

Arras : la gare au centre du développement urbain, 1846-2001

Erick Berger

DANS **HISTOIRE URBAINE** 2004/3 n° 11 , PAGES 31 À 54
ÉDITIONS **SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'HISTOIRE URBAINE**

ISSN 1628-0482

ISBN 2914350112

DOI 10.3917/rhu.011.0031

Date de mise en ligne : 01/12/2008

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-histoire-urbaine-2004-3-page-31?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Société française d'histoire urbaine.

Creative Commons - Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)



ERICK BERGER

Arras : la gare au centre du développement urbain, 1846-2001

La ville d'Arras possède une gare depuis 157 ans, ce qui en fait une des premières préfectures dotées d'un tel équipement, précocité expliquée par sa localisation entre Paris et Lille. Fortement marquée par le rôle militaire important de la cité, la « station ferroviaire » est construite, déplacée et rénovée notamment en fonction de cette contrainte, ainsi qu'en vertu des éléments communs à d'autres villes que sont les exigences financières de la mairie et de la compagnie concessionnaire, dans un contexte économique régional et national aléatoire. L'ensemble de ces variables entraîne des changements importants de l'emprise du chemin de fer dans la cité. Dans quelles dimensions et pour quelles raisons précises celle-ci a-t-elle évolué et quels gains l'apparition et le développement de la gare ont-ils apportés à la préfecture arrageoise ?

La première gare sous les murs de la cité : 1846-1898

La capitale atrébate, enserrée dans ses murs et protégée par la citadelle enclavée au sud ouest de la cité n'est, en 1834, qu'une préfecture peuplée de seulement 23 419 habitants¹. En effet, elle n'est pas un centre de communication important : elle est à l'écart de la route Paris-Lille, la Scarpe n'est canalisée et navigable que vers le Nord, et la cité ne comporte pas de station de télégraphe Chappe. Elle est donc une préfecture secondaire, excentrée dans le Pas-de-Calais et concurrencée par ses voisines : elle dépend par

1. L'essentiel des informations démographiques et économiques vient d'un ouvrage de référence sur l'histoire arrageoise : P. Bougard, Y.-M. Hilaire, A. Nolibos, *Histoire d'Arras*, Lille, Éd. Le Téméraire, 2000, collection Terres Septentrionales de France, p. 217-260.

exemple de l'archevêché de Cambrai, du gouvernement militaire de Lille, de la cour d'assises de Saint-Omer et de la cour d'appel de Douai.

Son rôle économique est cependant celui d'une capitale agricole régionale², qui propose trois importants marchés hebdomadaires aux grains sur la « Grand'Place » concernant « environ un million d'hectolitres » annuels ainsi que des marchés à bestiaux, « qui lui permettent d'en expédier à Paris une grande quantité »³. De plus la tradition artisanale et commerciale (dentelles, brasseries, huileries) de la capitale atrébate s'est enrichie depuis la Restauration de deux véritables industries. La distillerie sucrière a été développée par M. Crespel-Delisse grâce à la production locale de betteraves, et M. Halette, qui y a installé depuis 1818 ses ateliers mécaniques, produit des machines à vapeur à destination de la marine et du chemin de fer (dont la fameuse machine à propulsion atmosphérique, candidate malheureuse à l'équipement de la ligne Paris-Saint-Germain en 1844)⁴.

Alors que des projets ferroviaires reliant Paris à Lille sont déjà discutés, Arras ne semble pourtant pas être un passage évident de l'hypothétique ligne. L'énergique équipe municipale du bourgeois libéral Colin (1837-1847)⁵ va cependant, avec une unanimité presque jamais contredite, accumuler les informations et les démarches et pour faire prévaloir une ligne Paris-Amiens-Arras-Lille sur un tracé concurrent, également inclus dans le « projet Vallée » du Conseil général des Ponts et Chaussées, qui desservirait Saint-Quentin et Cambrai. Il bénéficie du soutien de la Chambre de commerce locale (représentée par le même Colin) et du Conseil général. En reprenant le premier rapport de la commission municipale des chemins de fer exposé au conseil municipal du 4 février 1834, ainsi que des textes ultérieurs, dus à la Chambre de commerce d'Arras et de Boulogne ou à une société d'investissement parisienne⁶, le conseil municipal rassemble plusieurs arguments destinés à promouvoir Arras auprès des éventuels investisseurs du chemin de fer. Ces arguments sont techniques, économiques et militaires :

2. R. H. Hubscher, *L'agriculture et la société rurale dans le Pas-de-Calais du milieu du XIX^e siècle à 1914*, réédition : Arras, Mémoire de la Commission départementale des Monuments historiques, 1979.

3. *Délibération du conseil municipal d'Arras, 4 février 1834*, p. 6, Bibliothèque municipale d'Arras (BMA), C 3205.

4. A. Callite, *Alexis Halette (1788-1846). Histoire d'un constructeur de machines au XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise, Université de Lille III, 1990.

5. A. de Cardevacque, *Dictionnaire géographique du département du Pas-de-Calais*, Arras, Sueur-Charruey, 1879.

6. Société anonyme de la route en fer de Paris à Lille, *Considérations pour établir que le chemin de fer de Paris à Lille doit passer par Amiens et Arras*, BMA, Lc 137.

Le tracé par Arras est plus court et moins contraignant du point de vue du relief (utilisant les voies naturelles que sont les vallées) donc moins coûteux. Amiens et Arras rassemblent plus d'habitants que Saint-Quentin et Cambrai et les activités économiques nouvelles d'Arras nécessitent un équipement de transport vers Paris dont elles ne disposent pas (alors que Cambrai est reliée par voie d'eau à la capitale). On doit noter ici que le transport de houille du Pas-de-Calais n'est pas abordé car le gisement ne sera véritablement prospecté qu'après 1845. L'argument militaire n'est convoqué qu'après l'étude de l'ingénieur Cartier pour une société d'étude parisienne, laquelle propose d'aménager le tracé par Arras en rapprochant au plus près de ses murs la voie que le projet Vallée faisait passer à deux lieues au sud. L'artillerie de la citadelle serait alors en effet capable d'interdire l'accès par voie ferrée à Paris à tout assaillant venant du Nord.

Les Arrageois ont gain de cause puisque après 1838 (avec la fameuse étoile Legrand), le tracé de la ligne « de Paris à la frontière de Belgique » est assuré de passer par leur préfecture, sans doute, il est vrai, plutôt en raison de l'accès vers l'Angleterre alors permis par Amiens et Boulogne que par les arguments économiques d'Arras.

Après la période de crise économique de 1838-1839, peu propice aux investissements ferroviaires encore jugés risqués et après que les interrogations politiques aient été amoindries par le statut des compagnies ferroviaires que permet la loi du 11 juin 1842, la construction de la ligne est décidée par l'État (ordonnance royale du 15 septembre 1842), soucieux d'accélérer le développement du chemin de fer. La ligne de « Paris à la frontière de Belgique » est concédée le 10 septembre 1845 au profit des frères Rothschild, et de MM. Hottinguer, Lafitte et Blount, qui créent pour son exploitation, le 20 septembre 1845⁷, la fameuse Compagnie du Nord, finalement concessionnaire jusqu'en 1937.

Les débats arrageois qui concernent entre 1843 et 1845 l'emplacement de la future station ferroviaire nous permettent d'envisager les contraintes imposées par le site de la place forte d'Arras ainsi que la justesse des options prises. En simplifiant, le conseil municipal du 9 novembre 1843 oppose deux projets⁸. Le premier, établi par les Ponts et Chaussées du Pas-de-Calais, propose deux stations : un débarcadère en impasse, à l'intérieur des murs, sur un terre-plein créé entre la vieille cité et la citadelle, et une station extérieure située à 400 mètres des murs et proche de la commune voisine de Saint-Laurent-Blangy. Le second projet, qui émane de la com-

7. F. Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La Compagnie du chemin de fer du Nord 1846-1937*, Paris-La Haye, Mouton, 1973, p. 42-53.

8. *Délibération du conseil municipal d'Arras le 9 novembre 1843*, BMA, C 3205/4.

mission des chemins de fer du conseil municipal, n'envisage qu'une station, située hors les murs « dans le rentrant formé par la citadelle », donc nettement à l'ouest de celle imaginée par les Ponts et Chaussées. C'est la proposition de la municipalité qui est finalement retenue, légèrement modifiée en fonction des contraintes exprimées notamment lors des débats du 9 novembre 1843 et plus encore du 3 février 1844⁹, ceux-ci se tenant après que le Génie militaire ait été consulté.

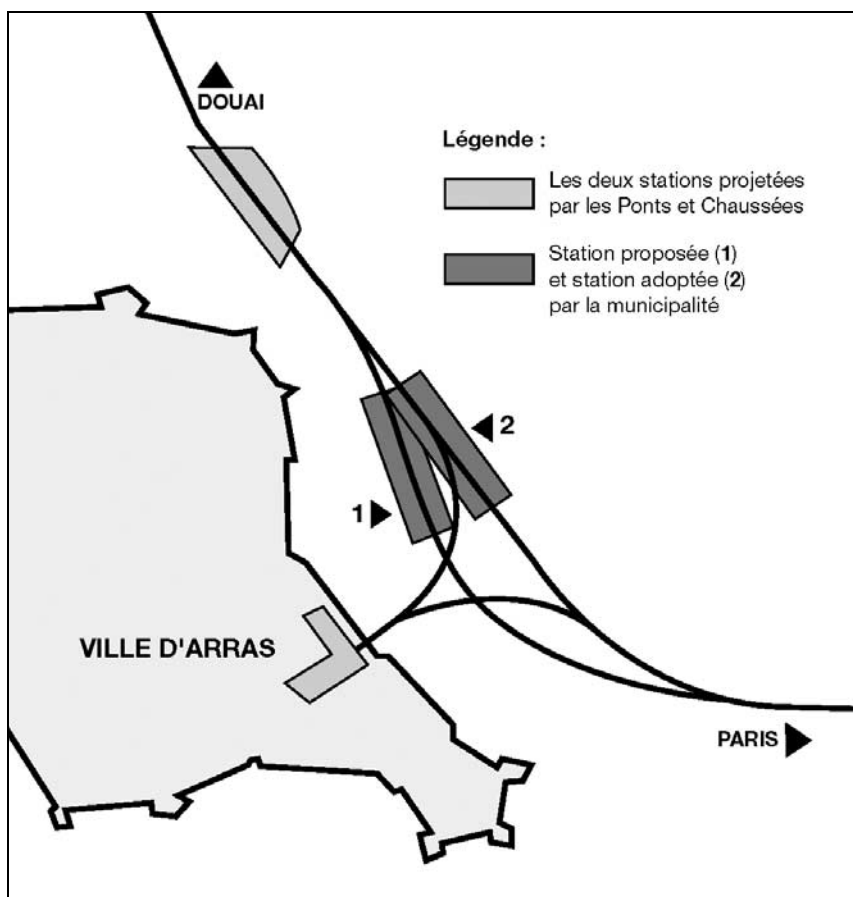


Fig. 1 : Plan des projets de stations de 1843.

9. Délibération du conseil municipal d'Arras le 3 février 1844, BMA, C 3205/4.

Les trois éléments principaux pris en compte sont en effet militaires mais aussi socio-économiques et financiers. Le Génie militaire critique le projet des Ponts et Chaussées sur deux points : le débarcadère est dangereux car « surélevé et pouvant servir de plate-forme vis-à-vis de la citadelle » à d'éventuels assaillants et la station complémentaire est « trop près des murs » car située dans la première zone de servitude militaire, nécessairement dégagée de tout abri offert à l'ennemi (ce qui impose aussi de diminuer le relèvement de la voie dans la courbe aux abords des murs). La proposition municipale rencontre moins d'opposition car son site, soumis directement au feu des fortifications, « peut permettre de protéger et de conserver la station jusqu'à ce que les assaillants soient aux pieds des murs », sans construire d'ouvrage de défense avancée et en « garantissant la sûreté du matériel ferroviaire d'intérêt stratégique ». Si le Ministère de la guerre n'avalise le projet que le 5 mars 1845¹⁰, c'est qu'il a obtenu entre temps qu'aucun remblai élevé ne demeure après la construction de la station et des voies et surtout que les terrains concédés à la Compagnie du Nord soient considérés comme « occupés à titre de simple jouissance en temps de paix et rendus à leur usage militaire en cas de guerre »¹¹.

D'autres arguments de nature socio-économiques interviennent également lors de la préférence exprimée par le conseil municipal pour son projet. Contestant la double infrastructure des Ponts et Chaussées étant donné la petite taille de la ville, il considère aussi la station extérieure de ces derniers financièrement dangereuse et inadaptée à une bonne desserte des quartiers de la cité. En effet les édiles imaginent que l'attraction immobilière et commerciale que va exercer la station risque de développer des zones trop éloignées du centre traditionnellement actif et même de favoriser la commune voisine, auprès de laquelle serait créée cette station. La crainte de voir baisser les revenus d'octroi et la valeur immobilière *intra muros* décide donc de leur choix. De plus, les derniers quartiers résidentiels construits dans la cité se trouvent à proximité de la citadelle (appelé quartier de la « basse ville », actuelle place Victor Hugo). Ces rues renferment une partie de la clientèle politique libérale des édiles qui veulent aussi faire bénéficier ces habitants en priorité du nouvel équipement, si représentatif de l'ascension économique, sociale et politique de la bourgeoisie. Prévoyant l'ouverture d'une nouvelle porte d'accès dans les fortifications (la seule pénétrante au sud, dite « porte de Ronville » est déjà

10. Ces indications chronologiques proviennent d'un rapport de l'Ingénieur des Ponts et chaussées du Pas-de-Calais intitulé *Conférence des travaux mixtes, 17 septembre 1845*, Archives de la SNCF, PNV (Paris-Nord-Voies) 1 02722.

11. *Décision de remise des terrains militaires au département des Travaux publics*, Archives de la SNCF, PNV 1 02722.

saturée les jours de marché) la mairie préfère également une ouverture face au quartier de la « basse ville » (il est vrai pour des raisons en partie poliorcétiques), porte rendue possible grâce à des aménagements de voirie intérieure et à la construction d'un pont au dessus des fossés qu'elle prend à sa charge, par décision du conseil municipal du 23 novembre 1844.

L'aspect financier, quoique étrangement absent des discussions archi-
vées, est évidemment important en 1843 et 1844. En effet la loi du 11 juin 1842 prévoyait que les collectivités locales paieraient à l'État les deux tiers des frais d'acquisition des terrains nécessaires à la construction des installations, ce qui ne sera abrogé que par la loi, ultérieure aux discussions, du 19 juillet 1845. Or le budget d'Arras est limité et rarement excédentaire, donc contraint à l'emprunt pour les travaux à envisager. Cette réalité peut déjà expliquer que l'on considère le choix de deux stations comme inadapté, mais aussi qu'on préfère une seule station, située dans les zones de servitude des fortifications, et qui ne coûterait, pour cette raison qu'elle est en terrain militaire, qu'une faible somme. En effet les contraintes martiales ont une compensation financière intéressante: grâce à une remise au ministère des Travaux publics, des terrains militaires nécessaires à la voie et à la station, le coût des expropriations est minimisé car limité à quelques arpents, à l'extrémité ouest de la commune. Remise qui a effectivement été réalisée quelques temps après¹².

Ces choix peuvent amener à exprimer certaines remarques critiques comparativement à ce qui a été fait pour équiper d'autres villes, tout en tenant compte du contexte de période pionnière du chemin de fer où il était difficile d'imaginer quelles conséquences urbaines l'arrivée de ce nouvel équipement¹³ entraîne. Il faut tout d'abord remarquer que la voie construite sous l'égide des Ponts et Chaussées passe au sud de la cité (pour limiter le détour occasionné par la desserte d'Arras), donc à l'écart du port sur la Scarpe, qui réalise une partie des expéditions agricoles du marché d'Arras, au nord. Il est vrai que les relations voie ferrée-canal ne sont pas encore vues en terme de complémentarité mais de concurrence. L'emplacement choisi au plus près des murs, s'il contente le Génie militaire et satisfait financièrement et politiquement la mairie, ne se situe pas non plus auprès du cœur économique qu'est la Grand'Place mais à près de mille mètres de celle-ci, supposant donc un transport supplémentaire vers la voie ferrée. La proximité des murs et l'emplacement étroit imposé par les

12. Procès-verbal de remise à faire au ministère des Travaux publics par le département de la guerre, des terrains militaires pour l'établissement de la station du chemin de fer aux abords du faubourg de Ronville, Archives de la SNCF (A. SNCF), PNV 1 02722.

13. M. Lambert, « Les problématiques du chemin de fer dans la ville », *Le chemin de fer et la ville*, Revue d'Histoire du Chemin de Fer, n° 5-6, 1992, p. 197-235.

contraintes de défense est à l'origine, d'autre part, du manque d'espace, dénoncé dès la décennie 1860, dont souffre la nouvelle installation, problème que d'autres villes n'ont pas connu grâce à la création de gares extérieures plus éloignées, comme Saint-Pierre-des-Corps pour Tours ou Les Aubrais pour Orléans (gares créées il est vrai pour rejeter à distance un équipement considéré aussi comme nuisant, ce qui n'est jamais abordé dans les débats à Arras).

La Compagnie du Nord, satisfaite s'il en croit le vice-président Delebecque, qu'il n'ait pas été prévu de gare *intra muros* comme à Douai¹⁴, ce qui aurait augmenté les coûts, dépose son projet de station le 12 décembre 1845¹⁵.

Cette installation, encore composée d'un modeste bâtiment de bois provisoire, est inaugurée avec toute la ligne le 14 juin 1846¹⁶. La construction définitive, confiée à l'architecte de la Compagnie, Armand¹⁷, est une bâtisse modeste en briques et en bois à un seul étage et sans marquise coté cour, donc peu différente d'un bâtiment urbain quelconque. Installée sur un quadrilatère de 150 mètres sur 500 environ, l'installation complète est strictement fonctionnelle selon la parcimonie de la Compagnie du Nord, société soucieuse de limiter ses investissements car responsable devant ses actionnaires des dividendes difficiles à estimer en début d'exploitation. Totalemment exploitable en décembre 1847, la première gare d'Arras comporte un bâtiment voyageurs doté de trois petites salles d'attente, de deux bureaux, d'une salle des bagages et de toilettes extérieures, avec une petite marquise construite au-dessus des voies en 1848. Elle comprend aussi un dépôt à machines en long (avec magasin, forge et machine fixe d'alimentation en eau), une remise à voitures en bois à trois voies et une halle à marchandises à trois voies bordées de quais, pavés et équipés de trois grues hydrauliques, le tout éclairé par des candélabres alimentés au gaz de houille. L'ensemble des voies est desservi par une trentaine de plaques tournantes. La Compagnie n'a employé à ma connaissance qu'une seule entreprise locale pour la construction mais occupe ensuite 23 personnes pour le fonctionnement de l'installation.

14. Procès-verbal du Conseil d'administration de la Compagnie du Nord, 20 février 1846, Centre d'Archives du Monde du Travail (CAMT), Compagnie du Nord (48 AQ 10).

15. Dossiers du secrétariat, CAMT, Compagnie du Nord (48 AQ 3659).

16. Procès-verbal du Conseil d'administration de la Compagnie du Nord, 5 juin 1846, CAMT, Compagnie du Nord (48 AQ 10).

17. A. Armand (1805-1888) architecte, a participé, aux cotés d'E. Flachet, à la construction de l'embarcadère Saint-Lazare, et a réalisé les gares de Versailles (1839), Saint-Cloud (1840), Saint-Germain (1845), Amiens, Lille (1846-1847), Calais (1849), Saint-Quentin (1858) et Douai (1859). D. Notarnicola, F. Poupartin, « Un siècle d'architecture ferroviaire: le Bâtiment voyageurs comme espace de représentation urbaine des chemins de fer, de 1837 à 1937 », dans *Le chemin de fer dans la ville*, RHCF n° 5-6, 1991-1992.



Fig. 2 : Photo de la façade de la gare de 1846.

La seconde moitié du siècle voit se transformer cet édifice en fonction des imprévisions initiales et modifications nécessaires qu'ont connues toutes les compagnies et surtout en raison de la densification du réseau et du trafic après 1860.

Arras devient le carrefour ferroviaire du Pas-de-Calais après 1860 (alors que Boulogne, via Amiens, et Calais, via Lille, sont elles aussi équipées en 1848 et 1849). La ligne Arras-Lens-Béthune-Hazebrouck, dite « ligne des Houillères » est exploitée en 1862 par la Compagnie du Nord, Arras-Étaples et ouverte entre 1875 et 1878¹⁸ et Arras-Doullens, voie d'intérêt local vers Abbeville, est créée en 1876. La plus importante de celles-ci est la « ligne des Houillères » qui draine tout le nouveau bassin minier exploité à partir de 1851 et concédé presque dans sa totalité déjà en 1864, c'est à dire des limites de Douai à l'est jusqu'à Béthune à l'ouest, en passant par les grands centres de Lens et Nœux-les-mines. Comportant une dizaine d'em-

18. M. Ramson, *Arras-Étaples : projets, construction, recettes, 1825-1914*, mémoire de Maîtrise, Université d'Arras, 1996.

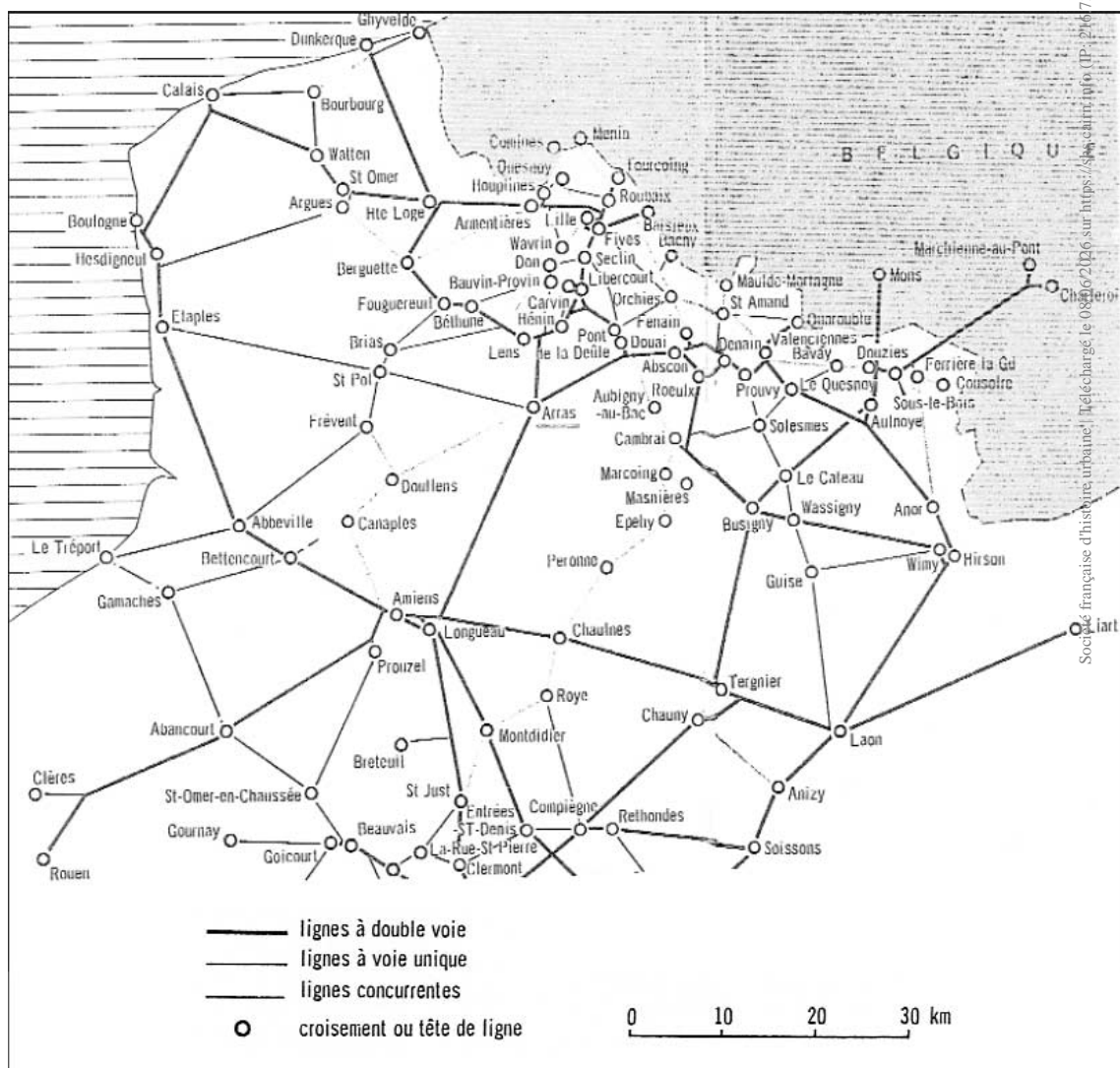


Fig. 3 : Chemin de fer du nord - Carte du réseau 1892-1893.

branchements créés par les compagnies houillères¹⁹, ce bassin expédie la majeure partie de ses cinq millions de tonnes annuelles par voie d'eau et surtout par voie ferrée vers Lille et Arras (vers la région parisienne)²⁰.

19. Ministère des Travaux publics, Direction générale des Ponts et Chaussées et du Chemin de fer, *Statistique centrale des Chemins de Fer français*, édition de 1873, p. 140-143.

20. F. Batisse, «Le trafic charbonnier du chemin de fer du Nord», *RHCF*, n° 9, p. 37-47.

Le trafic à Arras évolue en fonction notamment de ces éléments. Son trafic de voyageurs qui est de 165 000 en 1867 atteint 270 000 en 1877 (en partie grâce aux transports quotidiens de travailleurs vers la région houillère) et son trafic de marchandises croît également, malgré la disparition des entreprises Halette en 1847 et Crespel-Delisse en 1862. Si les tonnages au départ évoluent peu (on expédie environ 50 000 tonnes de grains, sucres et huiles dès la fin des années 1850 et cela reste stationnaire jusqu'à la guerre de 1870) en revanche les arrivées connaissent une forte croissance, due principalement aux arrivées de houille (54 000 tonnes, tout confondu, en 1857 et 130 000 en 1867).

Des transformations sont nécessaires. Dès 1865, une plainte de la Chambre de commerce constate le manque de place dans la cour des marchandises en hiver (pointe du trafic des betteraves et de la houille) et les carences de personnel et de matériel²¹. La hausse des échanges est source de dysfonctionnements sur tous les réseaux et particulièrement dans les gares où se condensent toutes les activités. La Compagnie refait toute ou partie des gares de Roubaix en 1857, Douai en 1860 et Lille en 1862. La gare d'Arras n'est pas reconstruite mais aménagée à trois reprises avant les grands travaux des années 1890. Une nouvelle halle est déménagée de la gare de Fives-Lille en 1862 pour surplomber un nombre accru de voies, ce qui entraîne le déplacement de la halle aux marchandises²². Entre 1872 et 1876²³ deux nouveaux quais sont créés auprès du bâtiment voyageurs réaménagé intérieurement et un nouveau dépôt, comportant une remise semi-circulaire de 22 voies, est construit. Ces changements traduisent bien le nouveau rôle de la gare de bifurcation d'Arras qui devient une gare de triage, dotée d'un poste d'aiguillage moderne, type Saxby et Farmer, même si les chantiers voyageurs et marchandises ne sont pas encore clairement séparés.

Quels aménagements ces modifications entraînent-elles dans la structure urbaine d'Arras ? Les installations ferroviaires s'étendent entre 1862 et 1880 dans la seule direction du sud-ouest, vers le village agricole voisin d'Achicourt, car les fortifications bloquent toute extension au nord et que l'important passage à niveau situé à l'est de la gare et permettant la traversée des voies à la route nationale n° 37 (reliant Bapaume et sa contrée agricole aux marchés d'Arras) est déjà trop souvent fermé pour cause de manœuvre, interdisant tout élargissement de l'emprise ferroviaire et de

21. Archives départementales du Pas-de-Calais (ADPC), M 1190.

22. *Procès-verbal du Conseil d'administration de la Compagnie du Nord*, 7 mars 1862, CAMT Compagnie du Nord (48 AQ 13).

23. *Comité de direction*, CAMT Compagnie du Nord (48 AQ 108 et 48 AQ 121).

son activité à ses abords²⁴. Concernant ces travaux qui ne touchent pas Arras même, on peut cependant remarquer que chacun a fait l'objet d'une demande d'autorisation auprès de l'autorité militaire, puisqu'il se situent entièrement sur zone affectée à la défense. Ainsi, lors des travaux de 1862, il est rappelé que «la Compagnie du Nord devra s'engager à démolir toute construction en cas de guerre», ceci en vertu du décret du 10 août 1853²⁵, qui, à ma connaissance, n'a pas eu à être appliqué pendant l'hiver 1870-1871. Aucun aménagement urbain d'importance n'apparaît aux abords de la gare entre 1858 (où le préfet demande que soient arborés la place du bâtiment voyageurs et le «chemin des soupirs» qui rejoint la cité)²⁶ et la décennie 1890²⁷, dans la mesure de nos connaissances. L'habitat même semble très limité puisque il est dit que ce chemin traverse des terrains vagues où ne sont installés qu'un marchand de charbon et un cabaret.

Cette stagnation urbaine s'explique par l'assouplissement de la capitale atrébate. La «belle endormie» connaît une stabilité démographique inquiétante: 40^e ville du royaume en 1851 (environ 27 000 habitants), elle en devient la 77^e en 1911²⁸, sans avoir augmenté mais avec même une décreue la faisant descendre à 25 000 habitants durant la décennie 1860! L'apogée connue par ses marchés agricoles avant la fin du Second Empire a été suivie d'un déclin lié aux arrivées d'oléagineuses de l'Empire britannique et à la concurrence de marchés plus modernes et accessibles aux marchands, par fer, à Amiens et Paris. Arras vit aussi une désindustrialisation²⁹ qui a débuté avec la disparition de la confection dentellière et des ateliers Halette et Crespel-Delisse, situation non compensée, au contraire, par l'essor industriel du proche bassin houiller qui attire investissements et main d'œuvre. Dans ce contexte, les revenus locaux et municipaux baissent. Les seuls efforts budgétaires d'envergure que consent la mairie sont un entrepôt des sucres et la reconstruction de l'hôtel de ville en 1864. Si «une ville sans gare est un coup d'arrêt au développement»³⁰, il semble bien que, même dotée de

24. Lettre du préfet du Pas-de-Calais au comité de direction, 30 décembre 1875, A. SNCF, PNV 1 02722.

25. Décision ministérielle, 28 février 1862, A. SNCF, PNV 1 02722.

26. ADPC, F 2 O 385/9 et F 2 O 345/15.

27. Les archives du conseil municipal précédant 1879 ont disparu en 1915, sauf celles qui avaient été éditées, par exemple sur l'emplacement de la première station.

28. G. Duby (sous la direction de), *Histoire de la France urbaine*, t. 4, *Le cycle haussmannien*, Paris, Seuil, 1983, p. 39 et 54.

29. X. Douchet, *La désindustrialisation d'Arras (1840-1914)*, Mémoire de maîtrise, Université de Lille III, 1994.

30. F. Caron, *op. cit.*, p. 143.

cet équipement, Arras n'ait pas eu, avant 1890, « les moyens d'épouser son siècle »³¹.

Le développement ferroviaire de la ville ouverte : 1890-1940

La commission parlementaire de 1871 qui étudie les raisons de la crise des transports en France conclut que « la cause réelle des difficultés est le manque d'installations »³² qui provoque un manque de rentabilité pour les compagnies. La crise des transports perdure entre 1878 et 1883. La Compagnie du Nord cherche donc à développer ses capacités mais sa politique en 1880 n'est pas forcément de reconstruire, comme l'indique M. Sartiaux (futur Chef de l'Exploitation) : « Il faut pouvoir manutentionner avec les dépenses actuelles un tonnage de plus en plus considérable, et reculer ainsi le moment où il faudra réaliser des agrandissements coûteux³³. » Les plans de restructuration établis entre 1880 et 1890 concernent donc la gare d'Arras sur son site de 1846. Trois projets successifs sont établis. Le premier, présenté au Conseil d'administration de la Compagnie le 3 septembre 1880³⁴, envisage surtout d'augmenter les capacités de garage et de triage, d'agrandir les cours et les halles à marchandises et de remplacer le principal passage à niveau, déjà cité, par un pont. Ce plan est revu et à nouveau présenté le 4 décembre 1883³⁵. Il comporte alors deux décisions importantes : il prévoit d'isoler les circulations des trains de voyageurs et de marchandises au droit du bâtiment voyageurs (auquel il est prévu d'attribuer deux voies de circulation supplémentaires) et il décide le dédoublement des voies qui partent vers Lille et Lens sur leur tronçon commun Arras-Fampoux. Le dernier projet est proposé le 15 juin 1888³⁶ et il envisage surtout la reconstruction du bâtiment voyageurs sur place et la création de trois halles à marchandises. Ces idées modernisatrices (dont je ne cite ici que les éléments les plus significatifs du bouleversement qui est nécessaire) ne sont pas mises en application avant 1890, sauf le dédoublement des voies vers Lille et Lens et la création d'un plus vaste chantier à charbon. La Compagnie du Nord anticipe cependant l'extension de l'emprise ferroviaire que cela nécessitera, vers l'ouest, sur les terres maraîchères du village d'Achicourt. Les campagnes d'expropria-

31. P. Bougard, Y.-M. Hilaire, A. Nolibos, *Histoire d'Arras, op. cit.*, p. 236.

32. F. Caron, *op. cit.*, p. 429.

33. F. Caron, *op. cit.*, p. 512.

34. CAMT Compagnie du Nord (48 AQ 22).

35. CAMT Compagnie du Nord (48 AQ 24).

36. CAMT Compagnie du Nord (48 AQ 26).

tion débutent en novembre 1882³⁷ (151 parcelles, pour 14 hectares) et sont complétées par l'acquisition de 29 autres parcelles, qui ne concernent que l'extension de la gare, en 1887.

Malgré la forte hausse de trafic (celui de houille est triplé et ceux de betteraves et d'engrais doublent en dix ans) et de demande de transport qui se vérifie partout dans cette décennie, la Compagnie n'entreprend pas les grands travaux espérés à Arras. Des choix financiers et sans doute la volonté de faire bénéficier toute nouvelle installation des dernières inventions, foisonnantes depuis les années 1875, provoquent le retardement des travaux les plus significatifs (une butte de débranchement au triage et l'éclairage électrique sont tout de même installés). Comme l'équipe municipale qui se préoccupe de plus en plus du dossier ferroviaire (dénonçant la « vétusté » de la gare dès 1880), La Compagnie du Nord semble espérer autre chose...

En effet la mairie d'Arras profite du contexte de réorganisation de la défense des régions du nord-est, entamée depuis les années 1870³⁸, pour demander le déclassement de la place forte en mars 1888. La loi du 27 mai 1889 prononce ce déclassement pour sept villes dont Arras, qui est autorisée à démanteler ses murs par l'arrêté ministériel du 2 juillet 1891³⁹. Cela traduit la volonté municipale d'intégrer des faubourgs, à urbaniser et à industrialiser, pour contredire le constat, fait en 1889, de « ville morte, faute de liberté » où les activités, « faute de place pour construire près de la gare, qui s'étend vers Achicourt » se sont installées à Saint-Laurent-Blangy qui cumule canal, voie ferrée et espaces⁴⁰. Les édiles espèrent stopper le marasme démographique et économique et « attirer industries, revenus d'octroi et main d'œuvre consommatrice »⁴¹.

La convention signée par le préfet représentant l'État, le Chef du Génie et le maire d'Arras en juin 1890 précise que l'État cède à la ville les terrains des fortifications situés au sud, est et nord de la cité (donc en conservant la citadelle et les murailles proches), au total 105 hectares. Cette perspective avait permis au conseil municipal de demander dès février 1889 l'étude

37. ADPC, S 854.

38. P. Fournier, « Les relations entre fortifications et Chemins de fer », *Armées et Chemins de fer, RHCF*, n° 15, 1996, p. 53-70.

39. A. SNCF, PNV 1 O 3337.

40. Un document statistique de 1891 donne le nombre d'entreprises, par secteur d'activité, et d'ouvriers, exerçant à Arras. Ce sont des petites entreprises d'artisanat alimentaire (68 « sociétés ») ou de petite métallurgie (110 poêliers, serruriers, etc.). Les totaux sont de 373 entreprises et 1 546 ouvriers, cela donnant la taille moyenne de chacune (seule l'usine à gaz dépasse trente employés). Arras n'a plus d'industrie. ADPC, M 1104.

41. « Délibération du 30 janvier 1889 », *Conseil municipal: délibérations de 1884 à 1897*, Centre Administratif d'Arras (CAA), p. 382.

d'un nouveau projet de reconstruction de la gare à la Compagnie du nord. Etude qui est présentée le 7 juillet 1890 et qui inclut le déplacement de la gare voyageurs vers l'est, vers la rue Gambetta qui doit être prolongée. Une « commission du déclassement de la place forte » établit ensuite une étude comparative, sur les plans urbain et financier, du déplacement ou du maintien d'une gare modernisée. La thèse du déplacement est adoptée à l'unanimité, avec le projet de la Compagnie, au conseil municipal du 10 octobre 1890⁴². Le glissement de la gare est associé à la création de rues et d'une place ouvrant indirectement sur le futur boulevard circulaire, ainsi que la création de trois ponts traversant les voies, pour un coût final de 120 000 francs pour Arras. En effet, elle participe à concurrence du tiers aux frais de reconstruction de la gare (soit 300 000 francs) mais prévoit de se rembourser de cette dépense ainsi que des frais de voirie grâce à la revente des parcelles créées par le dérasement des murs.

En l'absence de contrainte particulière émise par les autorités militaires consultées, le service des Ponts et Chaussées établit le nouveau plan urbain, repris dans l'autorisation ministérielle des travaux⁴³ émise le 6 juillet 1891. Les deux routes nationales qui arrivent au sud d'Arras sont légèrement détournées pour traverser les voies en surplomb de part et d'autre du bâtiment voyageurs avant d'atteindre la place de la gare.

Le Génie commence le dérasement des murs en 1892, date qui devient donc le début de la tardive « haussmannisation » d'Arras. Après les travaux hygiénistes mais limités qui ont suivi la guerre de 1870-1871 (création des abattoirs, de trottoirs et éclairage des rues) et l'édification de l'École Normale, débutent les transformations majeures qui ont donné à Arras son visage actuel et qui se déroulent pendant les mandats de Lengrelle (1894-1899) et Lenglet (1899-1903). L'effort est porté essentiellement sur deux points. D'une part les flux de circulation sont facilités par la création de boulevards circulaires à double voie, connectés au centre par le rallongement de rues perpendiculaires, et par les trois passages supérieurs qui suppriment les arrêts aux passages à niveau, alors que les flux d'énergie et des rejets urbains sont prévus dans les canalisations des boulevards. D'autre part, l'embellissement de la ville est une préoccupation marquante : les boulevards, arborés, rejoignent deux nouveaux parcs au sud et au nord ; la nouvelle place de la gare, terminée en avril 1898, est semi-circulaire et ouverte sur un faisceau symétrique de cinq rues rayonnantes. L'aspect visuel agréable et la modernité des aménagements ne doivent pas être détachés de la volonté municipale d'attirer des investisseurs qui achè-

42. « Délibération du 10 octobre 1890 », *Conseil municipal : délibérations de 1884 à 1897*, p. 503.

43. ADPC, 3 S 3194.



Fig. 4 : La nouvelle gare d'Arras de 1898.

teront les parcelles et borderont les nouveaux axes de beaux immeubles. Seule une politique de rénovation des quartiers déshérités manque à cette haussmannisation pour qu'elle en comporte tous les éléments principaux.

Le déplacement partiel de la gare est réalisé dans la même décennie. La gare marchandises est agrandie sur l'espace de l'ancienne gare voyageurs, avec un chantier à charbon de sept voies, un dépôt à pétrole et autres marchandises, desservi par huit voies, et trois halles très spacieuses. L'ensemble de ce chantier des marchandises ou « service local » est donc installé sur le côté nord des voies et ouvert sur la ville par deux accès. Le triage est agrandi selon les projets antérieurs, le dépôt modernisé avec un pont tournant de dix-sept mètres et une usine électrique alimentée au charbon est implantée entre les chantiers marchandises et voyageurs pour éclairer l'ensemble.

La principale modification est cependant le nouveau bâtiment voyageurs, dessiné par Sydney Dunett⁴⁴ et construit sous la direction de l'in-

44. S. Dunnett (1837-1895) : Calaisien, il est le chef du service des bâtiments de la Compagnie du Nord et a réalisé, entre autres, les gares de Douai, Tourcoing, Roubaix et Arras et conçu l'aménagement de la gare de Lille et de la gare du Nord à Paris.

génieur de la Compagnie, Descamps, à partir de février 1895. Somptueuse, elle est le phare de la nouvelle ville d'Arras, même si la place de la gare n'est pas immédiatement visible des boulevards qui ne l'incluent pas dans leur circuit périphérique. La fonction de la gare s'affirme en façade par sa baie en fronton métallique et vitré, surmonté d'un clocheton central à horloge, et par un aperçu sur la halle perpendiculaire à l'arrière. L'appartenance à la Compagnie du Nord est visible au style d'inspiration flamande, en briques (et identique à celle de Roubaix, encore visible). Cette « gare-hôtel »⁴⁵ est moderne dans sa conception et ses équipements et elle est complétée, au droit des quatre quais sous la halle, par un bâtiment tout à fait moderne, aéré et hygiénique, à destination du personnel de la Traction. L'édifice, inauguré par le Ministre des Travaux publics le 30 octobre 1898, est la réponse aux problèmes d'exploitation de la Compagnie mais aussi le signal d'espoir d'un nouveau développement arrageois, même si la surface de la ville ne s'est pas accrue (à la différence du Mans, de Saint-Étienne, ou de Lyon) et qu'aucun schéma général d'urbanisation n'est créé.

L'effort municipal n'est pourtant pas terminé. Afin d'éveiller le caractère industriel de « la belle endormie », les mairies d'Arras et de Saint-Laurent-Blangy vont aller au-devant des ambitions de la Compagnie du Nord pour créer une gare annexe et deux voies de débord afin d'étendre à d'autres quartiers les effets bénéfiques des investissements de la décennie. Le projet établi par l'ingénieur des Ponts et Chaussées du Pas-de-Calais est adopté par les deux mairies en juin 1898⁴⁶ et approuvé le 17 par le Comité de direction de la Compagnie. Pour atteindre les clients et dégager la gare d'Arras, une voie unique de 625 mètres rejoint la Grand'Place et une autre voie, commune à la précédente à la sortie est de la gare, dessert Saint-Laurent (quartier des Rosati) avant d'atteindre le quartier de Méaulens, au nord-ouest d'Arras, après 1917 mètres. La convention, signée le 20 janvier 1899 entre la compagnie et les mairies, prévoit que ces dernières exécuteront les aplanissements des plates-formes nécessaires au passage de la voie (en partie installée sur le terre-plein central des nouveaux boulevards), alors que la compagnie supporte toutes les dépenses de superstructure (ballast, voies, signaux, quais, etc.). L'accord du 5 janvier 1900 entre le Ministère des Travaux publics et la Compagnie du Nord, après consultation de toutes les instances nécessaires, lance les travaux, terminés à peine deux ans plus tard puisque la mise en exploitation est autorisée le 4 décembre 1901⁴⁷.

45. La gare d'Arras, *Revue Générale des Chemins de Fer (RGCF)*, juillet 1900, p. 49-54.

46. « Délibération du 6 juin 1898 », *Conseil municipal : délibérations de 1898 à 1900*, CAA, p. 43-70.

47. ADPC, S 845.

L'intérêt de ces décisions pour nous est triple. Il montre d'une part l'accord entre les deux communes voisines dont les intérêts convergent contrairement à ce qui s'était passé en 1846, et d'autre part que le service des Ponts et Chaussées fait preuve d'un esprit novateur. Il prévoit le raccordement ferroviaire d'une voie de débord de la desserte de Méaulens au nouveau port « du Rivage », sur la Scarpe, reconstruit par la mairie à l'occasion des travaux de démantèlement. Cette voie effectivement construite permet une inter modalité, seulement prévue au niveau national par la loi de 1908. Enfin, dernier enseignement, on remarque clairement la convergence d'intérêts entre la Compagnie du Nord et les municipalités qui collaborent pour une construction rapide qui puisse permettre d'accueillir les entrepreneurs, à la fois clients et contribuables (Arras fait éditer à cette occasion une affiche publicitaire qui vante les atouts de ces nouveaux espaces industriels équipés).

La compagnie ferroviaire cherche par ces constructions à démultiplier les accès à la voie ferrée pour mieux rentabiliser les investissements de la gare principale, sans que celle-ci ne soit engorgée par les wagons stationnés à la disposition des clients. En effet, parmi les principes techniques destinés à augmenter la productivité des gares, les embranchements particuliers, constructibles sur les voies de débord, présentent certains avantages. Ces installations sont des propriétés privées, construites à la charge de l'entreprise cliente du fer, suivant les règles fixées par les cahiers des charges établis en 1857 et 1859, et qui permettent, par la livraison des wagons « à domicile », de limiter la manutention, de réduire le temps d'immobilisation donc d'augmenter la rotation du matériel⁴⁸. Le succès des voies de débord est évident : seuls deux cas d'embranchés sont cités sur l'ancienne gare, avant 1898⁴⁹, alors que nous avons trouvé trente-deux contrats d'embranchement (avec parfois plusieurs clients associés) conclus entre 1905 et 1930 sur les voies de Saint-Laurent et de Méaulens⁵⁰ (entreprises du bâtiment, de mécanique, ainsi que huileries et moulins). La répartition de l'industrie dans la ville est de plus en plus liée au chemin de fer : en ville, un artisanat ou de la petite industrie alimentaire, et à l'extérieur, en partie sur les communes limitrophes, l'émergence d'une industrie plus grande, disposant d'espace et reliée aux voies, telle Fauvet-Girel, repris et agrandi en 1931 et premier producteur national de wagons

48. A. Sartiaux, « Les mesures prises par la compagnie du nord pendant les périodes de trafic intense », *RGCF*, mai 1908, p. 325-342.

49. Il est possible qu'une étude détaillée des archives de la Chambre de commerce permette de mieux cerner la totalité des entreprises raccordées avant 1898, ce qui reste à faire.

50. ADPC, S 845.

spéciaux dès 1935 ou les usines textiles Delétoille, qui emploient 450 ouvriers en 1925.

Arras se trouve malheureusement ensuite durant trois ans et demie au cœur du premier conflit mondial. La ville est sur la ligne de front qui la cerne au nord, à l'est et au sud, d'octobre 1914 à mars 1918, sans jamais avoir été occupée par l'armée allemande mais en restant sous le feu de son artillerie. La gare est fortifiée dès le début du conflit et les voies, ainsi que le bâtiment voyageurs, restent longtemps à quelques centaines de mètres du *no man's land* et sont transformées par les talus, sapes et galeries, notamment pendant l'offensive anglaise du 9 avril 1917. Comme la ville, peu à peu désertée (il reste à peine un millier d'habitants civils en 1918), la gare est sans doute désaffectée et tout trafic interrompu. Son caractère inutilisable est attesté par la création d'un raccordement situé à l'extrémité ouest du triage, sur la commune d'Achicourt. Cette voie, de 400 mètres environ, est construite, sur les plans du Génie militaire, en mars 1917, afin « d'éviter aux trains de houille arrivant à Arras par Aubigny » (venant du bassin par la ligne d'Étaples), « d'avoir à effectuer un rebroussement en gare, toujours exposée aux bombardements de l'ennemi »⁵¹. Reliant donc la ligne d'Étaples à celle d'Amiens, elle permet l'acheminement de la houille vers Paris et restera présente jusqu'en décembre 1919. On peut noter également que de nombreuses voies de soixante centimètres ont été construites tout autour d'Arras par l'armée anglaise, souvent à partir des voies de débord et embranchements particuliers.

Le retour au service normal se fait lentement après le conflit car la gare reste militaire: d'abord centre démobilisateur, elle devient ensuite une plaque tournante de la reconstruction, réquisitionnée et même fermée au trafic non militaire ou houiller pendant le mois d'août 1919, étant donné « la situation permanente d'embouteillement »⁵². La reconstruction se fait néanmoins assez vite. Le bâtiment voyageurs est moins touché que la place de la gare, en ruines, et, son clocheton et sa halle refaits, elle est à nouveau utilisable (et modernisée, avec téléphones publics) en juillet 1920. La gare marchandises est terminée en 1922, avec des voies de service rallongées à sept cents mètres et un nouveau dépôt prévu et entièrement reconstruit, d'après le Comité de direction, entre 1926 et 1928⁵³.

La surface ferroviaire d'Arras n'est pas encore complète au début des années vingt. La politique de la Compagnie tend à rassembler dans ses fameuses cités cheminotes tous ses employés. Dès 1919 elle demande l'au-

51. A. SNCF, 099 LM 47.

52. Délibération du 12 septembre 1919, *Conseil municipal: délibérations de 1919*, CAA.

53. CAMT Compagnie du Nord (48 AQ 390).

torisation « de loger des agents du sud du réseau invités à la reconstruction dans les régions dévastées »⁵⁴. Ce premier accord donné (il y en aura cinq, avant 1924), la compagnie fait construire en tout trois cités à Arras (cité de Bucquoy, de Ronville et du Petit Bapaume), totalisant 467 logements, auxquels on peut ajouter la centaine d'habitations de la cité d'Achicourt. Les agents, locataires, et leurs familles, constitueront une population atteignant un maximum de deux mille habitants au début des années trente. Cette concentration, l'une des plus petites du réseau, est gérée par un conseil d'administration interne qui s'occupe des nombreuses activités sportives, culturelles, éducatives mais aussi de la police, des ordures ménagères et du service d'incendie. Dotée d'une école, d'un centre sanitaire avec « goutte de lait », de bains douches, d'un stade et d'une église en bois, la cité, comme toutes celles de la Compagnie, offre un confort ménager moderne avec éclairage électrique et tout-à-l'égout, les services de professionnels (médecin et infirmière) et de volontaires (pour les cours du soir ou les entraînements) qui permettent un suivi médical (avec des résultats de mortalité infantile exemplaires) et des loisirs propres à stabiliser et fidéliser les employés⁵⁵.

Toutes ces cités sont situées au sud de la gare, à proximité du triage et du dépôt, dans les faubourgs séparés de la vieille ville par le flux ferroviaire, quartiers qui connaissent depuis le tournant du siècle un certain essor démographique et qui revendiquent régulièrement un troisième passage supérieur entre les deux ponts créés pour les routes nationales en 1895. En effet une première pétition est apportée au conseil municipal en 1899 et une deuxième en 1907, toutes deux transmises au Ministère des Travaux publics (toute construction installée sur le domaine ferroviaire dépend de l'accord de la direction générale des chemins de fer dudit ministère) qui répond par deux refus. La volonté de la Compagnie du Nord de créer un souterrain sous les quais pour des raisons de sécurité en 1921 permet à la mairie de réactualiser sa demande. La Compagnie exigeant une surtaxe redevable par tout utilisateur du train à Arras pour cette construction, la mairie insiste pour que soit incluse une passerelle dans le projet. Après des années de correspondance sur le montant de la surtaxe, le partage des dépenses de construction et d'entretien, la passerelle piéton est autorisée à la construction le 30 mai 1924⁵⁶. Essentiellement payée par les arrageois, cet équipement en béton, métal et vitres

54. Dossiers permanents du secrétariat général, CAMT Compagnie du Nord (48 AQ 3399).

55. Toutes les statistiques démographiques, et par activité, des cités de la Compagnie du Nord des années vingt et trente sont incluses dans les dossiers du secrétariat, CAMT Compagnie du Nord (48 AQ 3300 et 48 AQ 3399).

56. Dossiers permanents du secrétariat général, CAMT Compagnie du Nord (48 AQ 3583).

colorés est ensuite élevé aux abords immédiats du bâtiment voyageurs, et accessible par deux escaliers face à face, permettant aux habitants des deux quartiers de franchir le flux ferroviaire et d'atténuer la rupture intra urbaine que la haute stature de la gare marque symboliquement.

Recul et réhabilitation de l'emprise ferroviaire : 1930-2002

Les années trente, qui ne créent pas de césure particulière dans l'histoire de la ville, sont pourtant significatives de l'amorce de temps nouveaux dans l'organisation des transports. En effet, dans le contexte de recul de l'activité commerciale agricole de la Grand'Place (le commerce décroît pour des raisons économiques mais il est aussi déplacé vers des espaces moins urbains et plus adaptés aux quantités échangées) il est décidé de démonter la gare annexe qui consistait en deux voies et un aiguillage. Les raisons de cette suppression sont aussi sécuritaires (un accident meurtrier a eu lieu en mars 1923 car seuls des panneaux interdisent l'accès des voies au public) et patrimoniales : c'est l'une des promesses électorales du candidat à la mairie Delansorne, élu en 1929, que de rendre à Arras sa place, une des plus belles d'Europe. Compensés par une unique voie de débord installée à l'écart, à la limite de Saint-Laurent-Blangy, les rails sont démontés en 1934. C'est le début du reflux de l'emprise ferroviaire dans Arras. En effet, bien que lent, ce déclin est la tendance de la seconde moitié du siècle, surtout à partir des années 1960, comme partout en France.

La Seconde Guerre mondiale frappe Arras, comme beaucoup de villes françaises, surtout par des bombardements aériens. Le plus meurtrier est celui du 19 mai 1940 (alors que des réfugiés de la cote et du Nord affluent) mais l'atteinte la plus désastreuse pour les installations est celle du 27 avril 1944 ainsi que les bombardements de juin, qui anéantissent notamment le dépôt et le bâtiment voyageurs. Un plan détaillé des installations détruites⁵⁷, établi en 1945, montre que tous les bâtiments de réparation des machines ont disparu avec le dépôt, que la halle et les voies couvertes sont défoncées, comme une partie du souterrain et du bâtiment voyageurs, dont le toit est effondré, que deux halles marchandises sur quatre sont rasées et que 50 à 80 pour cent des voies du triage ne sont plus utilisables. L'un des passages supérieurs (dit « pont de Ronville ou route de Bapaume) est détruit et la passerelle « sérieusement endommagée ».

Les archives dépouillées à propos de la reconstruction montrent que des changements importants sont envisagés pour améliorer le service.

57. A. SNCF, PNV 1 00 34.

Une note de septembre 1945 demande le rallongement à 750 mètres des 24 voies de composition de trains des groupes I et II, et des voies de manœuvre donnant accès à une butte de débranchement munie de freins automatique d'enrayage des wagons. Sans citer l'ensemble des propositions faites (voies spécialisées, atelier de matériel roulant) il faut comprendre à travers ces travaux la volonté de créer un service d'acheminement accéléré des marchandises. Le projet des travaux du triage, établi en février 1948 par le chef du service Voies et Bâtiments de la région Nord de la SNCF, reprend en les réduisant ces travaux, après consultation des autorités compétentes, y compris celle de l'État-major militaire qui avalise les travaux. Le « régime accéléré » du trafic marchandises est donc mis en place dès la fin des années quarante.

Un plan d'ensemble de la gare du 1^{er} juillet 1955 montre la situation avant la reconstruction du bâtiment voyageurs et l'électrification de la gare. Un petit local en parpaings, situé à droite de l'ancienne gare de 1898, fait office de billetterie. Une simple remise à locomotive avec pont tournant remplace l'ancien dépôt qui ne comporte plus que 39 machines (il en abrita jusqu'à 78 dans les années trente). Le dépôt n'est donc finalement pas reconstruit car considéré comme une simple annexe future de Douai et Lens, quand l'électrification sera faite. Sur son emplacement subsiste un terrain vague, servant de bassin de décantation, alors que le centre d'apprentissage est installé à sa périphérie. Les halles 3 et 4, seules subsistantes, ont été réparées et aucune autre n'est prévue. On peut considérer cette reconstruction limitée des installations du triage terminée en 1955 (y compris toutes installations de sécurité, équipements électriques, etc.), pour un total de 164 millions de francs de l'époque. L'emprise ferroviaire sur la ville a peu évolué malgré les destructions: seul un embranchement a été supprimé à Méaulens, et les PTT louent, à partir de 1951 des terrains servant à un magasin de lignes et à un centre d'amplification téléphonique (créé en 1955) à proximité de la route de Bapaume.

La reconstruction de la gare de 1957 est le grand ouvrage local de la décennie. Avec ses 420 000 voyageurs au départ et 400 000 en transit, la gare provisoire est débordée. Une notice explicative de la région SNCF du Nord en juillet 1955 décrit la future installation voyageurs. Reconstituée sur l'ancien emplacement, elle comportera un unique rez-de-chaussée avec hall, bureaux, salle d'attente, bibliothèque, buvette-restaurant et vestiaires-lavabos et une marquise sera établie, coté cour, sur toute sa longueur. Les quatre quais, couverts par des « abris-parapluie », seront bordés par un bâtiment de service abritant les bureaux de la direction et des locaux de service (salle des visiteurs du Matériel, lampisterie...). Le montant des dépenses à réaliser est de 709 millions de francs (de 1955) qui s'ajoutent



Fig. 5 : La gare reconstruite en 1957 avec à l'arrière-plan la passerelle de 1924.

aux 164 millions déjà investis pour la reconstruction. L'architecte Peyrani a voulu allier modernité et commodité pour ce bâtiment de 78 mètres, dont le hall lumineux, grâce aux pans vitrés en façade, est la pièce centrale (27 m × 13 m). Peu haut, il est vitré donc transparent au dessus du rez-de-chaussée, cherchant à préserver la perspective entre la place de la gare et les quartiers situés au-delà des voies, accessibles par la passerelle réparée⁵⁸. Ce bâtiment bas et horizontal⁵⁹, tout à fait dans le ton de ce qu'est en général la production architecturale de l'époque, et donc « plus près de la station-service » que des majestueuses gares du XIX^e siècle. Marqué par sa rationalité, il est fait de métal et de verre, qui lui donnent une allure « de hangar industriel »⁶⁰. Coté voies, la nouveauté est l'absence de halle, qui, curieusement, disparaît avec la vapeur, alors qu'elles contribuaient ensemble, depuis un siècle, à étouffer les voyageurs sur les quais. Des toilettes sont installées dans le souterrain, sous le bâtiment principal. Coté cour, le parterre fleuri, créé en 1929, est sauvegardé mais entouré d'un parc à automobiles. La pose de la première pierre est faite par Guy Mollet, maire d'Arras, le 24 mars 1957.

58. *Libre Artois*, 6 avril 1956.

59. *La vie du Rail*, n° 592, 14 avril 1957.

60. M. Ragon, *L'architecture des gares: naissance, apogée et déclin des gares du chemin de fer*, Paris, Denoël, 1984.

L'électrification finit de donner à la gare son aspect actuel. Déjà réalisée entre Arras et Lens entre 1954 et 1958, elle est installée en 1958 sur la liaison Paris-Lille (en courant monophasé de 25 000 volts) et la nouvelle gare et ses poteaux de caténaires sont inaugurés le 8 janvier 1959. Hormis le souterrain, prolongé au-delà des voies en 1959 pour créer une seconde sortie piétons coté sud, la gare ne connaît plus de transformation majeure jusqu'en 2001.

En effet les années qui séparent ces deux dates ne sont pas marquées par des changements majeurs. Le trafic voyageurs est continuellement en hausse, atteignant environ 450 000 billets vendus en 1974 et 480 000 en 1982, mais le trafic des marchandises s'effondre dans les années 1970: il passe de 130 000 tonnes en 1974 à 40 000 tonnes en 1982. Ceci s'explique par la disparition du trafic de houille (le bassin du Pas-de-Calais décline et ferme définitivement en décembre 1990) et par la concurrence du trafic routier. L'adaptation au développement du transport par route a d'ailleurs entraîné des modifications locales: une gare routière a été créée à 300 mètres à l'est de la gare (sur l'ancienne cour marchandises) pour organiser des correspondances avec les communes environnantes dans les années soixante et les voies de débord conduisant vers Méaulens ont été démontées dans les années soixante-dix.

Les dimensions de l'emprise ferroviaires ne changent cependant pas beaucoup ensuite. Seules les cités des cheminots subissent des restrictions: encore peuplées en majorité d'agents et très actives en 1974, elles voient ensuite disparaître, en même temps que l'esprit corporatif, leurs équipements majeurs (stade, etc.) au profit des constructions de logements «civils». De même, l'espace laissé vacant par la disparition du dépôt s'est vu occupé, dans les années 1990, par une petite zone commerciale et une déchetterie.

Les autres changements réorganisent le «territoire» ferroviaire en fonction des nouveaux enjeux du transport des voyageurs. Le TGV Nord, décidé par un arrêté ministériel dès avril 1988, est à l'origine de ces changements car il dessert Arras après 1993 grâce aux efforts du Conseil général et malgré la faiblesse du poids démographique de l'agglomération (environ 80 000 habitants). Une partie du triage sert aujourd'hui à abriter le matériel nécessaire à l'entretien de la ligne nouvelle et la gare a été rénovée en 2001, dans le cadre de l'opération «Rénovation 2001» de l'agence des gares de la SNCF. Le bâtiment, conservé dans son architecture extérieure, a été restructuré intérieurement pour agrandir les espaces et optimiser la fluidité de la circulation des voyageurs. L'emploi du verre comme matériau principal séparant les espaces de vente, d'attente et de dégustation augmente encore la luminosité intérieure. En 2002 et 2003,

une nouvelle gare routière a été construite aux abords immédiats de la place de la gare, à l'est, pour permettre un accès direct des voyageurs aux bus urbains et autocars ruraux.

La passerelle, désaffectée depuis quelques années, est conservée mais murée, et ne fait, pour l'instant, l'objet d'aucune procédure d'inscription aux Monuments historiques, malgré son statut de seul « monument » persistant de l'histoire ferroviaire d'Arras et la gare de triage, vaste faisceau de voies en grande partie vides et au trafic limité à quelques dessertes régionales, créé une grande ouverture béante dans l'espace urbain arrageois qui s'étend maintenant bien au-delà de ces installations.

Depuis l'arrivée du train tant souhaitée en 1846, et jamais critiquée par la suite à ma connaissance, la gare d'Arras a donc connu trois étapes successives de construction. Les deux premières modifient nettement le paysage urbain arrageois, entraînant l'appropriation de toute sa façade sud par les installations ferroviaires. Les contraintes militaires liées au statut de place forte conditionnent emplacement et extension avant le dérasement de 1892. Mais les travaux de 1895-1898 accompagnent le réaménagement urbain en donnant à la gare un rôle majeur dans la réorganisation de l'espace périphérique de la ville, complété par les voies qui ceinturent presque toute l'agglomération après 1905 et qui permettent un redéploiement industriel. L'importance des cités qui contribuent au développement des quartiers sud ne doit pas être minimisée non plus. Modèle d'urbanisation organisée, ces quartiers sont pourvus de rues larges et non perpendiculaires qui rompent la monotonie et qui sont bordées de maisons dont les caractères modernes en font des habitats ouvriers d'exception et le centre d'une nouvelle sociabilité. Malgré la rupture urbaine provoquée par le flux ferroviaire, l'agglomération continue ensuite de s'étendre dans cette direction grâce aux ponts et passage souterrain qui sont empruntés quotidiennement par des milliers d'usagers (notamment par les étudiants qui fréquentent l'université créée en 1990 à 800 mètres au sud de la gare). Aujourd'hui l'emprise ferroviaire est encore immense. Dix ans après que le TGV a entraîné un certain réveil de la gare d'Arras, la question se pose de l'avenir d'une partie de cette emprise massive au sud de la ville : en l'absence d'un intérêt patrimonial reconnu, les vastes terrains de l'ancien triage au cœur du tissu urbain doivent-ils rester des friches industriels ?