

CHAPITRE V

ÉLÉMENTS DE L'ARCHITECTURE DES CHEMINS DE FER

SOMMAIRE. — Absence systématique d'architecture au début des chemins de fer. — Retour contemporain à l'architecture.
Gares de passage — de têtes de lignes. — Salles des billets, des bagages.
— Salles d'attente. — Hall de la voie.
Modifications incessantes du programme.

Après cette excursion dans l'antiquité, rajeunissons-nous avec un sujet purement moderne : la gare de chemin de fer. Moderne, dis-je — et pourtant déjà bien renouvelé, car toutes les prévisions du début sont mises à néant : on avait cru travailler pour l'avenir, on travaillait à peine pour le présent : telle gare commencée avec des proportions qui paraissaient exagérées, se trouvait trop petite dès son ouverture. Peut-être, après tout, avait-on tout d'abord, sinon la conviction, du moins une sorte d'intuition instinctive qu'on ne faisait que du provisoire, et peut-être faut-il chercher là l'excuse de la banalité voulue et de l'insignifiance préméditée des premiers essais d'architecture — ou plutôt de non-architecture — des chemins de fer.

Dieu sait pourtant que c'est là un magnifique sujet d'art véritable et profond. Quoi de plus favorable à la grande et noble composition que ces proportions immenses, ces espaces libres,

cette simplicité même du programme qui avec de nombreux détails n'a à satisfaire qu'à deux fonctions : partir et arriver ?

Mais, par une aberration propre à notre époque, sous prétexte que c'était là un édifice d'utilité, on en concluait qu'il échappait à l'architecture, laquelle apparemment ne serait qu'un art de luxe et de fantaisie; et vous entendez encore des hommes intelligents affirmer qu'une gare de chemin de fer n'est pas du domaine de l'architecte. C'est purement absurde.

C'est absurde, oui certes, et cependant une idée absurde ne devient pas ainsi une idée générale de toute une époque sans être, je ne dis pas justifiée, mais accréditée par quelque apparence de motif. Oui, nous avons été l'objet d'un ostracisme injurieux et injuste, et bien des préjugés subsistent encore qui interdisent ici l'étonnement. Avions-nous donc donné prise aux défiances? C'est plus que jamais, à propos de ce programme dont nous avons d'abord été exclus, l'occasion de faire un examen de conscience, de voir si dans quelque mesure nous n'avons pas à faire un *mea culpa*.

Eh bien, il faut le reconnaître, l'architecture a failli être tuée par les architectes, il y a une centaine d'années. Au XVIII^e siècle, l'architecture était souple, ingénieuse, pratique, docile aux besoins, aimable en un mot. Puis vint le mouvement général de subordination irraisonnée à l'antiquité, cette abdication de toute conscience moderne, qui fut l'œuvre d'une époque en littérature, en philosophie, en politique, en peinture, en sculpture, et enfin en architecture : époque dont le nom serait Rousseau bien plutôt que David. Nous en avons parlé déjà.

Alors de française, l'architecture se fit — ou crut se faire romaine : — tout était romain alors, mais romain de surface et d'apparence : aussi peu romain en fait que les figurants des tragédies de Crébillon. La forme, l'enveloppe, la composition abs-

traite du monument, tout devait être romain : romaines les proportions, romaines les formules. Au besoin, ni toitures, ni fenêtres : cela aurait pu être utile, cela n'aurait pas été ou n'aurait pas paru être romain.

Et alors, la conception architecturale devenait un lit de Procuste pour tout ce qui devait y entrer : ce n'était pas la composition qui se modelait sur les besoins, c'était les besoins qui devaient se mutiler suivant les exigences d'une plastique *a priori*.

J'exagère un peu, bien entendu, pour me faire mieux comprendre. Mais pas tant que vous pourriez croire. Par bonheur on construisit peu alors, et le fléau fut ainsi amoindri. Cependant, voyez le bâtiment du grand amphithéâtre du Museum d'histoire naturelle, ou encore le Palais de Justice de Lyon, sans parler de quelques autres édifices déjà démolis : vous y verrez ce que peut produire une architecture doctrinaire et intransigeante, qui dirait volontiers des programmes « je les ignore » et de ses œuvres « *Sint ut sunt, aut non sint* ».

Cette théorie de l'anachronisme et du contre-sens devait finir par révolter une époque qui sentait bien, après tout, qu'elle se composait de Français actuellement vivants alors, et non de Romains morts depuis seize siècles. On rejeta la défroque romaine des idées, de la littérature, des arts, et si, courbés par de longues années de servitude, on ne sut pas tout d'abord se redresser, si l'on ne fit d'abord que troquer un esclavage contre un autre et substituer la superstition du moyen âge à la superstition du romain, c'est que l'indépendance des esprits ne se reconquiert pas d'emblée, que toute maladie a sa longue convalescence. Peu à peu, la liberté s'est réveillée et, grâce au persévérant dévouement des maîtres, la génération actuelle ignore ces inféodations systématiques et préconçues : si elle sait se défendre de l'anarchie, écueil ordinaire de la liberté, elle saura triompher de défiances

qui survivent encore, alors que depuis longtemps elles ne sont plus motivées; et en rendant à l'architecture des programmes qui ne peuvent être traités que par des architectes, on fera une simple restitution.

Les gares — ou plutôt les stations — de chemins de fer sont divisibles en deux grands groupes : les gares de passage, et les gares de têtes de lignes. Les premières sont les plus simples : la composition en est forcément restreinte à un seul parti, les bâtiments de la gare s'étendant en longueur en bordure des voies ; suivant la topographie de la ville, la gare aura deux groupes de bâtiments distincts et à peu près égaux — côté de l'arrivée — côté du départ — si les deux côtés des voies sont également accessibles de la ville : c'est le cas le plus ordinaire ; ou bien au contraire la situation excentrique de la gare et la difficulté des accès pour l'un des côtés obligent à placer d'un seul côté les services du départ et ceux de l'arrivée : tel est, par exemple, le cas de la gare de Lyon-Perrache (fig. 877). Sise à une extrémité de la ville, la voie ferrée passe en remblais à une assez grande hauteur, séparant de Lyon un faubourg qui n'est accessible que par une sorte de tunnel sous la gare même. Un seul côté étant nettement accessible, il fallait disposer sur ce côté tous les services du public ; vis-à-vis, il y a seulement des bâtiments de dépendances en quelque sorte. Ce parti est encore celui des gares qui sont nettement hors de la ville à desservir par un raccordement : par exemple, celle des Aubrais pour Orléans, de Saint-Pierre des Corps pour Tours, et même la gare Saint-Jean à Bordeaux, presque en dehors de la ville.

Les voies sont plus ou moins nombreuses et souvent outre les deux quais latéraux toujours nécessaires, il faut encore des quais intermédiaires. L'accès de ces quais est une difficulté ; on

en a cherché la solution dans des circulations souterraines ou aériennes; ce sont des considérations locales qui font préférer l'une ou l'autre suivant les emplacements. Tantôt les voies sont couvertes par une vaste toiture vitrée, tantôt par des abris spéciaux à chacune d'elles. Les gares importantes sont toujours couvertes. Seulement, beaucoup d'entre elles sont déjà devenues non

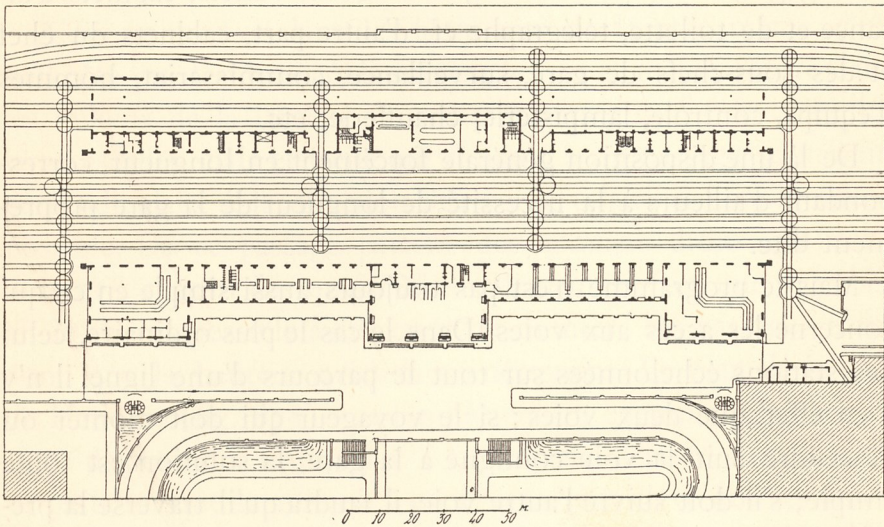


Fig. 877. — Gare de Lyon-Perrache.

seulement trop étroites pour le nombre de voies qu'il y faudrait, mais encore trop courtes, parce que les trains se font beaucoup plus longs qu'au début.

Je ne vous dirai rien de ces grands combles des gares, si ce n'est qu'il faut le plus possible éviter les points d'appui et laisser aux quais toute la liberté possible; laisser de larges issues à la fumée, et abriter dans la mesure du possible la gare contre les vents et la pluie ou la neige fouettées par le vent. C'est dans ce but que les pignons d'extrémité sont ordinairement munis de *rideaux* vitrés.

Quant aux nécessités de la disposition, voyons d'abord les gares de passage.

Le quai qui longe les bâtiments est pour les voyageurs et pour les employés la communication nécessaire entre les divers services. Il doit donc être libre, large, et donner accès à tout, sauf la salle des guichets et les bureaux administratifs : salles d'attente, de bagages, sortie et livraison, messagerie, buffets, cabinets d'aisance et de toilette, télégraphe et, d'autre part, cabinets du chef et des sous-chefs de gare, surveillance, commissariat, hommes d'équipe, contrôle, lampisterie, chaufferie, etc.

De là une disposition générale forcément en longueur, correspondant d'ailleurs à la nécessité de longueur de la gare proprement dite.

Mais le programme n'est pas toujours aussi simple en ce qui concerne les accès aux voies. Dans le cas le plus ordinaire, celui des stations échelonnées sur tout le parcours d'une ligne, il n'y a en effet que deux voies ; si le voyageur qui doit monter ou descendre suit la voie contiguë à la gare, la solution est toute simple ; s'il doit suivre l'autre voie, il faudra qu'il traverse la première ; cela se présente même pour des gares importantes, telles que Fontainebleau. En général, cette traversée faite sous la surveillance du personnel est sans inconvénients. Cependant lorsque les passages des trains sont très fréquents, on doit remédier aux dangers possibles de la traversée en pratiquant des passages souterrains ou aériens : telle est par exemple la nouvelle station de Bellevue. Mais, très souvent, les nécessités du service exigent de nombreuses voies et, alors, la gare se compose de plusieurs séries de groupes de deux voies — ou trois s'il y a des voies de manœuvre — séparées par des quais longitudinaux où se font les montées et descentes des voyageurs, le transport des bagages, etc. Il faut arriver à ces quais, et réciproquement il faut

de ces quais pouvoir gagner la sortie, le buffet, ou un autre quai si l'on change de train. Dans beaucoup de gares à voies nombreuses, ces mouvements se font simplement en traversant les autres voies : ainsi au Mans, à Rennes, etc. Cela n'est pas sans danger et, maintenant, on cherche, au moyen de larges circulations ordinairement souterraines à placer ces circulations à l'abri.

Alors on trouve dans les bâtiments de la gare même, d'un seul côté ou des deux côtés suivant les cas et même encore dans les milieux de la largeur s'il y a plusieurs groupes de voies, un large escalier, clair et facile qui conduit à un passage souterrain perpendiculaire à la direction des voies, éclairé et aéré le mieux possible. De ce passage partent des escaliers droits qui conduisent à chacun des quais. Naturellement, il faut que le public ait le moins possible à descendre et monter ; ces passages n'ont donc que la hauteur strictement nécessaire. Le plan de la gare de Hanovre (fig. 878) vous montrera un exemple très clair de cette disposition. Enfin, il y a la réciproque pour ainsi dire de ce parti, lorsque la gare est à un niveau plus élevé que les voies, par exemple à Pantin. Là, le nombre des voies est considérable, chaque groupe de deux est séparé du groupe voisin par un large quai, qui dessert ainsi une voie *montante* d'un côté, une voie *descendante* de l'autre. Chacun de ces quais est relié par un escalier droit à un pont jeté au-dessus et en travers des voies, et qui aboutit à la gare. Les communications des quais à la gare, d'un quai à un autre quai, se font au moyen de ces escaliers et de ce pont.

Vers la ville, toujours d'un seul côté ou de deux côtés, il faut trouver les accès des services du public : par ces mots *le public*, je n'entends plus ici les voyageurs, les passagers, mais le public au sens le plus large du mot.

En premier lieu, la salle ou les salles des guichets. C'est en même temps une salle de Pas-Perdus et, comme telle, elle doit être vaste et de facile circulation, claire et aérée. Il est essentiel que les guichets soient bien en vue, et pas trop serrés les uns

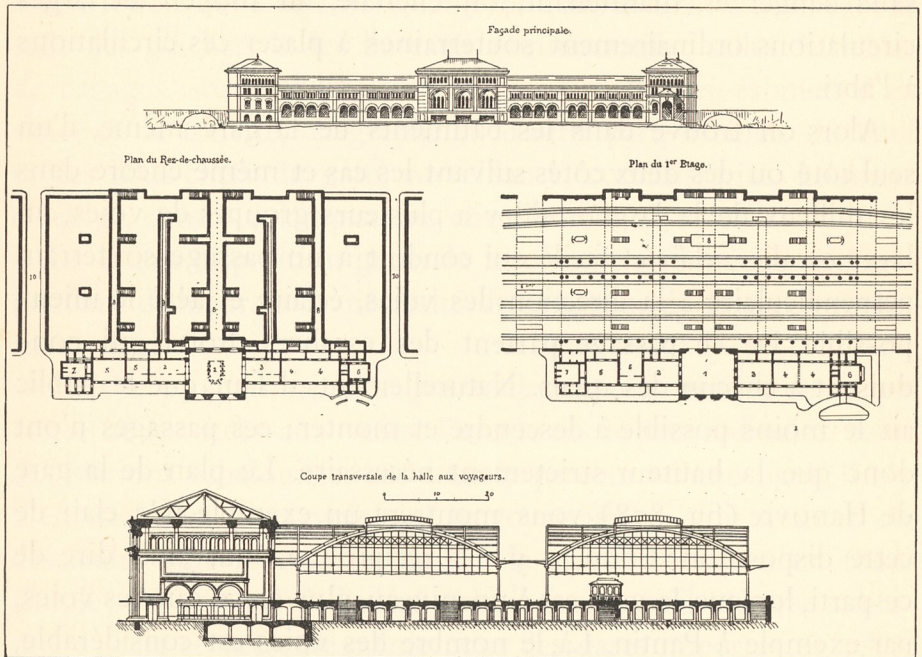


Fig. 878. — Gare de Hanovre.

REZ-DE-CHAUSSÉE. — 1, vestibule principal. — 2, bagages à l'arrivée. — 3, bagages au départ — 4, salles d'attente des 1^{re} et 2^e classes. — 5, salles d'attente des 3^e et 4^e classes. — 6, pavillon de l'Empereur. — 7, bureaux de l'exploitation. — 8, tunnels des voyageurs. — 9, tunnels des bagages. — 10, passage sous les voies.

1^{er} ÉTAGE. — 1, vestibule principal. — 2, bagages à l'arrivée. — 3, bagages au départ. — 4, salles d'attente des 1^{re} et 2^e classes — 5, salles d'attente des 3^e et 4^e classes. — 6, pavillon de l'Empereur. — 7, bureaux de la gare. — 8, buffet.

contre les autres, car il y a souvent affluence à chacun d'eux. Cette salle doit communiquer, aussi immédiatement que possible, aux salles d'attente, à la salle d'enregistrement des bagages, au bureau des renseignements, et au buffet, ainsi qu'à des cabinets d'aisance, de toilette, etc. C'est en résumé la grande salle publique de la gare.

Certes, si l'on se reporte aux misérables hangars que furent ces salles dans les premières gares, on doit reconnaître qu'il y a eu progrès : l'aspiration à faire quelque chose de convenable et de décent, quoique bien vague encore, existe à l'état latent tout au moins. Mais c'est égal : quand je pense que c'est là un programme tout aussi beau que celui des salles de thermes des Romains, et que je vous en parle en sortant de vous parler des thermes, je ne puis qu'être humilié de la comparaison !

Des salles d'attente, je n'ai rien de particulier à vous dire : ce sont des salles quelconques, ou de grandes salles divisées en compartiments par des cloisons d'appui.

Les salles de bagages, réception ou livraison, facilement accessibles du dehors, doivent permettre une disposition en longueur des comptoirs de dépôt des bagages. On emporte de plus en plus de bagages en voyage, et l'ordre n'est possible qu'à la condition d'avoir de grandes longueurs pour les répartir. Ces salles doivent donc être en réalité des galeries longues et parallèles à la voie. Comme il importe d'ailleurs que le service des fourgons aux salles et réciproquement soit rapide, la place de ces salles ne peut pas être arbitraire. Elles doivent occuper dans les bâtiments de la gare l'emplacement commandé par celui des fourgons dans les trains en arrêt : c'est donc l'une des extrémités.

Le surplus des services se compose de pièces ou salles qui n'offrent aucune particularité à signaler, ou qui rentrent dans l'une quelconque des catégories que nous avons déjà examinées.

Les gares de têtes de lignes sont évidemment les plus importantes, et ce sont aussi celles dont le programme a le plus profondément changé en peu d'années.

Après des premiers essais véritablement informes, une opinion s'était faite, qui semblait définitive, c'était la théorie du

côté de l'arrivée et du côté du départ. L'ancienne gare de Paris-Lyon-Méditerranée (fig. 879) en était peut-être l'exemple le plus typique : la grande gare vitrée arrivant jusqu'à la façade : d'un côté les services du départ, de l'autre ceux de l'arrivée. Telle

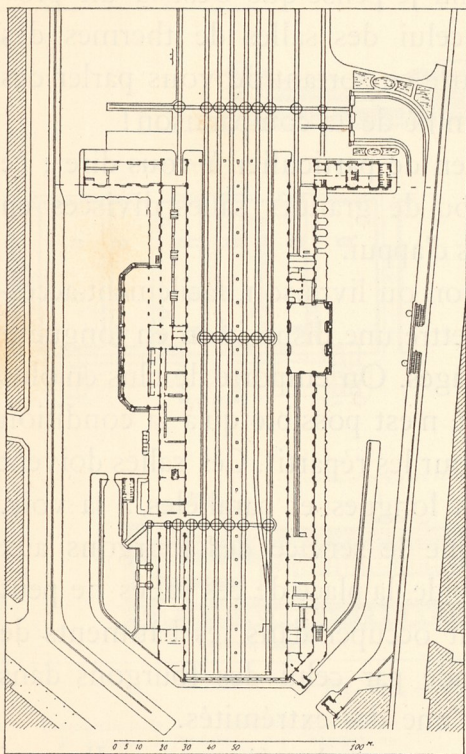


Fig. 879. — Ancienne gare du chemin de fer de Lyon, à Paris.

était encore récemment la gare de Paris-Orléans, dite d'Austerlitz, ou celle de Montparnasse, et telles sont, hors Paris, celles de la plupart des têtes de lignes.

Cela était en effet très judicieux lorsque les voies étaient peu nombreuses, et qu'il y avait véritablement un côté de l'arrivée et un côté du départ. Mais les besoins de la circulation et la multiplicité des trains ont nécessité des voies en très grand nombre : entre ces voies, il faut nécessairement de nombreux quais de pénétration : impossible d'y accéder par le travers, soit en tra-

versant de plain-pied les voies, ce qui est dangereux, soit en les traversant souterrainement, ce qui est peu praticable sur de grandes longueurs. Il faut donc les aborder en tête. Et dès lors, le plan nécessaire de la gare devient un vaste quai en tête, donnant accès par leurs extrémités aux nombreux quais de pénétration et de sortie entre les trains : la tête et les dents d'un rateau. C'est la même disposition que dans les ports de mer,

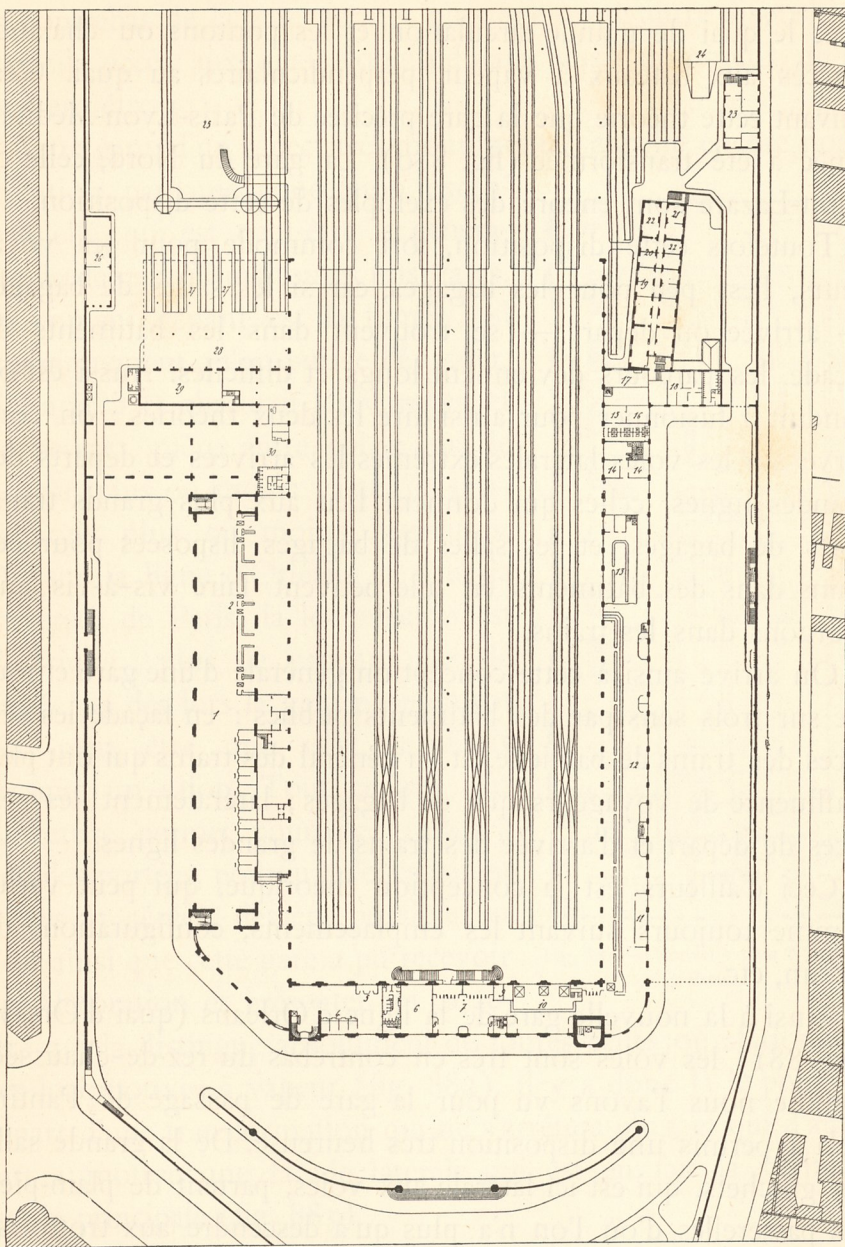


Fig. 880. — Nouvelle gare du chemin de fer de Lyon, à Paris.

- 1, salle des Pas-perdus. — 2, bagages. — 3, recette des grandes lignes. — 4, banlieue. — 5, entrée des voyageurs. — 6, café. — 7, sortie des voyageurs. — 8, 8, octroi. — 9, finances. — 10, consigne. — 11, bureau des bagages. — 12, salle des bagages. — 13, service de la douane. — 14, octroi. — 15, chef de gare. — 16, sous-chefs de gare. — 17, contrôleurs. — 18, contrôle du matériel. — 19, police. — 20, médecin et salle de pansement. — 21, médecin principal. — 22, salles d'attente. — 23, lampisterie. — 24, annexe de la lampisterie. — 25, messageries. — 26, service de la poste. — 27, chargement des wagons-poste. — 28, dépôt des bouillottes. — 29, chaufferie. — 30, télégraphe.

avec le quai de grande circulation et les pontons ou chalands d'accès aux bateaux à vapeur, perpendiculaires au quai. C'est suivant cette théorie que la gare précitée de Paris-Lyon-Méditerranée a été transformée (fig. 880). La gare du Nord, celle de Saint-Lazare sont encore des exemples de cette disposition.

Toutefois cette disposition, fort commode pour les voyageurs, l'est peu pour les bagages, car si les salles de bagages — arrivée ou départ — se trouvent dans les bâtiments de façade, les parcours deviennent longs et difficiles. Aussi est-on conduit à fusionner pour ainsi dire les deux théories : on conserve sur les voies latérales extrêmes les arrivées et départs des grandes lignes, celles qui donnent lieu aux plus grands transports de bagages, et les salles de bagages disposées pour ces trains dans des bâtiments en aile peuvent faire vis-à-vis aux fourgons dans les trains.

On arrive ainsi à cette conception générale d'une gare entourée sur trois sens par des bâtiments publics : en façade les services des trains de banlieue, et en général des trains qui ont plus d'affluence de voyageurs que de bagages ; latéralement les services de départ et d'arrivée des trains de grandes lignes.

Ceci d'ailleurs est la conception théorique, qui peut varier comme toujours suivant les emplacements, configurations de terrain, etc.

Ainsi à la nouvelle gare de la ligne d'Orléans (quai d'Orsay) (fig. 881) les voies sont très en contrebas du rez-de-chaussée, comme nous l'avons vu pour la gare de passage de Pantin. Cela a permis une disposition très heureuse. De la grande salle des guichets, qui est ici latérale aux voies, partent de plain-pied des passerelles d'où l'on n'a plus qu'à descendre aux trottoirs ; les bagages y sont descendus par des plans inclinés, et remontés par des monte-charges. Il est évident que le niveau des voies

la gare de passage. Chaque unité peut respectivement être plus grande, elle reste analogue.

Pour les unes comme pour les autres, la croissance des services de transports a été tellement rapide que presque toutes les

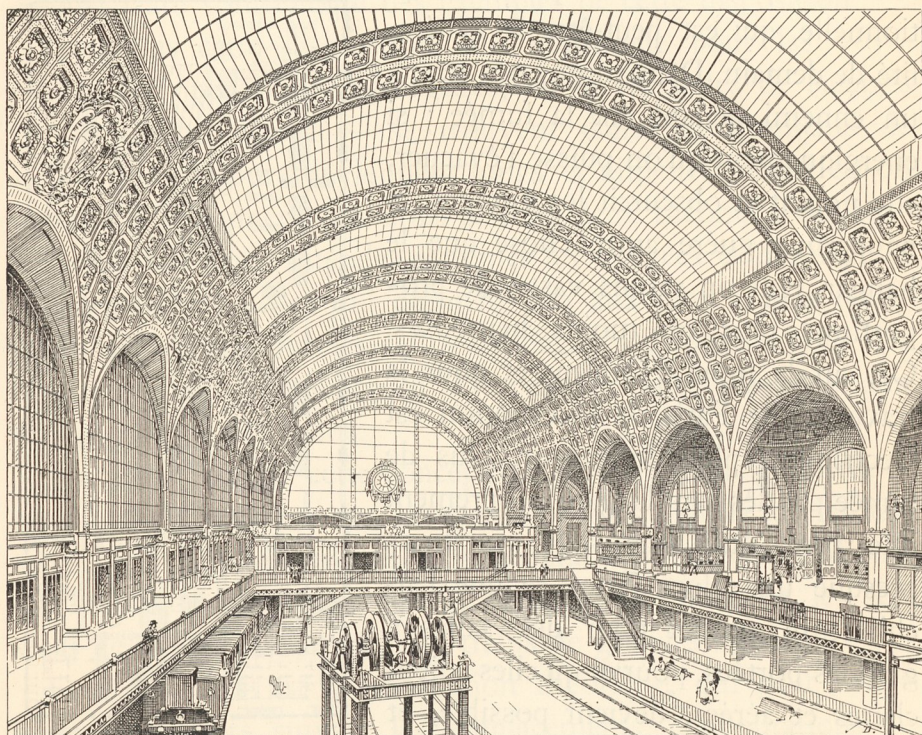


Fig. 882. — Vue intérieure de la gare du réseau d'Orléans, au quai d'Orsay.

gares sont déjà à renouveler, quelques-unes depuis longtemps, quelques-unes pour la troisième fois. Il serait téméraire de supposer que le mouvement s'arrêtera ou se ralentira : au contraire. Le mot d'ordre pour toute conception de gare, et pour chacune de ses parties, serait donc *élasticité*. Jusqu'à un certain point cette élasticité n'est pas incompatible avec la composition architecturale : elle a comme condition l'ingéniosité.



Fig. 883. — Façade de la gare du réseau d'Orléans, au quai d'Orsay.