

LA GARE DE METZ « INTÉGRÉE » AU PATRIMOINE LORRAIN

La gare de Metz, longtemps honnie par l'ensemble des Lorrains, commence insensiblement à rentrer en grâce. Les Messins apprécient son caractère fonctionnel. L'ampleur de son infrastructure conçue par et pour les militaires, lui permet d'accueillir sans difficulté notable, le TGV de l'an 2000, atout majeur dans le contexte économique préluant son arrivée. Enfin, les nombreux groupes qui suivent, depuis une quinzaine d'années, les visites guidées de ce monument, prennent mieux conscience des motivations militaires et politiques ayant présidé à son édification et découvrent avec ravissement son insolite iconographie. L'auteur de cet article ne désire pas « classer » la gare de Metz au sommet de la hiérarchie architecturale. Il aime davantage sa belle cathédrale et sa place Saint-Louis, les rives de Moselle ou bien la Comédie. Il veut simplement tenter d'expliquer ce monument « colossal », aux lecteurs des « Cahiers Lorrains », afin qu'ils le comprennent un peu mieux avant de lui jeter l'anathème.

Le contexte stratégique

Après la défaite de 1870, l'Alsace-Lorraine, considérée comme le glacis du nouvel empire allemand, doit être dotée d'une infrastructure ferroviaire digne des ambitions de la stratégie prussienne. Guillaume II arrive au pouvoir en 1888. Il évince le chancelier Bismarck, partisan de relations diplomatiques étroites avec la Russie. En conséquence, celle-ci se sent libre de négocier des accords de défense avec la France. La guerre sur deux fronts menace à présent l'Allemagne « *qui n'y est pas préparée* » avoue Guillaume II, dans ses « Mémoires ». Et, c'est toute l'organisation de sa stratégie qui est remise en cause. En cas de conflit, « *le plan d'attaque de l'état-major allemand consiste à précipiter sur la France, dans les conditions les plus rapides le maximum de forces militaires disponibles, à écraser notre armée dans le moindre délai et, après avoir mis la France hors de cause, à se retourner du côté de la Russie et la vaincre à son tour. Ce plan nécessitait un très gros effort de la part des chemins de fer. Il exigeait la construction de nombreuses voies d'accès vers la France. Nul ne pouvait ignorer en 1908, la menace que faisait peser sur nous l'exécution des lignes nouvelles et le doublement des lignes anciennes vers la frontière française. Parmi ces lignes, on peut citer la ligne Nuremberg-Landau-Sarrebruck qui conduit à Metz et la ligne Francfort-Mayence qui conduit également à Metz. Enfin, une ligne particulièrement importante au point de vue*

militaire que les Allemands désignaient « Canonenstrasse »⁽¹⁾ de Berlin à Metz par Magdebourg, Cassel, Coblenze, Trêves et la vallée de la Moselle »⁽²⁾.

Ces voies ferrées, suréquipées en quais militaires, en voies de garage, en réservoirs d'eau pour l'alimentation des locomotives, ont une redoutable efficacité pour des déplacements militaires de grande envergure.

En 1890, Guillaume II crée à Metz le XVI^e corps d'armée, fort de 25.000 hommes. Il place à sa tête le général comte von Haeseler, héros de la guerre de 1870, et auteur de la mobilisation réussie de la Prusse. Le premier problème stratégique auquel il est confronté, est la modeste gare de Metz avec ses quatre voies à quai, se terminant en cul de sac par un butoir! Le général von Haeseler a besoin d'une grande gare de passage, complément indispensable des nombreuses lignes stratégiques dirigées vers Metz, devenue le pivot de la défense du Reich. Le démantèlement des remparts de la ville, lié aux progrès de l'artillerie, libère à propos des terrains, où la grande gare souhaitée trouvera ses aises.

Les raisons politiques

Un concours pour la construction de la gare de Metz est ouvert le 10 décembre 1901. Si le choix du style est laissé au talent des architectes, le cahier des charges impose bien des contraintes, liées aux exigences des militaires, à tel point qu'il ne reste aux créateurs qu'à habiller un plan rigoureux. Le projet « Lumière et Air » de l'architecte berlinois Jürgen Kröger obtient le premier prix. Mais les préférences de Guillaume II pour le « roman » obligent Kröger à revoir son plan. L'Académie royale d'architecture de Berlin impose à l'auteur de romaniser, à deux reprises, ses dessins. Il s'agit de placer à Metz, ville hostile à la germanisation, un grand monument symbole, rappelant les palais « romans rhénans » du Saint Empire Germanique.

Ce style est également révélateur des revendications nationalistes, traduisant mieux le lien qui unissait Metz, cité carolingienne, à l'Allemagne. C'est bien cette vague nationaliste du XIX^e, qui voit resurgir Arminius (Hermann en Allemagne), vainqueur des légions de Varus dans la forêt de Teutoburg, et dont l'épopée est sculptée sous les fenêtres du salon impérial⁽³⁾. Il faut bien flatter l'empereur

1) La traduction est lumineuse.

2) Marcel PESCHAUD, *Les chemins de fer allemands et la guerre*, Paris, Lauvazelle, 1927.

3) Le mausolée du prince chérusque Hermann est inauguré en 1875, par l'Allemagne de Bismarck. Mais, en France, on ressuscite Vercingétorix, personnage historique magnifié aussi en héros national.



Bataille des Germains contre les Huns. Photo André Schontz.



Bataille des Germains contre les Romains. Photo André Schontz.

jusque dans son « pied à terre ». Il est ici, en Alsace-Lorraine, terre d'empire, chez lui plus que dans les autres États du Reich. Guillaume II est persuadé de son essence supérieure puisque divine, et se veut un souverain aux goûts artistiques affirmés. Les journaux de l'époque lui attribuent l'esquisse de la tour de l'horloge! Cela suffit pour que la gare de Metz devienne un « modèle » de l'architecture allemande.

Guillaume II, encore en pleine réunification, est à la recherche de ses sources. L'évocation des victoires des Germains contre les Huns et, on vient de le voir, contre les Romains, font appel à la mythologie germanique. La représentation, sous la protection de l'aigle impérial, de la guerre (un chevalier tenant son épée) et de l'industrie (une femme et son rouet) sur le tympan du balcon impérial, symbolise l'unité; si l'aigle s'est envolé en 1918, le regard complice entre l'industrie et la guerre, symbole du pouvoir politique de l'époque, est resté.

La construction

Le cahier des charges prévoit que le coût total des installations ne doit pas dépasser 2.190.000 marks. En fait, la facture finale s'élève à 29 Millions de marks⁽⁴⁾ ! Ce « dépassement » explique toutes les suppositions qui ont traversé l'esprit des Lorrains au moment de l'inauguration.

Mais, le cahier des charges ignorait l'instabilité du sol. Sans revenir sur le choix du site, malgré le surcoût, la décision est prise d'adopter une technique nouvelle due à l'ingénieur français François Hennebique. Des pieux en béton armé de 10 à 17 m sont enfoncés dans le sol meuble, jusqu'à la couche solide d'argile bleue. C'est ainsi que 3034 pieux, servent d'assise à la gare de Metz. Dépassement du devis encore, il est prévu l'emploi de la pierre de Jaumont pour l'édification de la gare. Mais c'est du grès de Niderviller, plus germanique qui est utilisé, au lieu du calcaire jaune rappelant sans doute trop l'architecture française à Metz. Ces considérations esthético-politiques ont un prix.

Enfin, la gare stratégique ! Si la gare de Metz était si stratégique, aurait-elle survécue à deux guerres destructrices ? Pour le voyageur, la gare est le seul aspect du système ferroviaire, sa vitrine. Pour l'exploitant... ici pour le militaire, c'est toute l'infrastructure des lignes et des installations techniques spécifiques qui forment « l'appareil » stratégique. Ce sont les nombreuses lignes à

4) « Le Lorrain », 30 juin 1908.

double voies, dirigées vers l'Allemagne, dont une, directement reliée à la gare de Metz. Ce sont les imposants quais militaires, répartis judicieusement. C'est la rocade des lignes de contournement de la ville. C'est la gare des marchandises, vaste, bien conçue et bien desservie dans la vallée de la Seille. C'est le dépôt des locomotives ou l'atelier de Montigny. La gare de Metz, même dans sa démesure, ne constitue qu'un élément de l'immense complexe ferroviaire si efficacement stratégique. Il est évident que tous les désirs des militaires sont exaucés... sans tenir compte apparemment du prix.

Le chevalier de la tour

L'histoire de la statue du chevalier de la tour de la gare, illustre de façon parfois cocasse, mais finalement plaisante, les symboles politiques que Guillaume II essaye de plaquer sur cette architecture de façade, masquant une infrastructure essentiellement militaire. En Allemagne du Nord, le souverain accorde parfois un « Roland » à une ville, en signe de sa protection particulière. Guillaume II, qui pense lui faire plaisir, accorde un « Roland » à Metz, ville libre au temps du Saint Empire Germanique. Cette image du protectorat impérial doit être, selon la tradition, une statue de Saint Georges terrassant un dragon. Mais, dans les rues de Metz, on sent bien qui est Saint Georges et surtout qui pourrait bien être le dragon. On renonce au dragon... puis au saint, et c'est une décision personnelle de l'empereur qui donne au « Roland » de la gare, les traits du feld maréchal von Haeseler.

Gottlieb-Ferdinand-Albert-Alexis Graf von Haeseler (1836 - 1919), est le descendant d'une illustre famille où l'on trouve des ministres, des sous-préfets, des directeurs de provinces ou de nobles et riches propriétaires terriens. Stratège de talent, il était chargé de l'organisation de la mobilisation de la Prusse en 1870. C'est à lui que l'on doit le minutieux remaniement de l'infrastructure ferroviaire de Metz, alors qu'il était à la tête du XVI^e corps d'armée; il est pensionné en 1905, et promu feld maréchal en 1907. *« La stratégie allemande doit à Haeseler de précieux progrès. Il est persuadé de la nécessité de se libérer de la forme rigide de la guerre des fortifications, d'augmenter la mobilité et la force offensive des troupes opérationnelles, enfin, d'enseigner au combattant isolé une plus grande indépendance. Le comte von Schlieffen a réalisé ce que Haeseler préconisait: en cas de fronts multiples, porter l'effort le plus important à l'ouest et non plus à l'est. Haeseler voit dans la cavalerie un rôle de reconnaissance plus qu'un rôle d'attaque. Il exige que les officiers, la troupe, les chevaux et le matériel répondent, même en*

temps de paix, aux exigences du temps de guerre. Il réalise avec ses troupes des performances inconnues jusque là, se souciant peu de la casse du matériel ou des blessés lors des manoeuvres. Son caractère exclusif et les exagérations manifestes qu'il cultive, n'engendrent l'adhésion ni de ses subalternes ni de ses supérieurs. Mais, payant de sa personne et possédant un esprit plein de justice, il fait du XVI^e corps une armée d'élite. »⁽⁵⁾

Son prestige est si grand, qu'il se permet l'audace de vaincre, à la dernière minute, le Kaiser, dans des manoeuvres autour de Metz, naturellement préparées à l'avantage de Guillaume II. De plus, Haeseler aime bien Metz, il semble donc naturel que l'empereur lui rende ainsi hommage, en le plaçant devant « sa » gare, comme un chevalier défendant le Reich.

Quelques modifications de 1918

En 1919, la tête de la statue est changée, son bouclier voit l'aigle s'envoler pour laisser place à la croix de Lorraine. Vingt ans après... (enfin presque), le malheur qui s'abat sur la Lorraine en 1940 voit de nouveau l'occupant allemand (devenu nazi) prendre en main les destinées de notre région. Il devait y tenir à son Haeseler, puisqu'il entreprend de le remettre à l'honneur en gare de Metz. L'idée de replacer la tête de Haeseler est acceptée par le maire de Metz qui propose de sculpter les armes de la ville sur le bouclier, car il était très lié à la ville de Metz. Les travaux ne sont achevés que le 3 octobre 1942 ! Qui a vanté l'efficacité du régime nazi ?... Deux ans plus tard, Metz est à nouveau libérée. On s'occupe du chevalier de la gare. Les armes de Metz, n'ont pas de raison d'être modifiées, mais la tête de Haeseler tombe encore une fois, remplacée par celle que vous voyez aujourd'hui. C'est sa quatrième tête... mais cette fois, elle est solidement fixée, les messins peuvent être rassurés !

Le vitrail du salon d'honneur représente Charlemagne en magesté sur son trône d'Aix-la-Chapelle. Dans sa recherche de légitimité, qui n'était pas si évidente, ni au Parlement, ni par rapport à la constitution, Guillaume II se dotait ainsi d'une lignée illustre. Le prestige et l'aura de Charlemagne ont sauvé ce vitrail des modifications de 1918. En face, le grand vitrail représentait un aigle, identique à celui qui ornait le fronton de l'entrée de la gare. Il ne reste à sa place qu'un « carré blanc » plein de signification historique.

5) *Neue Deutsche Biographie*, t. XI, Berlin, 1977, p. 452.

Une gare détestée

Née sous le signe de l'aigle, la gare de Metz n'a passé que les dix premières années de sa jeunesse sous ses ailes. Ces oiseaux « naturalisés » après 1918 nous laissent une gare très fonctionnelle dont la richesse iconographique ravit de plus en plus de visiteurs, du simple amateur à l'éminent spécialiste. L'inscription de la gare à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques le 15 janvier 1975, des articles dans les journaux, des visites, des expositions, un ouvrage... autant de signes d'une évolution des mentalités. La gare de Metz accède enfin à la dignité de monument historique, elle suscite intérêt et considération.

Pendant l'annexion, les Messins, hostiles aux Prussiens partageaient l'avis de Maurice Barrès : « *La gare neuve où l'on débarque affiche la ferme volonté de créer un style de l'empire, le style colossal comme ils disent en s'attardant sur la dernière syllabe. Elle nous étonne par son style roman et par un clocher, qu'a dessiné, dit-on, Guillaume II, mais rien ne s'élance, tout est retenu, accroupi, tassé sous un couvercle d'un prodigieux vert épinard. On y salue une ambition digne d'une cathédrale, et ce n'est qu'une tourte, un immense pâté de viande. La prétention et le manque de goût apparaissent mieux encore dans les détails. N'a-t-on pas imaginé de rappeler dans chacun des motifs ornementaux la destination de l'édifice ! En artistes véridiques, nous autres, loyaux Germains, pour amuser nos sérieuses populations, qui viennent prendre un billet de chemin de fer, nous leur présentons dans nos chapiteaux des têtes de soldats casquées de pointes, des figures d'employés aux moustaches stylisées, des locomotives, des douaniers examinant le sac d'un voyageur, enfin un vieux monsieur, en chapeau haut-de-forme, qui pleure de quitter son petit-fils...*

Cette série de platitudes, produit d'une conception philosophique, vous n'en doutez pas, pourraient tant bien que mal se soutenir à coup de raisonnements, mais nul homme de goût ne les excusera, s'il a vu leur morne moralité. Et je n'éprouve pas davantage un joyeux sentiment de fantaisie à voir un maçon tirer de son sac, au hasard, un assortiment infini de motifs architecturaux ... C'est proprement inconcevable, sinon comme le délire d'élèves surmenés ou la farce injurieuse de rapins qui bafouent leurs maîtres. On croit voir, figées en saindoux, les folies d'étudiants architectes à la taverne d'Auerbach »⁽⁶⁾.

Il y a bien des vérités dans ce texte qui massacre notre gare de Metz. Certes elle n'est pas élancée, et sa lourdeur massive est évidente.

6) Maurice BARRÈS, *Colette Baudoche*, Paris, 1909, p. 6.

D'autres auteurs ont vilipendé la gare de Metz. Ainsi, Émile Hinzelin⁽⁷⁾ la trouve franchement laide, mais pas trop incommode: « *Aujourd'hui, quand on arrive à Metz, on se trouve en présence de deux toits verts qui, pour notre goût, sont parmi les quatre ou cinq choses les plus bizarres et les plus laides du monde. Le premier de ces toits, tout guindé, tout chétif, c'est le toit de gazon que les Allemands ont appliqué au faîte de la porte Serpenoise, réduite et travestie. L'autre s'étale, énorme, sur la difformité de leur nouvelle gare. Ce gigantesque édifice tient à la fois du temple militaire, du château féodal, du bureau de poste et du chalet de nécessité. Digne gardien des villas allemandes qui se multiplient à la place des remparts français. Défi à la cité, à la terre et au ciel. Laide et même plus que laide, la nouvelle gare de Metz n'est pas trop incommode. Les vestibules, les passages souterrains, les escaliers, les quais sont interminables, mais ingénieusement disposés. On dit que, sous les quinze voies apparentes, se cachent deux voies stratégiques. Deux seulement? Malgré tant de changements, la ville reste une des plus françaises qui soient* ». Pour René Vanlande, « *c'est le contraire du goût lorrain... une énormité! Pan ! Voilà ! Kaiserlicher Bahnhof !* »

Louis Bertrand, dans « Jean Perbal »⁽⁸⁾, la trouve tout simplement « *hideuse* ».

Après ces sentences, ces jugements sévères, me voici bien petit pour défendre encore la gare de Metz. En fait, je ne la défends pas en 1908, où elle n'était pas innocente. J'essaie de la sortir de l'ignorance dans laquelle les messins l'ont cachée pendant trop longtemps, que dis-je cachée... enfouie bien loin derrière l'image de leur résistance à l'occupant. Et l'occupant, et l'occupé d'alors, ont profondément changé depuis... Et la gare de Metz est toujours là, si pratique, prête à accueillir le TGV que l'on espère depuis...⁽⁹⁾

Alors, son style ?...

Le choix du style

Après sa victoire « incontestable » de 1870, le jeune Reich recherche sa consolidation intérieure. Il s'agit de modeler des institutions, une administration d'aménager le territoire dans les états fédérés, souvent en retard sur les autres pays européens. La construction des chemins de fer est donc menée énergiquement. Face aux autres nations, qui ont de bonnes raisons de le craindre, le

7) Emile HINZELIN, *Images d'Alsace-Lorraine*, Paris, 1910.

8) Louis BERTRAND, *Une destinée Jean Perbal*, Paris, 1925 p. 292.

9) Si longtemps !

nouveau Reich veut se donner une nouvelle image, en participant à l'évolution culturelle. Les architectes allemands suivent, ou souvent précèdent cette évolution artistique. Il est d'ailleurs significatif qu'aucun des projets présentés pour l'édification de la gare de Metz ne soit « roman »; celui du lauréat J. Kröger, étant « modern' style ».

Le roman-rhénan, imposé à l'architecte est, à l'origine, une construction sobre et sévère surgissant d'un socle particulièrement robuste. Il prend ses sources au XI^e siècle, dans le passé carolingien, où il s'impose comme un des courants de l'art roman. D'évidence, ce style dicté, doit introduire à Metz un monument phare, rappelant le temps du Saint Empire Germanique. Mais Kröger ne fait que recouvrir les lignes de base de son plan pour l'adapter aux exigences de l'empereur. C'est avec naïveté que les promoteurs du bâtiment le surchargent d'allégories besogneuses, de symboles puérils, emphatiques, qui ont été -avec raison- critiqués par Barrès.

Pour ceux qui savent ouvrir les yeux et lever un peu la tête, cette gare peut leur raconter une page d'histoire de la Lorraine annexée, qui a su conserver toute son identité face à la puissance qui voulait la germaniser. Nos parents et nos grands-parents l'ont suffisamment détestée pour ce qu'elle représentait; nous pouvons maintenant commencer à l'apprécier pour ce qu'elle est. Ce style a une signification profonde, c'est l'empreinte laissée par l'occupant qui a marqué la Lorraine et Metz, quoi que l'on fasse, et pour longtemps.

Il n'est pas possible de renier son passé et la gare de Metz est un héritage bien fonctionnel, que nous pouvons accepter avec davantage de reconnaissance qu'il y a trois quart de siècle. François Nourissier, dans « Metz la fidèle »⁽¹⁰⁾, apporte sa voix a une réflexion encore trop minoritaire: « *Ah, cette gare de Metz, en aura-t-on assez parlé, ricané, écrit, médité ! ... Tels étaient, au début du siècle, la façon dont l'œil voyait la métamorphose messine, et les enseignements et nostalgies patriotiques qu'on en tirait. Tout cela, on le répète, s'explique et se justifie, mais le temps a passé. Peut-être est-il honnête de considérer autrement cet urbanisme terriblement présent ? ... Oublions une charge émotionnelle excessive et toutes les significations extra-esthétiques qu'elle imposa. Notre goût en a ressuscité bien d'autres ! Il trouvera demain de la beauté à ce style qui le choque déjà de moins en moins* ». Serait-ce le premier « extrait » positif d'un auteur estimé, reconnu ? Il ne suffit pas encore pour

10) Editions Denoël-Serpenoise, 1982, p. 28.

compenser les vitupérations de René Vanlande, les blâmes de Louis Bertrand, ou oublier les réprimandes de Maurice Barrès.

Pour conclure cet essai de réintégration de notre « chère » gare de Metz, nous ne saurions mieux faire que de reprendre ce que nous avons déjà écrit: « *Nous pouvons maintenant adhérer à ce « mouvement » désireux de défendre le patrimoine lorrain « tout entier » ? La gare, monument le plus représentatif de cette architecture boudée, a purgé sa peine; il est temps - même si cela va en prendre beaucoup - de la réhabiliter. En somme, après le ravalement de sa façade, de ravalier aussi son image. Elle fait partie de notre patrimoine architectural, au même titre que certains monuments spectaculaires réalisés par d'autres occupants, telles les arches de Jouy. Qui voudrait aujourd'hui rendre à César... ce qui appartient aux Lorrains ?* »⁽¹¹⁾.

André SCHONTZ

11) A. SCHONTZ, *Le chemin de fer et la gare de Metz*, Editions Serpenoise, Metz, 1990, p. 158.