



# ROTARY CLUB DE METZ RIVE GAUCHE

www.cimetz.com/rotary - Site du district : www.rotary-district1790.org



SERVIR d'abord

Président : Dominique Thomas 06 88 99 49 61  
Président élu : Jean-Marc Pasquereau 06 30 93 25 17  
Secrétaire : Laurent Dap 06 08 56 54 75  
Trésorier : Michel Cros 06 88 38 10 53  
Protocole : René Pascolini 06 88 18 91 26

## REUNION STATUTAIRE du 9/05/06 CALENDRIER

- Samedi 24 Juin 2006 : **Assemblée Générale du District**
- 5<sup>ème</sup> Mardi, le 30 Mai : repas avec conjoints
- le 27/6 aura lieu la passation de pouvoir entre présidents : dîner à 20h à Saint-Avold. Qu'on se le dise !
- Remise des prix SERVIR le 12 Mai à 18h à la Mairie de METZ

**Carnet** : Bon Anniversaire à Marylise REUTER le 13

Bonne Fête à Marie-Jeanne BENOIT le 8

**Visiteurs** : Isidore ZULTAK du RC Pont à Mousson et Antoine LELIEUR du RC METZ Doyen.

VISITE DE LA GARE DE METZ ce jour à 11 h en compagnie du chef de la gare messine, M. ARMAND.

Voulue et imposée par l'empereur Guillaume II, la gare de METZ, monumentale et magnifique, devait symboliser la puissance de l'Allemagne impériale. Prévue pour accueillir 20.000 hommes de troupe, elle est surdimensionnée, ce qui est bien pratique aujourd'hui. De style roman-rhénan, elle est riche de nombreuses sculptures, destinées à évoquer le voyage et la puissance du pays conquérant.

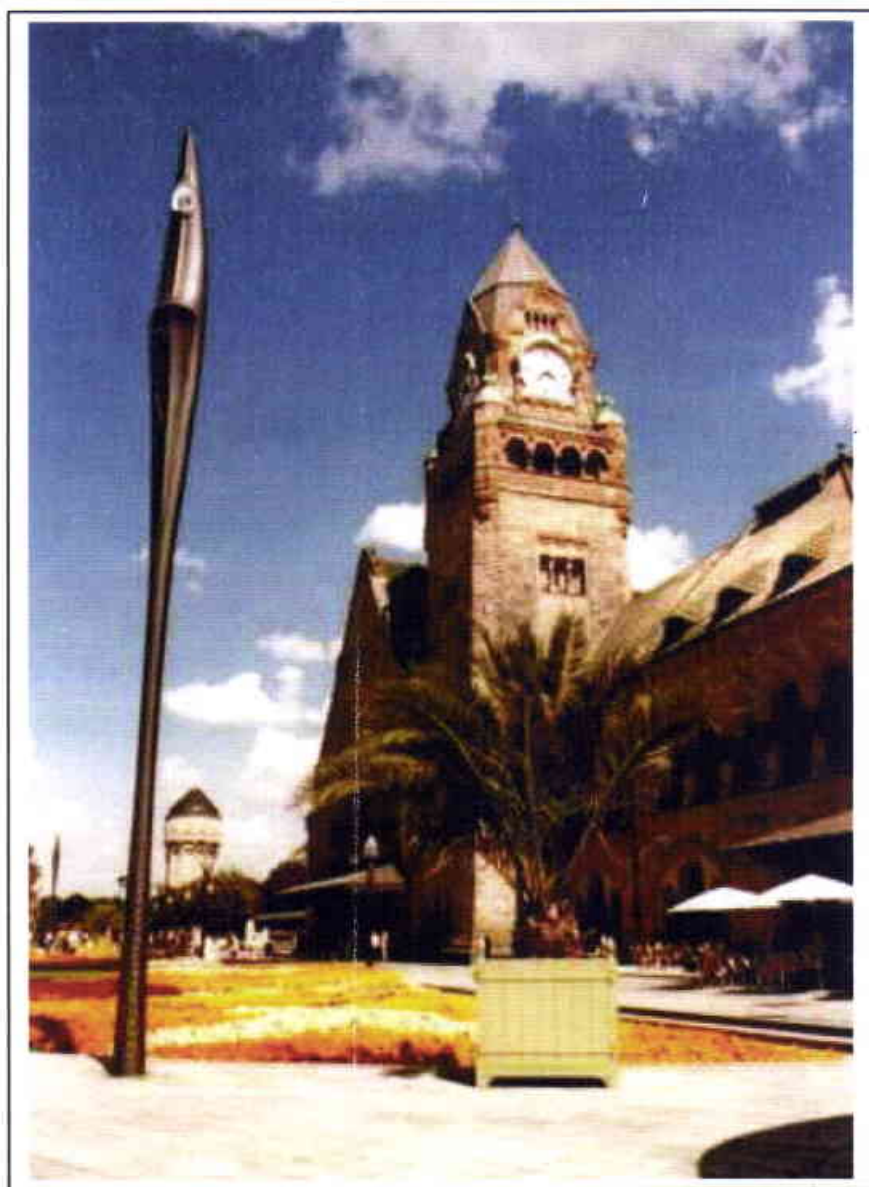


Surmontée d'un « clocher », elle est parfaitement adaptée à notre siècle et accueillera le TGV en juin 2007, un an avant le centenaire de son inauguration en 1908. Si Maurice BARRES la comparait à un « pâté en croûte », plus personne aujourd'hui ne conteste sa majesté et son unité architecturale. Monument historique, elle est de plus au centre d'un quartier dit impérial, que la ville de METZ a proposé au classement mondial de l'UNESCO.

«nom»  
«rue»  
«adcomp»  
«cp» «ville»

Presences exterieures C	1	2	3	4	5
Christian ANTOINE		X			
Ugo ANZILE					
Claude BENOIT					
Patrick BERNARD		X			
Emmanuelle CHAMPIGNY	X	X			
Michel CROS		X			
Laurent DAP	X	X			
Pascal DRENERI	X				
Pierre-Yves FENART	X	X			
Raymond FLEURENTIN	X	X			
Jean Claude FOHLEN		X			
Eric FRADET					
Denis FRITSCH		X			
Guy GODARD		X			
Gilles HANUS					
Bernard JAN	X	X			
Patrick JEANGUYOT					
Pascal JOFFROY		X			
Pierre KAROTSCH	X				
Jacques KIENER	X	X			
Michel KRATZ					
Claude KROPKA	X				
Patrice LEVEEL		X			
Claude LEVY					
Bernard LOESEL		X			
Martine LUMBRERAS					
Gérard MAAS	X				
François MALASSENET					
Jacques MANSIER	X	X			
Jean MARTIN					
Georges MATHIEU	X	X			
Gilbert MAYER					
Alain MOCELLIN	X				
Armand NASS					
René PASCOLINI	X	X			
Jean-Marc PASQUEREAU		X			
Alain PEUTOT					
Alphonse PHILIPPE					
Jean Michel RENAUX		X			
Roger REUTER					
Viviane SCHMITZBERGER		X			
Jean Pierre SERVAS	X	X			
Gérard SIMON	X				
Michel SIMON	X	X			
Pierre-Louis SIMON	X				
Pierre TARON		X			
Gaston THIRIET					
Dominique THOMAS		X			
Pierre TOURNEBIZE		X			

# LA GARE DE METZ



# LA GARE DE METZ

Le premier train de l'histoire de la Lorraine part de METZ le 10 juillet 1850, sans aucune inauguration, ni cérémonie. Il rejoint NANCY par un temps plutôt froid et pluvieux..... avec une demi-heure de retard !

Cette ligne, prolongée en 1852 vers Forbach et la Prusse, est l'aboutissement de longues études, polémiques, tractations, discussions parlementaires, pétitions, luttes d'influences, inventions farfelues.... Et même, sérieuses considérations économique politiques de tout bord ! Et ce depuis 1831...

METZ, avec son important prolongement sur l'Allemagne, est reliée à NANCY avec l'artère Paris – Strasbourg.

L'implantation du débarcadère de METZ, situé près de l'actuelle Place du Roi Georges sur le glacis des remparts de la ville est soumise aux servitudes militaires. Ce qui n'arrange pas le dossier de construction. L'autorisation tarde et n'est approuvée qu'au printemps 1850. C'est pourquoi **la première gare de METZ** est en bois et provisoire.

La reconstruction de **la troisième gare** est confiée à J.E. Jacobsthal, En pierre, elle est de style « palazzo néo renaissant ». Ce n'est pas ce que désiraient les militaires. Ils auraient préféré, pour leur stratégie, une grande gare de passage. Mais une crise économique grave a ajourné leur projet.

Actuellement, cette gare abrite la Direction Régionale SNCF de METZ-NANCY.



## LA GRANDE GARE DE METZ

**LA GARE STRATEGIQUE.** METZ, de tout temps atout important de la stratégie militaire, est toujours le point fort de la défense du Reich lorsque Guillaume II, alors Empereur, y crée, en 1890, le XIVème Corps d'Armée dont l'effectif atteint 25 000 mille hommes. Le Commandement en est confié au comte Von Haeseler, Général prussien, héros de la guerre de 1870 qui tient une place de premier plan dans les coulisses et dans les pierres de la gare de METZ.

C'est pour desservir la gare que l'on perce dans les remparts la « Porte Serpenoise ». Payée aux trois-quarts par la compagnie du chemin de fer, cette porte ne sera ouverte que le 3 octobre 1852 !

Seule la partie située vers la ville, est, en 1902, conservée comme monument.

**La deuxième gare de METZ**, l'officielle, est mise en service le 15 avril 1853. Edifiée devant les remparts, elle est construite en matériaux légers, pour être facilement détruite en cas de conflit. Elle brûle accidentellement en 1872.

On sait avec quelle efficacité les militaires allemands mettent à profit la technique ferroviaire. Ils ont besoin d'une nouvelle et grande gare pour remplacer l'ancienne, en cul-de-sac, bien trop petite pour faire face à une mobilisation moderne.

Les écoles de guerre étudient avec soin et depuis longtemps, l'art d'utiliser le rail. Le réseau mis au point permet d'acheminer vers la frontière, donc aussi vers METZ, des centaines de milliers de combattants (pour la mobilisation de 1914, les Allemands ont fait circuler, entre le 4 et le 8 Août, 18 000 trains déplaçant 3 800 000 hommes, plus les chevaux, vivres, munitions et matériel de guerre).

Lorsque les progrès de l'artillerie rendent caducs les remparts de Cormontaigne, et qu'une nouvelle ceinture de forts est en place, le Génie militaire les déclassé en 1891. Guillaume II décide de les abattre. Les terrains libérés permettront d'installer la grande gare stratégique souhaitée depuis 1872.

Un concours pour la construction est ouvert le 10 décembre 1901. Tous les éléments constructifs du bâtiment sont prévus dans le cahier des charges : l'entrée du grand hall, située à la focale des deux rues principales de la place de la gare, le pavillon de l'empereur, les bâtiments de service. Le choix du style est laissé à la discrétion des architectes, à condition que les façades assurent une bonne aération et beaucoup de luminosité aux espaces intérieurs.

Le programme prévoit le plan et les emplacements des divers équipements avec une telle précision qu'il ne reste aux architectes qu'à habiller un espace bien délimité. C'est Jürgen Kröger qui obtient le premier prix.

**FAIRE ROMAN.** Les préférences de Guillaume II pour faire « roman » obligent Kröger à revoir par deux fois son projet qui est examiné par l'Académie Royale d'architecture de Berlin. Les modifications du premier projet, plus ou moins « modern style », en direction du « roman rhénan » sont révélatrices de l'enjeu politique que constitue l'implantation d'une gare dans une ville dont la population est hostile à la germanisation. Et ce style est également révélateur des revendications nationalistes traduisant mieux le lien qui unissait METZ, la grande cité carolingienne, à l'Allemagne. Pressé de faire « roman » Kröger n'ajoute que des détails : ouvertures sous arc en plein cintre, irrégularités pittoresques (associés souvent au médiéval tout au long du XIXe siècle), « bricolage » dans l'assemblage des motifs de décoration tirés des manuels d'architecture en vogue, lions placés à la manière des portails italiens, rinceaux, entrelacs stylisés, rosaces, allusion au bestiaire roman... Il semble que bien des détails de la décoration aient été sujets à discussion au dernier moment ; les quelques plans existant à ce jour, et datant de 1906 diffèrent encore sensiblement de la réalisation définitive.

Ce « pied à terre » impérial doit répondre au goût du Kaiser. N'est-il pas ici chez lui plus que partout ailleurs en Allemagne et ... ne se prétend-il pas un homme aux goûts artistiques affirmés ; il « aurait » lui-même, selon les journaux de l'époque, fait l'esquisse de la tour de l'horloge. Et c'est ainsi que la gare de METZ devient dans le monde des professionnels, un modèle de l'architecture sous Guillaume II.

« L'unification de l'Allemagne et le fondement historique du pouvoir impérial, voilà les deux thèmes essentiels qui se dégagent des images inscrites dans cette architecture... Goethe avait déjà attribué ce rôle d'unification aux moyens de transport en déclarant : « Je n'ai point de crainte que l'Allemagne s'unisse, nos bonnes chaussées et les chemins de fer de l'avenir y contribueront bien ».

Les pouvoirs de l'expansion (la guerre et l'industrie) se trouvent associés au pouvoir impérial par la représentation de part et d'autre de l'aigle du Reich, d'un chevalier et d'une femme tenant rouet et quenouille. Leur regard complice, manifeste dans l'exécution définitive, n'existait pas dans le projet de Kröger de 1905.

Or, c'est justement ce regard, cette complicité qui devait caractériser la « Weltpolitik » du Reich. Le remaniement iconographique effectué après la première guerre mondiale, dans le but d'effacer les signes immédiats de la domination germanique, s'est borné ici à remplacer l'aigle du Reich par l'écusson de la ville de METZ ; l'image de la politique impérialiste subsistera. » (\*)

## LE STYLE

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 de proie « 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... autant de signes d'une évolution des mentalités. La gare de METZ accède enfin à la dignité de monument historique, elle retrouve intérêt et considération.

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 l'apprécier pour ce qu'elle est. Ce style a une signification profonde, ce style est l'empreinte laissée par l'occupant qui a marqué la Lorraine et METZ, quoi que l'on fasse et pour longtemps.

François Nourissier, dans « METZ la fidèle » (Editions Denoël-Serpenoise, 1982) apporte une réflexion encore trop minoritaire : « 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 considérations 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. »

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 de la réhabiliter, en somme, au moment du 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.

**Des pieux en béton armé pour les fondations.** Les sondages destinés à assurer l'assise des fondations révèlent un sol instable. 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 mètres sont enfoncés dans le sol meuble et stabilisés dans une couche solide d'argile bleue.

Plus de 3000 pieux sont nécessaires pour assurer l'assise de la gare, des souterrains, des marquises. Le bâtiment de l'ancien tri postal, dont les travaux s'échelonnent de septembre 1904 à la fin 1905 est également construit sur pieux en béton à l'emplacement du port de METZ.

La façade de la gare est construite en « grès gris tirant sur le jaune ». A l'intérieur, on trouve du grès et le mur situé le long du premier quai est en pierre de Jaumont.

(\*) Thomas Von Joest, mémoire de maîtrise d'histoire de l'art, Strasbourg, 1979



**CONFORT ET SERVICES.** Le voyageur aborde cette gare par l'entrée la plus importante, la plus richement décorée. Il pénètre dans un immense hall, les guichets des billets se trouvaient à droite et le service des bagages à gauche. Les salles d'attente disposaient de salles isolées pour femmes seules et il était défendu de fumer dans l'actuelle salle « Erckmann Chatrian ». des salles de bains, la salon de coiffure, un bureau de poste, une bibliothèque, une consigne, une remise de cycles, étaient prévus dans la longue galerie qui relie l'entrée à la sortie.

**L'INAUGURATION.** « Cette date marquera dans l'histoire du développement de la ville de METZ ; C'est le 17 Août 1908 en effet que la nouvelle gare de METZ a été inaugurée et livrée à la circulation avec la ligne qui contourne la ville à l'est et au Nord. Cet événement a été entouré d'une grande solennité et les plus hautes autorités civiles et militaires y ont pris part » (Le Lorrain, 19 août 1908).

« A 11 Heures, les invités prennent place dans le vaste hall d'entrée, où un arrangement de plantes vertes encadre le buste de l'empereur. Un certain nombre de dames occupent une galerie au dessus de la porte d'entrée. Après l'exécution du chœur « Die Himmel Rühmen » de Beethoven, les discours peuvent commencer. Au cours des toasts, le ministre des Transports salue à ses côtés le maréchal

Von Haeseler dont la statue de chevalier est un des plus beaux ornements de la gare. Nul dans tout l'empire n'a oublié les services rendus par ce chef comme commandant du XVIème Corps d'armée à la frontière. Mais on doit particulièrement lui savoir gré d'avoir bien su comprendre les intérêts de l'armée en les conciliant avec ceux de l'administration municipale et des chemins de fer.

Le représentant du maire, poursuit ainsi : « Cet édifice (l'ancienne gare), vieux de trente ans aujourd'hui, a été admiré et salué par des explosions de joie. On croyait qu'il durerait au moins un siècle. Mais le rapide essor de l'industrie en Lorraine, la construction de nouvelles lignes aboutissant à METZ, le trafic qui se développait dans la ville, et, à la gare, les difficultés techniques d'une gare terminus et sans doute aussi les intérêts militaires ont obligé l'administration à songer à un agrandissement de la jeune gare. » (Le Lorrain du 19 Août 1908). Les « intérêts militaires »... voilà qui est dit, officiellement ! Cette grande gare n'était construite que pour satisfaire les exigences de militaires animés de noirs desseins envers la France. L'habillage architectural ne se justifiait que pour imposer aux lorrains un pouvoir qu'ils refusaient. Quarante-vingts ans plus tard, cette gare conserve, pour les voyageurs paisibles, tous les avantages fonctionnels prévus à l'époque pour des migrations plus belliqueuses.

**LES MODIFICATIONS DE 1918.** Les Messins n'aimaient pas leur gare. La libération de 1918 est une délivrance. Nous comprenons très bien aujourd'hui que leur premier souci fut de supprimer tous les signes trop évidents de la présence de l'occupant. Les statues de Guillaume 1<sup>er</sup> érigées sur l'esplanade, celle du prince Frédéric Charles (qui signa la capitulation de METZ avec Bazaine) au jardin Boufflers, celle de Frédéric III sur la place Mondon sont renversées avant l'arrivée des troupes françaises les 17 et 18 Novembre 1918.

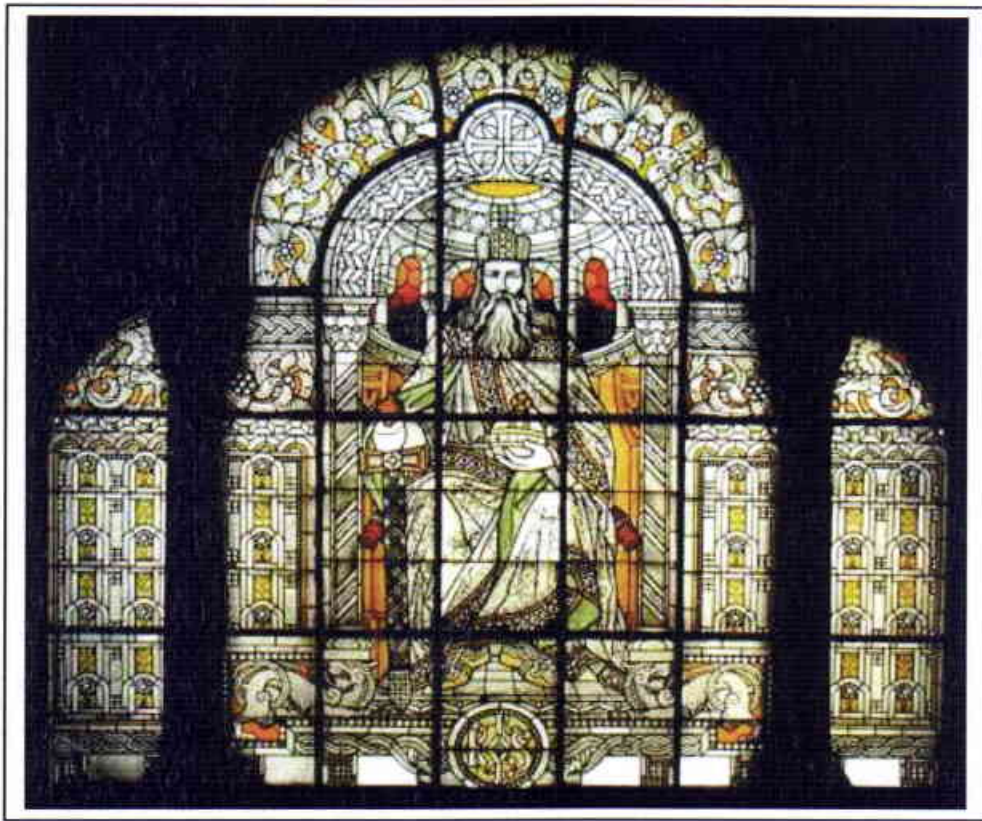
Le 8 décembre 1918, le président Poincaré arrive à METZ en train. Il est accueilli en gare de METZ et, traversant le salon d'honneur, passe sous l'aigle impérial des portes de ce salon... Les effigies germaniques de la gare sont encore en place. En maquillant une carte postale, les Messins demandent à ce que Haeseler fait encore là ! Un dessin de la façade de la gare, retrouvé dans les archives de la SNCF, montre les « points noirs » à faire disparaître : le grand aigle impérial trônant sous le pignon de l'entrée principale ; trois motifs de la voussure de cette même entrée représentant des militaires. Un de ceux-ci portait le casque des Uhlans, les deux autres le casque à pointe ; l'autre aigle qui sépare l'industrie de la guerre à la fenêtre du salon d'honneur ; le clocheton en forme de couronne, qui servait d'aération aux combles de ce salon, et ... le chevalier de la tour de l'horloge. Etendons nous un peu sur ce dernier, son histoire est une vraie « casse-tête ».

**UN ROLAND TETRACEPHALE.** La statue du chevalier de la tour ; c'est un Roland, expression traditionnelle en Allemagne du Nord de la protection toute

particulière du souverain Guillaume II qui met tout son zèle à germaniser son nouveau territoire, accorde à METZ un Roland, ville libre au temps du Saint Empire Germanique. L'Alsace Lorraine n'a pas le même statut que les autres états fédérés, mais est directement rattachée à l'empereur. Cela peut justifier cette image de protectorat impérial. Le projet initial représente Saint Georges terrassant le dragon. Des esprits malveillants pensent déjà à l'empire allemand terrassant la France. On renonce au dragon... puis au saint.

A la construction, la statue du chevalier défendant le Reich (la frontière est, face à lui, à quelques kilomètres seulement) a les traits de Haeseler. Son bouclier est orné d'un aigle impérial. Commandant le XIV<sup>ème</sup> Corps d'armée à METZ, spécialiste des problèmes posés par la mobilisation, c'est à lui qu'on doit le minutieux remaniement de l'infrastructure ferroviaire à METZ. Les grandes possibilités d'accueil de la nouvelle gare ne trouvent une efficacité stratégique qu'avec les installations voisines du Sablon, de Devant-les-Ponts ou de la gare des marchandises, dont les imposants quais militaires complètent admirablement l'efficacité. Stratégique également, les lignes directes ou indirectes vers l'Allemagne, ou celle de Château-Salins qui longe la frontière française ! Voilà donc pourquoi Haeseler a tant d'importance dans cette gare, mais également à METZ.

En 1919, sa tête 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. Le pouvoir politique désire que cette modification soit faite rapidement, ainsi que celle de tous les monuments rappelant la France, avant la visite du Gauleiter Bürckel. Le temps presse. Alors le 14 septembre 1940, le chevalier est caché sous une bâche de wagon. L'idée de mettre la tête de Haeseler est acceptée en juin 1941 par le maire de METZ qui propose de sculpter les armes de METZ sur le bouclier, car Haeseler est 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, pourtant sculptées par les Allemands 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 la quatrième tête... Soyez rassurés, Cette tête est solidement fixée !

Le vitrail du salon de réception représente Charlemagne 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'auréole 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 plus

à sa place qu'un « carré blanc » plein de signification historique. Dans les petites fenêtres situées au-dessus des grands vitraux se trouvaient les blasons des états fédérés.

**LA GAFFE.** La gare principale de METZ est livrée à l'exploitation le lundi 17 août 1908 à 9 heures du soir.

- le premier train arrivant à la nouvelle gare est le train 1111, en provenance de Sarreguemines, Hargarten, Boulay à 9h14 le soir.
- Le premier train partant de la nouvelle gare est le train 1112 vers Boulay, Hargarten, Sarreguemines à 9h35 du soir.
- Dans l'ancienne gare, le dernier train, le 409 est parti vers Trèves à 8h50 du soir.



Autre version de ce gag : Pour faire partie du train inaugural, plusieurs voyageurs ont été à Peltre prendre le train en provenance de Boulay. En gare de Peltre, la locomotive décorée de drapeaux et de guirlandes est acclamée par les braves des 150 curieux qui y prennent place. Le convoi se met en marche à 9h05 mais après trois kilomètres, se produit un arrêt de cinq minutes, suivi un peu plus loin d'un arrêt de dix minutes. La joie des participants se ternit quelque peu.

Ils apprennent en rentrant en gare de METZ que le train de Thionville est arrivé cinq minutes plus tôt ! La fête est finie... et sans eux, mais ils liront le lendemain dans la presse allemande : « Le transfert du trafic, qui a dû se faire en 20 minutes, s'effectue sans aucune perturbation, grâce aux mesures adéquates prises par la direction de l'exploitation ».



Cet article est extrait du livre d'André SCHONTZ :  
« LE CHEMIN DE FER ET LA GARE DE METZ »  
Editions Serpenoise, 1990.

A la nouvelle gare les distributeurs automatiques contenant les tickets de quai sont dévalisés en moins d'un quart d'heure. Il faut ouvrir des guichets spéciaux pour satisfaire ce nombreux public de curieux. Les employés sourient et distribuent des tickets sans demander pour quelle direction. Un vrai voyageur, s'il s'en fut trouvé un, aurait risqué de manquer son train. Sur le quai où doit arriver le premier train, la foule s'entasse, sautant dans les travées et traversant les voies, malgré la défense formelle. Les employés débordés et résignés laissent faire. Contre la foule, pas de résistance. 9h14... 9h20... 9h30, toujours pas de train...

Pas exact pour un premier convoi qui ne peut invoquer l'excuse de l'encombrement ! Un train de marchandises, toussant et fumant, essaie de faire prendre patience à la foule.

9h31. Un chef de gare, qui a l'air tout neuf aussi, fait circuler. Le train est signalé. Il entre en gare sur une voie où on ne l'attendait pas. La foule se déplace. Le train entre en gare en sifflant. Les voyageurs reçoivent un accueil auquel il ne s'attendait pas. Horreur ! Ce n'était pas le vrai train. C'est le second qui joue au premier la vilaine farce d'arriver à l'heure .... Et avant le premier. Locomotive pavoisée, il fit son entrée sous les regards ironiques de la foule (Le Lorrain, 19 août 1908)