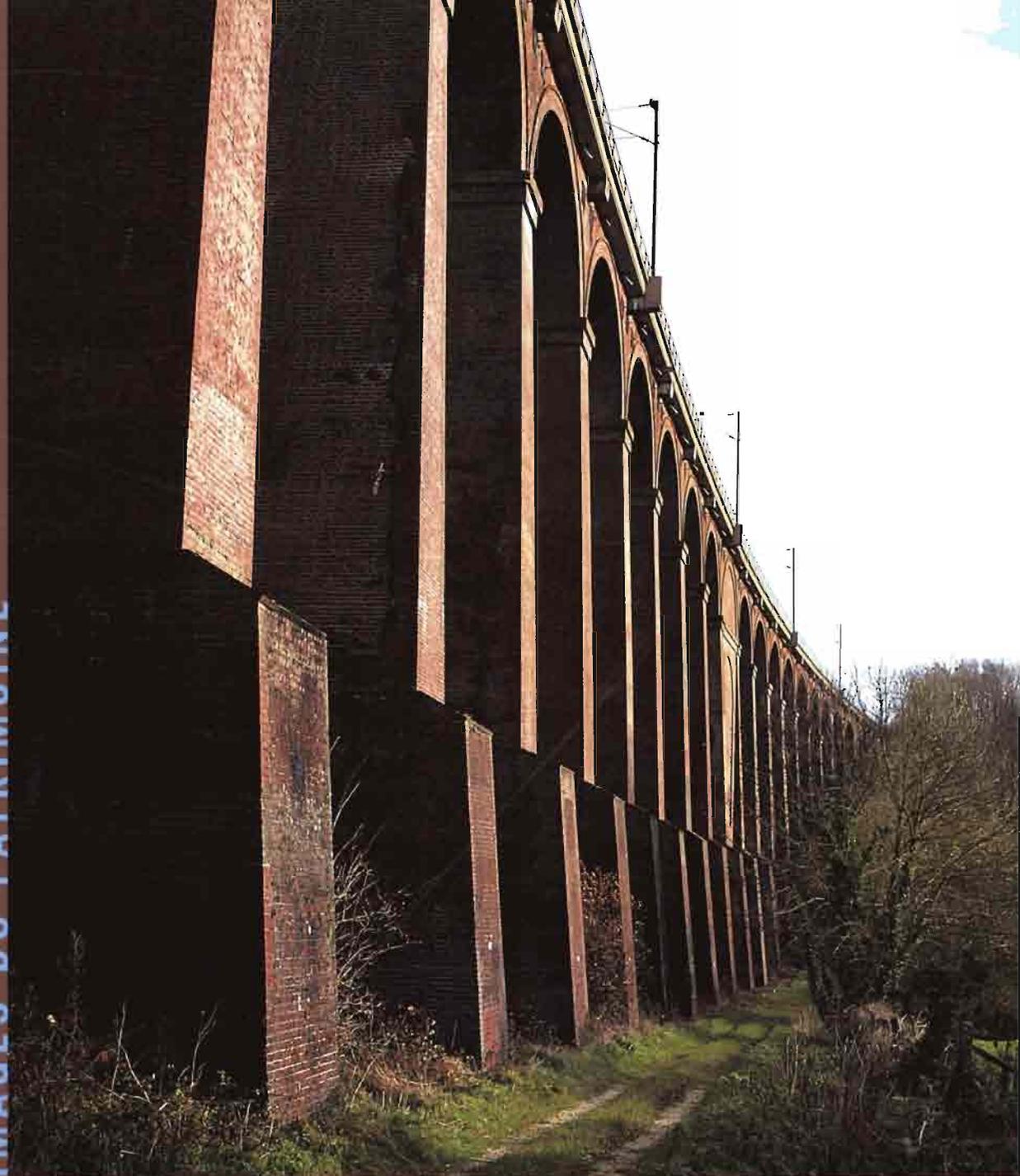


IMAGES DU PATRIMOINE

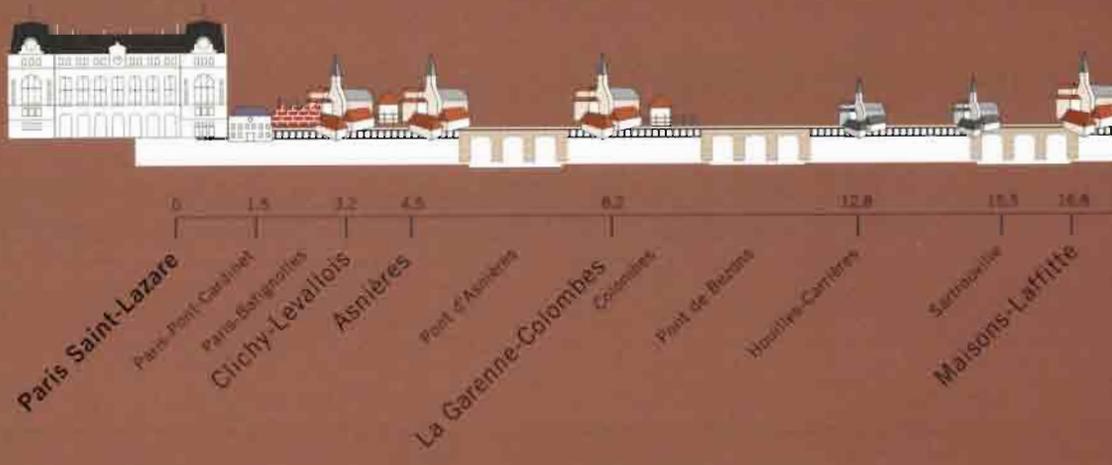


DE PARIS À LA MER

LA LIGNE DE CHEMIN DE FER PARIS-ROUEN-LE HAVRE



ÎLE-DE-FRANCE ET HAUTE-NORMANDIE



-  gare de Paris-Pont-Cardinet
-  gare présentée dans l'ouvrage
-  pont sur la Seine de Paris à Mantes
-  pont sur la Seine de Mantes à Rouen
-  viaduc entre Rouen et Le Havre
-  logement de cheminots
-  atelier de construction et de réparation du matériel roulant
-  tunnel



16.8 21.1 26 29.7 34.2 37 40.5 45.6

Achères Poissy Villennes-sur-Seine Vernouillet-Verneuil Les Charrières-de-Verneuil Les Mureaux Aubergenville-Élisabethville Ép

Haute-Normandie



75 79.9 93.2

Vernon Gaillon-Aubevoye Tunnel de Villiers-sur-le-Roule Saint-Pier



139.5 145 146.5 156.7 158.4

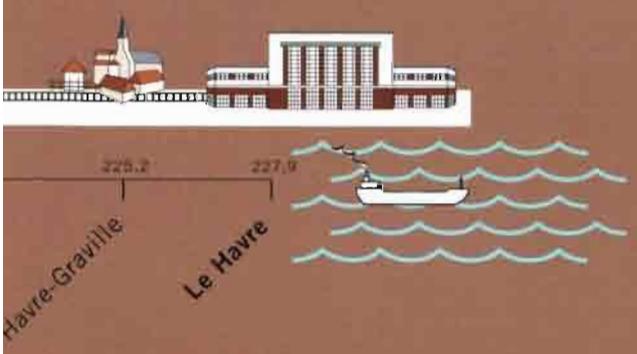
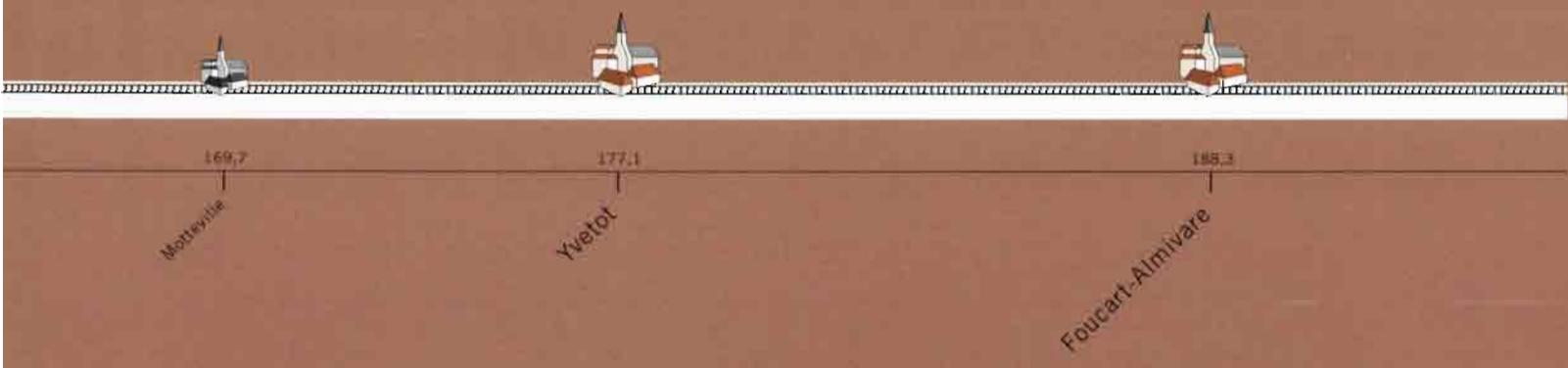
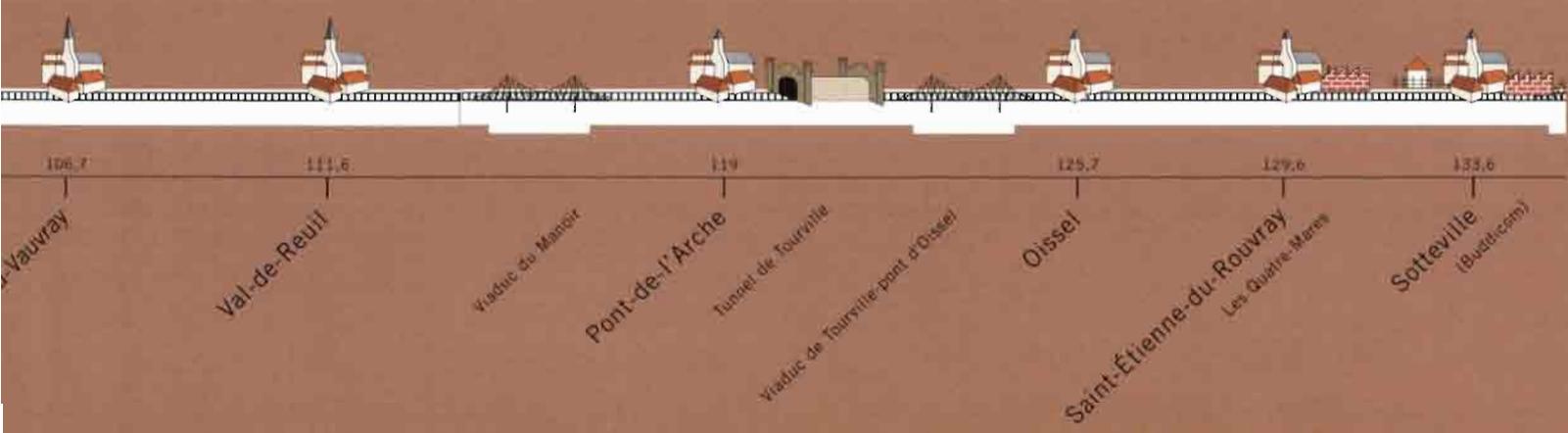
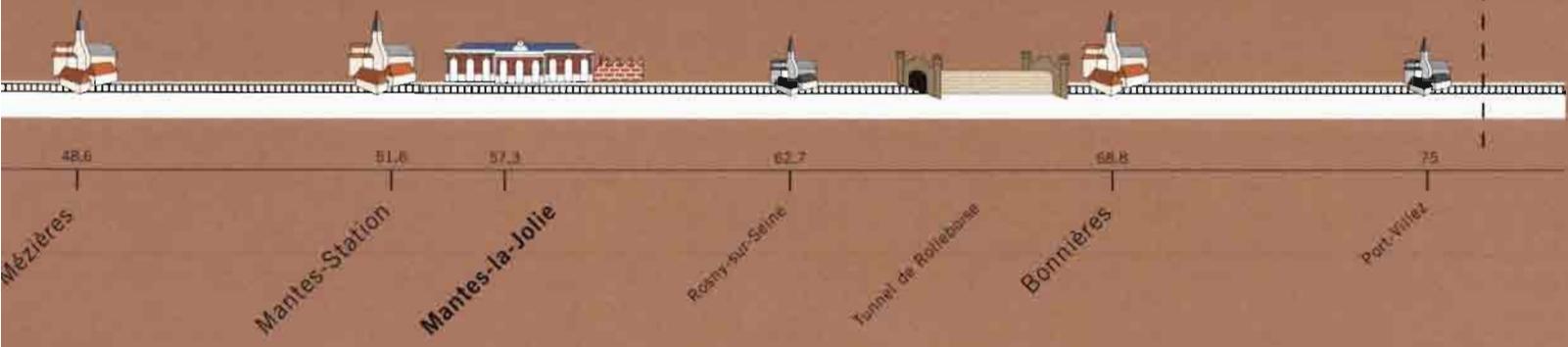
Tunnel de Sainte-Catherine Rouen-rive droite Maromme Viaduc de Malaunay Malaunay-le-Houïme Tunnel de Malaunay Viaduc de Barentin Barentin Pavilly



196.7 202.2 207.5 210.6 217.5 221.7

Bolbec-Nonnotot Viaduc de Mirville Bréauté-Beuzeville Virville-Manneville Etainhus-Saint-Romain Saint-Laurent-Gamberville Harfleur

Île-de-France



DE PARIS À LA MER

LA LIGNE DE CHEMIN DE FER PARIS-ROUEN-LE HAVRE

ÎLE-DE-FRANCE ET HAUTE-NORMANDIE

Textes

Hélène Bocard

Avant-propos

Bernard Toulhier, Denis Woronoff

Avec la participation de

Jean-François Belhoste

Claire Étienne-Steiner

Luc Fournier

Antoine Le Bas

Emmanuelle Réal

Paul Smith

Photographies

Philippe Ayrault, Denis Couchaux,

Christian Décamps, Jean Erfurth,

Philippe Fortin, Christophe Kollmann,

Yvon Miossec, Jean-Bernard Vialles



Cet ouvrage a été réalisé

par la Direction régionale des affaires culturelles d'Île-de-France et la Région Île-de-France, service régional de l'Inventaire général du patrimoine culturel de la France, sous la direction de Dominique Hervier, conservateur général du Patrimoine, conservateur régional.

Il est édité dans le cadre d'un protocole entre les directions régionales des affaires culturelles d'Île-de-France et de Haute-Normandie avec la participation financière de la Direction de l'architecture et du patrimoine, de la DRAC, de la Région Île-de-France et de Réseau ferré de France.

Coordination

Antoine Le Bas, conservateur en chef du patrimoine
Philippe Ayrault, photographe

Relecture

Sous-direction de l'archéologie, de l'ethnologie, de l'Inventaire et du système d'information, département recherche, méthode, expertise :
Catherine Gros, Bernard Toulhier, Hélène Verdier et Denis Woronoff, professeur émérite, président de l'Association Pour le Patrimoine de l'Île-de-France.

Nous remercions particulièrement

Claire Boistière (SNCF, Saint-Lazare), Michael Chrimes (ICE, Londres), Philippe Conquer, Liza Daum (BHVP), Christian Fonnnet (*La Vie du rail*), René Gerwig (SNCF, Saint-Lazare), Laure Lalubie (AREP), Évelyne Lohr (Conseil général Seine-Saint-Denis), François Loyer (Commission du Vieux Paris), Virginie Maréchal (AHICF), Gérard Monnier, Carol Morgan (ICE, Londres), Marie-Noëlle Polino (AHICF) Carole Rodriguez (hôtel Concorde Saint-Lazare), Frédéric Saunier, Henri Zuber (RATP).

Sans oublier, Michel Melot, initiateur du projet, Sylviane Tarsot-Gillery, Alain Van Der Malière, Anne Florette, Isabelle Balsamo et Laurence Delassus et tout le personnel de la ligne qui nous a accueillis et a facilité cette étude.

L'ensemble de la documentation établie est consultable

sur Internet : www.culture.gouv.fr, bases de données : Mérimée, Palissy et Mémoire
ou

Région Île-de-France

Centre régional de documentation de l'architecture et du patrimoine

Adresse postale : 33, rue Barbet-de-Jouy

75007 PARIS

01 53 85 53 85

Région Haute-Normandie

Centre régional de documentation de l'architecture et du patrimoine

2, rue Maladrerie

76000 Rouen

© Inventaire général, A.P.P.I.F. et ADAGP
Édité par A.P.P.I.F. (06 21 51 88 62 ; appif@free.fr)

Pour connaître les autres titres publiés par A.P.P.I.F.
www.french-art.com/APPIF

Dépôt légal 4^e trimestre 2005.

INVENTAIRE GÉNÉRAL DU PATRIMOINE CULTUREL
DE LA FRANCE, régions Île-de-France et Haute-Normandie.
*De Paris à la mer, la ligne de chemin de fer Paris-Rouen-
Le Havre*, sous la direction de Dominique Hervier,
par Hélène Bocard, Jean-François Belhoste, Claire Étienne
et alii, Philippe Ayrault, Denis Couchaux, Philippe Fortin
et alii.

Paris : A.P.P.I.F. 2005, 152 p. ; ill. en coul. ; 30 cm
(Images du patrimoine ; ISSN n° 0299-1020 ; n° 239)
ISBN 2-905913-46-0

Sommaire

Avant-propos - p. 4

En voiture de Paris à la mer - p. 9

Histoire d'un itinéraire – La ligne de Paris à Rouen – La ligne de Rouen au Havre – Aménagement d'un territoire (1847-1967).
Naissance d'un réseau – Les gares principales

Un patrimoine en images

Tête de ligne et pôle urbain :
de Saint-Lazare aux Batignolles - p. 48

En direction de Rouen
Les gares intermédiaires - p. 66
Les ouvrages d'art - p. 78

La desserte de Rouen - p. 84

En direction du Havre - p. 100

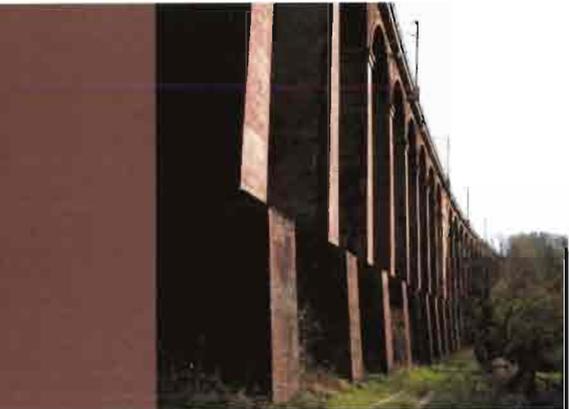
Les gares du Havre - p. 110

L'entretien du matériel - p. 126

Le matériel roulant - p. 136

De l'hébergement
à la cité de cheminots - p. 144

Bibliographie - p. 151



En couverture, le viaduc de Mirville
(Seine-Maritime).



Avant-propos

Faisceau de voies aux Batignolles, Paris.

Les études topographiques lancées à partir de 1964 par l'Inventaire sur des territoires limités ont mis en lumière les notions d'œuvres en série. Dans les années 1980, de nouvelles pistes de recherches ont été ouvertes sur des thèmes particuliers, du patrimoine industriel aux ensembles urbains. Depuis quelques années, les investigations se sont étendues aux réseaux, techniques, économiques et culturels touchant particulièrement à l'aménagement du territoire, au paysage, à l'économie et au tourisme¹. À la suite des historiens français et des collègues britanniques, les deux services régionaux de l'Inventaire d'Île-de-France et de Haute-Normandie nous présentent aujourd'hui la première étude sur un ensemble linéaire du chemin de fer, de Paris au Havre. Cette branche d'un réseau ferré « en étoile », conçu à partir de la capitale française pour atteindre la frontière maritime de la Manche, relie deux nations industrialisées, dont l'une possède à l'origine une avance technologique, industrielle et économique incontestable.

La ligne Paris-Rouen-Le Havre condense, dans sa construction, une somme d'innovations et de savoir-faire qui doit beaucoup à l'industrie britannique. Ce patrimoine technique qui se lit encore dans la trajectoire de Paris à la mer a donc été importé, puis naturalisé. C'est sans doute une des surprises qui attend ici le lecteur. L'ingénieur en chef Locke, les entrepreneurs principaux, une partie du capital et de la main-d'œuvre et jusqu'au charbon sont venus d'outre-Manche. Même pour les travaux de terrassement et de construction, il n'était bonnes mains que d'Angleterre.

Les éléments constitutifs de la ligne sont solidaires les uns des autres. La qualité des rails, la nature du ballast, les performances des locomotives et la conception des wagons, les modes de signalisation aussi ont partie liée. Cet ensemble constitue un système technique ferroviaire qui évolue par paliers. S'agissant des matériaux employés dans les ouvrages d'art, en particulier pour les ponts et les viaducs, on saisit le moment-origine où le bois est largement présent puis l'époque de la fonte à laquelle se substituent en partie les treillis métalliques, tandis que la brique cède la place au béton. Transformation, remodelage certes, mais sur une trame pratiquement inchangée. La ligne s'est inscrite en effet dans un territoire ; elle est le résultat de choix sur lesquels il n'est pas question de revenir, sauf à la marge. Inertie donc, qui se manifeste lorsqu'il faut reconstruire des ouvrages détruits en 1940 ou en 1944. Avant d'être un moyen de déplacement, la ligne est une série d'emplacements qui se correspondent les uns les autres. Un paysage ferroviaire durable a ainsi été créé. Le chemin de fer, rappellent les géographes, introduit la géométrie de la ligne droite. Ici le contraste est total entre la voie ferrée et le fleuve concurrent. Le chemin de fer ne divague pas ; il coupe les méandres.

Les gares, de voyageurs comme de marchandises, sont la raison des lignes, leur destination nécessaire. Bien des gares, en tout cas les plus majestueuses, ont été l'objet des études de l'Inventaire et plus généralement de la sollicitude des milieux érudits. Sur le trajet de Paris à la mer, elles bénéficient d'une exposition nouvelle. Selon la démarche adoptée dans ce livre, elles sont mises en série et par là comparées, aussi bien pour leur localisation, leur conception que leur style, de la gare-terminus de Saint-Lazare à la gare transatlantique du Havre, en passant par les gares d'embranchement ou les gares intermédiaires, suivant leurs niveaux d'accessibilité et de connexion avec les autres réseaux. Souvent à l'écart du centre, pour cause de topographie, les gares intermédiaires, y compris les plus modestes, sont placées en gloire dans une place spacieuse, au bout d'une avenue plantée qui les relie à la ville. Les auteurs notent que ces lieux de communication suscitent ordinairement un « quartier de la gare », avec ateliers et bâtiments d'exploitation, restaurants et hôtels et infléchissent dans leur direction le développement urbain, à l'exemple du Havre. À partir de ces lieux de transbordement et d'interconnexion, ce maillage du territoire est lui-même générateur de nouveaux ensembles urbains, industriels ou portuaires, avec lotissements de cités ouvrières et villes nouvelles comme Elisabethville ou Le Val-de-Reuil.

L'analyse architecturale a aussi l'avantage de faire apparaître les partis constructifs, parfois très innovants – comme l'œuvre des centraliens à la gare Saint-Lazare – l'histoire des reconstructions, plus audacieuses souvent dans les années 1930 qu'après

la Seconde Guerre mondiale, et des pratiques nouvelles dans la distribution des espaces. Les contraintes du site pèsent sur le travail des architectes : la gare de Rouen-rive droite, tour à tour enfouie et surélevée, en apporte la démonstration. L'étude du style, elle aussi, gagne à cette démarche comparative. De la gare d'ingénieur à celle d'architecte, d'un bâti strictement administratif à des ensembles concertés et urbains, toute la gamme est présente. L'éclectisme du néo-Tudor ou du style à l'italienne souligne l'influence des commanditaires. Au XX^e siècle, le régionalisme du néonormand rivalise longtemps avec l'architecture moderne, des années 1930 jusqu'aux Trente Glorieuses, dont Le Havre possède de brillantes illustrations. En dehors de ces monuments, la ligne est semée de petites gares et de haltes. Ce genre de bâtiments a rarement accédé à la dignité d'une étude, tant ils paraissent répétitifs et sommaires. Le principe du parcours permet ici de s'y arrêter.

La gare maritime du Havre le rappelle, cette ligne a été conçue pour relier la France à l'Angleterre. En s'en tenant au trajet terrestre, elle s'annonce au public comme le moyen de conduire les Parisiens à la mer. Locke en personne semble contredire cette idée, au moins quand il se place du point de vue des actionnaires. « Ce n'est pas à la satisfaction d'une première curiosité, écrit-il, ou aux distractions de quelques jours de fête que ce chemin de fer doit demander ses produits. » La ligne draine en effet des masses croissantes de marchandises entre deux bassins industriels, au détriment de la Seine. En outre, on ne saurait oublier que, dans « l'autre sens », elle conduit Anglais et Normands à Paris. Il n'empêche, l'aventure commence à Saint-Lazare. On y retrouve Monet et Caillebotte et, en chemin, Zola. Le voyageur ordinaire quant à lui se fait progressivement l'œil à l'autre versant du paysage ferroviaire, celui que l'on voit du train. Il faut tout de suite apprendre à voir vite, de plus en plus vite. Nos contemporains n'auront pas la même vision du trajet que ceux de Flaubert. On voit autrement aussi. Les viaducs offrent des perspectives aériennes proprement inimaginables. Le train a aussi sa façon d'entrer en ville, en montrant le « dos des choses » (Étienne Auphan), les arrière-cours et les fonds de jardins. Certains se plaignent en revanche de ne rien voir quand la succession des tranchées et des tunnels gâche le paysage. L'inattendu s'apprivoise mais il reste probablement encore aujourd'hui quelque chose de la découverte des premières années. Ces Images du patrimoine sont une invitation à un nouveau voyage pour une relecture des espaces du travail, de l'habitation et des loisirs, à travers l'enchevêtrement des réseaux de communications, l'évolution de leur matériel et l'imbrication des strates patrimoniales laissées sur le territoire. Cette étude pionnière ouvre la voie à de nouvelles recherches sur d'autres « lignes » de transport nationales ou internationales, comme la ligne aérienne de l'Aéropostale qui reliait Toulouse à Santiago du Chili.

Bernard Toulhier, Denis Woronoff

1. Voir par exemple les études interrégionales sur les canaux du Berry et du Centre (Mauret-Cribellier Valérie et Malnoury Robert, *Le canal de Berry, Centre Auvergne*. Orléans : AREP, 2001. 72 p., Itinéraires du patrimoine, n° 239) et les études sur « Les réseaux de la villégiature », *In Situ*, mars 2004, <http://www.culture.gouv.fr/culture/revue-inv/insitu4/index4.html>



vers Londres

Southampton

Le Havre

Rouen

Paris

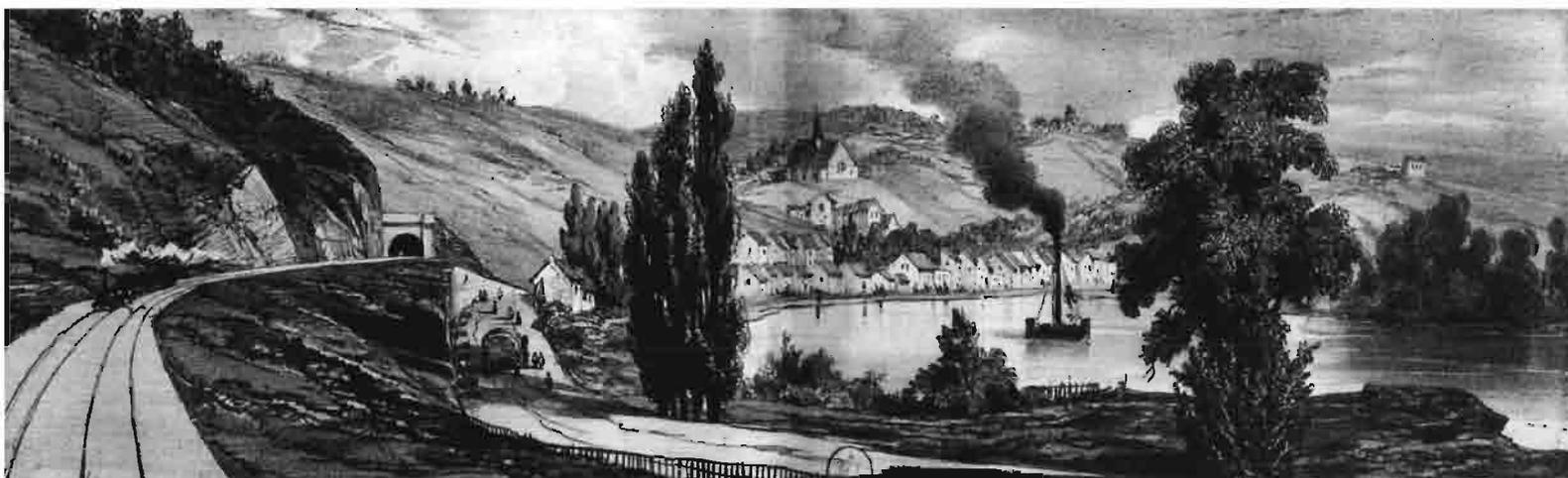
Les tracés de la ligne Paris-Rouen-Le Havre

- La Seine
- 1^{er} tronçon : Paris-Rouen-Saint-Sever
- 2^e tronçon : Rouen-Saint-Sever-Le Havre
- - - - - Projet du tracé des plateaux dit des Ponts et Chaussées
- - - - - Variante de ce tracé pour l'arrivée à Rouen

En voiture de Paris à la mer

Histoire d'un itinéraire

En 2003, la voie ferrée de Paris à Rouen a célébré cent soixante années d'existence ; doyenne des grandes lignes au départ de Paris – avec Paris-Orléans – elle fait toujours figure de référence. Son rôle a évolué au cours de cette longue période et contrairement à certains axes qui doivent leur survie à une vocation exclusivement touristique, la ligne draine chaque jour des milliers de voyageurs, tant sur le réseau banlieue que sur le réseau grandes lignes ; elle acquiert aussi aujourd'hui une valeur patrimoniale par sa dimension historique, la qualité de certains bâtiments – la gare Saint-Lazare et la gare de Rouen sont inscrites à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques. La ligne de Paris à Rouen, prolongée jusqu'au Havre en 1847, présente également un intérêt majeur pour l'histoire des chemins de fer français par son rôle pionnier dans l'organisation des chantiers, la mise au point de l'outillage et la réalisation d'importants ouvrages d'art, par la collaboration nouvelle qui s'instaura avec les ingénieurs anglais. Seront évoquées d'abord l'histoire de la ligne, depuis les avant-projets jusqu'à l'électrification (1963-1967), puis les constructions qui la jalonnent ; ces dernières – gares, ouvrages d'art, dépôts de matériel, logements de cheminots – sont présentées de façon à la fois thématique et topographique. La principale ambition de ce livre est de sensibiliser le lecteur à l'histoire d'une architecture trop peu regardée.



Le tunnel de Rolleboise, lithographie, Thierry frères, 1843, Paris, BnF, Estampes.

Le territoire

Aujourd'hui, de Paris jusqu'au Havre, le chemin de fer parcourt 230 km à travers une partie de l'Île-de-France et de la Normandie. Entre Paris et Rouen, le relief est peu prononcé. Il est constitué essentiellement de plaines, de collines et de coteaux boisés bordant la Seine. Une fois sortie de l'agglomération parisienne, et après avoir franchi à trois reprises la Seine, la ligne traverse en tranchée la forêt de Saint-Germain puis, à partir de Poissy, suit le fleuve sur la rive gauche jusqu'au confluent de l'Eure ; les nombreux méandres formés par la Seine (boucles de La Roche-Guyon et des Andelys) ont nécessité le percement de plusieurs tunnels à travers des éperons rocheux calcaires (Rolleboise, le Roule, Venables), qui épargne ainsi à la ligne plusieurs franchissements supplémentaires. À partir de Mantes, la vallée est bordée de coteaux boisés ou cultivés. La Seine est à nouveau franchie au Manoir, avant le confluent de l'Eure, puis à Oissel, pour éviter la boucle d'Elbeuf ; après la traversée de Rouen en partie souterraine, la voie ferrée pénètre dans un paysage vallonné formé des vallées industrielles du Cailly et de l'Austreberthe. Là encore, il a fallu construire plusieurs viaducs et tunnels. Enfin, à partir de Motteville, le vaste plateau du pays de Caux s'élève à une centaine de mètres au-dessus du niveau

de la mer : composé de grandes étendues de champs, de fermes à l'organisation caractéristique, de vergers de pommiers, il offre de vastes horizons, avec en son centre la ville d'Yvetot ; le terrain descend ensuite progressivement jusqu'à la mer, où la ligne côtoie parfois l'ancienne route royale, pour retrouver, au Havre, la Seine en son estuaire.

À l'époque de la construction de la ligne (1840-1847), le territoire traversé par le chemin de fer est essentiellement rural ; à l'exception de Paris et des deux grandes villes normandes, seules Mantes, Vernon et Yvetot constituent des agglomérations d'une certaine importance, qui comptent alors respectivement 4300, 6 000 et 8 900 habitants. Les autres localités desservies sont le plus souvent de petites bourgades, peuplées de quelques centaines à un millier d'habitants, vivant des ressources de la terre : culture du navet à Freneuse, près de Bonnières et à Aubergenville, asperges à Épône ; le vignoble, présent sur les coteaux de la Seine à Aubergenville, dans la vallée de Longueville après Vernon, jusqu'à la fin du XIX^e siècle, recule peu à peu au profit des cultures maraîchères. D'importants marchés, antérieurs à la voie ferrée, comme le marché aux bœufs de Poissy, ou bénéficiant de sa desserte, comme celui d'Épône, contribuent au développement du commerce et de l'industrie. Autour de Rouen, plusieurs communes doivent leur développement aux manu-



Vue actuelle de la voie ferrée et de la Seine aux environs de Gaillon.

factures textiles implantées depuis le XVIII^e siècle (vallée de Darnétal, Maromme, Déville, Malaunay, Barentin, Elbeuf). Certains villages, comme les Mureaux, Épône ou Bonnières, Saint-Pierre-du-Vauvray ou Motteville se développent avec l'arrivée du chemin de fer ; d'autres deviennent des villes de cheminots, comme Mantes-la-Ville, Sotteville-lès-Rouen ou Saint-Étienne-du-Rouvray. Aujourd'hui encore, en traversant une zone comme le pays de Caux, on peut mesurer l'influence du chemin de fer, tant sur le plan social que sur le plan économique.

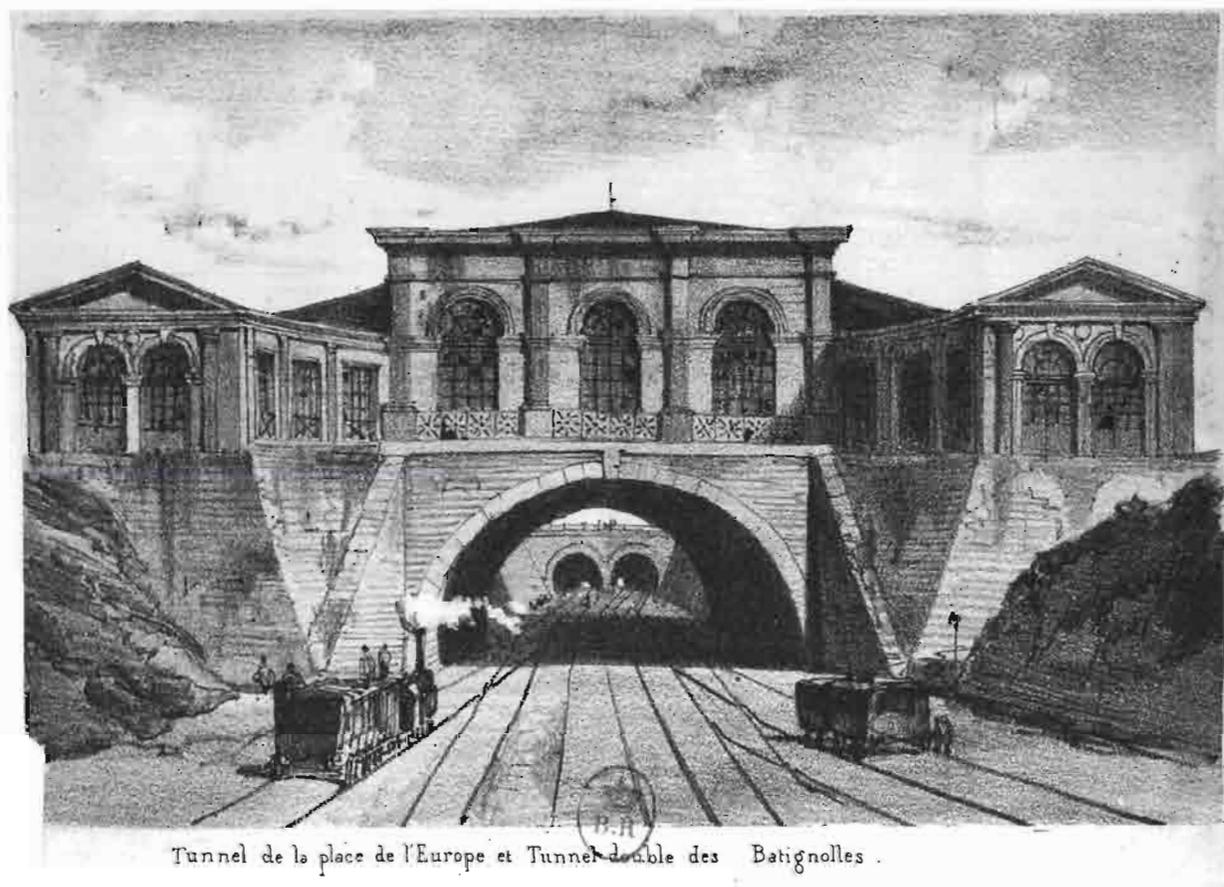
Avant l'implantation du rail, les transports empruntaient la Seine ou la route. Vers 1820, il fallait compter environ douze heures de trajet par bateau à vapeur entre Maisons-Laffitte et Rouen. Si l'on préférait le parcours terrestre, deux grandes voies menaient de Paris à Rouen : celle « du bas », passant par Mantes, et celle « du haut », passant par Pontoise ; au début du XIX^e siècle, une diligence mettait aussi une douzaine d'heures pour parcourir le trajet.

Le choix de relier Paris à Rouen pour la construction d'une des toutes premières voies ferrées françaises n'est certes pas anodin : la capitale normande constitue un bassin manufacturier important avec les centres textiles évoqués plus haut. La capitale normande présente également l'avantage d'être un port, ce qui permet de faire transiter la marchan-

dise acheminée par voie de Seine. La construction de cette voie répondait donc à des besoins économiques et politiques ; elle permettait d'accélérer l'approvisionnement de Paris en matières premières, acheminées pour certaines depuis le port transatlantique du Havre et facilitait l'écoulement des produits de la région rouennaise. L'établissement d'une liaison privilégiée avec l'Angleterre par le rail offrait une occasion de renforcer les liens économiques entre les deux nations et rendait accessible le rêve des saint-simoniens, qui voyaient dans le chemin de fer la possibilité de tisser de nouveaux liens entre les nations.

Avant-projets : résistances et concurrences (1825-1839)

De 1825, date du mémoire de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Claude-Louis Navier, *De l'établissement d'un chemin de fer entre Paris et Le Havre*, au 15 juillet 1840, date de l'adoption d'une loi autorisant le chemin de fer de Paris à Rouen, vont se succéder projets et controverses. Pendant ce temps, plusieurs voies ferrées sont construites en France, essentiellement destinées au transport de la houille (certaines seront ouvertes aux voyageurs par la suite). En 1827, une voie de 21 km relie Saint-Étienne à Andrézieux-sur-Loire ; en 1841, la première ligne de chemin de fer de grande communication relie Strasbourg à Bâle



Le premier embarcadère de la place de l'Europe, lithographie, Thierry frères, 1843, Paris, BnF, Estampes.

(140 km). En 1842, le réseau ferré français couvre 619 km ; si bien qu'en 1847, année de l'inauguration de la section Rouen-Le Havre, la France compte déjà vingt-trois lignes, d'une longueur totale de 1 483 km. Dès les avant-projets, le prolongement jusqu'à la mer est envisagé : dans les débats, il est toujours question de la ligne « de Paris à la mer ». On ne peut donc traiter séparément l'histoire des deux lignes, il s'agit bien d'un seul et même projet réalisé en deux temps.

Les deux premiers projets sont présentés en 1825. L'un émane d'une compagnie anglaise, l'autre d'une compagnie française. Dans les deux cas, la ligne suit la Seine ; mais ces projets, échafaudés à un moment où plusieurs entreprises de navigation accélérée et de liaison plus rapide par voie d'eau (projet de canal) visent à faire de Paris un grand port de mer, resteront sans suite. Il en sera de même pour celui qu'élabore en 1829 Marc Isambert Brunel, ingénieur d'origine normande installé en Angleterre, qui réalisera plusieurs voies ferrées outre-Manche. La France n'était pas encore prête à entreprendre un tel chantier.

Entre 1831 et 1835, plusieurs autres projets voient le jour qui proposent de réaliser de petites sections au départ de Paris, avec l'idée de poursuivre jusqu'à la mer dans un second temps ; ils sont rejetés par l'administration des Ponts et Chaussées qui, à partir de 1833, prend l'initiative des études et programmes en matière de chemin de fer. Parmi les adversaires les plus farouches du chemin de fer, figure la chambre de commerce de Rouen, qui y voit une menace pour l'agriculture, la batellerie et le roulage, sans que le gain attendu compense de façon suffisante les pertes financières ; elle se montre particulièrement hostile à un prolongement jusqu'au Havre, redoutant la ruine totale de son commerce maritime.

Le 15 février 1832, un projet de ligne à établir par l'État est appuyé à la Chambre des députés par Lamartine, puis finalement abandonné ; la même année, la ligne Paris-Saint-Germain, première ligne exclusivement consacrée au transport des voyageurs au départ de la capitale, est concédée aux frères Pereire.

La naissance de la ligne Paris-Saint-Germain pèse de façon déterminante dans les choix qui guident la réalisation de la ligne jusqu'à Rouen et explique en partie la rapidité avec laquelle sont exécutés les travaux ; de plus, elle entraîne la construction du premier embarcadère dans le quartier de Saint-Lazare, place de l'Europe. Le 2 novembre 1835 est constituée la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, et le 8 août 1837 la ligne est inaugurée. Le capital nécessaire aux travaux a été en partie avancé par le banquier Émile Pereire. S'appuyant sur le concours d'ingénieurs tel Eugène Flachet, Pereire s'est attaché à constituer de solides dossiers techniques, envisageant même les extensions futures de la ligne ; ensemble, ils se sont rendus à plusieurs reprises en Angleterre pour étudier ce qui se pratiquait alors dans le pays pionnier des transports ferroviaires. Conçue essentiellement au départ pour encourager la villégiature, la ligne Paris-Saint-Germain prend très vite de l'importance, concurrençant les transports par voie d'eau. Elle devient également un moyen de transport régulier pour les déplacements professionnels. La ligne Paris-Saint-Germain, qui permet de parcourir 19 km en 30 minutes, tout en marquant quatre arrêts, connaît un succès immédiat. L'exemple est probant : l'amorce d'un chemin de fer vers l'ouest est posée, les obstacles techniques franchis et les mentalités préparées pour l'exécution d'un plus vaste programme. Entre 1835 et 1839, de nouveaux projets sont envisagés pour la ligne de Paris à la mer ; cependant, les nombreux débats qu'ils suscitent et les hésitations du gouvernement aggravent le retard français en matière ferroviaire par rapport à l'Angleterre. En 1835, Défontaine, ingénieur des Ponts et Chaussées, présente le tracé d'une ligne Paris-Le Havre par les plateaux, via Gisors. La même année, une compagnie propose un tracé complet par la vallée de la Seine. Dès lors, les deux projets seront en concurrence : le tracé dit « des plateaux », passant par Saint-Denis, Pontoise, Gisors avec un embranchement à Blainville pour Rouen et un autre embranchement vers Dieppe et celui dit « de la vallée », longeant la Seine. Le premier qui emporte d'abord l'adhésion du gouvernement est soutenu par le comte Roy et le banquier Alexandre Aguado. Le second est présenté par la compagnie Riant-Laffitte-Jourdan, à partir des travaux des ingénieurs Camille Polonceau et Bélanger, appuyé par la chambre de commerce de Paris. Le débat ne concerne pas seulement le tracé ; le premier projet, porté par l'administration et le gouvernement, consacre l'intervention de l'État, alors que le second fédère des intérêts privés. Dans les deux cas, les centres industriels de Louviers, Elbeuf, Bolbec et le port maritime de Dieppe, tenus à l'écart de la ligne, réagissent avec véhémence, désormais conscients des enjeux économiques induits par la voie ferrée. Le premier projet s'avère finalement peu rentable puisqu'il ne dessert pas de

localités importantes et, surtout, pas la ville de Rouen de façon directe ; la vallée de la Seine, avec ses grands centres industriels, offre un parti plus logique. En 1836, le projet Défontaine est révisé et les deux propositions longuement examinées par la chambre de commerce de Paris et l'administration des Ponts et Chaussées.

En 1837, le débat qui était en cours à la Chambre des députés pour savoir si la construction des lignes de chemin de fer devait être concédée à une entreprise privée ou à l'initiative de l'État semble sur le point d'aboutir ; mais les différents projets de lois présentés cette année-là seront finalement rejetés. La récurrence et la longueur de ces débats s'expliquent en partie par les enjeux qui accompagnent l'arrivée du nouveau moyen de transport : enjeux territoriaux, d'abord, enjeux économiques et électoraux ensuite. Le 8 mai, Martin, ministre des Travaux publics, présente un projet de réseau ferroviaire de cinq lignes de Paris vers Orléans, Rouen, la Belgique, Tours et Marseille. Le choix de ces cinq destinations répond à un souci manifeste d'aménager le territoire français, de structurer l'espace national en renforçant certains axes économiques essentiels et de désenclaver des régions plus défavorisées. La desserte des frontières apparaît aussi en filigrane dans ce plan, tant pour des raisons économiques que militaires. Le projet de Martin trouvera un aboutissement dans le réseau en étoile mis en place trois ans plus tard par Émile Legrand. L'ensemble doit être construit et exploité par l'État, qui entend rester maître des voies de communication principales et avoir un droit de regard sur les tarifs pratiqués.

En 1839, une nouvelle voie ferrée est inaugurée, qui se greffe sur la ligne Paris-Saint-Germain à partir d'Asnières, pour aller à Versailles par la rive droite de la Seine.

Le choix du tracé définitif

Jusqu'à-là, le gouvernement soutenait le projet d'un tracé par les plateaux mais c'est finalement un tracé par la Seine qui sera retenu. Ce projet, présenté en 1839, est celui du banquier Jacques Laffitte et de son neveu Charles, associés au banquier d'origine écossaise Edward Blount, établi à Paris depuis 1831. Grâce à Blount, qui possède de nombreux contacts en Grande-Bretagne au sein de la banque et de l'aristocratie, le projet est examiné par des experts et un contact établi avec l'ingénieur Joseph Locke, déjà très expérimenté en matière de chemins de fer. Charles Laffitte se rend à Londres pour prendre l'avis de spécialistes et surtout pour chercher un concours financier, les capitaux apportés par les Français se révélant insuffisants.

Le 23 mai 1840, la concession du chemin de fer de Paris à Rouen est accordée à Charles Laffitte et Edward Blount, sous réserve de ratification par les Chambres ; le 28 juin, une ordonnance royale approuve

les statuts de la Compagnie. Le nouveau projet est soumis aux députés et aux pairs. D'emblée, il semble évident que l'établissement du premier tronçon Paris-Rouen ne peut être envisagé indépendamment du second, Rouen-Le Havre. La question du prolongement jusqu'à la mer ainsi que les frais énormes entraînés par la traversée de Rouen et les ouvrages d'art à construire entre Rouen et Le Havre se trouvent au cœur des discussions entre partisans et détracteurs du projet. Les députés sont finalement convaincus de sa validité, les impératifs politiques et économiques, notamment la concurrence à soutenir avec l'Angleterre, ayant sans doute été déterminants. Le 15 juillet 1840, Louis-Philippe signe la loi qui autorise l'établissement du chemin de fer de Paris à Rouen, avec une concession de 99 ans et un prêt de l'État de quatorze millions de francs. La loi accorde également un prêt de l'État de quatre millions destiné à la réalisation de la traversée de Rouen en vue du prolongement de la ligne.

L'appui du gouvernement français facilite l'adhésion des financiers anglais, qui acceptent d'apporter leur concours. Il est certain que les Anglais investissent parce qu'ils sont convaincus que la ligne sera prolongée jusqu'au Havre et permettra une correspondance par bateau avec la ligne anglaise Londres-Southampton, construite en 1840. Ainsi, la liaison entre les deux capitales sera-t-elle assurée.

Laffitte rentre à Paris en compagnie de Locke, chargé de réaliser les études préliminaires. Le capital social, d'un montant de 36 millions est réparti pour moitié entre Français et Anglais.

L'Assemblée vote par ailleurs la construction de quatre autres lignes. C'est le début de l'époque des compagnies concessionnaires ; l'État conserve un droit de regard en fixant un cahier des charges. Le schéma de principe, établi par Émile Legrand, directeur général des Ponts et Chaussées, initiateur du réseau ferré en étoile, est confirmé par la loi du 11 juin 1842. Cette loi, ou « Charte des chemins de fer », précise les modalités financières et d'exploitation des réseaux : l'acquisition des terrains et les travaux d'infrastructure (plate-forme, terrassements, ouvrages d'art) sont à la charge de l'État ; les superstructures (ballastage, fourniture et pose des voies, installations fixes, bâtiments et aménagements des gares et stations, matériel roulant) à la charge des compagnies. Le même jour, Charles Laffitte obtenait un bail de 97 ans pour exploiter la seconde ligne, Rouen-Le Havre.

La ligne de Paris à Rouen

La ligne de Paris à Rouen, ou, plus exactement, Colombes-Rouen, puisqu'elle se greffe sur la ligne Paris Saint-Germain à partir de Colombes, fut établie en un temps record : en moins de trois ans, la

compagnie construisit 127 km de voies, cinq ponts, quatre tunnels, tous les bâtiments techniques et gares nécessaires, dont celle des Batignolles, qui s'étend sur 14 hectares. La dépense est d'environ 55 millions de francs. Sitôt après le vote de la loi de 1840, et une fois le projet approuvé par l'administration des Ponts et Chaussées, les expropriations et les travaux commencent. Les acquisitions de terrains (7 500 parcelles) sont faites le plus souvent à l'amiable. Les travaux d'infrastructure commencés en janvier 1841 sont menés d'une traite ; seuls ceux de la gare de Rouen seront effectués plus tard.

Le rôle des Anglais

Dans son ouvrage *De Paris à la mer* (1847), le chroniqueur Jules Janin s'enthousiasme, évoquant « l'alliance la plus utile et la plus durable que l'Angleterre et la France aient jamais pu conclure, car cette alliance est fondée sur la paix, sur la confiance, sur l'estime réciproque des deux plus grands peuples du monde... ».

Les Anglais, pionniers dans l'industrie ferroviaire, ont apporté sur le territoire français leur savoir-faire. L'ingénieur en chef, les entrepreneurs,



Portrait d'Edward Blount, (tiré de *Memoirs of Sir Edward Blount*, 1902), Paris, BnF.

ainsi qu'une grande partie de la main-d'œuvre sont d'origine britannique. Les personnalités de Joseph Locke, Thomas Brassey et William Mackenzie jouèrent un rôle essentiel dans la construction de la ligne. Joseph Locke (1805-1860) s'est formé auprès de l'ingénieur George Stephenson et a ensuite contribué à la réalisation de plusieurs grandes lignes du Royaume-Uni : Manchester-Liverpool, la « Grande Jonction » (Birmingham-Liverpool-Manchester) et Londres-Southampton. Fort de ces expériences, et sans doute sur les recommandations de Blount, il est nommé ingénieur en chef des lignes Paris-Rouen et Rouen-Le Havre. Il s'associe à deux entrepreneurs principaux, Thomas Brassey et William Mackenzie, tous deux de nationalité anglaise ; outre le fait que Locke les connaît déjà pour avoir travaillé avec eux sur de précédents chantiers, il faut préciser qu'il est alors très difficile de trouver des entrepreneurs français expérimentés dans le domaine ferroviaire.

Thomas Brassey (1805-1870) a construit les viaducs de plusieurs lignes anglaises (Manchester-Liverpool, Grande Jonction) et a travaillé aux côtés de Locke sur la ligne Londres-Southampton. Après l'expérience française, il construira de nombreux ouvrages d'art en Angleterre, mais

aussi en Italie, au Canada, en Australie, en Argentine. Julian Barnes, qui consacre une nouvelle de son recueil *Outre-Manche* à la construction de la voie Rouen-Le Havre, dresse de lui le portrait suivant : « Mr Brassey était un homme affable et débonnaire, mais ferme dans ses décisions. Il payait bien le travail bien fait ; il savait que les hommes mal payés avaient tendance à travailler plus lentement et plus mal ; il savait aussi reconnaître la faiblesse là où elle se trouvait, aussi interdisait-il les tommy shops et ne laissait-il pas les vendeurs de bière ambulants exercer leur commerce parmi ses hommes !. »

L'autre associé de Locke, William Mackenzie (1794-1851), d'abord expert en canaux, compétent en matière de ponts métalliques, terrassements et tunnels, avait travaillé lui aussi avec Stephenson sur les lignes Manchester-Liverpool puis Londres-Birmingham. En 1833, il est appelé par Locke sur la « Grande Jonction » : Locke, Brassey et Mackenzie sont alors réunis pour la première fois.

Le 6 janvier 1841, les études des deux entrepreneurs sont approuvées par Locke et la Compagnie de Rouen, et leur partenariat est officialisé. Brassey et Mackenzie réalisent l'ensemble des ouvrages de la ligne à



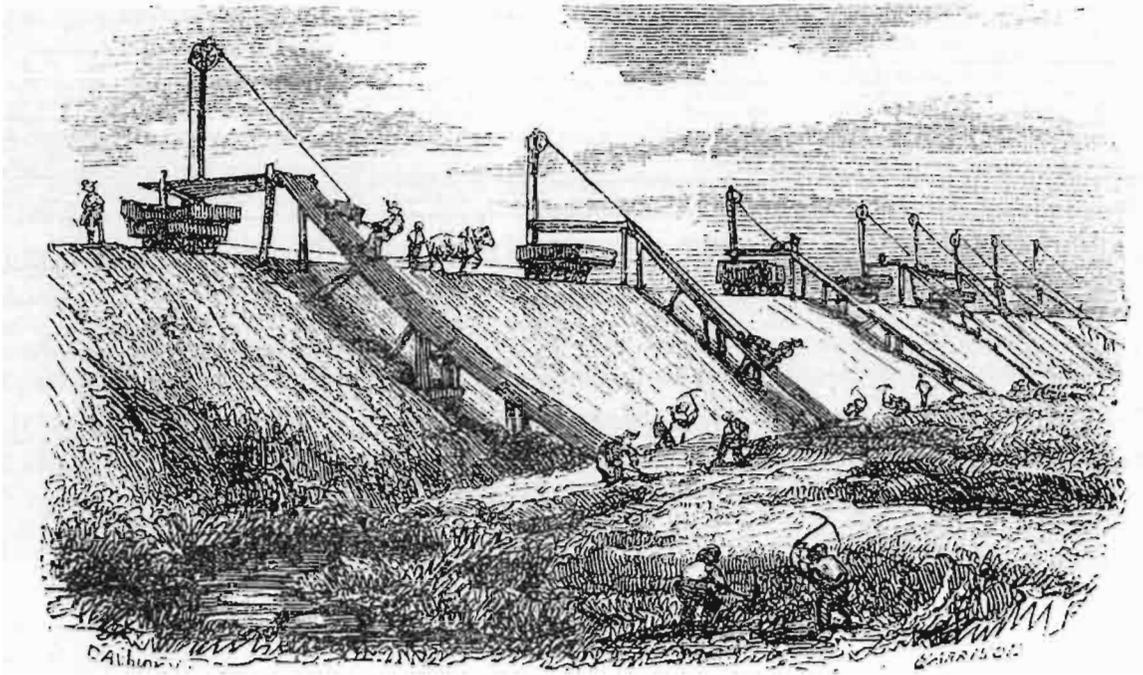
Portrait de Joseph Locke, Londres, Institute of Civil Engineers.



Portrait de Thomas Brassey, Londres, Institute of Civil Engineers.



Portrait de William Mackenzie, Londres, Institute of Civil Engineers.



Machines à remblayer, gravure sur bois par Harrison d'après un dessin de Daubigny (tiré de Jules Janin, 1847), Rouen, bibliothèque municipale.

l'exception des ponts d'Oissel et du Manoir, œuvres de l'entrepreneur français Colvé. Après cette première expérience française, Brassey et Mackenzie travaillent sur les lignes Orléans-Bordeaux, Amiens-Boulogne, Rouen-Dieppe. Cette association marqua une étape dans l'histoire des travaux publics en France, jusqu'alors monopole des Ponts et Chaussées.

Les travaux

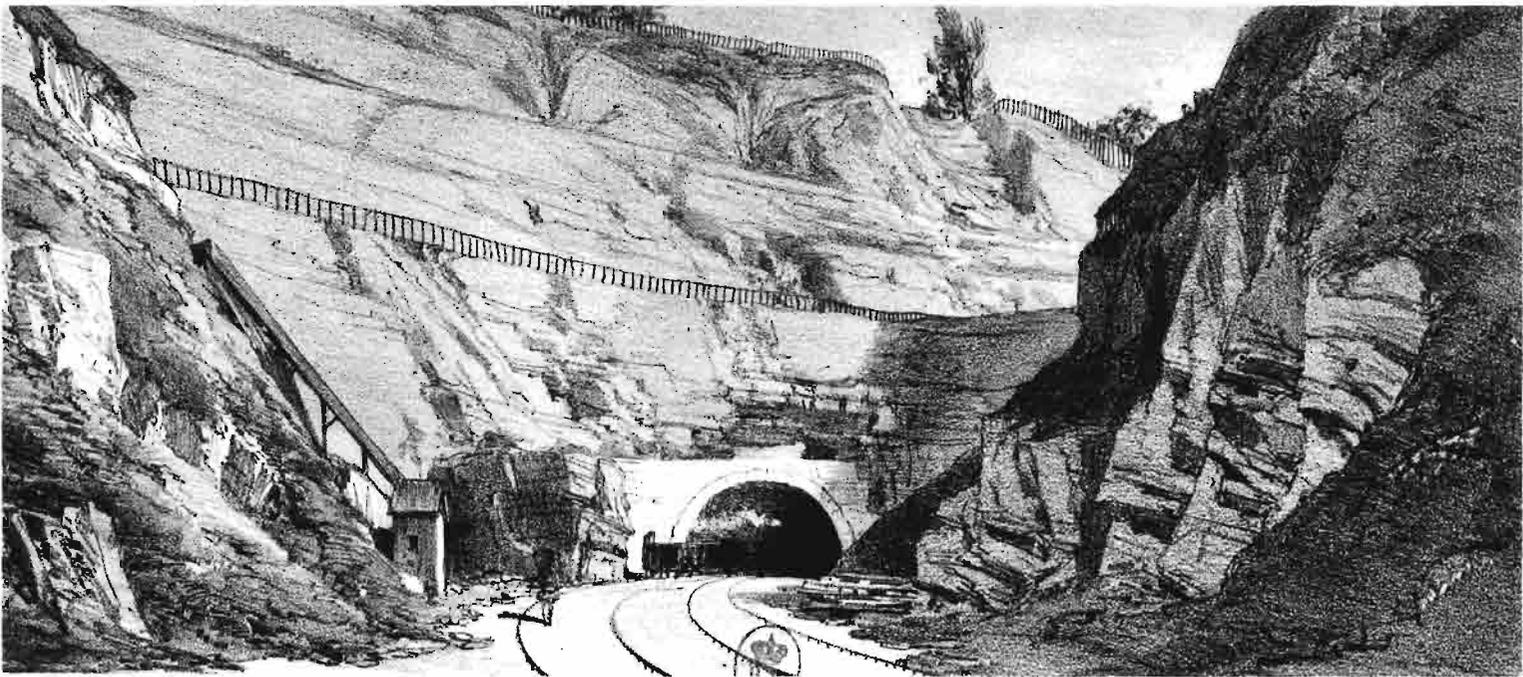
Les travaux consistent surtout, outre la réalisation de la plate-forme, en remblai ou en tranchée selon la configuration du terrain, à construire quatre grands tunnels (Rolleboise, le Roule, Venables, Tourville) et cinq viaducs sur la Seine (Maisons-Laffitte, Bezons, Le Manoir, Oissel, Tourville).

Le manque de main-d'œuvre spécialisée en France conduisit à recruter la moitié des ouvriers en Angleterre et en Irlande (environ cinq mille), l'autre moitié étant composée en majorité de Français, mais aussi d'autres nationalités ; pour faciliter la communication, une langue spéciale est élaborée à partir des différentes langues parlées².

Les travaux sont rapidement menés, en partie grâce à l'entente qui règne entre l'ingénieur en chef et les entrepreneurs, habitués à travailler ensemble, mais aussi grâce à l'organisation du travail et aux techniques utilisées, exemplaires sur bien des points. Après avoir étudié le tracé, l'ingénieur en chef fit des offres aux entrepreneurs pour la

construction des ouvrages. L'énormité de la tâche à accomplir les conduisit à faire appel à des entreprises locales sous-traitantes qui dirigeaient les ouvriers : terrassiers, maçons pour creuser des tranchées, élever des remblais, etc. Selon l'entrepreneur Mackenzie, le terrassier anglais (*navvy*), était apprécié pour son aptitude au travail dans des conditions particulièrement dures. À l'occasion, les habitants des localités proches participent aux opérations, ce qui leur fournit un revenu complémentaire. La rapidité des travaux a de quoi faire douter les plus récalcitrants sur la solidité de la voie et celle des piles de ponts ; de fait, la qualité des matériaux n'est pas toujours irréprochable : les briques fabriquées sur place sont parfois faites d'une terre médiocre. De nombreux bâtiments de voyageurs étaient d'ailleurs inachevés au moment de l'inauguration. Les chantiers se révélèrent également exemplaires sur le plan social : création d'écoles, assistance médicale, hôpitaux, offices religieux, caisses de secours en cas d'accident ou de décès. Cette politique sociale, inspirée de ce qui se pratiquait en Angleterre, fut poursuivie par les compagnies ferroviaires françaises.

Le matériel d'exploitation fut construit aux ateliers des Chartreux situés au Petit-Quevilly, dirigés par les Anglais Allcard et Buddicom qui employèrent jusqu'à cinq cents ouvriers. À Grand-Couronne étaient confectionnés brouettes, wagons, banneaux. La carrière de Saint-Étienne-du-Rouvray fournit le matériau nécessaire aux remblais, la



Le tunnel de Tourville, lithographie, Thierry frères, 1843, Paris, BnF, Estampes.

commune de Vernon la pierre calcaire de Vernonnet, pour les ouvrages d'art, et également le bois de la forêt domaniale de Bizy. Dans un premier temps, les rails étaient importés d'Angleterre ; ensuite, ils furent fabriqués dans la région, à la fonderie de Navarre, à Évreux.

La ligne compte deux voies, les pentes marquent une inclinaison maximum de cinq millimètres par mètre et le rayon minimum des courbes est de 600 m. Le gabarit des tunnels est aux normes anglaises, soit d'une hauteur réduite par rapport aux normes françaises.

Le *Journal des chemins de fer*, fondé en 1842, donne de nombreuses informations sur le déroulement des travaux et sur les options techniques, comme ici sur le percement du tunnel de Tourville, long de quatre cents mètres : « Quand la roche présente assez de solidité, on la taille et on la laisse à nu. Partout, au contraire, où des éboulements sont à craindre, on soutient le ciel du tunnel par un revêtement en briques de cinquante centimètres d'épaisseur environ. Indépendamment des deux issues principales, quatre puits, percés à travers la montagne, facilitent le service et l'extraction des matériaux » (24 septembre 1842). Fin septembre 1842, les premiers essais de locomotives sont effectués sur la ligne : « Dimanche dernier, une locomotive a couru pour la première fois sur les rails du chemin de fer de Rouen. Cette machine appartient aux entrepreneurs, MM. Brassey et Mackenzie ; elle est destinée à remorquer les wagons de terrassement entre la tranchée de Venables et la

plaine d'Aubevoie, en traversant le tunnel du Roule, qui est maintenant terminé. Dans ses voyages d'essai, la locomotive a parcouru plusieurs fois ce tunnel dans toute sa longueur (1 700 mètres), à la grande admiration des habitants du voisinage, pour la plupart desquels ce spectacle était entièrement nouveau » (1^{er} octobre 1842). Dans la même édition, il est question de l'avancement des travaux à Vernon : « Il reste encore environ 1,5 kilomètre de déblais à faire près de la ville ; une partie de ces terres sera transportée au remblai que l'on fait entre Gamilly et le Val, et qui ne s'élève pas à une hauteur moindre de cinq à six mètres. C'est sur ce remblai qu'est élevé un pont biais très remarquable par sa construction large et hardie. Il vient encore d'arriver une quantité de wagons que l'on dirige sur les travaux. On dit même que d'ici peu il doit arriver une locomotive pour remplacer les chevaux, afin de pousser les travaux plus activement. » L'édition du 4 mars 1843 nous apprend que les travaux entre Colombes et Poissy sont terminés ; entre Poissy et Mantes, les travaux sont achevés, mais les rails ne sont pas encore posés ; entre Mantes et Vernon, le ballast et les rails sont sur le point d'être posés. Sur cette section, la proximité de la route royale, qui passait au même niveau que la voie ferrée, a conduit à installer un type particulier de clôtures pour protéger la voie, une « longue et haute muraille destinée à masquer aux chevaux la vue des locomotives : sur plusieurs points, cette muraille est remplacée par une cloison en bois ».

Les travaux s'achèvent par la gare de Rouen où « les travaux ont été conduits avec une activité si merveilleuse que déjà tout est prêt pour recevoir les voitures et les machines ; des déblais immenses à Sotteville, d'immenses remblais dans les prairies de Rouen, offrent déjà l'ensemble d'une gare magnifique, et, sous peu de jours, les bâtiments de la station seront élevés à leur hauteur. Cette rapidité véritablement féerique ne permet plus le doute, même aux plus incrédules... » (*Journal des chemins de fer*, 4 mars 1843).

En dépit de cet optimisme, la gare de Rouen n'était finalement pas terminée pour l'inauguration, le 3 mai 1843, quinze jours après celle de la ligne de Paris à Orléans.

Inauguration et mise en service

Les festivités qui marquèrent l'inauguration officielle s'étendirent sur plusieurs semaines. Des « fêtes de confraternité » furent organisées pour les ouvriers, comme le banquet organisé par M. Jones, entrepreneur de la première section de la ligne, dans le parc de Jacques Laffitte à Maisons, où l'on servit un bœuf entier.

Le jour de l'inauguration, deux convois spéciaux partirent de Paris à quinze minutes d'intervalle ; le second, parti à 8 h, transportait les membres du gouvernement et les ducs de Nemours et de Montpensier, fils de Louis-Philippe. Le trajet fut effectué en 4 heures et dix minutes. La ville de Rouen était parcourue par des compagnies de la garde nationale et par des cortèges formés des différents corps de métiers de l'industrie, portant bannières. Un banquet, offert par la Compagnie, fut proposé aux personnalités tandis que les pauvres de la ville se virent remettre la somme de 1 000 francs par le conseil d'administration ; à l'issue du repas, le clergé bénit les rails. La presse dans son ensemble, et plus particulièrement la toute récente revue *L'Illustration*, se fit l'écho de l'événement, qui revêtit un caractère de célébration nationale.

Le 9 mai 1843, la ligne fut ouverte aux voyageurs et le 10 août au transport des marchandises de roulage ; l'année suivante, elle fut ouverte à la totalité des marchandises de petite vitesse. La ligne comptait six départs quotidiens dans chaque sens. Dès le début de l'exploitation, dix locomotives avec leur tender furent mises en service pour les voyageurs : vingt-deux locomotives pour le service marchandises, et de nombreuses voitures, fourgons à bagages, trucks pour diligences, wagons. La première locomotive sortie des ateliers Allcard et Buddicom en 1843 était une machine de type 111 à roues libres, qui resta en service près de quatre-vingts ans sur cette ligne.

Durant les premières décennies, le charbon nécessaire aux locomotives provenait pour l'essentiel d'Angleterre, dont la production représentait alors plus de dix fois le tonnage extrait en France ; à partir de

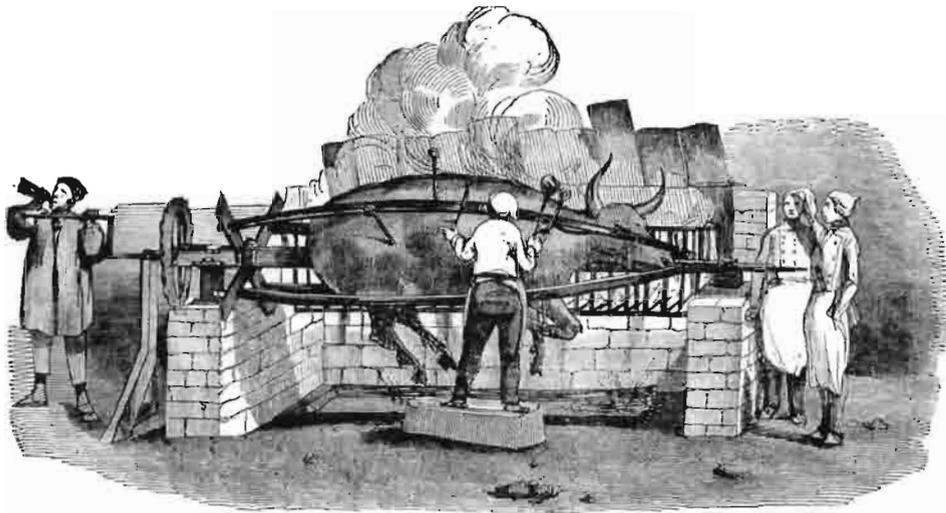
1867, date d'ouverture de la ligne Rouen-Amiens, le charbon du Nord de la France, dont la production s'était considérablement accrue au cours des années précédentes, était acheminé par rail jusqu'en Normandie, venant compléter les importations de charbon anglais.

Sur la nouveauté que constituait alors le chemin de fer, les avis des contemporains divergeaient : certains, comme Gautier ou Janin, y virent l'expression de la poésie moderne, d'autres y virent une œuvre sacrilège. La plupart en considéraient d'abord les aspects pratiques. Ainsi, Gustave Flaubert, qui écrivait le 12 mai 1843 à sa sœur Caroline : « Paris n'est pas plus favorisé que Rouen sous le rapport du chemin de fer et, si tu t'ennuies d'en entendre parler, tu es tout à fait comme moi. Il est impossible d'entrer n'importe où sans qu'on entende des gens qui disent : "Ah ! je m'en vais à Rouen, je viens de Rouen, irez-vous à Rouen ? Jamais la capitale de la Neustrie n'avait fait tant de bruit à Lutèce. On en est tannés." » Plus loin, se plaignant que les lettres de sa sœur mettent trois jours à lui parvenir, il s'exclame : « Il est étonnant que, maintenant qu'il y a le chemin de fer et que c'est si commode pour aller à Paris, car on peut y aller dîner [et] revenir le soir pour se coucher : Ah ! vraiment, c'est une chose incroyable ! » Parmi les premiers bénéficiaires du nouveau moyen de locomotion, figuraient les fabricants et marchands de toiles qui quittaient Paris le jeudi soir pour se rendre à la bourse de Rouen le vendredi matin.

Dans une lettre adressée à son ministre Guizot le 26 juillet 1843, le roi Louis-Philippe, propriétaire du château de Bizy à Vernon, évoquait le voyage effectué par ses fils : « Quelle étonnante rapidité que celle des chemins de fer ! Mes enfants ont fait le trajet du Pont d'Asnières à Vernon en cinq quarts d'heure et en y ajoutant une demi-heure et même moins, pour les trajets en voiture, cela fait une heure trois-quarts tout au plus de Neuilly à Bizy ! »

Une opinion très différente fut exprimée par l'historien catholique Frédéric Ozanam, qui écrivait le 16 août 1843 à sa femme : « Il n'y a rien aussi de plus sauvage, de plus digne d'un siècle de barbarie que ces chemins de fer qui ne respectent aucune des choses les plus belles, ni vallées, ni montagnes, ni rivières, qui comblent tout, percent tout, et qui s'en vont toujours droits, toujours noirs en sorte que ce beau pays de Rouen à Paris devient le plus monotone et le plus grisâtre du monde. Enfin il s'est perdu tant de temps en stations, en expérience de mécanique, que je n'étais à la maison qu'à midi³... » Les textes contemporains, articles de presse ou guides-itinéraires, quand ils ne s'attardent pas à faire l'éloge de la vapeur et de la vitesse, évoquent parfois les lieux traversés et la relation entre le chemin de fer et son environnement.

Le voyageur qui monte dans le train à Paris arrivera à Rouen après un trajet d'une durée de 3 h 30 environ pour un direct ou 4 h 30 pour un



(Rôtissage du bœuf à Maisons. — Le teneur de la broche: un Anglais. — Les cuisiniers: Gien, de Paris; Pons, de Belleville, Flaut, de Poissy.)

Inauguration de la ligne Paris-Rouen : le banquet des ouvriers, L'illustration, 3 mai 1843.

omnibus. En route, il passe par dix-neuf gares, cinq ponts sur la Seine, cinq tunnels et de nombreux ponts et ponceaux. La gare de Colombes sert de contrôle. S'il descend en route, il se trouve le plus souvent dans une station éloignée de l'agglomération, qu'il doit rejoindre à pied ou en diligence. Cet éloignement des gares – c'est le cas de Maisons, située « presque à l'entrée de la forêt », de Mantes ou Alizay, qui dessert Pont-de-l'Arche – confine parfois à l'isolement : la station *Étoile de Conflans*, située en pleine forêt de Saint-Germain, a été comparée à « une maisonnette de bûcheron » (Chapus, 1855) ; de là, un service de voitures conduit à Conflans mais aussi à Pontoise, pour permettre une correspondance avec un autre chemin de fer. Depuis Épône, l'omnibus à cheval dessert les villages de la vallée de la Mauldre. La station de Gaillon offre de nombreuses dessertes, comme celle du château de Navarre à Évreux. Dans les zones plus urbanisées, les gares sont souvent établies sur l'emprise d'anciennes communautés religieuses, comme à Mantes, à Vernon (ancien couvent de la Congrégation Notre-Dame) ou Gaillon (ancienne chartreuse). Poissy constitue une exception, puisque la station est en pleine ville ; il s'agit de l'une des plus importantes, avec des convois spéciaux pour approvisionner Paris en viande de boucherie.

Certaines gares sont construites au bord d'une tranchée, d'où l'on ne voit rien (Mantes), d'autres, au contraire, sont en remblai, comme à Rosny, et offrent un panorama. Plusieurs gares desservent deux communes ; dans ce cas, le bâtiment voyageurs est le plus souvent situé entre les deux : à Triel, la gare est située entre Verneuil et Vernouillet ; à Épône, la gare est située au milieu d'une plaine, à 1 km des villages d'Épône et de Mézières.

Les deux stations intermédiaires les plus importantes de la ligne sont Mantes et Vernon. La première, perçue dès le début de l'exploitation comme la principale gare intermédiaire entre Paris et Rouen (un train quotidien dans chaque sens y avait son terminus), prendra surtout de l'importance à partir de 1855, avec la construction d'un embranchement vers Caen, qui s'accompagne d'une gare de marchandises et d'un dépôt. À Vernon, la gare, située en dehors de la ville, comprend de nombreux ateliers et bâtiments d'exploitation ; elle est notamment utilisée pour le transport de la pierre extraite des carrières situées sur la rive droite de la Seine, qui font la célébrité de la petite ville depuis le Moyen Âge ; la pierre de Vernon est ensuite acheminée vers les grands centres urbains où elle est utilisée dans la construction et la restauration des monuments.

La ligne de Rouen au Havre

La rapidité et l'efficacité avec lesquelles le chantier fut mené favorisèrent le renouvellement des contrats des ingénieurs et entrepreneurs avec la compagnie de la ligne de Rouen au Havre.

Dès le début des travaux de la ligne Paris-Rouen, une nouvelle société est créée sous l'égide de Charles Laffitte et Edward Blount, pour la réalisation du tronçon suivant ; le personnel sera le même, ainsi que les techniques et l'outillage. Le capital social est de vingt millions, divisés en 40 000 actions réparties entre l'Angleterre et la France ; la ville du Havre accorde à la compagnie une subvention d'un million. Un prêt de dix millions de francs est accordé par l'État (intérêt de 3 %) ainsi qu'une subvention de huit millions payable par quart. La commune de Graville, qui jouxte Le Havre, s'engage à céder gratuitement une part importante des terrains nécessaires à la gare terminale. Le montant des travaux sera de quarante-cinq millions. La direction générale des chantiers est confiée à Locke, ingénieur en chef et Neumann, ingénieur principal. La ligne est organisée en sections, ayant chacune à sa tête un ingénieur.

Un chantier complexe

Les acquisitions de terrains sont plus difficiles que sur la première ligne, en raison de la densité urbaine du territoire rouennais, au parcellaire morcelé. Deux années sont nécessaires à l'achat de toutes les emprises urbaines et la compagnie doit faire l'acquisition de terrains mitoyens pour y déposer les déblais. Les travaux débutent en 1843 par l'aménagement à Sotteville de la jonction avec la première ligne. De vastes remblais sont élevés pour permettre le franchissement de la Seine par un ouvrage en bois de 370 m. Les ateliers de matériel ferroviaire de l'ingénieur Buddicom, situés auparavant aux Chartreux, sont transférés à Sotteville, sur un terrain de trois hectares et demi. Les chantiers sont mécanisés : pour les travaux de terrassement et de ballastage, on utilise des wagonnets. L'entrepreneur Mackenzie fait venir sur le chantier un excavateur à vapeur, machine mise en service outre-Atlantique en 1841, qui sert à extraire la terre. Il semble que l'expérience ait été peu concluante, mais elle atteste de l'intérêt des entrepreneurs anglais pour les innovations techniques, sources d'économie et de rapidité.

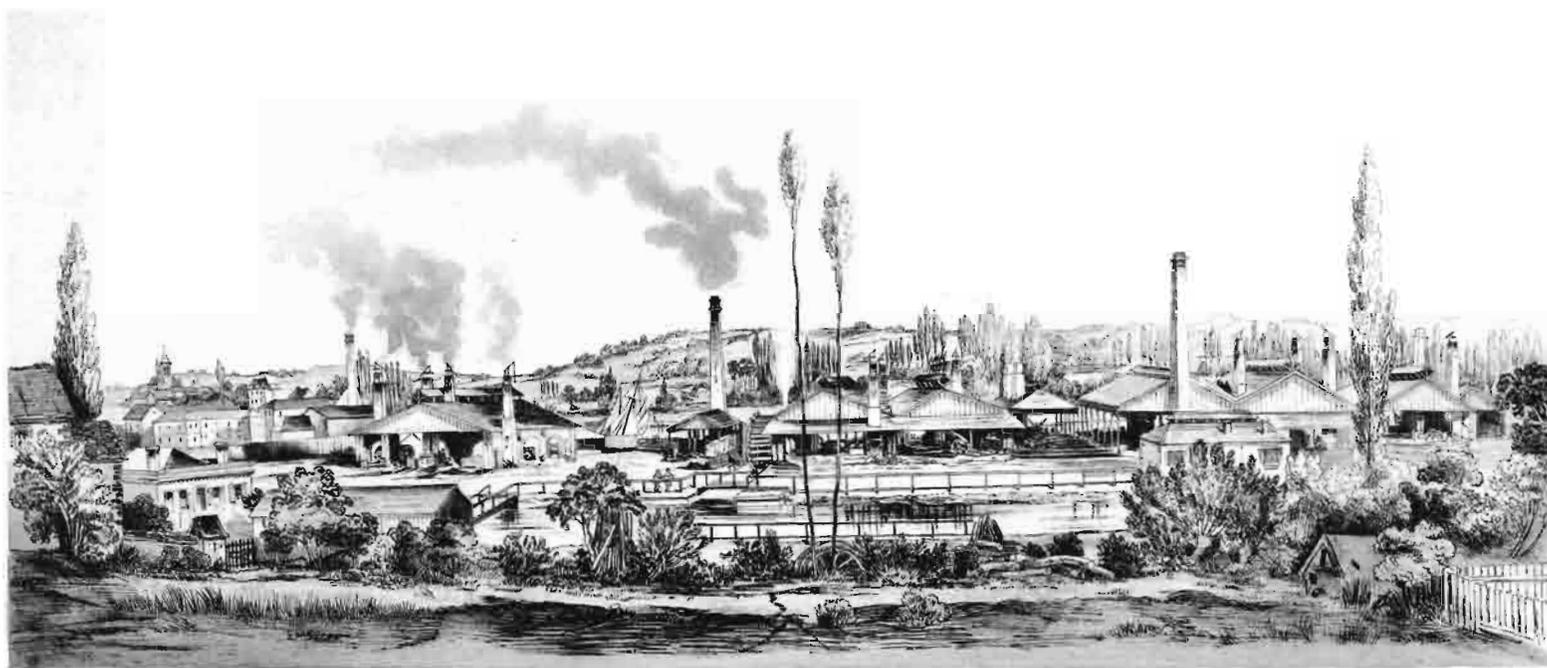
Les matériaux nécessaires proviennent des ressources locales, comme le bois des forêts domaniales de Brotonne et de la Mailleraie. Pour la confection des rails, les forges de Sotteville s'avèrent vite insuffisantes et on leur adjoint des forges situées dans le faubourg d'Eauplet, à Rouen. Les voitures et wagons sont produits à l'atelier de construction ferroviaire des Usines de Navarre à Évreux, et à la fonderie de Pont-Audemer (forges de la Risle), établie en 1844 à l'emplacement d'un ancien moulin.



Voyage de Rouen au Havre par le chemin de fer, page de titre de l'ouvrage de Jules Janin, 1847, Rouen, bibliothèque municipale.

Brassey et Mackenzie ont une participation dans ces deux entreprises, dirigées par l'Anglais York. Pour satisfaire aux besoins considérables de briques nécessaires à la construction des ouvrages d'art, de l'argile est extraite sur place puis cuite dans des fours spécialement édifiés.

Les déblais déplacés pour l'édification de la plate-forme sont si importants qu'ils requièrent une organisation particulière dans la coordination des opérations. Ces travaux impressionnent fortement les contemporains : « Des vallons à creuser, des montagnes qu'il faut traverser en ligne droite, des pentes, des chaussées, des remparts, et les saisons meurtrières qui savent défaire, en un jour, l'œuvre de dix-huit mois de travail. » Jules Janin fait ici allusion à l'effondrement du viaduc de Barentin survenu le 10 janvier 1846. Cet événement fut longuement commenté, notamment par les détracteurs du chemin de fer qui critiquèrent Locke et ses longues absences du chantier. La catastrophe raviva la polémique sur l'utilisation de la brique pour la construction des viaducs, alors que l'École des Ponts et Chaussées préconisait l'emploi de la pierre. Le viaduc fut reconstruit sur des bases plus solides en l'espace de six mois aux frais des entrepreneurs ; l'ensemble des ouvrages d'art sera par la



Forges de la Risle FORGES DE LA RISLE. *del. J. Goussier. sculp. G. Goussier.*

Pont-Audemer, les forges de la Risle, estampe, Londres, Institute of Civil Engineers.

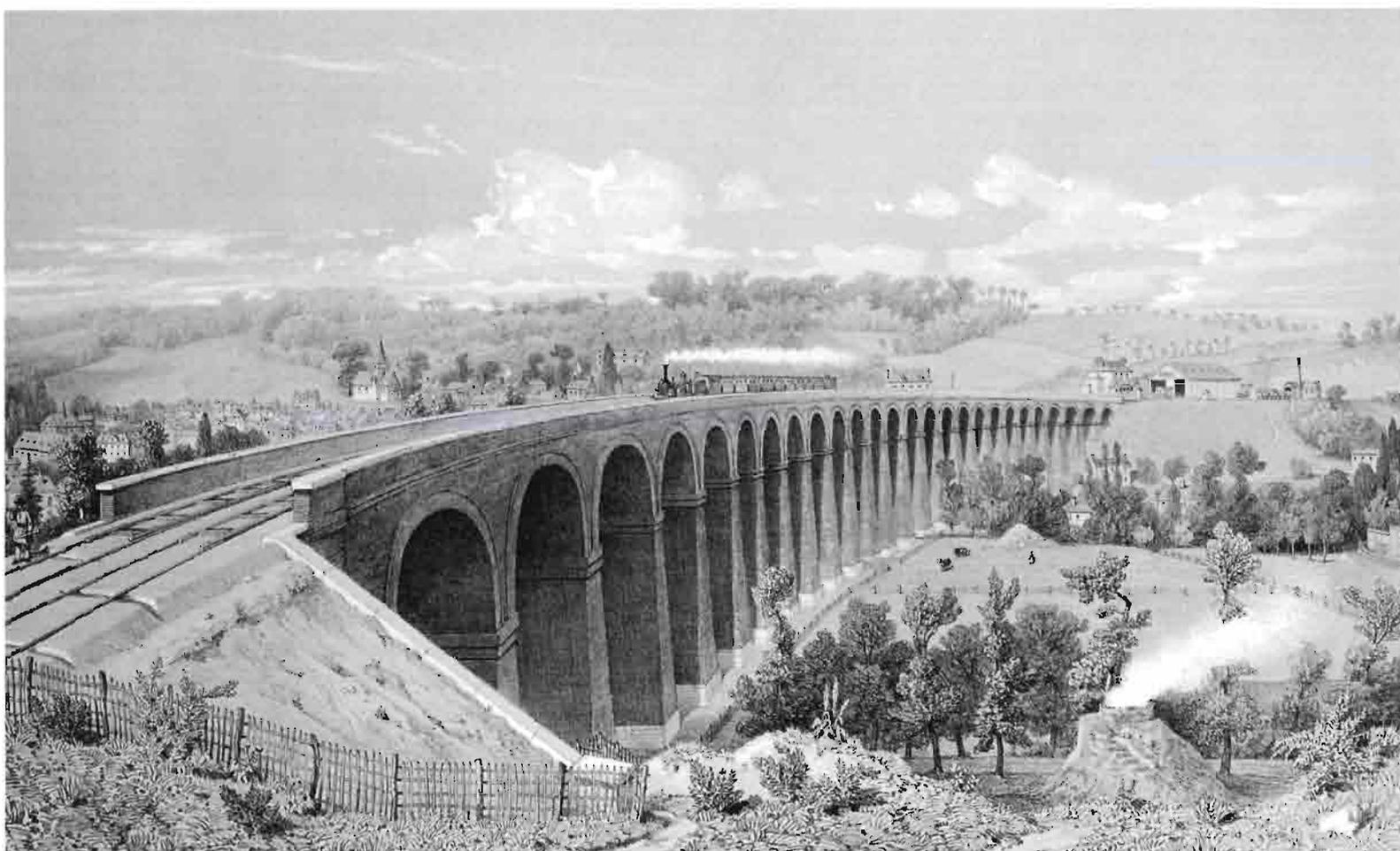
suite testé de façon très sérieuse : « Sur les ponts de Brouilly, de Brun-Château, de Mirville, on fit rouler des wagons pesamment chargés, et ces mêmes wagons se précipitaient à toute vapeur dans les viaducs de la Clairelle, de la route royale, de Malaunay, de Barentin, de Mirville, de la rivière de Gournay et de la Lézarde. Pendant dix jours, et vingt fois par jour, ces tonnerres allaient et venaient de toute leur force... Pas un accident n'est survenu, et la sécurité est complète pour l'avenir » (Janin). L'autre réalisation spectaculaire de la ligne est le percement du tunnel Sainte-Catherine sous la colline de Bonsecours, haute de 120 mètres, qui permet d'accéder à la ville de Rouen sur la rive droite. Le percement présente de grandes difficultés : la dureté de la roche d'une part, et surtout la présence de nombreuses sources qui obligent à interrompre régulièrement les travaux, les eaux affluant des nappes supérieures et inférieures ; aussi, pour remédier à ces inconvénients, a-t-on recours à des pompes et à des canaux de dérivation.

La construction du tunnel de Notre-Dame-des-Champs, situé à Pissy-Pôville, long de 2 000 mètres et haut de 6 mètres, entièrement voûté en brique, offre également d'importantes difficultés.

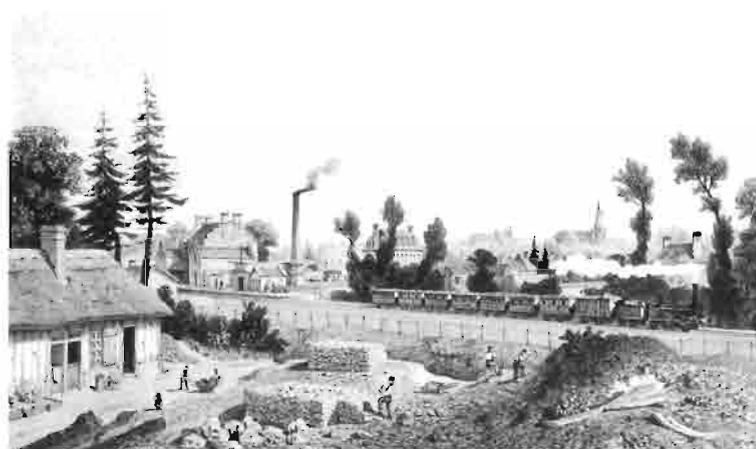
Les ouvriers qui travaillent à la ligne Rouen-Le Havre, en grande partie anglais, sont en butte à une hostilité constante de la part des habitants et de la presse locale. Dans sa nouvelle *Junction*, Julian Barnes se fait l'écho de ce climat hostile, qui gagne les notables et le clergé : « Constant que la ligne Rouen-Le Havre commençait à dessiner sa courbe vers le nord-ouest, du Houlme vers Barentin, que les campements se rapprochaient, que des têtes de bétail commençaient à disparaître, que l'armée du Diable avançait inexorablement vers eux, le curé de Pavilly devint fort inquiet. »

Inauguration et mise en service

L'inauguration officielle du tronçon Rouen-Le Havre eut lieu le 21 mars 1847. En raison du contexte économique, les célébrations furent moins fastueuses que celles de Rouen quatre ans plus tôt. Le train officiel quitte Paris à 6 h 15 du matin, s'arrête à Sotteville 2 h 30 plus tard, marque à Rouen un arrêt à la nouvelle gare de la rue Verte où un petit-déjeuner est offert aux personnalités. Le parcours se fait ensuite d'une traite de Rouen à Barentin, où le convoi marque un arrêt pour admirer



Le viaduc de Barentin, lithographie par Maugendre (tiré de l'album Chemin de fer de Rouen, du Havre et de Dieppe), Rouen, bibliothèque municipale.



La gare d'Yvetot, lithographie par Maugendre (tiré de La Normandie ancienne et moderne), Paris, BnF, Estampes.

le viaduc. À 12 h 30, le convoi atteint le débarcadère du Havre. Les honneurs sont rendus par la troupe et le clergé vient bénir la locomotive. Un lunch de 200 couverts est ensuite offert aux frais de la Compagnie dans les salons de l'hôtel Frascati. Pendant le repas, les indigents des communes traversées reçoivent un don de 1 200 francs. À 16 h, le convoi

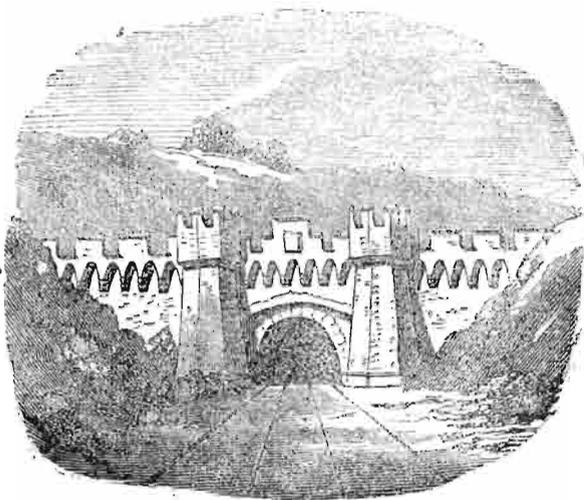
s'en retourne à Paris, où il parvient à 22 h 30. La ligne est mise en service deux jours après l'inauguration et le service marchandises à partir du 1^{er} avril ; le succès est immédiat. Il y a cinq départs quotidiens dans chaque sens, entre Rouen et Le Havre. Une exploitation commune avec la Compagnie de Rouen est décidée, avec un seul tarif de Paris à la mer.

Les prouesses de l'itinéraire

La voie ferrée qui relie Rouen au Havre parcourt 93 km, passe à travers cinq tunnels (quatre sur le territoire de Rouen et celui de Pissy-Pôville, long de 2 200 mètres), traverse un grand pont sur la Seine (viaduc d'Eauplet à Rouen), trois grands viaducs, deux plus petits dans la vallée d'Harfleur, et de nombreux ponts, ponceaux et aqueducs. Elle est desservie par treize gares et compte une trentaine de passages à niveaux.

Le voyageur du XIX^e siècle qui emprunte la ligne est émerveillé par le paysage qu'il découvre d'un point de vue nouveau, au relief beaucoup plus accidenté que le premier tronçon ; il s'étonne, surtout, de la hardiesse des ouvrages d'art qui la jalonnent : « Jamais peut-être la double puissance de l'art et de l'industrie ne s'était manifestée dans des proportions plus grandioses. Vous qui traversez avec la vitesse d'une lieue en quelques minutes, ces ponts et ces viaducs à peine croyables, il est impossible que vous ne rendiez pas justice à ces miracles. Oui, cette fois, le sol est aplani, la montagne est abaissée, le vallon est comblé ; la ligne droite, soumettant à sa règle de fer les sinuosités vagabondes, règne, maîtresse souveraine, dans ce paysage rempli de variété et de puissance. Figurez-vous un pont de dix-sept mètres, un remblai de vingt-cinq mètres au-dessus du sol de la prairie, un viaduc puis enfin cette tranchée où vous venez d'entrer, véritable gouffre qui n'a pas moins de trente-cinq mètres de profondeur... Certes on peut dire que les chemins de fer ne s'étaient jamais élevés si haut, qu'ils n'avaient jamais descendu dans de plus sombres et plus solennelles profondeurs » (Janin). Certains déplorent le manque de points de vue : « Grâce à la surabondante profusion de tunnels et de viaducs dont notre *rail-way* est pourvu, vous êtes sans cesse à la cave ou au grenier, trop haut ou trop bas pour voir ce qui se passe autour de vous, ou pour mieux dire ce que vous passez » (Viau, 1847).

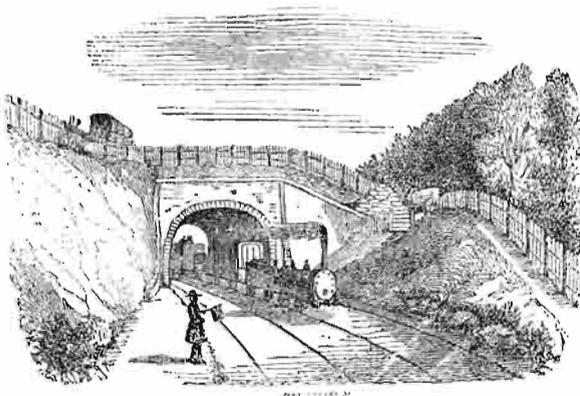
Comme sur la première ligne, les gares sont souvent éloignées des bourgs qu'ils desservent. La gare d'Yvetot, une des plus importantes de la ligne par le nombre des bâtiments qu'elle comprend et l'animation du trafic, est éloignée du centre de la ville, reliée par un omnibus.



BARA-GÉRARD

Tunnel de Pavilly.

Le tunnel de Pavilly, gravure sur bois par Bara-Gérard (tiré de René Viau, Chemin de fer du Havre à Rouen, 1847), Rouen, bibliothèque municipale.



Tranchée d'Harfleur.

La tranchée d'Harfleur, gravure sur bois par Bara-Gérard (tiré de René Viau, Chemin de fer du Havre à Rouen, 1847), Rouen, bibliothèque municipale.

La gare d'Alvimare est également à bonne distance du bourg, d'un millier d'habitants. La gare de Motteville occupe un emplacement important, pris sur le parc d'une ancienne propriété. L'éloignement de Bolbec fut très contesté : la ville, qui doit sa richesse à ses manufactures et à son commerce d'étoffes de coton, n'est desservie que par la gare de Nointot, à l'aide de voitures à chevaux. La nature du sol et la situation en fond de vallée auraient entraîné des dépenses trop grandes ; un embranchement sera ouvert en 1881. À Saint-Romain-de-Colbosc, spécialisée dans la fabrication des mouchoirs et des bas, la station est à 2 km du bourg. À Harfleur, la station est située hors de la ville au bord d'une grande vallée et la traversée s'effectue sur un remblai de 7 mètres de haut et deux viaducs de cinq arches chacun. En raison du manque de place dans les bassins du port, la station d'Harfleur assure la desserte du grand port du Havre et reçoit de nombreux arrivages. Au Havre, la gare est située hors les murs, parallèlement au bassin Vauban.

L'arrivée dans la gare terminale du Havre emporte l'enthousiasme du voyageur : « Tout ce parcours pittoresque, varié, charmant, de 89 kilomètres, a été franchi en deux heures, et pas un seul instant de fatigue, d'oisiveté, de malaise ! Cette grande joie de dévorer l'espace, d'aller si bien et si vite ; ces aspects des beautés naturelles qui se mêlent et se confondent avec les chefs-d'œuvre du travail humain, ce profond sentiment de la force, de la prospérité, de la fortune d'un pays comme la France...[...] Entendez-vous l'océan gronder ? Voici la mer ! voici la mer ! Paris, port de mer ! L'Océan à cinq heures de Notre-Dame-de-Paris !... » (Janin).

Aménagement d'un territoire (1847-1967). Naissance d'un réseau

La compagnie de l'Ouest et les vicissitudes du XIX^e siècle

La ligne Paris-Le Havre fut très vite rentable. Dans les premières années, les trains de voyageurs sont composés d'une douzaine de voitures, allant à la vitesse maximale de 40 km à l'heure ; les trains de marchandises ne dépassent pas 27 km à l'heure. La première année, le bénéfice réalisé approche deux millions de francs.

En 1848, les négociations entamées par le gouvernement de la Seconde République avec les compagnies pour nationaliser les chemins de fer sont interrompues par les insurrections de juin. Des ponts ferroviaires sont alors brûlés (à Rouen, viaduc d'Eauplet dit « pont aux Anglais », Asnières, Bezons) et des gares incendiées (Poissy, Meulan, Triel).

Le Second Empire connaît une augmentation considérable du réseau ferré français, qui passe de moins de 8 000 km en 1858 à 17 000 km en 1870. L'événement majeur de cette période est la fusion des compa-

gnies : les vingt-sept compagnies privées qui existaient jusque-là se trouvent réduites à six. La Compagnie de l'Ouest (1855) est constituée par les compagnies primitives de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de Saint-Germain, de l'Ouest (lignes de Versailles et Paris-Rennes), de Dieppe et Fécamp, de Paris-Caen-Cherbourg (en construction). Cette fusion est facilitée par l'exploitation commune qui existait déjà entre les compagnies de Rouen, du Havre et de Dieppe-Fécamp et qui offrait de nombreuses facilités : « trains de plaisir », tarifs marchandises adaptés à la concurrence fluviale, desserte des ports.

Le gouvernement impérial impose alors à la Compagnie de l'Ouest la concession de nombreuses petites lignes en Normandie et en Bretagne, avec un financement par emprunts. À la même époque vont se développer les réseaux secondaires (dits d'intérêt local) institués par la loi du 12 juillet 1865, qui suscitent de nouveaux débats autour de la question de l'exploitation. L'ouverture de nombreuses lignes secondaires greffées sur l'axe Paris-Le Havre accroît l'importance de certaines gares, qui deviennent gares d'embranchement, et nécessite des travaux d'agrandissement et d'aménagement (Épône, Saint-Pierre, Pont-de-l'Arche, Oissel, Bréauté). Ces lignes secondaires favorisent l'activité de petites cités industrielles, de gros bourgs agricoles, de ports de pêche ou de stations estivales.

À la fin du XIX^e siècle, la gare Saint-Lazare est la première gare parisienne pour le trafic voyageurs. La banlieue ouest, qui fut la première par l'ampleur de son développement, s'est en partie structurée autour du rail : maillage constitué par les différentes dessertes ferroviaires, plans d'urbanisme, définition des quartiers de chaque commune.

Les aléas d'une aventure financière

Les débats qui agitèrent les milieux politiques et financiers durant les années 1830 permirent de définir une doctrine sur la nécessaire coopération de l'État avec d'éventuelles sociétés privées en matière de construction et d'exploitation ferroviaires : il s'agissait alors de savoir si l'on voulait établir un véritable service public de transport ou susciter la multiplication d'entreprises à but lucratif. La commission instaurée en 1837 préconisa prudemment l'initiative publique pour un nombre limité de lignes tout en acceptant l'intervention de compagnies privées concessionnaires ailleurs : comme nous l'avons vu précédemment, c'est ce dernier parti qui prévalut pour la construction et l'exploitation de la ligne de Paris à Rouen puis au Havre.

Si la loi de 1842 – conférant à l'État la charge de l'infrastructure et aux compagnies les frais des superstructures et du matériel – est suivie de plusieurs années d'une prospérité exceptionnelle et d'investissements conséquents, la II^e République correspond à une phase de

St-PIERRE du-VAUVRAY (Eure). - Intérieur de la Gare



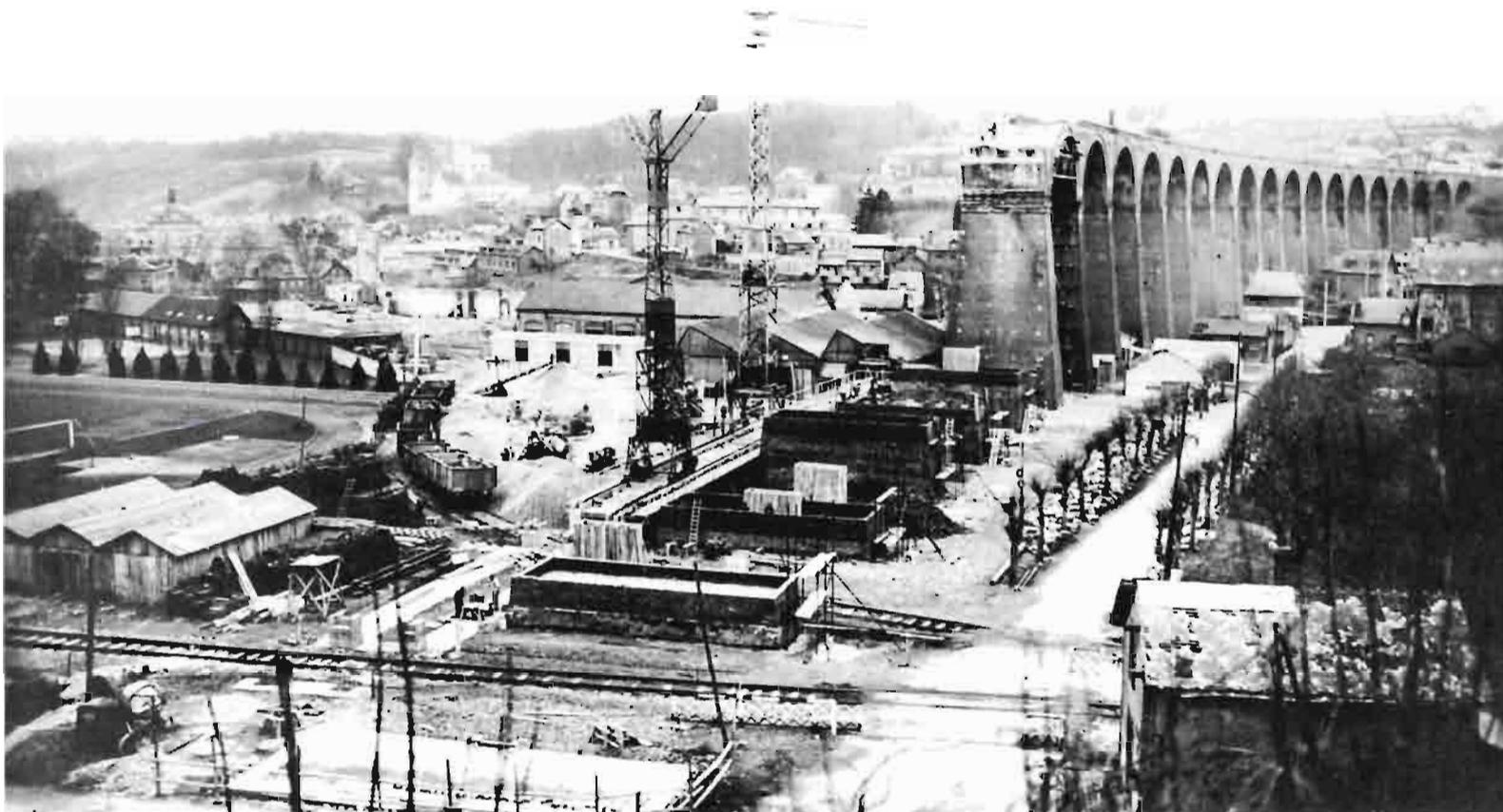
La gare de Saint-Pierre-du-Vauvray, carte postale, début xx^e siècle, archives départementales de l'Eure.

blocage des travaux d'extension des réseaux. Car la sous-estimation des devis prévisionnels limitait la rentabilité des lignes réalisées. En sorte que les compagnies réclament désormais des mesures réparatrices, comme l'allongement des concessions à 99 ans, une réforme tarifaire ou la garantie d'intérêts sur les obligations. Dans cette perspective, une garantie partielle servit de base aux conventions de 1859 ; puis une garantie générale assura celles de 1883. La concentration des compagnies ferroviaires, recommandée par la Commission centrale des chemins de fer, devait également en accroître la rentabilité et permettre l'extension des réseaux : en fusionnant diverses sociétés en une « Compagnie des chemins de fer de l'Ouest », ses administrateurs en attendaient une réduction des frais généraux, la suppression de plusieurs gares de marchandises ainsi qu'une concentration parisienne des gares, des ateliers et du matériel. Ainsi la « fusion normande » en réunissant en 1855 les compagnies de Rouen, du Havre, de Cherbourg, de Dieppe et de Saint-Germain offrent aux lignes de l'Ouest le terminus commun de la gare Saint-Lazare.

Or l'accroissement de rentabilité attendu ne cessa de s'effriter par la suite, car les nouvelles lignes desservaient des zones moins profitables

car peu industrialisées et mal desservies. Certes, l'État avait accordé pour 50 ans une garantie d'intérêt à 3,5 % au capital actions de l'Ouest, et à 4 % au capital obligations, mais il imposait en retour l'ouverture de la ligne Paris-Granville.

C'est dans un climat de suspicion hostile aux grandes compagnies, toujours menacées de nationalisation, que les républicains arrivent aux affaires ; le plan Freycinet (1879) qui ambitionne de réaliser, à l'échelle nationale, près de 1 400 km de voies supplémentaires, n'est que la conséquence des promesses électorales de 1878. À la demande de l'État qui traverse alors des difficultés budgétaires, les conventions de 1883 sont signées par des compagnies encore globalement prospères. Mais la mise en œuvre du nouveau système financier résultant de ces conventions suppose que les compagnies aient préalablement soldé les dettes qu'elles avaient contractées envers l'État en recourant à la garantie d'intérêt de 1863 à 1883. Le remboursement revenait à prendre en charge les travaux d'infrastructure des lignes nouvelles que l'accord de 1883 réservait initialement à l'État. À la différence des autres réseaux qui parviendront peu à peu à résorber leur endettement, l'histoire financière de la Compagnie de l'Ouest, de 1884 à 1908, se résume à l'extension d'un



Le viaduc de Barentin détruit pendant la Seconde Guerre mondiale, photographie, archives départementales de la Seine-Maritime.



Le Havre, le train transatlantique à quai, photographie par François Kollar, vers 1935, Paris, bibliothèque Forney.

réseau dont le trafic croissant appelle sans cesse des investissements considérables ; un endettement constant compromettant la perspective d'un remboursement, l'État rachète finalement la compagnie en 1908. Malgré ces signes d'une apparente prospérité, la Compagnie de l'Ouest, au début du XX^e siècle, est largement déficitaire et le 13 juillet 1908, les Chambres votent son rachat par l'État (à compter du 1^{er} janvier 1909) ; le réseau de l'Ouest devient le « réseau témoin » de la République.

La ligne au XX^e siècle

Parmi les événements notoires qui marquèrent la vie de la ligne après la Grande Guerre, on notera la création d'une nouvelle gare transatlantique au Havre, construite par l'architecte Urbain Cassan, inaugurée le 28 mai 1935. Trois ans plus tard, en 1938, la création d'une société nationalisée (SNCF) intègre le réseau de l'Ouest dans un ensemble national.

Les années qui suivent sont surtout marquées par les destructions de la Seconde Guerre mondiale : ouvrages d'art, gros centres ferroviaires

(Sotteville, Rouen-rive gauche, Le Havre, Soquence) et ports sont en grande partie anéantis. La reconstruction prioritaire de ces équipements endommagés, menée de 1945 à 1948, fut si rapide qu'on a pu la comparer aux travaux de construction de la ligne. Le tronçon Mantes-Rouen fut rouvert le 19 mai 1945 après la consolidation des viaducs de Tourville et Oissel. Le tronçon Rouen-Le Havre fut détourné, après la reconstruction du viaduc de Malaunay, par la ligne de Dieppe. Les voies furent d'abord remises en état, le triage de Sotteville (dépôt et ateliers) rétabli.

L'événement majeur de la seconde moitié du XX^e siècle fut l'électrification de la ligne, menée de 1963 à 1967, opération qui devait permettre une augmentation du trafic. Elle nécessita une reprise des ouvrages, notamment des tunnels, dont le gabarit se révéla insuffisant ; le tunnel de Pavilly dut être contourné par la création d'une voie parallèle. Les chantiers que suscita l'électrification furent si importants que l'on parla alors d'une troisième construction.

Le rail, le commerce et l'industrie

Si la région comprise entre Rouen et Le Havre put rassembler les capitaux nécessaires à la construction d'une des premières grandes voies ferrées françaises, c'est en grande partie grâce à son industrie et à ses ports : la capitale normande était au centre de plusieurs foyers de production textile et métallurgique (usines de la vallée du Cailly, du Robec, de l'Andelle). La voie ferrée, qui entraînait une réduction des coûts de l'industrie et un élargissement des marchés, eut pour effet d'accroître la production existante et de susciter l'implantation de nouvelles entreprises, artisanales ou industrielles. Coïncidant avec une période de forte croissance économique, le chemin de fer à ses débuts révolutionna le transport des marchandises, telles que denrées importées d'outre-mer, denrées agricoles produites dans les régions traversées, animaux d'élevage, s'ajoutant aux produits manufacturés.

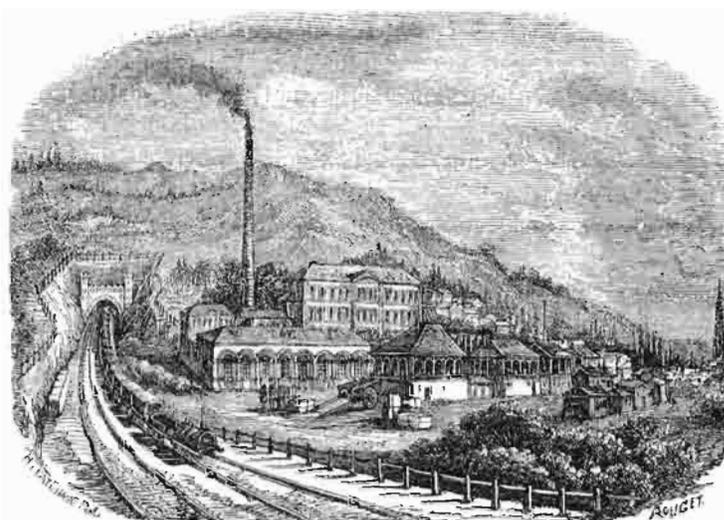
Les deux grands ports, d'abord inquiets de la concurrence que représentait la voie ferrée, profitèrent eux aussi du nouveau mode de transport. Le port de Rouen, avant-port de Paris, est excentré par rapport à la ville ; ses installations s'étendent sur vingt-trois kilomètres, réparties sur les deux rives du fleuve. Les sociétés implantées sur le site relèvent principalement du secteur chimique, de la grosse industrie (Fonderie Lorraine, Chantiers de Normandie), de l'industrie du bois et du papier, des hydrocarbures (Shell) et d'importants groupes charbonniers. Dès la construction de la première partie de la ligne, une communication fut envisagée entre le terminus de Saint-Sever et le port, tant pour sa partie maritime vers Le Havre que pour sa partie fluviale vers Paris. La liaison ne fut réalisée qu'en 1861 et fut ensuite étendue à de nouveaux

quais ; à la fin du XIX^e siècle, un chemin de fer d'intérêt local et de nombreux embranchements se greffent sur les voies de quais. Le port de Rouen fut ainsi pourvu de 177 km de voies ferrées.

Le port du Havre est beaucoup plus compact, ses installations plus denses. À la fois port transatlantique et port maritime, avec d'importants moyens de radoub et de réparation navale, il ne dispose pas d'industries locales comme celui de Rouen. Le triage de Soquence, faisceau de la gare maritime, comprend de nombreuses voies de quai qui desservent les hangars du port. Afin d'éviter des manutentions trop longues entre le port et la voie ferrée, on créa la société commerciale des Docks-Entrepôts, chargée d'édifier de vastes entrepôts de stockage à proximité des bassins Vauban et de l'embarcadère maritime.

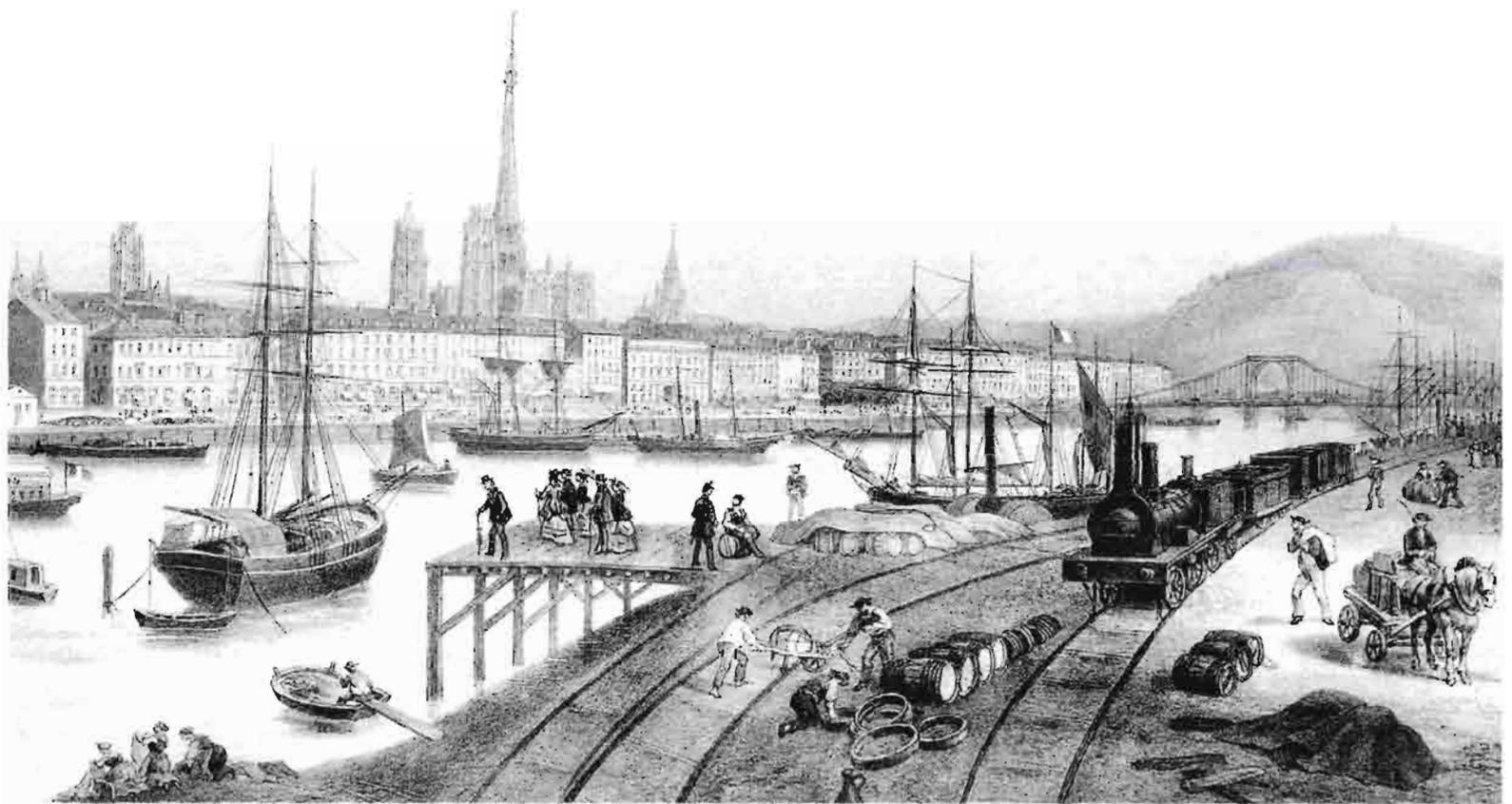
Par les matériaux de construction et les sources d'énergie qu'il utilise, le chemin de fer stimule la production dans divers domaines tels que la charpenterie, la métallurgie, les industries mécaniques. Parmi les industries qui vont bénéficier de la présence du chemin de fer, certaines sont directement liées à son fonctionnement : approvisionnement en bois pour les traverses, en fer puis en acier pour les rails, en charbon pour les locomotives.

On citera pour exemple la commune d'Aubevoye, près de Gaillon, où une zone industrielle se développe à partir de la fin du XIX^e siècle le long de la voie ferrée et à côté de la gare de marchandises ; en 1917,



Sortie du tunnel de la côte Sainte-Catherine, — Fabriques Lèveillé.

Sortie du tunnel Sainte-Catherine : fabriques Lèveillé, gravure sur bois par Rouget d'après un dessin de H. Catenacci (tiré de Jules Janin), Rouen, bibliothèque municipale.



Le port de Rouen, gravure par F. Courtin, vers 1850, Rouen, bibliothèque municipale.

une petite entreprise de réparations de wagons de marchandises est créée par Pernet ; quelques années plus tard, la société Carel, Fouché et Cie, qui a racheté l'usine, fabrique matériels roulants, wagons, voitures de prestige. Des scieries, qui fournissent les traverses des voies, vont s'implanter près des gares, comme la scierie Leduc à Rosny-sur-Seine, ou la scierie Collet, établie près de la gare de marchandises de Mantes, et qui débite des traverses de chêne par milliers. À Deville-lès-Rouen, la fonderie de fer Legris, construite en 1871, est installée près de la gare de Maromme : elle fournit en machines et métiers les usines

textiles de la vallée ; en 1895, elle se transforme en fonderie d'acier. Dans les premières années du chemin de fer, et jusqu'à la crise cotonnière des années 1860, les manufactures textiles vont connaître une expansion importante, la matière première, venue des Antilles et de Louisiane étant acheminée plus rapidement à partir du port du Havre. La ville de Barentin, qui, en 1847, emploie 2 000 personnes dans le textile, soit les deux tiers de sa population, celle de Pavilly, qui compte la même année dix filatures et emploie 684 personnes, verront ensuite leurs structures se concentrer et se moderniser. Entre 1850 et 1870, les



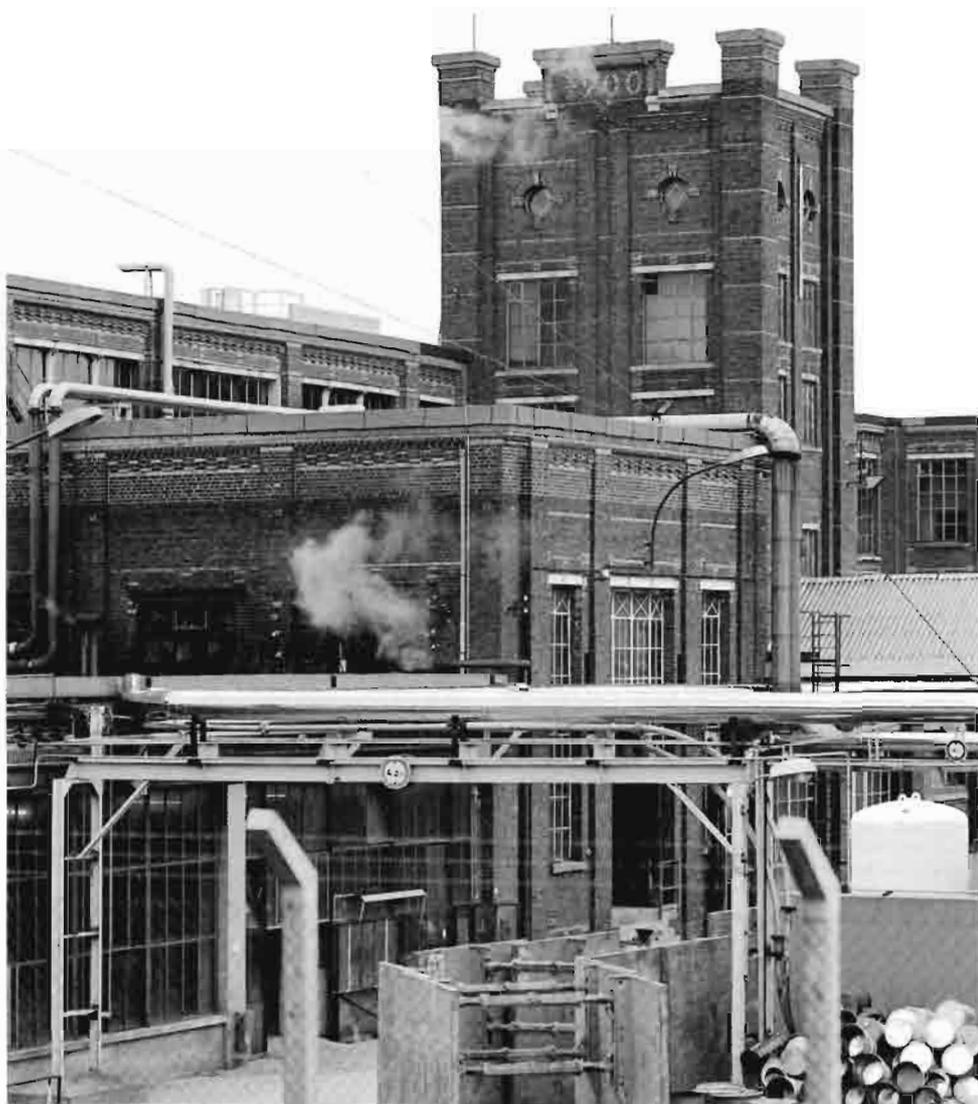
Usine Singer à Bonnières : vue depuis la rive droite de la Seine.

innovations techniques – énergie thermique, mécanisation du tissage – conduisent à l'émergence de la grande industrie textile, comme l'usine Badin, dotée d'une cité ouvrière et de nombreux équipements. Certains sites industriels comme la fabrique du filateur et teinturier Léveillé, située au sortir du tunnel Sainte-Catherine, durent profiter de la proximité immédiate du rail ; Jules Janin évoque les 500 ouvriers qui y travaillent. Les usines textiles et métallurgiques de la vallée de l'Andelle, excentrées par rapport à la ligne Paris-Rouen, furent desservies à partir de 1861 par un embranchement reliant Gisors à Pont-de-l'Arche.

De nouveaux sites industriels vont progressivement s'implanter à proximité de la voie. La zone industrielle de Bonnières, desservie à la fois par la route, le fleuve et le chemin de fer, constituée de trois sites, est dominée par la grande bâtisse en brique des anciennes usines Singer. À Aubevoye, près de Gaillon, l'usine Rémy, édifiée en 1892, fut longtemps la première amidonnerie de France, employant 250 personnes ; à partir de 1930, elle ajoute à sa production des colles, des aliments pour bétail ainsi que des entremets. À Oissel sont installées plusieurs filatures à proximité de la voie : filature Fauquet, établie en 1860 sur



Usine Peugeot à Poissy : le château d'eau.



Filature Fauquet à Oissel, devenue usine de produits chimiques en 1960.



Moutarderie Bocquet à Yvetot : vue d'ensemble des bâtiments.



Fonderie Legris à Déville-lès-Rouen : atelier de fabrication (façade ouest).

les berges de la Seine, ancienne filature de coton dite Manufacture cotonnière, construite en 1900, comprenant une cité ouvrière, et convertie en usine de produits chimiques en 1960 sous le nom de La Quinoléine. À Yvetot, les beaux bâtiments de brique de la fabrique de moutarde Bocquet se dressent à côté de la gare comme à Nointot ceux d'une sucrerie établie en 1894.

À une date plus récente, de grosses unités industrielles se sont implantées à proximité immédiate de la voie ferrée Paris-Rouen : usines Peugeot à Poissy (1903), desservie par une gare spéciale, et Renault à Flins, des-

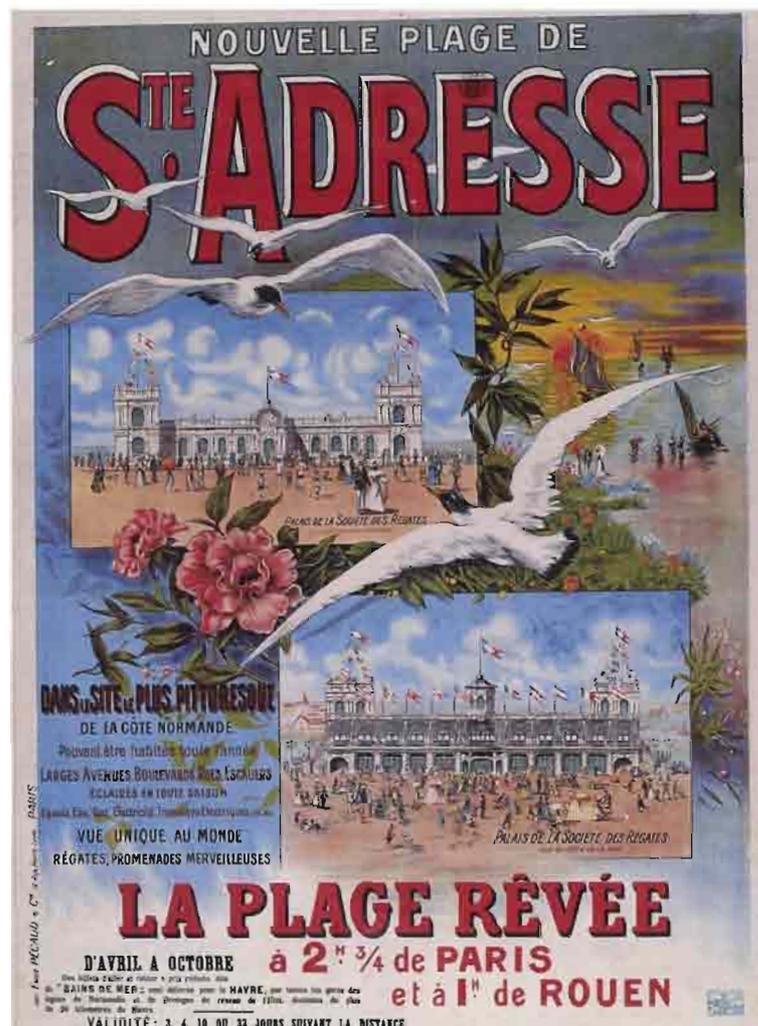
servie par la gare d'Aubergenville. À Flins, les bâtiments en fer et béton construits par l'architecte Bernard Zehrfuss en 1950-1952 sont raccordés à la voie ferrée Paris-Le Havre. Près de la gare de Vernouillet-Verneuil est établie une usine de fibrociment et à Pont-de-l'Arche une usine de cellulose. Au Havre, l'industrie lourde dominante concerne les secteurs de la chimie et de la pétrochimie. Près du Havre, le complexe industriel de Port-Jérôme, situé sur la commune de Gravenchon, concentre plusieurs usines importantes (caoutchouc, matières plastiques) ; une voie ferrée spéciale relie ce site à la gare de Bréauté-Beuzeville.



Physionomie des chemins de fer, estampe par Honoré Daumier, Paris, BnF, Estampes.



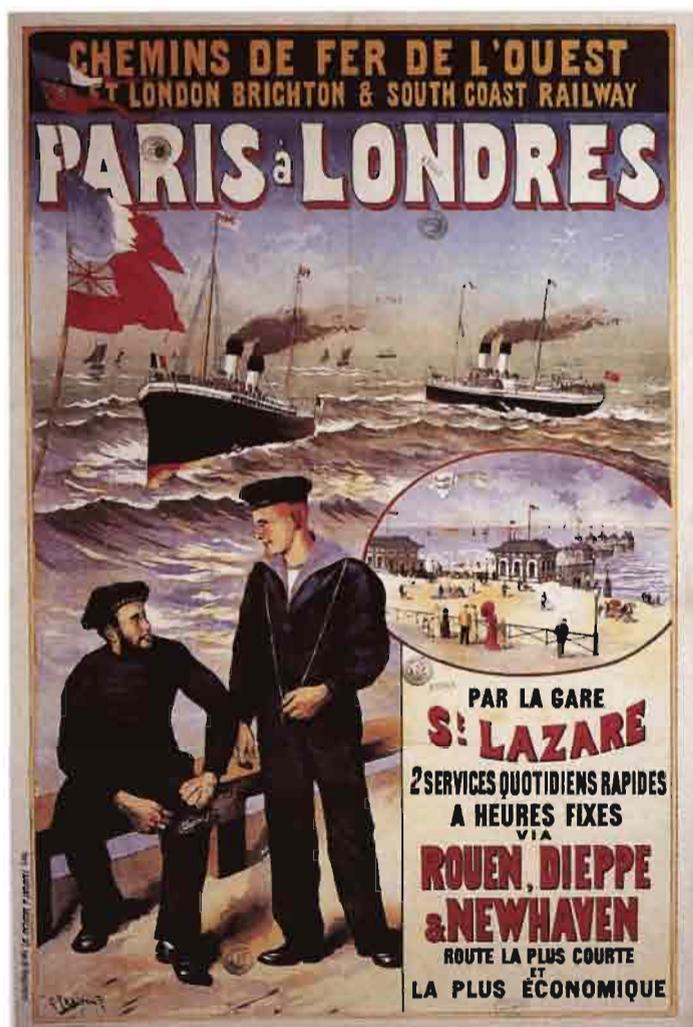
Train de plaisir... plus que sept heures!, gravure de Félix Vallotton (Le Canard sauvage, n° 26, 13-19 septembre 1903).



Sainte-Adresse, le Nice havrais, affiche de promotion du palais des régates, début xx^e siècle, Société des régates havraises.

Un facteur de développement du tourisme et de la villégiature

Dès la mise en service de la ligne, le chemin de fer favorise le développement d'un tourisme élitiste lié aux richesses monumentales puis celui plus démocratique des bords de mer comme des bords de ville. De nombreuses affiches de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle vantent ainsi les attraits de Mantes, Vernon, Rouen ou Sainte-Adresse. Un tourisme du dimanche se développe également, qui permet d'aller déjeuner au bord de l'eau. Au début du XX^e siècle, les Parisiens viennent passer la journée à Vernon, qui compte quelques tables réputées en bord de Seine, ainsi qu'une plage. Plus près de Paris, Poissy ou Villennes, les Mureaux ou Aubergenville attirent également les promeneurs de fin de semaine pour leurs régates ou leur plage.



Chemins de fer de l'Ouest de Paris à Londres, affiche par Gustave Fraipont, 1894, Paris, bibliothèque Forney.

Mais ce sont surtout les adeptes du tourisme balnéaire qui, l'été venu, remplissent les trains de voyageurs. Dès les années 1840, plusieurs stations voient le jour. Sainte-Adresse, révélée par le journaliste Alphonse Karr, où séjournent de nombreuses personnalités du monde artistique et littéraire, connaît une extension et un second souffle en 1905, avec la création du lotissement balnéaire le « Nice havrais » par l'homme d'affaires Georges Dufayel. La station de Saint-Valery-en-Caux, à caractère plus modeste et familial, se développe dans les années 1840 ; mais elle n'est accessible par le train qu'en 1880. La Côte d'Albâtre se couvre progressivement de stations d'importance diverse (Étretat, Vaucottes). Dès les premiers projets de chemin de fer de Paris à la mer, la desserte de Dieppe fut envisagée. Souhaitée par les élus locaux pour

développer l'économie de la région, la construction de la ligne de Dieppe, qui s'embranche sur la ligne Rouen-Le Havre à Malaunay à une quinzaine de kilomètres au nord de Rouen et traverse le pays de Caux, ne fut pas chose facile en raison de la nature du terrain (rampes importantes, nombreux ouvrages d'art). Menée à bien par les entrepreneurs Mackenzie et Brassey, elle fut ouverte le 1^{er} août 1848. La desserte du port de Dieppe, quant à elle, dut attendre 1882. Une nouvelle liaison en bateau à vapeur fut établie entre Dieppe et Newhaven, assurant un important trafic de charbon et de bois à destination des manufactures cauchoises.

Grand port de pêche à la morue, Fécamp ajoute à son activité maritime un volet touristique grâce à la mode des bains de mer : la ligne Bréauté-Fécamp est inaugurée en 1856. La gare définitive est mise en service le 1^{er} septembre 1858 et la desserte du port assurée quelques semaines plus tard. La station de Fécamp permet de se rendre dans les petits centres de villégiature situés aux environs (Yport). Les autres stations furent desservies plus tard, avec l'apparition des premières lignes d'intérêt local. En 1880, la ligne Motteville-Saint-Valery (38 km) rend accessibles des stations côtières plus petites, mais très fréquentées, comme Veules-les-Roses, Veulettes, les Petites-Dalles.

Pour se rendre à Étretat, station balnéaire et site touristique célèbre pour ses falaises, les voyageurs doivent descendre à Bréauté et sont acheminés par voitures. Un véritable tourisme de la Côte d'Albâtre se développe, avec les métiers et industries qui y sont liés. De nombreux articles et publicités dans la presse évoquent cette nouvelle forme de tourisme et la compagnie qui exploite la ligne de Paris à la mer sait très vite en tirer profit.

Dès juin 1847, la Compagnie des chemins de fer du Havre crée les « trains de promenade » à l'intention des estivants en excursion pour la journée, avec des tarifs attractifs. Trois ans plus tard apparaissent les fameux « trains de plaisir », à l'occasion de fêtes ou de manifestations sportives spectaculaires telles que régates, courses hippiques ; le succès qu'ils remportent leur assure une cadence hebdomadaire et les horaires et tarifs sont largement diffusés dans la presse. Ces pratiques, imitées de l'Angleterre, inspirent aux illustrateurs de l'époque des gravures ironiques et pittoresques dont Daumier constitue sans doute le meilleur représentant. Par la suite, la ligne bénéficie d'un afflux supplémentaire de voyageurs avec la création des trains transatlantiques, prolongement commode et rapide des liaisons maritimes du port du Havre. La traversée de la Manche pour l'Angleterre se fait à partir de Dieppe, en direction de Newhaven. Combiné au voyage en train depuis Paris, cet itinéraire devient le chemin le plus court pour se rendre à Londres.



Claude Monet, La gare Saint-Lazare, 1877, Cambridge, Fogg Art Museum.

Une ligne en représentation

Artistes et écrivains n'ont eu de cesse de prendre cette ligne ferroviaire pour thème d'inspiration ; ils nous lèguent, ce faisant, un véritable carnet de bord des transformations successives qui ont affecté l'allure des gares, celle de leurs abords ainsi que les paysages traversés. Mais

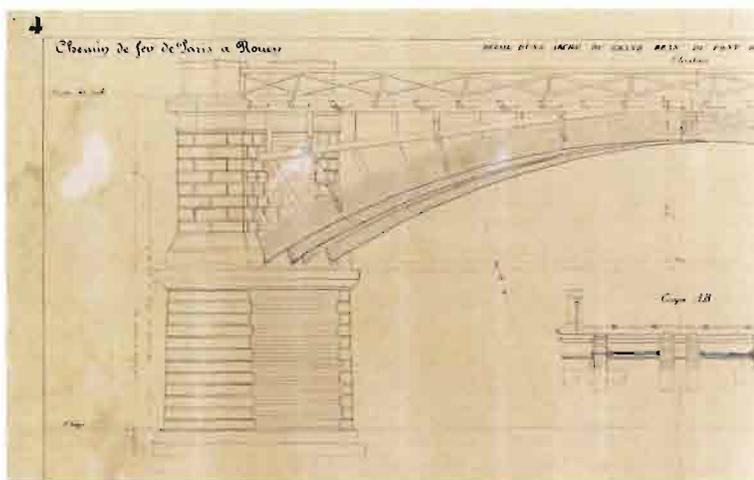
au-delà de l'apport que ces œuvres constituent pour l'historien, nous recueillons par leur intermédiaire des témoignages incomparables du regard que ces peintres, ces graveurs, ces photographes, ont su porter sur la modernité du chemin de fer et sur sa réception par la société civile. Peintures impressionnistes, lithographies, gravures illustrant les guides



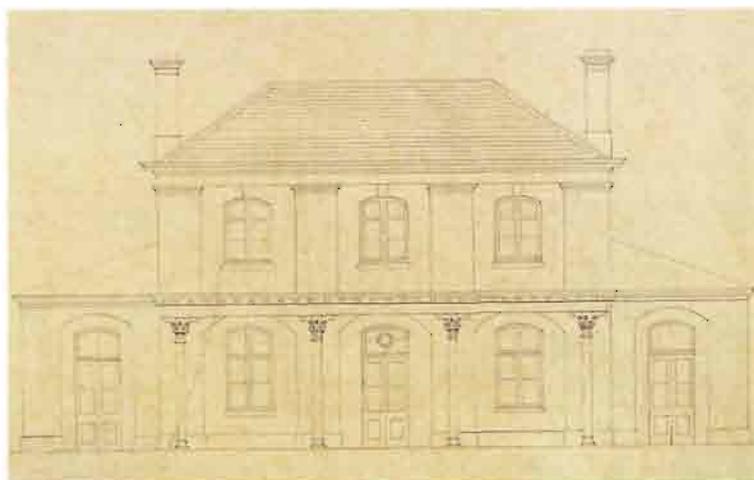
Norbert Goeneutte, *Le Pont de l'Europe et la gare Saint-Lazare*, 1888, Baltimore, Museum of Art.

itinéraires ou des ouvrages techniques comme le *Portefeuille du chemin de fer* de Perdonnet et Polonceau (1861), cartes postales du début du XX^e siècle, reportages photographiques, chacune de ces ressources iconographiques traduit des buts bien différents. Sans se laisser entraîner dans leur analyse systématique, il est intéressant d'en feuil-

leter quelques-unes. Les peintres impressionnistes n'innovèrent pas seulement dans la manière de peindre et de représenter le monde extérieur, mais aussi dans le choix des sujets. En effet, aux yeux de ces artistes, avides de modernité, le chemin de fer apportait un motif nouveau d'inspiration : il incarnait le rythme, le mouvement, la vitesse,



Détail d'une arche du grand bras du pont biais de Bezons, dessin, Londres, Institute of Civil Engineers.

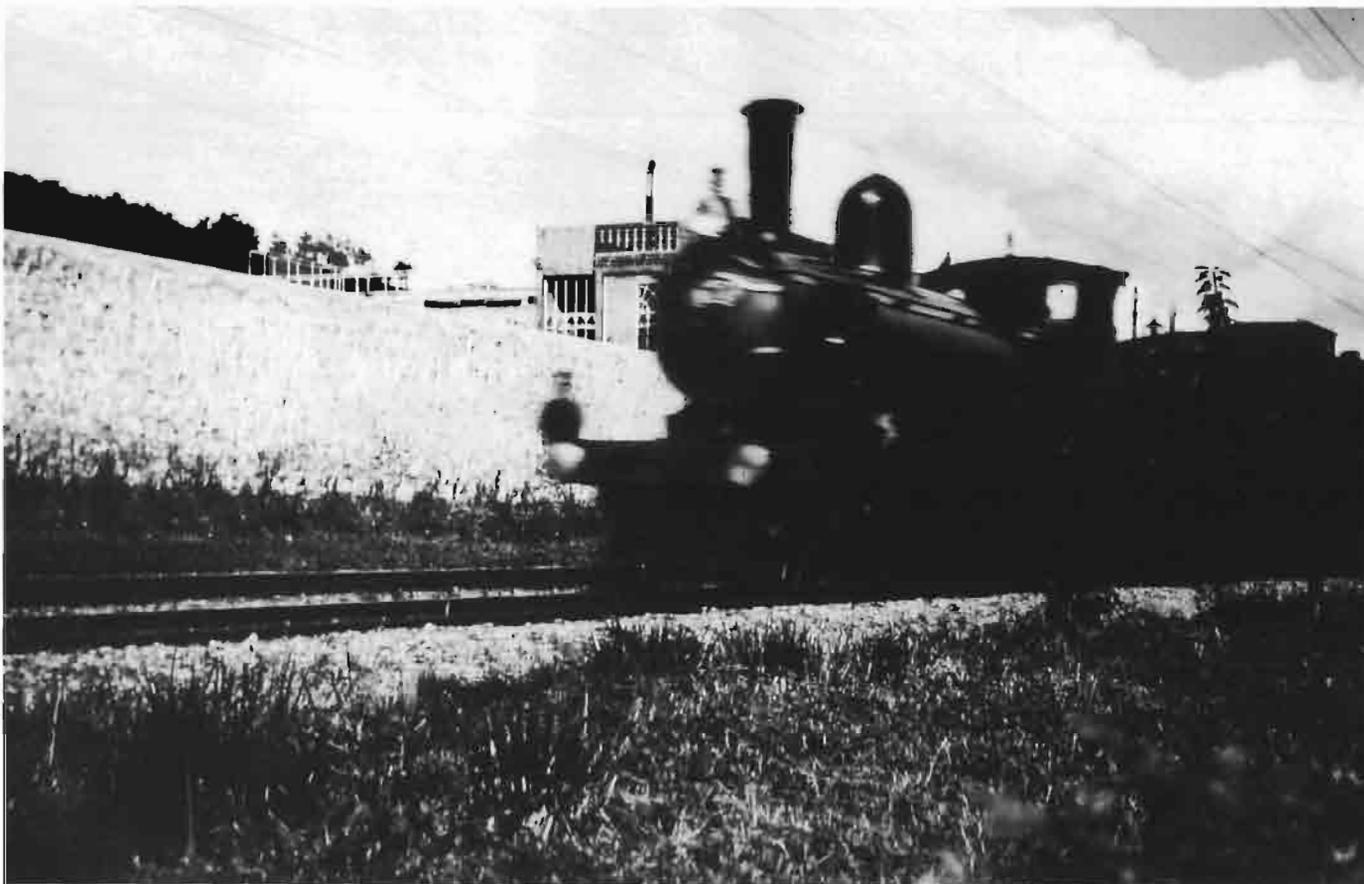


Gare de Pavilly, dessin, Londres, Institute of Civil Engineers

l'instantanéité ; d'un point de vue plastique, il offrait des effets particuliers tels que le brouillage de l'image par les effets de vapeur et de fumée, les verrières des gares. Ajoutons qu'un des chefs de file de la nouvelle école, Claude Monet, était originaire du Havre et qu'il figura sans aucun doute parmi les usagers de ce chemin de fer qui rapprochait sa ville natale de Paris. Songeons également qu'Émile Zola, dont la propriété de Médan jouxtait la voie ferrée, situe l'action de *La Bête humaine* sur la ligne Paris-Le Havre (1890).

Dans un registre plus utilitaire les albums illustrés sont particulièrement intéressants : les documents figurés les plus anciens dont on dispose sur le sujet sont des lithographies, auxquelles il faut ajouter de nombreuses gravures parues dans la presse illustrée et dans des guides itinéraires, ancêtres des guides Hachette ou Joanne. Ces ouvrages, conçus sur le mode des guides de voyage par route ou par voie fluviale, décrivent les sites traversés ; s'ils sont en grande partie constitués de résumés historiques, ils apportent aussi quelques informations sur le patrimoine ferroviaire et son contexte : données chiffrées sur les travaux, indications sur l'emplacement des gares, les lieux desservis, les ressources locales. Le regard qu'ils portent sur le déroulement d'un voyage en chemin de fer dans les années 1840-1850 nous est infiniment précieux. L'ouvrage le plus célèbre du genre est celui du poète Jules Janin, Normand d'adoption, intitulé *Voyage de Paris à la mer* (1847). Les gravures qui accompagnent ces textes sont signées par Daubigny, Morel-Fatio, Champin ou Blériot ; elles portent aussi bien sur les gares ou les ouvriers au travail que sur le paysage environnant ; le plus souvent, le graveur met l'accent sur le site traversé et sur les monuments de la région, prenant de grandes libertés avec les proportions et perspectives pour mieux faire ressortir l'élément privilégié dans l'image – le train n'étant alors curieusement qu'un élément anecdotique.

L'album *Chemins de fer de Rouen, Havre et Dieppe* composé de dix lithographies dues à A. Maugendre (1851), est également à signaler pour la précision des représentations architecturales. Cet artiste représenta aussi la voie ferrée dans une série intitulée *La Normandie ancienne et moderne*, où il multiplie les sujets et points de vue : ici, une gare ou un viaduc constituent le sujet principal de l'image, ailleurs ils sont de simples éléments anecdotiques au sein d'un vaste panorama, dans la plus pure tradition romantique. Certaines vues apportent une réflexion sur la modernité du chemin de fer en regard de l'ancienneté des localités traversées et à d'autres moyens de transport comme les bateaux. Citons encore *L'Illustration* qui, sur le modèle du périodique anglais *Illustrated London News* créé l'année précédente, voit le jour précisément en 1843 ; plusieurs pages y sont consacrées à l'inauguration des deux lignes, en 1843 et en 1847.



Un train passant au bas de la propriété de Zola à Médan. Il s'agit de la locomotive 220-900 de la Compagnie de l'Ouest, construite à partir de 1888 d'après un modèle anglais. Photographie par Émile Zola, Médan, Maison Émile Zola.

Une vision plus technicienne et documentaire est constituée par le fonds Mackenzie conservé à l'Institute of Civil Engineers à Londres. Ce fonds, très important et peu exploité semble-t-il à ce jour, est essentiellement constitué de livres de comptes ; mais il comprend aussi une série de représentations de plusieurs gares et ouvrages d'art, ainsi que d'autres éléments d'infrastructure, tels que barrières de passages à niveaux, réservoirs, maisons de garde-barrière. À côté des vues assez stéréotypées et pittoresques d'un Champin, ces dessins d'ingénieurs apportent en revanche une vision rigoureuse du chantier et de ses infrastructures.

La photographie, exacte contemporaine du chemin de fer, s'empare très tôt du thème ferroviaire et en renouvelle la représentation, illustrée jusqu'alors par la gravure romantique. La photographie, d'abord statique, pour des raisons techniques, privilégie dans ses premières épreuves le bâtiment des voyageurs ou les machines à l'arrêt. Si la

ligne Paris-Rouen-Le Havre n'a malheureusement pas bénéficié du regard d'un Baldus, qui immortalisa sous le Second Empire d'autres grands axes ferroviaires, quelques belles épreuves au collodion prises par Louis-Émile Durandelle (1839-1917), spécialisé dans la photographie d'architecture et de travaux publics, nous restituent la gare Saint-Lazare avant la reconstruction de Juste Lisch.

Les images de trains en marche prises par Zola illustrent l'avènement de la photographie instantanée dans les années 1880 et l'usage qu'en firent les amateurs. Quelques années plus tard, en 1913, un autre photographe amateur, Gustave Rigonet (1864-1917), réalise un véritable reportage sur plaques de verre du chantier de la gare de Rouen, offrant ainsi un témoignage précieux sur les travaux, les machines et les techniques utilisées, les hommes au travail et les difficultés qu'ils rencontrent. Certaines de ses photographies furent éditées en cartes postales

ou publiées dans le *Bulletin des Amis des monuments rouennais*. Dans un tout autre genre, les étonnantes photographies prises par François Kollar au début des années 1930, et publiées dans un recueil de la série *La France travaille*, donnent à voir autant l'infrastructure de la voie et les éléments bâtis que la vie des cheminots.

Ainsi, de toutes les lignes qui virent le jour au milieu du siècle, celle de Paris au Havre, source d'inspiration féconde et multiple, contribue durablement par ses représentations à une mise en image emblématique du chemin de fer français.

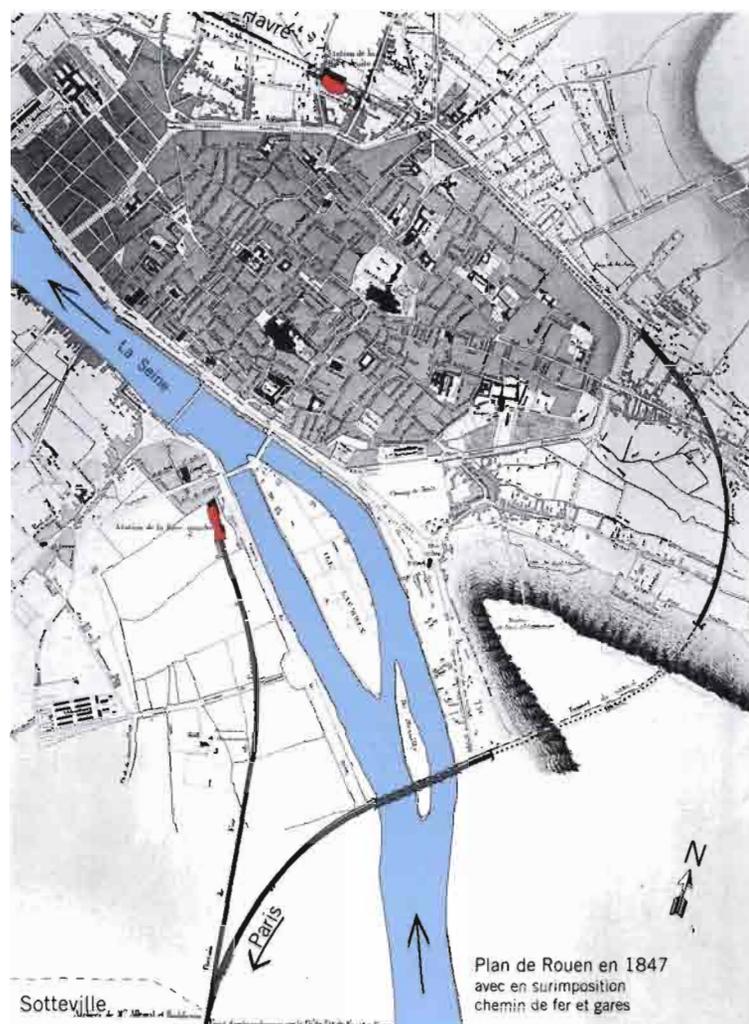
Les gares principales

Le programme et son évolution

Plus qu'aucun autre type de bâtiment, à l'exception, peut-être, de l'usine, la gare est appelée à se transformer. Dans *La Bête humaine*, Zola évoque la première gare du Havre dans son état de 1869, une dizaine d'années avant sa première reconstruction : « Il resta furieux, tomba sur les incommodités de la gare, où l'on ne pouvait seulement retourner un wagon. En effet, la gare, bâtie une des premières de la ligne, était insuffisante, indigne du Havre, avec sa remise en vieille charpente, sa marquise de bois et de zinc, au vitrage étroit, ses bâtiments nus et tristes, lézardés de toutes parts. » Du fait de leur fréquentation, les gares ont dû s'adapter aux évolutions techniques ferroviaires, comme à la croissance urbaine et démographique, en particulier en banlieue parisienne et dans les deux grandes villes normandes.

La gare ne se limite pas au seul bâtiment de voyageurs, bien qu'il en constitue la partie la plus visible ; elle comprend en outre des bâtiments annexes, plus ou moins nombreux et complexes selon l'importance du site : bâtiments techniques, administratifs, abris, toilettes, lampisteries, passerelles, buffets, halles à marchandises, postes d'aiguillage, etc. Les cartes postales du début du XX^e siècle sont des documents précieux pour la connaissance de ces équipements ; la plupart des travaux importants en modifièrent ultérieurement la fonction ou les firent disparaître.

L'implantation d'une gare suscite des aménagements particuliers aux abords directs du site ferroviaire, mais aussi, en milieu urbain, des aménagements à plus grande échelle : création de nouveaux axes, de nouveaux quartiers, développement d'une économie locale liée au chemin de fer. Le cas de Rouen est particulier, qui, à la fin du XIX^e siècle, comptait quatre gares : en plus des deux situées sur la voie ferrée Paris-Le Havre, on trouve la gare de Martainville, sur la rive droite, qui relève de la Compagnie du Nord et relie Rouen à Amiens (1867) et la gare d'Orléans, sur la rive gauche, qui fonctionna à partir de 1883 pour la



Plan de la ville de Rouen avec le tracé des deux premières lignes, dressé en 1847 sous la direction de Locke, Londres, Institute of Civil Engineers.

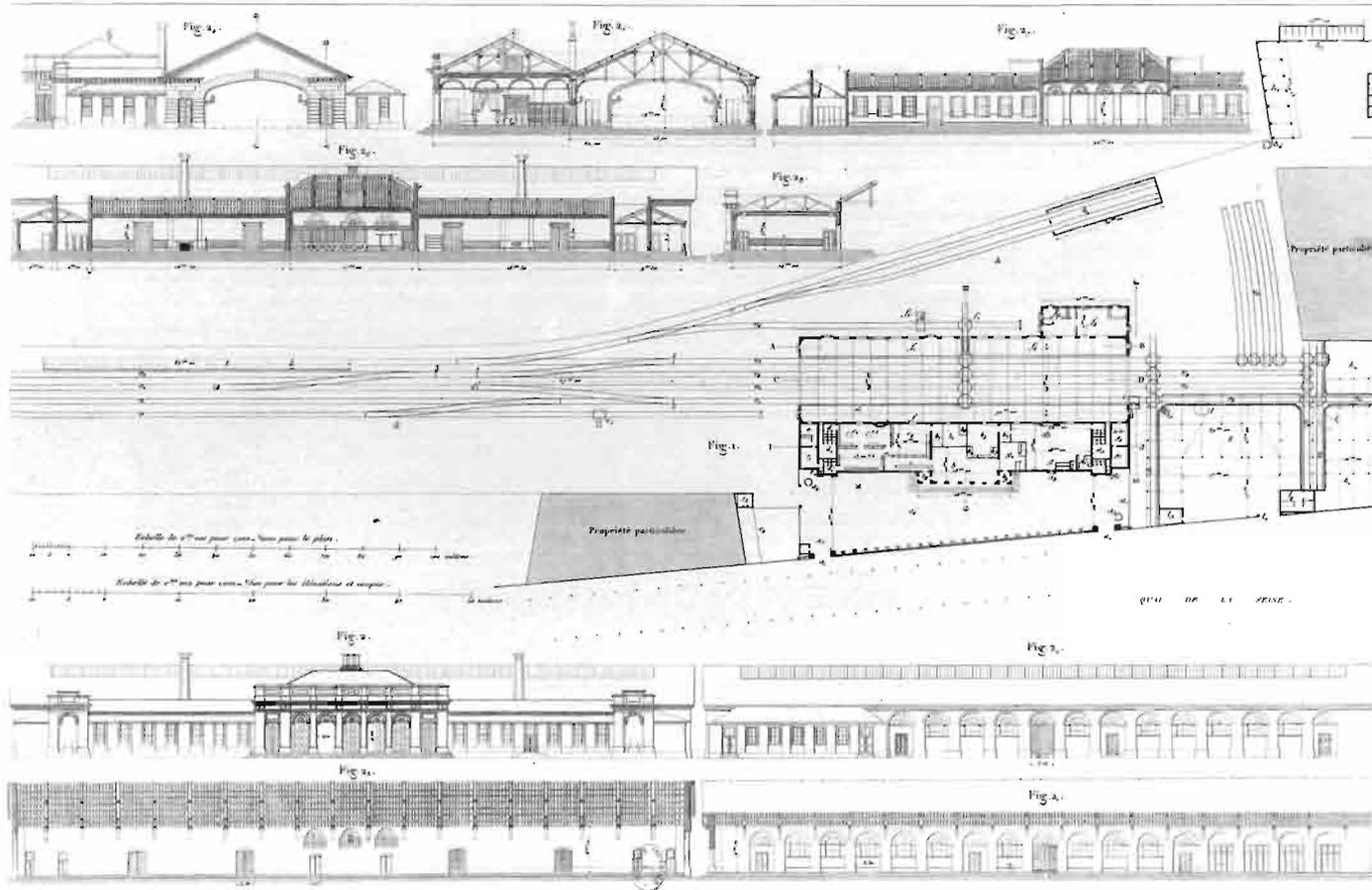
liaison jusqu'à Elbeuf (bâtiment voyageurs construit en 1894 par Juste Lisch, voir plan p. 85). Cette situation conduisit à imaginer des liaisons entre ces gares ainsi qu'avec les voies de port, qui se prolongent jusqu'à la banlieue industrielle de Petit-Quevilly et Grand-Couronne. En 1898 fut construit un viaduc qui enjambait le faubourg Saint-Sever et permettait un raccordement des deux gares de la rive gauche, qui comptaient un important service de marchandises. Après la Seconde Guerre mondiale, la gare de « Rouen-Orléans » fut spécialement affectée aux mouvements ferroviaires des installations portuaires de la rive gauche.



Le Havre : vue aérienne par Henrard, avant 1963, date de destruction du beffroi, Musée du Vieux Havre.

Au XIX^e siècle, les chroniqueurs ne manquèrent pas d'évoquer à l'occasion les commerces installés à proximité des gares et qui en constituent un prolongement économique : marchands de journaux, de livres, de cadeaux, et surtout restaurateurs et hôteliers, depuis le modeste café ou hôtel de la gare en zone rurale jusqu'aux grands hôtels de luxe à Paris ou au Havre. Eugène Chapus, auteur d'un guide sur la ligne de Rouen au Havre, précisait que « la station de Nointot se compose de deux maisons, l'une en regard de l'autre : le débarcadère avec sa façade blanche et le cabaret aux murs jaunes du sieur Guillemain, qui vend à boire et à

manger ; là se trouvent des omnibus qui vous attendent pour Bolbec et Lillebonne... ». Aujourd'hui, alors que la gare se trouve le plus souvent incluse dans un tissu urbain, parfois très dense, ses abords sont moins marqués par l'implantation d'un bâtiment particulier que par l'aménagement de tout un quartier, dit « quartier de la gare ». Parmi les éléments récurrents, la place de la gare doit être large pour permettre la desserte des voitures, des bus, des cars interurbains ; très souvent cette place s'accompagne d'un parking, parfois souterrain, et aussi d'une gare routière, ainsi que de commerces (cafés, hôtels, restaurants). L'implantation de la



La gare de Rouen-Saint-Sever (planche 26 extraite du Portefeuille de Perdonnet et Polonceau), Paris, BnF.



La gare de la rue Verte (arrivée d'un train), dessin par Alfred Le Petit (tiré du Journal amusant), Rouen, bibliothèque municipale.



Le Houlme, café de la gare, carte postale, début xx^e siècle, Rouen, archives départementales de la Seine-Maritime.

gare étant rarement centrale par rapport à l'emprise de la ville, elle est le plus souvent reliée au centre de la ville ou du bourg par une large avenue, ouverte par la suite, parfois tracée sur une voie existante.

La ligne de Paris au Havre rassemble tous les types de gares : gares terminus – appelées au XIX^e siècle « débarcadère ou embarcadère » par analogie avec ce qui existait dans le domaine fluvial –, stations intermédiaires de différentes catégories, haltes, dépôts, triage et marchandises, gares maritimes. Grâce à l'ouvrage des ingénieurs Perdonnet et Polonceau, les bâtiments d'origine et leurs dispositions intérieures nous sont bien connus ; plans, élévations et coupes s'y trouvent explicités par des légendes détaillées.

Les différents bâtiments de voyageurs, dans leur état d'origine, présentent une remarquable cohérence : les quatre gares terminus en comptant les deux gares rouennaises, dont trois sont l'œuvre de l'architecte William Tite, offrent des caractères stylistiques très proches. Deux d'entre elles seront plus tard reconstruites par le même architecte, Juste Lisch, qui travailla pour la Compagnie de l'Ouest. Les gares intermédiaires se répartissent en deux corpus qui se distinguent par leur style : le genre « administratif » adopté pour la section Paris-Rouen s'oppose au genre « anglais », retenu pour la section Rouen-Le Havre.

Les premières gares étaient le plus souvent composées d'une halle à charpente de bois et piles de fonte, destinée à protéger les machines et les voyageurs des intempéries. À ces premières installations succédèrent de véritables édifices conçus à la fois pour machines, voyageurs



Gare de Rouen-rive droite, vue de la halle, photographie par Rigondet, carte postale, début xx^e siècle, archives départementales de la Seine-Maritime.

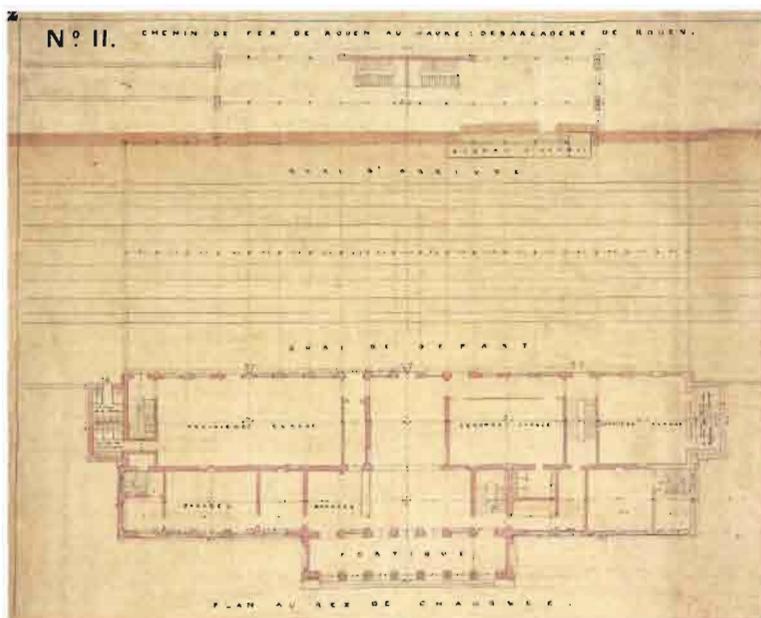
et marchandises. Ces bâtiments, constitués d'une halle métallique couvrant les voies, accolée à un édifice en maçonnerie avec façade monumentale, illustrent magistralement la nouvelle collaboration entre ingénieurs et architectes. La grande halle, dont on retrouve maintes fois le profil mis en valeur sur les gravures, incarne, par l'audace de son envergure, son système de charpente et l'apparente légèreté de ses matériaux, la modernité technique ; celle de l'ingénieur Eugène Flachet pour Saint-Lazare n'inspira-t-elle pas Napoléon III pour les halles centrales de Paris ? En revanche, la façade des premières gares s'inspire le plus souvent, dans les formes et le décor, de styles historiques, notamment de la Renaissance italienne ; ceci pour ne pas effrayer, disait-on, le voyageur déjà fort impressionné par la nouveauté des machines.

Les gares de William Tite

L'architecte anglais William Tite reçut-il pour consigne de s'inspirer de la gare Saint-Lazare édifée par Alfred Armand entre 1841 et 1843 ? Il possédait de toute façon une expérience importante en matière de construction de gares dans son pays et fut sans doute recommandé auprès de la Compagnie Paris-Rouen par l'ingénieur en chef Locke. William Tite (1798-1873), auteur des deux premières gares rouennaises et de celle du Havre, fut à la fois architecte, homme d'affaires et politicien. Parmi ses réalisations les plus connues, on notera, à Londres, l'église écossaise de Regent Square (1827-1828) et le Royal Exchange (1840-1844). Dans les années 1840, il investit une partie de sa fortune dans la vente et l'achat de terrains pour l'établissement de voies ferrées. Jusqu'en 1871, il fut architecte et géomètre pour le London and South Western Railway, dont il dessina les stations (Nine Elms en 1838, Southampton, Windsor) ; là, il s'associa à l'ingénieur Locke et à Brassey, avec lesquels il travailla sur le Lancaster et Carlisle, sur le Caledonian, sur les Scottish Central Railways, et sur la ligne Paris-Le Havre. La plupart des gares qu'il dessina furent construites en collaboration avec l'architecte Edward N. Clifton. Ses réalisations s'inspirent soit du néoclassicisme d'un J.N.L. Durand et d'un style essentiellement d'origine italienne pour ses commandes les plus importantes, soit du gothique anglais dit néo-Tudor ou encore d'un style néobyzantin pour les édifices plus modestes.

Les trois gares terminales construites par Tite sur l'axe Paris-Le Havre s'inspirent ainsi de l'architecture italienne : arcades cintrées, entablement, corps central marqué ; leur allure générale diffère par le fait que la première construite (Saint-Sever) n'a qu'un rez-de-chaussée, alors que les deux suivantes comptent un étage.

Bien que différentes dans leurs plans, les quatre gares terminales n'en présentent pas moins des dispositions intérieures semblables : conformément aux réflexions élaborées par les ingénieurs dès les premières



Gare de Rouen-rive droite, plan du rez-de-chaussée, dessin, Londres, Institute of Civil Engineers.

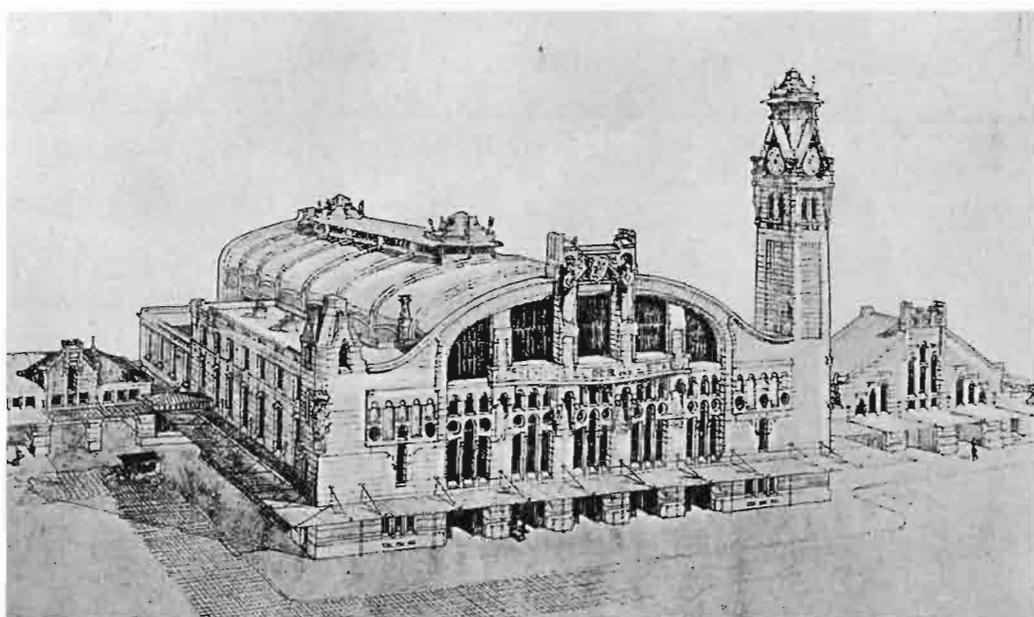
années du chemin de fer, les bâtiments devaient être le plus fonctionnels possible. Le flux des voyageurs est guidé selon un trajet déterminé et des parties distinctes du bâtiment sont affectées aux départs et aux arrivées ; le plus souvent, les grandes gares possédaient deux cours, celle des départs et celle des arrivées ; la première gare de la rue Verte, à Rouen, comptait même deux bâtiments distincts, établis de chaque côté des voies.

L'implantation des gares terminales diffère considérablement : celle de Saint-Sever, sur la rive gauche de la Seine, est établie sur un vaste terrain, dans un quartier qui comprend de nombreuses manufactures : « C'est tout un monde de fabriques et d'usines, qui s'éparpillent au loin dans la campagne, et dont les hautes cheminées s'élançant de toutes parts, du milieu des arbres, donnent au paysage un aspect original et pittoresque » (Janin). En 1847, Audin décrit dans un guide itinéraire de façon très précise les dispositions de cette première gare rouennaise : « L'embarcadere, dont l'entrée est située quai du Grand-Cours et la sortie rue de Seine, se compose d'immenses bâtiments d'une architec-

ture sévère et bien appropriée à leur destination. La façade du bâtiment principal règne sur le quai, dont elle est séparée par une vaste cour et une grille. C'est là que sont établis les bureaux de distribution des billets, ceux de l'enregistrement des bagages, de la réception des marchandises, etc., et les salles d'attente ; à droite et en retour, sur la rue de Seine, existent des hangars où l'on remise provisoirement les colis expédiés par le commerce de Rouen à Paris et autres destinations circonvoisines au parcours du chemin de fer. Enfin à la suite et parallèlement au bâtiment principal d'exploitation, est située la gare d'embarquement et de débarquement composée de deux quais, d'un nombre de voies suffisant aux mouvements importants d'une grande quantité de trains de toute nature et de toutes les machines fixes nécessaires à l'exploitation, telles que plaques tournantes, treuils pour hisser les voitures sur les trucks, etc. Du côté du chemin cette gare est ouverte par une seule arcade qui a la forme d'un plein-cintre surbaissé ; elle est entièrement couverte par une toiture qui se termine en fronton au-dessus de ce plein-cintre. » La gare de Rouen-rive droite est établie au fond d'une tranchée entre deux tunnels (les contemporains parlent d'un trou) : cette situation, souvent critiquée, explique en partie l'importance des travaux d'extension dont elle fit l'objet au début du XX^e siècle. On lui reprocha son éloignement du centre de la ville et des quais de la Seine. Cependant, selon Janin, « il était impossible de tirer un meilleur parti de cet emplacement creusé hardiment entre les deux tunnels » ; en revanche, il considérait la gare du Havre comme « un édifice remarquable qui termine dignement une œuvre des plus vastes et des plus utiles que la société réclamait depuis longtemps comme une des choses les plus indispensables à sa prospérité ».

Juste Lisch, Adolphe Dervaux et Henri Pacon

Quant aux deux gares situées aux extrémités de la ligne, à Paris et au Havre, elles furent reconstruites dans les années 1880 par l'architecte Juste Lisch (1828-1910), auteur de la gare du Champ de Mars déplacée à Asnières. Lisch sut habilement associer la technique de l'ingénieur et l'art de l'architecte ; le profil des halles du côté des quais, à Paris et au Havre, est très similaire, la grande halle de forme ogivale couvrant la voie flanquée de campaniles aux quatre angles au Havre ; dans les deux cas, on note le remplissage des longs pans en brique ; l'architecte sut aussi introduire la polychromie dans un type de bâtiment jusque-là plutôt austère. Lisch ajouta à la gare parisienne le grand hôtel Terminus, premier hôtel de voyageurs associé à une gare parisienne et relié à elle par une passerelle métallique ; l'ensemble fut construit pour accueillir l'afflux de voyageurs attendus à Paris pour l'Exposition universelle de 1889.



Projet de la gare de Rouen-rive droite, dessin par Adolphe Dervaux, gravé par J. Cousin, vers 1910, Rouen, bibliothèque municipale.



Projet de Henri Pacon pour la gare du Havre, dessin, 1929 (Monuments historiques, n° 6, 1978, p. 15).

Si la gare Saint-Lazare subit de nouveaux aménagements au XX^e siècle, notamment dans son décor intérieur, la gare du Havre fut partiellement reconstruite et celle de Rouen-rive droite le fut entièrement.

La gare de Rouen sur la rive droite, dont la tranchée ne pouvait contenir que quatre voies, était devenue très vite exiguë ; un « rescindement » des tunnels qui encadrent le bâtiment de voyageurs et une démolition de certains immeubles situés dans la rue au-dessus devinrent nécessaires pour agrandir la gare et la rendre plus exploitable. La distance entre les deux tunnels est passée de 200 m à 373 m, d'immenses murs de soutènement ainsi que des ponts furent construits. Les travaux, commencés en 1912, furent interrompus par la guerre puis repris en 1920. Au début de l'année 1922, le grand hall des voyageurs, haute et vaste nef en béton armé, claire et aérée (44 m de long, 23 m de large, 20 m de haut) est ouvert au public. La gare enfin terminée fut inaugurée le 4 juillet 1928 par le président Gaston Doumergue. Construite à l'emplacement de la précédente, mais surélevée par rapport aux voies, placée ainsi de plain-pied avec les rues avoisinantes, la gare de Rouen, qui relève de la caté-

gorie des « gares-ponts », offre un plan et une distribution intérieure aux dispositions ingénieuses. La structure de la halle proprement dite, héritière de la typologie des thermes ou des basiliques, se révèle comme un hommage à Viollet-le-Duc : la similitude en est frappante avec le projet de grand espace couvert qu'il dessine dans ses *Entretiens* (1873).

La décision de reconstruire la gare du Havre fut prise le 11 octobre 1921 par le conseil municipal, qui adopte le principe de construction d'une gare monumentale, les locaux de la gare précédente étant devenus trop exigus. Un premier projet établi en 1924 par l'architecte Lemaesquier resta sans suite ; les tractations durèrent jusqu'en 1931, date de l'adoption du projet définitif de Henri Pacon, architecte qui travailla beaucoup pour les chemins de fer, et qui reprit dans ses grandes lignes celui de Lemaesquier. L'originalité principale du projet résidait dans l'idée de conserver la halle métallique de Lisch des années 1880. Comme la gare de Rouen, celle du Havre fut flanquée d'un campanile de 23 mètres de haut, placé en avant du bâtiment de voyageurs. Elle fut inaugurée en 1932.

Les deux villes normandes inaugurèrent à quelques années d'écart leur nouvelle gare ; pourtant, le parti architectural adopté de part et d'autre est radicalement différent. Le « réveil artistique » préconisé par Raoul Dautry, directeur des chemins de fer de l'État dans les années 1930, et débattu dans les revues d'architecture, trouva une illustration dans la reconstruction de ces deux gares, qui cependant suivent des orientations stylistiques distinctes. Leur point commun est l'adoption du béton armé comme matériau de gros œuvre.

Après avoir signé la gare de Biarritz (1911), Adolphe Dervaux élève à Rouen une vaste halle dont les rondeurs et les parois vitrées évoquent l'antique basilique tandis que son campanile hisse l'horloge symbolique au-dessus des toits. Comme la gare de Limoges-Bénédictins – une autre gare-pont –, du Limougeaud Robert Gonthier, celle de Rouen porte son campanile d'autant plus haut que le traitement étagé des struc-

tures ferroviaires – voies en tranchées encadrées de tunnels – menace l'édifice d'enfouissement. Le vocabulaire technique retenu pour cette halle cintrée aux structures porteuses bien lisibles, fait de cette véritable cathédrale ferroviaire une métaphore industrielle. Vers la ville, cependant, une austère façade de pierre habille l'ossature de béton et facilite son insertion dans son environnement urbain. La gare du Havre de Pacon doit beaucoup de sa modernité à une rupture assumée avec tout héritage. Sa monumentalité abrupte, l'austère profil de ses amples volumes en font, sans doute, un objet architectural complexe que la démesure de son espace intérieur rattacherait au parti de la halle alors que ses formes atypiques et sa tour avancée l'apparentent plutôt à l'architecture industrielle. Surmontant ainsi la dualité d'un type architectural, Pacon lui confère, en outre, une forte dimension urbaine, en inscrivant dans le ciel portuaire la silhouette élancée de sa tour-campanile.



La gare du Val-de-Reuil.

Les générations suivantes

Les gares de la deuxième génération comprennent des gares reconstruites, notamment après la Seconde Guerre mondiale, dont la reconstruction impliqua un changement de parti architectural, mais aussi les gares nouvellement implantées. La plupart des reconstructions consécutives à des aménagements techniques ou à des agrandissements se firent dans le style d'origine de l'édifice, pour ne pas dire à l'identique. Certaines gares furent reconstruites dans un style neuf, comme celles d'Épône-Mézières ou de Gravelle dans les années 1950, aux tendances modernistes, ou encore celle des Mureaux vers 1970. Mais le mot d'ordre étant l'économie, les gares de l'après-guerre s'inscrivent le plus souvent dans la ligne du style « administratif » d'origine. Un compromis a parfois été trouvé entre le parti très dépouillé et certaines tentatives régionalistes, comme la gare de Bréauté, coiffée d'une haute

croupe qui évoque les toits de chaume des fermes du bocage normand. Les implantations nouvelles résultent en général de la croissance urbaine et démographique : l'apparition de nouveaux quartiers comme Élisabethville à Aubergenville, construit entre 1923 et 1926 par une compagnie d'assurances belge, dont la gare remplace une halte ouverte en 1891 ; la création de lotissements comme à Clairières-de-Verneuil, voire de villes nouvelles dans les années 1970, comme le Val-de-Reuil, dans l'Eure, implantée à proximité de l'ancien village du Vaudreuil. Prévue pour se retrouver au cœur d'un centre administratif et culturel à vocation expérimentale, dont le développement n'atteignit pas les espérances escomptées, la gare se retrouve isolée sur les bords de Seine. Bâtie en 1978 sur un plan de forme circulaire, elle est très représentative des tendances architecturales de son époque par le choix d'un parti voilant, volontairement, distribution et spécificités fonctionnelles. **H.B.**



Bolbec-Nointot. Les dalles au sol évoquent l'ancienne gare.

¹ « Junction », in recueil *Outre-Manche*, 1996. Les « tommy-shops » étaient des cantines pour ouvriers.

² Sur ce sujet, voir Virginie Maréchal, vol. I, p. 102, « Une nouvelle langue pour communiquer », qui puise ses informations dans l'ouvrage de Terry Coleman, *The railway navvies*, 1968.

³ Lettres de Frédéric Ozanam, t. II, éditions Jeanne Caron, 1971.



Un patrimoine en images

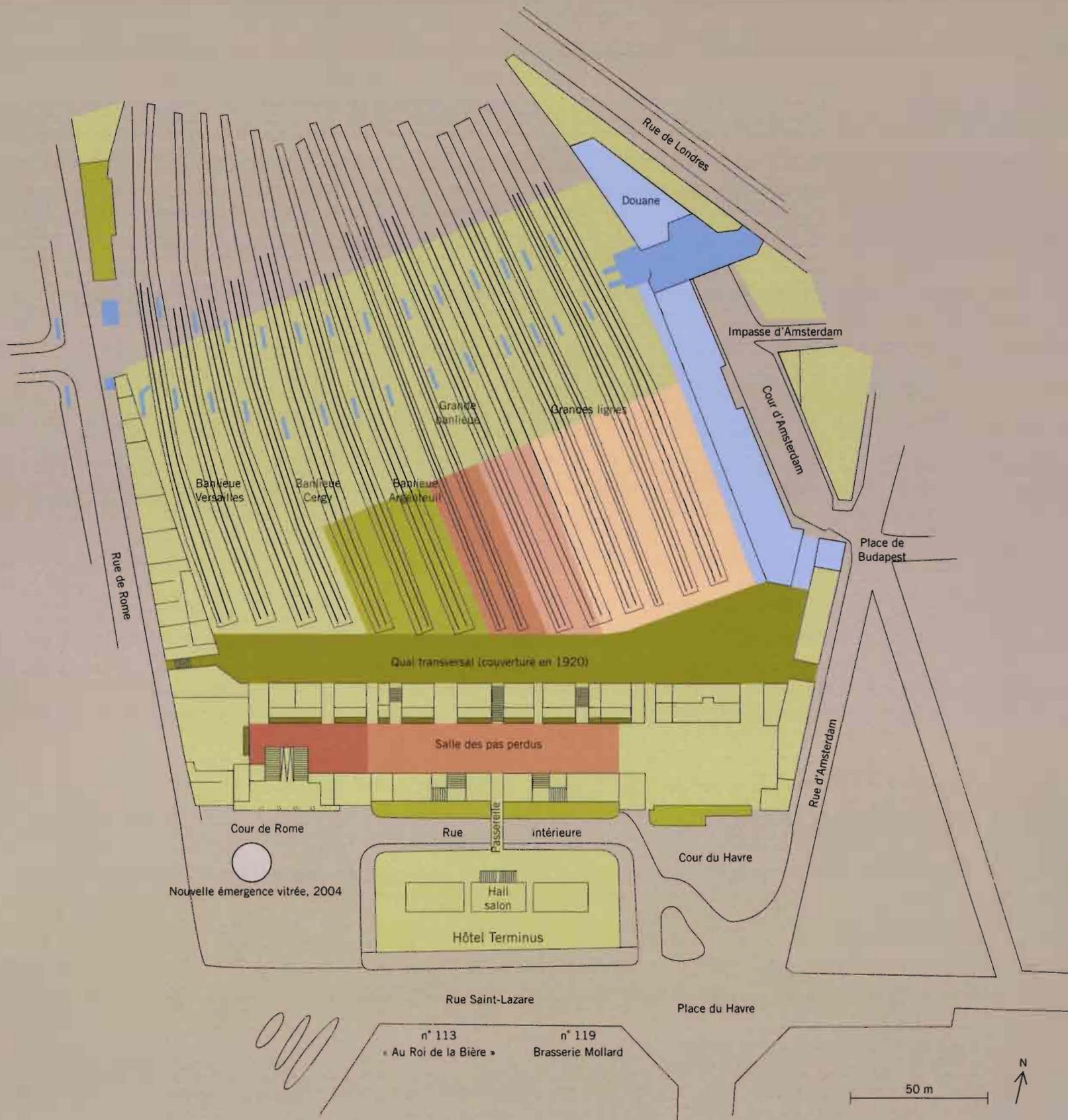
Vue aérienne oblique de la gare Saint-Lazare, prise en juin 1995 : au premier plan, la rue Saint-Lazare et l'hôtel Terminus ; en arrière-plan, le pont de l'Europe.



Port-Villez (Yvelines), passage à niveau.

Oissel (Seine-Maritime), poste d'aiguillage.





1846 1851 1854 1867 1886-1889 1904 1920 1934 1960 1978

La gare Saint-Lazare en 2005, les strates historiques (d'après Laure Lalubie, *Gare de Paris Saint-Lazare, étude historique du bâtiment voyageurs*, AREP, 1998).

Tête de ligne et pôle urbain : de Saint-Lazare aux Batignolles

Le quartier de Saint-Lazare, à la périphérie de l'ancien Paris, est le premier quartier ferroviaire de la capitale, un quartier de gare depuis l'ouverture en 1837 de la ligne des voyageurs partant vers Saint-Germain-en-Laye. Du premier embarcadère, situé place de l'Europe entre les rues de Londres et de Stockholm, il ne reste plus que des images. La deuxième gare, construite au début des années 1840 pour accueillir le Paris-Rouen, a également disparu, mais, par-dessus les quais, elle nous lègue une remarquable série de halles, témoignant des progrès accomplis dans la construction métallique appliquée aux couvertures de grande portée. Le bâtiment des voyageurs que nous connaissons aujourd'hui est essentiellement celui de la fin des années 1880, dessiné pour la Compagnie de l'Ouest par l'architecte Juste Lisch en vue de l'Exposition universelle de 1889. Par ses élévations, ses toits en pavillon et son renoncement au statuaire allégorique, l'ensemble que ce bâtiment forme avec l'hôtel Terminus, construit à la même époque, s'apparente aux immeubles haussmanniens des alentours. Outre les halles métalliques primitives, cette gare de 1889 conserve et intègre d'autres éléments antérieurs, notamment la partie centrale de ce qu'on appelait alors la galerie de Versailles, aujourd'hui salle des pas perdus. Son décor actuel, avec ses vitraux montrant Londres et New York parmi d'autres destinations moins lointaines, date d'une modernisation de 1930.

Ainsi, on le voit, et de manière plus frappante peut-être que dans d'autres grandes gares parisiennes, Saint-Lazare accumule des strates patrimoniales qui témoignent de l'histoire de la révolution ferroviaire depuis les années 1840 et des interconnexions avec les réseaux urbains de transports en commun depuis le début du xx^e siècle et l'arrivée du chemin de fer métropolitain. Dans le cadre du projet « Demain Saint-Lazare », la dernière strate en date est marquée par

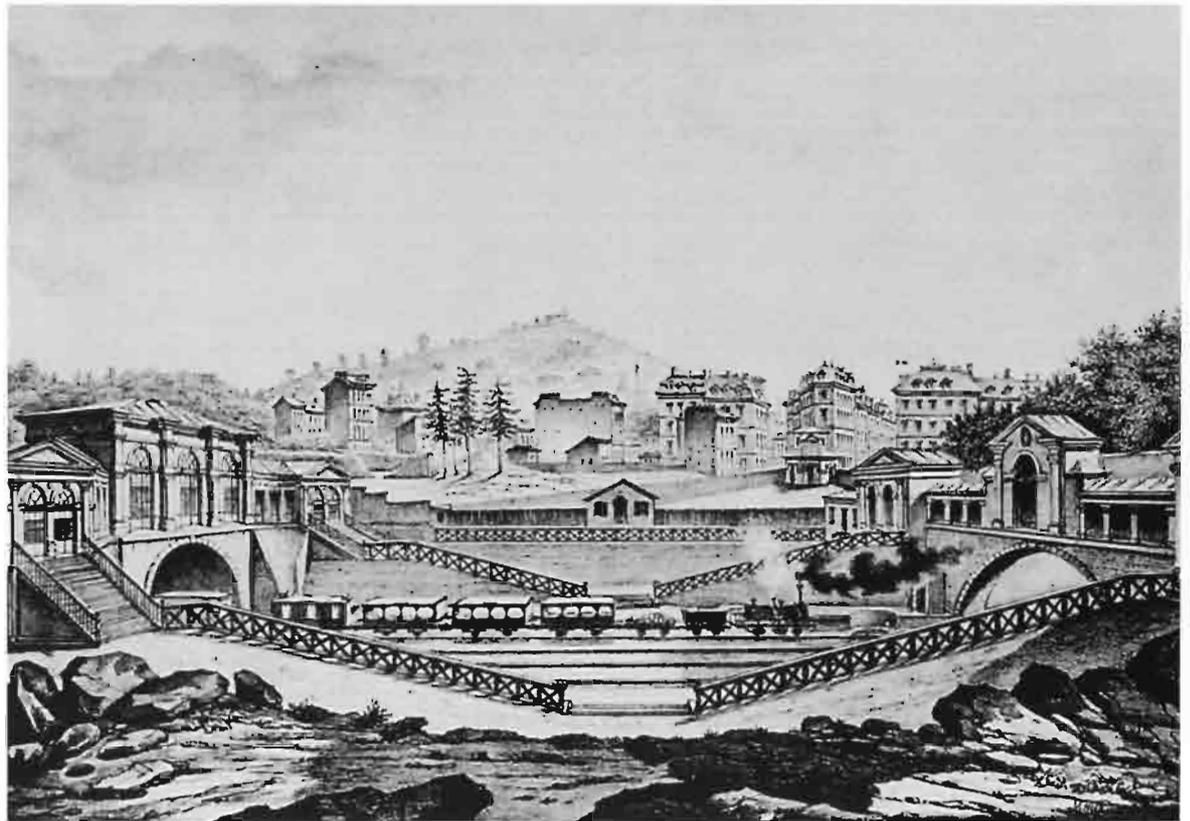
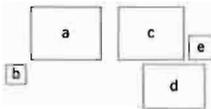
l'« émergence vitrée » inaugurée dans la cour de Rome en 2004. Elle signale une transformation en profondeur, destinée à fluidifier les circulations pour la venue des lignes Éole et Météor et accompagnée de la création de nouvelles galeries marchandes et de deux niveaux de parking, sous le métro. En surface, et depuis un arrêté en date du 14 décembre 1979, les façades et toitures de la gare, sa salle des pas perdus et son hall d'embarquement en tête des quais sont protégés au titre des Monuments historiques, protection qui englobe aussi l'hôtel Terminus, conçu par Juste Lisch en 1888, en même temps que la nouvelle gare. De nos jours, avec quelque 120 millions de voyageurs par an, celle-ci est sans doute l'un des monuments les plus fréquentés et les plus « familièrement inconnus » de France.

Face à la gare, au 119 et au 113, rue Saint-Lazare, deux restaurants, également protégés, la brasserie *Mollard* et la brasserie *Au Roi de la Bière* (actuellement *McDonald's*), suggèrent, dans l'exubérance de leur décor, quelque chose de l'atmosphère animée du quartier à la Belle Époque. Mais, bien au-delà de tels commerces de proximité, la présence de la gare a commandé tout l'urbanisme du quartier, avec l'achèvement de la rue d'Amsterdam, l'ouverture, dès 1843, des rue et place du Havre, la création, à partir de 1860, de la rue de Rome et la suppression, en 1867, de la place de l'Europe, remplacée par le pont du même nom. D'abord en tunnel, puis, à partir des années 1920, en tranchée, les voies sortant de la gare ont formé vers le nord-ouest et la sortie de Paris un étroit couloir ferroviaire, s'étalant ensuite, sur le territoire des Batignolles, en dépôt et ateliers d'entretien (disparus dans les années 1970 après la fin de la traction à vapeur) et en une vaste gare des marchandises, aujourd'hui menacée à son tour de disparition.

P.S.

De Saint-Lazare aux Batignolles La première gare (1841-1848)

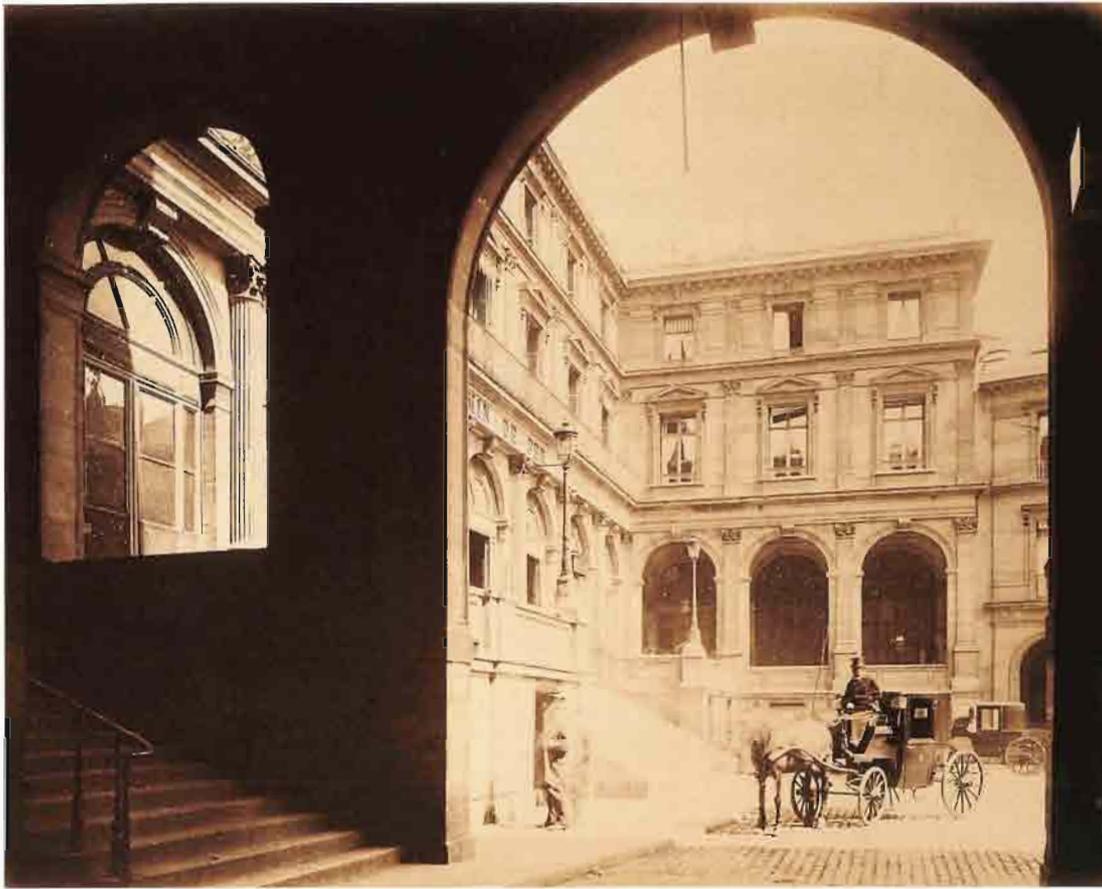
Par un accord conclu en 1841 entre les deux compagnies du Paris-Saint-Germain des frères Pereire et du Paris-Rouen, cette dernière put installer sa tête de ligne parisienne dans l'embarcadère créé par la première. À l'origine, les Pereire envisageaient un lieu plus central, derrière la Madeleine, mais les contraintes foncières et l'hostilité des résidents les obligèrent à opter pour le quartier de l'Europe. Ce quartier, d'abord résidentiel, avait été développé dans les années 1820 autour d'une place d'où rayonnaient six rues. En cassant cette belle géométrie et en rompant les axes, l'ouverture du Paris-Saint-Germain entraîna un changement radical : le quartier devint en 1837 un quartier de gare.



La gravure (a) montre le premier embarcadère du Paris-Saint-Germain peu après son ouverture en 1837. Il comprend deux corps de bâtiments, l'un donnant sur la rue de Londres (à gauche), l'autre sur la rue de Stockholm. Les voyageurs empruntaient le premier bâtiment pour le départ et le second à l'arrivée. Les trains stationnaient, à découvert, dans la tranchée. En quittant la gare, au-delà de l'arche de gauche, ceux-ci s'engageaient dans un tunnel creusé sous la grande place du quartier de l'Europe. C'est à partir de 1841, en vue d'accueillir le Paris-Rouen, que les Pereire entreprirent l'édification d'une gare, bien plus importante, à l'angle des rues Saint-Lazare et d'Amsterdam. La construction fut confiée à Alfred Armand (1805-1888), architecte lié aux Pereire et auteur notamment, en

1855, de leur Grand hôtel du Louvre sur la rue de Rivoli (les futurs Grands Magasins du Louvre, devenus Louvre des Antiquaires). Dès 1843, l'ouverture de la rue du Havre facilita d'ailleurs les liaisons avec le centre de la capitale et ses quartiers d'affaires. Face à cette rue, coincée entre la rue d'Amsterdam et l'impasse Bony, la cour de la gare, visible ici sur une photographie de Louis-Émile Durandelle de 1887 (c), était étroitement encadrée par deux ailes en arcades. À gauche, l'escalier du corps central conduisait à un large vestibule rectangulaire qui donnait ensuite sur un hémicycle, éclairé par une verrière, au fond duquel d'autres escaliers menaient aux salles d'attente, situées au niveau des voies. Cette succession d'escaliers rattrapait la forte déclivité du site.

Il n'est pas aisé de se faire une idée précise de l'ambiance qui régnait alors à l'intérieur de la gare, de la fonction des différentes salles et de l'organisation de ses réseaux de circulation. La distribution était bien entendu commandée par le schéma général d'une gare-terminus, découlant en particulier du partage entre les différentes lignes : Saint-Germain, Versailles, Rouen-Le Havre, Argenteuil, Auteuil...



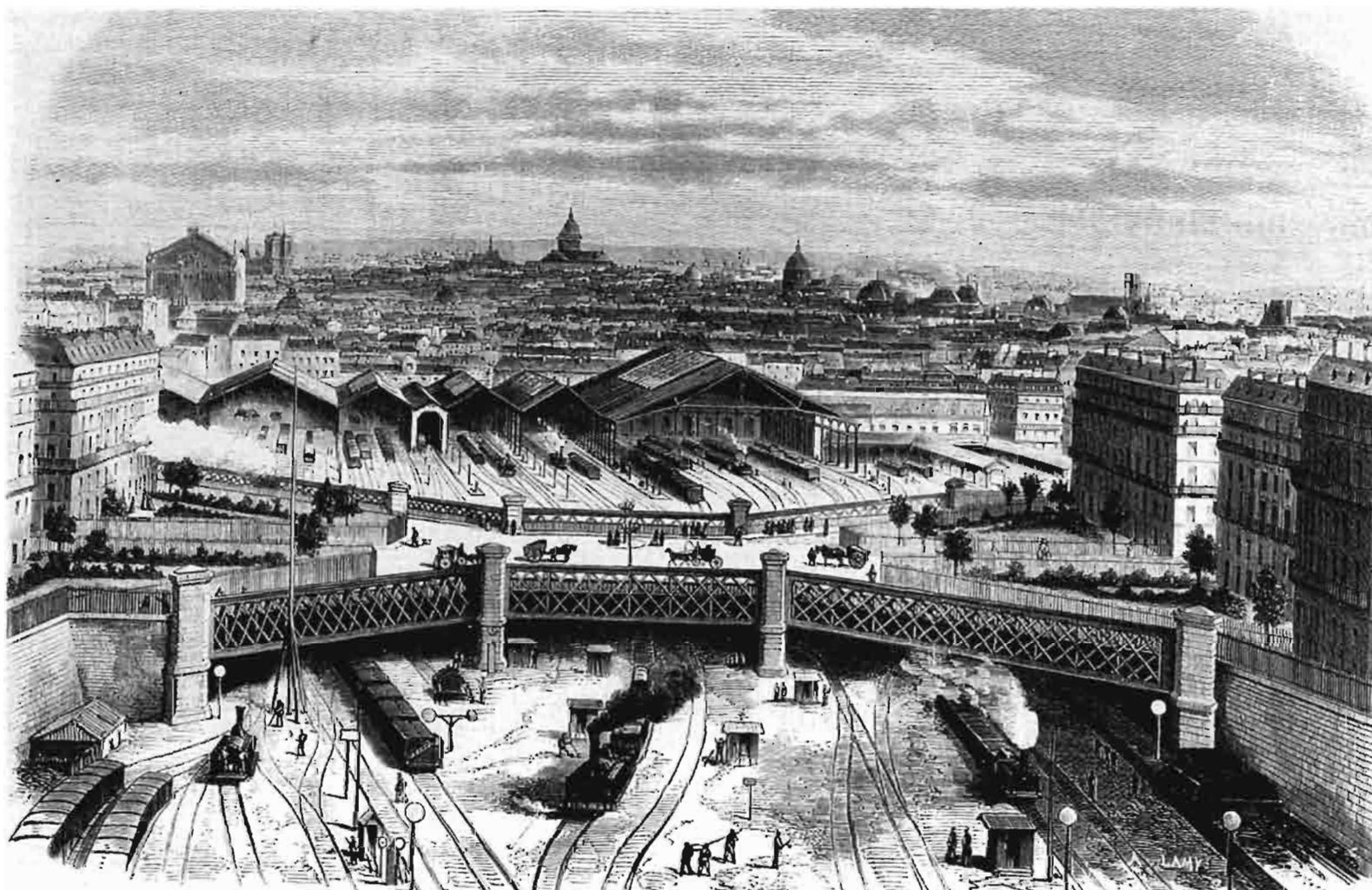
La photographie (e) nous fait entrer dans la salle du conseil d'administration de la Compagnie de l'Ouest, propriétaire alors du vaste réseau qu'on voit cartographié au mur. Cette salle se trouvait probablement dans l'aile donnant sur la rue d'Amsterdam. La photographie fut prise le 27 octobre 1887, jour de la dernière séance du conseil précédant la démolition de l'ancienne gare d'Armand. Au fond, accroché au mur, un dessin encadré, sans doute de Juste Lisch, représente un premier projet de façade pour la nouvelle gare. J.-F.B.



Deux images suggèrent quelques observations spatiales. La première (b), figurant sur une assiette datée de 1844 et provenant de la manufacture de porcelaine de Gien, montre les salles d'attente du Paris-Rouen, avec, au centre, l'escalier venant de l'hémicycle de distribution. À cette époque, les halles métalliques abritant les quais n'étaient pas encore construites et les voyageurs restaient dans les salles d'attente jusqu'à l'heure du départ. La photographie prise par Durandelle une quarantaine d'années plus tard (d) fait voir le vestibule de la ligne de Normandie, situé apparemment dans de nouveaux bâtiments, construits en 1847 et 1848. Ceux-ci comportaient une nouvelle salle de bagages et des messageries et se déployaient autour d'une cour, avec son accès sur la rue d'Amsterdam, contre la tête des voies affectées au Paris-Rouen-Le Havre. Les voyageurs étaient tenus d'enregistrer leurs bagages, qu'ils récupéraient à l'arrivée.



De Saint-Lazare aux Batignolles Les halles



La série de halles qui couvrent les quais correspondant aujourd'hui aux voies 9 à 2 est tout ce qui subsiste de la gare Saint-Lazare d'Armand. Toutes sont couvertes selon le même principe de la ferme dite Polonceau, du nom de son inventeur Camille Polonceau (1813-1859), qui l'avait mise au point en 1837 à sa sortie de l'École Centrale. Du fait de leur ancienneté, elles sont un témoin remarquable des débuts de la grande construction métallique en France. La gravure parue dans *L'illustration* le 11 avril 1868 (a), à l'occasion de la construction du pont de l'Europe, permet de distinguer, à gauche, une série de quatre petites halles, avec, en leur milieu, une autre, encore plus étroite, que l'on voit au centre de la vue

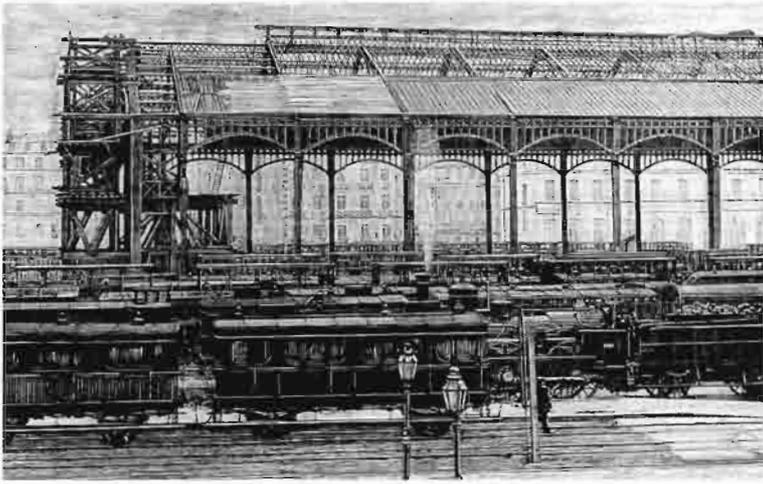
actuelle (e). Édifiée en 1851, cette halle était bordée de murs à arcades et couvrait un couloir en pente qui permettait aux voyageurs d'accéder au niveau de la cour, là où se trouvaient les écuries et les remises de coupés. Un monte-charge hydraulique pour les bagages y fut installé dès 1852.

La grande halle à droite avait une portée, alors exceptionnelle, de 40 mètres, les autres faisant entre 19 et 27 mètres, la plus large étant celle qui, à gauche, couvrait les lignes de Normandie. Les premières halles avaient été édifiées entre 1846 et 1851, et la grande, dite halle Flachet, en 1854, lors de l'ouverture de la nouvelle ligne d'Auteuil. Les charpentes sont d'un même type, mais d'un mode constructif différent.

Les plus anciennes sont articulées, conformes au principe initial de Polonceau. Leur matériau est composite : les bielles, qui travaillent en compression, sont en fonte, de section cruciforme ; les tirants sont des ronds de fer forgé ; seuls les arbalétriers sont des profilés en I et les systèmes d'articulation sont boulonnés (c). La conception de ces halles incombait à l'ingénieur Eugène Flachet (1812-1873), ou plus précisément au cabinet d'ingénierie qu'il avait créé en 1833 et qui consacrait une grande partie de son activité aux projets des Pereire. En revanche, on ignore le nom du constructeur métallique et des fournisseurs, si ce n'est celui des forges Lagoutte, installées à la Villette depuis 1841, qui fournit les poinçons

des arbalétriers et peut-être même tous les fers.

La construction en 1854 de la grande halle, conçue comme les précédentes par le cabinet d'Eugène Flachet connut un retentissement considérable. Ce fut la première charpente faite en tôles rivetées, comme le pont d'Asnières que venait de réaliser le même cabinet en 1853. Elle était composée de fers laminés, assemblés selon un principe jusqu'alors seulement utilisé dans la construction navale. Les laminés sont ici des tôles et des cornières, le tout formant une structure rigide (d). On raconte que c'est la visite de cette nouvelle halle qui incita Napoléon III à demander que les halles centrales soient également à



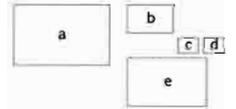
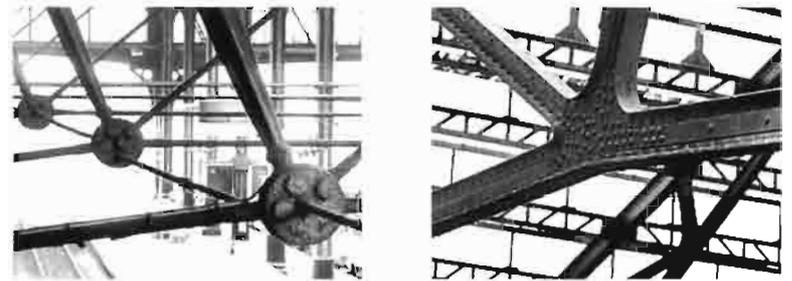
structure métallique. La simplicité de l'assemblage fit que ce mode de construction trouva rapidement d'autres applications dans la couverture d'espaces de grandes dimensions. Les jeunes centraliens de chez Flachet, en particulier Léon Molinos et Henri de Dion, contribuèrent d'ailleurs pour beaucoup au succès qu'il rencontra en France

et à l'étranger dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Le chantier de construction de la halle fut confié à la Maison Joly, constructeur métallique à Argenteuil, qui obtint aussi celui des halles centrales de Baltard. Les poteaux porteurs sont en fonte, et l'inscription qui figure à leur base indique qu'ils furent fondus aux forges de Rosières, près de Bourges.

Lorsqu'en 1888 il fut décidé d'allonger la portion de voie couverte pour permettre le stationnement de convois de 145 mètres de long, c'est à nouveau, par souci d'harmonie, le principe de la ferme Polonceau qui fut retenu, mais le système constructif adopté fut encore différent. Il ne comportait qu'une seule bielle, au lieu de trois. Les arbalétriers étaient désormais constitués par des poutres à treillis.

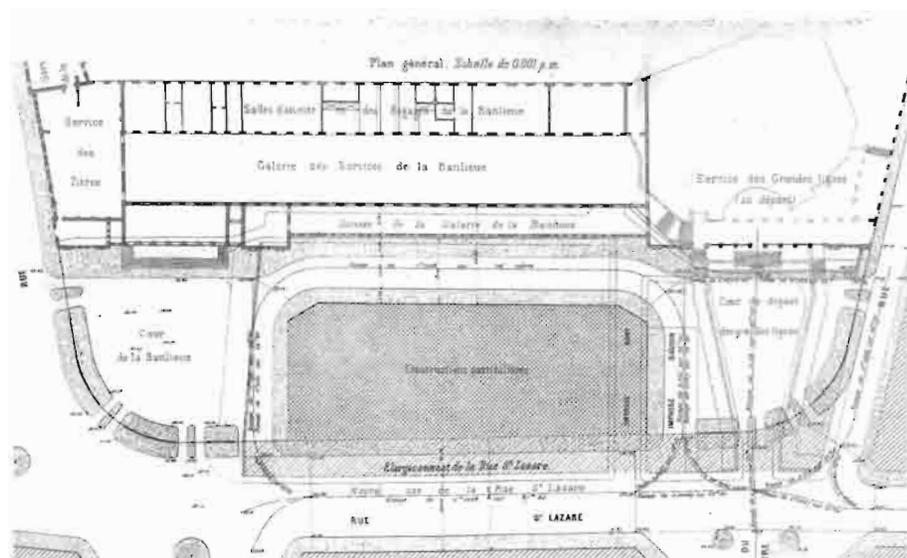
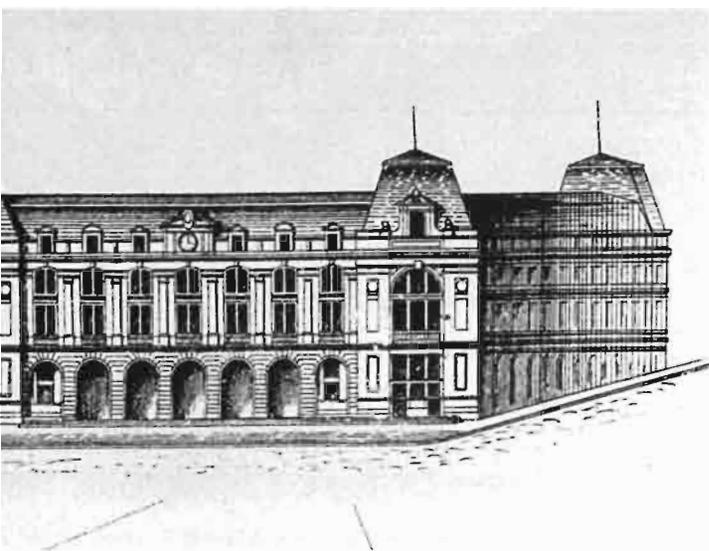
L'une des difficultés de cette construction fut la réalisation d'une ouverture variable sur la longueur. Pour éviter la présence de surfaces

gauches, il fallut compenser les variations par des sommets de ferme de longueurs différentes. Le chantier, que montre la gravure parue dans *Le Génie civil* (b), mit en œuvre des échafaudages roulants, enjambant les voies sur lesquelles le service put être maintenu. La réalisation incombait à nouveau à la Maison Joly d'Argenteuil. **J.-F.B.**



De Saint-Lazare aux Batignolles La gare de Juste Lisch (1889)

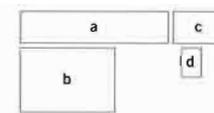




L'Exposition universelle de 1889 fournit à nouveau l'occasion d'une vaste campagne de transformation de la gare Saint-Lazare, confrontée depuis longtemps à une forte augmentation de son trafic. Le projet, engagé en 1885, fit l'objet de nombreux commentaires, notamment dans *Le Génie civil*, *La Construction moderne* et *L'Illustration*. Un modèle au 5/1 000 fut même présenté à l'Exposition.

Presque tous les bâtiments extérieurs ayant été démolis, la reconstruction permit une réorganisation complète de la gare, aidée en cela par les efforts consentis par la Ville pour dégager les abords. L'impasse Bony disparut tandis que la rue Saint-Lazare fut élargie de 10 mètres et celle du Havre évasée pour donner naissance à la cour du même nom. Le programme d'ensemble comportait également le transfert du service des messageries, qui désencombra l'espace des grandes lignes. Avant la reconstruction, la démolition de l'ancienne gare frappa les contemporains, si bien que la Compagnie, par souci de communication, confia à Durandelle un reportage photographique à partir duquel quelques gravures spectaculaires furent réalisées. La photo ci-contre (b) a l'intérêt de nous montrer la façade de l'ancien corps central peu avant sa chute ; les ouvriers du chantier posent sur

le sommet des ruines, avec directeurs, ingénieurs ou architectes au premier plan. Les travaux furent confiés à l'architecte de la Compagnie, Juste Lisch (1828-1910), qui venait d'achever la nouvelle gare du Havre à l'autre extrémité de la ligne. Dès 1885, *Le Génie civil* publia un avant-projet (a). La façade, longue de 210 mètres, est de deux pavillons identiques donnant chacun sur une cour et reliés par une partie centrale, plus basse. Celle-ci ne constituait en fait qu'un élargissement de 8,50 mètres d'une partie déjà existante, la galerie de Versailles, dont Lisch reprit, au premier étage, la forme des baies en arcades. L'attique à fenêtres rectangulaires permettait une communication indépendante. Chaque pavillon comporte un grand cadran d'horloge, mais cette façade, à la monumentalité affichée, est dépourvue de la statuaire allégorique, caractéristique des autres grandes gares parisiennes. Le plan (c) donne à lire la disposition intérieure de la gare, la profondeur et l'absence de symétrie que masque la grande façade, ainsi que les liaisons fonctionnelles entre le niveau des cours et celui des quais. L'un des éléments les plus remarquables du nouvel ensemble, unique parmi les gares parisiennes, était la grande halle transversale réservée au départ des voyageurs. Y furent installés, côté ville, des



guichets affectés aux différentes lignes, et, côté voies, des salles d'attente. Ce nouvel espace, qui prit le nom de salle des pas perdus (d), utilisa en fait un bâtiment plus ancien, la galerie haute dite de Versailles, vestibule édifié par l'architecte en 1855, déjà allongé en 1867 au moment où la gare fut agrandie vers la rue de Rome. Dans la transformation des années 1880, cet édifice fut encore prolongé, à chaque extrémité, atteignant 188 mètres de long, et couvert d'un nouveau plafond en bois, avec une verrière centrale et de légères fermes Polonceau, reposant sur des consoles en fonte très ornées. À l'étage inférieur, au niveau de la chaussée, fut aménagé un espace

réservé à la sortie des voyageurs, ainsi qu'au service des bagages. Cette galerie inférieure était éclairée, à travers le sol de la salle des pas perdus, grâce à de grands pavés de verre, fournis par la Compagnie Saint-Gobain. Du côté de la rue d'Amsterdam, l'ancienne salle d'attente des lignes vers Rouen et Le Havre fut en partie préservée avec ses voûtes. Le déménagement des messageries permit d'installer une salle pour l'arrivée des bagages grandes lignes et des consignés. Les bureaux de la Compagnie, donnant autrefois sur la rue d'Amsterdam, furent transférés dans les nouveaux bâtiments qui longent la rue de Rome. J.-F.B.

De Saint-Lazare aux Batignolles L'hôtel Terminus

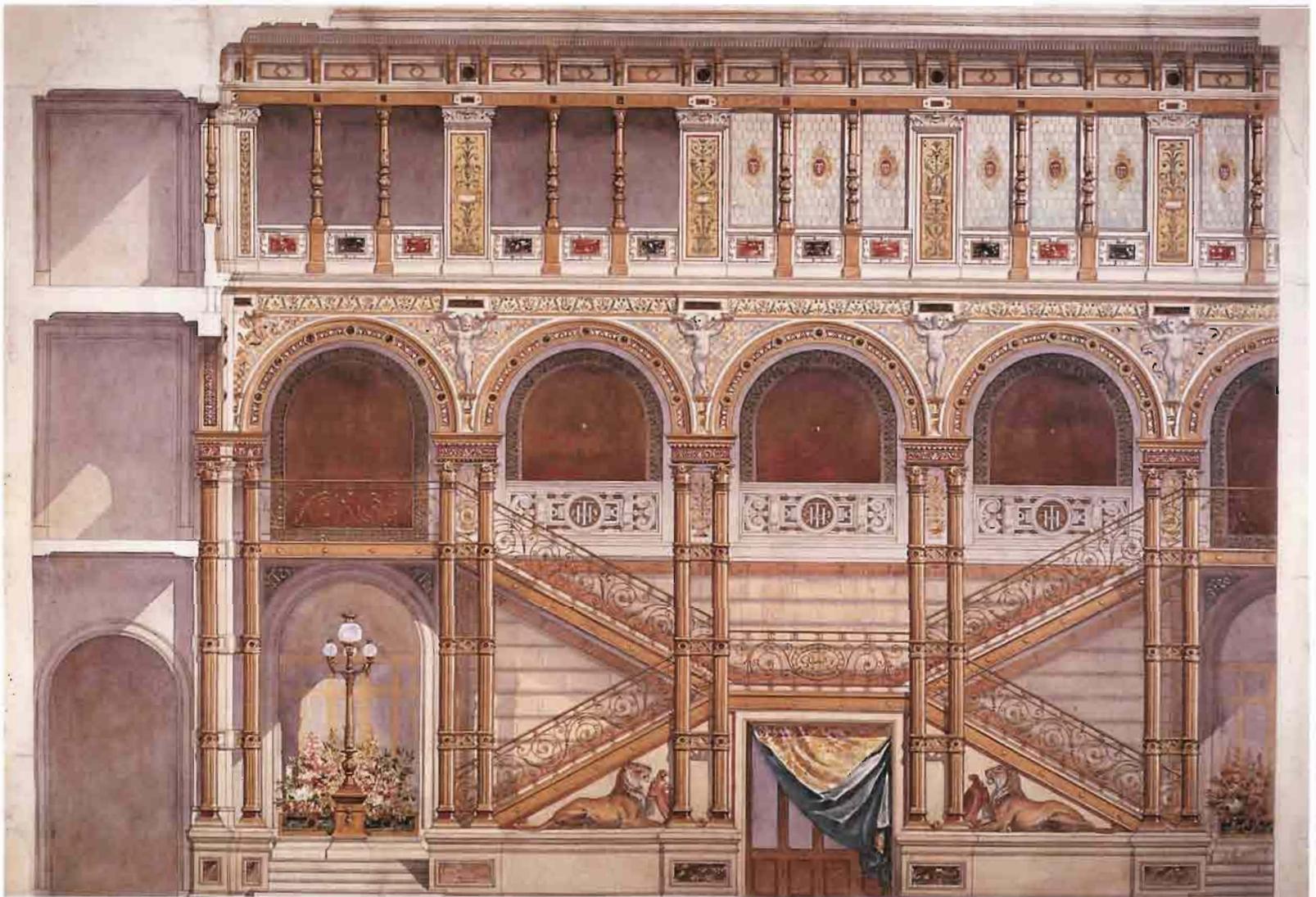


L'idée de combiner, dans un même programme architectural, une grande gare terminus avec un hôtel de voyageurs est née à Londres, à Euston, en 1839. Le palais gothique de Saint-Pancras, érigé pour la Midland Railway Company de 1868 à 1873, incorporait un hôtel de 400 lits, réputés les plus chers de la ville. À Saint-Lazare, les travaux d'agrandissement lancés en vue de l'Exposition de 1889 ne prévoyaient pas la réalisation d'un tel équipement. La façade de la gare, régnant de la rue de Rome à la rue d'Amsterdam, fut dessinée par Juste Lisch pour être approchée à travers un grand parvis ouvert sur la rue Saint-Lazare, élargie à cet endroit. Mais les coûts de

construction, avec ceux des expropriations nécessaires, amenèrent la Compagnie de l'Ouest à changer ses vues afin d'amortir ce terrain libre. En octobre 1887, elle s'associa à la Société des Grands Magasins du Louvre – autre création des Pereire – pour faire édifier un grand hôtel, confié au même architecte. Côté ville, au-dessus de l'entrée au 108, rue Saint-Lazare, l'hôtel Terminus, photographié ici par Durandelle en 1890 (a), porte la date de 1888. Son inauguration eut lieu le 8 mai 1889, deux jours après celle de l'Exposition et quinze mois seulement après la pose de la première pierre. À la rapidité du chantier répond la modernité du confort promis aux

locataires : chambres avec cabinet de toilette (eau chaude, tout-à-l'égout), éclairage électrique, téléphones, ascenseurs, restaurants, fumoirs... Les 350 chambres occupent cinq étages, les deux niveaux sous combles logeant le personnel. De part et d'autre de la cave à vins, le sous-sol est dévolu aux équipements : cuisine, offices, argenterie, laveries des assiettes et des cuivres, atelier de réparations, calorifères, et une salle dotée de deux machines à vapeur et cinq générateurs. Pour isoler des bruits et de la trépidation des trains, le bâtiment de l'hôtel est distinct de celui de la gare, mais relié à elle par une passerelle couverte franchissant la rue intérieure au niveau de la salle des pas

perdus. Bordé au rez-de-chaussée, sur ses façades latérales, d'arcades destinées à des boutiques et des cafés, il dessine un quadrilatère de 3 400 m², légèrement évasé. Le centre de l'édifice se divise en trois cours couvertes, occupées respectivement par un restaurant, une table d'hôte et le « hall-salon » (c). Cet espace de réception, au décor italianisant, est le principal lieu de rendez-vous et de fêtes de l'hôtel. Éclairée le jour à travers une verrière au niveau du troisième étage et, de nuit, par des lustres avec lampes à incandescence, sa décoration est due à Charles Lameire et Adrien Moreau-Neret. Hormis quelques destinations de trains autrefois lisibles sur les cartels portés

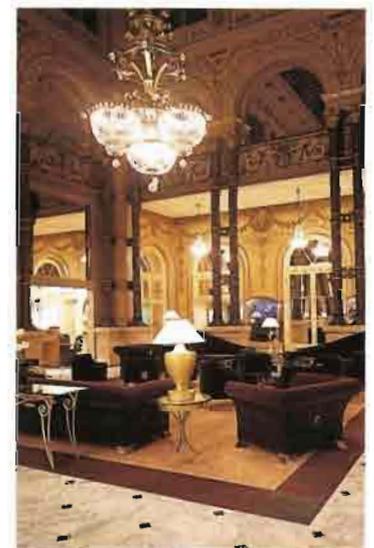


par des amours peints, et, du côté du vestibule, un cadran d'horloge, elle n'a rien de particulièrement ferroviaire. En revanche, les piliers, constitués de doubles colonnes en fonte réunies par entretoises décoratives (d), affichent la structure métallique. Le plafond à caissons du vestibule, soutenu par des colonnes en granit rose, est formé de poutres rivetées laissées apparentes, ornées de mosaïques dorées. Entre le vestibule et le hall, un espace intermédiaire devant une grande cheminée constitue un « chauffoir », considéré comme une innovation appréciable par temps froid. Ainsi a-t-on cherché à donner à l'ensemble « le caractère d'un hôtel français, tout en

assurant à la clientèle spéciale que la voie du Havre doit lui amener, le confort et le luxe des grands hôtels étrangers » [Le Génie civil, 2 juin 1888]. Géré aujourd'hui par le groupe Taittinger, le Concorde Saint-Lazare est le dernier grand hôtel de gare de la capitale, inscrit sur l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques en 1979. Si la modernisation des restaurants et des chambres, la disparition du double escalier figuré dans l'aquarelle de Lameiré (b) et la verrière contemporaine du hall, ont introduit des transformations, il conserve encore quelque chose de sa splendeur « victorienne ». De nos jours, les clients arrivent presque tous



par la rue Saint-Lazare, venant d'Orly ou de Roissy : les extrémités de la passerelle, qui permettait aux voyageurs en provenance du Havre, de Dieppe ou de Cherbourg de s'installer à l'hôtel, au cœur du Paris moderne, sans avoir encore foulé le sol français, sont murées. P.S.



De Saint-Lazare aux Batignolles Les transports en commun



Nouvelle porte de ville, la gare Saint-Lazare s'imposait dans son quartier, contribuant à faire de celui-ci un quartier moderne animé de grands hôtels et de grands magasins. C'est un quartier aussi de correspondances où se croisent les multiples modes de transport urbain développés aux XIX^e et XX^e siècles. Trois images pour évoquer les interconnexions et les incessants chantiers.

D'abord la cour de Rome en 1885 (a), avant les travaux qui feront disparaître

l'escalier donnant accès à la Galerie de Versailles : les fiacres attendent dans la cour devant laquelle passent des omnibus à impériale tirés par deux ou trois chevaux.

Une vue ensuite en 1912 (b). La cour est encore isolée par une grille ; sous les arcades de l'hôtel, un café déploie sa terrasse. Au premier plan, la circulation et ses embarras : deux ou trois véhicules hippomobiles sont immobilisés parmi les autobus Schneider, les taxis, les automobiles

particulières et les piétons indisciplinés. Les travaux concernent la ligne TAD de la Compagnie générale d'omnibus, desservant la gare, entre le cours de Vincennes et Saint-Augustin, avec des tramways à air comprimé. À cette date, la gare est déjà reliée à trois lignes de métro, la ligne 3 du Chemin de fer métropolitain de Paris, avec sa salle de billets sous la cour de Rome, et les lignes A et B de la Société Nord-Sud, sections des actuelles lignes 12 et 13, venant des portes de Versailles, Saint-Ouen et Clichy. Conçue par Lucien Bechmann en 1910, la salle d'échange Nord-Sud est construite sous le carrefour des rues d'Amsterdam et du Havre. La rotonde sans jour, vue ici en 1950 à l'occasion d'un nouvel éclairage (c), est unique dans l'univers de la RATP, encore reconnaissable surtout depuis la restauration récente de l'habillement céramique des piliers. Avec ses vitrines commerciales, cette place souterraine annonce une urbanisation en profondeur poursuivie de nos jours vers de nouveaux niveaux en sous-sol. Aujourd'hui, la ligne 14 (Météor) met la gare – sans correspondance et sans conducteur apparent – à treize minutes du pôle d'activités situé derrière la gare d'Austerlitz.

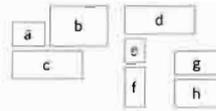


Edgar Brandt (1880-1960) à la demande de Raoul Dautry, directeur du réseau de l'État. C'est de cette époque également que datent les vitraux qui ornent les arcades de part et d'autre de la salle : une centaine de villes desservies par le réseau, peintes sur verre dans un esprit de carte postale et comprenant Londres et New York (h).

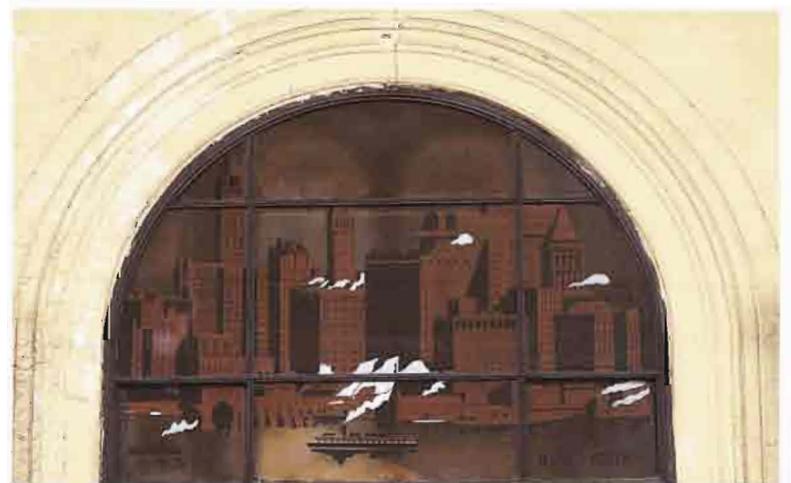
Parallèle à la salle des pas perdus, le quai transversal est un espace aménagé en 1920 ; sa charpente suspendue, construite par l'entreprise Baudet et Donon, a été récemment restaurée. Avant de quitter la gare, on peut remarquer enfin, face à la voie 5, la fontaine d'eau potable (e) en mosaïque, ainsi que le « pigeonnier », poste de surveillance vitré, dominant les arrivées de banlieue, face à la voie 8. P.S.



Desservie aujourd'hui par quatre lignes de métro et dix-sept lignes d'autobus (sept y ont leur terminus), Paris-Saint-Lazare, grâce surtout à son trafic banlieue, est la plus fréquentée des gares parisiennes, accueillant par jour ouvrable ordinaire près de 350 000 usagers. Dans le cadre du projet « Demain, Saint-Lazare », la restauration de ses façades a été réalisée en 2002. Des halles métalliques de 1847 à cette toute dernière cure de jouvence, l'ensemble témoigne, par couches et juxtapositions successives, de 160 ans d'histoire.



En surface, aux niveaux des rues et des voies, l'aménagement et l'architecture des années 1880 prédominent encore. Les balustrades, lampadaires, colonnes et plafond de l'escalier monumental débouchant sur la cour de Rome (g) constituent un espace relativement intact, malgré le remplacement de la volée centrale par des escaliers mécaniques. En haut, comme on l'a vu, la salle des pas perdus date, pour son volume central du moins, du milieu des années 1850. Prise en 2001, notre photo (d) la montre par une journée – rare – sans panneaux publicitaires suspendus. Derrière la signalétique et la publicité contemporaine, la décoration actuelle de cette salle – alignements de vitrines commerciales encadrées d'acier inoxydable et revêtements en marbre noir autour des guichets et du monument aux morts (f) – fut réalisée en 1930 par le ferronnier-décorateur



De Saint-Lazare aux Batignolles Le pont de l'Europe

À partir de 1865, dans la perspective de l'Exposition universelle prévue en 1867, d'importantes transformations furent apportées à la gare Saint-Lazare et à ses abords. L'achèvement de la rue de Rome donna lieu à l'ouverture de la cour du même nom.

L'allongement des quais, pour recevoir des trains de 24 voitures, obligea aussi à supprimer les deux tunnels passant sous la place de l'Europe, remplacés en avril 1867 par un pont que l'on voit ici, sur une photographie prise en 1868 par l'agence parisienne Hélios (b). La gravure de *L'Illustration* (p. 52) en fait mieux distinguer la forme générale. Elle traduit l'ingénierie compromise adoptée pour aménager un carrefour de six rues et couvrir plusieurs voies ferrées, venant légèrement en oblique. Ce pont, on le voit, s'élargit en deux éventails (a). Deux culées et deux piles en maçonnerie de 25,50 mètres d'épaisseur délimitent trois travées de 25 à 30 mètres de largeur. Les poutres sont formées de treillis verticaux, constitués de fers en U et de fers plats, réunis en haut et en bas par des semelles horizontales. Des plaques en fonte assurent la portée des poutres sur la pierre, isolées par des feuilles de plomb. Entre les poutres,



des entretoises en tôle supportent des voûtains en brique remplis de béton maigre, au-dessus desquels étaient posés une chape en asphalte, puis un pavage en bois.

La Compagnie de l'Ouest fit appel pour cette construction aux entreprises J.-F. Cail et Fives-Lille qui réalisaient au même moment, pour la Compagnie du Paris-Orléans, les premiers grands viaducs de la ligne Commentry-Gannat en Auvergne. Les tôles du tablier s'étant oxydées, ce pont fut refait en acier et béton en 1927, perdant du coup sa modernité métallique qui séduisait tant, au cours des années 1870, les peintres Monet et Caillebotte. **J.-F.B.**

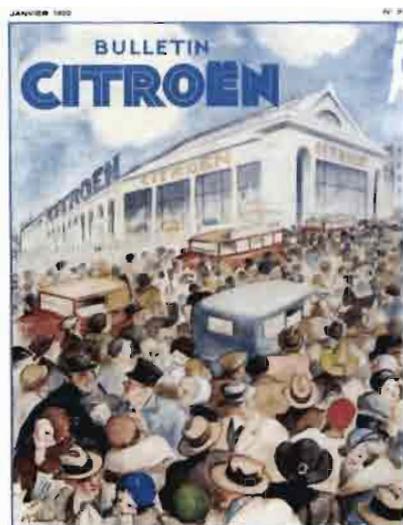
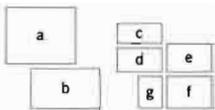
Les Messageries

À la gare Saint-Lazare d'Armand, le service des messageries s'effectuait par la cour d'arrivée de la rue d'Amsterdam, utilisée en même temps par les voyageurs grandes lignes. Lors des transformations des années 1880, l'élimination des « embarras inextricables » aux abords de la gare

commençait par l'éloignement de ce service, reporté de l'autre côté du pont de l'Europe dans la tranchée dite des Docks. Étudiée par les ingénieurs Clerc et Bouisson de la Compagnie de l'Ouest, et par Bassères de Fives-Lille, l'installation, ouverte en 1886, était à

deux étages. Avec son entrée sur la rue de Saint-Petersbourg, accessible aux chevaux et aux camions, la gare supérieure, couverte à la Flachet, était une plate-forme à ossature métallique de 5 000 m², reposant sur le mur de soutènement de la rue de Berne et sur deux rangées de piles en pierre (c). Le long des voies, les poutres étaient à treillis, afin de les harmoniser avec celles du pont de l'Europe (d). Deux ascenseurs à wagons et deux monte-charge mettaient ce niveau en relation avec les voies d'arrivée et de formation de la gare inférieure, dix mètres plus bas. Ces appareils étaient actionnés par l'eau sous pression : une centrale de compression – deux machines compound avec pompes

et accumulateurs – fut construite près du pont Cardinet, reliée aux gares par conduites souterraines. Agrandis vers le boulevard entre 1913 et 1919 (travaux exécutés par la firme Moisant-Laurent-Savey), les halls furent loués en 1931 par André Citroën, qui en fit un magasin d'exposition « aussi vaste que le Grand Palais », ainsi qu'une enseigne commerciale de 110 mètres de long (g). L'entrée actuelle du bâtiment est une vitrine datant de ces travaux (e). L'édifice sert aujourd'hui de parking, mais il constitue aussi le point d'ancrage du poste de commande de Paris-Saint-Lazare, dominant les voies dans un futuriste porte-à-faux de 1966 (f). P.S.



De Saint-Lazare aux Batignolles La tranchée des Batignolles



interruption du trafic, nous lègue les ponts métalliques des rues des Dames et de la Condamine, ainsi que le pont portant le boulevard des Batignolles, qui incorpore la ligne 2 du métro. Aujourd'hui, suivant l'exemple de la ligne d'Auteuil enterrée sous le boulevard Pereire, certains préconisent le couvrement de cette tranchée de fer au moyen d'une plate-forme susceptible d'offrir quelques espaces bétonnés en surface et deux niveaux de parking en dessous. D'autres, regretteraient la disparition de ce spectacle ferro-urbain unique à Paris.

La tranchée des Batignolles et l'entrée du tunnel en 1878 (a).

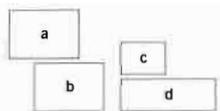
On remarque les voitures à impériale ouvertes utilisées sur les lignes de banlieue, et l'exploitation publicitaire du mur de soutènement. La photographie contemporaine (b), prise du pont de la rue Legendre, montre la tranchée et le pont de la rue de la Condamine. La rue de Rome, à droite, surplombe les voies dans un porte-à-faux de sept mètres, réalisé en béton armé en 1909.

Quittant Saint-Lazare, après la place de l'Europe, les trains passaient par l'une des deux voûtes d'un tunnel de 330 mètres de long, creusé en ligne droite à travers la colline de Monceau à partir de 1835, sous la direction de Stéphane Flachet-Mony et Émile Clapeyron, ingénieurs des Pereire. Premier grand tunnel emprunté par les Parisiens prenant le train en direction du Pecq aux premiers temps de la ligne, les émotions qu'il provoquait laissent des traces dans des récits et chansons de l'époque. En 1865, une troisième voûte fut percée sous la nouvelle rue de Rome, suivie d'une quatrième, en 1909. Les vingt-sept voies alignées sous les halles de Saint-Lazare devaient alors se fondre en huit à l'entrée de ce goulot. Le mercredi 5 octobre 1921, deux trains se heurtèrent sous le tunnel, provoquant un incendie dans lequel périrent 28 voyageurs. La démolition du tunnel, déjà envisagée avant guerre lors d'un projet de gare souterraine pour les lignes de banlieue, commença deux semaines plus tard. Le chantier, qui dura cinq ans, sans



Le pont Cardinet et la sous-station de la gare

L'électrification des lignes de banlieue, permettant un trafic plus souple et plus rapide, fut décidée par la Compagnie de l'État peu avant la Première Guerre. Le choix du courant continu à 650 volts, pris par les automotrices sur un troisième rail, nécessitait l'installation d'une série de sous-stations de transformation, commandées à l'architecte Charles Genuys (1852-1928).



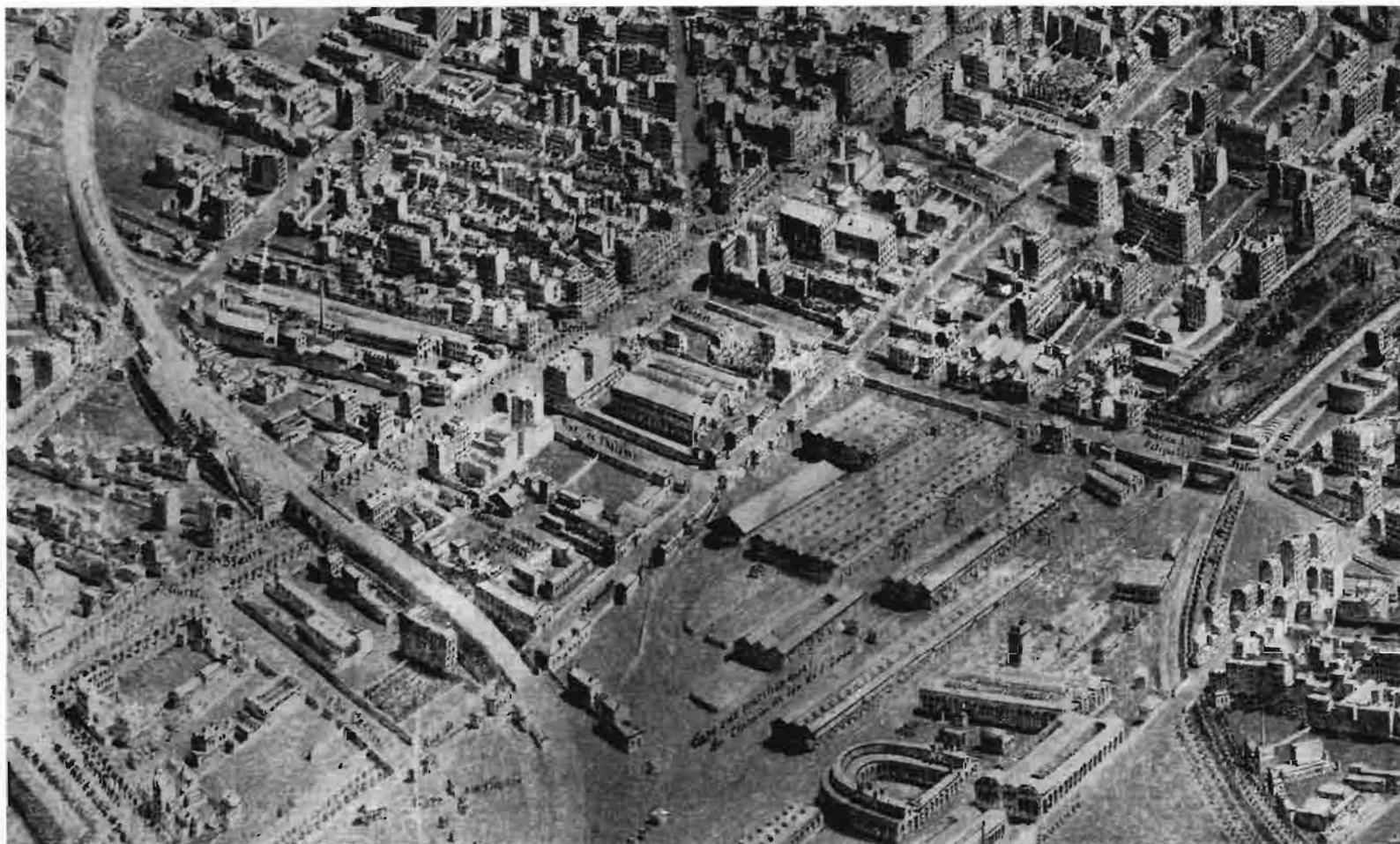
Au pont Cardinet, la sous-station, dessinée en 1912, occupe l'emplacement de l'usine de compression édifée dans les années 1880 pour l'équipement hydraulique de la gare des messageries. Coiffé d'un édicule « pylône » d'où partaient les lignes électriques, c'est un bâtiment rectangulaire implanté contre les voies mais doté d'une élévation urbaine, et d'un soubassement en pierre, à ses niveaux supérieurs, face au jardin des Batignolles. À la différence des autres sous-stations du même architecte – Grenelle, Javel et Bois de Boulogne –, l'ossature n'est pas en béton armé mais elle est métallique, les poteaux rivetés participant du décor des briques de remplissage, couleurs crème et noir ; aux angles, celles-ci dessinent le monogramme de la Compagnie de l'État (c).

Ni terminus, ni tout à fait gare de banlieue, le bâtiment de voyageurs situé à l'angle du pont Cardinet et du boulevard Pereire fut ouvert en mai 1922 (d). Il est établi sur une plate-forme, sa passerelle couverte enjambant les voies qui émergent de la tranchée des Batignolles. C'est

ici, venant de Saint-Lazare, que bifurque la ligne d'Auteuil, mise en service en 1854 et longeant l'intérieur des fortifications comme maillon de la Petite Ceinture. Le bâtiment succède à la gare des Batignolles, élevée en 1855 du côté parisien du pont, démolie en 1910 et provisoirement remplacée par un édifice en bois. La nouvelle gare, avec son nouveau nom, est construite en béton armé avec remplissage en briques claires, suivant les dessins de Julien Polli (1877-1953), architecte-conseil du Réseau de l'État et élève de Genuys. Le plan cruciforme à voûtes ogivales témoigne des références de l'auteur, par ailleurs – comme Genuys et Lisch – architecte en chef des Monuments historiques. Les panneaux en mosaïque contribuent à donner à sa petite gare l'allure d'un pavillon imaginé pour l'Exposition des Arts décoratifs. P.S.



De Saint-Lazare aux Batignolles Les Batignolles, dépôt et gare de marchandises



L'envie de centralité qu'entretenaient pour leurs embarcadères les premiers promoteurs parisiens du chemin de fer rejetait en périphérie de nombreuses fonctions qui s'accumulaient en tête de ligne : garage, entretien et préparation des locomotives, points d'eau, réserves de charbon, transbordement et entreposage des marchandises. ... Dès l'ouverture du Paris-Saint-Germain, les compagnies qui allaient fusionner en 1855 pour former celle de l'Ouest commençaient à s'implanter sur le territoire de Batignolles-Monceau. Créée en 1830, cette commune au-delà de la barrière d'octroi mais à l'intérieur de l'enceinte fortifiée (construite en même temps que la ligne de Paris à la mer) connaissait depuis les années 1820 une urbanisation spéculative que l'emprise ferroviaire allait fortement infléchir. La vue aérienne (a), prise en ballon

au-dessus de Champéret en 1867, montre avec une précision remarquable l'étendue des installations liées au chemin de fer dans ce qui était devenu, depuis 1860, le XVII^e arrondissement. En bas de la vue, à droite, situé entre la ligne d'Auteuil et les voies principales franchissant les fortifications, le dépôt comprend une grande remise à voitures, des ateliers de montage, chaudronnerie, ajustage et forges, construits par Eugène Flachet en 1856, et une demi-rotonde édiflée en 1854 par l'ingénieur Baudé, pouvant abriter une trentaine de locomotives.

Au centre de la vue, au nord des voies, se déploie la gare des marchandises, avec ses quais abrités sous des hangars rectilignes venant buter contre la rue Cardinet. Ouvert en 1843, c'est le premier et le plus grand établissement de son genre en

France, destiné à recevoir les produits de la Normandie et les denrées coloniales arrivant du Havre. Entièrement construits en bois, suivant des modèles anglais, trois groupes de halles de cette époque subsistent encore en 2005, sans doute les plus anciens bâtiments ferroviaires du pays (b, c). Sur la rue de l'Entrepôt qui bordait la gare des marchandises au nord, surgit l'entrepôt commercial de la Compagnie Heim, construit en 1844 et détruit par un incendie en 1931. De l'autre côté de l'avenue de Clichy, embranchées sur la Petite Ceinture, on distingue à gauche les usines d'Ernest Souin. Créée en 1846 pour la construction de locomotives, cette entreprise réalisa en 1852 le nouveau pont d'Asnières (également conçu par Flachet), amorçant ainsi une carrière bientôt internationale dans la construction d'ouvrages d'art.

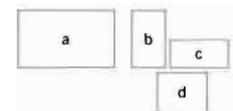


était destiné à accueillir le village olympique au cas où les jeux de 2012 seraient organisés à Paris. Conçu par l'urbaniste François Grether, ce village faisait table rase de tous les hangars, aussi bien ceux en bois du début des années 1840 et la halle des expéditions à charpente « mixte » (bois renforcé d'éléments en fonte et en fer) datant d'entre 1843 et 1852 (b),

que les hangars à charpente métallique de la fin du XIX^e siècle. La décision prise en juillet 2005 d'organiser les jeux à Londres octroie aux Batignolles un délai de grâce pendant lequel la préservation de certaines halles, ainsi que les quais et les rails qui leur donnent du sens, pourra être plus sereinement envisagée. P.S.



Plus de 2 000 ouvriers travaillaient dans les ateliers Gouin au milieu des années 1850. Ceux-ci ont quitté le quartier (pour Nantes) au début des années 1920. À leur emplacement, entre les rues Boulay et Émile-Level, fut édifée une cité à loyers modérés. Quant au dépôt, agrandi dans les années 1880 et comptant plus d'une centaine de locomotives immatriculées à la fin du XIX^e siècle, il fut fermé à partir de 1967 à la fin de la traction vapeur. Entre la rue de Saussure et les voies principales, il a également cédé la place à des logements sociaux, achevés en 1985. Ne subsiste, à l'heure actuelle, que la gare des marchandises, couvrant 45 hectares et occupée de nos jours par quelques services de la SNCF et de RFF, quelques ateliers d'artistes, une centrale béton, un parc d'autocars... Comme on le sait, ce site





Bordnos
22. SEPTEMBER 2004 - 12. JANUAR 2005

En direction de Rouen, les gares intermédiaires

Les gares qui jalonnent la ligne de Paris à Rouen furent initialement construites par un architecte ou un ingénieur resté anonyme, selon un modèle-type adopté par toute la Compagnie de l'Ouest et repris avec quelques variantes selon l'importance de la gare desservie. Ce modèle, encore perceptible dans plusieurs gares de la ligne, même lorsqu'elles ont fait l'objet d'une reconstruction (Maisons-Laffitte, Mantes-station, Bonnières, Rosny-sur-Seine) nous est bien connu grâce à l'*Album du chemin de fer de Paris à Rouen*, édité par Thierry frères, réalisé en 1843. Il comporte 44 lithographies : 24 sur l'Île-de-France et 20 sur la Normandie ; certaines représentent des paysages ou des monuments, mais 18 d'entre elles des bâtiments liés à la voie ferrée : gares, tunnels, ponts, remises de voitures. Le parti récurrent adopté pour le bâtiment de voyageurs se compose, comme sur les autres lignes, d'éléments organisés dans un plan massé ou en L, avec les principaux services au rez-de-chaussée (salle d'attente, guichet, service bagages, buffet, toilettes) et le logement du chef de gare à l'étage. On note une façade régulière, parfois des ailes latérales, un toit à longs pans ou à croupe, une façade enduite avec chaînes de brique aux angles et autour des baies, une petite colonnade de fonte du côté des voies pour protéger les voyageurs par une marquise.

Un article anonyme paru en 1848 évoque la simplicité de ces petites gares, regrettant que la construction en soit confiée aux seuls ingénieurs : « Au moment où la France va être sillonnée par ces lignes de chemin de fer, destinées à changer d'une manière si notable les moyens de communication entre les divers points du royaume, on doit se demander si les artistes n'ont pas à revendiquer une part dans la distribution des travaux que ces grandes lignes feront exécuter. [...] Ne serait-il pas sage de revenir aux anciennes traditions et de rendre aux artistes une légitime influence sur la direction des travaux d'art ? » (« Les architectes

et les ingénieurs », *Journal des beaux-arts*, 10 septembre 1848). L'architecte Urbain Cassan, qui travailla beaucoup pour les chemins de fer dans les années 1830, semble se faire l'écho de ce texte lorsqu'il évoque dans un article « La floraison, d'ailleurs aussi bien en bordure des ponts, des canaux et des routes qu'au long des voies ferrées, de ce que certains, par courtoisie, ont baptisé du nom "d'architecture administrative" » (« L'Architecture et le chemin de fer », cité dans *L'Architecture*, 1936).

Si l'on envisage le corpus dans son ensemble, peu de stations diffèrent du parti initial ; ici, à peine d'allusion régionaliste comme sur les lignes de la Compagnie du Nord, ou de concession à la mode du temps, sauf peut-être à Saint-Pierre-du-Vauvray et à Villennes. Faut-il s'interroger sur une éventuelle spécificité de la Compagnie de l'Ouest et sur l'opposition – qui ne serait pas seulement entre ingénieurs et architectes – entre le traitement de ces gares dans le premier tronçon de la ligne par rapport au second ? On est ici dans une logique d'économie extrême, une architecture avant tout fonctionnelle, où chaque espace correspond à une activité déterminée et identique sur tous les sites. Cette répétition, fruit de la standardisation comme procédé lié à l'industrialisation de l'architecture ferroviaire, pourrait être rapprochée du phénomène bien connu désormais des écoles et des mairies des débuts de la III^e République. Illustration parfaite de ce qu'écrivait Urbain Cassan : « Combien de moyennes ou petites gares, combien de maisons de garde-barrière, combien d'ateliers, de bureaux, d'immeubles ordinaires ont-ils le corps et le visage d'un être sans âme, produit du geste mécanique d'un dessinateur, très bon constructeur, mais dont le tire-ligne n'avait en magasin qu'un nombre d'accessoires limité : la chaîne d'angle, les harpes, le bandeau, la corniche, l'acrotère, la fenêtre stéréotypée et une loi de composition primaire : la symétrie. » **H.B.**

En direction de Rouen Les gares de la première période en Île-de-France



Le bâtiment de voyageurs.

a - Gare de Bonnières (Yvelines), album de lithographies, 1843 (BnF, Estampes).

b - Gare de Houilles (Yvelines), carte postale, début XXe siècle (BnF, Estampes).

Ces deux images illustrent le style architectural adopté par la Compagnie

de l'Ouest sur l'ensemble de son réseau pour la construction des bâtiments de voyageurs. S'agissant d'une architecture fonctionnelle, qui doit être réalisée à moindre coût, et dont le modèle est conçu par des ingénieurs, les formes et les matériaux sont souvent semblables. Les principes de base sont la symétrie,

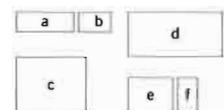
l'économie de moyens, une distribution lisible. En fonction de l'importance du site, quelques variantes peuvent être introduites. Les effets décoratifs sont limités aux chaînes, parfois en harpe, aux contrastes entre brique et enduit, aux bandeaux de brique, à la forme légèrement cintrée de certaines baies.

La fantaisie se déployait davantage dans les bâtiments annexes, tels que chaufferie, lampisterie, latrines, le plus souvent construits en briques de deux tons, ce qui produit un effet de polychromie ; les toitures sont débordantes avec un décor de bois découpé. La plupart de ces édifices annexes ont aujourd'hui disparu.



c - La Garenne-Colombes (Hauts-de-Seine), vue du bâtiment de voyageurs.

La gare de La Garenne-Colombes, ancienne commune de La Garenne-Bezons, fut reconstruite en 1887, à l'emplacement d'une première gare édifée en 1837, sur la ligne Paris-Saint-Germain ; à l'ouverture de la ligne Paris-Le Havre, la gare prit le nom de « Colombes-embanchement ». Le bâtiment de voyageurs est formé d'un corps central à trois travées et d'un étage, avec la façade sur le mur pignon, et deux ailes plus basses, perpendiculaires au premier ; le même dispositif sera repris dans les gares voisines, plus petites, de Bécon-les-Bruyères et les Vallées, situées sur d'autres lignes. **H.B.**





**d - Maisons-Laffitte (Yvelines),
vue du bâtiment de voyageurs.**

En raison de l'accroissement du trafic ou de l'ouverture de nouvelles lignes, de nombreuses gares furent reconstruites à la fin du XIX^e siècle. À Maisons-Laffitte, qui prit de

l'extension avec la création du parc par le banquier Laffitte, la gare fut reconstruite en 1893 dans un style proche de son aspect d'origine : bâtiment central à trois travées et un étage, deux ailes basses couronnées par des pignons découverts.

La travée centrale est surmontée d'une horloge. Ce bâtiment fut remplacé il y a quelques années par une construction mieux adaptée au trafic actuel.

**Asnières (Hauts-de-Seine).
e - Vue d'ensemble du quai
et détail de la charpente métallique.
f - Horloge sur la façade.**

Le site d'Asnières, qui comptait une gare dès 1837, époque de la construction de la ligne Paris-Saint-Germain, est représentatif de la complexité des fonctions d'une gare du réseau banlieue proche de Paris, et connaît de ce fait une expansion continue. Il illustre la question des extensions consécutives à la création de nouvelles lignes (Paris-Versailles en 1839, Paris-Mantes par Argenteuil en 1892). Le premier bâtiment de voyageurs fut détruit par les combats de la Commune en 1871 ; le suivant connaît des reconstructions partielles en 1923, 1964 et 1993. La gare possède deux accès : principal, rue Denis-Papin, et secondaire, sur l'avenue de la Marne (bâtiment de la fin du XIX^e siècle désaffecté). Cette gare présente plusieurs éléments intéressants dans sa structure et dans son décor : chapiteaux des poteaux qui supportent la charpente métallique de la marquise, moulurations décoratives (ligne de Mantes), frise en céramique sur la ligne de Versailles. **H.B.**



En direction de Rouen Les gares de la seconde période en Île-de-France

a - Clichy-Levallois (Hauts-de-Seine).

La station de Clichy-Levallois ouverte en même temps que la ligne Paris-Saint-Germain en 1837, fut fermée, puis rouverte à plusieurs reprises ; en 1853, Pereire achète les terrains proches de la voie ferrée, qui prennent alors de la valeur ; une gare fonctionne vraiment à partir de 1869 et le trafic des voyageurs et des marchandises ne cesse d'augmenter. En 1902, le bâtiment de voyageurs est reconstruit en pierre calcaire et brique. La gare compte six quais, douze voies principales, une aire importante de garage et de service du côté de Clichy. Les bâtiments de la gare et l'accès aux quais sont situés du côté de Levallois ; le bâtiment de voyageurs est en



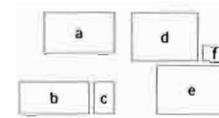
contrebas des voies, surélevées par rapport au niveau de la rue. Le style architectural du bâtiment mêle les références au modèle de base adopté pour l'ensemble de la ligne (trois travées centrales, ailes plus basses, baies cintrées), des éléments relevant des gares monumentales (arcades en plein cintre) et une recherche décorative caractéristique du tournant du siècle : goût pour la polychromie, demi-croupes, fronton.

b, c - Villennes-sur-Seine (Yvelines).

À Villennes-sur-Seine, près d'Orgeval, une gare remplace un précédent édifice devenu trop exigu du fait du développement de la commune. En 1910, l'architecte Alexandre Barret (1863-1921), déjà auteur de celle de Boulainvilliers à Passy en 1900, construit cette nouvelle gare pour laquelle il réutilise les plans de celle de Clamart, qu'il a édifiée en 1904 (démolie en 1972).

La gare de Villennes se rattache au type de la gare-halle, généralement adopté dans les grandes villes : salle centrale lumineuse ouverte sur la rue par une grande verrière, grande toiture débordante ; la forme du toit et le décor en céramique vernissée évoquent les élégances de l'art nouveau, référence en accord avec cette localité de villégiature. H.B.





f - Aubergenville (Yvelines), détail du mur antibruit.

À Aubergenville où une cité-jardin est implantée à proximité de la voie ferrée, un mur antibruit a été élevé le long des quais. **H.B.**



d, e - Épône-Mézières, Les Mureaux (Yvelines), vues d'ensemble des gares.

La gare d'Épône fut reconstruite après la dernière guerre dans un style différent de celui de la gare d'origine. Les jeux de toitures inversées, aux pentes très accentuées, les porches très marqués et les baies carrées évoquent les tendances architecturales de l'immédiat après-guerre. L'accent moderniste se retrouve jusque dans la halle de marchandises, traditionnellement construite en bois, ici en métal avec un toit en profil de carène. Plusieurs gares d'Ile-de-France, situées en petite couronne ou en grande banlieue, furent reconstruites car elles n'étaient plus adaptées à l'afflux de voyageurs : Vernouillet dans les années 1960, Les Mureaux ensuite sur un plan de forme triangulaire, Sartrouville plus récemment.

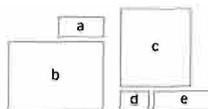


En direction de Rouen La gare de Mantes-station en Île-de-France

a - Le site en 1843, lithographie (BnF, Estampes). b - Vue actuelle de la gare et des voies.

Le tracé adopté en 1840 pour la ligne Paris-Rouen prévoyait de faire passer les rails sur la commune rurale de Mantes-la-Ville, à l'extrémité sud de Mantes-la-Jolie, pour ne pas gêner la croissance urbaine de cette dernière. Dès 1843, une gare est construite à Mantes-la-Ville, assez loin du centre de l'agglomération, en grande partie sur des terrains appartenant à l'hospice civil de Mantes. Les trains directs s'y arrêtaient une dizaine de minutes, après 1 h 35 de trajet depuis Paris.

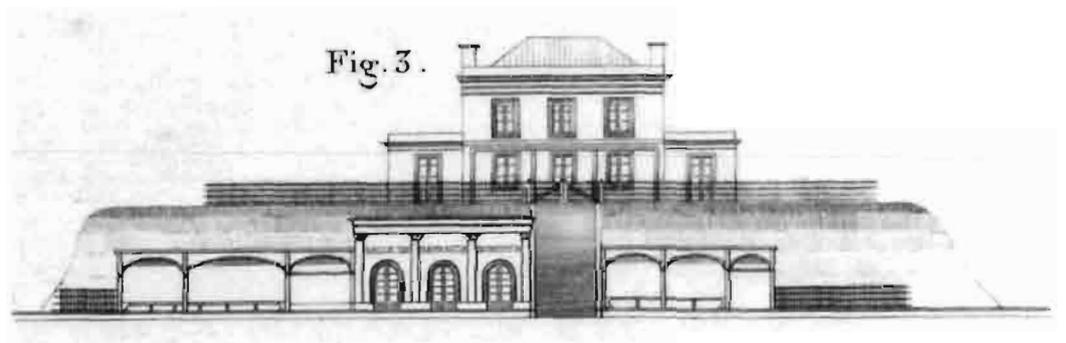
La plate-forme est ici en tranchée profonde du fait de l'élévation du terrain sur lequel la ville est bâtie, ce qui faisait regretter à Eugène Chapus, en 1855, que « le voyageur ne découvre aucune partie de cette petite cité, surnommée pourtant Mantes-la-Jolie. » Cette situation particulière a conduit à l'édification d'un haut mur de soutènement en pierre meulière, matériau abondant dans la région. Du côté de la station, le mur est évidé pour former un abri ; l'accès aux voies se fait par un escalier monumental à balustrade décorative. H.B.





Bâtiment de voyageurs. c - Élévation du côté de la rue. d - Détail du mur de soutènement. e - Planche extraite du *Portefeuille* de Perdonnet et Polonceau avec l'escalier monumental au centre et le buffet le long des voies.

Le bâtiment actuel, reconstruit vers 1860 sur le modèle d'origine, est représentatif du type adopté par la Compagnie de l'Ouest pour les gares intermédiaires de la ligne Paris-Rouen : élévation à travées, toit à longs pans, un étage pour le logement du chef de gare, murs enduits, chaînages apparents, marquise du côté des voies ; le gros œuvre est en brique, pierre et moellons. À l'origine, la station comprenait en contrebas du bâtiment de voyageurs, au niveau des voies, un café-restaurant qui s'ouvrait tout comme ce dernier par quatre baies cintrées et un péristyle à quatre colonnes. Il comprenait une cuisine et un caveau et proposait « un grand buffet chargé de fruits, pâtisseries et rafraîchissements ; on s'y tient debout, car les convois n'y stationnent que cinq minutes environ ». Lorsque la ligne Paris-Caen est projetée avec bifurcation à Mantes, la gare se révèle trop petite et encaissée ; un nouveau site sera construit, environ 1 km plus loin sur la ligne. La gare de Mantes-station est alors menacée de fermeture ; en 1885, la gare de marchandises, établie en amont, est reportée sur l'embranchement vers Caen. La mairie obtient finalement le maintien du service voyageurs à Mantes-station, qui devient gare de bifurcation en 1892, lors de l'ouverture de la ligne Paris-Mantes par Argenteuil ; c'est l'époque où est construite la passerelle qui enjambe les voies. **H.B.**



En direction de Rouen La gare de Mantes-la-Jolie en Île-de-France



Premier bâtiment de voyageurs.

a - Élévation extérieure sud-ouest, carte postale, début xx^e siècle (BnF, Estampes).

Le premier bâtiment, édifié en 1855, est construit en brique ; il comporte un étage avec partie centrale à cinq travées et ailes latérales plus basses ; la façade et les baies sont rythmées par des chaînes qui apportent une note décorative à l'édifice.

La partie centrale abritait les bureaux pour acheter les billets et enregistrer les bagages, ainsi qu'une salle d'attente et un logement pour le chef de gare à l'étage ; dans les ailes se trouvaient les salles d'attente, le café-restaurant. Sur la carte postale, on voit au premier plan les réservoirs situés sur chaque voie ; celui de gauche surplombe un édicule en brique qui abritait une machine à vapeur pour faire monter l'eau d'un puits. Aujourd'hui amputé d'une aile et surélevé d'un étage de comble, l'ancien bâtiment de voyageurs abrite logements et bureaux. H.B.





Second bâtiment de voyageurs.
b- Élévation extérieure côté ville.
c - Passerelle.

En 1892, alors que la gare doit faire face à une nouvelle extension avec l'ouverture de la ligne Paris-Mantes par Argenteuil, deux voies supplémentaires sont percées du côté de la ville et un nouveau bâtiment pour voyageurs est élevé, juste en face du premier. Il présente une ordonnance classique s'inspirant des gares terminales de la ligne : édifice de plain-pied, succession d'arcades cintrées, avant-corps central, entablement ; la façade est

entièrement en brique apparente ; là aussi, angles et baies sont soulignés par des chaînes de pierre. Elle est inaugurée le 5 novembre 1896, en même temps que le souterrain. Elle fut jugée inesthétique par ses contemporains ; l'horloge qui couronnait la travée centrale fut qualifiée de « niche à chien » ; elle a aujourd'hui disparu, ainsi que la balustrade. Des aménagements récents ont donné lieu à la construction d'un escalier et d'une passerelle en marbre avec ascenseur, qui traverse l'ensemble de la gare. **H.B.**



En direction de Rouen Les gares intermédiaires en Haute-Normandie



a - Gare d'Oissel (Seine-Maritime).

La gare d'Oissel, qui accueillit la ligne de Serquigny en 1865, fut alors reconstruite dans un style proche des bâtiments d'origine ; une note décorative est apportée par les chaînes de brique et l'horloge à fronton côté ville.

b - Gare de Saint-Pierre-du-Vauvray (Eure).

Saint-Pierre-du-Vauvray, village proche de la Seine, s'est développé grâce à la présence du chemin de fer. La gare, devenue gare d'embranchement avec les lignes de Louviers (1867) et des Andelys (1896), fut reconstruite vers 1910. Contrairement à ce qui fut adopté pour la plupart des bâtiments voyageurs de la ligne, celle-ci affiche un style architectural original plus animé et coloré : effets de polychromie, demi-croupe, soubassement en pierre meulière ; les bâtiments annexes témoignent également d'une recherche décorative. H.B.





c - Poste d'aiguillage d'Oissel (Seine-Maritime).

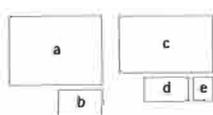
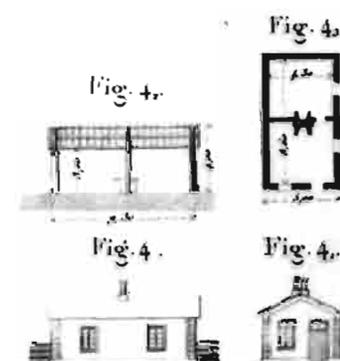
L'influence du style régionaliste est perceptible dans le poste d'aiguillage reconstruit par l'entrepreneur Albert Ruquier, briquetier à Oissel, sur un modèle proche des postes de la fin du XIX^e siècle, à ossature en fer et en brique. Toutefois, l'enduit qui recouvre la brique atténue aujourd'hui l'effet recherché par le pan-de-fer, écho en style industriel du pan-de-bois normand.



Maison de garde à Vernon (Eure).
d - Vue actuelle. e - Détail de la planche n° 25 extraite du *Portefeuille de Perdonnet et Polonceau*.

Les haltes, instituées dans les années 1860 et destinées à la seule desserte des voyageurs qui ne transportaient

qu'un bagage à main, ainsi que les maisons de garde-barrière, sont construites sur le même plan que les stations, suivant le type de la « gare-maison », comportant généralement un étage avec logement du garde, et un jardinet attenant au bâtiment. H.B.





En direction de Rouen, les ouvrages d'art

Les ouvrages d'art (tunnels, ponts, viaducs) furent souvent d'une exécution délicate, exigeant des prouesses techniques de la part des ingénieurs et ouvriers ; aussi, les contemporains n'eurent-ils de cesse d'en relater la construction et de souligner l'aspect spectaculaire de certains d'entre eux (viaducs du tronçon Rouen-Le Havre). Aujourd'hui encore, ils marquent le paysage de façon prégnante.

Les tunnels de la ligne, baptisés « châteaux du rail » par Marcel François (1980) en raison du décor de tourelles et de mâchicoulis qui surmontent leurs entrées, s'inspiraient du modèle anglais ; ce style sera repris par l'ensemble du réseau ferré français. Les tunnels furent évoqués par les contemporains pour la frayeur qu'ils procuraient au voyageur. Ainsi, en 1843, la traversée du tunnel de Rolleboise, long de 2 625 mètres, durait entre trois et cinq minutes ; elle provoquait « un tapage assourdissant... les conversations se taisent... le parcours de ce pertuis ténébreux que l'on prendrait pour l'avenue de quelque enfer de fantaisie » (Chapus, 1855). Les ténèbres dans lesquelles le voyageur se trouvait plongé réveillaient d'anciennes peurs : « Ce passage a quelque chose d'effrayant ; une nuit complète entremêlée ça et là des bouffées de lumière rouge que vomit la machine, le bruit du balancier et des chaînes qui attachent les voi-

tures... » (Périer, 1844). Le tunnel de la côte Sainte-Catherine fut décrit comme « un abîme de 131 mètres de profondeur, sur 1 050 mètres de longueur. Le convoi s'y précipite avec une énergie violente ; le bruit, la fumée, l'obscurité vous emportent... L'instant d'après, reparaît le ciel, et avec le ciel, l'air, l'espace, le paysage, le soleil, toute la vallée de Darnétal remplie de ses énergiques travailleurs » (Janin).

Au nombre de huit, les principaux ponts et viaducs (cinq sur la première ligne, trois sur la suivante), furent souvent décrits et représentés, parfois comparés aux grands ouvrages de l'antiquité : « On ne saurait parler avec trop d'admiration de ce viaduc de Malaunay ; les jardins suspendus de Babylone de la Sémiramis n'avaient rien de plus merveilleux » (Chapus). Le même qualifia le viaduc de Barentin de « frère puîné du pont du Gard » ; le viaduc de Mirville fut, quant à lui, décrit comme un « vrai colosse de briques de 520 mètres ». Les ponts sur la Seine forment une véritable série, construits puis reconstruits sur le même mode, d'abord avec charpente en bois, puis en pierre et enfin en fonte à la fin du XIX^e siècle. Le premier de la ligne, le pont d'Asnières, construit par la Compagnie de Saint-Germain, servit de modèle aux autres ponts sur la Seine (nombre d'arches, largeur de leur ouverture et longueur totale). **H.B.**

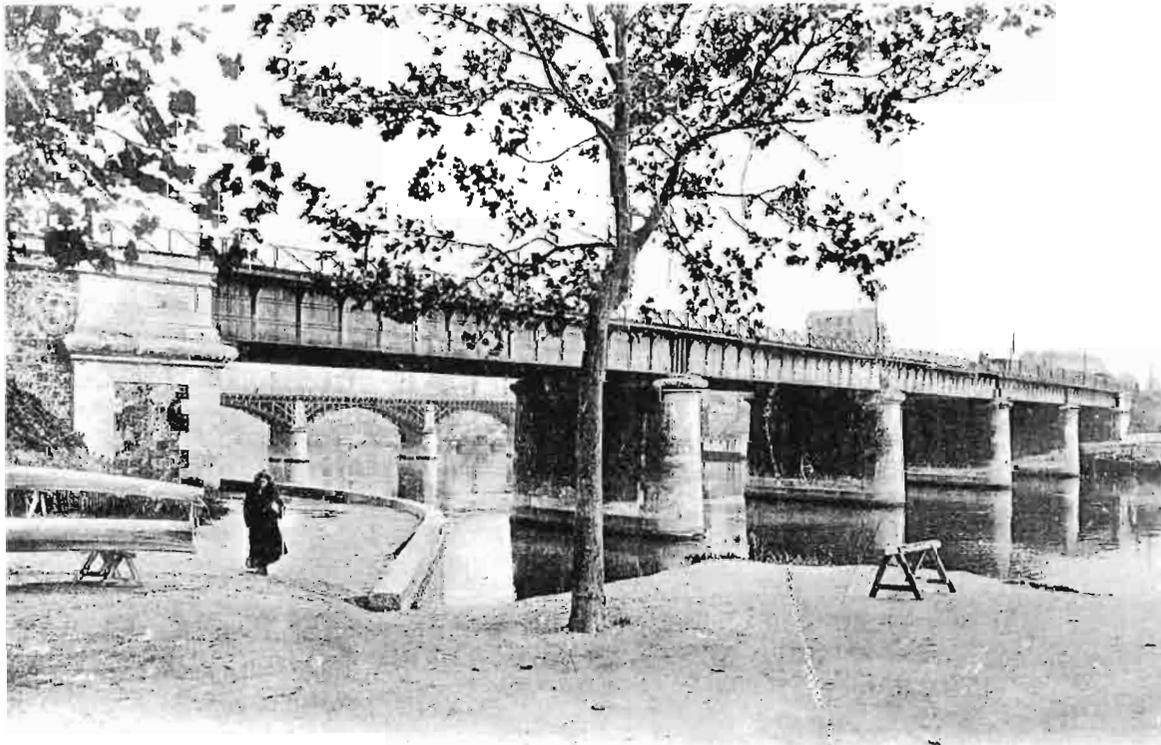
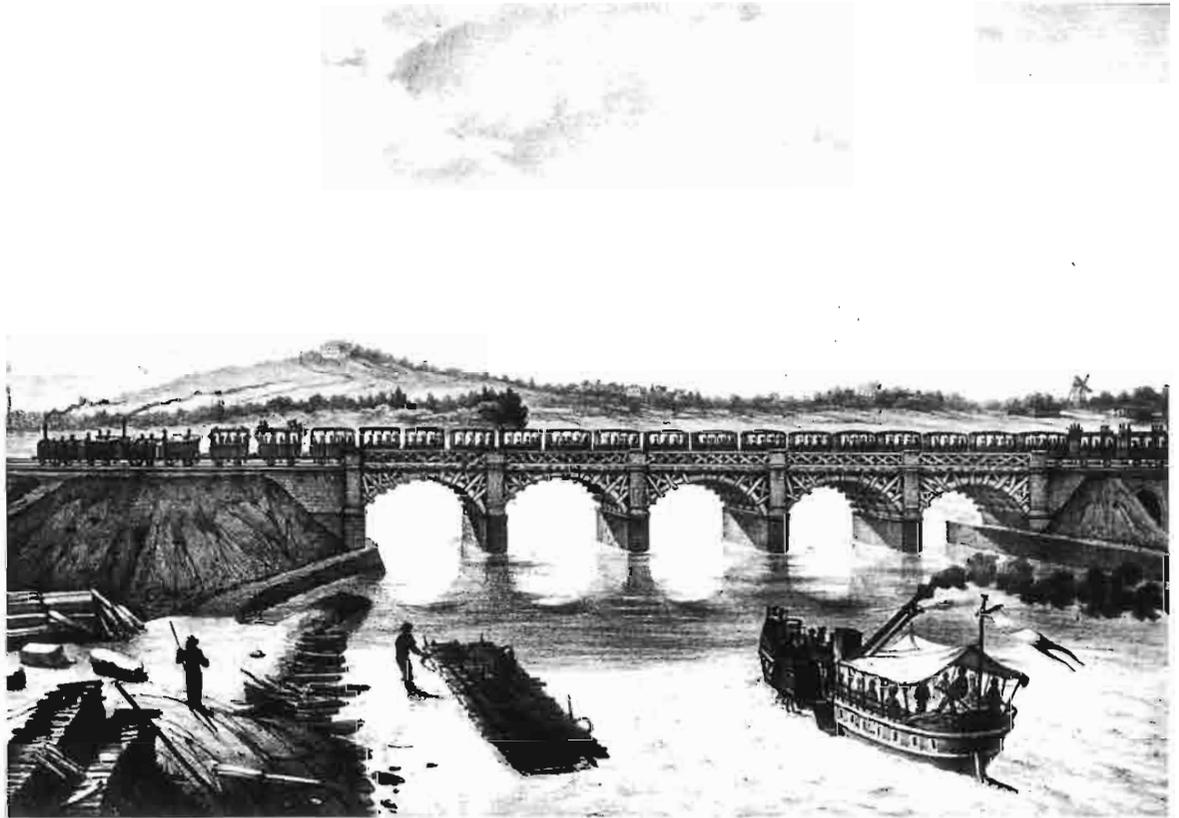
Cheminot travaillant à l'entretien des voies à l'entrée du viaduc d'Eauplet, dit « pont aux Anglais », en direction de Rouen, photographie François Kollar, vers 1935, Paris, bibliothèque Forney.

En direction de Rouen Les ouvrages d'art en Île-de-France

a, b - Le viaduc d'Asnières (Hauts-de-Seine).

En longeant la vallée de la Seine, la liaison ferroviaire évitait un relief alors difficile à franchir, mais devait réaliser un ouvrage d'art chaque fois qu'un méandre risquait d'allonger le parcours. La ligne emprunte d'abord jusqu'à Colombes les voies du chemin de fer de Saint-Germain ouvert en 1837. Sur ce tronçon, le pont d'Asnières fut d'abord constitué d'arches de bois reposant sur des piles de maçonnerie, selon un parti repris ultérieurement par tous les ponts de la ligne (a). Dix ans après sa construction, le pont d'Asnières présentait de graves détériorations sous l'effet conjugué de l'humidité et de la fréquence des convois. L'incendie du pont lors des troubles de 1848 et la chute des piles nécessitèrent une reconstruction rapide provisoire permettant la réalisation parallèle d'un ouvrage définitif.

Ayant à choisir entre la pierre, la fonte et la tôle (b), la compagnie opta pour



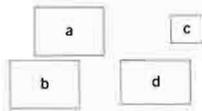
À. D. Paris. — 8 — ASNIÈRES. — La Seine et les deux Ponts.

des poutres droites en tôle qui offraient plusieurs avantages : une meilleure sécurité pour des portées longues pour l'époque car les poutres de tôle au passage des convois résistaient mieux aux poussées verticales ; une plus grande économie en recourant à des poutres couvrant plusieurs travées ; enfin, la possibilité de reconstruire le pont définitif à l'intérieur du pont provisoire, sans interrompre le trafic ferroviaire et fluvial. À la tête de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest créée en 1855, Eugène Flachet, qui s'était déjà distingué par ses études approfondies sur la résistance des matériaux, commanda à l'entreprise Gouin et Lavallée, des Batignolles, les poutres tubulaires par tronçons de 16 mètres. Le pont, d'une longueur totale de 160 mètres, reposant sur des piles maçonnées, fut réalisé en sept ans. Devenu insuffisant dès le début du ^{xx}e siècle, l'ouvrage fut élargi en 1911 par adjonction d'une double voie sur nouvelles piles maçonnées. A.L.B

c - Le premier pont de Maisons (Yvelines).

La « colonie » de Maisons-sur-Seine à laquelle le banquier Jacques Laffitte (1767-1844) a lié son nom, aurait pu demeurer réservée à l'établissement de villégiatures si son neveu Charles – fondateur avec Edward Blount de la compagnie ferroviaire concessionnaire et l'un de ses principaux actionnaires – n'avait fait passer la ligne au sud-ouest de la commune. L'ouverture d'une gare en 1843, et sa triple desserte quotidienne devaient encourager l'essor du lotissement par l'implantation d'une population nouvelle. Le franchissement du fleuve

s'opéra d'abord sur un pont de quatre arches charpentées reposant sur des piles maçonnées. Ce parti fut retenu ici pour sa rapidité d'exécution, ainsi que son faible coût eu égard à l'incertaine rentabilité de l'entreprise ferroviaire et au prix de revient des fondations. Il fut aussi dicté par l'inquiétude qu'inspirait la réalisation de voûtes de grande ouverture (une trentaine de mètres) et de flèche limitée. Les arches, composées de trois faisceaux de sept madriers cintrés et chevillés, se dégradant rapidement, furent remplacées dès 1859 par un tablier avec arcs de fonte.



d - Le pont de Maisons-Laffitte (Yvelines).

L'ouvrage actuel, en bel appareil calcaire constitue de nos jours le seul viaduc de cette nature sur la ligne

puisque la charpente de bois initiale fut, ailleurs, remplacée par la fonte puis l'acier, la pierre se trouvant généralement écartée. Ce traitement singulier, réalisé vers 1895, s'explique

sans doute par des considérations paysagères liées à la proximité du château de François Mansart et de la « colonie » résidentielle de Maisons. Une décennie auparavant, le pont de Maisons fut le théâtre d'un fait divers aux suites inattendues : le 13 janvier 1886, le corps inerte du préfet de l'Eure, assassiné dans son compartiment, fut retrouvé sur le ballast. Ce crime, qui apparut bientôt lié au scandale des décorations dévoilé un an plus tard, devait inspirer à Émile Zola l'un des ressorts dramatiques – de son œuvre *La Bête humaine* publiée en 1889 et dont la ligne Paris-Rouen-Le Havre, qu'il fréquentait pour se rendre à Médan, constitue le cadre romanesque. **A.LB**



Pont du chemin de fer de MAISONS-LAFFITTE

inondé

En direction de Rouen Les ouvrages d'art en Île-de-France



a - Le pont de Bezons (Yvelines).

L'ouvrage franchit la Seine en diagonale à la hauteur de Nanterre, profitant de la division du fleuve par l'île Saint-Martin. Si le premier pont fut constitué d'arches de bois prenant appui sur des piles de pierre, le deuxième viaduc, lancé de 1854 à 1859, comportait des arcs de fonte avant d'être lui-même remplacé vers 1895 par un ouvrage d'acier. C'est, encore aujourd'hui, un ouvrage à poutres continues, latérales à treillis sextuple. L'abandon de la tôle pleine (type Asnières) pour le treillis, à partir des années 1860, permettait de

réaliser des ponts moins bruyants, plus économes de métal, et offrant moins de prise au vent. Le mode de construction de ces ponts à poutre en treillis, alors surtout réservés aux viaducs ferroviaires, améliorait le processus constructif déjà mis au point pour les ponts tubulaires : le tablier, préalablement assemblé sur l'une des rives au niveau de la voie, était poussé à l'aplomb du site de la première pile d'où elle était alors érigée. La pile dressée servait de nouveau point d'appui au tablier qui, augmenté sur la rive, pouvait être poussé plus avant, et ainsi de suite.



b - Le tunnel de Rolleboise (Yvelines).

De Poissy à Rouen, la vallée se resserre, bordée de falaises et d'éperons marqués. La Seine serpente alors de méandre en méandre, creusant un large cours dans des coteaux crayeux. Reliant ces boucles, des tunnels traversent ces épaulements : avec sa galerie de 2 641 mètres, celui de Rolleboise est le plus long, suivi de ceux du Roule (1 726 mètres), de Venables (404 mètres), et de Tourville (500 mètres), sans compter les tunnels rouennais. Le percement du

tunnel de Rolleboise présentait des difficultés particulières du fait de la dureté des calcaires ainsi que de la présence de blocs non solidaires nécessitant le renforcement de la voûte de briques. Si le traitement intérieur entraîna un chantier long de vingt mois et difficile, durant lequel les ouvriers terrassiers anglais se relayèrent jour et nuit pour creuser sous 85 mètres de roche, chaque entrée bénéficia d'un parti soigné avec tours et crénelages « moyenâgeux » à l'image de certains ouvrages britanniques contemporains.

A.L.B

En Normandie

c - Le viaduc du Manoir (Eure).

Passé Saint-Pierre du Rouvray, la vallée de la Seine s'élargit et la voie, suivant la corde des arcs formés par le fleuve, doit franchir le cours d'eau. L'actuel viaduc du Manoir remplaça en 1893 un pont de fonte qui succédait lui-même à un ouvrage de bois. Déporté à 20 mètres vers l'aval du précédent, le nouveau viaduc se compose de trois travées reposant sur des culées et des piles biaises. Les travées du tablier, à doubles voies, se composent de deux poutres latérales à treillis multiple, à âme double, et distantes de 9 mètres. Le tablier a été installé de façon à assurer à la navigation fluviale des conditions d'exploitation satisfaisantes hors période de crue. Le tablier métallique sortait des ateliers de l'entreprise Th. Joly, C. Joly et Delafoy d'Argenteuil. Le pont fut partiellement détruit en 1940 par le Génie français, restauré pendant la guerre, puis bombardé en mai 1944. Dans le cadre du projet « Paris-port de mer », le pont de 1948, reconstruit à l'emplacement du précédent, subit un relèvement de 2,325 mètres afin d'assurer à la navigation un tirant d'air de 7 mètres par rapport au niveau des plus hautes eaux navigables. La Compagnie Fives-Lille réalisa la construction du tablier métallique à treillis en croix de Saint-André.



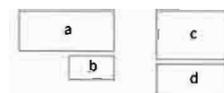
d - Le pont d'Oissel (Seine-Maritime).

Situé au débouché du tunnel de Tourville, dont la gare constitua, un temps, le point d'embarquement de l'industrie drapière d'Elbeuf, le pont d'Oissel constituait le dernier ouvrage de la ligne lorsque celle-ci s'arrêtait à Rouen-rive gauche. Le troisième ouvrage, construit en 1893, est un pont métallique, long de 187,25 mètres, franchissant la Seine de biais. C'est un ouvrage d'acier riveté, composé de trois travées solidaires, à tablier inférieur constitué de poutres droites à treillis en croix



de Saint-André. La travée côté Rouen, détruite par le Génie français, fut remise en service en octobre 1941. Les bombardements de mai 1944 endommagèrent le pont sans le couler. L'urgence de sa remise en service et la pénurie d'acier consécutive à la guerre

firent préférer à une reconstruction la solution d'une réparation, rendue possible grâce à la pratique systématique de la soudure électrique ; le rétablissement de la circulation sur un pont rendu à son état antérieur, eut lieu en 1948. A.LB





La desserte de Rouen La gare Saint-Sever



220. ROUEN — Le Pont Corneille et la Gare St-Sever
Pont Corneille ou pont de pierre, 14 m. de largeur

a - Le pont Corneille et la gare Saint-Sever, carte postale, début xx^e siècle (AD Seine-Maritime).

Premier terminus de la ligne Paris-Rouen, la gare de Saint-Sever, du nom du faubourg sur lequel elle fut implantée, était située sur la rive gauche de la Seine, en amont du pont Corneille, sur d'anciennes prairies transformées en promenade au xviii^e siècle. Bâtie sur un terrain spacieux, la gare assurait un service voyageurs et un service marchandises. L'entrée des voyageurs s'effectuait par le bâtiment principal, dont la façade longeait le Cours-la-Reine ; un second bâtiment, situé à l'opposé, sur

l'arrière, assurait la sortie des voyageurs et de leurs bagages ; une cour servait aussi aux messageries et à l'entrée des voitures de poissonnerie.

Après l'ouverture de la gare de la rive droite, celle de Saint-Sever, réservée aux marchandises, est agrandie (grande halle métallique ajoutée du côté ouest). Détruite en totalité en août 1944, elle fut reconstruite et modernisée ; la rotonde pour locomotives était encore visible il y a quelques années. Aujourd'hui, la gare n'est plus que souterraine et accueille les voyageurs à destination d'Elbeufville. H.B.



Gare de Saint-Sever.

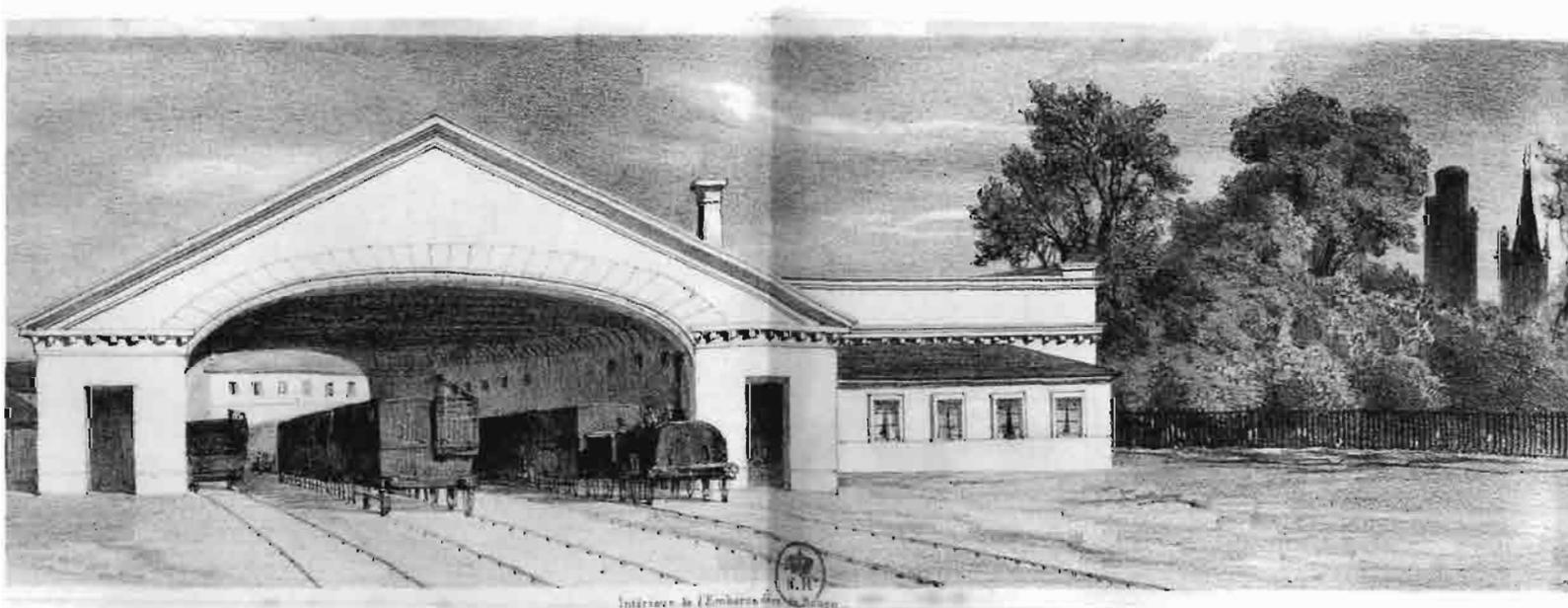
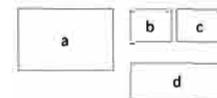
b - Vue d'ensemble, gravure de Quartley d'après un dessin de Daubigny (tiré de Jules Janin, 1847, BM Rouen). c - Vue du bâtiment de voyageurs, carte postale, début xx^e siècle (AD Seine-Maritime).

L'ensemble des bâtiments fut construit par l'architecte anglais William Tite qui développe ici un style italianisant comme dans les autres gares monumentales qu'il construisit en Angleterre ou en France (Rouen-rive droite, Le Havre) : bâtiment principal

F. V. DE CHATELAIN - (Arch. Seine-Maritime)



avec avant-corps central à arcades en plein cintre et entablement ; ailes latérales en retrait terminées par un pavillon carré à une seule arcade, abritant le logement du chef de gare et les bureaux.



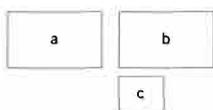
d - Intérieur de l'embarcadere de Rouen, lithographie, 1843 (BnF, Estampes).
À l'arrière, une grande halle protège voies et voyageurs ; composée d'une

charpente en bois de 27 mètres de portée, elle fut jugée intéressante sur le plan technique pour son dispositif d'énormes arbalètes à deux poinçons (*The Builder*, 1850). La halle tout

habillée de pierre s'ouvre par un arc en anse de panier et constitue un rare témoignage des premières constructions ferroviaires. H.B.

La desserte de Rouen

L'INFRASTRUCTURE DE ROUEN



Le viaduc d'Eauplet dit « pont aux Anglais », Rouen.

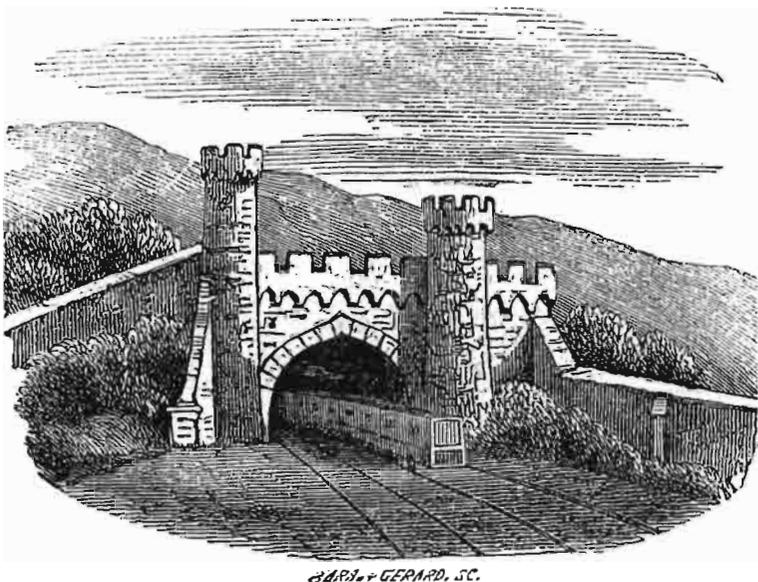
a - Vue avant sa reconstruction sur ce panorama de Rouen, carte postale (AD Seine-Maritime).

b - Vue actuelle.

Surnommé ainsi en raison de la main-d'œuvre britannique employée par l'entreprise Mackenzie, cet ultime ouvrage qui précède aujourd'hui la gare de Rouen, doit sa construction à l'ouverture de la section Rouen-Le Havre et à la création d'une nouvelle gare sur la rive droite. Franchissant la Seine de biais, le premier pont d'Eauplet était un ouvrage de bois, constitué de huit arches de sapin de 40 mètres d'ouverture, élevées à 9 mètres au-dessus de l'étiage du fleuve, et s'appuyant sur des piles maçonnées. La rancœur des ouvriers français à l'encontre de leurs concurrents britanniques, attisée

par la chute de la Monarchie de Juillet, se reporta, en février 1848, sur les ouvrages de la ligne, dont les structures de bois se révélèrent particulièrement vulnérables : le viaduc d'Eauplet faillit alors brûler complètement. L'emploi du bois était condamné : la formation de la Compagnie de l'Ouest, en 1855, provoqua son remplacement par la fonte. Afin d'assurer la continuité du service, cette substitution s'opéra en divisant le pont dans sa longueur. Les piles maçonnées étant conservées, les pièces de charpente étaient remplacées par de grands tympans de fonte produits par la fonderie Rowcliffe et Barker de Saint-Sever, sous la direction de l'ingénieur de la compagnie, M. Lemoine. Pour satisfaire les exigences de la navigation fluviale, les tabliers du pont furent relevés, assurant aux bateaux

un passage permanent. Dès 1886, fissures et cassures se multipliaient, traduisant l'usure de l'infrastructure de fonte. Le nouveau pont, élevé en 1913, et placé de biais pour faire face à l'entrée du tunnel Sainte-Catherine élargi, se présente sous la forme d'un grand viaduc d'acier de 325 mètres de long, en 4 travées solidaires deux à deux. Les poutres latérales, à âme double, et de hauteur variable, sont constituées de treillis à croix de Saint-André sans montant. Bien que rétabli après les dégradations de mai 1940, le pont d'Eauplet parut, dans la perspective du débarquement de juin 1944, susceptible de fournir à l'armée allemande un axe de renforcement du front de Normandie et fut donc à nouveau endommagé fin mai 1944. Sa remise en service définitive eut lieu en décembre 1946.



c - Le tunnel Sainte-Catherine, Rouen, gravure de Bara-Gérard (extrait de l'ouvrage de Viau, 1847). L'ouverture de la gare de Rouen-rive droite contraignit les ingénieurs à forer le relief qui cerne la ville dans sa partie nord, et qu'ils avaient jusqu'alors évité en installant sur la rive gauche le premier terminus de la ligne. Ouvert au débouché du viaduc d'Eauplet, le tunnel Sainte-Catherine est creusé sous le mont Gargan, à près de 120 mètres de profondeur. D'une longueur de 1 050 mètres, la galerie, forée en terrain calcaire, a nécessité un parement de briques cuites. Le chantier, mené de 1843 à 1847 par l'entreprise Mackenzie, s'acheva par la construction d'entrées crénelées dont l'architecture « moyenâgeuse » mettait en scène chaque issue.

Comme ce fut le cas de tous les ouvrages de la ligne dans les années 1950, les dimensions du tunnel se révélèrent inadaptées aux convois de gabarit international ; lors des travaux d'extension, un éboulement provoqua l'arrêt du trafic ainsi que la reconstruction de la voûte côté Paris (sur 70 mètres), entraînant la destruction de l'ancienne entrée. A.LB

La desserte de Rouen La gare de Rouen-rive droite

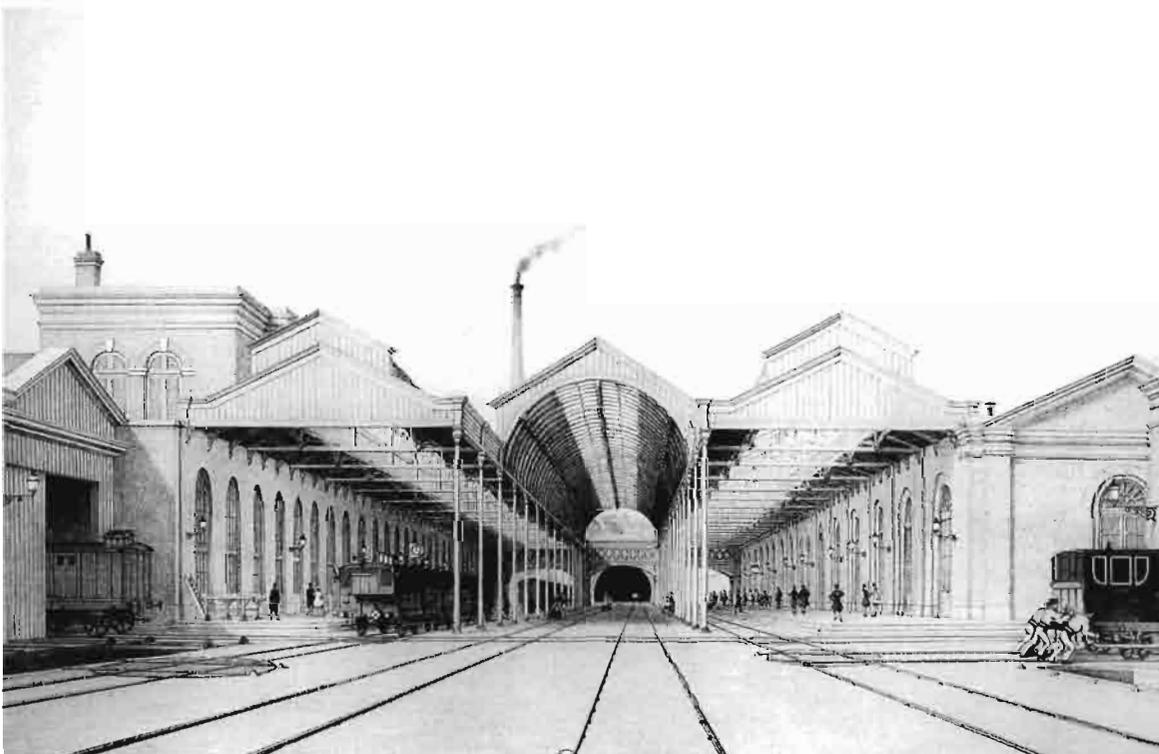
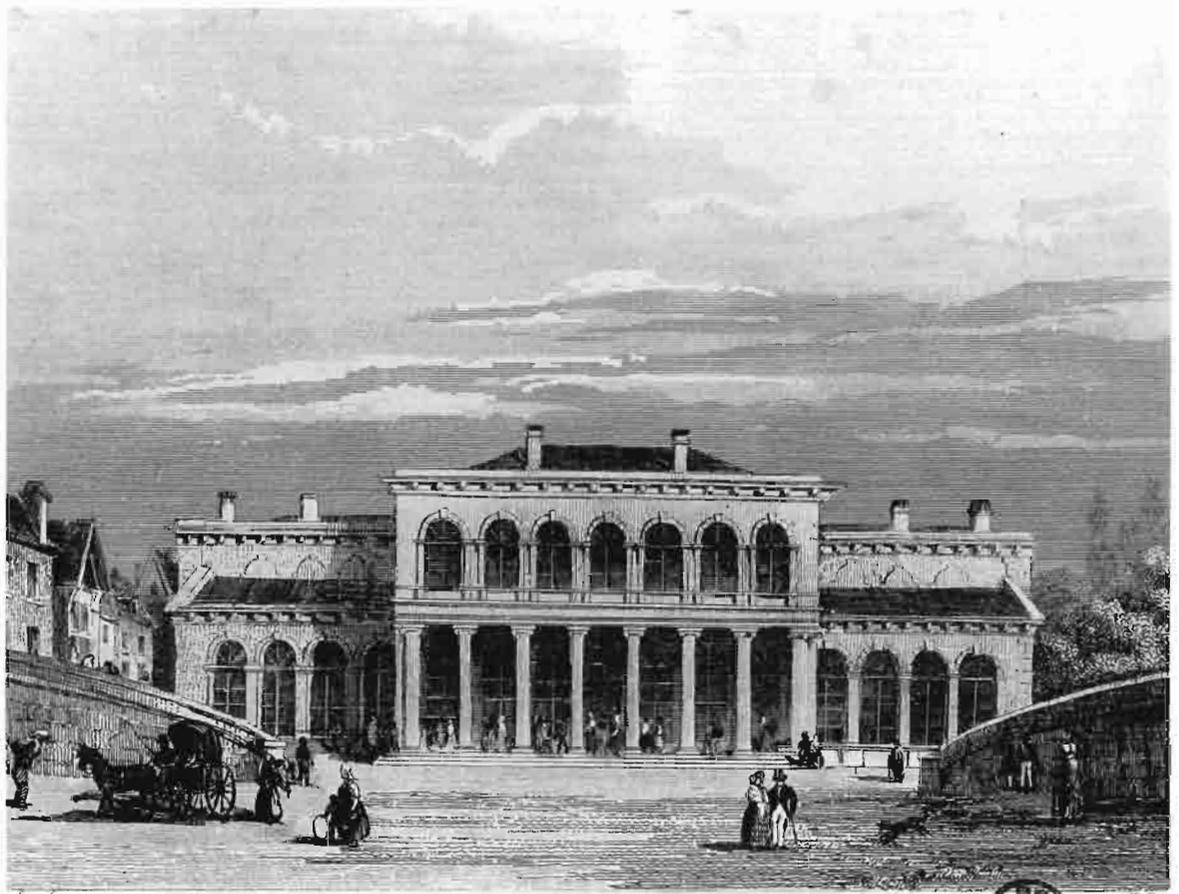
Première gare, rue Verte.

a - Dessin par Couveley, gravure par Guesnu, vers 1850 (BM Rouen).

b - Intérieur de la gare, lithographie par Maugendre (BnF, Estampes).

La gare de Rouen-rive droite ou gare de la rue Verte fut ouverte à l'occasion de la réalisation du tronçon Rouen-Le Havre. Elle fut construite par l'architecte anglais William Tite, sur un terrain autrefois occupé par les pépinières Lesueur, dans l'ancien jardin du couvent des carmes, et inaugurée le 21 mars 1847.

La gare était établie au fond d'une tranchée, à 5 ou 6 mètres de profondeur, entre deux tunnels distants de 200 mètres ; elle était desservie par deux quais ayant accès sur deux cours opposées (départ et arrivée) et comportait quatre voies. Dès l'inauguration, les lieux furent critiqués pour leur étroitesse, et leur situation excentrée par rapport à la ville. L'exploitation était difficile, l'accès au bâtiment de voyageurs malaisé, au point qu'elle fut comparée à un gouffre ou à un trou. Malgré ces critiques, il faut reconnaître qu'elle tirait le meilleur parti possible de l'espace disponible.



La gare de la rue Verte servait uniquement aux voyageurs, le trafic marchandises étant concentré à la gare de Saint-Sever. Le bâtiment principal présentait une ordonnance classique, proche de celui de Saint-Sever, avec une succession d'arcades cintrées, mais comprenant un étage. L'avant-corps central, surélevé de quelques marches, se parait de colonnes ioniques au rez-de-chaussée et d'arcades cintrées à l'étage. La cour était fermée par une grille, et une double rampe permettait aux voitures d'accéder au bâtiment. Sur l'arrière, les voies sont couvertes par une grande halle métallique à trois nefs. H.B.

ROUEN – Gare de la Rue Verte



Gare de la rue Verte.

c - Carte postale

(AD Seine-Maritime).

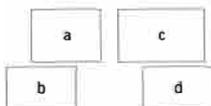
d - Détail du bâtiment des arrivées,

carte postale (cliché Rigondet)

(AD Seine-Maritime).

Quelques années après sa construction, le bâtiment de voyageurs fut agrandi : prolongement des ailes d'une travée, horloge en couronnement de la façade. Un petit pavillon fut également ajouté au côté droit, et plus tard (fin XIX^e siècle ?) un bâtiment des arrivées distinct du bâtiment central fut ajouté ; il comporte un avant-corps à colonnes ioniques et fronton triangulaire flanqué d'arcades en plein cintre de chaque côté. H.B.

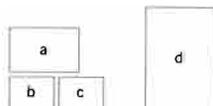
ROUEN - Église St-Romain
Gare de la rue Verte (Arrivée)



La desserte de Rouen La gare de Rouen-rive droite

La gare en travaux (1913-1928).
Vues du chantier en 1913,
photographies par Gustave Rigondet
(AD Seine-Maritime).

a - Vue d'ensemble du chantier.
b - Pelleteuse à vapeur avec benne perforatrice.
c - « Rescindement » d'un tunnel.

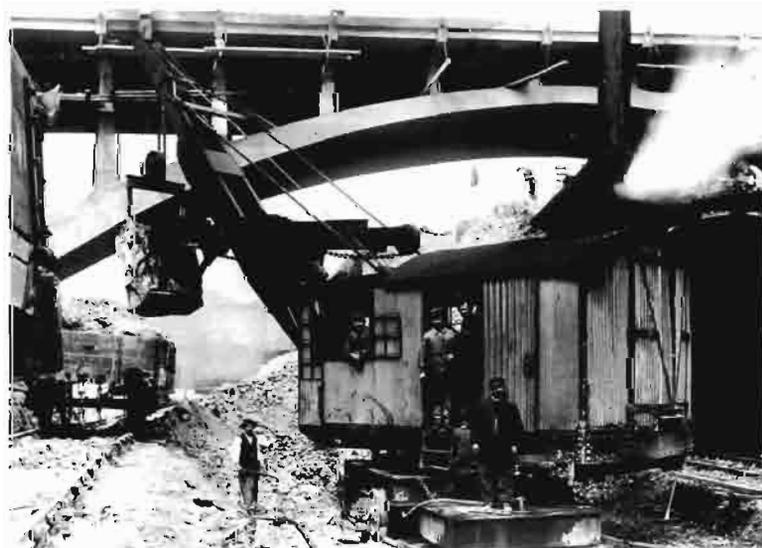


À partir de 1906, la Compagnie de l'Ouest envisage de reconstruire la gare de Rouen-rive droite, devenue trop exigüe. Les travaux, décrétés d'utilité publique le 7 décembre 1909, commencent en 1912 une fois l'acquisition des terrains achevée, puis sont interrompus par la guerre, entre novembre 1914 et 1920. Les travaux de déblaiement sont confiés à l'entreprise Lardon. Les principales opérations de cet immense chantier sont le « rescindement » du tunnel Beauvoisine sur 124 mètres et du tunnel Saint-Maur sur 51 mètres, ce qui porte à 400 mètres l'espace entre les deux tunnels. Ces travaux entraînent la démolition des immeubles situés au-dessus du tunnel Beauvoisine, rue du Champ-des-Oiseaux, l'édification de murs de soutènement et la construction de ponts.

Ce chantier nous est bien connu grâce aux photographies prises par un photographe amateur local, Gustave Rigondet (mort en 1917) ; certaines furent éditées en cartes postales ou publiées dans le *Bulletin des amis des monuments rouennais (BAMR)*, dont il était collaborateur.

Ces vues sur plaques de verre sont intéressantes pour leurs qualités techniques et esthétiques ; elles apportent de nombreuses informations sur le chantier : difficultés des travaux, machines utilisées, vie des ouvriers.

H.B.



Gare de Rouen-rive droite.

d - Mur de soutènement et pont.

Dans un article consacré à la nouvelle gare, le *BAMR* de 1913 attire l'attention sur le caractère novateur des techniques utilisées pour ce vaste chantier :

« Aux vieux assauts rudimentaires de la sape et de la mine, on substitua tout un ingénieux système de foreuses, de perceuses, de dragues et autres engins modernes, qui firent merveille et dont l'étude serait curieuse si nous en avions le loisir. [...] Grâce à une puissante machine à vapeur, dite pelleuse, le massif de terre crayeuse situé du côté du tunnel de Beauvoisine et de la rue du Champ-des-Oiseaux fut attaqué, enlevé et déblayé en trois mois, pendant le premier trimestre de 1913 ; les murs de soutènement, qui complètent l'œuvre, furent eux-mêmes achevés presque en entier au cours de la présente année. Enfin le pont en ciment armé, destiné à enjamber la vaste trouée qui a si bien modifié l'aspect de ce quartier et à rétablir la circulation dans la rue tronquée, a pu être commencé peu après. L'ensemble des travaux, construction et dégagement, se poursuit activement, et tout fait espérer que la nouvelle gare, d'un caractère monumental bien approprié, pourra être inaugurée en 1918. »

Deux ponts enjambent les voies : rue Verte et rue du Champ-des-Oiseaux. En raison de la guerre, le hall ne put être livré aux voyageurs que le 10 janvier 1922 et l'inauguration de l'ensemble eut lieu le 4 juillet 1928, en présence de Gaston Doumergue, président de la République. La reconstruction relevait d'un véritable tour de force dans la mesure où le trafic ne pouvait être interrompu pendant la durée des travaux. **H.B.**



La desserte de Rouen La gare de Rouen-rive droite

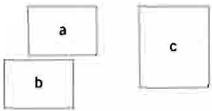
Gare de Rouen-rive droite en 1981.
a - Façade du bâtiment de voyageurs depuis la rue Verte.

b - Arrière du bâtiment et installations au-dessus des voies (avant travaux de recouvrement).

En 1914 débute le chantier de construction de la nouvelle gare ; le manque de main-d'œuvre pendant la guerre ajouté à la complexité du chantier en retarderont la réalisation. Le projet définitif n'est approuvé que le 5 septembre 1918, par décision ministérielle. L'auteur du projet, Adolphe Dervaux (1871-1948), est un élève de Vaudremer et de Moyaux et théoricien en matière d'architecture et d'urbanisme. Le bâtiment de voyageurs comprend un corps principal et deux ailes (départ et arrivée des bagages) couvertes en tuile sur une charpente en fer. Le hall central est une haute et vaste nef à structure affichée de béton armé de 44 mètres de long sur 23 mètres de large et 20 mètres de haut. La façade, seule partie en pierre de taille, épouse le tracé de la voûte, formant un grand arc soutenu dans sa partie médiane par deux piliers qui



portent en couronnement un fronton rectangulaire orné de figures allégoriques. À son extrémité est, l'architecte a élevé un campanile, haut de 33 mètres et large de 3,50 mètres sur chaque côté. Sa couverture est en cuivre sur une charpente en bois ; sur chaque face, la couverture forme une croisée d'ogives s'avancant en visière au-dessus des horloges à cadrans. Cette tour est désaxée par rapport à la façade, pour se trouver dans le prolongement de la rue Jeanne-d'Arc (grand axe de percée orienté nord-sud, qui coupe la ville en deux), de manière à être visible depuis les quais de la Seine. Ce type de tour accolée à une gare monumentale se voit au début du siècle à la gare de Lyon édifée à Paris par Juste Lisch, puis à la gare des Bénédictins de Limoges, exacte contemporaine de la gare de Rouen, avec qui elle présente de nombreuses similitudes. Dans la typologie des gares, le bâtiment de Rouen relève à la fois de la gare-halle en raison de son vaste hall, le plus important de son temps, et de la gare-pont, en raison de sa situation au-dessus des voies. H.B.



c - Vue actuelle des voies et d'un monte-charge.

La principale tâche de l'architecte consistait à trouver un moyen de remédier à la situation initiale, très incommode du fait de l'établissement des services au niveau de la plateforme au fond d'une tranchée. La nouvelle gare est donc surélevée par rapport au passage des trains, placée de plain-pied avec les voies publiques avoisinantes. Pour une meilleure distribution des services, Dervaux imagine un système de galeries de circulation, situées à environ 6,50 m au-dessus des voies. La passerelle réservée aux bagages longe les voies ; celle conçue pour les voyageurs, perpendiculaire aux voies, longue de 50 mètres et large de 17 mètres, est couverte et close, et permet une desserte des quais par six escaliers différents, afin d'éviter les problèmes de circulation entre voyageurs en partance et arrivants. Les passerelles et galeries sont construites en béton armé avec un remplissage des appuis en brique apparente, de même que les tourelles abritant des monte-

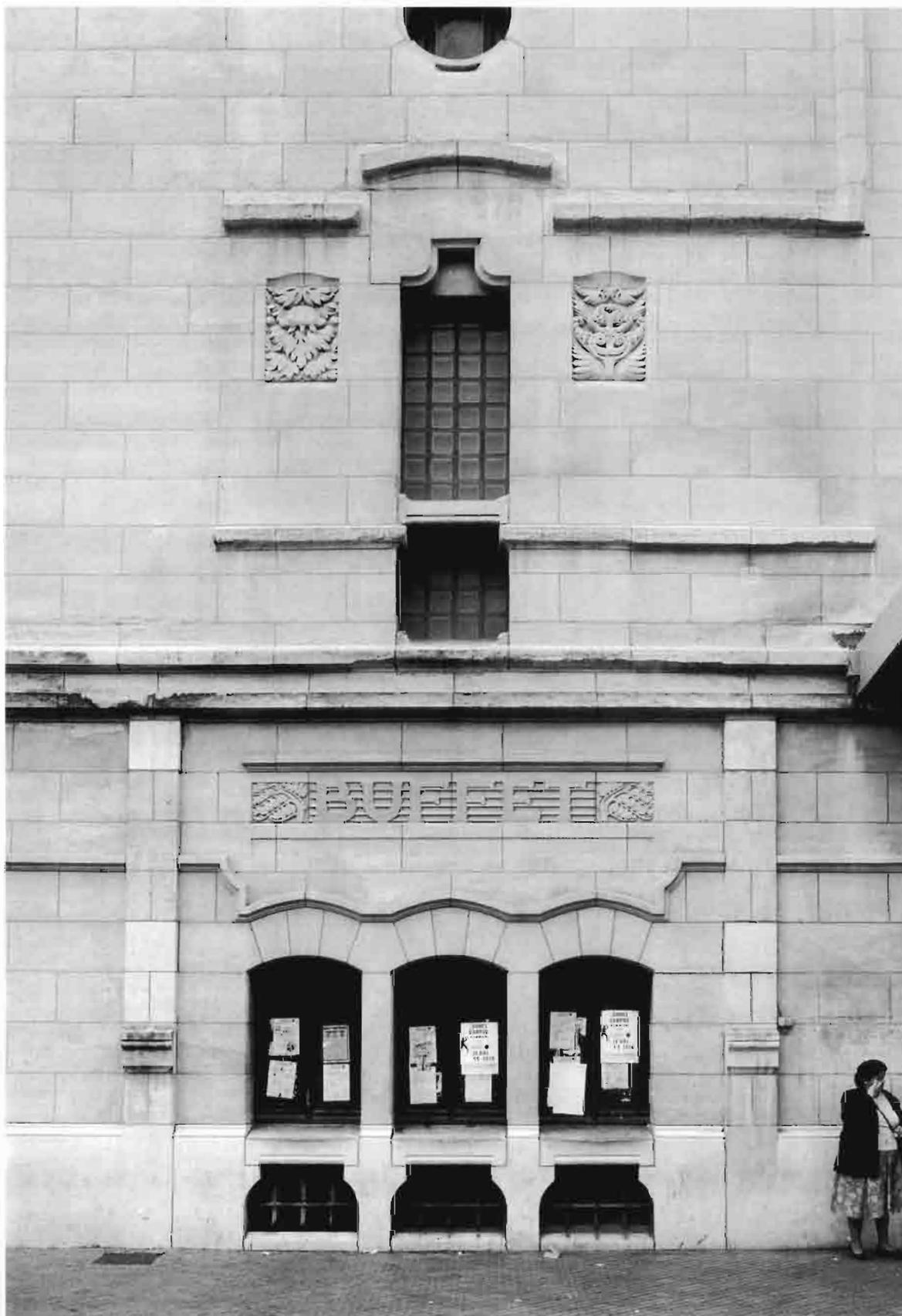


charge. L'ensemble de la gare fut construit en béton armé. Elle fut saluée par *La Construction moderne*, en 1922-1923, comme une grande gare moderne à la silhouette élégante et d'une distribution bien comprise et audacieuse. Raoul Dautry la cita en exemple ; Dervaux fit alors figure de précurseur et fut imité par la suite. En 1975, la gare est inscrite à

l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques en totalité ; en 1985 l'accès au bâtiment posant de plus en plus de problèmes, une partie est démolie afin de construire un grand parc de stationnement. Les passerelles en surplomb des voies, élément le plus original et novateur de la gare de Dervaux, sont alors détruites. Un compromis est trouvé

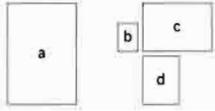
entre l'architecte Louis Arretche, auteur du projet, et le service des Monuments historiques, qui permet de sauvegarder quelques éléments témoins du bâtiment d'origine. La gare et ses abords ont connu depuis lors de nouveaux aménagements, dus entre autres à l'ouverture d'une ligne de métro. Les imposants candélabres de l'esplanade ont été sacrifiés. **H.B.**

La desserte de Rouen La gare de Rouen-rive droite



a - Éléments de décor. Élévation extérieure.

La verticalité marquée du bâtiment, visible de la rue, est soulignée par la disposition du décor, réparti entre les baies, les pilastres et la tour d'horloge. Les panneaux décoratifs en creux ne sauraient, pourtant, s'apparenter à l'effet d'une mode, qu'il s'agisse d'Art nouveau ou d'Art déco, mais traduisent une démarche qui met le décor au service de l'expression constructive et d'une tradition nationale, sans jamais verser dans l'archéologie ou le passéisme. A. LB



b - Détail de pilier et grille au-dessus des voies, rue Verte.

c, d - Détails de l'entrée, portes et marquise (*La Construction moderne*, 1922-1923).

Des détails du décor rappellent certaines tendances stylistiques du début du xx^e siècle perceptibles dans différents pays d'Europe, développées à l'occasion des expositions universelles et dans les revues spécialisées. **H.B.**



La desserte de Rouen La gare de Rouen-rive droite

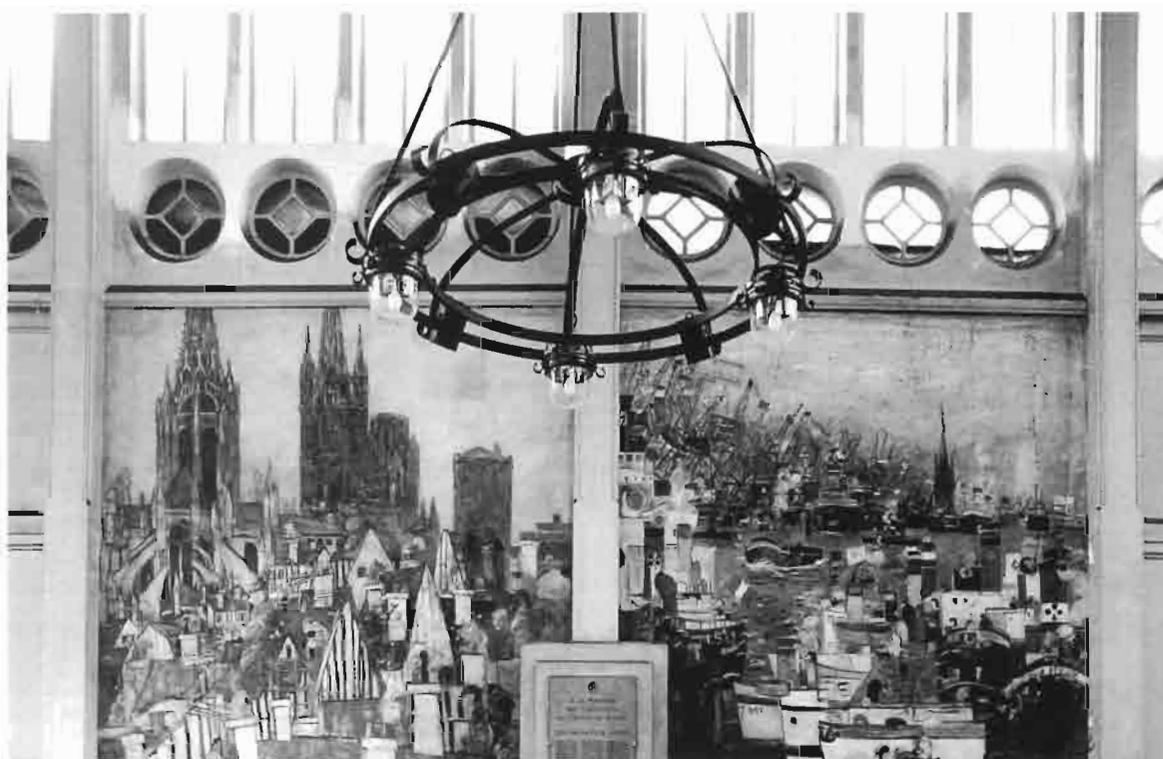
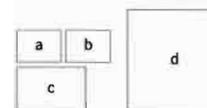
**a, b - Vue d'ensemble du hall et vue du bureau des renseignements (*La Construction moderne*, 1922-1923).
c - Vue du hall avec le monument aux morts et le décor peint par Robert Savary, 1967.**

Le hall comprenait autrefois un décor et un mobilier qui participaient de la conception d'ensemble ; l'exécution en fut commandée à des maisons

renommées. Au centre se trouvaient des tables porte-bagages, des panneaux indiquant les horaires, des bancs, des porte-affiches. Le sol était recouvert de grès cérame de Gentil et Bourdet. Le bureau des renseignements, autrefois situé dans le fond du hall, avant l'accès aux quais, adoptait dans son décor en bois les formes sinueuses de l'Art nouveau.

Ce mobilier, ainsi que le décor du buffet, a aujourd'hui disparu. Il a été en partie remplacé lors des campagnes de restauration conduites par les Monuments historiques à partir de 1990, notamment le lustre ; le sol est couvert d'un carrelage ordinaire. En 1967, deux toiles du peintre Robert Savary (1920-2000), professeur à l'École des beaux-arts de Rouen, furent

posées sur le mur ouest du hall, de part et d'autre du monument aux morts installé dans l'entre-deux-guerres ; ce décor, doublé en vis-à-vis par deux ensembles des années 1990, évoque la ville de Rouen.



d - Allégories sculptées sur le fronton.

La pierre de Quilly (Calvados), d'un beau blanc ocre, utilisée pour la façade, servit également à la statuaire. Traditionnellement, le décor des grandes gares monumentales se veut une illustration des activités de la ville ou de la région. Les deux allégories sculptées représentent les produits régionaux – fruits et poissons – que portent un homme et une femme sur leurs épaules. Ces sculptures sont signées de Camille Lefèvre (1853-1933), qui avait déjà collaboré avec l'architecte Dervaux pour le décor de la gare de Biarritz. **H.B.**





En direction du Havre

Les gares intermédiaires de la seconde partie de la ligne, entre Rouen et Le Havre, forment un ensemble bien distinct du premier : elles furent construites par l'architecte anglais William Tite, qui délaisse en partie le style classique italianisant qu'il a utilisé dans les gares principales pour adopter le style « néo-Tudor » (les Anglais l'appellent « old english style » ou « tudorbethan »). De nombreux exemples d'architecture « néo-Tudor » figurent dans des ouvrages sur l'architecture anglaise de cette période ou encore dans l'*Illustrated London News*. Les principaux éléments caractéristiques en sont l'emploi de la brique, le bow-window, la double souche de cheminée, le pignon découvert. On citera, comme exemple anglais, la gare de Swaffam, dans le Norfolk, construite en 1847 par un architecte inconnu, édifice qui fait référence aux matériaux et traditions locales (silex, pignons galbés d'origine néerlandaise, caractéristiques du Norfolk). Trois des gares de la ligne sont édifiées sur le même modèle : Malaunay, Barentin, Harfleur. Celle d'Yvetot adopte un modèle très proche, quoique différent, avec des pignons galbés. Les gares de Nointot et Etainhus sont, quant à elles, construites dans un style plus habituel en France.

La réception de ce style architectural importé d'Angleterre en Normandie sur la ligne Paris-Le Havre

fut sévère : « les entrées des tunnels offrent moins de variété que la construction des stations : parmi celles-ci, il ne s'en trouve pas deux semblables. M. Tite, architecte de la Bourse de Londres, auquel toutes ces stations sont dues, a souvent sacrifié les règles pour faire de l'originalité : quelques-uns diront du bizarre » (Viau). Janin trouva que la station d'Harfleur « sent quelque peu son moyen âge et sa construction normande. »

Parmi les stations qui jalonnent cette ligne, trois affichent encore leur style d'origine, malgré l'enduit qui recouvre la brique : Malaunay-Le Houlme, Barentin, Harfleur. Cette dernière, très touchée pendant la dernière guerre, fut reconstruite à l'identique : mouluration gothique, fenêtres et meneaux de pierres, linteaux de portes en arc brisé. La gare d'Yvetot, qui a fait l'objet d'importants travaux ces dernières années, fait encore d'assez loin référence à son style d'origine. Celle de Motteville, jugée comme une « fort jolie station » par René Viau, a complètement disparu, remplacée par une gare reconstruite dans un style plus austère (d'aucuns diront « utilitaire »), après la Seconde Guerre mondiale. La gare de Foucart-Alvimare fut, elle aussi, reconstruite à cette période dans un style qui évoque les fermes du pays cauchois.

H.B.

Le viaduc de Mirville (Seine-Maritime) :
l'enfilade des ouvertures intérieures
des piles ; au premier plan, les voies
de la ligne Fécamp-Bolbec.

En direction du Havre Les gares de première période



a - Station de Nointot, gravure de Bara-Gérard (extrait de l'ouvrage de Viau). b - Gare d'Etainhus. c - Station d'Yvetot.

À l'inverse des gares intermédiaires de la ligne Paris-Rouen, construites à partir d'un modèle de base conçu par un ingénieur, les gares situées sur la ligne Rouen-Le Havre furent l'œuvre d'un architecte. William Tite (1793-

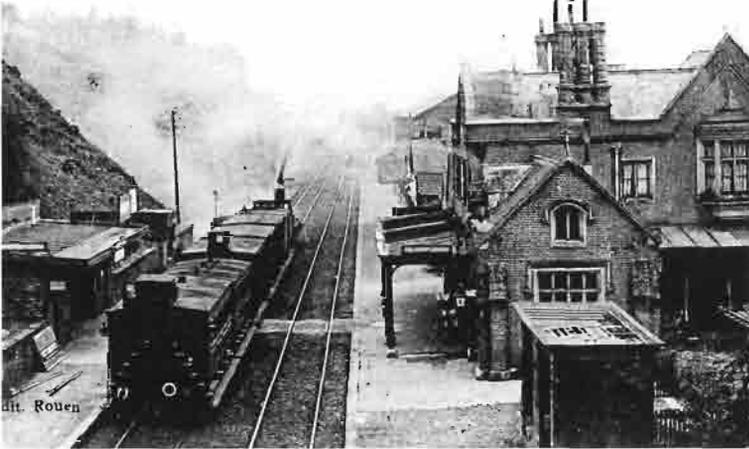
1873), auteur de nombreuses gares en Grande-Bretagne et, sur cette ligne, des gares terminales de Rouen et du Havre, fut jugé comme un architecte éclectique, s'illustrant aussi bien dans le *greek revival*, le style néoclassique de J.N.L. Durand, que dans le style gothique anglais dit « néo-Tudor », ou encore dans le style néobyzantin. S'il développe un

style italianisant dans les deux gares de Rouen et du Havre, les stations intermédiaires entre Rouen et Le Havre traduisent des références différentes. Celle de Nointot, aujourd'hui détruite, reflète l'esthétique néoclassique (arcades cintrées, deux petits pavillons latéraux à fronton et colonnes) ; celle d'Etainhus évoque l'architecture des

villas florentines (baies en anse de panier, toiture débordante). La gare d'Yvetot, avec ses pignons et son porche à frontons incurvés, évoque une autre tendance du gothique anglais, influencée par l'architecture néerlandaise. Elle fut reconstruite (il y a quelques années dans un style qui évoque d'assez loin son aspect d'origine. H.B.



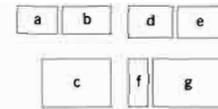
LE HOULME. — Gare de Malaunay.



Gare de Malaunay. d - Carte postale début xx^e siècle (AD Seine-Maritime). Bâtiment de voyageurs, vues actuelles : e - vue d'ensemble ; f - détail de la façade côté quai ; g - vue du hall.

Quatre autres gares (Malaunay, Barentin, Bréauté, Harleur) illustrent le style « néo-Tudor » ou « Tudorbethan », toutes quatre bâties sur un modèle unique : gros œuvre en brique, pignons découverts,

cheminées à souches multiples, oriel. L'asymétrie des façades tranche avec la régularité des gares intermédiaires du premier tronçon. Seule celle de Malaunay a conservé son hall aux murs couverts de boiseries et sur le quai ses dispositions d'origine. H.B.



En direction du Havre Les gares reconstruites

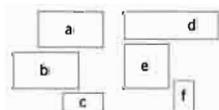
a - Foucart-Alvimare (Seine-Maritime).

En plein cœur du pays de Caux, la gare de Foucart-Alvimare, reconstruite dans les années 1950, se réfère aux techniques de mise en œuvre locales. Le rez-de-chaussée en parement de brique rouge et blanche évoque les assises alternées, d'ordinaire en brique, calcaire et silex, caractéristiques de l'architecture cauchoise. Le premier étage est essenté d'ardoise, afin de protéger la pierre ou le bois de l'édifice des vents forts et de la pluie ; les pignons sont couverts pour les mêmes raisons. Le jeu de polychromie obtenu par les bandes de briques alternées se retrouve dans un petit bâtiment, situé sur le même quai. Il s'agit là d'un cas intéressant de régionalisme local.



b - Bréauté-Beuzeville (Seine-Maritime).

La gare de Bréauté-Beuzeville, devenue gare d'embranchement avec l'ouverture de la ligne de Fécamp en 1856, voit son trafic accru avec les lignes supplémentaires de Lillebonne (1882) et d'Étretat (1895). Le bâtiment initial, construit par William Tite dans le style « néo-Tudor » est reconstruit après la Seconde Guerre mondiale dans un style très épuré, aux formes carrées. Ce type de toiture, à haute croupe, qui évoque la silhouette d'une chaumière normande, se retrouve fréquemment sur les gares reconstruites par la Compagnie de l'Ouest (Saint-Valery, Gisors). H.B.



c - Le Havre-Graville (Seine-Maritime).

La halte de Graville, faubourg du Havre et dernière gare avant le terminus de la ligne, évoque quant à elle davantage le style international développé après la guerre, dans la mouvance des années 1930 : toit en terrasse, volumes cubiques.



Les ouvrages d'art



d, e - Les viaducs de Malaunay (Seine-Maritime).

Le tracé de la ligne Rouen-Le Havre franchit de multiples vallons encaissés grâce à plusieurs viaducs. Quittant Rouen, la ligne enjambe à Malaunay la vallée du Cailly dont le franchissement exigea une solution mixte, combinant viaducs et talus. L'ensemble, réalisé en 1846, est l'œuvre de l'ingénieur Joseph Locke assisté de George Neumann. Le premier viaduc, et le plus court – 75 mètres –, compte 4 arches dont 3 de 10 mètres d'ouverture et une arche biaise de 12,85 mètres livrant passage à la route de Dieppe. C'est un ouvrage de brique locale qui tranche avec la pierre de taille des cordons,

des plinthes et des bahuts.

Dynamitées en 1944, les voûtes ont été refaites en béton armé.

Le second viaduc, deux fois plus long, possède 8 arches de 15 mètres d'ouverture et de 27 mètres de hauteur. Le gros œuvre était aussi de brique locale, la base des piles étant constituée de moellons calcaires posés en assises régulières. Après la destruction du viaduc en 1944, sa reconstruction introduisit des modifications dans le respect de l'allure d'origine : les semelles de fondation sont en béton armé, ainsi que le gros œuvre désormais habillé de brique, à l'exception des voûtes laissées en béton brut de décoffrage. La totalité de l'ouvrage était ouvert au trafic dès avril 1946. A.LB

f - Le tunnel de Déville-lès-Rouen (Seine-Maritime).

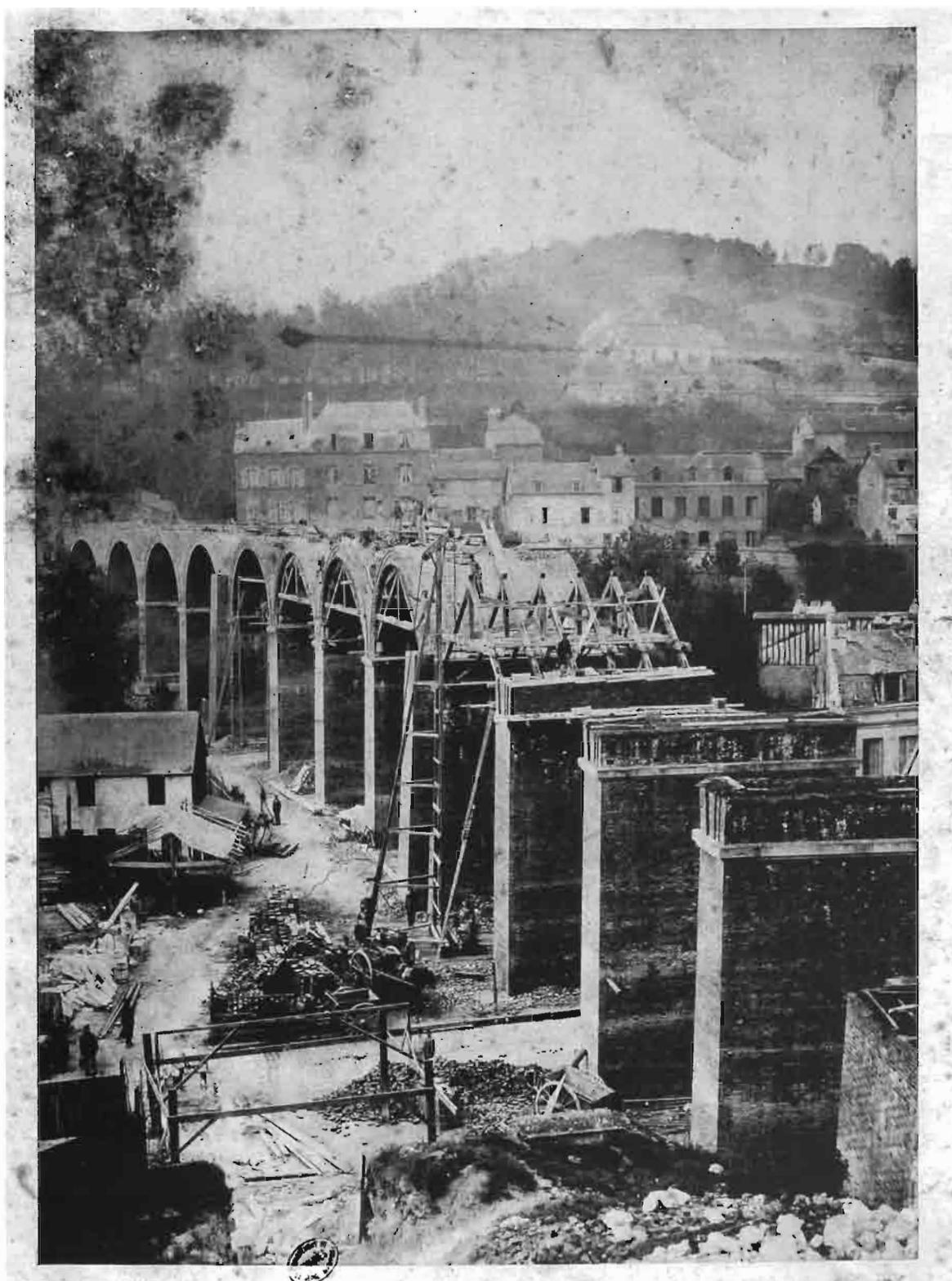
Situé à la sortie de Rouen, en direction du Havre, et succédant au tunnel du mont Riboudet, le tunnel de Déville présentait également des façades fortifiées : deux tourelles à pans coupés et couronnées d'un crénelage encadraient chaque bouche au-dessus de laquelle voussures moulurées et frises d'arcs polylobés dessinaient

une ornementation pittoresque.

Ces décors plaqués, vulnérables par nature, ainsi que l'encadrement fortifié, ont profondément souffert des remaniements dictés par une mise en conformité avec les gabarits internationaux. Les décors subsistants, témoins rares et partiels d'un certain goût anglais, n'en apparaissent que plus remarquables.



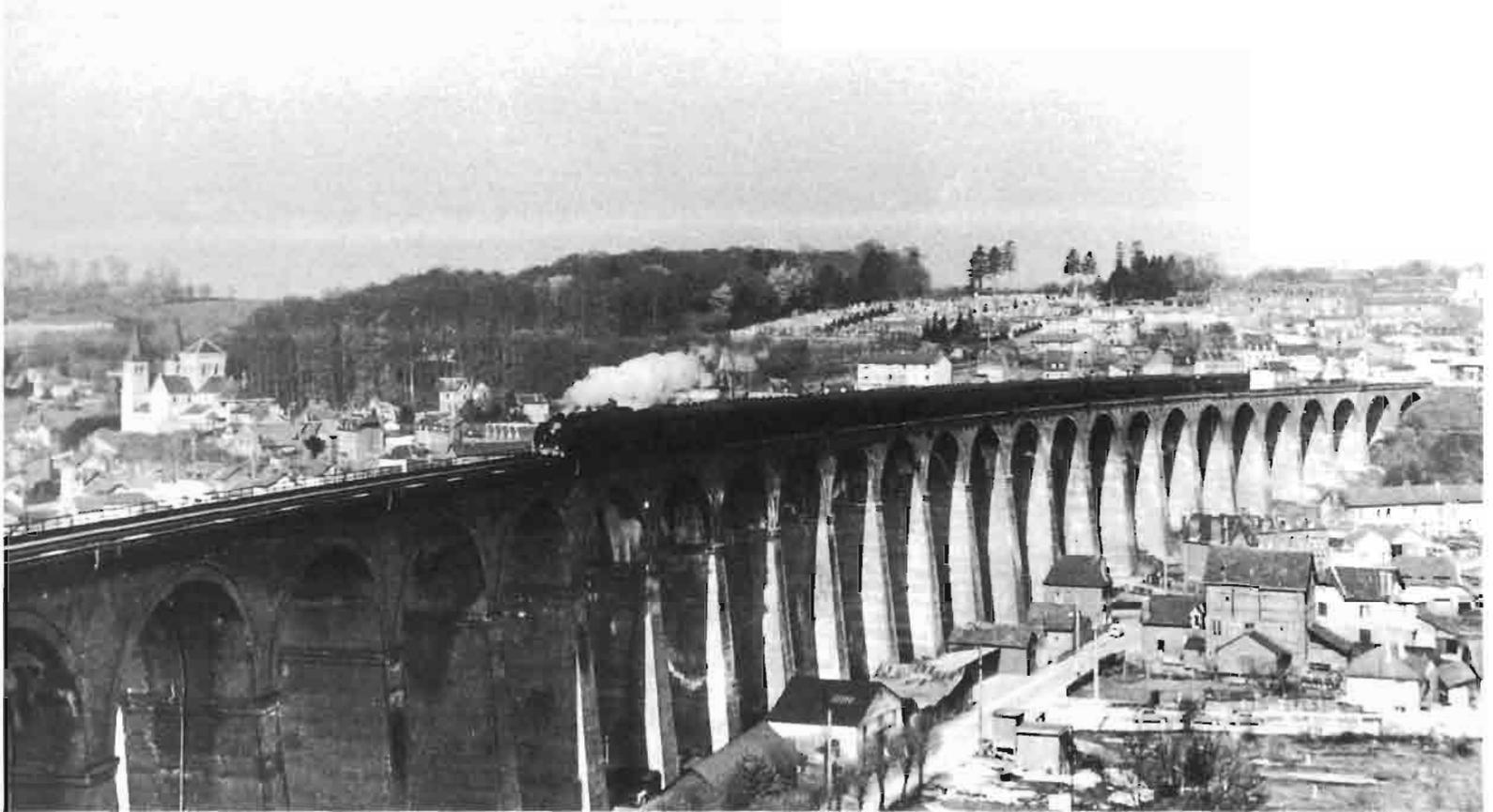
En direction du Havre Les ouvrages d'art



a, b, c - Le viaduc de Barentin (Seine-Maritime).

Émile Zola, évoquant le pays de Caux dans son roman *La Bête humaine*, écrit : « Le pays n'est qu'une suite ininterrompue de vallons et de côtes, une sorte de moutonnement du sol, que le chemin de fer traverse, alternativement, sur des remblais ou dans des tranchées ». On serait tenté d'ajouter à cette observation la multiplicité des viaducs. En effet, à peine la voie a-t-elle atteint le plateau que, dévalant la côte de Poville, elle s'engage dans le vallon de Fresquiennes pour déboucher sur le val de Barentin. L'ouvrage reliant les deux rives du plateau enjambe la vallée où serpente la rivière Austreberthe que borde le bourg de Barentin. Le viaduc, qui décrit une courbe de 940 mètres de rayon, retient l'attention par sa hardiesse et son élégance : long de 478 mètres, l'ouvrage porte la voie jusqu'à 32 mètres au-dessus du bourg, grâce à 27 arches de 15 mètres d'ouverture.



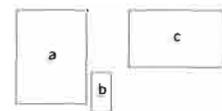


Si les fondations se composaient initialement de calcaire appareillé, l'essentiel de l'ouvrage était constitué de brique dont l'emploi massif et urgent (16 millions d'unités) justifia la construction d'une fabrique à proximité. Le recours à la brique s'imposa ici moins comme une concession à l'architecture vernaculaire ou même à l'un des traits distinctifs de l'architecture industrielle et technique que comme le fruit des circonstances de la réalisation de la ligne : la brique fut, ici, préférée à la pierre locale – pourtant moins coûteuse – pour sa plus grande résistance à la compression, mais aussi parce que les maçons anglais du chantier, familiarisés avec son emploi, et la trouvant d'un maniement facile, firent preuve d'une grande productivité qui réduisit d'autant le coût de la main-d'œuvre.

Si le viaduc figure dans les annales du génie civil, c'est moins pour son chantier, mené sans encombre douze mois durant, qu'à cause de l'accident qui frappa les esprits. En effet, le 10 janvier 1846, le viaduc, à peine achevé, s'écroulait dans un fracas qui ébranla jusqu'au ministre des travaux publics. L'origine du désastre, selon le rapport de l'ingénieur Locke, provenait de la base des piles dont les semelles offraient une stabilité d'autant réduite que le mortier n'avait jamais vraiment pris. La reconstruction de l'ouvrage, en six mois, n'occasionna qu'un faible retard dans l'ouverture de la ligne mais suscita un luxe de précautions pour les autres ouvrages, livrés après nombre de tests de statique et de dynamique. Paradoxalement, la rapide reconstruction de l'ouvrage en 1846 et la performance qu'il représentait par sa hauteur et son profil en courbe

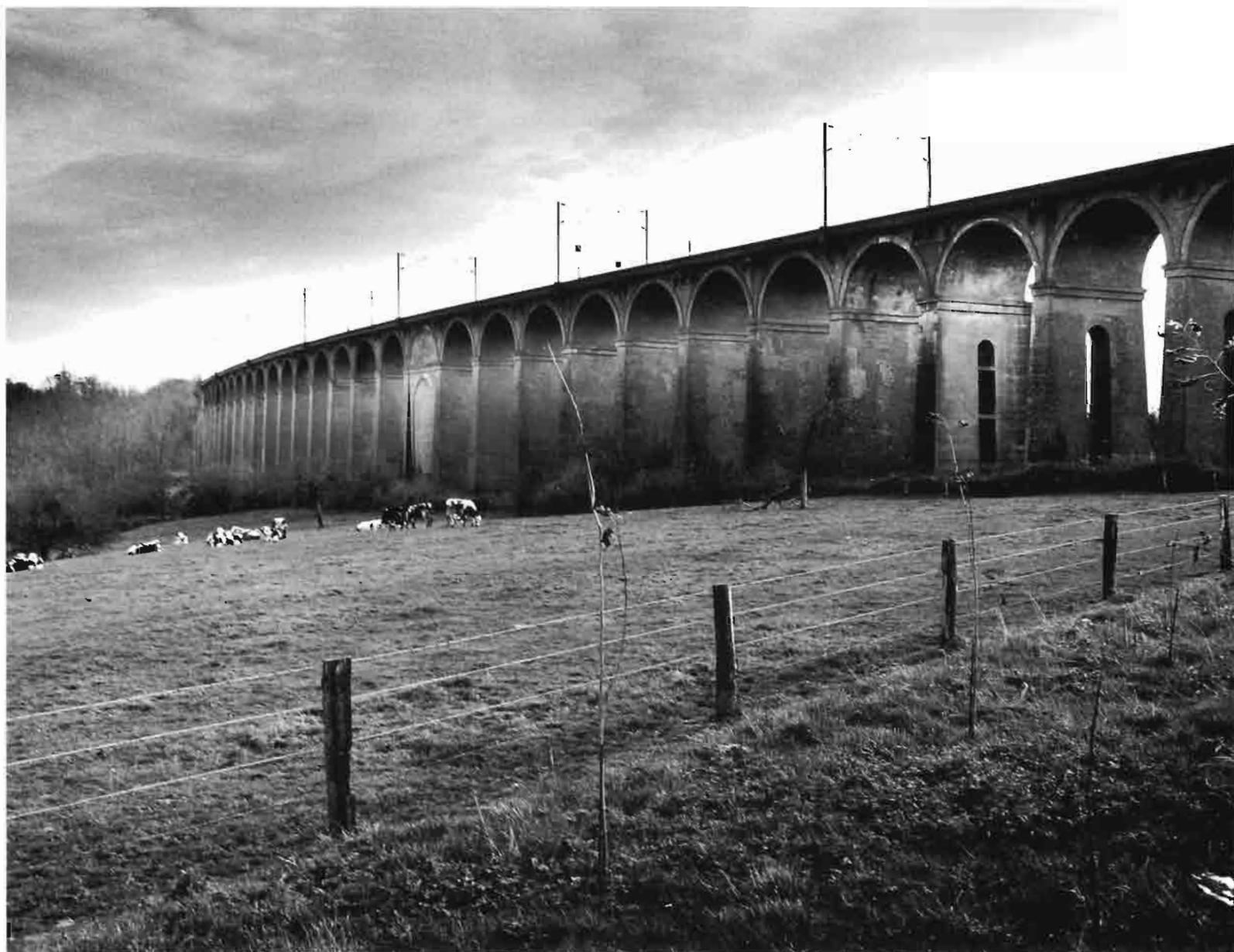
– une première ! – manifestait l'avance et la maîtrise acquise par les ingénieurs, entrepreneurs et ouvriers britanniques dans le génie civil. La statue de l'ingénieur Joseph Locke, réplique du monument du sculpteur Marochetti érigé dans sa ville natale de Barnsley, et placée vers 1960 au pied de son viaduc (b), constitue un rare hommage – de la ville ou de la compagnie ? – envers celui qui remodela l'image de Barentin et inscrivit son nom dans l'histoire du génie civil. À côté des multiples portraits d'architectes, l'effigie de l'ingénieur appartient à un genre iconographique peu commun dont la présence témoigne de la reconnaissance d'une profession.

A.LB



En direction du Havre Les ouvrages d'art





Le viaduc de Mirville (Seine-Maritime).

L'ouvrage permet à la ligne de franchir le ru de Bolbec que longent les routes départementales 72 et 252. Il enjambe également la voie ferrée desservant Bolbec, Lillebonne et Notre-Dame-de-Gravenchon, dont l'embranchement se situe à peu de distance du viaduc. Ce dernier décrit une ample courbe de 530 mètres de long qui infléchit la ligne du plateau en direction du val de Seine et du Havre. Sa rampe ténue (d'environ 2 %) portée par 48 arches

de 32 mètres de hauteur maximale et de 9,20 mètres d'ouverture, permettait à des locomotives d'une modeste puissance de traction et de freinage, et d'une adhérence réduite, de franchir le relief marqué du pays de Caux, et d'établir, entre talus et tranchée, une liaison ferroviaire avec la ligne Fécamp-Bolbec. Érigé entre prairies et vergers, l'ouvrage est le seul à traverser un paysage inchangé depuis la construction de la ligne. L'ensemble des 48 arches, construit de 1846 à 1847, eût composé une heureuse

enfilade due à l'ouverture intérieure des piles si, à la suite de l'accident de Barentin, l'administration des Ponts et Chaussées n'avait exigé des travaux de consolidation conduisant notamment à la fermeture de la pile médiane et ruinant un effet aussi esthétique qu'audacieux. Après de sérieuses épreuves de résistance, le viaduc de Mirville ne connut aucun désordre avant sa destruction partielle à la fin du second conflit mondial. Malgré une restauration réalisée dès 1945, des désordres croissants

justifièrent en 1958 le remplacement du système porteur par un ensemble de tabliers à poutres droites. Le chantier de renforcement, dont la préfabrication fut étudiée par l'entreprise Coignet, nécessita 1 725 tonnes de poutrelles, 325 tonnes d'acier, 2 750 mètres cubes de béton et 1 100 mètres cubes de béton armé. Le chantier devait s'achever en avril 1959 après conservation des voûtes et restitution d'un parement de briques conforme à l'aspect initial. **A.L.B**

AGERS
BAGGAGE
CHECKED
VOS BAGAGES
REGISTRÉS

ARRIVÉE
VER
BY AIR

CENTRALE
ARRIVÉE
PARTS

ARRIVÉE
PARTS

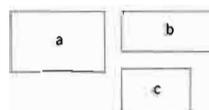


Les gares du Havre La première génération, la gare ferroviaire



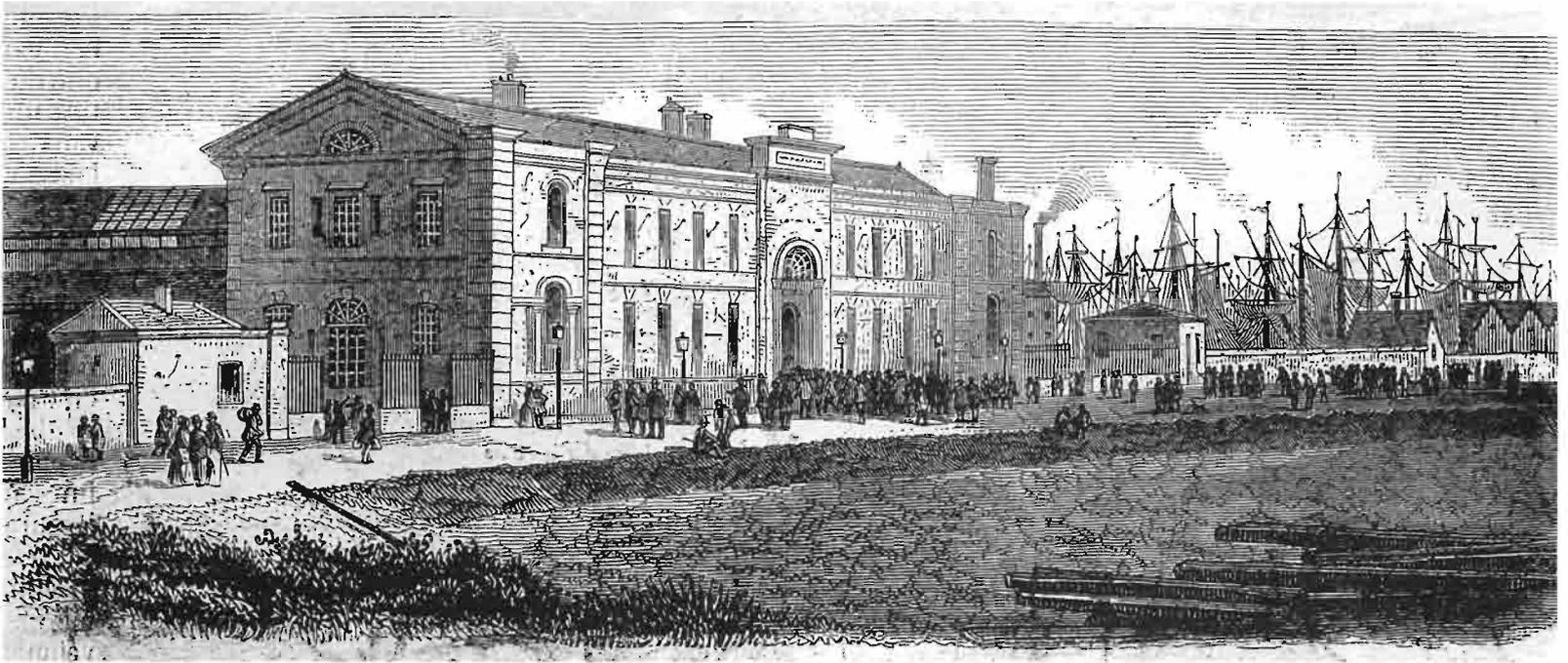
La première gare ferroviaire : le « débarcadère du Havre ».
 À peine achevé en 1838, le « premier agrandissement » du Havre, commencé en 1787, s'avère insuffisant. Le choix du site de la gare s'inscrit dans la stratégie du « second agrandissement », commencé en 1852, mais projeté dès cette époque. La route royale passe largement au nord de la ville, pour éviter les marais

de l'estuaire, mais le cours Napoléon, achevé en 1826, la relie à la porte Royale. Dès 1836, le négociant Lefèvre crée dans ce secteur un quartier industriel, et de 1836 à 1846, deux bassins sont creusés pour les bateaux à vapeur. Le « débarcadère » est implanté à l'entrée du cours, consacrant le déplacement de la ville vers l'est, les marais étant en voie d'assèchement.



a - « Vue du Havre en ballon », 1850 (BM Pont-Audemer).

Coincitant avec la nouvelle entrée de ville, c'est la première vue du Havre prise de l'est. Au premier plan, la gare des voyageurs (1) (la gare de marchandises est hors champ, en bas à droite de celle des voyageurs), en biais, le cours planté (2), en face la porte Royale (3) et, longeant le front nord, la rue du Débarcadère (4), à gauche, le bassin Vauban (5) et le bassin de l'Eure (6), longeant la citadelle (7). C.E.-S.



b - La gare de marchandises.
« Débarcadère du Havre »,
Champin, 1847.

La gare de marchandises est très importante, la Compagnie de la ligne

Paris-Rouen-Le Havre voulant briser la concurrence de la batellerie fluviale. William Tite construit en 1847 des bureaux de style néoclassique avec un porche traité en arc de triomphe et

des serliennes sur les corps latéraux. On aperçoit à gauche les halls des trains au toit vitré et au fond à droite, derrière la gare des voyageurs, le bassin Vauban avec les mâts des

navires constituant l'« immense forêt sans feuilles » qu'admire Maupassant dans *Pierre et Jean*.



c - La gare de voyageurs.
« Débarcadère du Havre »,
Couveley, 1847.

Construite en 1847 par William Tite, en brique enduite à deux avant-corps latéraux, la gare de voyageurs ouvre par une série d'arcades sur une place triangulaire séparée du cours par une grille. L'entablement saillant dissimule le toit plat. Le rez-de-chaussée abrite services et salles d'attente. Selon la description de Zola dans *La Bête humaine*, les appartements des employés dans le surcroît sont distribués par un couloir « comme un hôtel ». Si ceux qui sont en façade ont « l'admirable vue de la côte d'Ingouville », les autres, de leurs « fenêtres cintrées écrasées ont l'horizon barré par le faitage en zinc et les vitres sales » du hall des trains, hangar en charpente à trois vaisseaux. C.E.-S.

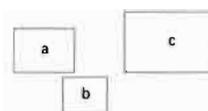
Les gares du Havre La première génération, la gare maritime

La première gare maritime :
la « tente des Transatlantiques ».
Le bassin de l'Eure (6, p. 112), creusé en 1846, est affecté à l'embarquement des émigrants pour les États-Unis (30 000 en 1830, 95 000 en 1854). En 1858, l'écluse

des Transatlantiques (3, p. 116) permet l'accès des paquebots à voile et à vapeur et en 1864, la Compagnie générale transatlantique (CGT) construit la « tente des Transatlantiques » pour abriter les émigrants (4, p. 116). En 1876, les

postes d'embarquement sont reliés par voie ferrée à la gare. À partir de 1880, les compagnies maritimes prennent totalement en charge les émigrants. La CGT fait aménager des wagons spéciaux (banquettes assez larges pour dormir, berceaux et

buffet), qui arrivent au débarcadère, quai Auguste-Brostrom (6, p. 116), derrière le bassin destiné aux caboteurs à moteur qui a remplacé la citadelle en 1864 (5, p. 116).



a - « La tente des Transatlantiques », Guyot, vers 1880.

Situé entre la voie et le quai des Transatlantiques, c'est un très long hangar en charpente ouvert à tous vents, où s'entassent les émigrants seulement réchauffés par la distribution de café, dans l'attente de l'embarquement. Des baraques en planches abritent les bureaux pour les formalités d'enregistrement et la visite médicale. À gauche, le train, à droite le paquebot accosté au quai des Transatlantiques, bassin de l'Eure.

b - « Arrivée des invités pour l'inauguration du paquebot *La Savoie* », photographie, 1901.
Le paquebot est affrété par la CGT, et les invités, arrivés par le train transatlantique à la gare du quai Auguste-Brostrom, longent les ateliers de la Compagnie qui s'étendent du quai de Londres au quai de New-York (7, p. 116). C.E.-S.





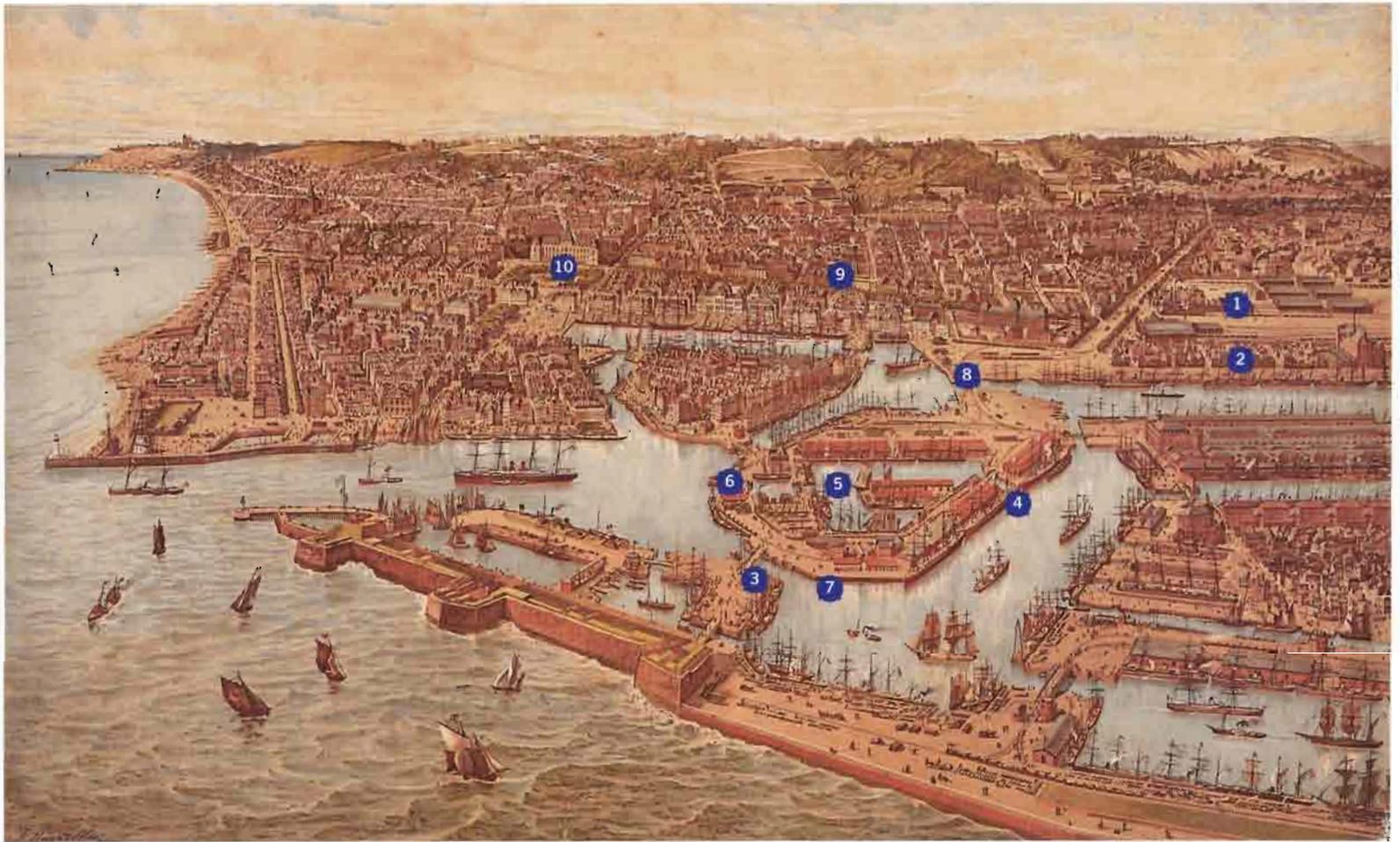
c - Quai Auguste-Brostrom vu du sud, photographie, vers 1900 (Musées historiques du Havre).

En 1865, la chambre de commerce fait construire un bassin à flot pour admettre tous les navires à voile et les steamers à hélices à l'emplacement de l'ancienne citadelle, rendue obsolète par l'établissement d'une ceinture de forts. Le bassin, avec trois formes de radoub, est achevé en 1871 ; il communique avec l'avant par un sas éclusé ouvert en 1872. La Compagnie générale transatlantique construit en 1890 un débarcadère desservi par voie ferrée sur le quai

Auguste-Brostrom qui donne sur l'avant-port, et de vastes ateliers de réparation sur le terre-plein sud qui donne sur le bassin de l'Eure.

Au centre de l'image, le débarcadère, construit en charpente métallique hourdé de brique est surmonté d'un beffroi abritant une horloge et flanqué d'un auvent. Derrière, la haute cheminée et les bâtiments en brique et pierre abritent les machines d'épuisements destinées à l'entretien des bassins et au fonctionnement des formes de radoub. Au fond à gauche, la douane et le front du quai Notre-Dame. **C.E.-S.**

Les gares du Havre La deuxième génération, la gare ferroviaire



La deuxième gare ferroviaire : la « gare chinoise »

Avec l'accroissement du trafic marchandises et le doublement de la population du Havre, le débarcadère devient trop petit. En 1881, Juste Lisch, architecte de la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest, est chargé de sa reconstruction, en même temps que celle de la gare Saint-Lazare. L'édifice (2) est toujours situé au plus près du port dont tous les bassins sont à présent desservis par voie ferrée. Mais il est à présent au cœur de la ville agrandie, au carrefour stratégique que forment le cours de la République et le boulevard de Strasbourg tracé en 1852 à l'emplacement des anciens remparts (9), « voie royale » reliant la gare à l'hôtel de ville (10), construit en 1857 par l'architecte Charles Brunet-Debaines.



a - « Vue en ballon », 1890 (Musées historiques du Havre).

Au sud de la gare de marchandises construite par Tite (1), la nouvelle gare des voyageurs (2). La voie ferrée traverse le terre-plein de la Barre (8), longe les hangars des Transatlantiques abritant les émigrants (4), traverse les ateliers de la CGT (7), avant de rejoindre la gare maritime du quai Auguste-Brostrom (6). En 3, l'écluse des Transatlantiques. **C.E.-S.**

b - « Gare d'arrivée », carte postale, vers 1900.

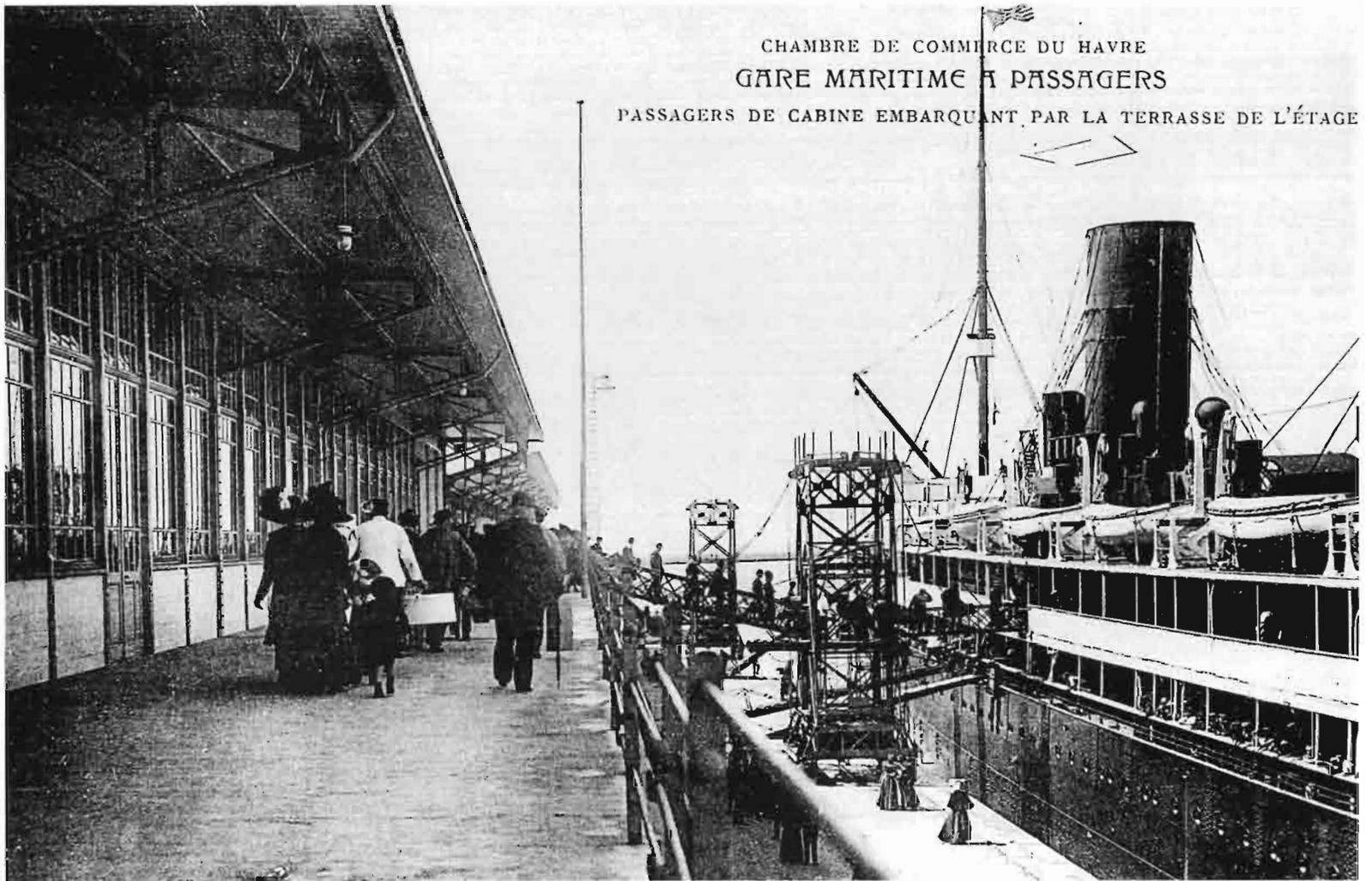
Juste Lisch reprend l'implantation de la gare construite par Tite, mais remplace le hall des voyageurs par la gare de départ. Il reconstruit le hall des trains qu'il prolonge par la gare d'arrivée, ouverte en 1883, dont il place la façade, largement vitrée et décorée de pavés de couleurs vives, dans la perspective du boulevard de Strasbourg. Cette décoration et les quatre tours couvertes d'un toit à l'impériale qui le cantonnent valent à l'édifice le surnom de « gare chinoise ». L'entrée de la gare de départ, située à gauche, reprend sur une seule travée: le motif de cette façade.



c - Hall des trains.

Le très grand vaisseau en brique est couvert d'une charpente métallique en arc brisé surbaissé portée par des poutrelles, raidies de treillis, assemblées par rivets. Il est ouvert sur les voies et largement, éclairé par des bandes vitrées de part et d'autre du faitage. Il est resté pratiquement dans son état d'origine, sauf la façade dont seuls les rampants du pignon ont été conservés C.E.-S.

Les gares du Havre La deuxième génération, la gare maritime



CHAMBRE DE COMMERCE DU HAVRE
1. GARE MARITIME A PASSAGERS
FACADE EST



a - Embarquement par la terrasse.
b - La « gare d'Escale », façade est.
c - Hall des passagers de cabine.
Cartes postales, 1910 (Chambre de commerce du Havre).
Lorsque les paquebots excèdent la capacité de l'écluse des Transatlantiques, un immense avant-port gagné sur la mer est construit de 1900 à 1910, praticable quelle que soit la marée. Le quai de marée qui le ferme au sud est dévolu aux

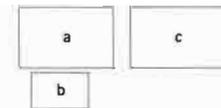
CHAMBRE DE COMMERCE DU HAVRE
8. GARE MARITIME A PASSAGERS
 LE HALL DES PASSAGERS DE CABINE



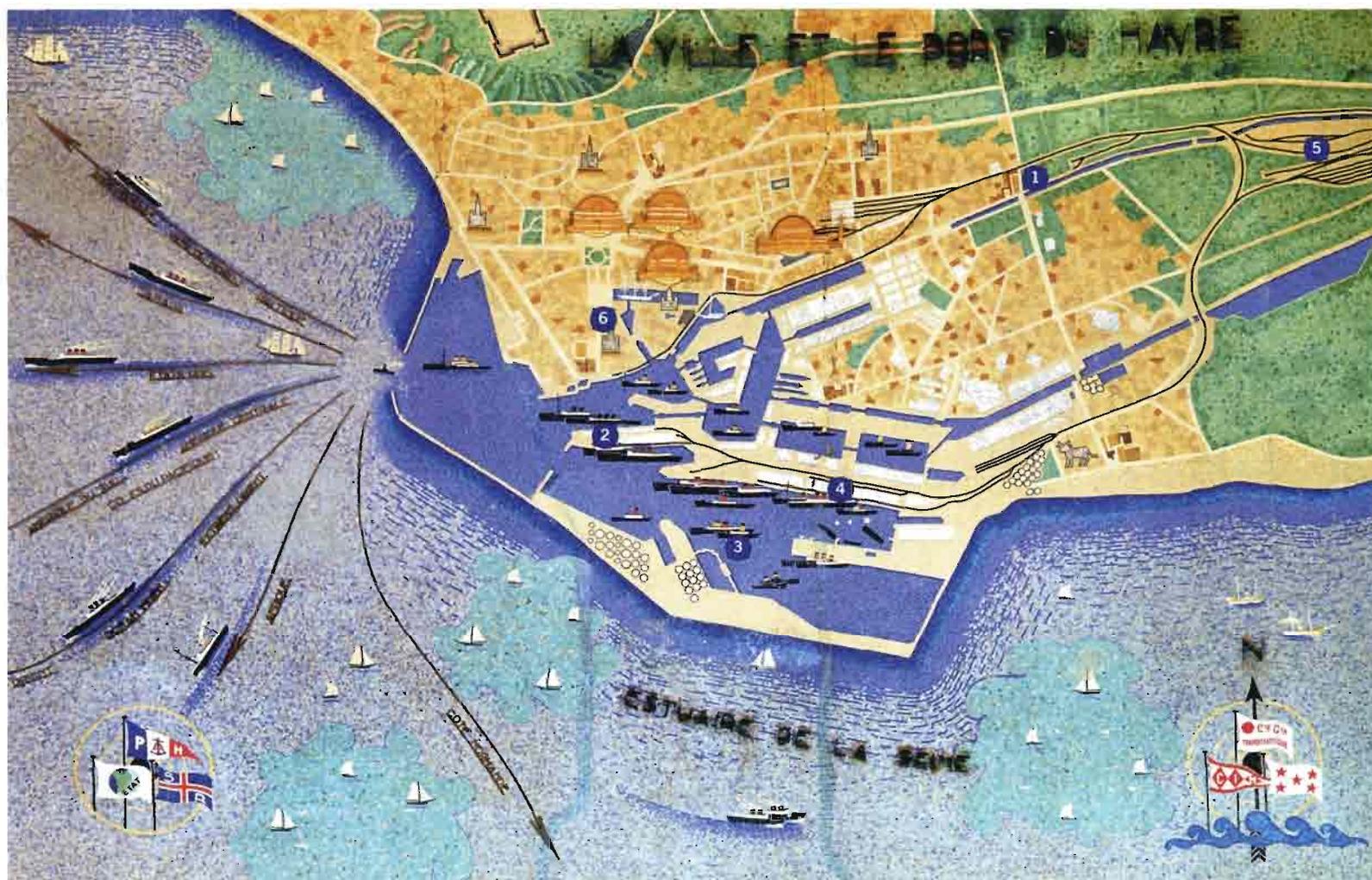
paquebots transatlantiques et prend le nom de quai d'Escafe. En 1907, la CGT y construit une gare maritime (2, p. 120) reliée par voie ferrée à la gare de triage de Soquence (5, p. 120). Les navires y accostent à partir de 1910 et font partie du paysage urbain, face à la rue de Paris (6, p. 120), dont ils ferment la perspective vue de l'hôtel de ville. Construit en brique et pierre, couvert d'une charpente métallique, le hall

des trains à deux vaisseaux ouvre sur les voies ferrées par deux larges baies en arc surbaissé. À l'étage de la partie centrale, le hall des passagers de cabine abrite une buvette couverte également d'une charpente métallique. Elle est décorée d'une frise de mouettes dans les métopes et de deux marines, de part et d'autre du plan du port du Havre où figurent le nouvel avant-port et le futur port pétrolier. Un mur entièrement

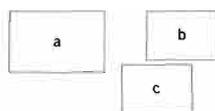
vitré sépare la buvette d'une galerie protégée par une marquise, ménagée à hauteur d'embarquement du paquebot. En 1928, une seconde gare maritime est construite sur le même môle, quai de Floride, par la Compagnie industrielle maritime (CIM), qui a obtenu en 1922 la concession du nouveau port pétrolier (3, p. 120). Les deux gares sont détruites en 1944 par l'armée allemande, comme toutes les infra et superstructures du port. C.E.-S.



Les gares du Havre La troisième génération, la gare ferroviaire



Après la Première Guerre mondiale, le maire, Léon Meyer (1919-1939) s'attache, en application de la loi Cornudet, à embellir sa ville et en premier lieu à remplacer la gare des voyageurs, qu'il qualifie de hideuse. De nombreux projets sont établis, d'abord de style éclectique, par Lemaresquier et Genuys en 1921 et 1923, puis de style Art déco, par Henri Pacon en 1928. C'est ce troisième projet qui est accepté, et la nouvelle gare est inaugurée en 1932.



a - « La ville et le port du Havre », mosaïque sur un carton de Jacques Simon, 1932.

1 : la gare. 2 : les gares maritimes d'Escale et de la CIM. 3 : le bassin Théophile-Ducrocq. 4 : la gare maritime de la GGT dite la « Transat ». 5 : triage de Soquence. 6 : rue de Paris.

Mesurant 6 m sur 3 m et placée dans le grand hall, elle fait pendant à une autre mosaïque qui représente la vallée de la Seine et la voie ferrée de Rouen au Havre. Le port pétrolier, le bassin Théophile-Ducrocq, représenté en projet dans le hall de la gare maritime d'Escale est achevé. Le jaillissement des lignes transatlantiques à partir de l'avant-port exalte l'image du Havre, « porte océane ». C.E.-S.

b - Vue d'ensemble, photographie par Gravot (La Construction moderne, 1932-1933).

L'architecte place la façade monumentale de la gare qui réunit le départ et l'arrivée face à la rue Jules-Lecesne (ancienne rue du Débarcadère), privilégiant la perspective vers l'hôtel de ville. Dans l'axe du boulevard de Strasbourg, il implante le beffroi, relié par une galerie au buffet de plan triangulaire qui flanque le bloc du grand hall. Sur une ossature de béton, le beffroi est recouvert de brique de Champigny et les façades du hall et du buffet, de plaques de comblanchien. Le parement des piliers séparant les cinq baies à claustra de la façade du hall est en granite gris. Beffroi et galerie ont été détruits en 1963 pour agrandir le carrefour. Le bas-relief en bronze qu'on voit au premier plan, œuvre d'Henri Poisson, représentant deux femmes enjambant une ancre posée sur une voie ferrée, allégorie de l'alliance du Chemin de fer et du Transport maritime, est alors placé dans le hall des trains, qui subsiste de l'ancienne gare. Une colonne-horloge en métal portant des inscriptions évoquant le temps a remplacé le beffroi en 2000.



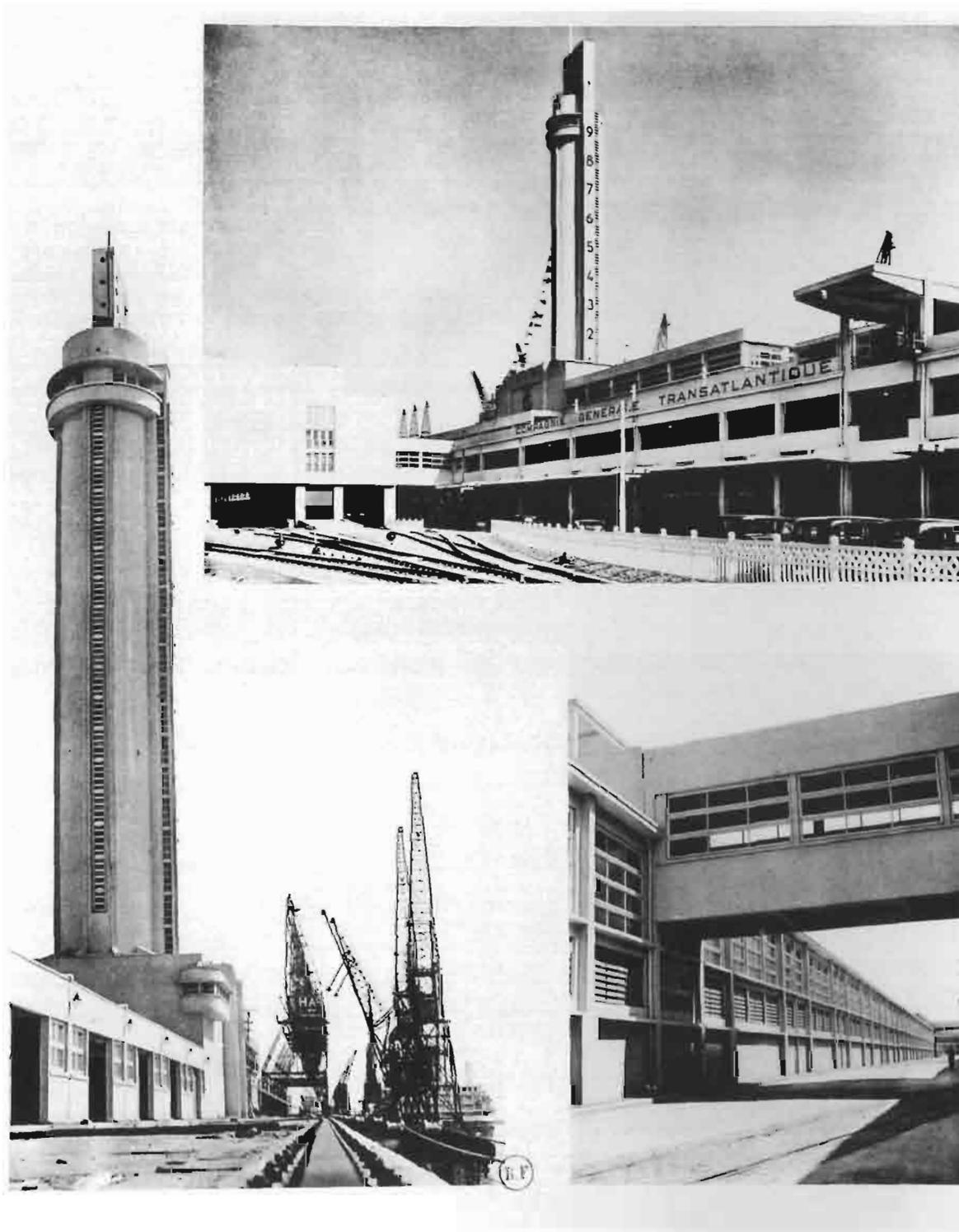
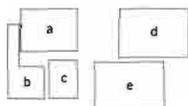
c - Hall des voyageurs.

Construit selon le système poteaux-poutres de béton, le grand hall des voyageurs est éclairé par les grands claustra en façade et par une série de toits bombés constitués de dalles de verre portés par des poutres transversales. La mosaïque du mur de fond représente la vallée de la Seine et la voie ferrée Rouen-Le Havre. Derrière ce mur, le bel espace intérieur du hall des bagages a été récemment cloisonné. C.E.-S.

Les gares du Havre La troisième génération, la gare maritime

La « gare de la Transat ».

Chassée en 1928 du môle d'Escale par la CIM, concessionnaire du port pétrolier, la CGT, plus connue sous le nom de « Transat », s'installe dans la partie est du nouveau bassin de marée Théophile-Ducrocq (3, p. 120). Voulant un édifice de prestige, elle fait appel à Urbain Cassan, qui a participé à la reconstruction des chemins de fer du Nord. En cours de construction, l'ingénieur Eugène Freyssinet doit reprendre en sous-œuvre les poteaux de fondation pour les enfoncer plus profondément dans un sol malléable gagné sur la mer. Ainsi « sauvée », selon la formule de l'ingénieur, la gare maritime (9, p. 120) est abondamment publiée dans les revues d'architecture et de génie civil. C.E.-S.



- a - « Gare maritime »
- b - « Tour-marégraphie »
- c - « Passerelle »
- d - « Embarquement »
- e - « Grand hall »

Photographies (*Encyclopédie d'architecture*, t. IX).

La gare maritime, long bâtiment à deux étages, est dédoublée en deux postes, pour l'arrivée et le départ. Divisée en larges travées par le système poteaux-poutres, elle affiche clairement la distribution intérieure, chaque étage ayant sa dévolution : le rez-de-chaussée aux marchandises d'importation, le premier étage aux voyageurs et le second aux marchandises d'exportation. La haute tour-marégraphie en forme de phare, qui permet de visualiser le niveau de l'embarquement, fait contrepoint à l'horizontalité de l'édifice.

La gare est accessible aux voyageurs venus par le train transatlantique ou par automobile. Les premiers empruntent une passerelle couverte qui relie le hall des trains à la large galerie régnant sur tout le pourtour



du premier étage. Les seconds utilisent une rampe pour rejoindre la cour des voitures. Chaque poste comprend deux halls, le plus grand réservé aux classes supérieures. Les passagers franchissent les locaux d'enregistrement et de police formant sas pour gagner une galerie parallèle au quai, reliée au navire par une passerelle « oscillante ». Souvent filmé dans les actualités, ce superbe ensemble qui participait largement au mythe des paquebots transatlantiques a été détruit par l'armée allemande en 1944. C.E.-S.

Les gares du Havre La reconstruction, les gares maritimes

En 1950, la CGT rappelle Urbain Cassan pour reconstruire sa gare maritime, lequel se fait assister de l'architecte Noël Boutet de Monvel. Dans un contexte difficile, les architectes utilisent largement la préfabrication et la précontrainte. La gare fonctionne encore pour les escales du France, désarmé en 1974. Mais dès 1969, la CGT, confrontée aux problèmes de maintenance et à la fin des croisières transatlantiques, l'a laissé se dégrader.

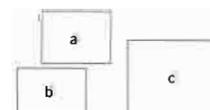
a - « Gare de la Transat avec le France à quai », vue aérienne par Henrard, 1960 (Musées historiques du Havre).

La gare est longue de 575 m, à peine plus courte que celle d'avant-guerre. Pour éviter la surcharge de la tête de quai et les désordres des fondations, l'étage est décalé vers l'arrière, libérant une terrasse pour le débarquement des passagers et protégé par le porte-à-faux ainsi créé, le quai de déchargement.



b - Vue prise du nord.

La gare exprime franchement le système de construction poteaux-poutres de béton déterminant les travées. Le remplissage par panneaux agglomérés de couleur rose est emprunté aux édifices reconstruits par Auguste Perret, l'hôtel de ville et l'église Saint-Joseph. On aperçoit en haut à droite la galerie en porte-à-faux abritant le déchargement. C.E.-S



**c - La gare du Port autonome.
Le grand hall avec l'horloge dessinée
par Barrère, photographie, 1961
(Port autonome du Havre).**

Confronté à l'urgence de reconstruire une gare maritime, le port autonome utilise dès 1949 le hangar préfabriqué n° 17, implanté dans le prolongement

de la gare de la Transat. La décoration intérieure, confiée à l'entreprise havraise Doré – spécialisée dans l'agencement de bateaux – et à l'architecte parisien Barrère, transforme l'endroit, à son ouverture en 1949, en un des plus luxueux de la ville dévastée. Dix ans plus tard, la

décoration est refaite par Joseph Motte, l'un des décorateurs de l'aérogare d'Orly-Sud. Désaffecté en 1974, le grand hall a été longtemps mis à disposition de manifestations diverses, et son décor préservé est un précieux témoignage de l'esthétique des années 1950 et 1960.

Le temps des transatlantiques révolu, les gares de ferries trans-Manche ont relayé en 1987, puis en 1997, les gares maritimes, mais sans liaison avec la gare ferroviaire. **C.E.-S.**





L'entretien du matériel

Pour l'entretien du matériel roulant, et, plus généralement, pour les besoins économiques du réseau et de sa clientèle, la ligne est jalonnée d'un certain nombre de dépôts, de gares de triage ou de marchandises. Malgré les très grandes superficies occupées, il s'agit, en quelque sorte, des coulisses du rail, essentielles au fonctionnement de la ligne mais où le public ne pénètre pas et que le voyageur ne fait qu'entre apercevoir lors de ses déplacements.

L'architecture des hangars et des ateliers privilégie les qualités de solidité, fonctionnalité et économie. L'historien et l'amateur éclairé reconnaîtront cependant un style, des « habitudes » constructives propres à chaque entreprise de transport. Dans ce domaine, la compagnie de l'Ouest fait preuve d'un particularisme assez prononcé, marqué par ses origines britanniques. En témoigne sa préférence pour les dépôts de locomotives, de hangars rectangulaires à ossature métallique avec remplage en briques par rapport aux rotondes qu'elle réserve à ses seuls dépôts parisiens des Batignolles et de Vaugirard. Sur la ligne Paris-Le Havre, ces imposantes remises à machines, souvent qualifiées du mot anglais « shed » – la forme de la toiture par extension désignant le tout –, se rencontrent à Mantes, Sotteville-lès-Rouen et Le Havre. Dotées d'un toit à lanterneau pour l'évacuation des fumées, elles reçoivent la lumière du jour par des fenêtres latérales et des baies frontales, à la manière des marquises de gare. Une horloge, placée dans un campanile, trône à une extrémité du toit, rappelant que le respect de l'horaire constitue pour le monde ferroviaire, une forme de religion.

Ces bâtiments de dépôts et ateliers, en particulier ceux qui datent des origines de la ligne, sont aujourd'hui en voie de disparition, victimes des aléas de l'histoire et de la modernisation. Au Havre, les remises à machines épargnées par les combats de la Libération ont été rasées dans le courant des années 1980, la gare maritime ayant vu démarrer son dernier train transatlantique le 12 septembre 1974, lors de l'ultime escale du paquebot « France ». Le site de Sotteville-lès-Rouen a particulièrement souffert des bombardements alliés du second conflit mondial ; à quelques exceptions près, les bâtiments qui s'y trouvent aujourd'hui datent de la Reconstruction. À Mantes, le dépôt d'origine, pilonné en 1944 par l'aviation alliée, a été remplacé par une rotonde en béton armée type « P », détruite en mars 1977.

À Paris, l'important dépôt des Batignolles échappa aux destructions de la guerre mais fut démoli entre 1967 et 1975. De l'autre côté des voies, au Nord, la gare des marchandises des Batignolles, ouverte dès 1843 pour accueillir les produits de Normandie et les denrées coloniales venant du Havre, était le plus vaste établissement de son genre en France. Dernière grande friche ferroviaire de la capitale, sa « récupération » par la Ville est envisagée depuis les années 1970.

Souhaitons que les projets d'aménagement sauront prendre en compte la mémoire ferroviaire des lieux en préservant, par exemple, les halles en bois du début des années 1840, les plus anciens bâtiments du chemin de fer en France.

L.F. et P.S.

Toboggan à charbon du dépôt d'Achères, photographie François Kollar, vers 1935. Paris, bibliothèque Forney.

L'entretien du matériel Les ateliers d'Achères et de Mantes

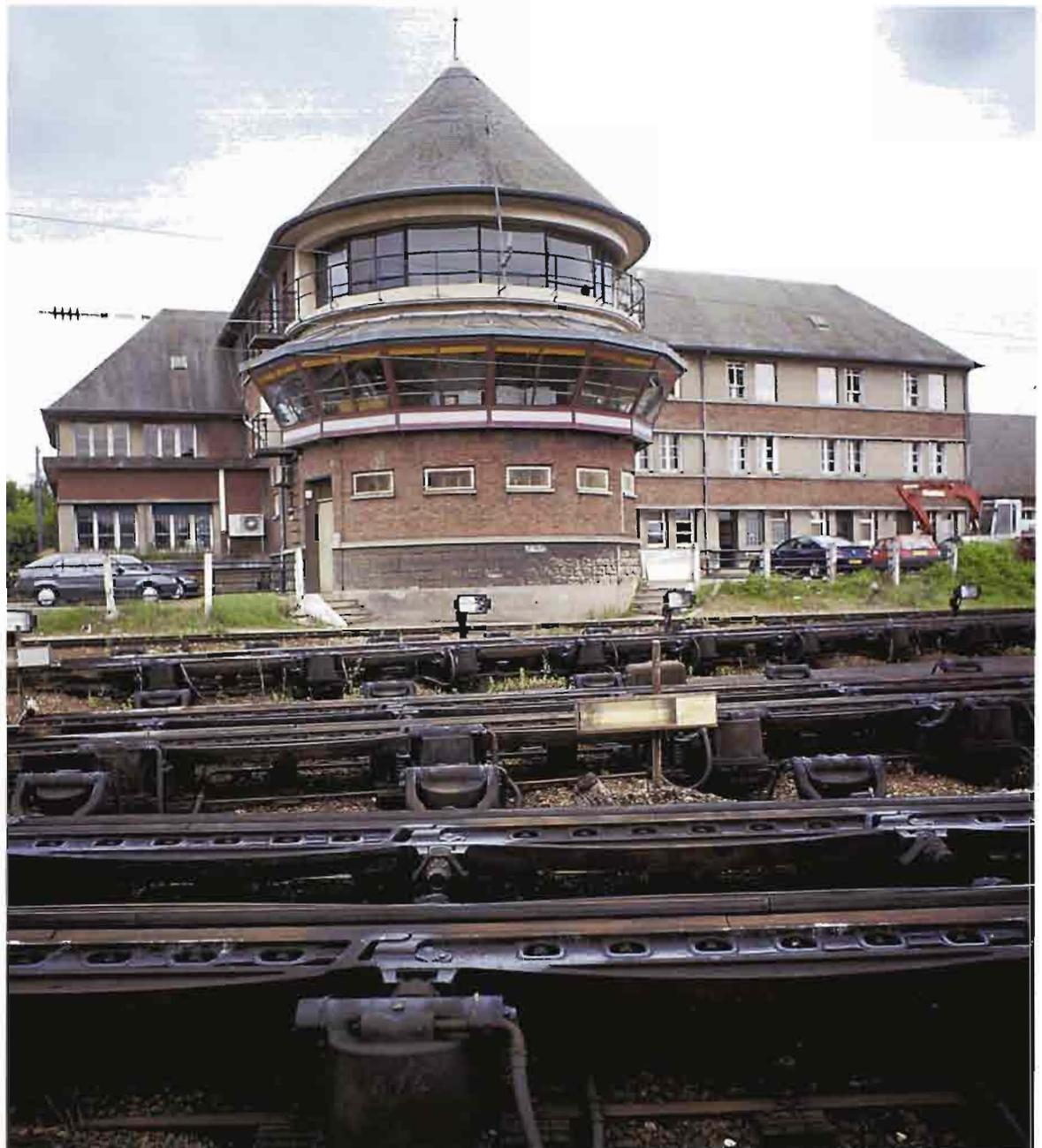
Le site d'Achères.

a - Poste d'aiguillage.

b - Butte de triage. c, d - Ateliers

En 1843, une station existe déjà en pleine forêt de Saint-Germain. Le dépôt et la gare de triage furent créés dans les années 1880 lors de la mise en service de la Grande Ceinture, au nord des voies Paris-Rouen. Remanié et agrandi en 1934, il possède alors un parc d'une petite centaine de machines et emploie environ 500 personnes. En 1944, le dépôt est fortement touché par un bombardement ; après la guerre, son activité est renforcée par l'absorption du dépôt d'Argenteuil, supprimé. Il reste équipé en vapeur jusqu'aux premiers diesels de 1957 ; d'anciennes fosses qui servaient au dépôt vapeur sont encore visibles. En 1962, l'électrification de la ligne Paris-Le Havre en fait le dépôt centre des locomotives et automotrices de la ligne. Dans les années 1970, le parc électrique comprend une centaine d'engins dont 70 locomotives pour environ 600 personnes actives sur le site. Quelques bâtiments anciens, à structure métallique et remplage en brique, sont encore debout, servant de remises et d'ateliers d'entretien : mécanismes de levage, tour en fosse pour les roues. D'autres équipements, comme le toboggan à charbon type État, ont disparu.

Depuis quelques années, le site d'Achères a connu une diminution d'activité, due en partie à la réduction du trafic et à la modification des circuits de marchandises qui évitent la région parisienne. Face à la butte de triage, le poste d'aiguillage, construit après la guerre, revêtu de brique, est un des rares postes équipé du système « à billes » subsistant en France. **H.B.**



Le dépôt de Mantes-la-Jolie.

e - Rotonde pour locomotives (extrait de *Mantes en images*).

f - Réservoirs (carte postale, début *xx^e* siècle, extrait de *Mantes en images*).

L'importance du terrain situé à proximité de la gare permit très tôt l'installation d'un premier dépôt ; des remises pour la réparation des machines furent également installées près de la ligne de Caen.

L'implantation d'ateliers de réparation et d'entretien du matériel roulant, qui remplissent la fonction de relais entre ceux de Paris et ceux de Sotteville, entraîna la construction d'une cité pour les ouvriers, la cité Buddicom (env. 200 habitants) du nom de l'ingénieur anglais, qui s'étendait le long du chemin latéral, actuelle rue Pierre-Semard.

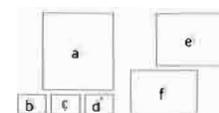
De nouveaux ateliers furent ensuite construits entre les voies de Rouen et Cherbourg (terrain en triangle avec pour base le chemin de Bachelay) : remise comptant 12 voies avec fosses de réparations ; atelier des machines-outils actionné par une machine à vapeur fixe. Au début du *xx^e* siècle, le développement des



4 - Le Dépôt de Mantes. - GASSICOURT



localités voisines et celui du trafic de banlieue sur le réseau de l'Ouest lui conférèrent un rôle important. Sur la carte postale ancienne on peut voir, au premier plan, deux réservoirs et, au second plan, la remise des locomotives, grande halle à charpente métallique. Le dépôt, bombardé en 1944 par les Alliés, fut reconstruit en 1945-1946. Une rotonde pour locomotives est alors construite sur le modèle de la « rotonde unifiée type P », unique sur le réseau de l'Ouest ; elle a été démolie en 1977, mais un foyer pour le personnel, bâti sur un plan de forme circulaire, en évoque la souvenir. H.B.

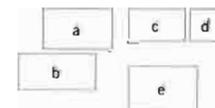


L'entretien du matériel Les ateliers de Sotteville-Buddicom

a - Gravure par Maugendre, 1851 (BM Rouen).

b - Magasin, vue actuelle.

Dès 1841, la société anglaise Allcard, Buddicom & Cie installe dans l'ancien couvent des chartreux à Petit-Quevilly, ses ateliers qui doivent équiper en matériel roulant la future ligne Paris-Rouen-Le Havre. La première commande que passe la Compagnie des chemins de fer de Rouen porte sur 40 machines, 120 voitures et 200 wagons. En octobre 1842, les premières locomotives « Buddicom » sont convoyées par la route jusqu'au débarcadère de Rouen. La distance qui sépare les ateliers du réseau apparaît comme un sérieux handicap. Mais en décembre 1845, le problème est résolu par le transfert des ateliers à Sotteville. Le site représenté partiellement par Maugendre en 1851 (a) couvre 12,5 ha et comprend de part et d'autre des voies, une forge

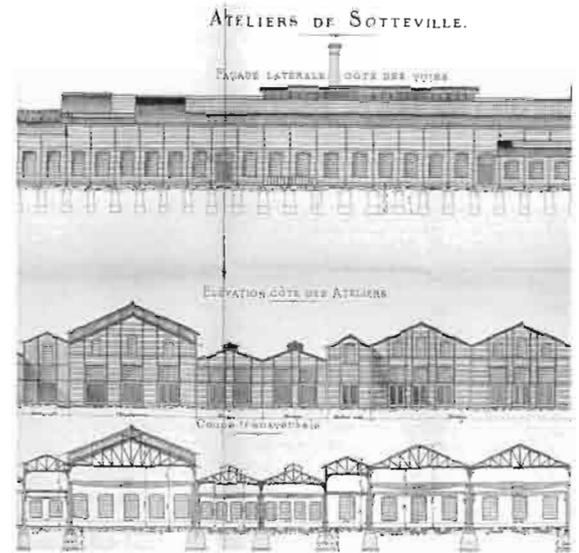


préexistantes, une fonderie de fer, une chaudronnerie, une menuiserie, des ateliers de montage et de réparation, un magasin, une remise et un dépôt. Près de 600 personnes y sont employées parmi lesquelles figurent bon nombre d'ouvriers et d'ingénieurs anglais. Jusqu'en 1885, les directeurs de l'usine, John Whaley puis son fils

George sont également britanniques. En 1860, William Buddicom, seul à la tête de l'entreprise depuis 1847, rétrocède les ateliers à la Compagnie de l'Ouest. Celle-ci limite d'emblée leur rôle à l'entretien et à la réparation du matériel. Jusqu'en 1880, aucune modification notable n'est apportée aux installations initiales. À partir

de cette date, des extensions sont réalisées dans le cadre d'un programme de rénovation de l'ensemble des ateliers de la Compagnie de l'Ouest, y compris le site des Batignolles. Les travaux prévoient, en marge des voies principales, un magasin, une nouvelle forge et des ateliers d'ajustage et d'usinage des roues. Dans le vaste

magasin, édifié en 1884 (b) à l'angle de la nouvelle rue Buddicom, sont stockés les pièces destinées à l'approvisionnement des ateliers ainsi que les modèles de londerie. Gravement endommagé par le bombardement du 17 août 1942, le magasin est reconstruit à l'identique et augmenté de plusieurs travées. E.R.

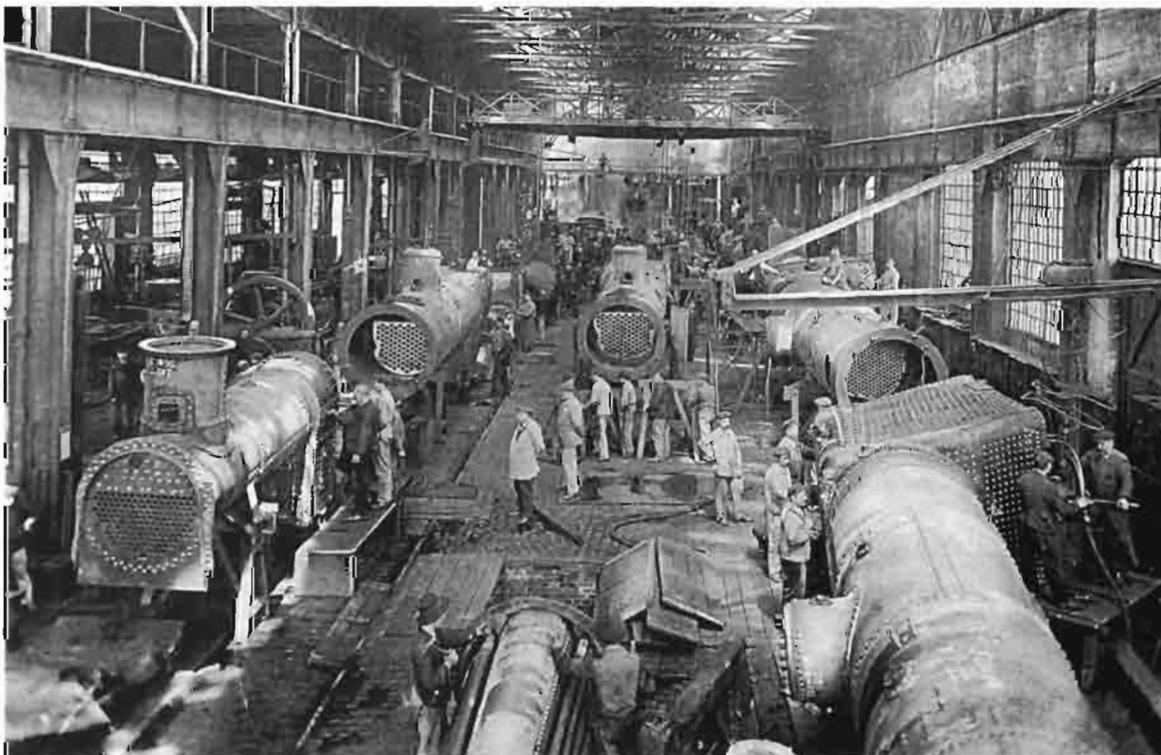


Ateliers de fonderie, de chaudronnerie et de montage.
 c - Vue actuelle. d - Élévation et coupe, 1908 (archives SNCF).
 e - Atelier de chaudronnerie, vue intérieure, photographie vers 1920 (archives SNCF).
 Parmi les installations qui subsistent aujourd'hui, figurent également les ateliers de fonderie, de chaudronnerie

et de montage édifiés vers 1880. La comparaison de la vue actuelle des bâtiments (c) et de leur état en 1908 (d) rend compte d'une relative pérennité des lieux, paradoxale pour un site marqué par de constants réaménagements. Des perfectionnements techniques leur sont néanmoins apportés au début du xx^e siècle avec la mise en place de

ponts roulants. La photographie de l'atelier de chaudronnerie, réalisée vers 1920 (e), montre notamment la présence d'un pont roulant d'une puissance de 20 tonnes utilisé pour déplacer des chaudières en réparation à l'intérieur du bâtiment. Au début du xx^e siècle, la mise en service d'un nombre croissant de locomotives de grande dimension

amène les ateliers Buddicom à leur point de saturation. Les aménagements et l'outillage dont ils disposent ne leur permettent pas d'effectuer annuellement plus de 85 grosses réparations. Or, ce sont plus de 200 opérations qu'il faudrait alors y réaliser pour répondre à la demande. Par manque de place, l'agrandissement des ateliers afin d'accroître leur capacité productive est impossible. La seule solution envisageable passe donc par la construction de nouveaux ateliers sur le site de Quatre-Mares. Le projet prévoit de confier l'entretien des locomotives à ce nouvel établissement et de réserver aux ateliers de Sotteville les seules réparations de voitures. À partir de 1970, au moment de la conversion au diesel, les ateliers Buddicom sont rattachés à ceux de Quatre-Mares, dont ils deviennent en quelque sorte une annexe. Trois ateliers notamment participent directement à l'activité de l'établissement voisin : l'atelier de réparation des ressorts, l'atelier de réparation des essieux et l'atelier de fabrication de pièces en matière plastique destinées aux locomotives. Au premier plan à gauche, chaudière de locomotive 120 de la série 700. À droite, chaudière de la Pacific 231-011 à 060 (231B SNCF).
 E.R.



L'entretien du matériel Les ateliers de Quatre-Mares



a - Atelier principal, chaudronneries de fer et de cuivre en construction, photographie, 1917 (archives SNCF).
b - Vue générale, photographie, vers 1918 (BM Rouen).

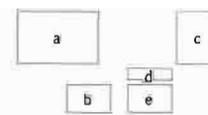
Le projet d'établir un nouvel établissement de réparation du matériel ferroviaire, dressé par Bauer, ingénieur des chemins de fer, est soumis au ministère des Travaux publics le 24 février 1913 et accepté. Il prévoit d'établir ces ateliers sur les anciennes ballastières de Quatre-Mares, à cheval sur Sotteville-lès-Rouen et Saint-Étienne-du-Rouvray, non loin de Buddicom. Cette proximité doit faciliter à terre le transfert d'une partie du personnel vers le nouveau site. Les travaux commencent en août 1913 avec le remblaiement du terrain et l'établissement des fondations, opérations essentielles étant donné les risques de tassement dus à des équipements excessivement lourds. L'édification de l'atelier principal, confiée en novembre 1913,

après concours, à l'entreprise de construction métallique Haour frères d'Argenteuil, ne débute qu'en avril 1915. Bien qu'elle se soit engagée à achever les travaux en un an, la pénurie de main-d'œuvre et de matériaux du fait de la guerre ralentit inévitablement les opérations. En vertu d'un accord passé en janvier 1917 avec les Chemins de fer de l'État, les travaux sont repris par l'armée anglaise débarquée sur le sol français. Cet accord prévoit en contrepartie de l'occupation du site, l'achèvement des bâtiments, l'installation de machines-outils et des ponts roulants fabriqués par l'entreprise Oerlikon ainsi que le raccordement aux voies principales. À la fin de l'année 1917, les ateliers sont achevés et 140 locomotives y ont déjà transité.

La disposition générale de l'atelier principal s'inspire de réalisations récentes en France et à l'étranger. Le principe consiste à réunir dans un même bâtiment de plain-pied

plusieurs ateliers desservis par des voies de service et par une voie transversale munie de plaques tournantes. Il est par ses dimensions (253 m de long et 105 m de large) un projet ambitieux, composé de six travées en charpente métallique

entièrement rivetée dont les éléments ont été livrés pré-assemblés sur le site, E.R.

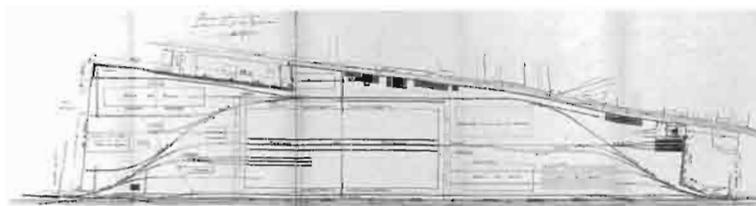
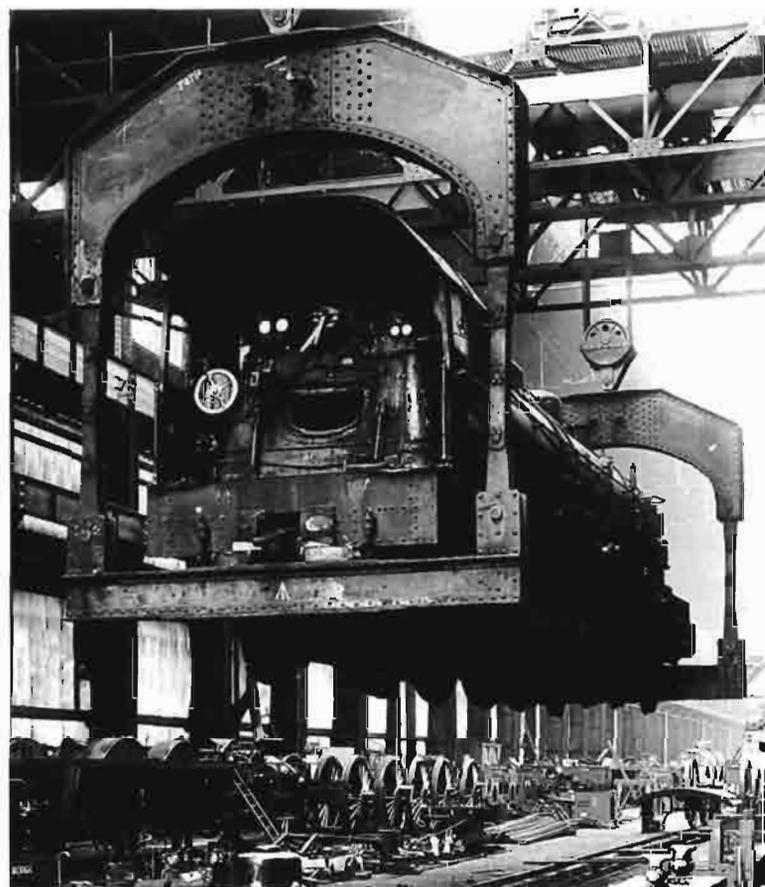


c - Atelier principal : hall de montage, vue intérieure, mise sur roue d'une Pacific, photographie, vers 1918 (BM Rouen).

Quatre-Mares a été conçu pour effectuer 250 grandes réparations par an sur des locomotives à vapeur ayant parcouru entre 300 000 et 400 000 km (soit à intervalles de 7 à 10 ans) les remettant au niveau de machines neuves. Il assure également les réparations accidentelles et la remise en état de l'outillage des locomotives des dépôts de l'Ouest.

Durant l'ère de la vapeur, le bâtiment principal regroupe les ateliers de chaudronnerie, de montage, de machines-outils et d'ajustage. La chaudronnerie de fer, où est effectuée la réparation des chaudières, dispose de six ponts roulants d'une puissance de 5 à 40 tonnes. Elle occupe la travée est, initialement isolée des autres par une cloison de brique. La travée suivante abrite la chaudronnerie de cuivre, spécialisée dans les réparations de tôlerie et de tuyautage. L'atelier de montage des locomotives occupe deux travées desservies par trois voies qui permettent d'acheminer les machines à l'intérieur du bâtiment.

Deux ponts roulants de 60 tonnes assurent le levage des machines, tandis que trois autres de 8 tonnes permettent la manutention des pièces plus légères. Enfin, les trois travées ouest, pourvues de ponts roulants de 5 à 10 tonnes, regroupent les ateliers d'ajustage, de machines-outils et d'horlogerie. L'outillage le moins lourd est entraîné collectivement par un moteur électrique au moyen d'un arbre de transmission et de courroies. Les machines les plus puissantes (raboteuses, aléseuses, perceuses radiales et tours verticaux) disposent de moteurs individuels. La conversion de Quatre-Mares au diesel, acceptée le 2 mars 1965 par le ministère des Transports, entraîne une réorganisation progressive, conditionnée par la mise en place de machines-outils et de postes adaptés. Ainsi un poste de tarage et un banc d'essai des moteurs thermiques sont mis respectivement en service en 1966 et 1969. Après avoir assuré la révision de 4 050 machines à vapeur entre 1919 et 1972, Quatre-Mares est aujourd'hui responsable d'un parc de 777 locomotives diesels-électriques et emploie 800 personnes.



d - Plan-masse, 1/10 000, 1927 (archives SNCF). e - Atelier des roues et parc à roues, photographie vers 1918 (archives SNCF).

Aux abords de l'atelier principal sont édifiés des bâtiments annexes, parmi lesquels certains ont conservé leur fonction initiale. L'atelier des forges et de réparation des tubes à fumée, aujourd'hui transformé en atelier de mécanique et de chaudronnerie, consiste en un long bâtiment en brique et charpente métallique doté d'un pont roulant de 8 tonnes. La forge disposait à l'origine de marteaux-pilons pouvant atteindre une puissance de 2,5 tonnes. L'atelier de réparation des roues, toujours en activité, consiste en un vaste bâtiment en charpente métallique de 90 m de long sur 34,5 m de large divisé en deux travées. Il dispose de quatre ponts roulants de 8 tonnes, dont les chemins de roulement sont prolongés à l'extérieur du bâtiment, de façon à desservir le parc à roues.

L'atelier de traitement thermique, où sont effectuées les opérations de cémentation, consiste en un petit bâtiment en ciment armé, actuellement transformé en chantier plastique. La bouilloterie, petit bâtiment également en ciment armé, est encore affectée au décapage et détartrage des pièces. Le bâtiment de la sous-station électrique, qui alimentait en électricité les ateliers au moyen de quatre convertisseurs, abrite depuis l'apparition des locomotives diesels, le banc d'essai des moteurs thermiques. Quatre-Mares dispose aussi d'un vaste magasin d'une surface de 1 000 m², comprenant un étage desservi par un monte-charge électrique. Ces bâtiments et leurs équipements, gravement touchés durant les bombardements alliés de 1943 et 1944, ont tous été réédifiés partiellement ou en totalité. En 1950, le personnel employé atteint alors le chiffre maximal de 1 850 agents. E.R.

L'entretien du matériel Les ateliers de Quatre-Mares

a - Réparation de la locomotive 230-637 (série 2700, 230F SNCF) au début des années 1930 par les apprentis de troisième année, photographie vers 1930 (archives SNCF).

b - École d'apprentissage.

La nécessité de former un personnel qualifié, préparé au travail particulier de la réparation du matériel ferroviaire, pousse la direction à créer en 1932 une école d'apprentissage à Quatre-Mares, préluant à la fermeture de celle de Buddicom en 1935. Installée dans l'ancien atelier de peinture des machines, bâtiment en béton armé de 36 m sur 16 m, l'école disposait pour la formation pratique, d'un atelier d'ajustage et de machines-outils, d'une fosse permettant la réparation d'une locomotive et d'un atelier bois et serrurerie pour la réparation des voitures voyageurs. Après les destructions de la guerre, un bâtiment à usage de réfectoire et de salle de cours est construit sur le modèle des bureaux, en brique et béton, dans le prolongement du bâtiment initial. L'entrée se faisant sur concours ouvert aux adolescents de 14 à 16 ans, les jeunes apprentis devaient alors suivre trois années d'études dispensées par des professeurs de l'enseignement technique et par des instructeurs de la SNCF. L'école accueillait en moyenne 100 à 150 élèves chaque année, qu'elle formait aux divers corps de métier nécessaires à la réparation des



locomotives à vapeur puis diesel-électriques (ajusteur, chaudronnier, tourneur, serrurier, garnisseur, diéséliste, électricien...)

À l'issue de la troisième année, les élèves reçus à l'examen de fin d'étude intégraient automatiquement les ateliers de Quatre-Mares. Les meilleurs pouvaient également poursuivre leur formation pour accéder aux postes d'encadrement. En 1960, 70 % des cadres et des agents de maîtrise de l'établissement étaient issus de l'école d'apprentissage.

Dans les années 1980, la diminution du recrutement dans les ateliers remet en question l'existence de l'école qui ferme définitivement en 1988. E.R.

Le dépôt de Sotteville

c - Vue actuelle du site.

En juillet 1883, la Compagnie de l'Ouest fait édifier à Sotteville, dans la bifurcation des lignes de Paris à Rouen et au Havre, un vaste dépôt pour remplacer celui de Buddicom. Avec une capacité de réparation initiale de 108 machines et tenders, il est l'un des plus importants d'Europe. Au début des années 1930, le dépôt est agrandi et relié au triage de Sotteville et à la gare de Rouen-rive gauche. Il comprend alors, sur 16 ha, d'importantes installations, dont une remise à machines, un château d'eau, un parc de stockage du charbon d'une capacité de 48 000 tonnes, une plaque tournante et 3 400 mètres de voies de remisage. Il assure l'entretien de 190 locomotives relevant pour l'essentiel du trafic marchandises et emploie un peu plus de 1 000 agents.

Détruite aux trois quarts par les bombardements d'avril 1944, la remise à machines est réédifiée dans les mêmes dimensions en 1948 en réutilisant pour les quatre vaisseaux les pièces métalliques du bâtiment démoli. En 1950, le parc ne dépasse pas 91 machines, occupant néanmoins 529 agents. Aujourd'hui, le dépôt de Sotteville, avec sensiblement le même effectif, est spécialisé dans l'entretien des rames et des wagons.



d - Les grues hydrauliques du dépôt de Sotteville alimentant une locomotive BB 66218.

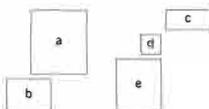
En 1931, deux grues hydrauliques en fonte provenant des usines Chappée du Mans sont installées pour alimenter en eau les locomotives à vapeur du réseau Ouest, en service jusqu'en 1968. Depuis 1986, elles sont utilisées ponctuellement, notamment par la Pacific 231 G 558, basée au dépôt de Sotteville. Inscrites le 3 juillet 1996 à

l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques, elles sont constituées d'une base en forme d'étoile boulonnée sur un socle et d'une colonne portant un tuyau mobile en col-de-cygne (c). Celui-ci pivote par un assemblage d'étais et de barre métalliques pour se placer au-dessus du réservoir à eau du tender. L'alimentation en eau provient d'un réservoir situé à proximité.

e - La Pacific 231 G 558.

Entre 1913 et 1923, le réseau de l'État passe commande de 283 locomotives de type Pacific 231 « compound » à surchauffe, numérotées de 501 à 783. La Pacific 231 558 est l'une d'elles (d). Le chiffre 231 correspond au nombre d'essieux porteurs et moteurs de la machine, soit 2 essieux porteurs à l'avant, 3 essieux moteurs et 1 essieu porteur à l'arrière. Fabriquée à Nantes par la Société Batignolles-Châtillon, elle est mise en service le 19 juillet 1922 pour assurer le trafic voyageurs sur la ligne Paris-Bordeaux. En 1936, après quelques transformations techniques préconisées par l'ingénieur André Chapelon, la Pacific renommée 231 558 DD (Double Dabeg) rejoint le dépôt de Caen pour desservir la ligne Paris-Cherbourg, jusqu'en 1965. Entre-temps la Pacific est réidentifiée 231 G 558. Après un bref passage sur la ligne Paris-Le Havre, elle est affectée à la ligne Nantes-Le Croisic où elle achève son existence le 29 septembre 1968. Définitivement radiée en temps que matériel roulant, la Pacific est

transférée à Dieppe pour servir de chaudière fixe pour le réchauffage du fuel consommé par les car-ferries reliant Dieppe à Newhaven. En 1977, rachetée pour un franc symbolique par l'Amicale des chefs de traction du réseau ouest, elle échappe à la casse et gagne le dépôt de Sotteville. En 1983, l'association Pacific vapeur club est créée afin de remettre en état de marche machine et tender et d'assurer leur entretien. Le 8 juin 1984, ils sont classés Monuments historiques au titre des objets mobiliers. Cette machine d'une puissance de 2 500 ch, atteint une vitesse de 130 km/h avec une possibilité de traction de 500 tonnes. Sa consommation est de 12 à 15 m³ d'eau et 1,5 tonne de charbon aux 100 km. E.R.





Le matériel roulant

Des séries très variées de matériel roulant se sont succédé sur cette ligne. Pour l'historien, il convient de distinguer l'apport technique des compagnies constitutives, rassemblées sous l'égide de la Compagnie de l'Ouest puis, à partir de 1908, du réseau de l'État, lui-même intégré à la SNCF trente ans plus tard. Ce matériel nous est connu par le biais de documents techniques, photographiques et cinématographiques, le plus célèbre de ces films étant *La Bête humaine* de Jean Renoir d'après le roman d'Émile Zola, tourné en 1938.

L'étude exhaustive du matériel roulant employé sur la ligne sortirait largement du cadre de cet ouvrage. Il a été préféré la présentation en douze notices synthétiques de spécimens du matériel moteur et roulant en provenance de la Compagnie de l'Ouest ou de l'État. Une présentation plus détaillée est consacrée à la dernière locomotive à vapeur ayant circulé sur la ligne que l'on peut encore voir rouler à certaines occasions.

Le bilan de ce qui a pu subsister jusqu'à nos jours est rapidement établi. Comparé au patrimoine immobilier constitué par les gares et ouvrages d'art, la conservation de ce patrimoine mobilier à caractère technologique s'avère problématique car elle concerne des éléments

complexes et fragiles. Parmi les treize véhicules présentés ci-après, sélectionnés pour leur intérêt historique ou pour leurs particularités techniques, huit existent encore. Cinq figurent parmi les collections de la « Cité du Train » de Mulhouse, désormais musée de France, un autre appartient à un collectionneur privé, et les deux derniers, propriétés d'associations, sont classés parmi les Monuments historiques. Il s'agit tout d'abord de la 231 G 558, ultime représentante de la longue lignée des « Pacific État », basée à Sotteville-lès-Rouen où elle est maintenue en état de marche par les soins méticuleux des bénévoles du « Pacific Vapeur Club ». Cette locomotive, accompagnée d'une rame d'époque également propriété de l'association, est utilisée pour des sorties touristiques à thème ou des tournages de films, ce qui permet au « Pacific Vapeur Club » de compenser, dans une certaine mesure, les coûts importants occasionnés par la conservation de son patrimoine.

La voiture de voyageurs de première classe ex-Ouest A7 yfi, classée parmi les Monuments historiques le 31 janvier 1991, appartenant à l'Association des jeunes pour la conservation des trains d'autrefois (AJECTA), se trouve aujourd'hui garée derrière la rotonde de Longueville (Seine-et-Marne). **L.F. et P.S.**

Le matériel roulant Les engins moteurs classiques

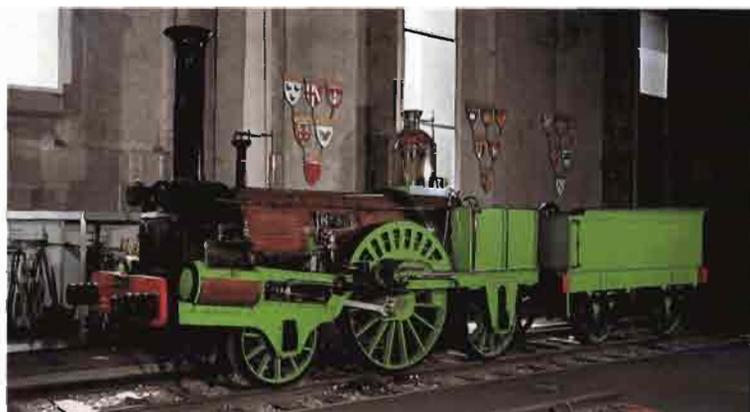
a - 1843-1847 : locomotives séries 1 à 40 et 41 à 50 (Cité du train, Mulhouse).

Commandées par les compagnies de Rouen, du Havre et de Dieppe, ces machines représentent la première génération de locomotives de vitesse ayant circulé sur la ligne de la vallée de la Seine.

Élaborées et construites par l'ingénieur britannique Buddicom dans les ateliers Allcard et Buddicom de Sotteville-lès-Rouen, elles présentaient les caractéristiques suivantes : roues motrices de 1,71 m ; distribution Stephenson avec bielle motrice extérieure ; boîte à fumée en berceau surmontée d'un dôme en cuivre. Selon l'usage de l'époque, le revêtement extérieur de la chaudière était constitué de lattes de bois verni. Ces petites machines, fort bien conçues, aptes à remorquer 80 tonnes à une vitesse moyenne de 70 km/h furent à l'origine affectées au service des trains rapides sur les lignes de

Paris au Havre et de Rouen à Dieppe. Détrônées progressivement par les 120-700 et transformées par la Compagnie de l'Ouest en locomotives-tender, elles furent transférées au service des omnibus sur les lignes secondaires. La réforme des derniers exemplaires intervint en 1916 au terme d'une carrière longue de 73 ans.

La locomotive n° 33 « Saint-Pierre » a retrouvé son dessin d'origine en 1946 et se trouve exposée à la Cité du train (ancien Musée du chemin de fer) à Mulhouse. L.F.



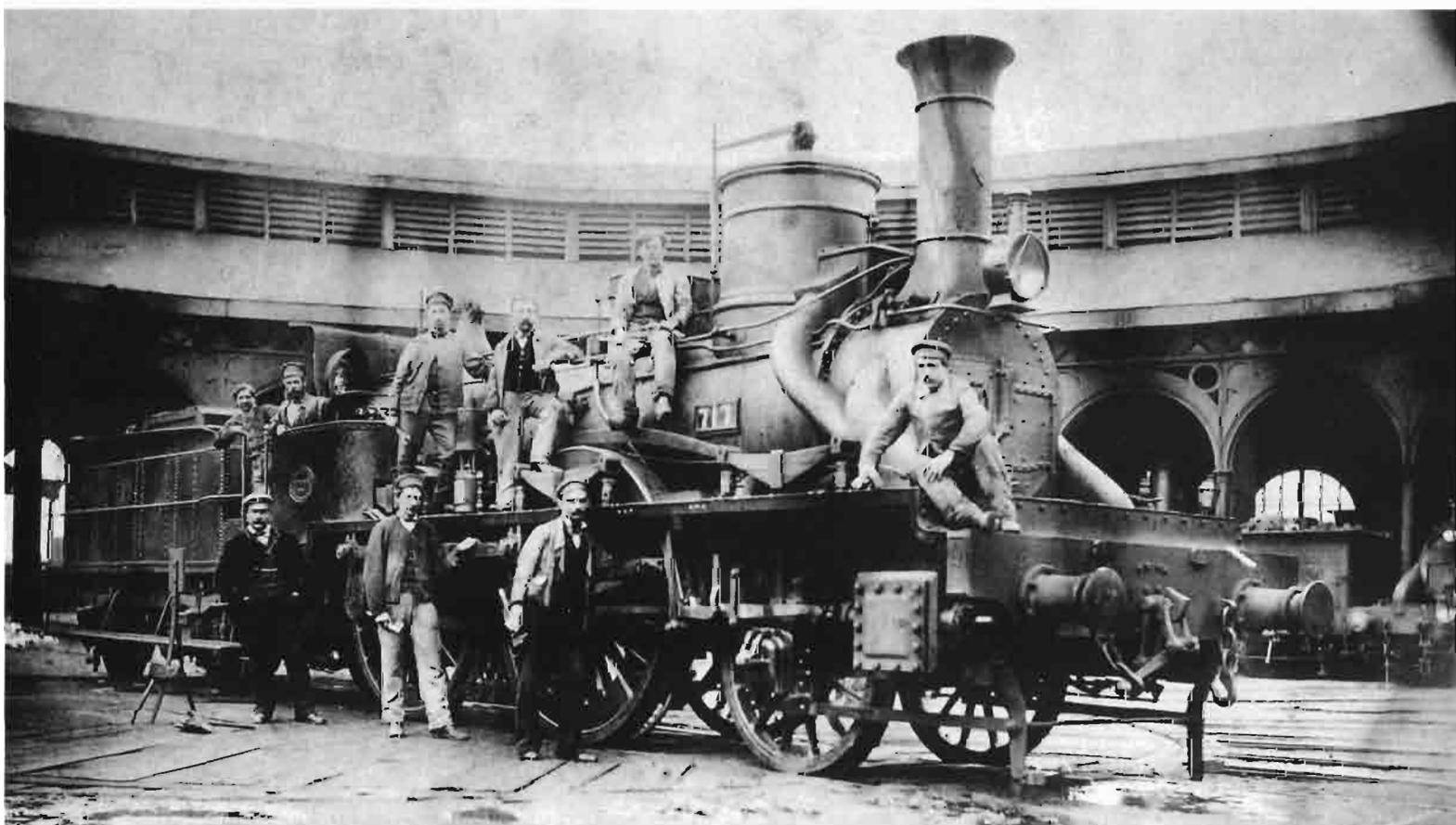
b - 1857 : locomotive type 120 pour trains rapides (photothèque La Vie du rail).

Pour succéder aux « Buddicom », la Compagnie de l'Ouest fit construire entre 1867 et 1880 ce type de machines à deux essieux moteurs, décliné en plusieurs sous-séries présentant des variantes de détails. Elles reprenaient certains traits des locomotives britanniques de l'époque :

cylindres intérieurs, foyer étroit, faisceau tubulaire court.

Autre disposition caractéristique : la présence, à l'extrême avant, des conduits de vapeur très inclinés. Les 120 de la série 700 formèrent le fonds du parc moteur destiné aux trains rapides entre 1867 et 1888 et disparurent définitivement à la fin des années 1930. Leur notoriété a largement dépassé le domaine de

la technologie : représentées dans les tableaux de Manet et Monet (la gare Saint-Lazare, la tranchée des Batignolles) ; la « Lison », héroïne de *La Bête humaine* de Zola, leur emprunte son apparence. La 120-909 (ex 715) devait figurer dans la collection du musée du chemin de fer. Cette locomotive a été détruite dans un bombardement en 1944. L.F.





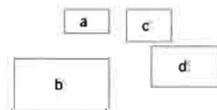
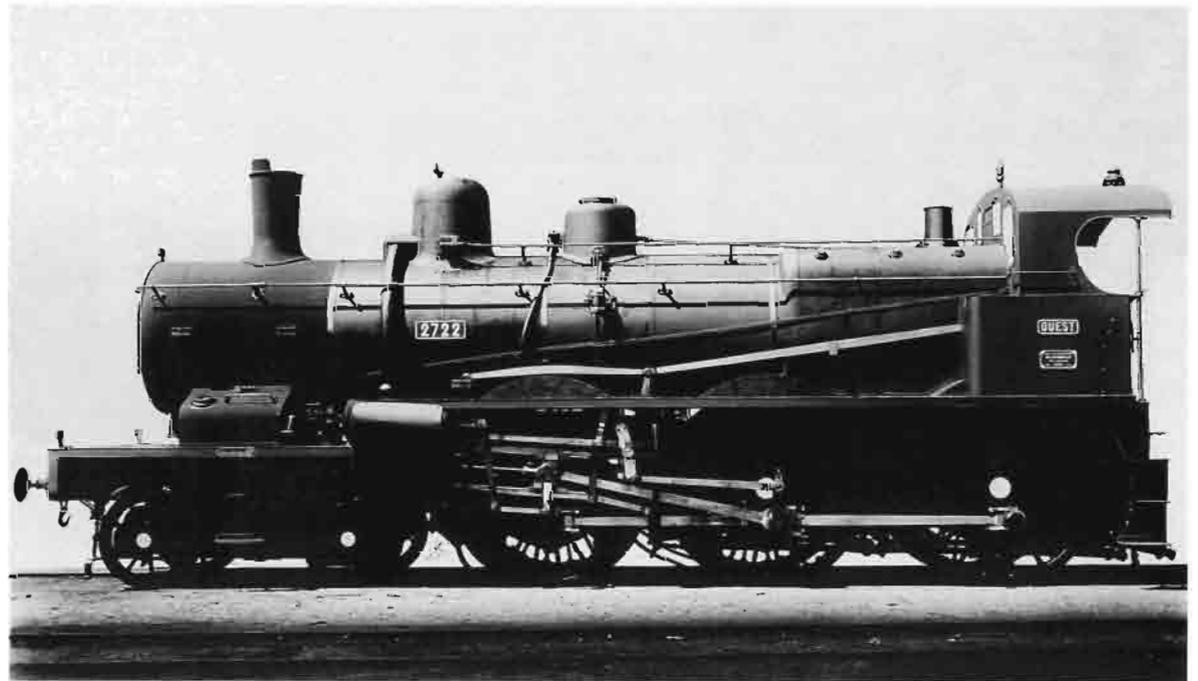
c - 1895 : Locomotives 030 série 1904 à 2244 (Cité du train, Mulhouse).

Ces trois cents machines constituèrent le fonds du matériel à marchandises de la Compagnie de l'Ouest. Elles étaient dérivées d'une locomotive conçue par Victor Forquenot pour la Compagnie d'Orléans. Mécanisme à simple expansion et deux cylindres, roues de 1,44 m ; distribution Gooch ; corps cylindrique coiffé du dôme caractéristique de la Compagnie. Vitesse autorisée de 65 km/h. À l'image de leur modèle, ces machines accomplirent un service remarquable. Robustes et polyvalentes, elles se montrèrent capables de tracter toutes sortes de convois, du train de marchandises à l'omnibus voyageurs. L'alourdissement

des charges remorquées mit fin à leur hégémonie, la Compagnie de l'Ouest passant commande en 1907 de locomotives type 140 de conception italienne pour les remplacer sur les itinéraires principaux. Après le rachat, elles essaimèrent sur l'ensemble du nouveau réseau pour manœuvres et dessertes locales. Améliorées par la pose d'un abri digne de ce nom, ces increvables « bêtes de somme » poursuivirent leur activité sous immatriculation SNCF jusqu'au milieu des années 1960. Deux exemplaires de cette remarquable série ont pu être sauvegardés : la 030 C 815 (ex 2199 Ouest) est exposée à Mulhouse. La 030 C 841 (ex 2225) figure aujourd'hui dans un musée ferroviaire des environs de Montréal (Canada). L.F.

d - 1901-1912 : 230 « ten-wheels », série 2700 (photo Compagnie de l'Ouest, coll. part.).

Apparus avec le xx^e siècle, ces *compounds systems* de Glehn constituent la dernière série de machines de vitesse de l'Ouest. Elles remorquèrent les rapides les plus prestigieux de la ligne du Havre jusqu'à la généralisation des « pacifics ». Mécanisme à double expansion avec cylindres haute pression extérieurs, distribution Walschaert, boîte à feu Belpaire à foyer étroit, chaudière de type classique, équipée d'un surchauffeur pour les machines de la dernière tranche. Roues motrices de 1,94 m de diamètre. La construction de cette série, qui comptait 205 exemplaires, s'étala sur une dizaine d'années, les dernières étant commandées après le rachat de la Compagnie de l'Ouest. Sur le plan esthétique, la ligne épurée de ces machines avait été visiblement étudiée pour offrir au voyageur l'image d'une fonctionnalité parvenue à maturité. Ce parti explique sans doute l'impression d'élégance racée et intemporelle qui frappe encore aujourd'hui. La 2731 (renumérotée par la SNCF 230 C 531) avait été conservée en vue de sa présentation au musée de Mulhouse qu'elle n'a finalement pas rejoint. L.F.



Le matériel roulant Les engins moteurs modernes



a - 1855 : « l'Aigle » (photothèque *La Vie du rail*).

Les ingénieurs Blavier et Larpent confièrent aux usines Gouin des Batignolles l'exécution de cette locomotive pour trains à grande vitesse grâce à laquelle ils escomptaient remorquer des convois de 100 tonnes à la vitesse symbolique de 100 km/h.

Par ses dispositions techniques, la machine était inspirée de réalisations britanniques, en particulier de la « Cornwall » à l'essai outre-Manche en 1847. À l'instar de cette dernière, le diamètre inusité de 2,65 m retenu pour les roues motrices avait contraint les concepteurs à utiliser une chaudière à deux corps superposés, seule susceptible de trouver place dans le peu d'espace laissé disponible. Cylindres extérieurs avec tiroirs plans. Distribution Stephenson.

Incorporée dans le parc de l'Ouest sous le numéro 261, « l'Aigle » accomplit ses essais sur les lignes de Paris au Havre et à Cherbourg. Elle y aurait atteint la vitesse de 100 km/h et même, d'après une publication non spécialisée datant de 1870, de 160 km/h. Ces résultats, jamais attestés de manière scientifique, restent sujets à caution.

Présentant un effort de traction trop faible, ce prototype aurait survécu jusqu'en 1875 sans jamais connaître d'utilisation régulière. L.F.

b - 1894 : la « Fusée électrique » (CP Fleury, coll. part.).

Ce curieux engin est une machine thermoélectrique, application d'un brevet déposé en 1890 par l'ingénieur Jean-Jacques Heilmann. La traction était assurée par des moteurs électriques calés sur les huit essieux leur énergie d'une dynamo, elle-même actionnée au moyen d'un moteur à vapeur alimenté par une chaudière



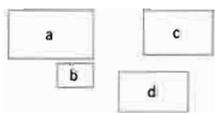
placée à l'arrière de la machine. Prêtée à la Compagnie de l'Ouest à sa sortie des ateliers des Forges et Chantiers de la Méditerranée au Havre en 1894, la « Fusée électrique » fut essayée sur diverses sections de la ligne de Paris au Havre et parvint à remorquer un train léger à 108 km/h. Intéressé par ces résultats, la Compagnie de l'Ouest fit alors construire deux machines dérivées (8001 et 8002), un peu plus puissantes. En dépit de leur bonne

tenue de voie et de leur faible consommation en combustible, ces locomotives souffraient d'un rapport défavorable poids/puissance, celle-ci étant inférieure de moitié aux machines à transmission classique de l'époque. Les machines Heilmann annonçaient toutefois les engins diesel-électriques actuels. Une maquette de la « Fusée électrique » figure dans les collections du CNAM. L.F.

c - 1908 : locomotives « pacific » de la Compagnie de l'Ouest (coll. part.).

Robert Dubois, ingénieur du matériel, fit mettre à l'étude ces locomotives dès 1904 à son retour de l'exposition universelle de Saint-Louis (Missouri). Ceci explique certainement la prise en compte de deux concepts qui présidaient aux réalisations mécaniques outre-Atlantique : simplicité constructive et place prépondérante accordée à l'ergonomie. Le 19 mai 1908, la Compagnie de l'Ouest exposa ces deux machines compound à 4 cylindres pour trains rapides, tout juste sorties des ateliers de Sotteville, sur la voie 1 de la gare Saint-Lazare. Cette manifestation connut un grand succès populaire. Parmi la foule, le philosophe Alain Chartier. Il écrit dans ses *Propos* : « J'ai vu les nouvelles locomotives de l'Ouest, plus longues encore, plus hautes, plus simples que les autres, les rouages en sont finis comme ceux d'une montre ; cela roule presque sans bruit ; on sent que tous les efforts y sont utiles et tendent à une même fin. »

Le rachat de la Compagnie de l'Ouest et le décès prématuré de Robert Dubois condamnèrent ces prototypes révolutionnaires qui quittèrent le service en 1928. L.F.



d - 1933 : autorails Bugatti (Cité du train, Mulhouse).

Ces autorails, dessinés par Ettore Bugatti (1881-1947), constructeur d'automobiles mondialement connu, représentent l'un des concepts

technologiques les plus audacieux des années 1930. Ils furent dessinés autour du moteur de l'automobile « Royale » et construits dans l'usine de Molsheim. Leur caisse était constituée d'éléments modulables en acier boulonnés entre eux. La ligne Paris-Le Havre connut deux types d'autorails « Bugatti » : le type monocaisse « Présidentiel », surnommé ainsi en raison du déplacement accompli par le Président de la République, Albert Lebrun, le 30 juillet 1933 pour l'inauguration de la nouvelle gare maritime du Havre et le « Bugatti triple », construit seulement à deux exemplaires pour le service des trains-paquebots. Ces « pur-sang du rail », archétypiques de la modernité des « années folles », constituèrent une formidable publicité pour le réseau de l'État. Mais leur exploitation s'avéra, à l'usage, décevante en raison de leur consommation et de leur freinage déficient. Ces défauts abrégèrent leur carrière en dépit du caractère mythique attaché à l'entreprise Bugatti. L'autorail « Présidentiel » XB 1008 est conservé par la Cité du train à Mulhouse. L.F.



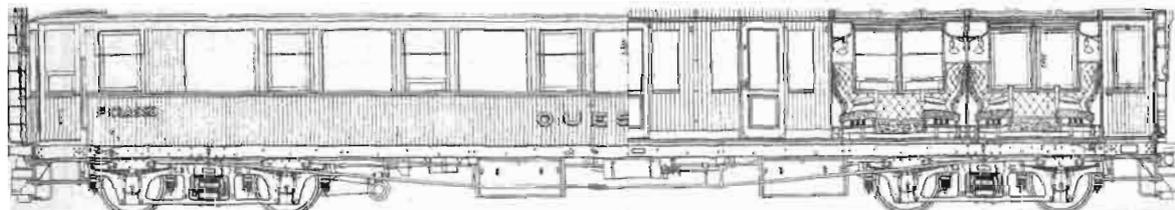
Le matériel roulant Les rames de voyageurs

a - 1863-1894 : voiture à impériale ouverte de la Compagnie de l'Ouest (Cité du train, Mulhouse).

Le développement précoce de la banlieue à l'ouest de la capitale amena la compagnie à mettre à l'étude dès 1853 des véhicules spécifiques pour répondre aux exigences d'un trafic intense fait de déplacements du domicile au travail les jours ouvrés et de « trains de plaisir » les jours fériés. Les voyageurs de seconde classe prenaient place dans les quatre compartiments à portières latérales formant la partie inférieure de la voiture. Cette caisse était surmontée d'une impériale ouverte à laquelle les

voyageurs de troisième classe accédaient par le biais d'escaliers situés à chaque extrémité. Un discret garde-fou fixé sur le toit de la caisse inférieure et une main courante vissée sur les montants des banquettes de l'impériale étaient censés prévenir les chutes. Bien que très critiquées pour leur inconfort, ces voitures représentaient en 1907 près de 600 unités et leur suppression fut très progressive, les dernières quittant le service au début des années 1930. La B9 x 20303 conservée par la Cité du train à Mulhouse représente l'ultime survivante de cette première génération de matériels voués au transport de masse.

L.F.



b, c - 1899 : voiture d'express A7 yfi.

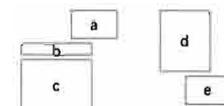
Dans les dernières années du XIX^e siècle, l'accroissement de la vitesse des trains conduisit au développement des voitures à bogies et intercirculation, plus stables et plus confortables.

La Compagnie de l'Ouest fit construire entre 1899 et 1908 une centaine de ces véhicules, parmi lesquels 49 voitures de première classe à sept compartiments. Longues de 19,50 m et pesant une trentaine de tonnes, leur morphologie générale se rapprochait des voitures des compagnies de l'Est et du Nord. Elles reposaient, à l'origine sur des bogies « Wagons-Lits » remplacés au fil des livraisons par des appareils type « Pennsylvania » dont Robert Dubois avait rapporté les plans des États-Unis.

Le revêtement extérieur de la caisse était formé de lattes de teck verni. Dans le courant des années 1930, il fut recouvert de tôles minces. L'une de ces voitures, appartenant à l'AJECTA (Association des jeunes pour la conservation des trains d'autrefois), a été classée parmi les monuments historiques le 31 janvier 1991. Elle se trouve actuellement garée à Longueville (Seine-et-Marne). L.F.

**d - 1931 : voitures
« transatlantiques ».**

Afin d'acheminer dignement vers la capitale la société huppée qui débarquait au Havre, Raoul Dautry, directeur général du réseau de l'État, commanda en 1931 aux Entreprises industrielles charentaises ces cinquante voitures de luxe dont un exemplaire fut présenté à l'Exposition coloniale de 1931. Elles dérivait de façon très proche des voitures de 1^{re} classe OCEM que le réseau réceptionnait à la même époque mais différaient par leur aménagement : la première tranche de vingt-cinq unités comportait quatre salons type « Pullmann » à couloir central ; la seconde présentait deux salons, un office et une cuisine. Ces voitures circulaient obligatoirement par deux, l'équipement hôtelier de l'une assurant la restauration des passagers du couplage. Afin de bien distinguer le service particulier auquel ils étaient affectés, ces véhicules avaient reçu une livrée spécifique : bas de caisse vert foncé, bandeau turquoise à hauteur des fenêtres, toit blanc. Ces couleurs évoquaient le caractère maritime du réseau, le slogan publicitaire « l'État, Réseau de la Mer » datant de l'ère Dautry ». Après la Seconde Guerre mondiale, ce matériel fut remis aux normes ordinaires des voitures de grandes lignes.



**e - 1936-1937 : voitures « allégées »
(photothèque La Vie du rail).**

La conception de ces voitures répondait à une double préoccupation : l'allègement par rapport aux voitures livrées par l'OCEM, jugées robustes mais trop lourdes et l'appel à un cabinet de styliste pour offrir à la clientèle du réseau de l'État des véhicules en harmonie esthétique avec les locomotives carénées qu'il s'apprêtait à mettre en service. Ce concept de rames homogènes affectées à des convois légers et rapides préfigurait les actuels trains à grande vitesse. L'étude fut confiée aux Entreprises industrielles charentaises d'Aytré (Charente-Maritime) qui parvinrent à respecter l'impératif de la légèreté grâce à l'emploi d'aciers à haute

résistance et de métaux légers. L'habillage extérieur fut l'œuvre de l'architecte Henri Pacon, élève de Raymond Loewy et ami de Raoul Dautry. 55 voitures appartenant aux trois classes furent livrées au réseau de l'État entre 1936 et 1938. À l'époque de l'Exposition internationale de 1937, elles représentaient dans le domaine du matériel roulant ce que la technique ferroviaire française pouvait offrir de plus avancé et certaines de leurs dispositions constructives furent reprises pour les séries étudiées après la Seconde Guerre mondiale. L'une de ces voitures appartenant à la collection de la Cité du train est aujourd'hui garée sous la rotonde de Mohon, près de Charleville-Mézières (Ardennes). L.F.





De l'hébergement à la cité de cheminots

Les caractères du logement du personnel ferroviaire ont été sensiblement conditionnés par l'évolution du statut de la ligne, de celle de ses objectifs et de ses moyens, mais surtout par la permanence d'une astreinte spécifique qui l'apparente à un logement professionnel.

En effet, les impératifs liés au service ont, d'emblée, dicté à toutes les catégories de personnel des chemins de fer la nécessité d'habiter à proximité de la gare ou des installations ferroviaires : l'encadrement (chef de gare, sous-chefs) le personnel commercial (messageries, buraliste) ou technique (chef de dépôt) ainsi que les agents d'entretien devaient ainsi résider sur place ou à proximité afin de répondre à l'amplitude des horaires du service. Si les gardes-barrières connaissaient une obligation analogue, le personnel roulant subit même une double astreinte : contrairement au personnel fixe qui bénéficiait d'un logement unique, le personnel roulant partageait sa vie professionnelle entre un logement principal et un hébergement provisoire. Afin de s'assurer de leur ponctualité et de leur stabilité, les compagnies ont offert, dès l'origine, aux chauffeurs et aux mécaniciens un logement parisien – modeste – dont la gratuité compensait en partie la modicité des salaires. À la fin du XIX^e siècle, la Compagnie de l'Ouest commandera à Juste Lisch un ensemble de maisons individuelles pour loger à Colombes des agents de la compagnie avec leur famille, selon une formule architecturale hésitant entre maison et immeuble collectif, modulée en fonction du statut des employés. Lorsqu'ils ne pouvaient effectuer

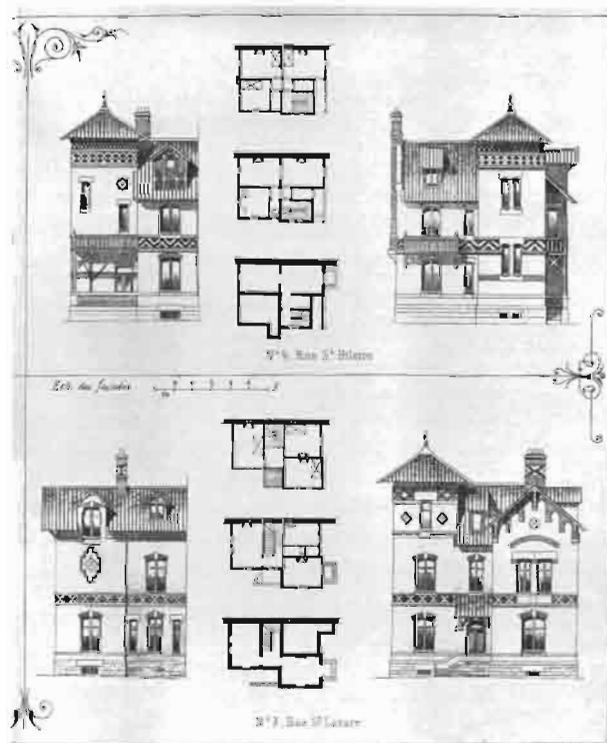
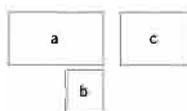
l'aller-retour dans la journée, les cheminots disposaient au Havre d'un dortoir logé dans une maison voisine de la gare et louée par la compagnie ; d'abord collectif, ce dortoir fut ensuite scindé en cellules à deux lits, associant chauffeur et mécanicien soumis à des impératifs communs. Comme le rappelle Zola au chapitre VI de *La Bête humaine*, la cantine se tenait contre le dépôt même. « Cette cantine consistait simplement en une petite salle nue, peinte en jaune, où il n'y avait qu'un fourneau pour faire chauffer les aliments, et qu'une table, scellée au sol, recouverte d'une feuille de zinc, en guise de nappe. Deux bancs complétaient le mobilier. Les hommes devaient apporter leur nourriture ». Près du dépôt, un corps de garde permettait d'accueillir les hommes que le service retenait trois ou quatre heures au Havre. C'était une salle meublée de lits de camps avec des matelas protégés par des housses où l'on pouvait se reposer tout habillé.

La nationalisation de la Compagnie de l'Ouest en 1908 fait du réseau de l'État une vitrine de la politique sociale de la République à travers la création de coopératives de consommation, l'essor de sociétés de secours mutuel, ou l'organisation d'une médecine du travail. La promiscuité de l'hébergement cheminot, l'endogamie professionnelle affectant toutes les catégories du personnel (roulant, commercial, technique...) ainsi que l'exiguïté des logements antérieurs inspirent à la direction une active politique du logement qui se traduit par l'installation de foyers cheminots près des têtes de réseau, et par la construction d'immeubles dotés du confort moderne : les immeubles collectifs

De l'hébergement à la cité de cheminots



d'Asnières et de Clichy logent chauffeurs et mécaniciens du dépôt des Batignolles tandis que les appartements de Nanterre sont réservés au personnel technique. Leurs architectes participent à la modernisation du réseau en signant ici des immeubles, là des gares et des dépôts. Dans l'esprit des HBM de l'Office départemental de la Seine, les immeubles collectifs de Clichy sont dus à Urbain Cassan, ceux de Nanterre, de Houilles et du Havre à Henri Pacon, ceux d'Asnières à Charles Abella ; et les cités cheminotes d'Achères et de Verneuil dues à Jean Philippot, s'inscrivent dans la mouvance des cités-jardins. Car, durant l'entre-deux-guerres, Raoul Dautry imprime une dimension urbaine à la modernisation du réseau : si les nouvelles gares de banlieue occupent une place prépondérante dans les récents plans d'urbanisme, l'aménagement de lotissements cheminots doit susciter l'émergence de cités nouvelles (Achères, Verneuil) dont les installations collectives (écoles, crèches, dispensaires, bains douches, et même une chapelle à Saint-Étienne-du-Rouvray) et l'organisation spatiale dessinent les contours d'une banlieue moderne. **A.LB**





a - Lotissement de Colombes, vue d'un îlot.

Un lotissement constitué de maisons et immeubles de rapport fut commandé par la Compagnie de l'Ouest à l'architecte Juste Lisch, sur des terrains situés à Colombes, en bordure de la voie ferrée Paris-Saint-Germain ; il se développa entre 1890 et 1893. Plusieurs rues furent ouvertes pour desservir le lotissement qui comprend deux immeubles en bout de terrain, et vingt-sept lots constitués de deux maisons individuelles, trois maisons doubles, une maison triple, quatre maisons quadruples. Des travaux effectués sur la ligne en 1935 ont entraîné la

suppression de quatre lots (maisons quadruples devenues doubles). Cet ensemble, exceptionnel par la qualité de la réalisation et le sens esthétique mis en œuvre, fut salué comme un exemple particulièrement réussi d'architecture « pittoresque ». Il s'impose de nos jours comme l'un des tout premiers ensembles de logements construits par la Compagnie de l'Ouest pour son personnel et s'inscrit dans le droit fil des réalisations patronales inspirées par l'« économie sociale » que Frédéric Le Play devait diffuser par le canal des expositions universelles.

**Colombes (Hauts-de-Seine).
b - Élévations et plans (*La Construction moderne*, 1895).
c - Détail d'une maison, rue Saint-Hilaire.**

Chaque logement compte au moins un étage, une entrée particulière et un jardin. Les principaux matériaux constitutifs sont la brique pour le gros œuvre, et le bois, la brique simple et la brique vernissée pour le décor. L'implantation du bâti dans la parcelle (maisons en retrait de la rue, jardins) comme l'idée d'inversion des plans permettent une individualisation de chaque logement. La multiplicité des toitures et balcons, l'asymétrie des façades, la présence de tourelles, de

pignons couverts et découverts appartient au répertoire de la villégiature, inhabituel dans le logement social. À cette variété formelle s'ajoute une recherche d'effets décoratifs obtenus par la brique vernissée rose et brune pour les frises, la brique ordinaire pour les souches de cheminées, les baies géminées, les chaînes en harpe, les aisseliers, autant d'éléments dont l'usage invite au rapprochement avec la villa suburbaine ou la villa balnéaire.
H.B.

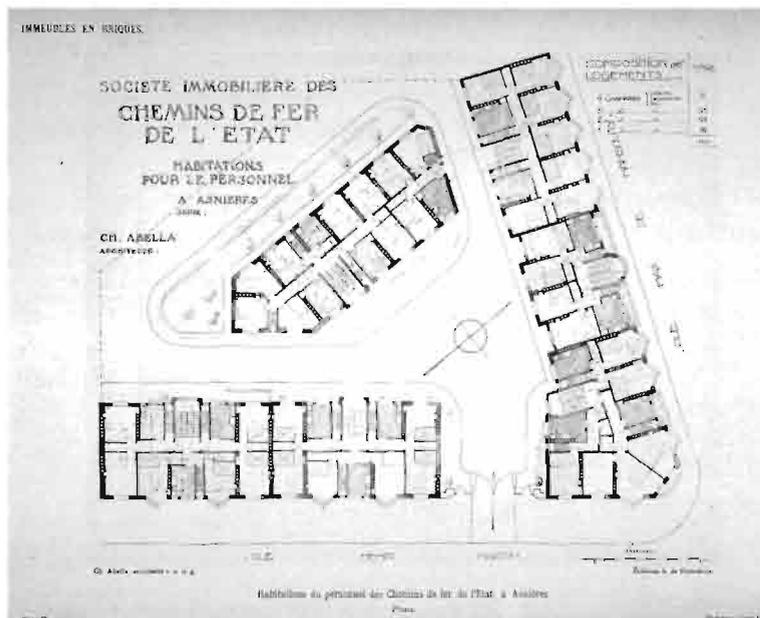
De l'hébergement à la cité de cheminots

Asnières-sur-Seine (Hauts-de-Seine).
a - Lotissement concerté, rue Henri-Martin et rue Max-de-Nansouty.

b - Plan (extrait de *Immeubles pour petits appartements* par Delaire et Sage, vers 1930).

De 1929 à 1932, l'architecte Charles Abella construisit un ensemble de 130 logements, en trois tranches, pour la Société immobilière des chemins de fer de l'État. Le plan d'ensemble témoigne d'une adaptation judicieuse à une parcelle triangulaire. La façade donnant sur la voie, rue Max-de-Nansouty, a 108 mètres de longueur. Les immeubles comportent 5 étages couverts en terrasse. L'ossature est en béton armé, le revêtement sur la rue, en brique rouge de Dizi, les façades sur cour en brique de Feucherolles et

le remplissage en brique de Vaugirard. Les effets décoratifs sont obtenus par le jeu de lignes horizontales (balcons filants) et verticales (travées à redents), par l'agencement des briques : vertical pour le soubassement, horizontal sur les balcons, ainsi que par le rythme créé par les encorbellements triangulaires ou arrondis (cage d'escalier). La forme en triangle permet de faire entrer le plus de lumière possible dans les appartements. Un soin particulier a été apporté aux paliers, carrelés de grès cérame. Cette cité, qui comprend également des commerces, un jardin d'enfant et un square, s'apparente aux réalisations de l'entre-deux-guerres en matière de logement social, qui recherchent fonctionnalité, hygiène, espace et clarté. **H.B.**



c - Houilles (Yvelines).

Immeuble, 19 rue Blaise-Pascal, détail de l'entrée (*L'Architecture d'aujourd'hui*, juin 1933).

Henri Pacon, à qui Raoul Dautry avait confié la charge d'architecte officiel de la Compagnie des chemins de fer de l'État, réalise à la fois des gares (Chaville-Rive gauche, 1938 ; Le Havre, 1932) et des logements pour le personnel. Après avoir élevé à Nanterre un ensemble pour la Société immobilière des chemins de fer de l'État, il bâtit à Houilles en 1932 un ensemble de trois immeubles. La disposition des bâtiments sur le terrain présente la particularité de combiner un immeuble-barre, en fond de parcelle, à deux immeubles en T, selon un parti qui assure à tous l'hygiène d'une ventilation efficace et le confort d'un éclairage uniforme. Si le choix du plan en T obéit aux recommandations hygiénistes du règlement de 1902, le traitement de l'immeuble longiligne propose un compromis intéressant entre des impératifs d'économie constructive et un art certain de la composition : à la standardisation



industrielle du bâtiment dictant la régularité des travées et le calibrage des fenêtres, l'architecte oppose sa marque personnelle en jouant de la saillie de bow-windows anguleux, de l'alternance des baies et de la variété des matériaux (briques/enduit). Henri Pacon démontre ici que l'emploi de matériaux et de processus industriels ne rime pas nécessairement avec ennui et uniformité. **A.LB**

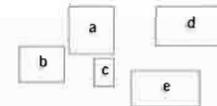
d - Sotteville-lès-Rouen (Seine-Maritime). Cité des Castors, rue Jules-Massenet, vue d'ensemble.

Au lendemain de la Libération, la pénurie de logements susceptibles d'accueillir le personnel des ateliers des Quatre-Mares et leurs familles, inspire à quelques cheminots mal logés l'idée de se regrouper pour construire ensemble leurs pavillons et surmonter ainsi une crise du logement dont la maîtrise échappe aux pouvoirs publics. L'aventure des Castors, qui débute en 1948 en banlieue bordelaise, résulte, à Sotteville comme ailleurs en France, d'initiatives locales qui se regroupent et constituent rapidement un puissant mouvement associatif. Cette fédération, qui a pour ressort une solidarité active face à l'acuité de la crise, propose à ses membres un soutien à la fois logistique, administratif et financier. En matière logistique, les Castors facilitent le prêt ou la location avantageuse de matériel de chantier, distribue conseils techniques et encadrement bénévole ; les formalités administratives sont également prises en charge ou facilitées : achat du terrain, lotissement, permis de construire, réception des travaux, viabilité, ... Enfin, grâce aux Castors, les cheminots peuvent obtenir des prêts intéressants ; et si l'apport personnel



exigé par les organismes de crédit faisait défaut, les Castors pouvaient faire valoir « l'apport travail » engageant le souscripteur à un apport personnel en temps et en énergie constructive. Des coopératives d'achat, des ateliers collectifs d'entretien et de réparation facilitaient l'acquisition des matériaux et des

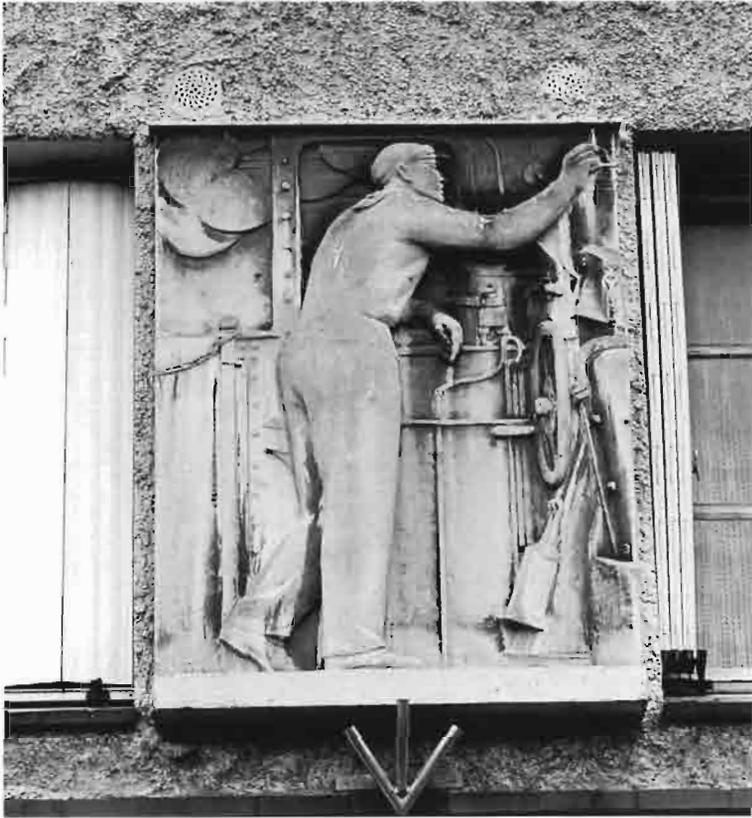
outils. La cité des Castors de Sotteville, qui regroupe une centaine de maisons jumelées, témoigne encore aujourd'hui de cette solidarité des cheminots. Ses maisons stéréotypées, réparties sur plusieurs hectares, présentent par leur caractère artisanal et standardisé à l'extrême, un aspect de l'architecture de la Reconstruction. **A.LB**



e - Le Havre (Seine-Maritime). Immeubles, boulevard Winston-Churchill, perspective des façades.

Cet ensemble d'HBM, surnommé ici « les maisons rouges », est bâti par Henri Pacon en 1932 alors qu'il élève ceux de Nanterre (Hauts-de-Seine) et de Houilles (Yvelines). Sur une parcelle encadrée par le boulevard d'Harfleur et le faisceau des voies, l'architecte dresse un ensemble de 108 logements destinés en partie aux cheminots, en partie au personnel de l'usine voisine d'équipement maritime Mazeline. Le parti adopté est celui de l'immeuble barre à redents multiples dont les murs, composant six cours ouvertes sur la rue, s'animent des pleins et des vides franchement accusés, tandis que les façades sur rue s'allègent de balcons-terrasses traités en joggias. La franchise des volumes confortée par l'emploi d'un matériau industriel sans apprêt, contribuerait à produire une architecture sévère sans la douce couleur de la brique dont une récente restauration a restitué l'aspect chaleureux. **A.LB**







Gare Saint-Lazare, salle des pas perdus, lunette en verre peint, le port du Havre.

Éléments immobiliers et mobiliers protégés au titre des Monuments historiques

Paris, gare Saint-Lazare

Façades et toitures, salle des pas perdus et les halls d'embarquement de la gare ; façades et toitures, vestibule et grand salon d'entrée avec leur décor intérieur de l'hôtel Terminus Saint-Lazare : inscription sur l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques par arrêté du 14 décembre 1979 ; façades de la gare sur la rue de Rome : inscription sur l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques par arrêté du 28 décembre 1984.

Rouen, gare rive droite

Inscription sur l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques par arrêté du 17 janvier 1975.

Sotheville-lès-Rouen

– Deux grues hydrauliques situées au dépôt ferroviaire : inscription sur l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques par arrêté du 3 juillet 1996.

– Locomotive Pacific État 231 G 558 : classée le 8 juin 1984.

Longueville (Seine-et-Marne)

Voiture de voyageurs de première classe ex-Ouest A7 Yfi : classée le 31 janvier 1991.

Abréviations utilisées

AD Archives départementales
BnF Bibliothèque nationale de France
BM Bibliothèque municipale
ICE Institute of Civil Engineers

Crédits photographiques

© Inventaire général, cl. ou reproduction : Alsace (Jean Erfurth) ; Haute-Normandie (Denis Couchaux, Christophe Kollmann, Yvon Miossec) ; Île-de-France (Philippe Ayrault, Christian Décamps, Jean-Bernard Vialles) ; DAPA, SDARCHÉTIS (Philippe Fortin). ADAGP. Sauf :
© Abbaye Sainte-Marie-de-la-Source, p. 80-81.

© Archives départementales des Hauts-de-Seine, p. 80.
© Archives départementales de la Seine-Maritime, p. 26, 40-41, 86-88, 90-92, 103, 106-107. © Archives SNCF, p. 131-134. © Baltimore Museum of Art (cl. Bridgeman Art Library), p. 35. © Bibliothèque Forney, Paris, p. 33, 97-98, 121-123 ; fonds François Kollar, p. 26, 78, 84, 110, 126, 143. © Bibliothèque historique de la Ville de Paris, p. 52-55, 60-61, 64, 89, 146, 148. © Bibliothèque municipale de Pont-Audemer, p. 112. © Bibliothèque municipale, Rouen, p. 16, 19-20, 22-23, 27-28, 40, 43, 87, 90, 102, 130, 132-133. © Bibliothèque nationale de France, p. 10, 12, 17, 22, 32, 40, 50, 55, 68, 72-74, 77, 81-82, 87. © Chambre de commerce du Havre, p. 118-119. © Cité du train, Mulhouse, p. 50, 138-139, 141-142. © Collection Hôtel Concorde-Saint-Lazare, p. 51, 54, 56, 58. © Conseil général de l'Eure (Thierry Leroy), p. 25. © ECPAD France (fort d'Ivry), p. 46. © Fogg Art Museum (cl. Bridgeman Art Library), p. 34. © Institute of Civil Engineers, Londres, p. 14-15, 21, 36, 38, 42.

© Maison Émile Zola, Médan, p. 37. © Musée Carnavalet (cl. Photothèque des musées de la Ville de Paris), p. 57. © Musées historiques du Havre, p. 39, 113-117, 124. © Photothèque RATP, p. 58. © Photothèque La Vie du rail p. 62, 138, 140, 143. © Port autonome du Havre, p. 125. © Société des régates havraises, p. 32. © Coll. part., p. 139-141.

Charte graphique

Arnaud Dejean de La Bâtie, Paris

Direction artistique et réalisation graphique

Sophie Costamagna et Marie-Christine Gaffory

Cartographie

Diane Bétored, Julien Delannoy, Jérôme Decoux et les auteurs

Photogravure, impression

Cartoffset, Nantes

Souscripteurs

AHICF (Association pour l'histoire des chemins de fer en France), Claude Bault, Gabrielle Cadier, COPEF, Francis Courpotin, Manoel Da Camara, Gracia Dorel-Ferré, Serge Drouin, Paul Genelot, Guillaume Guérouit, G. Guilfomer, Gérard Jigaudon, Bernard Lawday, Les Amis de la bibliothèque de Versailles, Michel Leseille, Bernard Monteil, Olivier Montes, Michel Montigny, Pierre Moron, Michel Paul, Aurélien Prévôt, Claus Pusch, Jean Rimbert, Joaquin Sanchez Vintro, Jean Sicot, Pierre Tullin, M^{me} Vergeade (service du livre SNCF), Sylvain Zalkind.

Bibliographie

Association pour l'histoire des chemins de fer en France. « Le paysage ferroviaire », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°32-33, 2005 (sous presse).

BELHOSTE Jean-François. « La gare Saint-Lazare, témoin exceptionnel des débuts de la construction métallique en France », *Revue d'histoire des chemins de fer*, printemps-automne 1999, n° 20-21, p. 161-173.

BIDDLE Gordon. *Britain's Historic Railway Building*. Oxford University Press, 2002.

BOWIE, Karen dir. *Les grandes gares parisiennes au XIX^e siècle*. Paris : Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1987. 204 p.

BOWIE Karen et TEXIER Simon. *Paris et ses chemins de fer*. Paris : Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 2003. 286 p.

BROOK David ed. *The Diary of William Mackenzie, the First International Railway Contractor*. London : Thomas Telford, 2000. 610 p.

CHAPUS Eugène. *Guides-itinéraires : de Paris au Havre*. Paris : Hachette, 1855 (Bibliothèque des chemins de fer).

CHAVY Marcel et CONSTANT Olivier. *Les dépôts vapeur de l'Ouest*. Paris : Éditions La Vie du rail et des transports, 2000. 327 p.

COHEN Fanette et PILLET Frédéric. *Étude historique et documentaire préalable à l'aménagement du secteur Clichy-Batignolles ; les premières halles à marchandises du site*. Paris : École d'architecture de Paris-Belleville/IPRAUS, juin 2005. 73 p.

DRAC Haute-Normandie, Rouen. *Sotteville-lès-Rouen, locomotive à vapeur, Pacific 231 G 558*. Rouen, 1997. 14 p. (coll. Patrimoine restauré).

ÉTIENNE-STEINER Claire. *Le Havre, un port, des villes neuves*. Paris : Monum/Éditions du Patrimoine, 2005. 386 p. (Cahiers du patrimoine ; n° 71).

FRANÇOISE Marcel. « L'architecture ferroviaire au XIX^e siècle dans la région rouennaise », *Bulletin des amis des monuments rouennais*, 1980-1981.

HAMP Pierre et KOLLAR François. *Le rail*. Paris : Horizons de France, vers 1935, p. 263-323 (La France travaille).

JANIN Jules. *Voyage de Paris à la mer*. Paris : Ernest Bourdin, 1847. 160 p.

LALUBIE Laure. *Gare de Paris Saint-Lazare, étude historique du bâtiment voyageurs*. Étude inédite pour l'AREP, 1998

LALUBIE Laure et LE BRETON Claude. *Histoire du site ferroviaire des Batignolles*. Étude inédite pour l'AREP, 2002.

LOYER François dir. et CHATELET Anne-Marie dir. *Autour de l'Opéra, naissance de la ville moderne*. Paris : Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1995. 254 p.

MARÉCHAL Virginie. *La construction des lignes de chemin de fer de Paris à Rouen et de Rouen au Havre (1839-1847)*, sous la dir. de Denis Woronoff. Paris : université Paris 1, 1993-1994. 2 vol., 270 p. (Mémoire de maîtrise d'histoire, université Paris 1).

MARREY Bernard. *Les ponts modernes, XVIII^e-XIX^e siècles*. Paris : Picard, 1990. 317 p.

La Mémoire des cheminots normands. Historique de la ligne Paris-Le Havre. 1841-1964. Igoville : Amicale des retraités des chemins de fer de Haute-Normandie, s. d. 59 p.

Musée Carnavalet, Paris. *Du palais au palace, des grands hôtels de voyageurs à Paris au XIX^e siècle*. Paris : ACR éditions /Paris-Musées, 1998. 231 p.

Musée d'Orsay, Paris. *Manet, Monet, la gare Saint-Lazare : exposition, Paris, juin-septembre 1998* ; réd. par Juliet Wilson-Bureau. Paris : Réunion des musées nationaux, 1998. 209 p. : ill.

POPESCU Carmen. « Du train au bateau : les gares maritimes », *Monumental*, 2003, p. 32-35.

PRADE Marcel. *Ponts et viaducs au XIX^e siècle : techniques nouvelles et grandes réalisations françaises*. Poitiers : libr. Brissaud, 1988. 407 p. (coll. Art et patrimoine ; 5).

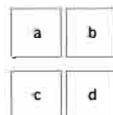
ROBERT Yves. *Le second souffle de la Pacific 231 G558*. Cabourg : Cahiers du Temps, 2001. 141 p.

RUDDOCK Ted dir. *Masonry bridges, viaducts and aqueducts*. Aldershot, Burlington, Ashgate, 2000. 363 p. (Studies in the History of Civil Engineering ; 2)

VAUQUESAL-PAPIN. « Origines de la construction de la ligne de Paris à Rouen. 1825-1843 », *La Vie du rail*, n°s 1089 et 1090 (26 mars et 2 avril 1967) ; « De Rouen au Havre, le chemin vers la mer... 1843-1847 », *La Vie du rail*, n°s 1127 et 1129 (7 janvier et 21 janvier 1968).

VIAU Jean-Baptiste-René. *Chemin de fer du Havre à Rouen*, album-itinéraire, illustrations par les premiers artistes de Paris ; préf. de B. Gaffney. Ingouville : Roquencourt, 1847. 160 p.

VILAIN Lucien-Maurice. *L'évolution du matériel moteur et roulant des chemins de fer de l'Ouest et du réseau de l'État*. Paris : éd. Dominique Vincent, 1972.



Bas-reliefs de Louis Dideron et Paul Belmondo ornant la façade d'un immeuble pour cheminots à Nanterre, représentant plusieurs corps de métier du monde ferroviaire : le mécanicien (a), le poseur de rails (b), l'aiguilleur (c) et la garde-barrière (d).



Paris Saint-Lazare
Paris-Poiss...
Paris...
C...



34.2

37

40.5

45.6

48.6

81.6

87.3

82.7

Vernouillet-Verneuil

Les Clayettes-de-Verneuil

Les Mureaux

Aubergenville-Élisabethville

Épone-Mézières

Mantes-Station

Mantes-la-Jolie

Roissy-sur-Seine



106.7

111.6

119

Tunnel de Villiers-sur-la-Roche

Saint-Pierre-du-Vauvray

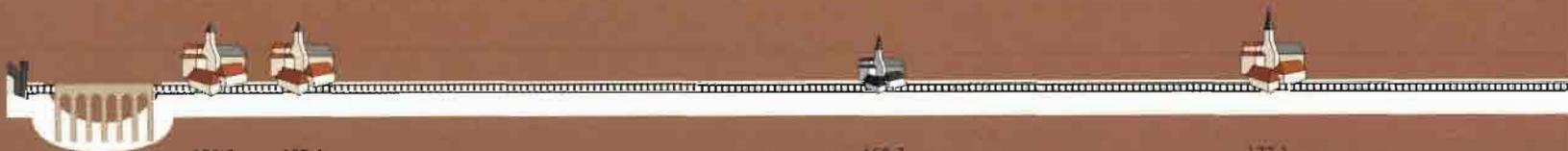
Val-de-Reuil

Viaduc du Manoir

Pont-de-l'Arche

Tunnel de Tourville

Viaduc de Tourville-pont d'Issiel



156.7

158.4

169.7

177.1

Viaduc de Barentin

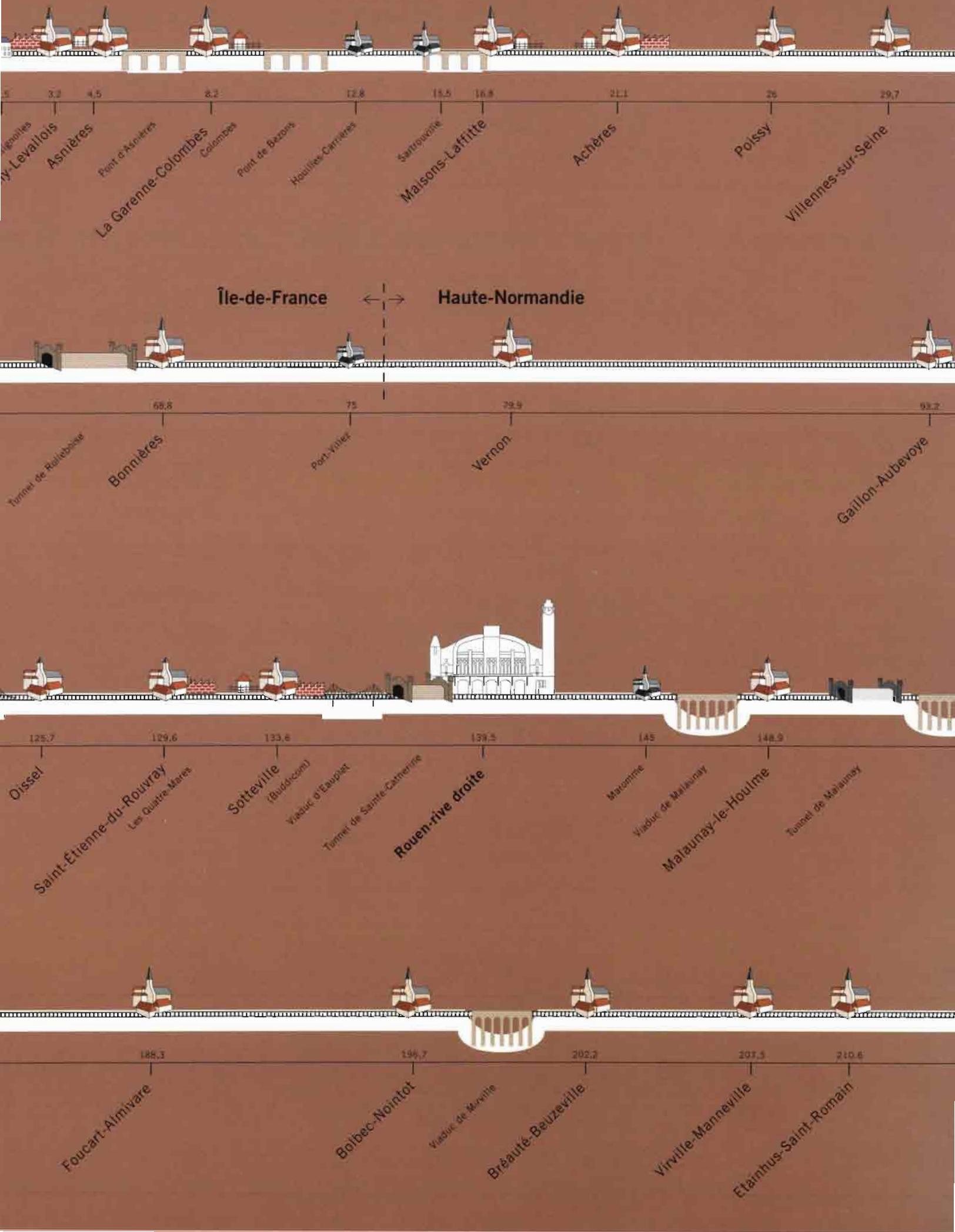
Barentin

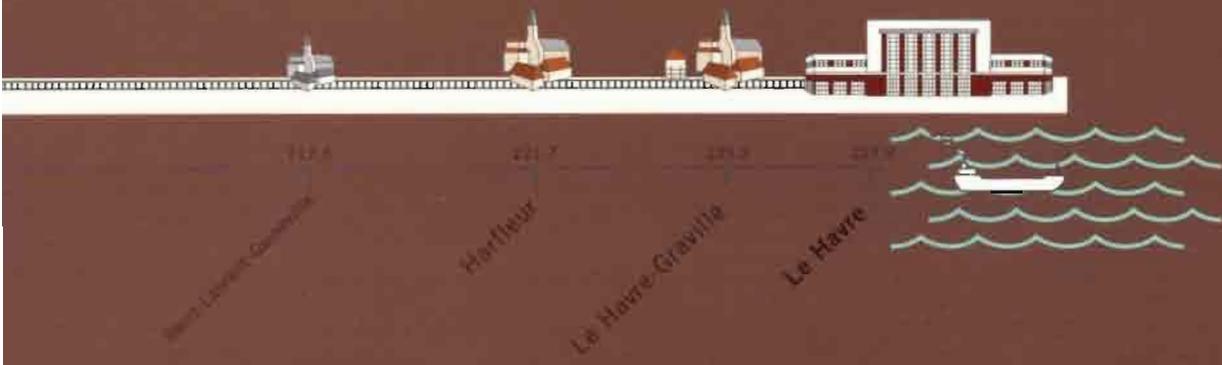
Pavilly

Motteville

Yvetot







Face à la banalisation des voyages et à l'ordinaire migration quotidienne de milliers d'usagers, ce parcours en images retrace plaisamment les péripéties d'une création inédite : la naissance de l'une des premières grandes dessertes ferroviaires, appelée à devenir l'axe de l'un des plus grands réseaux nationaux. Sujet de bien des guides du XIX^e siècle, et source d'inspiration des peintres comme des photographes, la ligne ferroviaire « De Paris à la mer » se trouve, dans cet ouvrage, brillamment illustrée par les photographes de l'Inventaire général et documentée par une équipe d'historiens de l'art et des techniques.

Innovant sur les publications antérieures de l'Inventaire général du patrimoine culturel par son approche interrégionale, cet ouvrage s'attache à décrire et à montrer le cadre architectural de la ligne – gares, ouvrages d'art et logements cheminots –, son matériel roulant et son insertion urbaine et paysagère.

Cette ligne constitua dès 1843 la réponse audacieuse des ingénieurs du XIX^e siècle au fantastique défi technique lancé par la construction d'un tel réseau. La maîtrise de la traction à vapeur, du franchissement de la Seine ou de reliefs marqués frappa les esprits, inspirant peintres, graveurs et romanciers : *La Bête humaine* de Zola bouge encore dans toutes les mémoires grâce aux images de Jean Renoir ; et la *Pacific 231*, ranimée par son élévation au rang de Monument historique, gronde toujours sous la baguette d'Arthur Honegger.



L'inventaire recense, étudie et fait connaître le patrimoine artistique de la France. Les Images du patrimoine présentent une sélection des plus beaux monuments et œuvres de la région.



DRAC
Île-de-France
Haute-Normandie

Prix : 34 €

