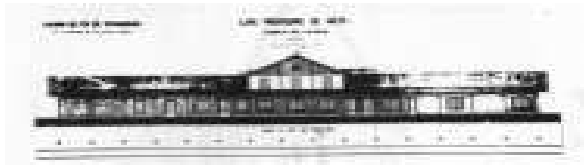


LES GARES DE METZ

1. La première gare.

C'est en juillet 1849 qu'il était prévu de construire une gare à Metz, le terrain fut choisi en juin 1849. Le dossier de construction fut approuvé par l'armée au printemps 1850, c'est pourquoi elle est en bois et provisoire. Le premier train part de Metz sans inauguration ou cérémonie officielle. La gare était prévue pour 1 train, possédait un dépôt et un seul employé. Puis une 2ème voie est construite en août 1852.



2. La deuxième gare.

Le 15 avril 1853, une gare construite en matériaux légers est terminée, possédant une ossature métallique et abritant quatre voies : deux voies à quai et deux voies pour la manœuvre des locomotives, mais aussi un hangar de marchandises et deux remises de voitures, et elle servait de terminus.

3. La troisième gare.



Le 28 juillet 1872, la gare fut détruite par un incendie. C'est alors que l'on construisit la troisième gare, mais cette fois ci en pierre de Jaumont. Elle fut achevée le 17 juin 1878 et disposait de 4 voies à quai. En 1907, la mise en service de la nouvelle gare entraîna sa reconversion, elle abrite la Direction Régionale SNCF Metz-Nancy.

La nouvelle gare

Metz occupait une place stratégique militaire au XIXe siècle, d'où des constructions militaires importantes. Lorsque l'Allemagne annexe Metz, Guillaume II créa le XVIème Corps d'Armée en 1890 de 25000 hommes. La gare de l'époque était trop petite pour faire face à la stratégie militaire qui mettait à profit le chemin de fer.



En 1898, les terrains de la future gare seront libérés.

Mais ce n'est que le 21 avril 1901, que l'empereur signait l'ordonnance d'utilité publique de l'établissement d'une nouvelle gare.

Le concours fut ouvert le 10 décembre 1901, le cahier des charges était particulièrement précis. Il était prévu que 12 trains de voyageurs pouvaient être à quai simultanément.

Le concours fut clos le 11 mai 1902, il désigna parmi 19 projets celui de Jürgen Kröger.

Malgré le choix du style libre du cahier des charges, il dut revoir son projet par deux fois pour satisfaire l'empereur qui souhaitait pour Metz, vieille ville impériale, un monument de style roman rhénan, même les derniers plans datant de 1906 diffèrent sensiblement de la réalisation définitive.

C'est ainsi que la gare devint un modèle de l'architecture sous Guillaume II.

Elle fut inaugurée le 17 août 1908 avec une cérémonie, elle avait coûté 29 millions de marks.

En 1918, de 1940 au 3 octobre 1942 et enfin après la libération le 19 novembre 1944, elle subit des modifications germaniques et anti-germaniques.

Le 15 janvier 1975, la gare de Metz " accède à la dignité de monument historique " (La gare de Metz).

Malgré le sol instable du terrain choisis, le projet continua. Pour assurer l'assise de la gare, une nouvelle technique de l'ingénieur français François Hennebique fut utilisée. Elle consistait à mettre 3 000 pieux en béton armé de 10 à 17 mètres enfoncés dans le sol. La façade et l'intérieur de la gare fut construite en grès gris, mais le mur situé le long du premier quai est en pierre de Jaumont

Gare de Metz

Place du général de Gaulle

La gare de Metz est l'œuvre de l'architecte Jürgen Kröger qui remporta en 1901 le concours pour la construction d'une gare à dessein germanisant dans la cité mosellane, à l'image de celle de Strasbourg. L'empereur Guillaume II obligera l'architecte à revoir ses plans à deux reprises, souhaitant que la gare soit plus empreinte du style néo-roman d'influence rhénane que la proposition initiale. Le bâtiment est ainsi construit en gré rose, et non en pierres de Jaumont jugées trop proche du style français du XVIII^e siècle.

Les exigences militaires obligeant, la gare compte pas moins de 14 voies et est dotée d'un système de souterrains large qui partage les flux d'entrée et de sortie pour permettre d'importants mouvements de troupes ainsi qu'un gare de marchandise avec un large quai ; jusqu'à 25 000 fantassins et cavaliers pouvaient y transiter quotidiennement. Un souterrain relie également la poste centrale, située en face de la gare, en raison de son importance militaire stratégique.

La gare fut officiellement inaugurée le 17 août 1908. Elle est aujourd'hui un lieu de transit des trains entre la France et l'Allemagne, mais elle ne sera pas comme Nancy desservie par le TGV Est, qui s'arrêtera à la gare nouvelle *Lorraine*. La gare messine disposait jusque dans les années 1970 de trois marquises qui furent démolies au profit d'un parc automobile.

La gare, longue de plus de 300 mètres et dont la tour de l'horloge s'élève à 40 mètres, a été édifée de 1905 à 1908 par l'architecte berlinois Jürgen Kröger, assisté des architectes Jürgensen et Bachmann ainsi que du sculpteur Schirmer, dans un style néo-roman rhéna².

Le chef-lieu de la Moselle était déjà doté d'une gare importante au milieu du XIX^e siècle. Cet édifice que l'on nomme aujourd'hui ancienne gare avait remplacé une précédente gare qui, provisoirement construite en bois, avait brûlé sur le même emplacement. Ses bâtiments, situés place du Roi-George, sont à présent occupés par la direction régionale de la SNCF.

On peut donc se demander pourquoi l'administration impériale a pris la décision d'en bâtir une nouvelle, à peine cinquante ans plus tard. La gare alors en usage suffisait aux besoins de la population, mais elle était sise à l'extérieur des remparts et se terminait en cul-de-sac.

La fonction première de la nouvelle gare était militaire : elle devait répondre à l'impératif stratégique, en cas de guerre sur deux fronts, de battre successivement la France puis son alliée la Russie dans le cas d'une guerre en Europe. Une fois le succès du plan Schlieffen acquis, les troupes de l'Empire allemand devaient pouvoir prendre rapidement le train pour se diriger vers les champs de bataille de l'Est. La gare actuelle permettait à l'empereur de déplacer une armée complète en vingt-quatre heures.

Ainsi les quais sont particulièrement larges et longs, et les voies en nombre important. De plus, sa disposition devait permettre, en cas de guerre, le chargement et le déchargement rapide de la logistique et des chevaux. En effet, chaque voie dispose d'un quai surélevé pour les voyageurs (à l'origine prévu pour faire embarquer et débarquer les chevaux sans différence de niveau avec les wagons) et d'un quai bas de l'autre côté de la voie actuellement réservé pour le service (à l'origine utilisé pour les personnes et les marchandises).

La gare aujourd'hui

Longtemps, l'esthétique massive de la gare au discours impérialiste ostentatoire, lui a valu la désaffection de la population.

La gare de Metz est inscrite monument historique depuis le 15 janvier 1975 ; sont protégés, la façade (à l'exception de la verrière) et la toiture sur la place, le hall départ, le salon d'honneur et l'ancien buffet avec le décor intérieur⁴.

En 2007, la ville de Metz a proposé à l'Unesco l'inscription de l'ensemble du quartier impérial (quartier gare) à la liste du patrimoine mondial

Architecture.



Ancien château d'eau de la gare qui actionnait le manipulateur. approvisionnait en eau les locomotives à vapeur de la façade arrivée.

Le télégraphiste

Détail d'un chapiteau

Construite en grès de Niderviller³ de couleur gris pâle, elle se distingue des bâtiments du centre ancien faits de calcaire ocre jaune très caractéristique (en Pierre de Jaumont). Le projet a été réalisé par la Société de construction lorraine⁴, de Metz.

Le projet architectural lauréat de Jürgen Kröger, « Lumière et Air », exprimait initialement une facture franchement modern style⁵. Jugé « clair, précis et fonctionnel », son projet dut évoluer pour se conformer à une stylistique romane rhénane qui recueillait l'assentiment de Guillaume II, puisant dans la gloire passée du Saint Empire sa légitimation .

La parenté formelle avec une église⁶ (partie départ), vue de l'extérieur, est la plus frappante pour une gare.

Pour la partie droite (buffet et hall arrivée), c'est un palais impérial⁶ qui est évoqué.

La gare réinterprète la symbolique des pouvoirs religieux et temporels de l'empereur au Moyen Âge.

Guillaume II qui aimait se rendre dans la cité messine — le Reichsland d'Alsace-Lorraine était placé sous son autorité directe, en aurait esquissé le clocheton⁴ de l'horloge d'après la presse de l'époque.

Le projet conserva toutefois l'organisation et la disposition spatiale et fonctionnelle des volumes.

Attenant au salon d'honneur, le buffet de la gare est l'occasion d'un décor de boiseries travaillées et de frises peintes. Des scènes de victuailles où la représentation sociale des personnages répond avec emphase à la tripartition en classes de voyageurs, viennent s'ajouter aux bas-reliefs illustrant les thèmes du voyage, des moyens de communication et de transports, avec des références orientales ^{5.6}. Les figurants émergent des entrelacs courbes de rinceaux sur lesquels ils s'accrochent parfois, les enjambent et vont jusqu'à se donner la main entre deux chapiteaux voisins.

Une profusion de détails sculptés, la statuaire, ou encore les vitraux évoquant la protection de Charlemagne, en écho aux origines locales de la dynastie carolingienne, soulignent la dimension symbolique insufflée à l'édifice.

Ceci n'a pas manqué de donner lieu à des mutilations ⁵ adverses, en 1918 puis lors de la deuxième annexion.

Deux halles métalliques abritaient les quais. Les minces voiles de béton ⁵ qu'elles supportaient s'étant fragilisées, une dalle en béton armé s'y est substituée en 1974.

Selon les préoccupations urbanistiques de l'époque, elle a ainsi été aménagée en parc de stationnement aérien accessible par une rampe hélicoïdale.

Néanmoins l'urbanisme du quartier tout entier, dont la gare constitue le point de confluence, est très novateur et d'une grande qualité.

Cette composition urbaine s'organise, avec le démantèlement de l'enceinte bastionnée, de part et d'autre d'un boulevard circulaire (actuelle avenue Foch) planté d'arbres, assurant une jonction douce (gradation des gabarits construits) avec les quartiers préexistants.

La gare et son château d'eau (également protégé) prennent assise sur 3.034 ⁴ pieux de fondation de dix à dix-sept mètres de profondeur, réalisés en béton armé suivant le procédé que venait de mettre au point l'ingénieur français François Hennebique ⁵

L'intérieur de la Gare

Dans la nouvelle gare lors de sa construction, inaugurée le 17 août 1908, on a installé, entre les salles d'attente des 1^e et 2^e classes, l'office avec une ventilation électrique et une machine à laver la vaisselle.

Cette dernière, un modèle du dernier cri, n'a ni courroies, ni roues dentées. Elle est mue par une turbine. On trouve aussi, dans le local, un fourneau à café chauffant au charbon ou au gaz, des chauffoirs pour tasses, un appareil à eau chaude permettant de mettre 10 litres d'eau en ébullition en 22 minutes.

La salle d'attente des 3^{es} classes a deux salles adjacentes, dont l'une est réservée aux dames et l'autre aux non-fumeurs.

Au-dessus du buffet de la salle d'attente des 1^o et 2^o classes, possédant aussi une salle pour dames et une salle pour non-fumeurs, on voit une fresque murale représentant Metz.

Au premier étage, au-dessus de l'office, se trouve la cuisine répondant à toutes les exigences de l'époque: lumière, air,

ventilation électrique, carrelage au plancher et aux murs, une immense cuisinière avec grille double au milieu de la pièce et accessible de tous les côtés, des chauffoirs, un rafraîchisseur, une glacière, un garde-manger.

La transmission des plats aux buffets de 1^o et 2^o classes se fait par deux ascenseurs munis de cornets acoustiques

Un vestiaire pour le personnel et les appartements du restaurateur, M. Wirtz, se trouvent au même étage.

Au second étage se trouvent les chambres à coucher du personnel comprenant 50 personnes. Celles-ci possèdent l'éclairage électrique et sont équipées du chauffage central et de salles de bain.

Au troisième étage il y a la buanderie, le séchoir et la lingerie.

Dans les sous-sols se trouvent plusieurs caves:

la cave aux vins rouges; la caveaux vins blancs; deux caves aux fûts dont 3 à 2 500 litres, 3 à 1 200 litres et 12 à 500 litres.

On y remarque aussi la présence de deux grandes caves pour la bière,

Une cave aux légumes et une cave aux conserves.

Les tonneaux sont transportés grâce à un ascenseur .

Rubrique animée par Jean-Claude Berrar,
auteur de « Metz au tournant du siècle »,
« Metz sous l'empire germanique »

(éd. Serpenoise).