1879 : il s'agissait de renforcer le maillage du territoire avec près de 1747 kilomètres supplémentaires prévus. Entre 1879 et 1906, environ 2035 kilomètres de lignes furent effectivement construits, traduisant un effort d'expansion considérable.
- parmi les principaux tracés réalisés, se trouvent notamment les lignes Mostaganem-Relizane-Tiaret, Oran-Arzew, Sidi-Bel Abbès-Tlemcen-Frontière, ou encore Méchéria-Béchar. Cette phase consacre l'intégration de Mostaganem dans le réseau national. La ville devient alors un maillon stratégique, à la fois port d'exportation agricole (notamment pour les céréales et le vin) et relais entre le littoral et l'arrière-pays.
- le troisième programme ferroviaire, lancé en 1907, vient consolider l'ensemble du réseau déjà amorcé. Il prévoit la construction de 1256 km supplémentaires, et entre 1907 et 1946, plus de 1600 km seront effectivement réalisés. Parmi ces tracés figure notamment la ligne Mostaganem-La Macta, qui renforce le rôle du port de Mostaganem dans les échanges régionaux et nationaux. Durant cette période, le réseau subit une restructuration institutionnelle : l'État français rachète progressivement les concessions privées déficitaires, pour créer en 1912 la Compagnie des chemins de fer algériens de l'État, la CFAE. En 1938, ce réseau est intégré à la SNCF, marquant ainsi une nationalisation complète du système ferroviaire. À la veille de l'indépendance, en 1946, le

réseau algérien compte plus de 5000 km de voies exploitées, symbolisant l'aboutissement d'un siècle de construction et d'intégration territoriale.

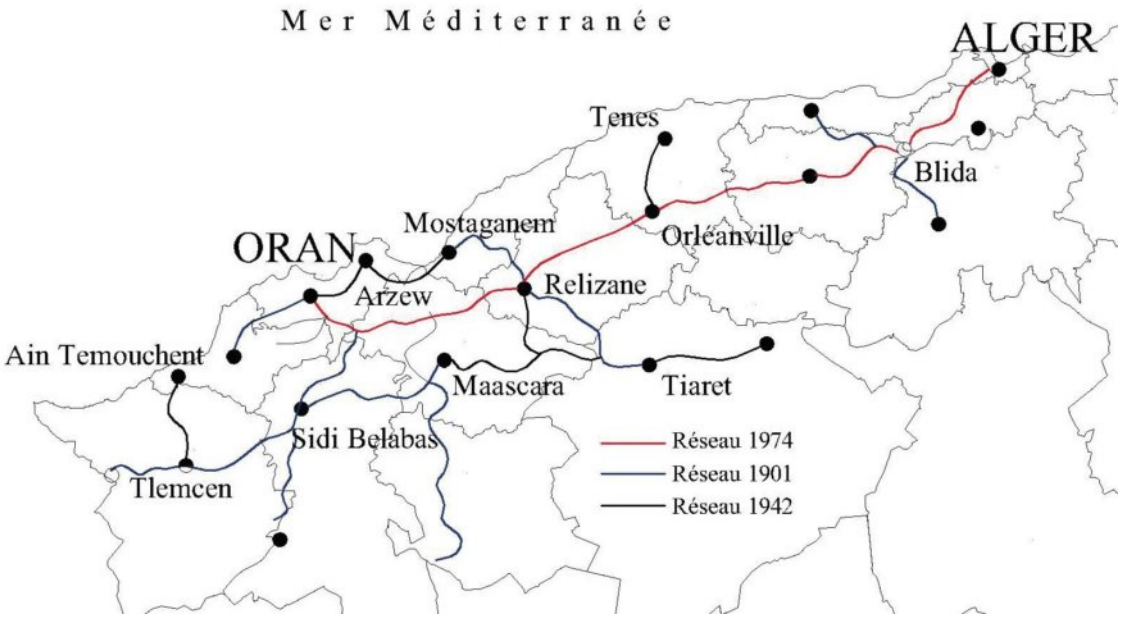


FIG. 1 — Évolution du réseau de Rail à l'Ouest Algérien entre 1974 et 1942.
Auteurs, 2025 ; Centre de documentation historique sur l'Algérie, CDHA, archives Algérie, Mémoire Vive, chemin de fer, réseau ferré

LIGNE MOHAMADIA - MOSTAGANEM : USAGES ET STRUCTURATION URBAINE

La ligne Mohamadia-Mostaganem, ouverte en 1879, constitue un exemple typique de ces infrastructures ferroviaires à la fois locales et structurantes. Elle reliait le port céréalier de Mostaganem aux plaines agricoles de Relizane et de Tiaret, intégrant ainsi l'arrière-pays oranais à l'économie maritime. Autrement dit, cette ligne fonctionnait comme un corridor logistique régional, permettant le transfert rapide des productions céréalières et viticoles vers la côte.

Pour résumer les principales caractéristiques de cette ligne :

- sur le plan de l'ouverture et du statut, la ligne fut d'abord ouverte en 1879, puis réorganisée en 1907. Bien qu'elle ait été considérée comme un embranchement secondaire dans le réseau colonial, elle jouait un rôle économique majeur pour toute la région.
- concernant la connexion au littoral, Mostaganem s'imposait comme un port d'exportation agricole important, relié à La Macta et Arzew, avec un accès direct à la Méditerranée. Cette position favorisait l'exportation du blé, du vin et d'autres produits agricoles, en lien avec les marchés européens.
- enfin, sur le plan du lien avec l'arrière-pays, la jonction via Mohammadia-Relizane-Tiaret permettait de connecter la côte aux plaines céréalières et aux zones d'élevage. Cette organisation illustre pleinement la logique coloniale du « drainage » des richesses agricoles vers les ports, comme le rappelait déjà Bernard (1913).[2]

2. Maurice Antoine Bernard, *Les chemins de fer algériens*, 1913, [En ligne] https://archive.org/details/lescheminsdefera00bern/page/n7/mode/2up

D'un point de vue hiérarchique, la ligne restait secondaire par rapport aux grands axes structurants comme Alger-Oran ou Alger-Constantine, mais elle représentait néanmoins une artère vitale pour l'économie de Mostaganem, participant directement à la formation et à l'essor du tissu urbain autour de la gare et du port.

DE LA PÉRIPHÉRIE À LA CENTRALITÉ : LE RÔLE STRUCTURANT DE LA GARE DANS L'URBANISATION DE MOSTAGANEM

La gare de Mostaganem a joué un rôle structurant dans le développement urbain de la ville de Mostaganem (fig. 2). Son implantation, à proximité immédiate du port et du centre historique permettait de relier directement les flux ferroviaires et maritimes. Autour de la gare, un quartier spécifique s'est développé : entrepôts, voies d'accès, logements liés à l'activité ferroviaire. Une nouvelle centralité urbaine apparaît, façonnée par les flux de marchandises et de voyageurs.



FIG. 2 — Photographies anciennes de la gare ferroviaire de Mostaganem.
Unité des services techniques, SNTF, de Mostaganem ; cparama.com

GENÈSE URBAINE DE LA GARE DE MOSTAGANEM : ÉVOLUTION DU TISSU URBAIN (1830-1936)

La genèse urbaine de la gare de Mostaganem illustre les mutations spatiales et fonctionnelles induites par l'arrivée du chemin de fer dans une ville secondaire de l'Ouest algérien (fig. 3).

- en 1830, Mostaganem apparaît comme une ville compacte, resserrée dans ses murailles et structurée par son port. À cette époque, l'espace situé à l'est, où sera implantée la gare, reste vide et périphérique.
- en 1886, la création de la gare marque une rupture : implantée en marge du tissu ancien, à proximité de l'oued, elle fonctionne comme un nouvel élément polarisateur. La gare entraîne les premières extensions urbaines vers l'est, accompagnées d'axes de liaison reliant le centre à cette infrastructure.
- en 1936, la gare est désormais intégrée dans la trame urbaine. Le quartier ferroviaire, doté d'entrepôts, de lotissements et d'un maillage viaire régulier, s'inscrit dans la ville coloniale moderne. La gare devient un nœud logistique et une centralité secondaire, reliant port, centre et périphérie.

Cette évolution traduit la manière dont le rail a façonné l'expansion urbaine de Mostaganem, passant d'une position périphérique à une centralité structurante. Sur le plan patrimonial, la gare conserve aujourd'hui une forte valeur symbolique, en tant que témoin de l'urbanisme. Aujourd'hui encore, cette emprise ferroviaire reste lisible dans la trame urbaine : les anciennes voies et les terrains de service dessinent une coupure longitudinale au sein du tissu bâti, tout en conservant une forte valeur de repère spatial et symbolique. L'urbanisation récente a aussi progressivement encerclé et absorbé la gare, transformant un ancien pôle périphérique en espace central mais, partiellement délaissé (fig. 4).

LA DISPARITION DE LA LIGNE : FRACTURES, DÉLAISSEMENTS ET NOUVELLES PERCEPTIONS

Après l'indépendance, le réseau ferroviaire algérien est placé sous la responsabilité de la Société nationale des transports ferroviaires (SNTF), créée en 1976. L'objectif était de moderniser le rail, mais en réalité, plusieurs facteurs ont conduit à son déclin.

- le premier facteur, c'est la montée du transport routier. Dès les années 1970, l'État investit massivement dans les routes, le transport par bus et le transport individuel. Progressivement, les lignes ferroviaires secondaires, comme Mohamadia-Mostaganem, deviennent marginales.
- le deuxième facteur, c'est la concentration des investissements sur les grands axes nationaux : Alger-Oran, Alger-Constantine, dont le résultat est que les lignes régionales ne sont plus entretenues, les infrastructures vieillissent, et la gare de Mostaganem perd sa fonction.

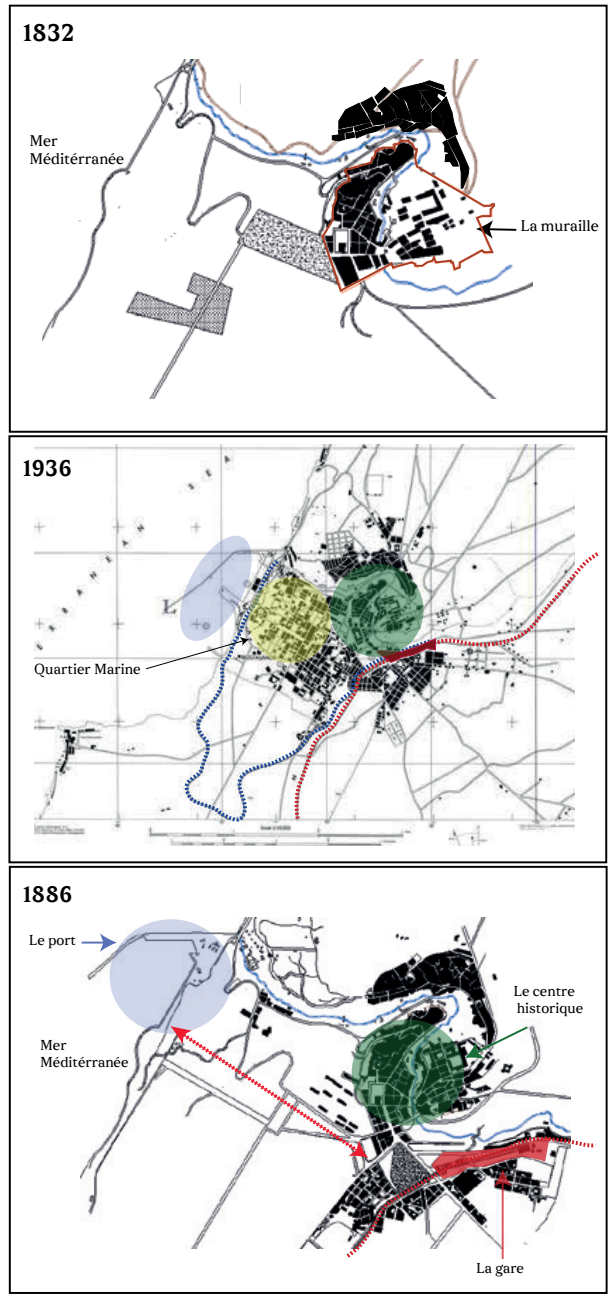


FIG. 3 — Genèse urbaine de la gare de Mostaganem et impact sur la morphologie urbaine, 1830-1936.
Auteurs, 2025. RECLUS, Elisée Reclus, *The Earth and Its Inhabitants, Africa*: South and east Africa, tome 2, 1890, p. 285. ; carte détaillée intitulée « Mostaganem (1886) », extraite de l'Atlas des ports étrangers Auteur: France. Direction des cartes, plans et archives et de la statistique graphique ; University for texas librairie, Algéria city plans, U.S.ARMY MAP SEVICES, 1942-1943, https://maps.lib.utexas.edu/maps/ams/algeria_city_plans/txu-oclc-6540307.jpg

- enfin, la baisse de fréquentation entraîne la fermeture de la ligne dans les années 1990.

Les répercussions sont importantes, sur le plan économique, la ville perd un outil logistique qui la reliait directement au port et à l'arrière-pays. Sur le plan social, les habitants perdent un mode de transport accessible, ce qui renforce leur dépendance à la route et aux modes informels. Sur le plan urbain, le quartier de la gare devient un espace en friche, en rupture avec le reste de la ville, marqué par la dégradation et l'enclavement. La fermeture de la ligne et le déclin de la gare ont eu un impact bien au-delà du simple transport : c'est toute la dynamique économique, sociale et urbaine de Mostaganem qui a été fragilisée.

FRICHE FERROVIAIRE ET ENCLAVEMENT URBAIN 1990-2015

Avant les projets récents de requalification, la gare de Mostaganem et ses abords présentaient une image de désaffection et de rupture urbaine. La gare était fermée, les bâtiments abandonnés, et les servitudes ferroviaires laissées à l'état de friche. Les rails, progressivement envahis par la végétation, ne jouaient plus aucun rôle fonctionnel, mais restaient très présents dans le paysage urbain.

Les quartiers environnants souffraient d'un fort enclavement : les connexions transversales entre les deux rives de la voie ferrée étaient faibles, et la suppression des passages à niveau avait transformé l'ancienne ligne en obstacle physique, coupant littéralement la continuité urbaine.
Cette configuration a entraîné des conséquences urbaines et sociales importantes. D'une part, la disparition des passages à niveau a renforcé les obstacles internes à la ville, rendant difficile la circulation piétonne et automobile entre les quartiers. D'autre part, la ligne ferroviaire, autrefois perçue comme un moteur de développement, était désormais vue comme une contrainte spatiale, voire comme une barrière symbolique entre le centre et les marges. Ce désinvestissement progressif a contribué à marginaliser tout un secteur urbain, tout en fragilisant le lien entre la mémoire du lieu et les pratiques actuelles de la ville (fig. 5).

RÉHABILITATION ET INTÉGRATION URBAINE 2015-2025

La requalification du site ferroviaire de Mostaganem entre 2015 et 2025 constitue une phase structurante de recomposition morphologique du tissu urbain. L'intervention sur la gare et les emprises ferroviaires adjacentes ne se limite

pas à une amélioration fonctionnelle des infrastructures de transport, mais engage une redéfinition des formes urbaines et des rapports entre pleins, vides et infrastructures.
Le remodelage parcellaire issu des acquisitions foncières et des démolitions ciblées a permis la transformation d'un espace historiquement enclavé et linéaire en une séquence urbaine plus poreuse, intégrée aux trames viaires et aux continuités spatiales existantes.

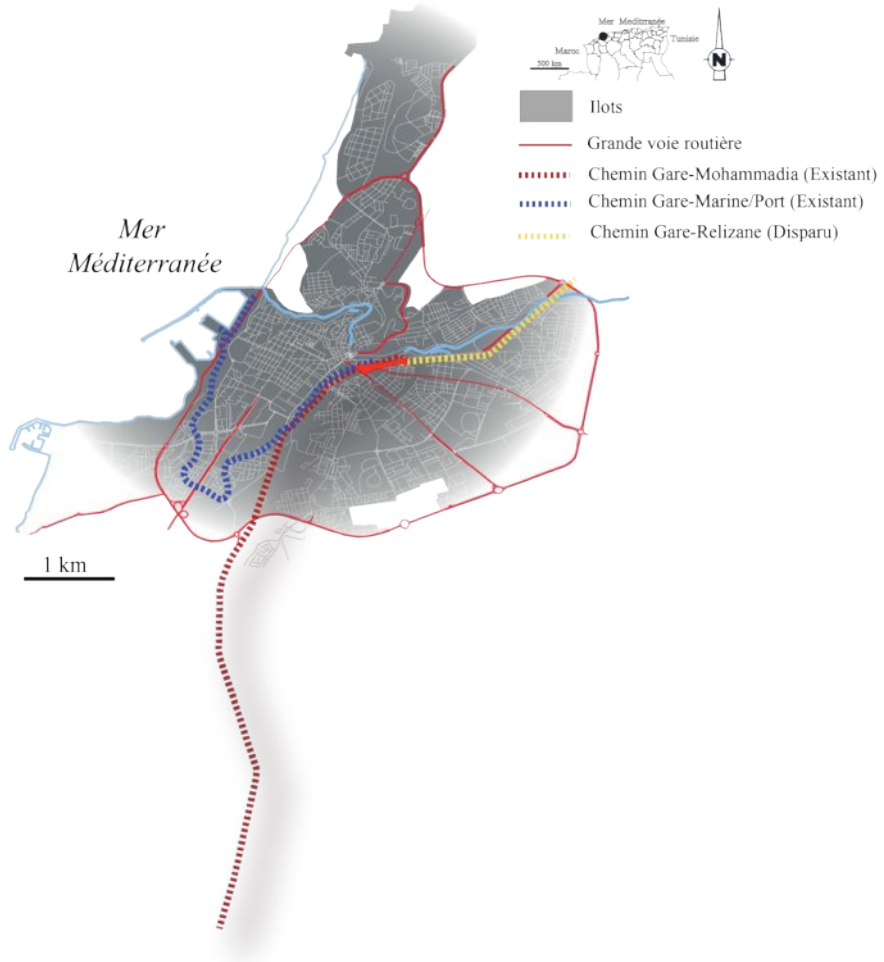


FIG. 4 — Position de la gare dans le tissu urbain actuel de Mostaganem.
Auteurs, 2025

L'intégration progressive des anciens terrains ferroviaires au tissu urbain consolidé s'est traduite par une recomposition des fronts bâtis et une requalification des espaces ouverts, contribuant à une meilleure lisibilité morphologique du secteur. La création d'espaces publics et l'aménagement d'une voie mécanique parallèle ont renforcé le rôle structurant de cet axe dans l'organisation urbaine, en redistribuant les flux et en reconfigurant les relations entre la gare, le centre-ville

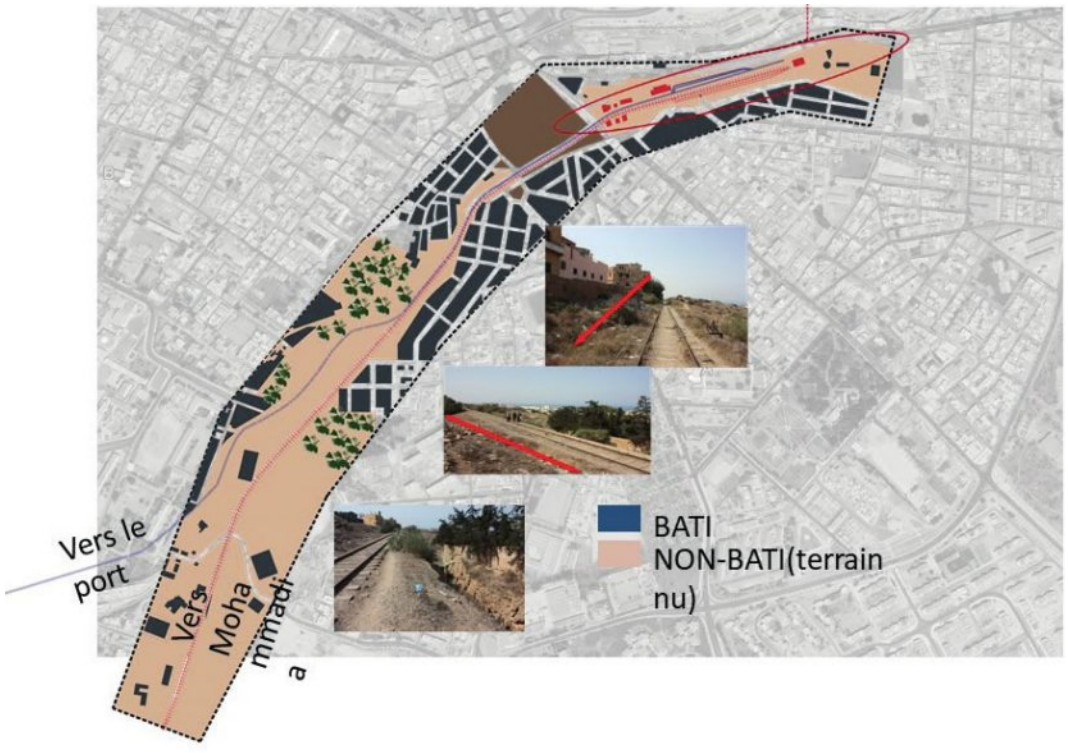


FIG. 5 — La gare ferroviaire, ses abords et le tissu urbain avoisinant avant l'opération le renouvellement urbain.
Auteurs, 2025 ; Direction des transports de la wilaya de Mostaganem, 2011

et les quartiers limitrophes. Cette nouvelle hiérarchisation des circulations a favorisé une intensification des usages et une revalorisation foncière, révélant le rôle morphogène de l'infrastructure de transport dans les dynamiques de transformation urbaine.

Cependant, cette recomposition morphologique reste marquée par des tensions aux interfaces entre infrastructures et espaces habités. La suppression de certains passages à niveau, bien qu'inscrite dans une logique de fluidification des flux, a introduit des discontinuités dans les parcours piétons et généré de nouvelles situations de vulnérabilité spatiale. Ces effets soulignent les limites d'une requalification principalement guidée par les logiques infrastructurelles et rappellent la nécessité d'une approche morphologique intégrée, attentive aux continuités fines, aux usages quotidiens et aux échelles de l'habiter (fig. 6).

VERS L'ÉMERGENCE D'UNE NOUVELLE CENTRALITÉ INTERMODALE

La réhabilitation récente de la gare de Mostaganem, conjuguée à l'introduction du tramway en 2023, marque l'émergence progressive d'une nouvelle centralité urbaine

fondée sur l'intermodalité des transports. Longtemps marginalisé, le site ferroviaire tend aujourd'hui à retrouver un rôle structurant dans l'organisation des mobilités urbaines et régionales. La cohabitation entre le rail, le tramway, les réseaux de transport routier et les circulations piétonnes contribue à recomposer ce secteur en un pôle d'échanges stratégique reliant le centre-ville, le port et les nouvelles extensions périphériques de l'agglomération de Mostaganem : Mazagran et Salamandre. Cette dynamique participe à la redéfinition des centralités urbaines à Mostaganem, en transformant un ancien espace de friche en un nœud fonctionnel et spatial. Au-delà de sa dimension technique, cette recomposition traduit également une mutation des pratiques urbaines et des représentations associées à la gare, désormais envisagée comme un lieu d'articulation entre mobilités, espaces publics et activités économiques. Ainsi, l'ancien site ferroviaire s'inscrit progressivement dans une logique de centralité multimodale, susceptible de renforcer l'attractivité urbaine et la cohésion territoriale de l'agglomération de Mostaganem (fig. 7).

CONCLUSION

L'évolution de la gare de Mostaganem et de la ligne ferroviaire Mohamadia-Mostaganem illustre les transformations profondes qu'ont connues les infrastructures ferroviaires dans les villes moyennes du Maghreb. Initialement conçue dans une logique coloniale d'exploitation économique et d'intégration territoriale, cette infrastructure a joué un rôle structurant dans la formation et l'expansion du tissu urbain de Mostaganem, contribuant à l'émergence d'une centralité liée aux flux ferroviaires et portuaires. Toutefois, la disparition progressive de la ligne et le déclin des infrastructures à partir des années 1970 ont entraîné une marginalisation du quartier de la gare et l'apparition de friches urbaines marquant une rupture dans la continuité spatiale et fonctionnelle de la ville.

La phase récente de requalification initiée depuis les années 2010 témoigne d'un renouveau des politiques urbaines visant à réintégrer ces espaces délaissés dans les dynamiques contemporaines de la ville. La transformation de la gare, associée au développement du tramway et à l'amélioration des connexions urbaines, révèle le potentiel des anciennes emprises ferroviaires comme moteurs de recomposition morphologique, de revitalisation économique et de transition vers des mobilités plus durables.

Ainsi, le cas de Mostaganem révèle le rôle stratégique que peuvent jouer les héritages ferroviaires dans la construction

de nouvelles centralités urbaines et dans la reconfiguration des systèmes de mobilité. Plus largement, il incite à repenser la place des infrastructures ferroviaires dans les trajectoires de résilience et de durabilité des villes moyennes, en valorisant leur dimension patrimoniale tout en les intégrant aux projets urbains contemporains.



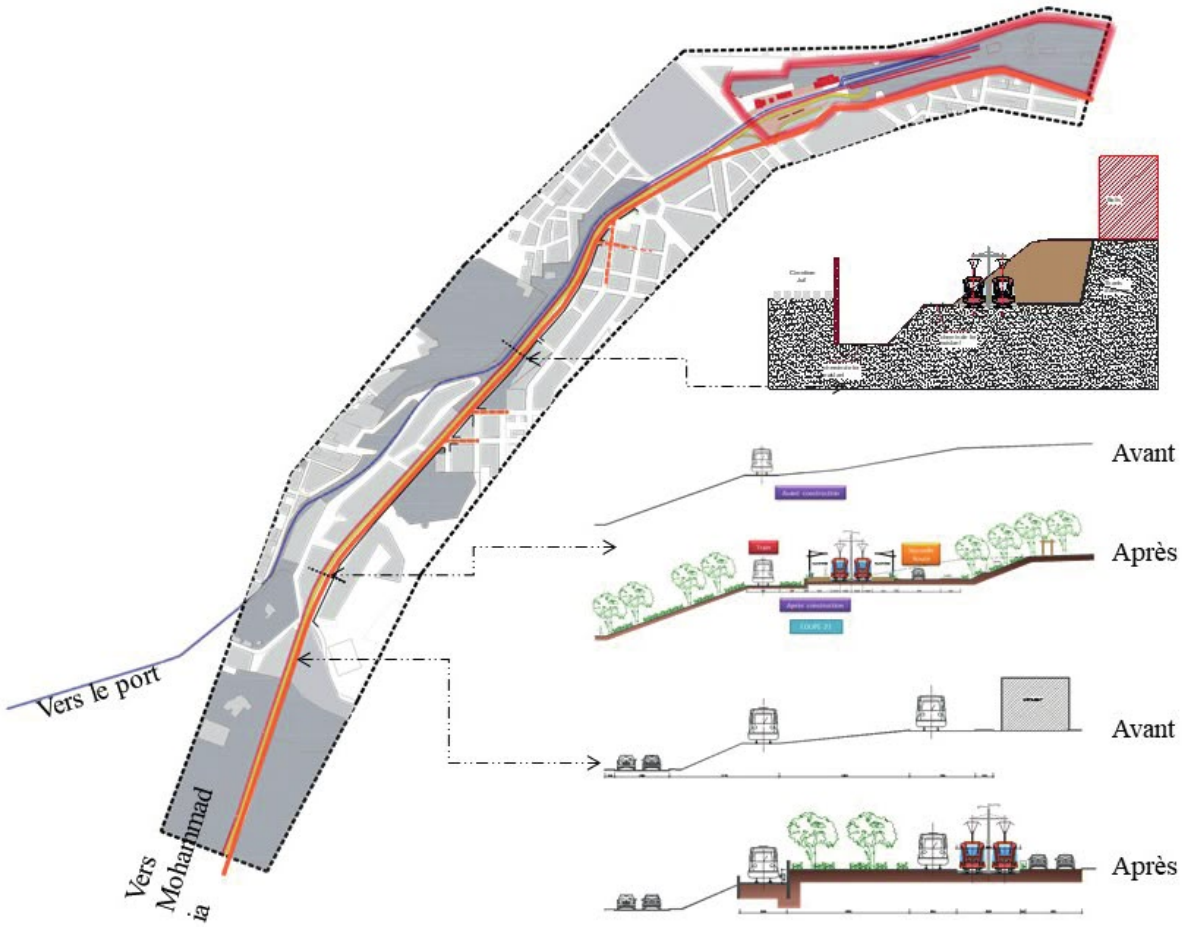


FIG. 6 — Mutations urbaines impacts sur la gare ferroviaire et ses abords à la suite du renouvellement urbain et l'intégration du tramway.
Auteurs, 2025 ; Direction de transport de la wilaya de Mostaganem



FIG. 7 — Cohabitation entre le rail, le tramway dans le centre-ville de Mostaganem : à gauche, le chemin de fer, à droite les lignes de tramway.
Auteurs, 2025 ; Direction de transport de la wilaya de Mostaganem

Les mutations d'un nœud de transport et ses effets sur la ville

Cas du quartier de la gare de voyageurs de Tunis

MENNANA MANSOUR
Laboratoire d'archéologie et d'architecture maghrébine de la Manouba (LAAM), Université de Carthage, Tunisie

Dans toutes les villes importantes, les gares et surtout les logiques d'implantation des gares par rapport aux villes, ont fait l'objet de divers questionnements. Qu'elle soit terminus[1] ou gare de passage, la gare constitue un espace charnière et une porte privilégiée de la ville, à la fois frontière entre la ville et le voyage.

Sur le plan urbain, le quartier de la gare se présente comme un quartier original et spécifique marqué par les effets de coupure générés par les voies ferrées et les quais, créant des dissymétries dans l'espace urbain. Par ailleurs, avec l'évolution des mobilités, le rôle de la gare s'est complexifié : elle est devenue un espace d'échanges et de circulation regroupant plusieurs modes de transport. Ainsi, la gare n'est plus seulement une porte de la ville, mais un véritable point nodal assurant l'interconnexion entre le chemin de fer et les différents modes de déplacement.

À Tunis, la gare des voyageurs occupe une place majeure en tant que monument, espace de référence et point nodal des transports collectifs urbains et interurbains. Située au cœur du tissu urbain, elle crée une coupure entre les quartiers est/sud et ouest/nord, avec une liaison limitée assurée par une passerelle étroite de 1,6 m de largeur, suspendue au-dessus des voies de la gare. Au fil du temps, l'accessibilité de la gare de voyageurs de Tunis s'est renforcée avec l'installation de stations de bus de la SNT[2] , de bus privés et de lignes du métro léger, transformant la gare d'un simple nœud ferroviaire en un pôle multimodal de transport[3]. Cette évolution a entraîné des mutations dans le quartier de la gare, notamment dans l'évolution du tissu urbain et des activités, faisant de ce quartier un espace de haute attractivité avec ses commerces et ses services.
Le quartier de la gare de voyageurs de Tunis présente une bonne mixité des activités liée à une diversité de la clientèle qui fréquente le quartier. Cependant, ce quartier souffre d'une

1. La gare de Tunis, objet de notre étude, est une gare terminus ou gare tête de ligne du réseau ferroviaire tunisien.
2. La SNT : Société Nationale de Transport créée en 1963, a été fusionnée avec la Société Nationale du Métro Léger de Tunis (SMLT) pour constituer la TRANSTU ou Société de Transport de Tunis en 2003.
3. Un pôle d'échange de déplacements est un lieu où des flux passent d'un mode de déplacement à un autre et dont le volume et la fréquence requièrent une organisation spatiale et une synchronisation des offres de transport, c'est un lieu de correspondance entre divers modes de transport en commun (TC) moyennant en principe, des déplacements par marche à pied dans la distance. D'après le rapport du ministère des Technologies de la communication et du transport (MTCT), *Étude des réseaux de transport en commun dans le grand Tunis*, phase 1 : *Diagnostic des pôles d'échanges*, Groupement SYSTRA, SCET-Tunisie, STUDI, SIDES, Tunis, 2002.

4. Luca Bertoloni, « Nœuds et lieux : éléments de méthode pour une analyse comparée des quartiers des gares en réaménagement », *in Gares et quartiers des gares : signes et marges, Actes INRETS*, n° 77, Paris, 1997, p. 125-140.
5. François Plassard, *Transport et territoire*, Paris, La Documentation Française, 2003.
6. Tijani Azzabi, *L'histoire des chemins de fer en Tunisie*, Tunis, Communic@tions i, [2006].

image négative, avec l'accumulation des circulations dans un espace limité engendrant ainsi des nuisances sonores et des difficultés d'accessibilité et de circulation.

Il est généralement difficile de cerner le périmètre d'étude ou les limites du quartier de la gare, dont les limites restent souvent à géométrie variable, comme l'a montré Luca Bertolini dans ses travaux sur l'analyse des quartiers de gares en réaménagement[4] . Dans le présent article, le quartier de la gare des voyageurs de Tunis est délimité par un rayon d'accessibilité pédestre de 600 mètres, compris entre l'avenue Habib-Bourguiba au nord, l'avenue Moncef-Bey au sud, l'avenue de Carthage à l'est et la rue Jamel-Abdennaceur à l'ouest.

La problématique porte sur les interactions entre le nœud de transport de la place Barcelone (place de la gare) et la ville. Il s'agit, plus précisément, d'analyser les mutations et les effets du nœud de transport de la place Barcelone sur le quartier de la gare des voyageurs de Tunis. Ce travail s'inscrit dans le débat sur les « effets structurants » des infrastructures de transport sur le développement économique, tel que discuté par François Plassard[5]. L'étude vise à analyser les mutations de ce nœud qui est passé d'une gare ferroviaire à un nœud multimodal, ses effets sur l'organisation et la structuration du quartier, sur la nature, l'importance et la répartition des activités économiques, sur l'activité immobilière dans le secteur de la gare et enfin ses impacts sur la mobilité et la fréquentation du quartier.

DE LA GARE À LA VILLE : GENÈSE DU QUARTIER DE LA GARE DE VOYAGEURS DE TUNIS

Contexte de l'implantation de la gare ferroviaire de Tunis

La création du chemin de fer en Tunisie s'inscrit dans un contexte précolonial de rivalité entre les puissances coloniales européennes, notamment la France, l'Angleterre et l'Italie, qui considéraient les infrastructures ferroviaires en tant que créneau de pénétration coloniale et un instrument stratégique de contrôle territorial.

Malgré de nombreuses demandes de concessions dès les années 1850, les crises politiques et financières de l'État tunisien retardent leur mise en œuvre : « la Hollande (1859) ; la France à six reprises (1861-1862-1864 et deux fois en 1865) ; les États-Unis (deux fois en 1863) et enfin l'Italie (1863 -1864)[6]». La première ligne, Tunis - La Goulette- La Marsa (TGM) est inaugurée en 1872 par la compagnie anglaise Pickering

« inauguré le 21 Août 1872 par le Bey alors que la ligne fut ouverte au public le 2 Septembre 1872 », suivie de la ligne Tunis-Bardo en 1873, dont l'exploitation est reprise par une compagnie italienne en 1874[7].

Dès février 1877, la compagnie française Bône-Guelma réalise la ligne Tunis-Jendouba et construit la gare française, actuelle gare centrale de Tunis, achevée cette même année. L'implantation successive de ces trois gares a durablement structuré l'espace urbain de Tunis avant le protectorat, jouant un rôle déterminant dans le développement du transport ferroviaire en Tunisie et l'organisation spatiale du quartier de la gare et de la ville de Tunis en général.

Genèse et évolution du quartier de la gare de Tunis

L'implantation de la gare des voyageurs de Tunis a joué un rôle structurant dans la genèse du quartier de la gare et l'organisation du nœud ferroviaire. Elle a favorisé l'émergence d'un nouveau quartier, marqué par la mise en place progressive d'une trame viaire, la densification du bâti et le développement des transports urbains.

En effet, dès le début du XIX[e] siècle, à l'est de la médina, le quartier franc se forme autour de la future avenue de France, sur des terrains auparavant peu urbanisés, occupés en partie par des jardins maraîchers. Dans les années qui précédèrent l'installation du protectorat une structure d'ensemble de ville commença à s'ébaucher. Vers les années 1881 et lors de l'installation du protectorat, la structure d'ensemble de la ville était à peine claire, les rues se présentaient dans un ordre lâche, le long d'artères peu ébauchées.

Sur cette trame viaire inachevée et incertaine se plaçaient quelques édifices publics figurant sur le premier plan imprimé au lendemain du protectorat : le consulat de France, le consulat de Grèce, la chapelle Saint-Antoine, la poste française, la régie des tabacs, la chapelle protestante, le théâtre Cohen, le cimetière grec, le cimetière catholique, le cimetière anglican, le cimetière juif et les deux gares de chemin de fer : gare française au sud et gare italienne au nord (fig. 1).

L'amorce d'un « plan en damier », d'abord limité à un petit nombre de rues de part et d'autre de l'avenue de France, s'aperçoit, puis le réseau des voies quadrillées s'étend ensuite vers le nord et le sud, de part et d'autre de l'axe nord-sud, correspondant à l'avenue de Carthage et à l'avenue de Paris,

7. La première gare ferroviaire à la Goulette fut construite par les Anglais en 1872. La ligne Tunis-Bardo, construite aussi par la compagnie anglaise connaît rapidement des difficultés financières. L'Italien Rubbatino, soutenu par le gouvernement de Rome, reprend en 1874, l'exploitation de la ligne TGM et de ses embranchements du Bardo et de la Marsa. La gare de la rue de Rome prend ainsi l'appellation de « gare italienne ».

8. *Ibid.*

consolidant le quartier de la gare dans l'organisation urbaine de Tunis.

Sur le plan économique et au lendemain du protectorat, le quartier de la gare connaît un essor commercial marqué par l'implantation d'un commerce moderne, notamment de produits de luxe, ainsi que par la construction du magasin général sur l'avenue de France en 1883.

La proximité de la gare favorise également le développement d'hôtels, de cafés et d'établissements de loisirs. Le quartier se caractérise par une forte mixité fonctionnelle, combinant les fonctions commerciale, administrative, résidentielle, industrielle et de loisir (fig. 2).



FIG. 1 — Le vieux quartier franc et les principaux bâtiments de la nouvelle ville. *Cahiers de Tunisie*, n°11[8]. Mennana Mansour



FIG. 2 — Une vue sur l'ancienne gare de Tunis, en face de la station des voitures victorias, 1920. SNCFT

Cette mixité s'organise de manière différenciée entre le quartier nord, dominé par les fonctions commerciale et administrative, et le quartier sud, où les fonctions résidentielle et industrielle prédominent, se présentant souvent sous forme d'ateliers de menuiserie, de métallurgie ou des sièges d'établissements industriels.

Évolution de la gare ferroviaire à un nœud multimodal de transport

« Dans toute agglomération, la gare est, par essence, un lieu de correspondance entre divers modes de transport, et bien souvent, elle constitue le principal point nodal du réseau de transports collectifs urbains[9]. »

Tunis n'échappe pas à cette règle, mais ici comme ailleurs, le renforcement de la nodalité a été progressif et résulte de la nécessité de répondre à des besoins croissants en matière de mobilité et déplacement. Dans ce même ordre d'idées, et vu la croissance de la ville et le développement de l'urbanisation, la gare des voyageurs de Tunis a évolué d'une gare ferroviaire à un pôle d'échanges, constituant ainsi un nœud multimodal[10] important de la capitale avec la présence simultanée de trois modes de transport collectif. Actuellement, le nœud ferroviaire tunisois abrite la gare des voyageurs de la SNCFT (ligne de banlieue sud et grandes lignes). Il est le point de connexion entre les trois lignes du métro (lignes sud, nord, nord-ouest dans le tronçon commun, ligne du dépôt de Tunis-Marine), offertes par la SMLT (Société du métro léger de Tunis). Il accueille trois stations de bus de la SNT (station de l'avenue de la gare, station de la rue Ibn-Kozman), dont la station place Barcelone représente un terminus.

Sur le plan spatial, le nœud a connu des mutations au fil du temps avec la création de la station de bus entre 1963 et 1965, l'aménagement de la place Barcelone[11] et l'aménagement de la gare vers les années 1981 et l'adjonction des lignes du métro à partir des années 1985.

Actuellement, la place de la gare ou place Barcelone constitue un des plus grands espaces non bâtis du centre de Tunis; elle représente un repère de lecture de l'espace urbain et un des éléments de la ponctuation du centre-ville (fig. 3).

Sur le plan fonctionnel, à travers la variété des activités, notamment commerciales et de services aux abords de cette place, et l'animation qu'elle offre, la place Barcelone constitue une nouvelle centralité urbaine aux abords de la gare.

9. Alain Barée, « *Espace et planification : Gare(s), centre(s), et centralité (s) à Lille », in Gares et quartiers des gares : signes et marges, Actes INRETS*, n° 77, Paris, 1997, p. 21-52.

10. Dans une gare, la nodalité se constitue par une superposition de strates touchant les différents réseaux : réseau du métro, réseau autobus et transports urbains, réseau de transport ferroviaire... la gare est un point nodal, où elle réunit aux chemins de fer tous les autres modes de transport, permettant ainsi à une agglomération donnée une accessibilité de haut niveau et l'établissement des relations sur le plan local, régional, national et même international (cas d'un aéroport). D'après Taoufik Belhareth, *Transport et structuration de l'espace en Tunisie*, Faculté des Sciences Humaines et Sociales de Tunis, 2004.

11. L'aménagement de la place Barcelone en une belle place égayée par des jets d'eau et des espaces verts en 1969, a permis d'aménager une station moderne d'autobus à la place Barcelone avec deux grands couloirs séparés, une entrée et une sortie pour les bus.



FIG. 3 — La place Barcelone avec une vue sur la nouvelle gare des voyageurs de Tunis. Cliché Mennana Mansour

Les problèmes du nœud

L'évolution du nœud et l'articulation technique entre les différents réseaux de transport (train, métro et bus) à la place Barcelone a amélioré l'accessibilité du quartier de la gare, mais a également engendré des problèmes de circulation et divers conflits entre les piétons et les divers modes, surtout aux heures de pointe. Plusieurs projets publics ont été conçus pour décongestionner le nœud et fluidifier la circulation, mais ils sont restés au stade de l'étude et n'ont pas été mis en œuvre à ce jour (fig. 4).

12. Mennana Mansour, *La gare espace de vie et de référence : nouvelle gare pour Tunis à Tunis PV*, Institut Technologique d'Art, d'Architecture et d'Urbanisme de Tunis, Tunis, 1994.



FIG. 4 — Avenue de la gare avec ses conflits entre piétons, métro et véhicules. Croquis Mennana Mansour, 1995[12]

Les effets du nœud sur le quartier de la gare de voyageurs de Tunis

Par sa localisation centrale le nœud de transport de la place Barcelone a des effets sur l'organisation de l'espace

urbain du quartier de la gare avec un impact différentiel sur l'espace situé en face de la gare et celui situé en arrière-plan de cette dernière. Ceci est dû en fait, aux effets de coupures du tissu urbain, générés par la gare et ses voies créant ainsi une dissymétrie entre les deux parties, nord et sud, du quartier de la gare. Sur le plan spatial, les îlots du quartier présentent une grande diversité d'activités, dominées par les commerces et les services, répartis en cinq catégories : commerces banals ou courants (A1), commerces semi-rares (A2), commerces rares (A3), services commerciaux (A4) et autres activités telles que les administrations et les sièges sociaux (A5).

Observation de l'espace en face du nœud

Le paysage urbain en face du nœud de la gare présente un ensemble colonial homogène, mêlant des styles architecturaux variés tels que néo-classique, baroque, arabisant, Art déco ou Art nouveau, avec une volumétrie et un alignement cohérent. Cet éclectisme constitue un patrimoine historique et culturel important, mais l'état actuel des immeubles, généralement occupés par des locataires peu impliqués dans l'entretien, leur confère un aspect modeste et peu valorisé (fig. 5).

Le quartier nord de la gare se distingue par une prédominance d'activités liées aux services commerciaux (A4, 44 %) tels que cafés, restaurants et aux commerces semi-rares (A2, 42 %) sous forme de boutiques de prêt-à-porter et de chaussures, etc.

Cette partie du quartier se caractérise par une valorisation de l'espace commercial, à la fois par la qualité des produits proposés et par le traitement architectural des façades et l'aménagement intérieur moderne et attrayant des locaux notamment situés au rez-de-chaussée (fig. 6).

Observation de l'espace en arrière-plan de la gare

Dans le quartier sud de la gare, le paysage urbain contraste avec celui du nord, marqué par la dégradation du bâti, l'insalubrité et l'irrégularité de la trame urbaine, conséquence de la rupture physique créée par la gare et ses voies (fig. 7).

Les bâtiments ne dépassent pas deux ou trois niveaux (à l'exception de quelques bâtiments rénovés et réservés aux établissements industriels) (fig. 8).



FIG. 5 — L'espace urbain en face de la gare.
Cliché Mennana Mansour



FIG. 6 — Espace devant le nœud : aspect attrayant des locaux situés au rez-de-chaussée des bâtiments.
Cliché Mennana Mansour



FIG. 7 — Aspect des rues situées dans le quartier Sud.
Cliché Mennana Mansour

LES EFFETS SUR LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET SUR L'IMMOBILIER

Structuration des îlots du quartier selon la nature des activités

L'étude a consisté à faire l'inventaire des établissements situés au rez-de-chaussée dans chacun des vingt îlots du quartier de la gare (nommés en lettres majuscules de A jusqu'à T), en précisant leur surface, leur activité et leur localisation afin de les représenter sur le plan du quartier.

Cette démarche a permis de classer les îlots selon la nature des activités et de déterminer la vocation spécifique de chaque îlot, contribuant ainsi à une meilleure compréhension de l'organisation fonctionnelle du quartier dans son ensemble pour faire ressortir une typologie ou une structuration des îlots selon la nature des activités.

Chaque îlot a été représenté par un schéma sectoriel indiquant les pourcentages des différentes activités. Par exemple, l'îlot A, présente une dominante de commerces semi-rares (A2 avec un pourcentage de 62 %).

Cette analyse a été réalisée pour l'ensemble des vingt îlots, permettant de classer le quartier selon la nature et la répartition des activités. L'utilisation d'outils informatiques (Excel) a permis de quantifier et d'analyser la répartition des activités dans les îlots.

Les résultats montrent que la majorité des îlots sont multifonctionnels, avec une dominance nette des commerces semi-rares (A2) et des services commerciaux (A4), révélant la structure fonctionnelle du quartier de la gare (fig. 9).

Le recensement des vingt îlots du quartier montre que 45 % sont multifonctionnels à dominance de commerces semi-rares (A2), 40 % à dominance de services commerciaux (A4), 10 % bifonctionnels avec des proportions égales de A2 et A4, et 5 % monofonctionnels dominés par A4 (un seul îlot occupé par des administrations). Les îlots à dominance A4 se situent principalement en face du nœud, tandis que ceux à dominance A2 se trouvent de part et d'autre du nœud et à l'arrière-plan de la gare, révélant une organisation spatiale différenciée selon la fonction commerciale.

Les effets du nœud sur l'occupation commerciale des îlots du quartier

Après avoir classé les vingt îlots du quartier selon la nature des activités et leur position par rapport au nœud, notre étude s'est intéressée à l'occupation commerciale de chaque îlot. Pour cela, la surface commerciale de chaque îlot a été calculée

13. Pour calculer la densité commerciale linéaire des rues, il s'agit de comptabiliser les établissements situés de part et d'autre de la voie (tandis que pour les îlots, le comptage concerne les établissements disposés tout autour de l'îlot). Cette mesure constitue une méthode objective permettant d'évaluer la densité commerciale de chaque rue, de les classer selon leur niveau d'intensité commerciale et d'établir une typologie des rues sur le plan commercial. Fondée sur un travail de terrain rigoureux, elle fournit des résultats fiables et proches de la réalité.

14. La densité commerciale linéaire (DCL) des rues peut être mesurée selon deux méthodes :
- La densité commerciale linéaire d'accessibilité : elle correspond au rapport entre le nombre de portes (ou accès) des commerces et services y compris ceux situés aux étages et la longueur totale de la rue.
- La densité commerciale linéaire basée sur les longueurs des vitrines : elle consiste à rapporter la somme des longueurs des portes et vitrines des établissements à la longueur totale de la rue.
Dans cette étape de l'étude, la première méthode a été retenue. Elle a nécessité plusieurs déplacements sur le terrain afin de compter les portes des établissements commerciaux situés de part et d'autre de chaque rue.

et comparée à sa surface totale afin d'obtenir le pourcentage d'occupation commerciale. L'analyse de la surface commerciale par rapport à la surface totale des îlots montre que plus de 65 % des îlots ont une occupation commerciale égale ou supérieure à 50 %, avec des valeurs maximales de 75 % pour les îlots situés en face du nœud et minimales de 20 % pour ceux à l'arrière, d'où l'importance de la surface commerciale dans le secteur de la gare. Cette concentration d'activités commerciales souligne le rôle structurant de la gare et de ses abords comme espaces de concentration des activités commerciales (fig. 10).

LES EFFETS DU NŒUD SUR LA STRUCTURATION DES RUES SELON LA NATURE DES ACTIVITÉS

Typologie des rues selon la nature des activités

Par analogie à la classification des îlots, les rues du quartier qui sont au nombre de vingt, ont été classées selon la nature des activités dominantes en rues multifonctionnelles ou bifonctionnelles à dominance A2 (commerces semi-rares) ou à dominance A4 (services commerciaux), permettant de caractériser la hiérarchie commerciale des rues du quartier. Toutes les rues du quartier présentent une dominance des activités A2 et A4.

Cependant à proximité du nœud, les services commerciaux (A4) (buvettes, cafétérias, restaurants, fast-foods…) dominent, tandis qu'en s'éloignant vers l'axe Habib-Bourguiba, les commerces semi-rares (A2) (les magasins des chaussures, de prêt-à-porter…) deviennent prépondérants, reflétant la structuration commerciale du centre-ville (fig. 11).

Classification des rues selon la densité commerciale linéaire

La mesure de la densité commerciale linéaire (DCL)[13] des rues vise à classer les rues du quartier selon leur intensité commerciale : faible, moyenne ou élevée. La DCL peut être calculée selon deux méthodes : par le nombre de portes d'accès aux commerces et services « DCL d'accessibilité » ou par la longueur des portes et vitrines des établissements le long de la rue.

Dans cette étude, nous avons opté pour la DCL d'accessibilité en procédant à un relevé systématique sur plan des portes commerciales de chaque rue afin de caractériser la répartition et l'intensité des activités commerciales dans le quartier. La densité commerciale linéaire (DCL)[14] moyenne mesurée est de l'ordre de 0,2 U/ml. Elle a permis de classer les rues en deux groupes : celles à DCL ≥ 0,2 U/ml, larges et proches du nœud, accueillant une forte concentration de commerces

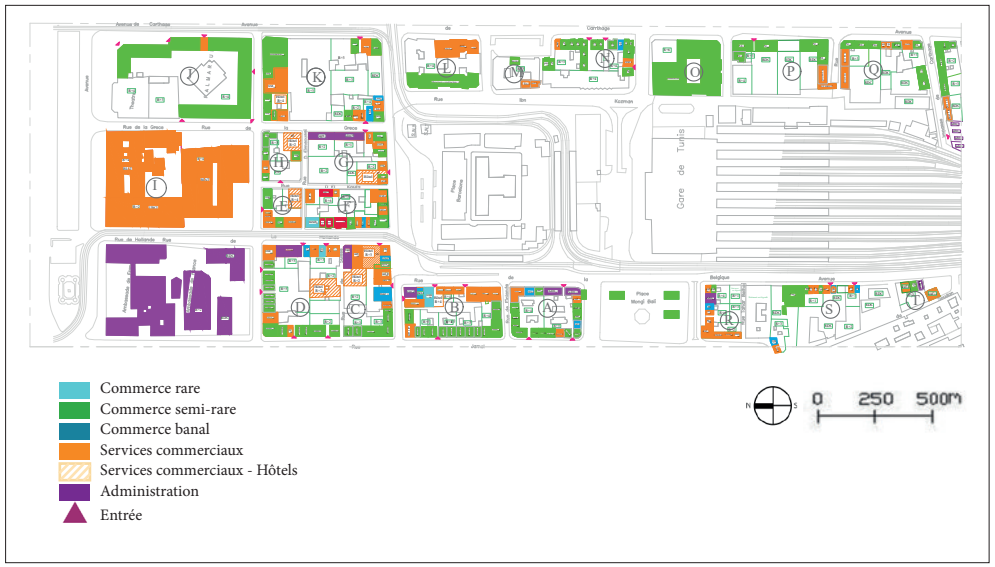


FIG. 8 — Répartition des établissements selon la nature des activités dans les îlots du quartier.
Enquête Mennana Mansour, 2010



FIG. 9 — Classification des îlots selon la nature des activités.
Enquête Mennana Mansour, 2010

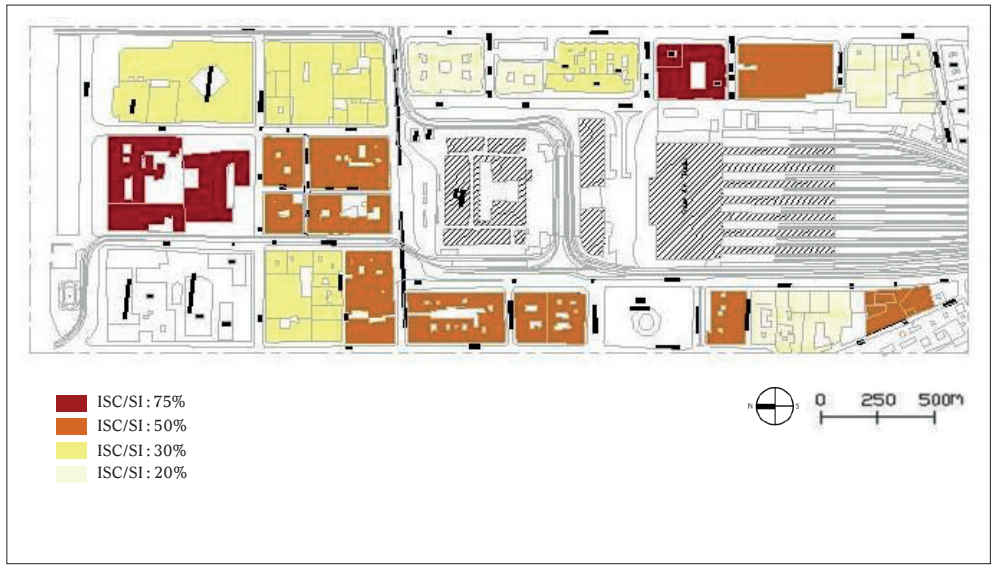


FIG. 10 — Classification des îlots du quartier selon les pourcentages de la surface commerciale (SC) par rapport à la surface totale de l'îlot (STI).
Enquête Mennana Mansour, 2010



FIG. 11 —Classification des rues selon la nature des activités.
Enquête Mennana Mansour, 2010

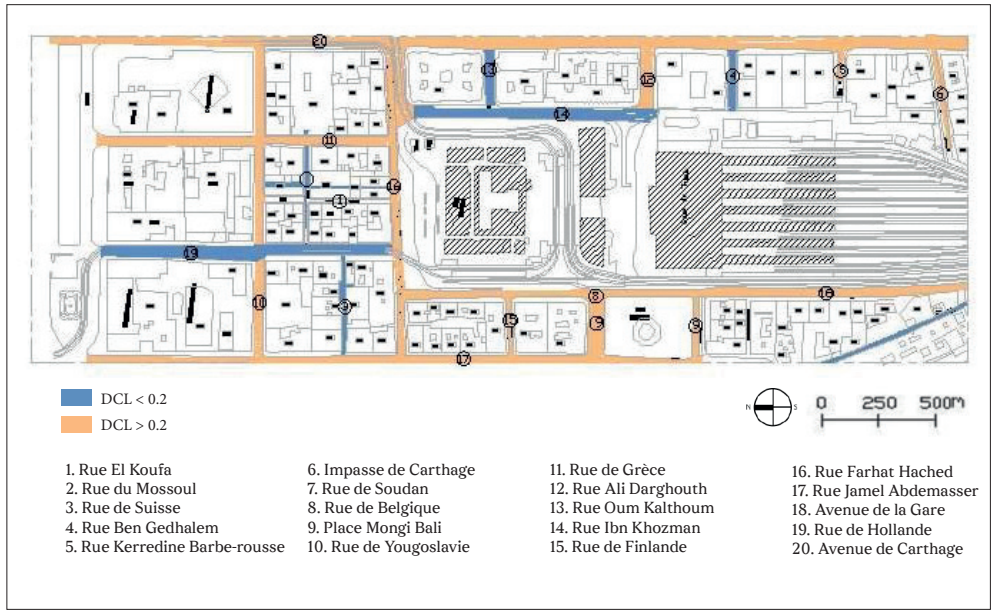


FIG. 12 — Classification des rues selon la densité commerciale linéaire.
Enquête Mennana Mansour, 2010



FIG. 13 — Plan d'épannelage.
Enquête Mennana Mansour, 2010

15. Anna Moretti, « La gare ferroviaire : approche globale et modalités d'intervention en Italie », *in Gares et quartiers des gares : signes et marges, Actes INRETS*, n° 77, Paris, 1997, p. 165-174.

16. Sylvie Chirat, « Gares, lieux de vies » *in Tokyo ville phénix*, Bulletin d'informations architecturales, n° 133, octobre 1989.

et services (60 % des rues), et celles à DCL < 0,2 U/ml, plus étroites et moins adaptées à l'implantation commerciale (40 %) (fig. 12).

Les effets du nœud sur l'immobilier

Afin d'analyser la répartition spatiale des bâtiments du quartier selon leur hauteur, un recensement a été réalisé en comptabilisant le nombre de niveaux de chaque édifice. Cette distribution est illustrée par une carte d'épannelage, montrant que les bâtiments les plus élevés se situent principalement en face de la gare, donc du nœud (fig. 13).

La répartition des bâtiments du quartier de la gare selon la densité montre une dissymétrie nord-sud. Le quartier nord, en face du nœud, se caractérise par des immeubles de trois à cinq étages, avec des rez-de-chaussée commerciaux et des étages résidentiels ou de bureaux, tandis que le quartier sud, au-delà de la gare et de ses voies, comprend principalement des bâtiments qui sont pour la plupart situés au rez-de-chaussée et utilisés comme des ateliers, dépôts ou parkings.

En face du nœud, des transformations récentes montrent une reconversion progressive des bâtiments au profit de commerces et services commerciaux, traduisant l'attractivité économique du quartier. En effet « les nœuds de transport sont susceptibles d'attirer des investissements productifs tant publics que privé en milieu urbain, les gares redeviennent des secteurs stratégiques où l'on cherche à valoriser les rapports nodalité / services[15] . »

Nous assistons aussi à une densification urbaine croissante, notamment par la surélévation des constructions existantes, ceci a été étayé par Sylvie Chirat qui affirme que c'est « autour des gares que gravitent les immeubles aux loyers les plus élevés. Les gares présentent aussi autour d'elles l'activité économique[16]. »

LES EFFETS DU NŒUD SUR LA MOBILITÉ ET LA FRÉQUENTATION DU QUARTIER

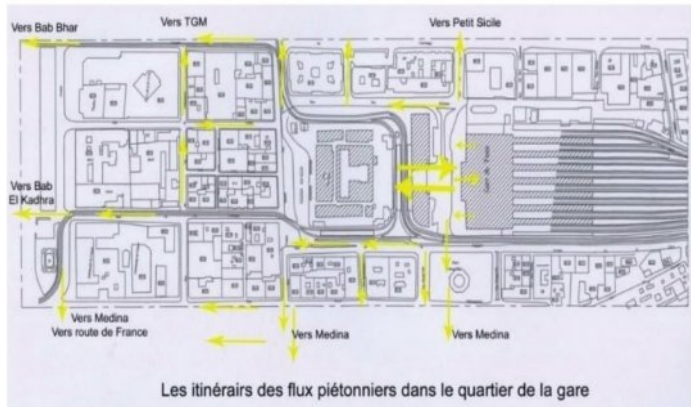
Effet sur la mobilité et origine des flux piétonniers

La transformation de la gare de Tunis en un nœud multimodal à la place Barcelone a renforcé l'accessibilité du quartier et accru l'attractivité commerciale et urbaine. Le nœud a entraîné une croissance de la mobilité de la population en assurant des correspondances qui ne sont plus uniquement liées aux chemins de fer.

Cette desserte plus facile du quartier a engendré une fréquentation plus grande du quartier ainsi que celle des

établissements commerciaux. Le nœud de la place Barcelone centralise les flux pendulaires provenant des banlieues sud, des zones périphériques, ainsi que de l'intérieur du pays (trafic voyageurs grandes lignes de la SNCFT). Ce nœud génère une fréquentation élevée, notamment aux heures de pointe (6h-8h30 et 18h-19h), avec environ 80 000[17] passagers transitant quotidiennement, tous modes confondus.

Les arrivées se répartissent entre la gare ferroviaire (dépassant 20 000 passagers), le métro léger (supérieur 16 000 passagers), les bus et les piétons (plus que 9000 passagers),



Les itinérairs des flux piétonniers dans le quartier de la gare

FIG. 14 — Les itinéraires des flux piétonniers dans le quartier de la gare.
Enquête Mennana Mansour, 2010

tandis que les sorties se dispersent vers les rues avoisinantes et la médina, illustrant le rôle crucial du nœud dans la mobilité et la dynamique urbaine du quartier. Environ 15 000 passagers empruntant les lignes SMLT, 10 000 montent en bus SNT et 20000 en train SNCFT de contrepartie (fig. 14).

Effet sur la hiérarchie des rues selon la densité piétonnière

Les flux piétonniers générés par le nœud multimodal de la place Barcelone irriguent largement le quartier de la gare, particulièrement aux heures de pointe, mais aussi durant la journée. À l'ouest de la gare, les piétons se dispersent vers la place Mongi-Bali, l'avenue de la Gare, la rue El Jazira et la Médina, tandis qu'à l'est, ils se dirigent vers les rues Ali-Dargouth, l'avenue de Carthage, la Petite Sicile ou la station ferroviaire du TGM.

La densité piétonnière[18] varie selon la largeur de la rue et les périodes de la journée, justifiant sa mesure pour élaborer une classification des rues et établir une corrélation avec la densité commerciale linéaire, permettant ainsi d'évaluer objectivement

17. Statistiques recueillies auprès du chef de la gare de la SNCFT et des chefs des stations de bus et métro léger.

18. Le calcul de la densité piétonnière par rue dans le quartier de la gare des voyageurs de Tunis repose sur une méthode objective visant à mesurer la fréquentation des rues par les flux piétonniers. Il consiste à déterminer le nombre moyen de personnes circulant dans une surface de 9 m² (3 x 3 m) à différents moments de la journée : matin (7h–8h30), midi (12h–13h30) et soir (18h–19h30). Le travail a été réalisé à l'aide de photographies prises depuis les terrasses des immeubles. Ensuite Les images ont été traitées afin de compter le nombre de piétons présents dans la surface étudiée durant chaque période. La densité piétonnière journalière d'une rue est ainsi obtenue en faisant la moyenne des densités calculées pour les trois périodes.

l'effet de la fréquentation sur les activités commerciales du quartier. La densité piétonnière moyenne du quartier de la gare mesurée est de l'ordre de 0,42 p/m². Sur cette base, les rues se classent en deux catégories : celles dont la densité est supérieure ou égale à la moyenne et celles dont elle est inférieure. Environ 65 % des rues présentent une densité piétonnière élevée, correspondant aux rues larges, animées et directement connectées au nœud multimodal, tandis que 35 % représentent des rues plus étroites et éloignées du nœud, enregistrant une densité piétonnière inférieure à la moyenne (fig. 15).

Effet du nœud sur la fréquentation des établissements commerciaux : un impact différentiel selon les types de commerces

Le nœud multimodal de la place Barcelone a entraîné une augmentation globale de la fréquentation du quartier de la gare notamment des établissements commerciaux à ses abords, mais avec des effets différenciés selon le type de commerce. Les commerces d'articles légers (vêtements, parfumerie, horlogerie) bénéficient de l'afflux de clients généré par le nœud et profitent de la visibilité et de la fluidité piétonnière accrue. En revanche, les commerces d'articles lourds (matériaux de construction, équipements sanitaires, meubles) subissent des contraintes d'accessibilité et de livraison difficiles liées à l'emprise des voies du métro léger. Ces difficultés ont conduit à une fermeture partielle de certains établissements et à une baisse significative de la fréquentation pour ceux qui subsistent.

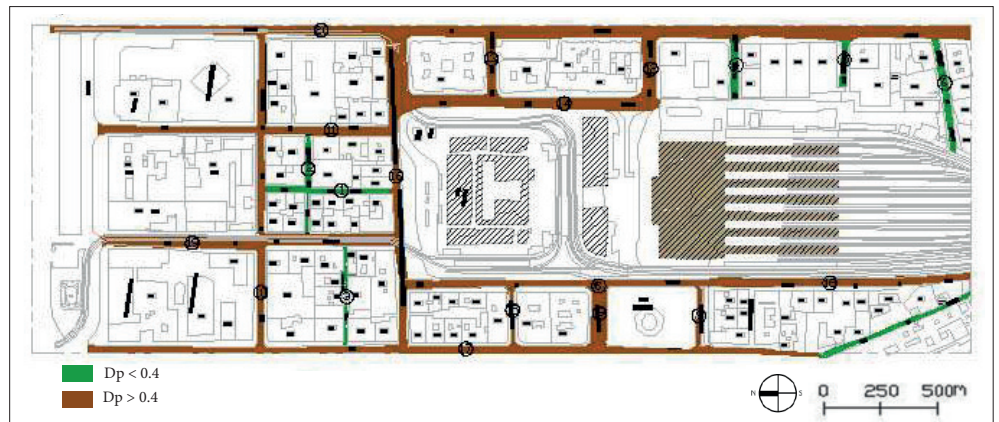


FIG. 15 —Classification des rues selon la densité piétonnière moyenne.
Enquête Mennana Mansour, 2010

Ainsi, la transformation du quartier en un nœud de transport multimodal induit une accessibilité piétonnière favorisant les commerces légers, tandis que les commerces nécessitant un accès routier demeurent pénalisés, illustrant l'impact différentiel du nœud sur la dynamique commerciale du quartier.

CONCLUSION

Cette étude met en évidence les relations entre le nœud de transport de la place Barcelone et le quartier de la gare de voyageurs de Tunis.

Initialement implantée à la périphérie de la ville traditionnelle, la gare s'est progressivement intégrée à la ville nouvelle, jouant un rôle important dans sa structuration et son développement urbain. Le nœud ferroviaire a engendré ainsi des effets contrastés : d'une part, un effet de coupure créé par la présence des emprises ferroviaires, qui ont provoqué des discontinuités urbaines ; d'autre part, un effet d'interface, perceptible notamment au niveau de la place Barcelone, où convergent les principaux échanges entre les différents modes de transport. L'analyse montre que ce nœud exerce une influence déterminante sur l'organisation du quartier. Il favorise une forte concentration des activités commerciales et des services, structure la densité et la morphologie du bâti, stimule la requalification des espaces urbains et oriente les opérations de reconversion immobilière.

L'amélioration de l'accessibilité générée par la convergence des différents modes de transport favorise une forte intensification des flux piétonniers. Ces derniers ont contribué à la concentration des commerces et des services autour de la gare. Cette attractivité se traduit par une hiérarchisation des rues selon leur densité commerciale et selon leur fréquentation ou leur densité piétonnière, révélant ainsi, une relation étroite entre accessibilité multimodale, intensité des déplacements et dynamique économique. Toutefois, les effets du nœud demeurent différenciés selon les activités concernées, certains commerces, surtout d'articles légers bénéficiant davantage de la proximité des flux piétonniers tandis que d'autres, d'articles lourds, restent pénalisés par les contraintes d'accessibilité, de livraison et de stationnement.

Au-delà de ces résultats, cette recherche conduit à interroger la portée réelle de la multimodalité dans la production des effets urbains observés. Si la coexistence de plusieurs modes de transport confère à la place Barcelone une forte nodalité et renforce son attractivité économique, la présence simultanée

du chemin de fer, du métro léger, des bus, des taxis et des déplacements piétons ne garantit pas, à elle seule, une véritable intégration multimodale. La multimodalité ne peut être réduite à une simple juxtaposition d'infrastructures ou à la concentration des flux, elle suppose également la qualité des correspondances, la continuité des cheminements, l'accessibilité pour tous les usagers, la lisibilité des parcours, la coordination des réseaux ainsi que l'intégration des espaces publics.

En ce sens, la place Barcelone apparaît comme un espace où coexistent des dynamiques d'intégration et des dysfonctionnements. Le nœud constitue un puissant levier de développement urbain, mais il demeure confronté à des contraintes de congestion, de conflits d'usages, de saturation des espaces publics et de fragmentation des circulations. Dès lors, la question centrale n'est plus seulement de mesurer les effets structurants d'un nœud de transport, mais de comprendre dans quelles conditions une organisation multimodale performante peut contribuer à renforcer simultanément l'efficacité des déplacements, la qualité urbaine, l'attractivité économique et la cohésion spatiale du quartier. Ainsi la gare des voyageurs de Tunis et les autres modes de transport de la place Barcelone peuvent être envisagées non seulement comme un point de convergence des réseaux de transport, mais un espace stratégique où se construisent les interactions entre mobilité, développement économique et transformation urbaine depuis la genèse du quartier jusqu'à ses mutations contemporaines.

Dans le contexte du Grand Tunis, caractérisé par des enjeux majeurs liés au transport collectif, à la transition écologique et à la maîtrise de l'étalement urbain, ces résultats soulignent l'importance de la multimodalité comme levier de développement urbain, et non comme une simple question de mobilité. L'efficacité d'un pôle d'échanges ne se limite pas à ses performances de transport. Elle tient également à sa capacité à améliorer la qualité urbaine, à renforcer l'attractivité économique, à requalifier les espaces publics et à favoriser une mobilité durable. Dans cette optique, le développement des pôles multimodaux constitue un enjeu majeur des politiques d'aménagement du Grand Tunis, où l'intégration entre transport, urbanisme et développement économique apparaît comme une condition essentielle de la transition vers une ville plus accessible, plus résiliente et plus inclusive.

Enfin, cette recherche ouvre plusieurs perspectives. Une approche comparative avec d'autres pôles d'échanges du Grand

Tunis permettrait d'identifier les facteurs qui conditionnent la réussite de l'intégration multimodale[19]. Par ailleurs, l'analyse des comportements des usagers, de la qualité des correspondances et des pratiques de mobilité quotidienne contribuerait à mieux comprendre les mécanismes par lesquels la multimodalité influence les transformations urbaines. Ainsi, la conception des pôles d'échanges du Grand Tunis gagnerait à dépasser une approche centrée sur la seule performance des réseaux. Elle devrait intégrer les dimensions urbaines, sociales, économiques et environnementales afin de renforcer le rôle de ces pôles comme outils de planification urbaine et de développement territorial.

19. Ministère des Technologies de la communication et du transport (MTCT) (2002), « *Etude des réseaux de transport en commun dans le grand Tunis, Phase 1, Diagnostic des pôles d'échanges* », *op. cit.*

Enjeux et perspectives patrimoniales autour des mutations de la gare de Lyon-Guillotière

STÉPHANIE MICHUT
Doctorante, laboratoire de recherche historique Rhône-Alpes (LARHAH), Université Lumière Lyon 2, archipat, Rails & Histoire

La gare lyonnaise de la Guillotière a, aujourd'hui, presque entièrement disparu de la mémoire collective. Depuis 2009, elle a été remplacée par une autre gare, celle de Jean-Macé, consacrée à la desserte des voyageurs. Satellite de la gare centrale de Lyon-Perrache, elle a pourtant fait partie du plan d'aménagement de l'étoile ferroviaire lyonnaise, acté par décision ministérielle le 12 novembre 1845. Elle s'implante entre 1853 et 1855 à l'intersection des voies reliant les lignes d'Avignon et de Genève, dans un secteur fortement marqué par sa ruralité qui se transformera, sous l'impulsion du développement ferroviaire en un quartier industriel de premier plan. La topographie lyonnaise, fortement contrainte par la présence de deux cours d'eau et de reliefs sur son flanc ouest, a conduit à l'implantation d'une gare principale et de deux gares annexes, dont celle de la Guillotière, exclusivement dédiée au transport de marchandises. Bien que la cité rhodanienne se dote de plusieurs emprises vouées au trafic de marchandises, celle-ci occupe une place hégémonique durant plus d'une centaine d'années. Les destructions qu'elle subit, à la suite d'un bombardement survenu lors de la Seconde Guerre mondiale, amènent à la construction d'un équipement novateur, et monumental, à la pointe des exigences logistiques de son époque. Cette halle à marchandises, dite halle à trafic accéléré dont le concept est importé de Grande-Bretagne, est conçue par l'ingénieur rémois Bernard Laffaille. Sa construction s'inscrit d'ailleurs dans le grand plan de modernisation de la SNCF porté par Paul Peirani, architecte, directeur de la Division des bâtiments. La contraction du transport de marchandises au cœur des villes aura raison de son usage, eu égard, notamment, à l'aménagement de grandes gares de triage aux abords de la ville de Lyon. Elle sera transformée en simple entrepôt commercial pour le Service national de messagerie (SERNAM) avant la cessation de ses activités. Au début du XXIe siècle, le site est entièrement repensé pour laisser place à une gare de voyageurs,

laissant en sommeil la halle à trafic accéléré.
Son intérêt tient autant à ses dynamiques urbaines qu'à son histoire et à l'architecture remarquable de son équipement, aujourd'hui réduit à l'état de friche (en 2022, une infime partie de la halle était encore utilisée pour du stockage). Si cette emprise fait preuve d'une certaine résilience dans la mutation de ses usages, du trafic de marchandises à la desserte locale de voyageurs, il n'en reste pas moins que son histoire est passée sous silence. En effet, sa reconfiguration a scellé le sort de sa fonction logistique, rendant définitivement obsolète la halle à marchandises. Il ne s'agit pas tant d'interroger l'obsolescence du site et du bâtiment, qui accompagne inévitablement les modifications socio-économiques d'un territoire, que de porter l'attention sur un édifice monumental dans lequel s'ancre tout à la fois une histoire ferroviaire, urbaine et constructive. Il est, aujourd'hui, le seul vestige visible, fragment d'une activité industrielle intense et témoin d'une histoire du patrimoine architectural du XX^{e} siècle.

L'analyse des mutations de cette gare laisse entrevoir une permanence de ses usages jusqu'à un brusque revirement qui rend peu perceptible la mémoire dont elle est dépositaire. Une traversée historique en trois temps permettra de comprendre ce qui la caractérise, tant dans ses usages que dans son bâti. La dernière partie sera consacrée aux enjeux patrimoniaux, entre oubli et mémoire. Cet article propose d'interroger les mutations urbaines liées au développement ferroviaire d'une grande métropole dans une perspective patrimoniale.

PREMIÈRE PÉRIODE (1853-1945) : LYON-GUILLOTIÈRE, UNE GARE SATELLITE DÉDIÉE AU TRAFIC DE MARCHANDISES

La gare de Lyon-Guillotière, plus connue sous le nom de Jean-Macé, se situe dans la partie est de Lyon, sur la rive gauche du Rhône, à équidistance des deux principales gares de voyageurs, celle de Perrache à l'ouest, et celle de la Part-Dieu, au nord. L'implantation de l'infrastructure ferroviaire, fortement contrainte par sa topographie comme par sa structure administrative, a conduit à une organisation assez spécifique avec l'aménagement d'une gare centrale, sur la presqu'île de Perrache et de deux gares satellites, l'une à Vaise et l'autre à la Guillotière. Ce tracé répond à des ambitions d'ordre national, la ville se trouvant sur la route stratégique de Paris à la Méditerranée. Son sort est scellé le 12 novembre 1845 par décision ministérielle, une quinzaine d'année après l'arrivée du premier chemin de fer sur la presqu'île.

Les deux cours d'eau qui scindent la ville du nord au sud ainsi que les reliefs sur son flanc ouest, empêchent une liaison directe depuis la ligne de Paris, dont le terminus de fait en gare de Vaise jusqu'à celles menant au sud. Elles seront d'ailleurs au nombre de deux, divergeant de part et d'autre du Rhône précisément dans le secteur où s'implantera la gare de la Guillotière. Bien que, pour des raisons topographiques, l'emplacement le plus propice au développement d'une gare centrale aurait été sur la rive gauche du Rhône qui forme une vaste plaine, c'est Perrache qui fut choisie, en raison de sa position hégémonique. Un projet, daté de 1845, qui regroupait gares de voyageurs et de marchandises est d'ailleurs abandonné[1]. En effet, au moment de cette décision, la Guillotière est encore une commune indépendante. La municipalité de Lyon craignant un déplacement des pôles économique et politique vers ses faubourgs influence le choix du quartier de Perrache où s'est implanté le premier chemin de fer entre 1829 et 1832 par le projet de liaison avec le bassin minier stéphanois, porté par les frères Seguin[2]. C'est également là que les premiers essais de locomotives ont été réalisés. L'arrêté ministériel de 1845 promeut donc la gare de Perrache, encore très embryonnaire, ainsi que deux gares satellites, celle de Vaise, où aboutit la ligne de Paris, et de la Guillotière, qui fait la liaison avec Valence[3]. Cette dernière ménage également la possibilité d'une liaison avec la ligne en provenance de la Suisse.

L'installation, entre 1853 et 1855, d'une vaste gare de marchandises entre également dans la logique de développement de ce faubourg déjà marqué par son histoire industrielle. Elle est ouverte à la circulation le 16 avril 1855. Une gare provisoire de voyageurs est créée, dans l'attente de la liaison avec la gare centrale de Perrache. Cette dernière est conditionnée par la construction d'un pont, permettant le franchissement du Rhône, et l'aménagement d'un plateau de voies et d'un bâtiment-voyageurs dont l'ampleur répond aux critères d'une gare centrale. La liaison entre La Guillotière et Perrache est effective en 1857. Deux ans plus tard, le 24 novembre 1859, la liaison avec la ligne de Genève est effective (fig. 1).

Elle s'installe dans une très grande emprise en forme de croissant qui se déploie jusqu'au fleuve (d'une superficie actuelle de près de 32 hectares). Un grand dépôt, celui de la Mouche, y est également aménagé. La partie dédiée aux marchandises s'organise autour de halles en forme de U, vraisemblablement en bois, dont il ne reste aucune trace visuelle hormis quelques plans cadastraux ainsi qu'une vue aérienne précédant sa destruction

1. Archives municipales de Lyon, 3 S 0014 : Plan de Lyon et de ses environs et des forts avec un projet de débarcadère de chemin de fer à la Guillotière, 1845.
2. Date d'ouverture de la ligne Givors-Lyon.
3. En réalité, deux gares précèdent l'ouverture officielle de celle de Perrache en 1857, un premier embarcadère au débouché du pont de la Mulatière, sur la ligne en provenance de Givors-Saint-Étienne, suivie d'une deuxième petite gare, la gare du Bourbonnais construite après la destruction du premier embarcadère, emporté par une crue.

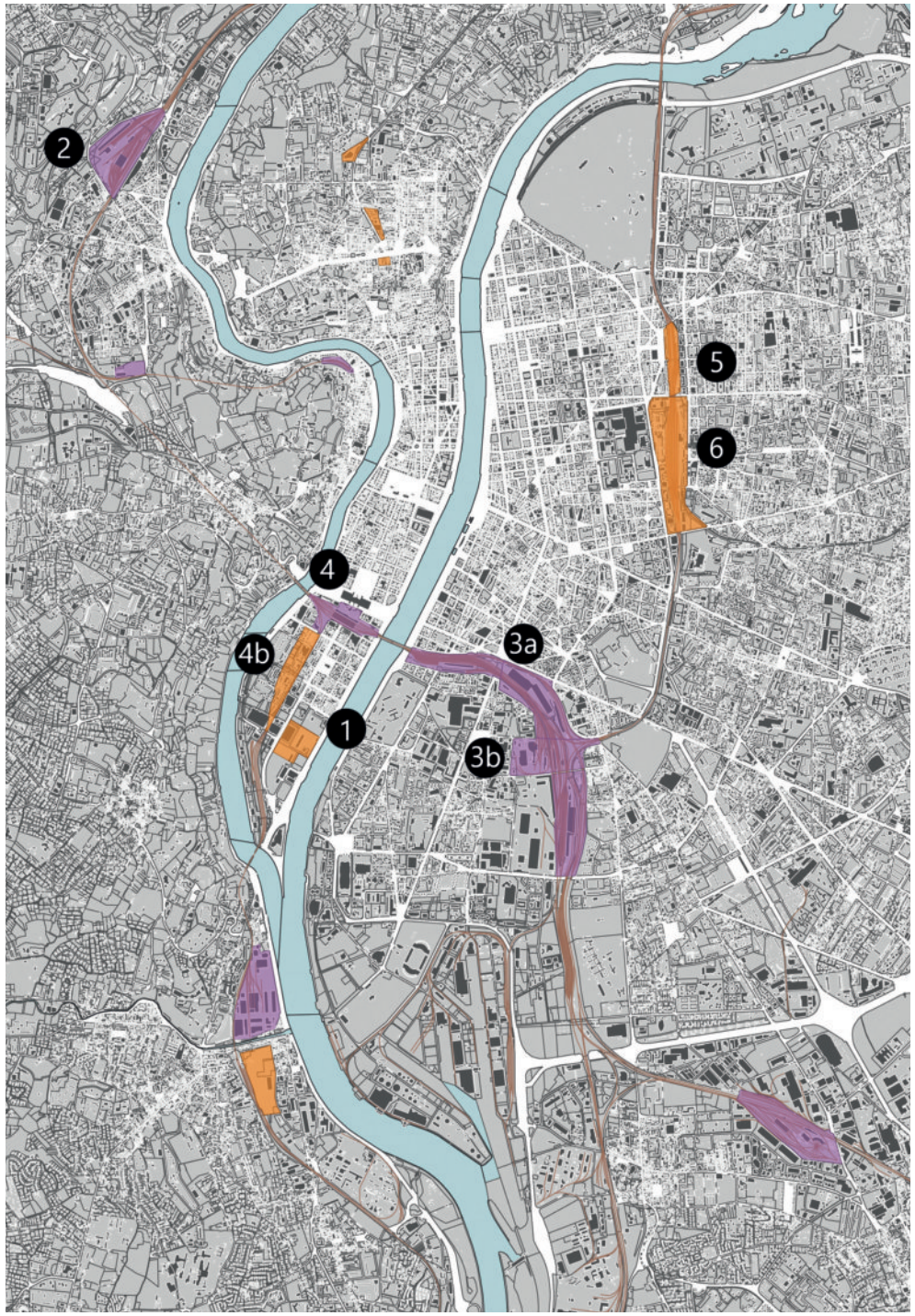


FIG. 1 — Nœud ferroviaire lyonnais, dans l'ordre chronologique : 1. Gare du Bourbonnais (1845), 2. Gare de Vaise (1854), 3a. Gare de La Guillotière (1855), 3b. Dépôt de La Mouche (extension en 1863), 4. Gare de Perrache (1857), 4b. Perrache 2 (vers 1858), 5. Gare des Brotteaux (1858 puis déplacement à l'emplacement actuel en 1908), 6. Gare de la Part-Dieu (1859).
Réalisation Stéphanie Michut, 2024

(fig. 2). Elle occupe une place prépondérante dans le trafic de marchandises, qui se répartissait autour de cinq points principaux : La Guillotière, Vaise, Perrache dite Perrache 2, la Part-Dieu (composée de quais découverts uniquement), ainsi que Badan, située à une vingtaine de kilomètres de la ville de Lyon (sur la commune de Grigny).



FIG. 2 — Les anciennes halles à marchandises, IGN – Photothèque Nationale, 1945.
Licence ouverte Etalab 2.0

DEUXIÈME PÉRIODE (1947-2005) : L'AMÉNAGEMENT D'UN ÉQUIPEMENT MAJEUR, LA HALLE À TRAFIC ACCÉLÉRÉ DE LYON-GUILLOTIÈRE

Durant la période qui suit la Seconde Guerre mondiale, si elle conserve son usage, la gare verra néanmoins un changement majeur en termes d'évolution de ses fonctions (gare de marchandises à gare de triage et gestion du transport rapide de colis) conduisant à l'édification d'un équipement novateur dont seuls quelques exemplaires, à l'échelle du pays, seront construits. Cette nouvelle typologie de bâtiment fut à la pointe des exigences logistiques de son époque. Son implantation, entre deux faisceaux de rails a obligé Bernard Laffaille, l'ingénieur missionné par la SNCF, à trouver des solutions constructives très élaborées. Représentative de l'inventivité architecturale de la période de la Reconstruction par l'emploi du béton armé et des surfaces courbes, cette halle, dite à trafic accéléré, dépasse son simple cadre bâti. Tout le site participe de l'équipement industriel (organisation des flux routier et ferroviaire, gestion des colis), ajoutant à la prouesse constructive et architecturale la modernité de ses fonctionnalités.

Les bombardements aériens qui surviennent lors de la Seconde Guerre mondiale mettent à mal le nœud ferroviaire

lyonnais. En mai 1944, l'application du *Transportation plan* (qui prévoit la destruction de l'infrastructure ferroviaire française, en visant notamment les sites et bâtiments techniques), détruit à 90 % la gare de Vaise (dont 20 500 m² de halles à marchandises), la gare de Badan (4500 m² de halles à marchandises) ainsi que la gare de la Guillotière (21 000 m² de halles à marchandises). Lyon n'est, bien évidemment, pas la seule agglomération touchée. Au total, près d'un tiers des installations françaises sont détruites. Malgré l'urgence de la situation, la SNCF, dont une partie des installations étaient vieillissantes, met cette situation à profit pour s'engager dans une modernisation de ses équipements. L'importance stratégique des transports dans le redressement économique vient, par ailleurs, appuyer cette dynamique. Un programme de grands travaux de reconstruction est alors centralisé. Il est piloté par le Service central des installations fixes qui décide de faire appel à des intervenants extérieurs, architectes, ingénieurs et techniciens. L'ampleur et la rapidité à laquelle les chantiers doivent être menés engagent ces derniers dans une recherche d'économie de mise en œuvre, comme d'amélioration des valeurs d'usage de bâtiments similaires plus anciens[4]. Ces programmes concernent les bâtiments du matériel roulant (ateliers de maintenance, rotondes) comme ceux de la logistique. C'est ainsi qu'un nouveau type de halles à marchandises, les halles mécanisées ou « halles à trafic accéléré », est mis au point. Équipement destiné à la gestion des colis par voie rapide, importé de Grande-Bretagne, il consiste essentiellement à abriter de nouvelles méthodes mécanisées de transbordement des marchandises. Paul Peirani, architecte, alors directeur de la Division des bâtiments fait appel à plusieurs ingénieurs-conseils, dont le rémois Bernard Laffaille qui conçoit pour la SNCF plusieurs programmes, rotondes et halles à trafic accéléré. Il est l'auteur de trois d'entre elles, entre 1946 et 1948 : la halle de Pantin-Bobigny, celle d'Angers-Saint-Laud ainsi que celle de Lyon-Guillotière. Un équipement de la même typologie, mais non conçu par B. Laffaille, sera également construit à Avignon[5].

Lyon participe de cette dynamique qui se déploie au niveau national et bénéficie également d'une nouvelle organisation de son trafic de marchandises. Après une remise en état sommaire de trois halles à la gare de la Guillotière, et deux à Vaise, des projets pour la modernisation de l'équipement sont lancés dès 1945. La Guillotière conserve sa position hégémonique en raison de sa position centrale au sein du nœud ferroviaire. Sa reconstruction intervient également dans celui de l'avenue longeant l'emprise, dont une grande partie des

4. Nicolas Nogue, *Bernard Laffaille (1900-1955), ingénieur : de l'entreprise au bureau d'études*, p. 321, vol. 1, Thèse de doctorat, France, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2001.

5. R. Bernis, « La halle à marchandises de la SNCF à Avignon », *La Technique des travaux*, n°5-6, 1952, p. 141-144.

6. Delacarte, Bonnot, « La halle mécanisée de Lyon-Guillotière », *Revue générale des chemins de fer*, juin 1955, p. 345-360.

7. Centre national des archives historiques de la SNCF, 0119LM347/019, 16-17/11/1948 : Chantier de la halle mécanisée de Lyon-Guillotière, visite de M. Cassé des 16 et 17 novembre 1948.

immeubles est détruite (figures 3 et 4).



FIG. 3 — La halle à trafic accéléré conçue par Bernard Laffaille, IGN – Photothèque nationale, 1949.
Licence ouverte Etalab 2.0

La halle est prévue pour faire face à un trafic quotidien de près de 1500 tonnes[6]. Elle prend la place des anciennes halles en bois, s'inscrivant dans une configuration assez complexe.

Elle doit, en effet, s'insérer entre deux faisceaux de rails, dans la tangente du réseau reliant les voies en provenance du sud à la presqu'île. Après un premier projet pour un bâtiment courbe, la direction centrale de la SNCF opte pour un projet proposant deux halles contiguës désaxées, s'interpénétrant au niveau de leurs pignons. Cette configuration permet à l'équipement de suivre la courbure de la voie. Il pose néanmoins des questions d'ingénierie complexes, notamment pour l'accès des véhicules routiers qui se présentent dans l'angle nord-ouest du bâtiment achevant sa course sur la voie. Les deux édifices doivent couvrir une superficie de près de 38 000 m². Un seul, la halle nord, sera édifié selon le plan de Bernard Laffaille, les aléas du chantier auront raison de la construction du deuxième selon le projet initial (fig. 5)[7].

Bâtiment rectangulaire de 267,30 m par 77,60 m, il couvre une superficie de près de 21 000 m². Il se compose d'une structure complexe de vingt-et-une travées de sheds conoïdes auxquelles s'ajoutent, sur les façades latérales, des sheds transversaux. Seule la dernière travée, à l'est, point d'insertion du réseau ferrée, est conçue différemment. Elle est couverte d'une voûte parabolique à faible flèche. Les sheds reposent sur une série de piliers porteurs et non-porteurs profilés en « V », conception de Bernard Laffaille qui en économisant de la matière



FIG. 4 — Plan du site en 1954, en pointillés rouges : les points d'insertion du réseau routier, en rouge : le pont routier doublant le pont ferroviaire
Ville de Lyon, Archives municipales, 5 S 20, 1954 - licence ouverte Etalab 2.0



FIG. 5 – Plan du site en 2017, en rouge : la gare de Jean-Macé insérée dans le faisceau de rails.
IGN, Photothèque nationale, 2017 - licence ouverte Etalab 2.0

8. M.-E Lépine, « La halle aux marchandises en gare de Lyon-Guillotière », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n°27, Décembre 1949, p.72-75.

9. Centre national des archives historiques de la SNCF (Sardo – CNAH), 172221094 / 004 : courriers et rapports de la Direction générale, Inspection générale réseau Sud-Est, 1987-1988.

sans sacrifier aux propriétés structurelles de tenue au vent et de résistance mécanique, permet également d'animer la façade[8]. L'originalité de cette halle, composée de trois nefs de portées différentes, repose dans sa structure, en partie sur pilotis, le bâtiment étant ouvert sur trois de ses façades. La luminosité représente également l'un de ses atouts majeurs et répond à une préoccupation essentielle dans ce type d'équipement. Elle est apportée autant par le dispositif de couverture, avec ses sheds conoïdes, ainsi que par ses façades largement vitrées, conception très inhabituelle pour une halle à marchandises.

Cette gare conservera son usage durant près de 125 ans. Après cette première mutation qui, bien que modifiant, profondément, le site en lui-même, ne modifie pas son affectation, la fin des années 1980 marque un tournant. La contraction du transport de marchandises au cœur des villes aura raison de son usage. Dans un contexte généralisé de recul du fret ferroviaire, se pose la question de son devenir. Un transfert de ses activités plus au sud, à quelques kilomètres en banlieue (Vénissieux ou Saint-Priest) est envisagée par la SNCF[9]. Elle est exclue du nouveau plan d'acheminement des marchandises décidé au niveau national, sous le prétexte d'une mise aux normes, ce qui entraîne sa transformation en simple entrepôt. Entre 2005 et 2009, le site est entièrement repensé pour laisser place à une gare de voyageurs qui s'installe dans les anciennes emprises, laissant en sommeil la halle à trafic accéléré.

TROISIÈME PÉRIODE (2005) : AMÉNAGEMENT DE LA GARE DE VOYAGEURS JEAN-MACÉ

Dans le contexte de création de cette nouvelle halte, qui répond non seulement à un besoin de désengorgement de la gare de la Part-Dieu devenue gare centrale depuis l'arrivée du TGV, mais également à l'amélioration de l'interconnexion entre le rail et les transports en commun, la halle de la Guillotière est complètement passée sous silence. Réduite à sa seule fonction d'entreposage, ses spécificités techniques sont abandonnées au profit d'une installation de desserte de marchandises en grande banlieue (notamment par l'ouverture de la gare de triage de Sibelin, depuis 1970, située à une quinzaine de kilomètres). Elle souffre surtout d'un manque de perception de sa valeur architecturale. Enfin, elle se situe au cœur d'enjeux politiques et financiers.

Au début des années 1980, la situation s'est inversée en termes de flux logistique, le trafic de voyageurs a pris le pas sur celui de marchandises. L'arrivée du train à grande vitesse a changé la donne et déplacé les polarités. L'aménagement de cette

ligne, par la rive gauche du Rhône, a imposé une redistribution du trafic sur tout le nœud lyonnais, notamment par la bifurcation de la Guillotière. Elle permet de se raccorder directement à la ligne de Paris, Vaise étant dévolue, depuis le début du XXe siècle, à la desserte des banlieues ouest. Dans le prolongement de la gare de la Guillotière, en direction du nord, deux gares intra-muros sont installées depuis le milieu du XIXe siècle, celle de la Part-Dieu, dévolue au trafic de marchandises, et celle des Brotteaux, pour le transport des voyageurs. Il est rapidement apparu que cette dernière, reconstruite entre 1904 et 1908, ne pourrait accueillir le flux de voyageurs. Comme Perrache, elle est enserrée dans un tissu urbain dense freinant toute possibilité d'extension. C'est donc vers le site amont offrant une vaste réserve foncière, celui de la Part-Dieu, que les autorités locales et la SNCF ont tourné le regard. D'autant plus que, depuis 1964, une immense caserne militaire a été vidée de ses fonctions. En 1983, la nouvelle gare centrale de voyageurs de la Part-Dieu est donc ouverte à la circulation. Cette restructuration a d'ailleurs entraîné la protection au titre des monuments historiques de la gare des Brotteaux, désaffectée par suite de l'ouverture du nouvel équipement[10]. C'est ainsi que dans une sorte de retour au programme originel tel qu'il avait pu être proposé en 1845, la rive gauche du Rhône, se retrouve placée au cœur du nœud ferroviaire lyonnais.

Dans le courant du XXe siècle, la cité rhodanienne devient l'un des plus grands nœuds ferroviaires européens pour la liaison nord-sud. C'est également une grande agglomération dotée d'une infrastructure ferroviaire importante pour laquelle, paradoxalement, la fréquentation des gares est faible[11]. Dans les années 1990, la volonté de proposer une alternative aux déplacements automobiles fait émerger le projet d'aménagement d'un réseau de circulation permettant de renforcer l'intégration des réseaux ferrés et urbain. Ce projet va également de pair avec une volonté d'augmenter le trafic local et interrégional. L'emplacement choisi pour la création d'une nouvelle halte voyageurs se situe à la bifurcation de la Guillotière, ce qui permet de faire également la jonction avec la ligne du métropolitain, ainsi que la future ligne de tramway. Cette halte, en soulageant le trafic régional, a également pour objectif de favoriser la desserte de plusieurs polarités situées sur la rive gauche : les quartiers de Gerland, de la Préfecture et de la Part-Dieu[12]. C'est un projet d'envergure en termes d'investissement financier et d'acteurs institutionnels puisqu'il mobilise le Département, la Région, les métropoles de Lyon et Saint-Étienne ainsi que les organismes de transport urbain.

10. « Gare des Brotteaux », notice PA00117809, *POP Plateforme ouverte du patrimoine*. [En ligne] https://pop.culture.gouv.fr/notice/merimee/PA00117809

11. Tristan Buteau-Deimon, « RER lyonnais, quelles perspectives 30 ans après le premier projet ? », Université Gustave Eiffel / ENPC, Rails & Histoire, conférence donnée aux Archives municipales de Lyon, 2/2/2023. [En ligne] https://www.sondekla.com/user/event/13387

12. Métropole de Lyon : Délibération du Conseil de communauté n°2004-1734, Commission déplacements et urbanisme, Place Jean Macé - Création d'une halte ferroviaire - Études d'avant-projet - Convention relative au financement de ces études entre le réseau ferré de France (RFF), la SNCF, la région Rhône-Alpes et la Communauté urbaine - Désignation d'un représentant, 29/04/2004.

13. Vincent Veschambre, « Le recyclage urbain, entre démolition et patrimonialisation : enjeux d'appropriation symbolique de l'espace. Réflexions à partir de quatre villes de l'Ouest », *Norois*, n°195, 2005, p. 79-92.

14. Alain Schnapp, *Une histoire universelle des ruines : des origines aux Lumières*, Paris, Seuil, 2020.

L'aménagement de cette halte modifie profondément le site au détriment de la halle à trafic accéléré (devenue halle du SERNAM). Elle intervient sur une très vaste emprise à l'organisation déjà complexe puisqu'en surplomb du réseau viaire. Le plateau de voie, qui franchit une avenue, est aménagé en remblais. Deux faisceaux ferroviaires, divergeant au niveau de la halle à trafic accéléré, franchissent l'avenue Jean-Jaurès, située en contrebas (fig. 4). Il est décidé que la desserte de voyageur s'insérera entre les voies ferrées existantes, au moyen d'un quai central situé sur l'un des deux ponts (figures 4 et 5).

Les études démarrent en 2004. La destruction totale de la halle est envisagée pour des questions de revalorisation immobilière et foncière. Cette situation est révélatrice d'une méconnaissance de la valeur historique et architecturale du site, fréquemment à l'œuvre dans les opérations de restructuration mettant en jeu des édifices industriels. Le bâtiment est bien souvent la dernière trace matérielle dans laquelle perdure la mémoire ouvrière, faisant écho à des souvenirs considérés comme peu valorisants, sa démolition revêt une forme d'effacement de la mémoire[13]. Un site ou un bâtiment industriel est dépositaire non seulement de la mémoire liée au domaine de production pour lequel il a été conçu, mais il est également celui de sa conception, de son chantier, de ses pratiques constructives et de ses matériaux. L'opposition de l'architecte des bâtiments de France tout comme l'étude menée par le Service régional de l'inventaire permettent de la sauvegarder. L'aménagement sur le pont ferroviaire entraîne néanmoins la destruction du pignon ouest de la halle, où vient mordre le nouveau dessin du tracé ferroviaire. Elle le touche d'ailleurs à l'endroit même où repose l'une des particularités techniques les plus marquantes de l'édifice, à savoir le passage couvert permettant l'accès routier qui est celui où le bâtiment, de dimension monumentale, repose, en partie, sur pilotis.

Le chantier est lancé entre 2007 et 2009. L'organisation du site est entièrement repensée. Le réaménagement des voies ainsi que la destruction du pont routier coupent définitivement l'ancien accès à la halle tout en l'amputant de sa travée ouest (fig. 6). Cette reconfiguration scelle définitivement le sort de sa fonction logistique, la rendant définitivement obsolète.

LA HALLE À TRAFIC ACCÉLÉRÉ DE LYON-GUILLOTIÈRE, ENTRE OUBLI ET MÉMOIRE

La mémoire et l'oubli sont les deux pôles du rapport au passé d'où découle la permanence de la société[14]. La halle à trafic accéléré de Lyon-Guillotière reflète l'ambiguïté du

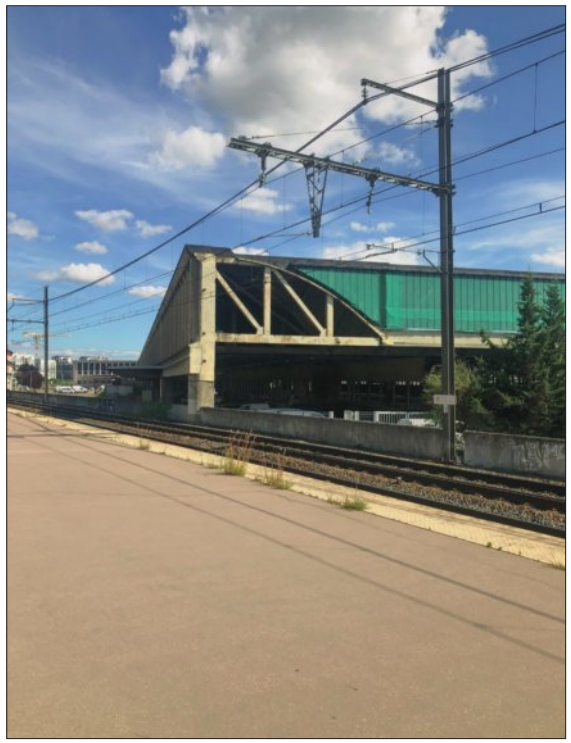


FIG. 6 — La halle à trafic accéléré vue depuis le quai de la gare Jean-Macé, pignon ouest arasé.
Cliché Stéphanie Michut, 2025

rapport qu'entretient la ville, peut-être toute ville, à son passé industriel. Elle reflète également la difficile conciliation des enjeux économiques et patrimoniaux. En effet, les vestiges de la quotidienneté sont longtemps apparus comme dénués de valeurs mémorielles. Les édifices de nature industrielle sont encore fréquemment réduits à leur seule fonctionnalité, ils incarnent une mémoire douloureuse tant liée aux conditions de travail qu'à la désindustrialisation, socialement peu valorisante. La reconnaissance du patrimoine industriel, malgré son institutionnalisation par la création d'une cellule dédiée au sein de l'Inventaire général du patrimoine culturel en 1983, reste un chemin épineux à parcourir. Les autorités locales, qui ont longtemps rejeté le passé industriel de la ville, comme en témoigne la destruction des abattoirs de La Mouche entre 1978 et 1979, ont néanmoins changé de point de vue à l'orée des années 2000. Une nouvelle politique s'est mise en place par le biais du périmètre d'intérêt patrimonial (PIP), inscrite dans le plan local d'urbanisme. Permettant de délimiter des ensembles urbains, bâtis et paysagers représentatifs de l'histoire du territoire, cet outil réglementaire, fait écho à la loi Malraux sur les secteurs sauvegardés (1962). Il permet d'identifier les bâtiments les plus menacés par l'évolution urbaine. Définissant des règles, il ménage une possibilité de discussion entre la collectivité et les porteurs de projets. Le plan local d'urbanisme

15. SEPAL, SCOT 2030, *Agglomération lyonnaise*, Rapport de présentation, 19/05/2017. [En ligne] https://www.scot-agglolyon.fr

(PLU-H) a vocation à sensibiliser à l'histoire urbaine avant toute intervention dans un souci de préservation de l'identité des quartiers. Le projet de halte ferroviaire de la Guillotière mettait en tension la SNCF et RFF (Réseau ferré de France) avec les autorités locales (à l'échelon local et régional). À partir de 2002, la modification de l'offre ferroviaire a reposé sur l'entité régionale devenue l'organisatrice des transports régionaux[15]. La majeure partie du coût de restructuration de la nouvelle halte a été essentiellement portée par la SNCF et RFF, la collectivité n'ayant, à sa charge, que la question des abords.

La destruction du site des abattoirs de La Mouche a agi comme un catalyseur à l'échelle de la ville de Lyon. Ce site conçu entre 1909 et 1928 par Tony Garnier, dont la renommée a depuis longtemps dépassé les frontières nationales (son œuvre est enseignée dans de nombreuses écoles d'architecture), est emblématique de l'histoire urbaine et architecturale de la première moitié du XX^{e} siècle. Le site a été démantelé en 1977 pour une installation en zone périurbaine plus adaptée aux normes d'hygiène et de productivité alors en vigueur. La question de sa préservation s'est posée dès 1967 par une tentative de protection patrimoniale qui aboutit en 1975 par des protections partielles ayant eu pour conséquence une fragmentation du projet de reconversion. En effet, le site a été détruit à près de 95 % en l'espace de deux ans, seuls quelques éléments emblématiques ont pu être préservés. Leur éclatement, dans un site s'étendant sur une emprise de plusieurs dizaines d'hectares (25 ha), rend impossible leur lecture tant urbaine, qu'industrielle ou architecturale. La mémoire des lieux, a été effacée. Dans les années 2000, le point de vue s'est modifié. L'inscription de certains quartiers de Lyon sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO (1998) y a peut-être contribué. Celui des pentes de la Croix-Rousse par exemple, ancien quartier des ouvriers du textile, les canuts, au sein duquel un patrimoine porteur d'un habitat ordinaire lié à la mémoire du travail a pu être sauvegardé. La trame industrielle de ce quartier est érigée en valeur culturelle. L'intégration au PLU-H d'ensembles usiniers (usines, cités ouvrières, réseau de transport), d'éléments bâtis (ateliers, cheminées, maison patronale) ou de traces plus immatérielles (toponymie, mémoire sociale et ouvrière) marque une volonté plus affirmée de prise en compte de cette histoire industrielle. Les ensembles ferroviaires sont sans doute parmi les moins connus, reflétant en cela une position à l'échelon national. Depuis 2018, une politique d'urbanisme transitoire est mise en place par les autorités locales (Métropole de

Lyon), elle vise plus particulièrement les friches industrielles réparties en divers points de la ville et des anciens faubourgs. Une quinzaine d'entre elles, dont la halle à trafic accéléré, a été identifiée[16]. Cette politique vise à accompagner les porteurs de projets et non à s'y substituer, chaque partenaire devant trouver son équilibre financier. Elle favorise les projets d'occupation temporaire dans une optique de revalorisation de l'image de la friche destinée à dynamiser des projets de reconversion.

La halle est repérée par les services régionaux de l'Inventaire et fait l'objet d'une étude en 2004[17]. En 2005, au moment du lancement du chantier, le premier Plan local d'urbanisme de Lyon entre en vigueur. Elle est notée comme « élément bâti à préserver », devenu dans le PLU-H actuel « éléments bâtis patrimoniaux ». Les édifices qui y figurent appartiennent au corpus du patrimoine dit ordinaire, comme éléments représentatifs du paysage urbain. Elle fait donc l'objet d'un premier niveau de reconnaissance patrimoniale. La déprise logistique due à la baisse du trafic de marchandises a conduit à une obsolescence de ses fonctions sans pour autant que la halle ne soit totalement abandonnée. La SNCF l'utilise encore très partiellement pour de l'entreposage. Par ailleurs, le site avec ses bureaux notamment, est encore en activité. La spécificité de son ancrage, entre deux faisceaux ferroviaires en circulation, rend difficile un réel changement d'affectation. Sa situation n'est pas de nature à favoriser une reconversion tendant vers une ouverture au public. Néanmoins, la partie amont du site située au pied de la halle, donnant sur une avenue, a été investie durant cinq années (2020-2025), en concertation avec la SNCF, par des activités culturelles ainsi que de restauration. Contrairement à d'autres sites industriels désaffectés, elle n'a pas fait l'objet d'une occupation illicite. Pour autant, la SNCF reste assez réticente à une patrimonialisation de l'édifice, perçue comme une restriction du droit de propriété[18]. Cependant, la Métropole de Lyon, qui détient la compétence d'aménageur, reste incontournable dans un futur projet de reconversion qui pose, bien évidemment, des questions dépassant le simple cadre du site. Elle doit nécessairement s'inscrire dans une dimension plus large à l'échelle du quartier, voire de l'agglomération. Aujourd'hui, le site est en sommeil, la halle n'est ni réellement menacée, ni réellement sauvée.

Le patrimoine industriel se caractérise par sa nature évanescente. Dans tout projet de reconversion de ce type d'édifice, le risque de désincarnation de l'objet n'est pas négligeable. Si la halle parvient malgré tout à échapper à la démolition, un projet qui ne tiendrait pas compte de l'histoire du bâtiment dans toutes ses dimensions serait une autre forme de négation mémorielle. Elle s'inscrit non seulement dans une histoire industrielle de Lyon, mais également dans une histoire technique et architecturale. Le passé industriel du quartier est évoqué par une série de 24 panneaux, reprenant la forme d'un carnet de voyage, qui sont apposés sur le mur de soutènement du plateau de voies. Ils sont issus d'un travail collaboratif entre les illustrateurs de la Cité de la Création et une coordination scientifique au sein de laquelle ont collaboré les Archives municipales ainsi que l'Université Lumière et l'Institut d'Études Politiques de Lyon. L'œuvre est inaugurée en 2012. Réduire le bâtiment à sa simple enveloppe le vide de son sens en le transformant en simple support anecdotique. L'héritage collectif et culturel passe par une reconnaissance alliant histoire industrielle, ouvrière et architecturale, dont devrait tenir compte un projet de reconversion.

L'intérêt de cette gare tient autant à ses dynamiques urbaines qu'à l'histoire du site et à son architecture remarquable. Elle est, aujourd'hui, le seul vestige visible d'une activité industrielle intense et témoin d'une histoire du patrimoine architectural du XX^{e} siècle, notamment pour le ferroviaire. Elle s'inscrit dans une histoire architecturale plus vaste qui dépasse le simple cadre d'un équipement industriel local aux qualités strictement fonctionnelles. Son intérêt patrimonial n'est aujourd'hui l'apanage que de quelques amateurs et reste masqué aux yeux du grand public qui fréquente, par ailleurs, la gare de Jean-Macé.

16. Entretien avec Rachel Mignard, Urbaniste, Directrice de projet, Métropole de Lyon, 29/04/2024.

17. Nadine Halitim-Dubois, « Entrepôt commercial de la gare de la Guillotière puis entrepôt commercial du Service National de Messagerie dit la Sernam », IA69001086, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, 2004.

18. Entretien avec Anne-Sophie Courbière, SNCF Immobilier, Responsable Développement locatif et Valorisation, 23/04/2021.

Le développement urbain de la ville à l'épreuve du ferroviaire

Situations héritées à Montpellier : ancrage ou décrochage territorial ?

LAURENT VIALA
Maître de conférences, Université Montpellier Paul-Valéry, École nationale supérieure d'architecture de Montpellier, Laboratoire Interdiciplinaire Formes Architecture Milieux

RÉGIS KEERLE
Maître de conférences HDR, Université de Rennes

HÉRITAGE FERROVIAIRE ET FUTUR DES TERRITOIRES EN CONTEXTE MÉTROPOLITAIN

Penser la ville-territoire à l'heure des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM)

La mise en place des SERM[1] interroge les conditions dans lesquelles l'ordre ferroviaire peut aider à faire territoire au moment où pourrait se jouer une forme de renversement des termes[2] dans le développement des territoires métropolitains mais également de ceux qui se trouvent sous leur influence.

La question des transports, de leur organisation future — par le ferroviaire notamment, celui hérité ou parfois réinventé — constitue-t-elle un levier d'activation de ce dépassement ? En lien avec le phénomène de métropolisation, la problématique générale, à laquelle ce texte se confronte, se donne pour cadre le constat d'un modèle de développement qui contrarie plus les territoires qu'il ne leur assure une destinée longue et heureuse. L'enjeu est donc de considérer un mode de développement mû par la recherche d'équité et d'apprécier comment la recomposition d'un héritage ferroviaire permet de faire territoire.

En l'occurrence, « faire territoire » signifie d'une part un intérêt premier pour ce qu'est un territoire notamment du point de vue de ses ressources, et d'autre part, développement, organisation, aménagement, équitables : toute intervention (de l'énoncé d'une stratégie à la mise en œuvre d'une action) engage le respect desdites ressources (dans leur nature, nombre, renouvellement, préservation, etc.) y compris du point de vue des conditions de leur mise à disposition de tous.

1. La loi 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains indique : « une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire, qui recherche notamment la réduction de la pollution de l'air, qui souhaite provoquer le désenclavement des territoires périurbains et ruraux, tout en favorisant l'optimisation de l'utilisation de l'espace. »

2. Ce renversement des termes conduit à passer de l'identification et la qualification d'une idéologie métropolitaine (Laurent Viala, 2001, *Le géographe et l'espace public urbain: situations, contextes, enjeux dans les aires métropolitaines françaises, Thèse doctorat: Géographie*, Université Montpellier 3) à la formalisation du dépassement de ce que Olivier Bouba-Olga et Michel Gorssetti nomment de leur côté en 2018 la mythologie CAME (Compétitivité, Attractivité, Métropolisation, Excellence). En contexte de métropolisation, rapprocher héritage ferroviaire, opérations urbaines et projet de territoire ouvre un champ des possibles que ce texte investit. Olivier Bouba-Olga et Michel Grossetti, *La mythologie CAME (Compétitivité, Attractivité, Métropolisation, Excellence) : comment s'en désintoxiquer ?* [En ligne] https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01724699.

3. Par exemple, en Occitanie le SERM Montpellier Méditerranée se joue à l'échelle de la région montpelliéraine, soit depuis le périmètre étriqué de la métropole jusqu'en profondeur dans les EPCI voisins via plusieurs grandes voies pénétrantes ou de contournement. Dans cette organisation le rail ne jouera véritablement qu'à l'échelle du couloir languedocien avec la desserte TER. Le réseau de tramway reste une affaire montpelliéraine avec des terminus dans plusieurs communes de la métropole. La pénétration se fait modestement pour l'instant avec le complément de réseau par BHNS. Un temps envisagé, le tram-train aurait rehaussé la voie ferroviaire. En Bretagne, autre exemple, l'offre Breizhgo préfigure le SERM cette fois à l'échelle de la région sur la base d'une organisation mêlant train, bus et bateau. Une configuration bien différente de la première notamment au regard de la question que pose ce texte.

Jusqu'ici une approche très « pragmatique » (au sens utilitariste du terme), et exclusivement fonctionnaliste, a prévalu. Elle n'a pas nécessairement posé, après 1945, la question de la capacité du rail à initier et porter un aménagement des territoires métropolitains orienté, et non seulement appuyé, par une organisation intermodale complète.

Dans quelles conditions et selon quelles modalités, au-delà de l'approche strictement fonctionnaliste, un tel héritage ferroviaire peut-il aujourd'hui initier et donner sa force à la mise en projet d'un territoire en réhaussant tout ou partie de ses qualités, et en réveillant ainsi ce qui a pu participer d'une cohérence aujourd'hui malmenée ?

La problématique générale motivant ce texte réclame à long terme une approche comparative en ce sens que les différents territoires politiques concernés choisissent des mises en œuvre de SERM différentes[3]. L'hypothèse retenue affirme que les SERM peuvent encourager les projets urbains et de territoire qui apportent les garanties d'équité indispensables aux temps alter-métropolitains, notamment lorsqu'ils favorisent la ressaisie de tout ou partie de la question ferroviaire, en particulier mais pas exclusivement dans sa dimension patrimoniale.

À Montpellier, les premières investigations ont cherché à apprécier tout autant la trajectoire historique du ferroviaire, ce qui dans le temps et actuellement fait patrimoine (y compris en mode ordinaire) dans l'ordre du matériel comme des imaginaires, l'évolution du quartier de la gare historique, des espaces au contact des voies ferrées, l'impact urbain de l'immixtion du ferroviaire dans l'espace de la ville (opportunités et limites), les projets d'aménagement et autres opérations d'urbanisme liés à cet héritage et/ou à cette question. L'étude a concerné strictement le périmètre communal, considérant que sa bonne connaissance est un préalable sans lequel investir celui de la métropole serait malaisé.

Comment les logiques ferroviaires ont-elles rencontré les logiques urbaines et territoriales notamment dans une dynamique de projet ? Quelle a été la trajectoire historique d'une telle réalité ? Quelle est la réalité de l'héritage ferroviaire et de son activité dans un processus de projet urbain ?

À Montpellier comme ailleurs, des situations partagées peuvent être identifiées ; elles expriment des configurations d'interactions ville/gare. Ces situations sont variées. En effet,

dans la longue histoire de l'aménagement des chemins de fer, l'interaction ville/gare a affiché tour à tour, à l'échelle de la commune centre comme à celle de l'agglomération entière voire celle du département, des permanences comme des évolutions. Il est difficile de répertorier l'ensemble de ces situations d'autant qu'elles ne sont pas toujours exclusives les unes des autres. La qualification de ces situations réclame par ailleurs une observation élargie, qui ne se limite pas au cas de Montpellier.

Dans l'attente, il est toutefois possible d'identifier plusieurs situations. À commencer par celles qui témoignent de l'introduction de ruptures dans l'espace du fait notamment des tracés qui participent de l'histoire ferroviaire. Ils s'imposent en restant actifs, en étant réinvestis ou en sommeil, à moins de définitivement disparaître. Les situations d'extension urbaine ou « péri-urbaine » maîtrisée conduisant d'abord à la formation des quartiers de gare, côtoient les situations de conflit entre stades successifs de modernité (par exemple quand la modernisation l'emporte sur la modernité). Précisément, il faut compter avec les situations de modernisation des grandes gares de centre-ville, mais également avec les situations d'implantation de gares TGV excentrées et le traitement de la distance au centre-ville. Et puis il y a les situations de mutations de vastes zones industrielles historiquement liées au ferroviaire, et au-delà, les situations d'implantation ou de réimplantation du ferroviaire dans les territoires en combinant les échelles, ou les situations encore en attente avec les anciennes gares abandonnées ou reconverties, les arrêts/parkings nouvellement aménagés, les tracés réinvestis, les imaginaires et leur mobilisation, etc.

À Montpellier, un héritage ferroviaire sacrifié sur l'autel de la modernisation urbaine

Le principal résultat fait le double constat de la modestie de l'héritage ferroviaire et de sa faible valorisation. Pourtant, sans être exceptionnel, cet héritage existait, marquait le périmètre communal et lui assurait une connexion au grand territoire qui l'englobe. Après des pertes importantes, qu'en est-il aujourd'hui ? (fig. 1)

Les sept cas observés croisent, d'une part, situation de référence mêlant différents enjeux, non nécessairement équivalents ni exclusifs les uns des autres, et d'autre part, niveau d'accord entre héritage ferroviaire et effets du projet urbain en termes de production de l'espace[4] (fig. 2). L'accord le plus fort entre héritage ferroviaire et expression urbaine se joue au contact de la gare historique (les deux pièces vertes). Le renoncement

4. Dans la figure 2, l'axe des abscisses (le temps qui s'écoule) et l'axe des ordonnées (production synthétique de l'espace ; voir Xavier Desjardins, *Urbanisme et mobilité. De nouvelles pistes pour l'action*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2017) délimitent une zone. Pour être comprise, cette zone est divisée en deux parties : une verte vers le haut, et une autre vers le bas, laissée telle quelle. Si l'axe des abscisses ne pose pas de problème de lecture (les années indiquées informent clairement), l'axe des ordonnées interroge. Dans ce schéma, il n'est pas possible d'aller au-delà de l'indication « production de l'espace » en proposant par exemple une unité renseignant ce que l'axe mesure. La partition introduite avec la zone verte veut signifier l'intensité avec laquelle une situation (incarnée par un cas identifié) contribue à une production de l'espace qui lutte contre ce qui a eu tendance à s'imposer avec la métropolisation (marchandisation, ville produit, financiarisation, etc.). Déployer du ferroviaire sans intention territoriale, en se tenant à distance d'une conception portée par l'idée même de production de l'espace, ainsi entendu, revient à encourager les tendances à l'œuvre depuis au moins quarante ans.

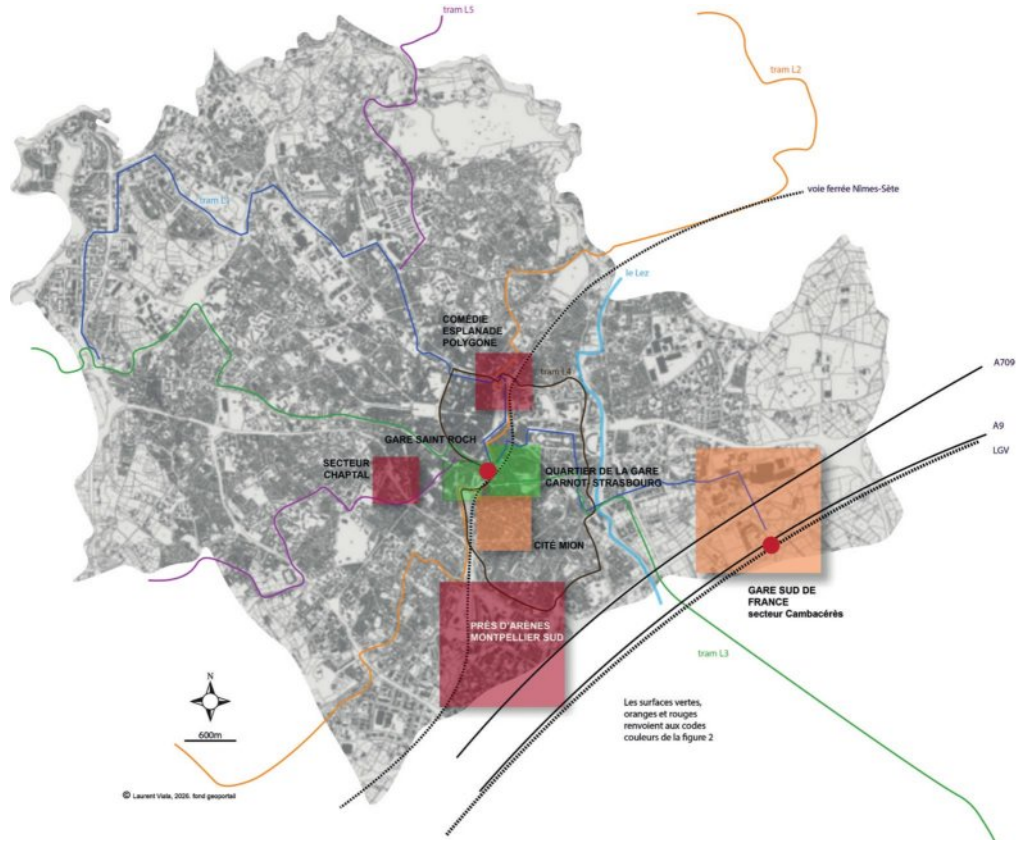


FIG. 1 — Localisation à l'échelle de la commune des sept cas étudiés à Montpellier.
Fonds de carte : Géoportail. Conception : Régis Keerle & Laurent Viala ; réalisation Laurent Viala

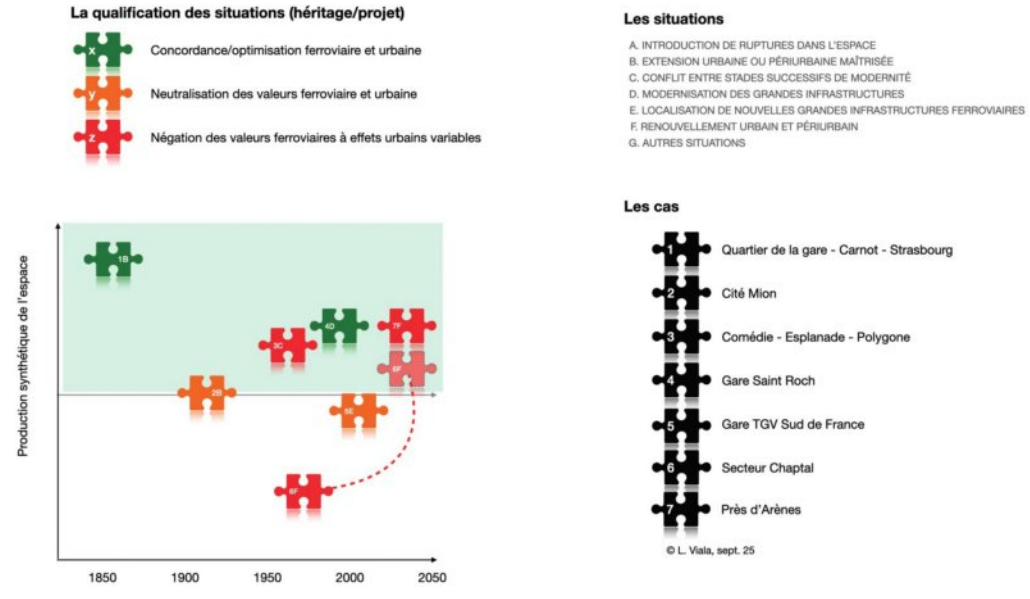


FIG. 2 —Qualification des cas observés au regard des situations répertoriées.
Conception : Régis Keerle & Laurent Viala ; réalisation Laurent Viala

à l'héritage ferroviaire concerne également les localisations les plus historiques, même si dans le même temps en ces lieux la ville progresse.

Les sept cas reportés sur le territoire de la commune de Montpellier (fig. 1) s'affichent soit au contact d'une part active de la réalité ferroviaire, soit au contact d'une part désactivée voire effacée.

Pour trois d'entre eux, le constat est sans appel. Ils témoignent d'une mise à distance de l'héritage ferroviaire soit par évacuation (ce n'est plus un sujet) soit par actualisation : le sujet change de nature ; de ferroviaire il devient urbain.

D'abord, disparaît la gare de l'Esplanade, avec son square particulièrement bien inséré sur la place de la Comédie, et en lien avec le viaduc qui assurait les premières encablures de la ligne Montpellier-Palavas-les-Flots. La fin de l'exploitation de la ligne au sortir des années 1960, la programmation de l'opération du centre commercial du Polygone, permettant par un urbanisme de dalle de franchir la ligne Nîmes-Montpellier, ainsi que la réalisation du tunnel routier sous la place de Comédie plus tard encore, auront raison de cet héritage. Il n'en reste strictement rien aujourd'hui dans l'espace de la ville, pas même dans l'ordre de l'évocation. Seules cartes postales et photographies d'époque entretiennent sur les réseaux sociaux numériques le souvenir de ce qui a fortement marqué l'imaginaire montpelliérain : le petit train de Palavas immortalisé par Albert Dubout.

La gare Chaptal fait ensuite, elle aussi, les frais de la fin du réseau d'intérêt local. Elle ne survivra pas à la requalification en « avenue de la Liberté » (dédiée à la circulation automobile) du tracé de la voie ferrée courant vers l'ouest rejoindre la gare de Celleneuve et plus loin la vallée de l'Hérault. Le secteur fera l'objet d'une opération de renouvellement urbain avant l'heure à partir des années 1970. S'installent alors sur un peu moins de 4 ha la Mutualité Sociale Agricole, Groupama et le centre des impôts. Aujourd'hui, à deux pas de la Cité créative, réalisée plus au sud sur le site de l'ancienne caserne Lepic libérée par ses occupants, il se prépare à une nouvelle phase de renouvellement (objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) au PLUi).

Enfin, en 2014, l'AREP (architecture, recherche, engagement post carbone - SNCF Gares & Connexions) réalise le projet d'agrandissement de la gare Saint-Roch et de rénovation de

son bâtiment historique. Le quartier du nouveau Saint-Roch pensé par Paul Chemetov et Michel Desvigne organise quant à lui, sur des emprises anciennement intéressées par les voies ferrées et la gare, un quartier mixte sur 15 ha avec 1300 logements, un nouveau parking silo, deux hôtels, 30 000 m² de bureaux/ et commerces, ainsi qu'un parc d'1,5 ha. L'actualisation de l'héritage, qui se joue entre la réinterprétation de l'existant et son prolongement contemporain, vaut certes valorisation, mais au prix de l'abandon d'une urbanité ferroviaire engloutie par le poids d'enjeux urbains métropolitainement motivés. Le péristyle à colonnades, seul témoignage de la gare du XIXe siècle, paraît relever du détail.

Finalement, si la gare Saint-Roch peut être appréciée comme un cas d'optimisation de la rencontre entre ferroviaire et ville, les deux autres témoignent d'une évacuation sans formalités de l'héritage ferroviaire.

Ce premier constat plutôt alarmant pour la préservation et la valorisation patrimoniale, et peu engageant pour la question que porte ce texte, ne doit toutefois pas décourager l'entreprise.

DYNAMIQUE FERROVIAIRE ET AMÉNAGEMENT URBAIN : TÉMOIGNAGES

En effet, d'autres cas soutiennent l'effort engagé compte tenu de l'enseignement utile passé ou plus récent dont ils sont porteurs. Ils affichent une belle variété en termes de localisation (au centre pour le premier, en limite communale pour les deux autres), de tissu urbain (urbain dense et moins dense, zone industrielle, secteur vierge de toute urbanisation massive mis en prise à la fragmentation, de qualification des situations (extension urbaine et périurbaine datée, urbanisation nouvelle, renouvellement urbain), de période de référence (seconde moitié du XIXe siècle/première moitié du XXe siècle, seconde moitié du XXe siècle, et XXIe siècle), de dimensionnement, de programmation, etc.

Leur point commun est le contact avec l'héritage ferroviaire, qu'il soit central ou périphérique, récent ou plus ancien, toujours actif, réinvesti ou effacé.

Le cheminement articule ainsi trois secteurs de Montpellier qui renvoient à trois moments de la production de l'espace de la ville. Le premier concerne à proprement parler le quartier de la gare historique, sa formation entre la seconde moitié du XIXe siècle et la première moitié du XXe siècle. L'actualité du deuxième conduit dans le quartier de la nouvelle

gare TGV Montpellier Sud de France en limite est du territoire communal. Avec le troisième, le quartier Montpellier sud interroge les temps à venir avec la mutation engagée de l'ancienne zone industrielle des Près d'Arènes au nord de laquelle le marché gare bénéficiait d'un accès à la voie ferrée. Non loin de là, la gare de triage d'Arènes et sa rotonde en béton également disparue.

Aménagement et urbanisme au tournant du XX^{e} siècle : faire la ville d'abord

L'examen a porté d'une part sur le quartier de la gare au sud-est de la voie ferrée qui s'organise en étoile autour de la place Carnot et d'autre part, la cité Mion aménagée dans son prolongement au sud selon un plan à double peigne tracé sur un ancien domaine limité à l'ouest par la voie ferrée et au sud par le tracé de l'ancienne voie connectant l'axe Montpellier-Palavas à l'est à la gare Chaptal à l'ouest (fig. 3).



FIG. 3 —Le quartier de la gare (autour de la place Carnot) et son prolongement
Photographie aérienne, 1943 (Géoportail), conception : Régis Keerle & Laurent Viala ; réalisation Laurent Viala

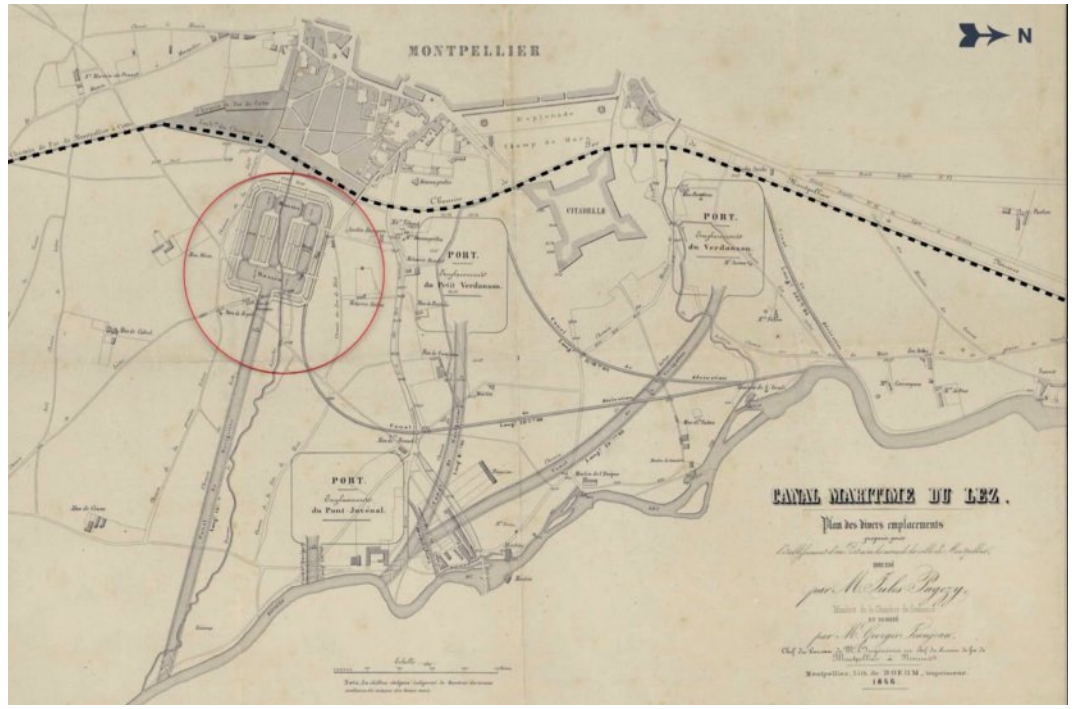


FIG. 4 — Canal maritime du Lez. Plan des divers emplacements dressé par M. Jules Pagézy, membre de la Chambre de commerce et dessiné par M. Georges Jeanjean chef du bureau de M. l'Ingénieur en chef du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, 1846.
Archives Municipales de Montpellier - Canal maritime du Lez (1846), 2 Fi 1

5. Ghislaine Fabre et Thierry Lochard, « L'extension urbaine à Montpellier de 1840 à 1940 : initiative privée et gestion municipale », *Études sur l'Hérault*, n°9, 1993, p. 49-58.

Le quartier de la gare a été particulièrement bien étudié par Fabre et Lochard[5]. Leurs travaux traitent la question des extensions urbaines du milieu du XIX^{e} siècle au milieu du XX^{e} siècle. Ils posent la question de savoir comment sortir, à Montpellier, de la forme historique qu'elle tient du Moyen Âge. Le secteur de la gare témoigne avec clarté de la mise en place d'une action municipale en recherche de cohérence et de régulation, face à une action privée dont il faut pouvoir canaliser les initiatives dans ce qui se situe alors parfois encore dans l'ordre du suburbain. Le rapport entre ferroviaire et projet urbain se joue dès les premières heures. Le monde de la gare devient le marchepied de l'urbanisation de secteurs encore vierges de la ville et donc de son expansion urbaine mais également péri-urbaine. Nonobstant ce que le quartier de la gare permet de comprendre de ce rapport, retenons ce que signalent également mais sans insister les auteurs.

Le maire de l'époque, en 1844, propose « un grand projet pour remettre en état le canal du Lez (fleuve montpelliérain), creusé en 1666 et apte seulement à la navigation de quelques barques ; il envisage également la construction d'un nouveau port et suggère quatre emplacements possibles, dont un précisément

au sud de la gare » (fig. 4).

Sur le plan de la ville établi par Kruger en 1896, le tracé aménagé du boulevard de Strasbourg et son prolongement projeté indiquent le raccordement envisageable du réseau ferré au réseau fluvial. Voilà ce qu'encourage l'arrivée d'une ligne de chemin de fer dans un territoire. Si elle introduit une rupture, le territoire, la ville en l'espèce, en tire profit dans le cadre de son déploiement pour peu qu'une visée prospective s'exprime. La cité Mion prendra la forme d'un lotissement de maisons individuelles. Ce n'est pas un problème en soi, mais cette double rupture typologique et morphologique rendra plus difficile le travail ultérieur de couture entre ce tissu et celui qui se développera vers l'est et le sud-ouest principalement.

Renouveau ferroviaire et valorisation foncière forcée à l'heure de la grande vitesse

Le secteur d'aménagement associé à la nouvelle gare TGV Montpellier Sud de France offre un contexte qui rappelle celui de la gare historique au moment où il s'invente. Pourtant leur situation respective n'a que peu à voir l'une avec l'autre. Un rapprochement est toutefois possible en lien avec l'intention d'aménagement, car des espaces ouverts, des sites à urbaniser, se révèlent (fig. 5).

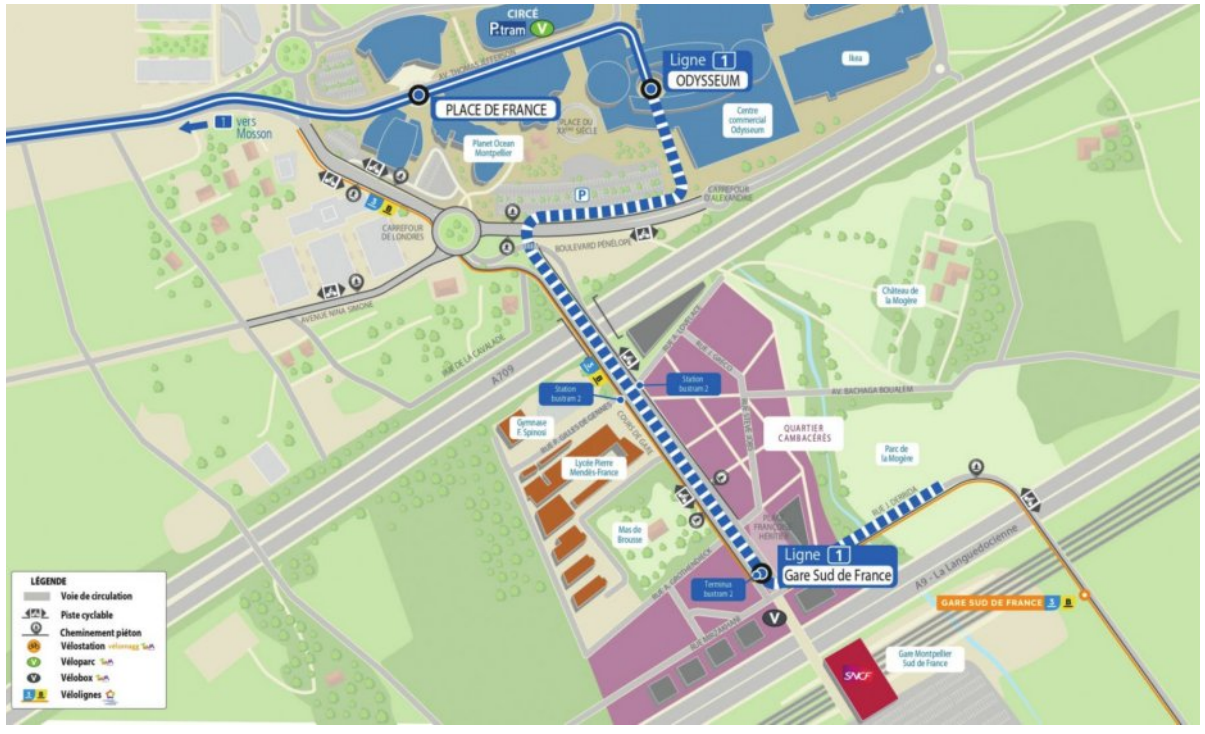


FIG. 5 — Secteur Odysseum - gare Sud de France. Nouvelle configuration de la circulation et des transports en commun sur le quartier Cambacérès - Montpellier Méditerranée Métropole

6. Sylvie Brunol et Régis Keerle, *Les transformations de l'espace urbain derrière la gare à Montpellier* (mémoire de maîtrise de géographie non publié), Université Paul Valéry, Montpellier III, 1993.

Comment occuper le site impacté par l'arrivée de la ligne à grande vitesse en fonction des nombreuses contraintes ?

Dans le cas de la gare historique, l'ordre du ferroviaire introduisait une rupture en limite de la ville. Elle sera progressivement traitée, surtout à partir des années 1980, car le développement de la ville l'imposait. La perspective ouverte par le boulevard de Strasbourg (au terminus duquel sera aménagé le square Jean-Monnet à la fin des années 1980[6]) verra ainsi l'installation en 2012 de la troisième ligne de tramway en direction du Lez.

Ici et aujourd'hui la rupture est multiple, ou multiforme du fait de la fragmentation très importante de l'espace : outre la ligne à grande vitesse, deux autoroutes marquent le site tout autant d'ailleurs que le plan d'exposition au bruit et la servitude de dégagement aéronautique liés à la proximité de l'aéroport.

Au sol cette fragmentation donne son périmètre à la ZAC « Cambacérès nord » (fig. 6) d'environ 60 ha, qui elle-même est comprise dans le périmètre de la concession renvoyant à l'OAP de 300 ha, inscrite au PLUi et partagée avec la commune de Lattes, au sud. Sur le plan de son aménagement, le site compose avec des qualités en tension : d'un côté, les nuisances liées à l'arrivée de la ligne et du train, de l'autre, des espaces de qualité, patrimoniaux, à préserver. Ce voisinage n'est pas sans produire une complexité difficile à traiter sur le plan de l'aménagement urbain. L'enjeu environnemental et patrimonial alimente une tension interne au projet urbain.

La nécessité de protection environnementale d'un quartier, dont il s'agit d'inventer le socle avant appropriation, passe par une double innovation au-delà des enjeux hydrauliques assez forts sur le secteur que l'action paysagère contribue à traiter. Innovation technique d'une part :

> Des dispositifs limitatifs des bruits solidiens (ou bruits d'impact/de vibration) transmis par les vibrations des essieux des trains le long des rails, ont été mis en œuvre sous la section des voies du CNM traversant le quartier Cambacérès. Le contournement Nîmes-Montpellier (CNM) est ainsi l'une des rares voies ferrées françaises à bénéficier d'un tel équipement, à l'image des voies de tramway urbain de ces dernières décennies (OAP).

Innovation urbaine d'autre part :

> Le concept urbain retenu pour le quartier intègre l'édification d'« enveloppes » bâties formées par de grands îlots urbains, qui viennent enserrer les deux infrastructures. Positionnées au plus près des sources de nuisances de l'A9 et du CNM, ces enveloppes constituent de vastes écrans permettant de limiter la propagation dans le quartier des nuisances acoustiques, vibratoires et visuelles ainsi que les polluants » (OAP). Côté patrimoine : « Le site est concerné en partie nord par le projet de Périmètre Délimité des Abords (PDA), proposé par la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) sur un secteur comprenant le château et le domaine de Flaugergues, l'ancien prieuré de Montaubérou et le château de la Mogère. [7]

La gare posée sur les voies paraît ainsi isolée de l'espace dont elle encourage l'aménagement, et tenue à distance de ce même aménagement. Là où la gare historique devient un espace public urbain vers lequel il est possible de converger sans nécessairement avoir un train à prendre, la gare nouvelle reste un objet technique, fonctionnel, technologique même, distant de la chose urbaine. Tout au plus est-elle un pont jeté sur cette fragmentation ? Le possible patrimoine de demain prend place sans que le rôle même de la gare dans le quartier n'ait été suffisamment imaginé. Ce sera vraisemblablement pour plus tard sur ce site. En revanche, il s'agit là d'un paramètre de première importance pour questionner la capacité du rail à faire territoire.

Le renouvellement urbain : quelle place pour l'empreinte ferroviaire ?

Imaginée sur un modèle aujourd'hui dépassé, une vaste zone industrielle en partie concernée par des emprises ferroviaires devient depuis près de vingt ans (et pour au moins vingt encore) un terrain favorable au renouvellement urbain : un nouveau quartier de la ville s'invente. Un périmètre de ZAC (126 ha), initialement dénommée Restanque et désormais quartier Montpellier sud, poursuit ce qu'un programme d'aménagement d'ensemble (PAE), déployé sur 7 ha dès 2007, préfigurait. Très tôt au début des années 2000 la question était de savoir selon quelle méthode il allait être possible d'engager le changement en organisant la migration progressive hors de la ville de la plupart des activités grandes consommatrices d'espace, en d'autres points de l'agglomération, dans des environnements adaptés. Dans le même temps il fallait aussi pouvoir maîtriser la réoccupation en l'orientant afin de garantir les qualités imaginées pour ce nouveau quartier sur tous les aspects de la programmation architecturale, urbaine et paysagère.

Le site d'origine sur lequel cette zone industrielle s'est

7. PLUi Climat de Montpellier Méditerranée Métropole. PIECE C. Orientations d'aménagement et de programmation, p.154-155.

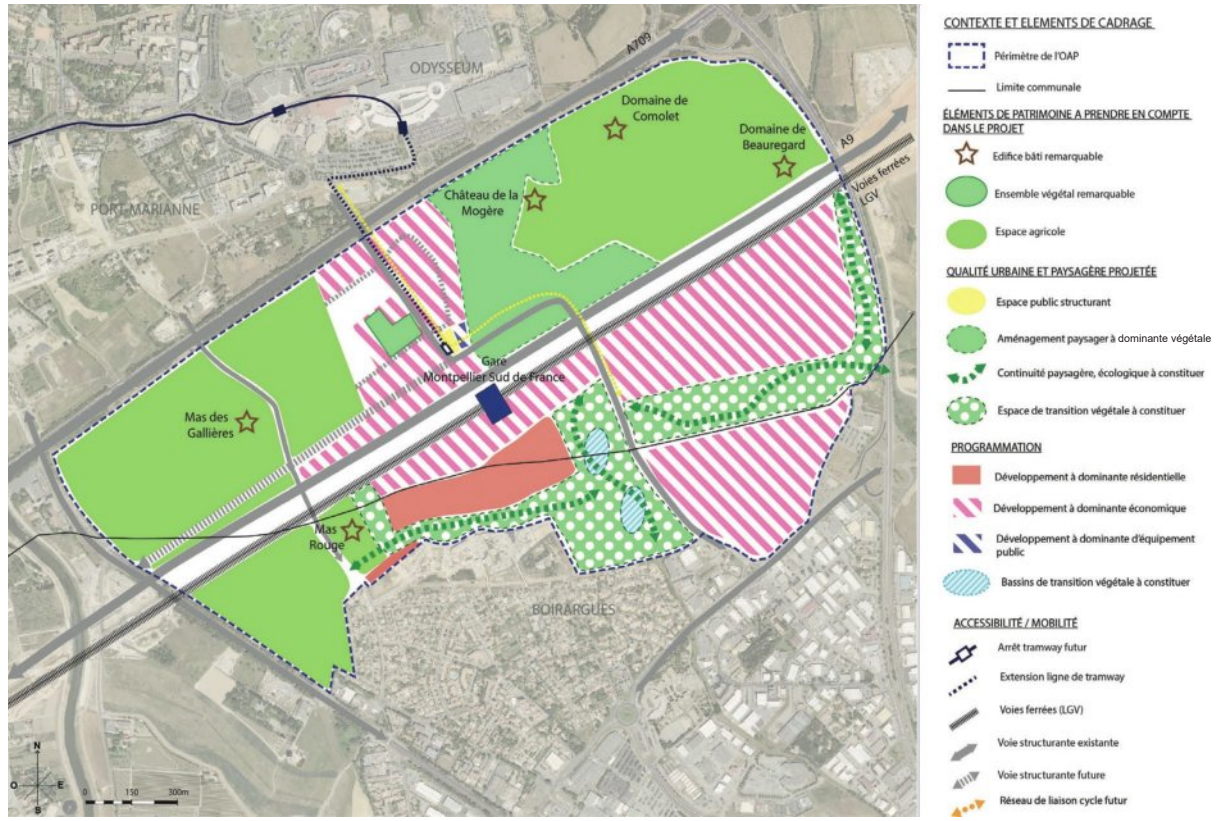


FIG. 6 — Principes d'aménagement et de programmation. Cambacérès.
PLUi Climat, pièce C, orientations d'aménagement et de programmation, p. 158, juillet 2025, Montpellier Méditerranée Métropole

développée était en contact à l'ouest avec l'ancienne gare de triage d'Arènes et sa rotonde à 15 stalles associée à un pont tournant de 23 m ; elle-même adossée à l'ancienne cave coopérative vinicole de Montpellier. Les voies ferrées en direction de Sète et de la vallée de l'Hérault ont favorisé des discontinuités spatiales au moment où le secteur s'urbanisait. Cette réalité s'inscrivait dans un système d'ensemble affichant sa réalité dans l'espace de la ville depuis la gare Saint-Roch au nord et en lien avec les autres éléments de cette organisation du ferroviaire. Au nord du site, la présence du marché gare, devenu en 1965 marché d'intérêt national, est venue compléter l'ensemble, et marque encore fortement le secteur, d'autant que le site a vocation à être renforcé dans sa mission avec l'installation future d'une cité de l'alimentation.

Les rapports possibles entre héritage ferroviaire et projets urbains deviennent désormais plus complexes à imaginer dans la mesure où l'héritage en question n'est que contrainte alors que possiblement il aurait pu apparaître comme levier. Cette hypothèse ne semble jamais avoir été formulée. La localisation

du secteur au contact des autoroutes est toutefois présentée par la collectivité publique comme un atout même si le secteur, bien desservi en limite par le tramway, reste victime d'engorgements automobiles.

Au fil du temps, l'urbanisation a produit ses effets et laisse aujourd'hui un tissu effectivement intéressant notamment du point de vue de l'organisation de la voirie qui le structure, plutôt routière. En 2009, les premiers éléments de projet d'ensemble conduisaient d'ailleurs à un plan qui avait su s'en inspirer mais de toute évidence à l'excès. Cela dit le parcellaire présente l'avantage d'être encore bien mobile, et la nouvelle mission confiée à l'agence InSitu a permis de dresser de nouvelles perspectives grâce à un plan guide pris en charge par des équipes dédiées sur trois secteurs. L'emprise ferroviaire héritée reste un élément de rupture, une limite à combler afin d'assurer une plus grande communication avec les quartiers voisins à l'ouest ou vers le nord au-delà du marché gare. Le plan guide prévoit le réinvestissement par dés-imperméabilisation des sols, reconquête d'espaces de nature délaissés, dont l'exhumation en limite nord d'un ruisseau (le Lantissargues) à ce jour enfoui. Ce plan affiche trois secteurs tout juste confiés à trois équipes (Richez associés, ZCCS, TCAU). Pour l'heure, ce processus long de transformation d'un tissu industriel, est introduit par l'activation bien actuelle des principes animateurs d'un urbanisme transitoire, notamment par occupation temporaire des friches avec des projets culturels, sociaux ou économiques (fig. 7).



FIG. 7 — Secteur des Près d'Arènes.
À gauche, ZAC de la Retanque, 2009. Atelier Emmanuel Nebout, architecte. Montpellier. www.ateliernebout.fr - à droite : ZAC Montpellier sud, 2024. In-Situ, paysagistes & urbanistes. Lyon. in-situ.fr.

LA PERSPECTIVE DES SERM AU PRISME DE LA TRANSITION TERRITORIALE

Le développement spatial du grand territoire, bien au-delà de la ville centre, du périmètre de la métropole lui-même voire de l'aire d'attraction de Montpellier, se fait toujours selon une logique linéaire. À fondement à la fois géographique et historique, ce schéma est assez aisément observable : historiquement, une urbanisation se développe d'est en ouest du fait d'une géographie partagée entre littoral et garrigues concentrant l'établissement humain dans l'étroit couloir de la plaine languedocienne. Au fil du temps, les déplacements et les infrastructures dédiées (canal du Midi jusqu'à Sète, puis du Rhône à Sète, grande route, autoroute, chemin de fer, grande vitesse) emprunteront systématiquement cette voie. L'abandon des réseaux ferroviaires locaux, enterrant ainsi toute possibilité de perpétuation de l'organisation territoriale qu'ils accompagnaient, renforcera cet état de fait.

Sur la commune de Montpellier, le manque de considération de l'héritage ferroviaire ne se traduit pas seulement dans la matérialité de la ville par la disparition de toutes traces évocatrices du chemin de fer, il s'exprime également dans les logiques et dynamiques territoriales effectivement progressivement abandonnées. L'adossement du développement du territoire et de son urbanisation à l'organisation/l'organisme ferroviaire hérité n'a donc pas été une option. Une perte du sens du territoire semble ainsi liée à ce renoncement qui a accompagné la montée en puissance de l'organisation métropolitaine.

Aujourd'hui, un écart est observé entre cette dynamique spatiale linéaire et la réalité interterritoriale qui voit Montpellier Méditerranée Métropole et ses voisins plus ou moins lointains sommés de faire corps. Un modèle de développement autre que linéaire est-il en train d'émerger ? Et ce nouveau modèle peut-il trouver un renfort de poids dans l'exhumation et la réactivation même partielle de l'héritage ferroviaire ?

Dans l'inter-territorialité, les coopérations traduisent les changements à l'œuvre qui repoussent l'hypercentralisation métropolitaine. Celle-ci encourage une forme de vassalisation des composantes du grand territoire alors que ses acteurs développent une vision non nécessairement attachée aux logiques de la grande ville, de la grande agglomération, de la métropole, sans pour autant la condamner ou s'en tenir définitivement à distance. Au contraire, le bénéfice qu'ils tirent d'une telle proximité rejoint dans bien des cas leurs propres perspectives territoriales.

L'organisation ferroviaire passée laisse paraître une bonne correspondance avec l'organisation et le développement du grand territoire. Par sa ressaisie et son actualisation dans le cadre de la mise en œuvre des SERM, peut-elle inspirer le futur du grand territoire ?

L'étude du cas de Montpellier rend compte *a minima* d'une forme de désintérêt pour l'héritage ferroviaire, et en dernier recours de pertes majeures qui certes n'ont pas empêché la collectivité de développer ses projets urbains, mais n'ont pas non plus favorisé la prise en compte d'une partie non négligeable de son patrimoine. À l'échelle du grand territoire que peut permettre/promettre une plus grande considération et une meilleure intégration de cet héritage par sa mobilisation au service de la pensée des SERM ? Sans avoir fait l'objet d'une attention plus affirmée, ses manifestations semblent persistantes, parfois concrètement en place, en l'état (bâtiment de gare à l'abandon) ou réactivées (voie verte, gare accueillant un équipement public (bibliothèque), ou un projet privé (maison d'hôtes), parfois quelque peu enfouies (la nature a repris sa place).

Le cas de Montpellier alerte également sur la complexité et les contradictions de toute opération d'aménagement urbain qui se réaliserait en lien avec une situation ferroviaire (une gare, une halte sur un tracé) sans chercher à en envisager le potentiel territorial.

L'examen du réseau de tramway au contact de projets urbains, l'appréciation des évolutions récentes et projetées de la desserte TER (haltes actuelles et nouvelles) et possiblement d'un tram-train qui n'est pour l'instant plus à l'ordre du jour, la considération du patrimoine des compagnies locales disparues (tracés et voies, anciennes gares, autres bâtis réinvestis, en l'état ou disparus), tout cela confronté aux conclusions du radar du SERM Montpellier Méditerranée, devraient permettre d'esquisser les possibles d'une mobilisation territorialement motivée de l'héritage ferroviaire. Et donc de juger de l'opportunité d'une rencontre entre un SERM et une part de cet héritage mobilisable à des fins de projet pour le territoire qui saurait ainsi s'affranchir de l'idéologie métropolitaine et de ses préceptes hyper-centrés.

Mais, à bien y réfléchir, la possibilité (sans doute à grand frais car relevant de grands investissements) de la remobilisation, réactivation, ranimation d'un héritage ferroviaire longtemps oublié, à l'échelle du grand territoire, ne prend de sens et n'a d'intérêt qu'à compter du moment où une décision d'importance

8. Valentin Tristan Buteau-Deimon, *Les RER métropolitains comme marqueurs de l'affirmation des Métropoles françaises ? Enjeux français et éclairages internationaux,* thèse de doctorat, Université Gustave Eiffel, 2025.

9. Nils Le Bot, Yohan Sahraoui, Pascal Marty et Alexandre Auvray, « Gare et quartiers de gares dans la transition écologique. Quel avenir pour l'intégration de la biodiversité ?» dans Emmanuelle Bonneau (éd.), *L'urbanisme en transition : écologisation et coopérations,* Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2024, p. 33-48.

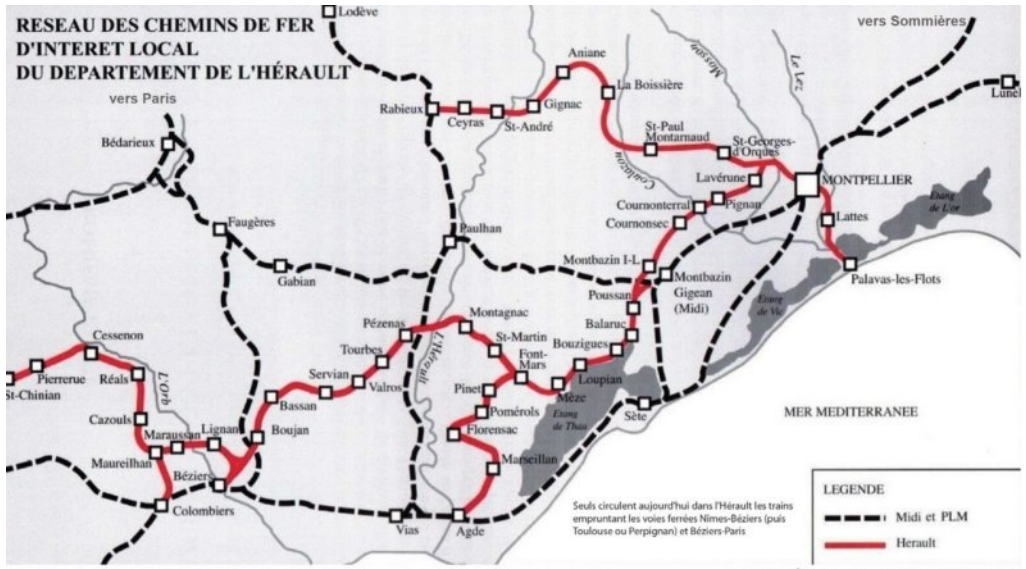
10. Bruno Revelli et Gérald Orange, « Le ferroviaire, un objet pernicieux pour l'action publique régionale ? », *Politiques & management public*, n° 42, 2025, p. 151-170.

serait prise : renverser le paradigme territorial actif dont le moteur reste l'hypercentralisation, la mono-polarisation, et le carburant l'assèchement de la vitalité territoriale. La réactivation de l'esprit attaché au réseau ferroviaire local ne vaudrait que si les acteurs du grand territoire parvenaient à adopter en l'inventant le paradigme de la transition territoriale pour un rééquilibrage progressif des territoires, du grand territoire, avec des logiques de développement et d'aménagement sachant activer la puissance ferroviaire retrouvée, multimodale, au bénéfice d'une nouvelle économie territoriale (fig. 8).

Trois aspects relatifs à la nouvelle question des SERM occupent la bibliographie sur le sujet.

D'abord, est confirmé le rôle central des instances métropolitaines dans un processus de mise en cohérence du grand territoire, dans la diversité de ses manifestations, plus rurales ou plus urbaines. Mais la mise en cohérence est recherchée sur un plan quasi exclusivement fonctionnel ; en tout cas, c'est l'argument par lequel cette intégration est envisagée[8]. Et ce toujours depuis un même point de référence : l'hypercentre métropolitain et son intensification localisée au contact immédiat d'un réseau de mobilités structurant. Avec la perspective affichée, il y a là un premier levier auquel il faut s'attaquer. Ensuite, une injonction paradoxale s'observe entre d'une part construire une réponse favorable à notre climat, qui se traduit notamment en termes de décarbonation des déplacements, et d'autre part, investir, aménager des sites à habiter accompagnant favorablement ces choix. Avec la perspective affichée, le grand territoire offre la possibilité de ne pas davantage altérer les espaces les plus densément occupés en engageant toute la ressource territoriale, mais selon des préceptes expression de la transition territoriale[9]. Enfin, il faut pouvoir pointer tout à la fois des enjeux aigus de positionnement et d'engagement des acteurs concernés par les SERM, ainsi que d'autres enjeux possiblement perturbateurs qui relèvent d'une forme de recomposition des pouvoirs et des périmètres institutionnels dans une maîtrise d'ouvrage nécessairement complexe[10]. Des tensions apparaissent inévitablement entre acteurs dans les négociations « aménageuses » qui ne manqueront pas de s'organiser à l'épreuve de la pensée et de la conception des SERM sauf si la transition territoriale reçoit l'adhésion de chacun. C'est précisément ici que se joue la problématique travaillée dans ce texte. Sans cette adhésion, ce jeu de négociation et sa traduction dans la valorisation des positions risquent de conduire à des mises en œuvre strictement fonctionnelles, servicielles et finalement assez

peu pertinentes sur le plan territorial. Autrement dit, les enjeux de gouvernance, fortement orientés par des rapports d'autorité prédéterminés, de type métropolitain, valent pour l'instant renoncement au potentiel territorial des SERM.



source : Études héraultaises, 2013, n°43

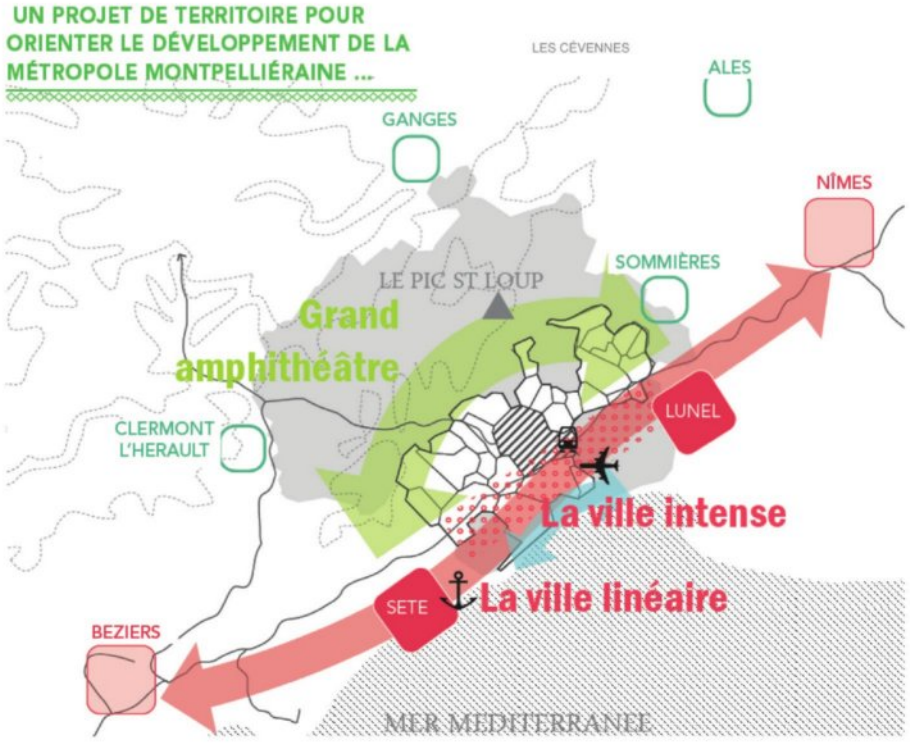


FIG. 8 — Quel dialogue entre deux conceptions de l'aménagement du territoire ?
En haut : Philippe Marassé, *Études Héraultaises*, 2013, n°43, p. 165. En bas : Montpellier Territoires, une Métropole productive, 2018. Leclercq associés, Paris. www.leclercqassocies.fr

Postface
Héritages urbains et projets ferroviaires

ARNAUD PASSALACQUA
Professeur à l'École d'urbanisme de Paris

Pourquoi s'intéresser aujourd'hui aux relations entre train et ville alors qu'il s'agit de l'un des sujets les plus fréquemment abordés par la recherche en urbanisme, souvent avec une approche de temps long, comme celle proposée par ce volume ? Les travaux en la matière ne manquent pas et croisent de multiples horizons disciplinaires, en particulier l'histoire, la géographie et l'architecture. Le flux de thèses consacrées au seul sujet des gares est par exemple constamment alimenté par de nouvelles soutenances. Parmi les plus récentes, sans caractère exhaustif et pour la France uniquement, citons celles d'Étienne Riot[1], Julie Perrin[2], Thomas Moroni[3], Pauline Detavernier[4], Alexandrina Striffling-Marcu[5] et Mathilde Pedro[6]. Tandis qu'il n'est pas une année sans que plusieurs ouvrages portant sur ce thème soient publiés.

Ce livre est-il une pierre de plus à cette bibliographie foisonnante ? Oui et non, serait-on tenté de dire. Oui, il s'agit bien d'une contribution qui s'inscrit dans une lignée bien alimentée et s'appuie justement sur l'existence d'une communauté scientifique que ces enjeux intéressent. Elle est d'ailleurs loin d'être monolithique, puisque ses ancrages sont diversifiés. Les autrices et auteurs de ce volume n'ont sans doute pas eu beaucoup de mal à trouver les références bibliographiques sur lesquelles adosser leur propos, même s'il s'est agi de pouvoir prendre leur distance vis-à-vis de certains travaux et bien sûr d'apporter de nouveaux éléments, en particulier par une approche empirique.

C'est là que l'on pourrait apporter une réponse négative à notre question. Non, ce livre n'est pas que l'un des nombreux ouvrages d'une longue série. C'est celui qui a été produit dans un contexte particulier, celui des interrogations contemporaines qui se posent à Bordeaux et plus largement dans les grandes villes françaises et au-delà, à propos de notre capacité à renouveler les relations entre le train et la ville. Comme toujours, l'histoire est une science du présent et la lecture de ces textes le prouve

1. Étienne Riot, *L'agencement des grandes gares historiques pour le marché ferroviaire européen : analyse comparée de l'intégration des principes concurrentiels dans l'aménagement et la gestion des gares de London St Pancras, Paris Nord et Milano Centrale,* thèse de doctorat, Université Paris Est, 2015.
2. Julie Perrin, *La territorialisation des gares franciliennes de la grande vitesse ferroviaire face aux mutations du modèle TGV. Une analyse par la desserte du cas de Marne-la-Vallée Chessy,* thèse de doctorat, Université Paris Est, 2020.
3. Thomas Moroni, *Produire et maintenir la fluidité : la construction de la régulation des flux de piétons dans les gares ferroviaires franciliennes*, thèse de doctorat, Université Paris Est, 2022.
4. Pauline Detavernier, *Le marcheur de la gare. Généalogie des spatialités, conception des parcours, expression des cheminements piétons (1837-2030)*, thèse de doctorat, Université Paris Est, 2022.
5. Alexandra Striffling-Marcu, *Penser la gare par la série : une approche systémique de son architecture : étude comparative de trois lignes ferroviaires française, italienne et espagnole (1850-2025)*, thèse de doctorat, Université Paris Est, 2025.
6. Mathilde Pedro, *Aménager et gérer les pôles d'échanges dans un contexte de réformes sectorielles et territoriales. Une comparaison France, Angleterre, Pays-Bas*, thèse de doctorat, Université Paris I, 2025.

de façon évidente : leurs questionnements sont ceux d'une époque qui souhaite réinvestir ses systèmes ferroviaires et ils visent à trouver dans l'histoire une réponse aux tensions qui l'animent. C'est le sens des journées d'étude organisées par Bordeaux Métropole en 2025, dont cet ouvrage rend compte. Soulignons l'originalité d'une telle démarche, tant il est rare que l'action publique prenne le temps de se poser et de considérer le temps long pour éclairer ses décisions. La temporalité propre au chemin de fer et à l'urbanisme est sans doute favorable à cette posture, mais il faut savoir souligner le cadre propice qu'ont constitué ces journées d'étude pour alimenter les réflexions sur l'avenir du ferroviaire dans l'agglomération bordelaise.

Aborder les relations entre train et ville se justifie pleinement dans un contexte marqué par une dépendance automobile et plus largement une dépendance à la mobilité qui ne peuvent qu'angoisser notre société plus ou moins frontalement, pour des raisons écologiques, sociales et économiques. Si cette angoisse semble être levée lors des retombées conjoncturelles et temporaires du prix du pétrole, sur le temps long, elle est en train de s'accentuer, au fil des tensions politiques et militaires qui accentuent leur emprise sur les relations internationales et – espérons-le – de la prise de conscience d'une nécessaire évolution de notre rapport aux mobilités au vu des effets dévastateurs sur notre environnement de celui que nous entretenons aujourd'hui. L'état écologique de la planète laisse songeur devant l'urgence qu'il y a à trouver une autre voie pour construire notre rapport aux autres et au monde, qui ne soit pas fondé sur les énergies fossiles, ce qui suppose l'acceptation de multiples contraintes, le ralentissement et la révision de nos horizons.

Dans ce contexte, il est sûr que le train a une carte à jouer, tout en soulignant d'emblée qu'il ne pourra pas tout faire et qu'il présente lui aussi des limites environnementales, sociales, territoriales et économiques[7]. Il ne faut pas oublier qu'il a été la figure principale de l'industrialisation au XIXe siècle, portant avec lui des logiques dont la généralisation a produit les impasses que nous connaissons : vitesse, aseptisation vis-à-vis de l'environnement, logique de croissance sans fin… Néanmoins, le train présente de grandes qualités, en particulier énergétiques, que ce soit par son alimentation électrique dominante dans les usages et généralisée en ville, et physiques, liées à la faiblesse des frottements entre la roue et le rail. Il y a donc bien là une brique pouvant contribuer à la construction d'un autre monde.

7. Voir « Le chemin de fer, deux siècles d'enjeux environnementaux », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 57, 2022 et Hervé Champin et Robin Foot (dir.), *Climat : au train où vont les choses… Urgences environnementales et transports ferroviaires*, Paris, Ferinter, 2025.

8. Michel Leboeuf, *Grande vitesse ferroviaire*, Paris, Le Cherche midi, 2014.

9. Sébastien Gardon (dir.), *Quarante ans de tramways en France*, Lyon, Libel, 2018.

Le secteur ferroviaire bénéficie d'ailleurs depuis longtemps de son positionnement comme solution devenue alternative du fait du basculement dans l'automobilisme qu'a connu notre pays au long de la deuxième moitié du XXe siècle. Deux dynamiques dans ce sens se sont développées simultanément. La première est l'essor du TGV, qui a porté une rénovation du système ferroviaire dans son ensemble, sous de nombreux angles, avec des effets positifs et d'autres plus négatifs, en particulier par l'accompagnement du processus de métropolisation dans ce qu'il a de plus déséquilibrant pour le territoire national, mais aussi, à l'échelle plus locale, dans ce qu'il suppose comme élargissement des taches urbaines des grandes agglomérations, par le biais des gares excentrées[8]. Les deux grands types de gares TGV se retrouvent ici : la gare ancienne rénovée à l'occasion de l'arrivée du TGV, comme celle de Bordeaux-Saint-Jean, et la gare en périphérie, du fait du dessin de la ligne selon les impératifs de la vitesse, qui s'avère favorable à une extension de l'urbanisation, quitte à concurrencer la gare centrale historique, comme à Champagne-Ardenne TGV. Le cas le plus extrême est celui où la gare n'arrive même plus dans une ville, comme l'illustrent plusieurs cas des LGV Méditerranée et Rhin-Rhône. Paradoxalement, le train s'avère alors être vecteur d'une dépendance à l'automobile accrue.

L'autre dynamique, contemporaine de cet essor du TGV, a été celui du tramway des années 1980 aux années 2010[9]. Il correspond à une autre vision de la dynamique de métropolisation, fondée sur la tentative de mieux unifier et tisser des intercommunalités en construction, avant qu'elles deviennent, pour la plupart, des métropoles. Une logique de pôles métropolitains – l'université, l'hôpital et la gare – se retrouve dans le tracé des réseaux de la trentaine de villes qui se sont équipées de ce mode de transport réinventé.

Notons que le tramway comme le TGV ont tous deux fondé leur succès en jouant sur des héritages. Pour le tramway, il s'est souvent agi de dialoguer avec le patrimoine de la ville, au sens de son cadre bâti, comme à Bordeaux. Mais aussi sur des tracés anciens, où il a su (re)trouver sa place. À Bordeaux toujours, entre l'hôtel de Ville et la cathédrale, le tramway roule ainsi là où passait son prédécesseur un siècle plus tôt et déjà en alimentation par le sol. Pour le TGV, sa capacité à rouler sur le réseau ancien tracé au XIXe siècle s'est avérée essentielle pour deux raisons. D'une part pour bénéficier d'un effet de réseau au-delà de la ligne à grande vitesse, dont les coûts de construction

et les impacts environnementaux conditionnent la longueur. D'autre part pour pouvoir pénétrer en ville et desservir le cœur des agglomérations de façon très efficace, comme dans les gares parisiennes, alors que l'insertion d'une nouvelle infrastructure paraît inenvisageable, comme l'illustre le cas de l'Aérotrain[10].

Ces deux grandes dynamiques qui caractérisent le monde ferroviaire des 50 dernières années se sont fondées sur de nouvelles infrastructures (lignes à grande vitesse, sites propres de tramways). Celle qui a porté l'essor du TER, qui leur est contemporaine, s'est, elle incarnée de façon moins directement visible dans l'infrastructure, même si les Régions ont très largement investi pour maintenir le réseau secondaire[11]. On y associe plutôt un matériel roulant rénové, support de communication régionale. Or, TGV comme tramway ont atteint une saturation de leur déploiement au cours des années 2010. Proposer un projet de tramway s'est avéré de moins en moins vendeur politiquement et de plus en plus coûteux financièrement, tout en étant de moins en moins rentable en termes de transport, du fait que les lignes les plus pertinentes sont désormais déployées. De même, les projets de TGV se heurtent aujourd'hui à des limites de financement, de pertinence environnementale et même de légitimité, signe d'un basculement dans un pays qui a pourtant déployé une véritable religion du ferroviaire depuis le XIXe siècle. Le discours prononcé par Emmanuel Macron le 1er juillet 2017 lors de l'inauguration de la LGV Le Mans-Rennes est très significatif de ce basculement. Venu inaugurer un nouveau tronçon du réseau de LGV, le président de la République sonne la fin de la parenthèse enchantée d'une grande vitesse comme horizon de l'action publique ouverte en 1981 :

> En quelque sorte, en venant inaugurer ce grand projet ce soir et ceux de la journée, je suis en train de vous dire : le rêve des cinq prochaines années ne doit pas être un nouveau grand projet comme celui-là ; ou plus exactement si c'est cela ce que je vous promettais ce soir, quelque part je vous mentirais ; et nous avons vécu dans le secteur sur beaucoup de mensonges parce que ces dettes accumulées, un jour, quelqu'un les paiera ; parce que les ouvertures se poursuivront ; parce que nos défis sont toujours les mêmes et eux aussi accélèrent ; parce que votre mobilité change ; et parce que la réponse aux défis de notre territoire n'est pas aujourd'hui d'aller promettre des TGV ou des aéroports de proximité à tous les chefs-lieux de département de France, mais c'est bien de repenser, de réarticuler les mobilités du XXIe siècle, la capacité à rejoindre le point le plus pertinent pour une ville qui n'est pas toujours la capitale. [12]

Même si la politique suivie en la matière n'a pas

10. Vincent Guigueno, « Building a high speed society. France and the aérotrain, 1962-1974 », *Technology and Culture,* 49 (1), 2008, p. 21-40.

11. Bernard Collardey, Pierre-Henri Emangard et Pierre Zembri, *Des omnibus aux TER (1949-2002)*, Paris, La Vie du rail, 2002.

12. « Transcription du discours d'Emmanuel Macron lors de l'inauguration de la ligne Paris-Rennes », 1er juillet 2017, Palais de l'Élysée.

13. Maxime Huré, Arnaud Passalacqua et Philippe Poinsot, « Fare-free public transport in France : unveiling urban policy challenges », *Town Planning Review,* 96 (1), 2025, p. 81-101.

toujours été inscrite dans la lignée annoncée en ce début de mandat – puisque des projets de LGV ont été relancés depuis, notamment le Lyon –Turin et la Ligne nouvelle du Sud-Ouest –, ce discours montre que les priorités basculent au long de la décennie 2010, *a minima* dans les discours et les centres d'intérêt. La maintenance du réseau ancien, dont l'état de dégradation est connu au moins depuis les débuts de RFF et le rapport Rivier (2005), a fait les unes lors de l'accident de Brétigny (2013) et se trouve désormais mieux prise en compte. Les transports du quotidien, qui représentent la majorité des déplacements ferroviaires en France, sont devenus un sujet majeur de préoccupation, d'abord par les tensions sur l'automobile, qui en assure l'essentiel. L'horizon selon lequel le train pourrait en assurer une partie s'est fait jour de façon de plus en plus en plus nette. Simultanément, mais de façon moins explicite, le tramway lui aussi a laissé la place à d'autres projets urbains, en particulier dans les villes dont le niveau de population ne leur permettait peut-être pas d'opter pour ce choix. Ainsi, Nîmes (2012) puis Metz (2013) se sont dotées de bus à haut niveau de service, parfois carénés comme des tramways pour capter l'aura dont ils jouissent. Puis, d'autres villes ont opté pour des politiques de transport qui ne passent pas nécessairement par de nouveaux projets d'infrastructure. On pense ici en particulier à la gratuité, qui a elle aussi été réinventée, puisque ses origines sont contemporaines de celles du tramway – les années 1970 – mais que son essor dans des villes de 100 000 personnes et plus date d'une dizaine d'années, avec Niort (2017), Dunkerque (2018) et Montpellier (2023)[13].

Cette évolution des problématiques mise à l'agenda politique et des outils envisagés pour les traiter correspond également à une évolution des territoires sur lesquels se pose la focale. Alors que le TGV et le tramway ont été très associés à des enjeux de centre-ville, entre rénovation urbaine, renouveau commercial et risques de gentrification, comme à Bordeaux, ce sont désormais les franges métropolitaines qui se sont retrouvées sous la lumière. L'épisode des Gilets jaunes y a fortement contribué en jouant le rôle de révélateur et d'identification dans l'opinion publique de difficultés connues de la recherche. D'autres dynamiques ont pu également aller dans ce sens, comme les dispositifs réglementaires du ZAN et de la ZFE, qui ont tous deux connu des destins chaotiques du fait de tensions exercées sur ces espaces, au poids démographique devenu majeur. Des espaces qui se sont structurés par une autre logique que celle ferroviaire et se trouvent généralement à

distance des gares.

Dans ce contexte, le secteur ferroviaire a saisi une opportunité pour proposer ses solutions en s'appuyant sur des éléments déjà présents dans le monde de l'aménagement et des politiques territoriales, comme l'idée de densification autour des pôles de transport. Ont ainsi émergé les projets d'abord désignés comme des RER métropolitains, dont l'histoire reste à écrire, ce que nous ne pouvons faire ici. Comme pour le TGV et le tramway, l'échelon national a cherché à s'imposer comme un producteur de standard, ce qui a débouché sur la loi sur les Services express régionaux métropolitains (Serm) de 2023. On notera au passage l'abandon de l'acronyme RER, que ce soit du fait de ses ambivalences franciliennes sans doute trop lourdes ou du fait que ces services ne sont pas uniquement ferroviaires mais présentent une dimension routière, par le car express et le vélo. Sans discuter ici de ces projets, remarquons que, présentés comme des perspectives futures, ils s'appuient essentiellement sur l'existant dans leur volet ferroviaire, ce qui conditionne d'ailleurs leur déploiement. Ils confèrent à la gare principale de chaque métropole un rôle central. C'est à ce niveau que l'on trouve les principaux défis à relever pour la mise en œuvre de ces projets, que ce soit dans les capacités de l'infrastructure – souvent saturée – ou dans l'optimisation de son exploitation. Les difficultés à résoudre en périphérie relèvent d'une autre technicité, par exemple celle permettant de trouver une intégration tarifaire entre des intercommunalités voisines mais qui peuvent être rivales voire hostiles.

Ce contexte de projets ferroviaires chargés de faire tenir des métropoles, à la constitution desquelles TGV et tramway ont pu contribuer mais qui sont surtout marquées par l'automobile, explique l'intérêt qu'il y a aujourd'hui à réinterroger l'histoire des relations entre le train et la ville. C'est là l'apport des textes rassemblés dans ce volume. Que nous disent-ils ? Sans entrer ici dans les détails dont seule une lecture attentive de chacun rendrait compte, nous pouvons avancer quelques idées maîtresses.

Bien que jouissant d'un attachement populaire très répandu, le train n'est pas nécessairement consensuel lorsqu'il s'incarne comme projet. Il se trouve rapidement pris dans des controverses et des tensions entre désir de chemin de fer et rejet de certains des effets qui lui sont attribués. Ces tensions sont lisibles dès les débuts du chemin de fer à Bordeaux (Bouneau), mais elles se retrouvent sous diverses formes à

différentes époques et en différents lieux. Ce sont elles qui sous-tendent des modes de vie à l'équilibre précaire du fait de la combinaison à trouver entre ancrage territorial dans une banlieue en constitution et mobilité pendulaire vers Paris depuis le quartier du Pileu (Berger). Ce sont aussi elles qui pèsent sur l'opération Maine-Montparnasse lorsque la valorisation foncière recherchée par les dirigeants de la SNCF se heurte à la nécessité de conserver des espaces pour le service ferroviaire (Duval). Ce sont enfin elles qui agitent la gare de Tunis, lorsque l'arrivée d'activités du fait de la gare se mue en un trop plein qui s'avère finalement un risque pour le fonctionnement du quartier (Mansour).

Ces tensions propres au projet même d'un quartier de gare expliquent peut-être que l'émergence de tels quartiers n'a rien de spontanée. Les gares espagnoles ont ainsi été construites souvent à distance des centres-villes car il fallait trouver un terrain approprié (grand, abordable, sur le tracé de la voie), ce qui n'a pas favorisé leur essor urbain (Remolina). La région bordelaise est marquée par une urbanisation qui s'est très largement développée le long du réseau routier et non autour des gares (Lavigne). Le célèbre cas d'Arcachon, ville née de la gare, est une forme d'exception girondine qui confirme la règle, peut-être parce qu'il ne relève pas des mobilités quotidiennes mais bien de celles, plus espacées, du loisir. Il existe donc un véritable défi dans les projets contemporains, pour faire advenir des quartiers de gare qui supposent un mode de vie différent de celui fondé sur l'automobilisme tout en se confrontant à la tension initiale, qui oppose la volonté de concentrer autour de la gare les services et l'intermodalité à la disponibilité d'un espace nécessairement restreint à proximité du pôle (Beau et Barbet). Et ce n'est pas parce que la puissance publique intervient et organise une planification que les logiques ferroviaires s'harmonisent avec les logiques urbaines, comme le montre le cas de l'*Ensanche* madrilène du XIX^{e} siècle autour d'Atocha (Remolina).

Les cas d'échecs de quartiers de gare sont donc nombreux. À Caudéran-Mérignac, la cité-jardin à proximité de la gare ne s'est pas développée comme attendu et c'est même lorsque l'industrie s'est retirée que le logement a connu sa plus grande croissance, dans les années 1970 (Grollimund). Le cas s'oppose ici à la cité jardin de Thouars, qui a pris son envol, peut-être justement parce qu'elle a été portée par l'activité cheminote elle-même (Gaillard et Maurin). Notre époque contemporaine pourrait peut-être y trouver une source d'inspiration sur

la responsabilité des entreprises dans la structuration du déplacement domicile-travail. D'autres cas problématiques sont illustrés dans le volume, comme celui du Pileu, où un quartier de gare loin de la gare a fini par se constituer, le train n'ayant pas tenu la promesse que le milieu de l'immobilier lui a attribuée (Berger). Le cas de l'opération Maine-Montparnasse, marquée par une présence massive de l'automobile et moindre de l'avion, illustre également que l'on a pu produire des quartiers de gare qui ne sont pas des quartiers de train (Duval).

Les travaux regroupés dans ce volume présentent aussi l'intérêt de pointer les logiques de temps long propres aux infrastructures. Dans cette optique, ils insistent sur le fait que les choix issus des débats et préoccupations d'une époque s'ancrent dans l'infrastructure réalisée et conditionnent son évolution pendant une durée extrêmement longue. Si le cas des choix d'écartement ferroviaire ou du tracé des lignes du métro parisien sont bien connus, le volume apporte d'autres illustrations de cette logique, avec la localisation des gares de Bordeaux (Bouneau) ou l'explication de la production et de la gestion des halles ferroviaires belges par une analyse des services des compagnies et administrations (Drugmand). Le cas de la gare de Caudéran-Mérignac en est une autre illustration, puisqu'elle a été justement localisée à distance de l'habitat du fait qu'elle servait aux marchandises mais se retrouve prise dans une tension nouvelle depuis qu'elle est appelée à devenir une gare périurbaine, avec des flux importants du quotidien (Grollimund). C'est effectivement sur des héritages que se construisent la plupart des projets ferroviaires, comme à Mostaganem où le quartier de gare a été dynamique puis a décliné avant de devenir support de projet, dans le contexte renouvelé des impératifs écologiques (Abbou et Belguesmia). Ainsi, lorsque l'héritage ferroviaire est modeste ou a été effacé par un urbanisme de la modernité marqué par l'automobile, on peut nourrir une inquiétude quant à la capacité du train à trouver une place dans un paysage des mobilités qui doit pourtant nécessairement réduire la place de l'automobile, comme à Montpellier (Keerle et Viala).

Cette dimension d'héritage ouvre la réflexion sur les enjeux patrimoniaux qui sont nombreux et qui font désormais pleinement partie de l'univers ferroviaire, depuis l'essor du patrimoine industriel en Grande-Bretagne dans les années 1970. Évidemment, ils s'incarnent sous la forme d'une tension entre préservation et modernisation, au service de nouvelles infrastructures, de flux en augmentation et d'extensions

diverses. C'est le cas de la gare de Rabat et de l'arrivée du TGV (Boulghallat). Il peut même s'agir d'un risque fort du fait de la logique financière des grands projets urbains (Santos y Ganges). L'appel à un *choc de l'offre* (ferroviaire) porté par les intérêts industriels et la représentation des usagers et usagères, comporte d'ailleurs une dimension presque violente qui peut inquiéter.

Le risque patrimonial est intrinsèque aux projets de Serm, en particulier dans les gares centrales historiques, dont certaines sont protégées au titre des monuments historiques (Bourel le Guilloux et Lalanne). Mais cela peut aussi toucher des gares plus modestes de périphérie qui relèvent souvent d'une logique sérielle. Comment résoudre ces tensions ? L'ouvrage offre plusieurs perspectives en la matière. La première est de bien prendre conscience de ces risques, au-delà des discours tout faits et de ce qui peut être présenté comme un succès de fréquentation, par exemple, alors qu'il s'agit aussi d'un échec patrimonial. La succession des phases d'investissement, de désinvestissement et de réinvestissement d'un site ferroviaire peut s'opérer à un coût patrimonial et mémoriel important (Michut). Expliciter ces enjeux, désamorcer les tensions et chercher des voies de sortie tenant compte du patrimoine comme une composante du projet urbain au même titre que d'autres devrait s'imposer comme une règle.

Encore faut-il le connaître et le reconnaître. C'est la deuxième perspective proposée par ce volume, consistant à développer une connaissance fine des sites ferroviaires, attentive à la diversité des éléments qui constituent un patrimoine loin de se limiter aux éléments architecturaux et souvent composé d'éléments ordinaires, répétés, qui sont essentiels à la logique industrielle, comme les voies, qui disparaissent pourtant souvent dans les projets urbains (Santos y Ganges). Cette connaissance fine n'est pas toujours assurée, du fait par exemple que les protections ne s'attachent qu'à une partie assez étroite de ce qui compose le patrimoine ferroviaire, comme en Nouvelle Aquitaine (Bourel le Guilloux et Lalanne). Développer une telle connaissance suppose un travail de terrain attentif aux éléments contextuels, qui pèsent dans le devenir des artefacts ferroviaires : bien que cette industrie soit friande de standardisation, les contextes produisent souvent des destinées différenciées pour des objets pensés en série (Drugmand).

Une troisième piste consiste à construire une vision plurielle des patrimoines ferroviaires. De même que le train est un mobile ouvert au public qui en développe les usages

qu'il souhaite et qui y projette les imaginaires qu'il désire, le patrimoine ferroviaire doit se comprendre comme un lieu aux investissements multiples, venus de milieux diversifiés. Celui des ferrovipathes n'est pas celui des personnes qui habitent à proximité des voies, des voyageuses et voyageurs du quotidien ou de celles et ceux qui ont pris le train dans leur enfance mais ont rompu avec lui de longue date, au profit de la voiture ou de l'avion. Il convient alors de veiller à décaler les regards pour les ouvrir à d'autres visions patrimoniales produites par les infrastructures ferroviaires. Le cas de la Petite Ceinture parisienne est ici l'incarnation d'un héritage très largement investi par de nombreux usages et de multiples imaginaires, venus d'horizons croisés, des plus institutionnels au plus contestataires (El Hage). C'est aussi un lieu qui rappelle la nécessité de prendre en compte les autres vivants dans le devenir de nos espaces ferroviaires, comme celui des autres réseaux plus généralement. Il y a là également un patrimoine, mis en danger par la réactivation ferroviaire de lieux anciennement ferroviaires devenus le support d'autres usages, humains et non humains.

Au final, nous ne pouvons donc qu'espérer que ces quelques lignes de conduite puissent servir de guides aux projets appelés à se démultiplier dans les villes françaises, si les plans actuels sont suivis d'effet. Espérons que les projets en cours soient aussi des façons de renouer avec un patrimoine pluriel, ouvert aux regards croisés, et qui puisse aussi jouer son rôle dans l'attractivité méritée du chemin de fer.

Remerciements

Comité scientifique

Emmanuelle Bonneau, directrice de l'Institut d'aménagement, d'urbanisme et de tourisme, Université Bordeaux-Montaigne

Laurent Coudroy de Lille, maître de conférences à l'École d'urbanisme de Paris

André Lortie architecte, professeur émérite, Ipraus École nationale supérieure d'architecture Paris-Belleville

Simon du Moulin de Labarthète, directeur général de l'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine, a'urba

Arnaud Passalacqua, professeur à l'École d'urbanisme de Paris

Sylvain Schoonbaert, chef de projets, service de l'architecture et du patrimoine urbain en projet, direction de l'urbanisme, Bordeaux Métropole

Organisation des journées d'étude des 16 – 17 octobre 2025

Julie Cazalis, chargée de communication, direction de la communication, Bordeaux Métropole

Tatiana Chantant, assistante administrative du service architecture et patrimoine urbain en projet, direction de l'urbanisme, Bordeaux Métropole

Marie-Fanny Jacob, directrice de la mission valorisation du projet urbain, direction générale de l'aménagement, Bordeaux Métropole

Publication

Cet ouvrage est le fruit d'une initiative des services de Bordeaux Métropole.

Franck Descoubes, directeur général de l'aménagement, Bordeaux Métropole

Nathalie Bouchain, directrice de l'urbanisme Bordeaux Métropole

Anne-Laure Moniot, responsable du service architecture et patrimoine urbain en projet, direction de l'urbanisme, Bordeaux Métropole

Sylvain Schoonbaert, chef de projets, service de l'architecture et du patrimoine urbain en projet, direction de l'urbanisme, Bordeaux Métropole

Réalisation

Mise en forme graphique : Anaïs Peulet, chargée d'inventaire, service architecture et patrimoine urbain en projet, direction de l'urbanisme, Bordeaux Métropole, d'après la maquette originale de la collection par Yasmine Madec et Damien Arnaud, Tabaramounien

Typographie originale et photogravure : Damien Auriault et Denis Mallet, atelier père & fils

Impression : imprimerie Laplante, Mérignac

Cet ouvrage a été imprimé à 300 exemplaires.

N° ISBN : 978-2-900597-13-2

Dépôt légal : septembre 2026

unesco
Site du patrimoine mondial

Bordeaux,
Port de la Lune

BORDEAUX MÉTROPOLE

L'origine des journées d'étude « villes et patrimoines 2025 », vient des réflexions en cours à Bordeaux Métropole sur le programme d'aménagement des quartiers de gares organisé au long du service express régional métropolitain (SERM) depuis juin 2024.

Cet ouvrage réunit 17 des contributions présentées à Bordeaux Métropole les 16 et 17 octobre 2025. Les auteurs sont architectes, urbanistes, historiens, chercheurs débutants ou chevronnés. Ils viennent de France, mais aussi d'Espagne, de Belgique et des pays du Maghreb et montrent la richesse des réflexions en cours au cœur des politiques d'aménagement par le rail et ses nombreux héritages.

Édité par Bordeaux Métropole