

## La Gare de Bordeaux St Jean

Chaque jour, la gare Saint-Jean accueille 260 trains dont 25 allers-retours TGV Bordeaux/Paris-Montparnasse, 4 allers-retours Bordeaux/Lille, 2 allers-retours Bordeaux/Strasbourg, 200 TER (Train express régionaux) reliant la capitale régionale à toutes les villes d'Aquitaine. Plus de 12 millions de voyageurs y transitent chaque année. Ils seront 18 millions avec l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) en juillet 2017.

Gare Saint-Jean : renseignements pratiques

La nécessité de développer cette offre afin d'accompagner l'accroissement du tourisme et la construction européenne a conduit l'État, les collectivités locales et Réseau Ferré de France à entreprendre de très grands travaux, seuls susceptibles de faire sauter le fameux "bouchon ferroviaire" de Bordeaux : création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Garonne à 4 voies ; remaniement des voies, rallongement des quais et création de voies pour le TER afin d'augmenter la capacités d'accueil des trains en gare Saint-Jean...

Bordeaux-Paris en 2h04

Le 2 juillet 2017 l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique, l'Océane, met Bordeaux à 2h04 de Paris. Un temps de trajet amélioré de 1h10 environ pour les trains les plus rapides.

Le TGV Euroduplex l'Océane qui peut transporter 556 voyageurs, sur deux étages, permettra de voyager vite, mieux et plus.

Le matin, un premier train permet aux Bordelais d'arriver à Paris peu après 8h et aux Parisiens d'arriver à Bordeaux avant 9h. Le soir, pour le retour, un dernier train part de chaque ville vers 21h.

Une desserte sans arrêt entre Bordeaux et Paris, est cadencée à l'heure et à la demi-heure en heure en pointe vers Paris le matin et vers Bordeaux le soir avec 18,5 allers-retours sans arrêt par jour en semaine, hors été.

Elle est complétée par des dessertes rapides à 1 ou 2 arrêts et des dessertes s'arrêtant dans des villes intermédiaires telles que Saint Pierre des Corps, Poitiers, Angoulême ou Libourne.

Ainsi, Bordeaux bénéficie de 33,5 allers-retours par jours (dont 18,5 sans arrêt) avec Paris.

Le nouveau TGV permet de voyager mieux avec de nouvelles rames équipées de nouveaux espaces intérieurs plus fonctionnels et connectés (prises USB individuelles, prises 220 V pour deux voyageurs, connexion wifi) ; des gares rénovées et modernisées. Il propose également un renforcement de l'offre qui devient plus conséquente, mieux positionnée et plus complémentaire avec les TER.

Par ailleurs, la mise en service du TGV Est-européen en juin 2007 permet de relier directement Bordeaux aux régions Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne. Grâce à la création de liaisons directes, via notamment la construction de nouvelles gares, les temps de trajet ont considérablement réduits ; ainsi Bordeaux-Strasbourg s'effectue désormais en 6h20 au lieu de 8h30.

## Histoire des gares de Bordeaux



[www.bordeaux-tourisme.com/offre/fiche/gare-saint-jean](http://www.bordeaux-tourisme.com/offre/fiche/gare-saint-jean)

La monumentalité de ses élévations en fait une gare unique en France.

Cachée à l'arrière de cette grande façade, la gigantesque halle métallique de la maison Daydé et Pillé, fut considérée comme la plus vaste du monde à l'époque de sa construction (1907).

Depuis plus de 100 ans la gare Saint-Jean est la clef de voûte du quartier éponyme, avec son lot de voyageurs qui sont sûrs de trouver, à toute heure de quoi satisfaire leur envie.

La gare de Bordeaux-Saint-Jean, dite gare Saint-Jean à Bordeaux, est la plus grande gare ferroviaire de la région Nouvelle-Aquitaine, à 3 heures de Paris, temps de parcours devant être ramené à 2 heures et 5 mn environ après la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique.

La verrière surplombant les voies est la plus grande verrière ferroviaire d'Europe. Elle est l'œuvre de l'entreprise de construction métallique Daydé & Pillé comme en témoignent les plaques constructeurs présentes sur les poteaux en acier. Gustave Eiffel a conduit, en tant que maître d'ouvrage (et non comme concepteur), les travaux de construction, de 1858 à 1860, du pont ferroviaire appelé passerelle Eiffel utilisé jusqu'en 2008 pour traverser la Garonne et qui permettait à la gare Saint-Jean d'être reliée à tout le réseau ferroviaire au nord de la Garonne. Un nouvel ouvrage à quatre voies le remplace depuis cette date, permettant d'augmenter sensiblement la cadence des passages de trains.

La gare, ainsi que sa verrière métallique couvrant les voies, fait l'objet d'une inscription au titre des monuments historiques depuis le 28 décembre 1984.

Un chantier de rénovation de la gare est entrepris à partir du printemps 2014 et s'achèvera avant l'arrivée de la ligne LGV prévue en juillet 2017. Dans un premier temps, la pose de 3 000 tonnes d'échafaudages a été

nécessaire au chantier, impliquant le renforcement par des étais des passages souterrains au-dessus desquels ils sont implantés.

Près de 150 personnes œuvrant nuit et jour sont nécessaires aux diverses tâches : désamiantage, décapage des couches successives de peinture au plomb sur les structures métalliques, remplacement de toutes les plaques de verre de la verrière longue de 300 mètres et d'une superficie de 17 400 m<sup>2</sup>, ainsi que celui de 200 tonnes de panneaux en pin, apposition de 25 000 litres d'une nouvelle peinture dans les tons gris bleuté, pose une nouvelle couverture en zinc. Des travaux annexes sont également au programme : rénovation des marquises du XIXe siècle devant la gare ainsi que de certains escalators et passages souterrains.

Après plus de 30 mois de rénovation, la verrière de la gare Bordeaux Saint-Jean retrouve sa splendeur et inspire de jeunes artistes contemporains...

[www.http://visites.aquitaine.fr/gare-saint-jean](http://visites.aquitaine.fr/gare-saint-jean)

Créateurs : Architecte : Toudoire

Propriétaire : Commune

Types > Bâtiments, édifices > Gare

Datation > Temps modernes > Époque contemporaine > XIXème siècle > 1898

Construction : 1898

La gare Saint-Jean de Bordeaux est conçue comme un véritable monument de l'architecture fonctionnelle.

Le style classique de la façade n'est pas sans rappeler les façades des quais du Bordeaux historique.

La première gare de Bordeaux construite par la Compagnie d'Orléans est inaugurée en 1852 sur la rive droite du fleuve. Le chemin de fer relie alors Bordeaux à Paris. Sa construction entraîne la création du nouveau quartier de la Bastide. La Compagnie du Midi qui dessert Sète, a quant à elle installé sa gare rive gauche.

Il faut attendre 1858 pour que les deux gares soient reliées par un pont métallique édifié par Gustave Eiffel dont c'est la première réalisation d'envergure.

La construction de la nouvelle gare Saint-Jean débute en 1863. Au contraire de gares plus tardives, comme celles de Limoges ou de Metz, la gare Saint-Jean encore appelée gare du Midi a été voulue par ses concepteurs, l'ingénieur en chef de la Compagnie du Midi, Choron et l'architecte Marius Toudoire, comme un monument d'inspiration de style classique.

Un imposant bâtiment central portant une horloge est flanqué de deux ailes latérales. De hauts pilastres, des ouvertures régulières, un attique font clairement référence à l'architecture bordelaise qui se déploie sur le fleuve.

Le hall de départ et le hall d'arrivée particulièrement vastes soutiennent une charpente métallique. L'hôtel Terminus fait office d'articulation entre l'arrivée et le départ. Couvrant les quais, l'impressionnante halle métallique est en 1907, date de sa création, la plus grande du monde.

Reprenant le vocabulaire de l'architecture classique dominant dans le centre de Bordeaux, la gare Saint-Jean s'intègre remarquablement à l'ensemble urbain.

## **Voûtes métalliques de la gare Saint-Jean**

La halle de la gare Saint-Jean de Bordeaux a été pendant un temps la plus vaste du monde.

Réalisée par l'entreprise Daydé et Pillé à partir de 1896 et achevée en 1907, la grande halle qui couvre les quais constitue à son époque un modèle de modernité et une prouesse d'ingénierie.

La dimension exceptionnelle de l'édifice (277 mètres sur 56 mètres pour une hauteur de 36 mètres) oblige les entrepreneurs à trouver des solutions innovantes. Le trafic des trains n'est jamais entravé par la construction grâce à un système d'échafaudages qui force l'admiration.

Point d'orgue de la gare Saint-Jean, la halle métallique constitue un bel exemple de l'ingéniosité de ses constructeurs.

Au début du XXe siècle, deux gares desservent Bordeaux de part et d'autre du fleuve : la gare Saint-Jean appartenant à la Compagnie du Midi et la gare Saint-Louis de la Compagnie du Médoc.

## **Les autres gares de Bordeaux : Gare St Louis**

En 1912, la Compagnie du Médoc à l'origine de la ligne Bordeaux - Le Verdon, cède ses voies à la Compagnie du Midi. Une construction moderne remplace alors la bâtisse en bois originelle. Sur un bâtiment polygonal, affecté au départ des trains, se greffent deux ailes en équerre : l'une perpendiculaire au cours Saint-Louis destinée à l'arrivée, l'autre abritant des bureaux.

Le bâtiment central est couvert par une coupole à cabochon de verre translucide surmontée par une sorte de lanternon. Sur la façade principale, comme du côté des quais, sont installés des abris-parapluie. Étudié dès 1925, ce programme est inscrit clairement dans les schémas de la mode Art déco. Ce parti n'ayant pas fait l'objet d'une révision, l'édifice est ainsi en 1931, lors de son inauguration, relativement démodé.

La gare Saint-Louis est depuis déplacée vers le Bouscat, puis rebaptisée Ravezies. Le bâtiment élevé par la Compagnie du Midi est reconverti en centre commercial.

## **Les autres gares de Bordeaux : Gare d'Orléans**

Située quai de Queyries sur la rive droite de la Garonne, l'ancienne gare d'Orléans, l'une des plus anciennes de France, fut inaugurée en 1852 ; sa construction entraîna la création du nouveau quartier de la Bastide.

Cet édifice néo-classique a été élevé sur les plans de M. Darrou, architecte de la compagnie des chemins de fer d'Orléans, et de l'ingénieur Pépin-le-Haleur, selon un plan en U, avec un corps central et deux ailes en retour. Le décor d'origine des anciennes salles d'attente de l'aile nord (plafond, lambris, poêle en fonte) a été conservé.

La façade face au fleuve, est flanquée de deux larges pavillons d'angle.

La gare a perdu sa halle (effondrée en 1950) et la statue monumentale de sa façade sur le fleuve.

Première gare bordelaise lors de sa création, elle a par la suite été supplantée par la gare Saint-Jean, inaugurée en 1898.

L'édifice a été réhabilité pour accueillir aujourd'hui un complexe cinématographique ainsi que plusieurs restaurants