

Gare de Metz



Nach mehreren Veränderungen des Projekts wird der Bahnhof von 1905 bis 1908 von Kröger und seinen Mitarbeitern, Jürgensen und Bachmann, errichtet.

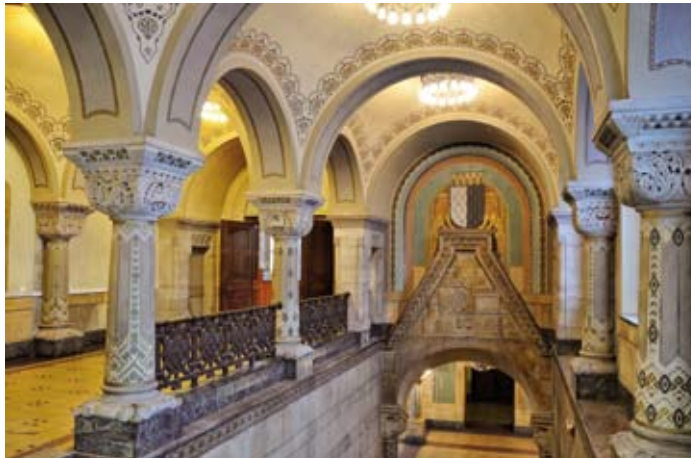
Der Bahnhof wurde aufgrund seiner hochwertigen Ausführung und seines historischen Wertes am 15. Januar 1975 unter Denkmalschutz gestellt.



Texte : XXX; Photos : G. Coing;
 Traduction : B. Hust; Carte : M. Le Moigne
 Edition : Ministerium für Umwelt, Verkehr und Energie, Landesdenkmalamt, Saarland

Le traité de paix signé à Francfort le 10 mai 1871 consacre l'annexion de l'Alsace-Lorraine dont une des conséquences est la transmission des lignes de chemin de fer à l'occupant. Metz, de tout temps élément important dans la stratégie militaire, est le point fort de la défense de l'Empire lorsque Guillaume II y crée, en 1890, le 16ème corps d'armée dont l'effectif atteint 25 000 hommes. Le commandement en est confié au feld-maréchal prussien Comte Haeseler, héros de la guerre de 1870, dont le personnage

tient une place de premier plan dans les coulisses et dans la pierre de la gare de Metz. Les militaires ont besoin d'une nouvelle gare d'où il serait possible d'embarquer ou de débarquer 20 000 hommes et leur équipement en très peu de temps pour répondre au principes de la guerre éclair préconisée dans le plan Schlieffen. Puisque les progrès de l'artillerie rendent inutiles les remparts de Vauban et de Cormontaigne, le génie militaire les déclassé en 1891 et Guillaume II décide, en 1898, de les abattre.



Les nouveaux terrains libérés, à l'origine d'une importante extension urbaine vers le sud, doivent permettre d'installer la grande gare stratégique souhaitée, qui sera « en ligne » pour éviter le « cul-de-sac » de l'ancienne gare.

Peu après l'ordonnance impériale signée en 1901, un concours pour la construction de cette nouvelle gare est ouvert. Tous les éléments constitutifs du bâtiment sont prévus dans le cahier des charges ; le programme donne le plan et les emplacements des divers équipements avec une telle précision qu'il ne reste plus aux architectes qu'à habiller un espace bien délimité. En 1902, le projet « Air et Lumière » de Jürgen Kröger obtient le premier prix pour son travail qualifié de « sérieux, digne et fraîchement inventif ». Les préférences de Guillaume II pour le style roman obligent Kröger à revoir son projet qui est examiné en 1903 par l'Académie royale d'Architecture de Berlin. La modification du premier projet plus ou moins « modern style » se traduisant par l'adoption du « roman rhén-

an » est révélateur de l'enjeu politique que constitue l'implantation de la gare au milieu d'une population hostile à la germanisation. La volonté de Guillaume II d'unifier l'Empire fera de la gare de Metz, dans le monde des professionnels, un modèle de l'architecture impériale.

Après quelques ultimes modifications, la gare actuelle est construite de 1905 à 1908 par Kröger et ses collaborateurs Jürgensen et Bachmann. Le soubassement est en basalte noir, les murs en grès gris rustiqué, la couverture en tuiles mécaniques vertes d'un modèle spécial. Le vocabulaire du roman rhénan (arcs en plein cintre, rinceaux, entrelacs stylisés d'inspiration nordique, rosaces, bestiaire roman...), partout présent, accompagne la symbolique impériale, tant dans l'architecture (il faut noter la nette ressemblance entre la tour de la gare, esquissée par Guillaume II, avec la tour de l'ancienne abbaye de Maria-Laach, à l'ouest de Coblenche) que dans la décoration intérieure, où l'on retrouve Charlemagne, dans le vitrail du



salon d'honneur, et Roland dont la sculpture a changé de tête et d'armoiries à quatre reprises. Longue d'environ 300 mètres, munie d'une tour de 40 mètres de haut, la gare est construite sur un terrain alluvionnaire. Il a fallu l'ancrer de plus de 3 000 pieux de béton, entre 17 et 22 mètres de profondeur. Sa conception, avec voies en hauteur permettant une circulation routière sans passages à niveau, renforcée par la réalisation de quatre souterrains d'accès aux quais, indépendants les uns des autres, et le nombre important de voies pourvues de doubles quais (dont ceux à bagages furent dotés d'ascenseurs hydrauliques dès 1908) répond aux objectifs militaires initiaux. Ces dispositifs permettent à la gare, aujourd'hui encore, d'être extrêmement pratique.

La qualité de sa réalisation et le témoin historique qu'elle est devenue ont conduit la gare à être inscrite parmi les monuments historiques par arrêté en date du 15 janvier 1975 (façades et toitures, le hall de départ, le salon d'honneur

et le buffet avec leur décor). Cette mesure n'a évidemment pas nui aux nécessaires travaux de modernisation (portes automatiques, escaliers mécaniques, parking aérien...), mais elle a permis d'accompagner les travaux de restauration, à l'exemple de la couverture en cuivre de la tour en 1983 ou du traitement des façades et toitures en 1990 et 1991, comme elle peut également aider les travaux en cours.

Enfin, il faut noter que le buffet de la gare abrite, en remplacement d'un décor peint de style romantique disparu pendant la seconde guerre mondiale, une œuvre d'art contemporaine de Patrick Tosani : « 15h46 ». Cette œuvre a été mise en place en 1987 suite à une commande publique du ministère de la Culture et financée par le centre national d'Arts plastiques.

1871 besiegelt der Frankfurter Vertrag die Annexion von Elsass-Lothringen. 1890 schafft Wilhelm II. in Metz eine 25.000 Mann starke Armeeinheit, die aus der Stadt einen besonderen Stützpunkt der Verteidigung des Kaiserreichs macht. Ein neuer Bahnhof wird nötig, in dem 20.000 Mann mit ihrer Ausrüstung in kurzer Zeit Unterschlupf finden und von der sie schnelle Angriffe starten können.

Nach der Ausschreibung für den Bau des Bahnhofs, erhält im Jahr 1902 das Projekt „Luft und Licht“ von Jürgen Kröger den ersten Preis. Der Bau des Bahnhofs inmitten einer deutschlandfeindlichen Gesellschaft stellt eine besondere politische Herausforderung dar.