La gare et son buffet, Saint-Quentin

Date :

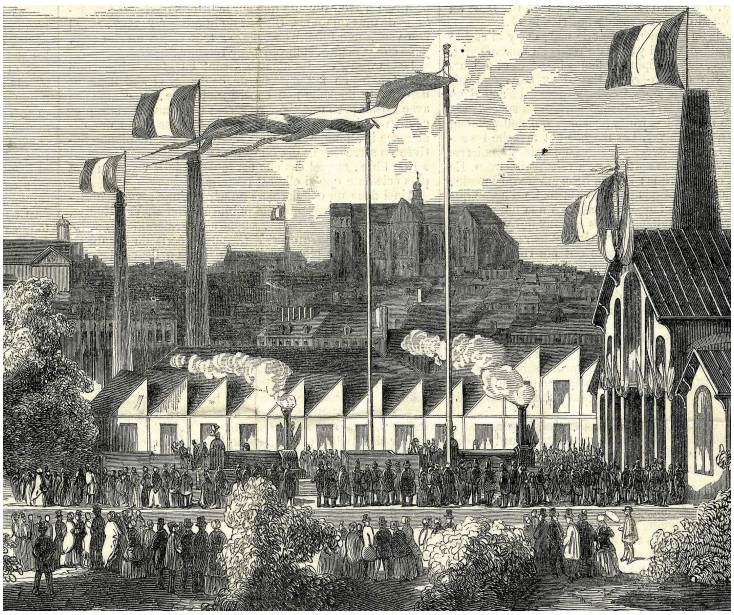
19e et 20e siècles

Dès l’Antiquité, le rétrécissement de la vallée marécageuse constitue un point privilégié pour le franchissement de la Somme. Selon la légende, le corps du martyr Quentinus, saint Quentin, y est inhumé à la fin du 3e siècle, avant que son corps ne soit exhumé au milieu du 4e siècle et enterré sur le site actuel de la basilique. Sur ce lieu sacré, s’implante un oratoire à la fin du 4e siècle, auquel succède entre le 7e et 9e siècle l’abbaye de Saint-Quentin-en-Isle.
Tout au long du Moyen Âge et de l’Ancien Régime, la ville occupe ce fond de vallée, Le Détroit d’Isle : ponts, fortifications, moulins à farine et à foulon, habitat, commerce… Au 19e siècle, le quartier, traversé depuis 1810 par le canal de Saint-Quentin, est investi progressivement par deux filatures de coton (1808 et 1816), un tissage (1834), une minoterie, une blanchisserie, une malterie, un atelier de construction mécanique…

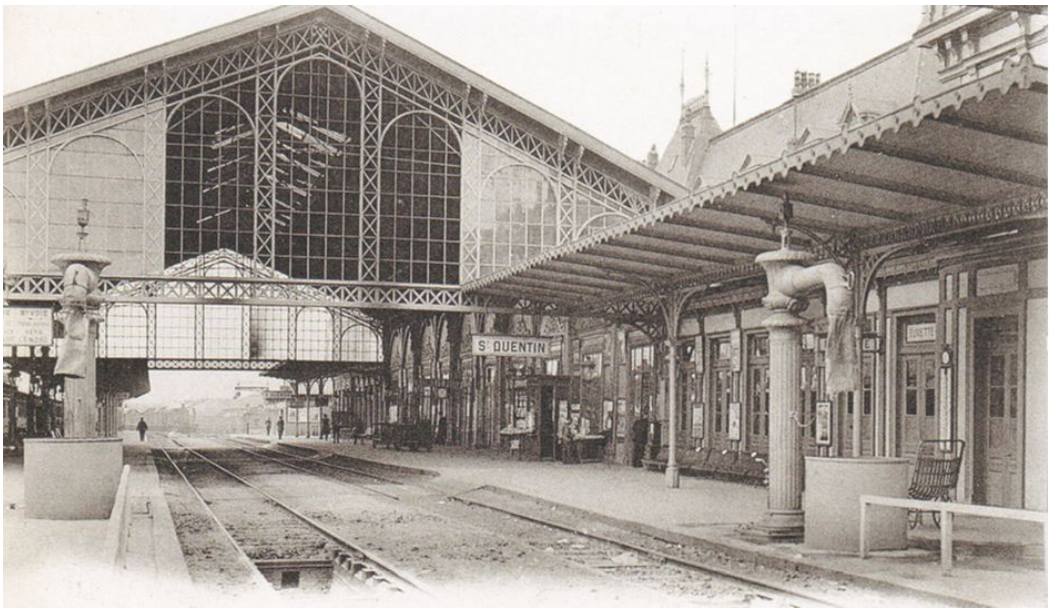
Le buffet de la gare restauré, 2017 © Ville de Saint-Quentin, Frédéric Pillet

Le Détroit d’isle lors du siège espagnol de 1557 ©BnF

La vallée de la Somme en 1821, dominée par les établissements industriels textile © Médiathèque de Saint-Quentin



L’inauguration de la ligne de chemin de fer le 9 juin 1850 © L’Illustration



Les quais et la grande de halle de la gare vers 1900 © Collection particulière

Le parvis de la gare vers 1900 © Collection particulière

Vue aérienne du quartier de la gare en juillet 1917 © Société Académique de Saint-Quentin

Incendie de la gare le 13 janvier 1922 © Collection particulière

Le quartier de la gare en 1932 © Société Académique de Saint-Quentin

Le parvis de la gare vers 1930 © Collection Jacques Leroy

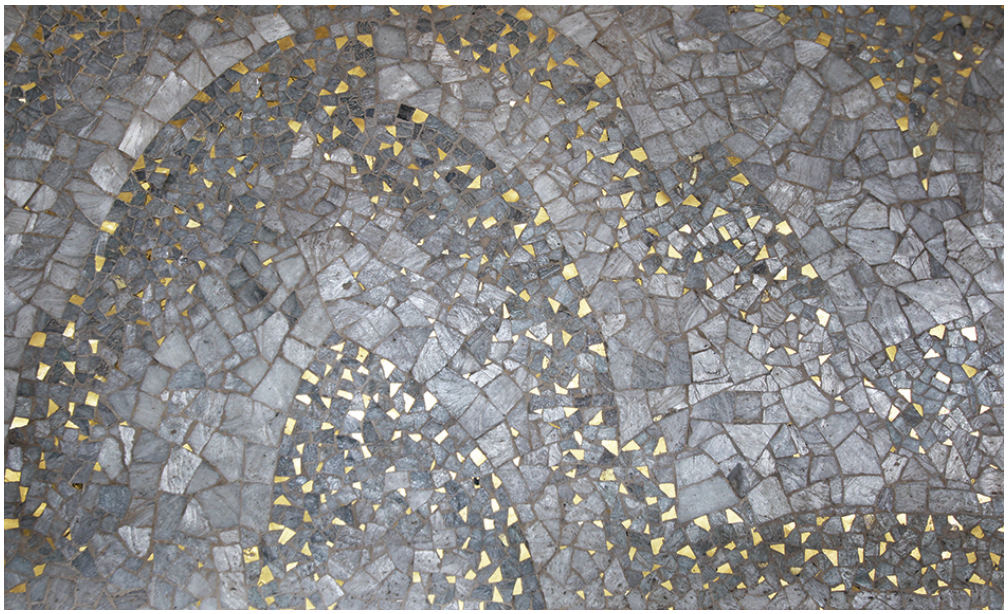
La buvette de la gare vers 1930 © Collection Maryse Trannois

Le bureau des Postes et Télégraphes en 1929 © La Construction Moderne, 27 juillet 1930

Le buffet de la gare le 12 juillet 1927 © Collection H. Péroni

Desserte et grand miroir, 2017 © Ville de Saint-Quentin, Frédéric Pillet

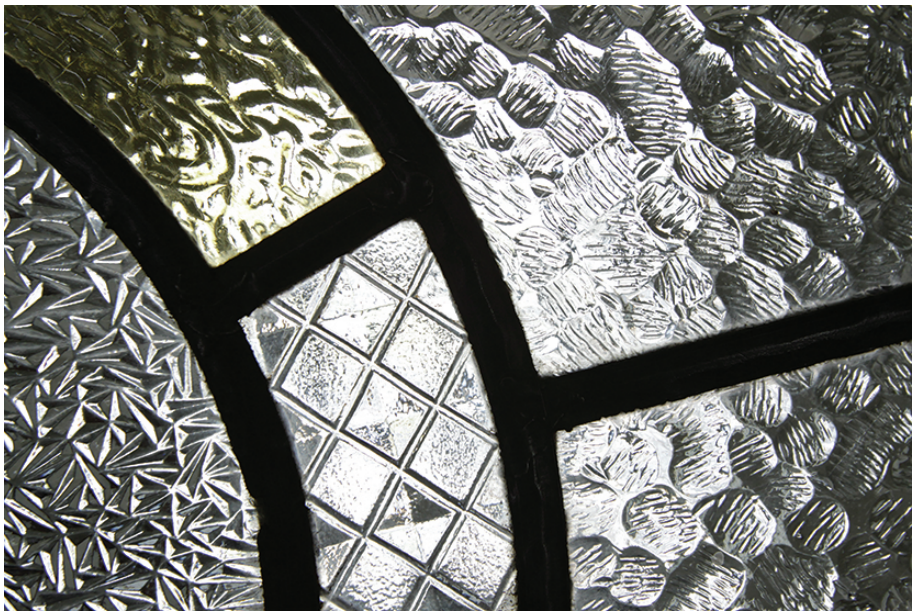
Mosaïques en pâte de verre, 2017 © Ville de Saint-Quentin, Frédéric Pillet



Hall du buffet, 2017 © Ville de Saint-Quentin, Frédéric Pillet

Mosaïques en pâte de verre, 2017 © Ville de Saint-Quentin, Frédéric Pillet

Verrière, 2017 © Ville de Saint-Quentin, Frédéric Pillet



Verres industriels de l’une des deux verrières, 2017 © Ville de Saint-Quentin, Frédéric Pillet

Rampe en fer forgé, mur en grés-cérame et verrière du hall, 2017 © Ville de Saint-Quentin, Frédéric Pillet

Parvis de la gare, 2017 © Ville de Saint-Quentin, Luc Couvée

L’arrivée du chemin de fer à Saint-Quentin

Après d’importants travaux d’assèchement et de comblement des étangs et des marais de la Somme, le terminus de la ligne Creil-Saint-Quentin de la Compagnie des Chemin de Fer du Nord est inauguré le 9 juin 1850, en présence du président de la République, Napoléon Bonaparte, futur Napoléon III. La ligne est prolongée les années suivantes en direction de la frontière belge, plaçant ainsi Saint-Quentin sur une ligne ferroviaire internationale, vers Bruxelles et Cologne. La gare de 1850, agrandie dans les années 1870-1880, est miraculeusement épargnée par les tirs d’artillerie et bombardements alliés durant la Première Guerre mondiale. Mais un incendie accidentel la ravage entièrement le 13 janvier 1922.

Une vaste opération d’urbanisme

L’architecte Paul Bigot, Grand Prix de Rome, en charge du plan d’extension et d’embellissement de la ville de Saint-Quentin au lendemain de l’Armistice, va profondément bouleverser le paysage urbain. Pour supprimer la contrainte des

voies ferrées et du passage à niveau, il conçoit un vaste pont enjambant toute la vallée. Habitat, commerce et industrie laissent place à une vaste esplanade, délimitée à l'est, en bordure de l'étang d'Isle, par le monument aux morts. Le projet de nouvelle gare de Paul Bigot est repris par son confrère, Gustave Umbdenstock, l'architecte de la compagnie ferroviaire. La nouvelle gare est achevée en 1926. Composée de volumes massifs rappelant la silhouette de l'ancienne construction, la gare présente un style où se mêlent les influences classiques, régionalistes et modernes, notamment par les ferronneries de la marquise et des grandes baies de style Art Déco.

Le buffet-hôtel, chef d'œuvre de l'Art déco

Gustave Umbdenstock est secondé dans l'opération par un jeune architecte, Urbain Cassan, auteur l'année suivante des gares de Noyon et de Lens. À Saint-Quentin, il est en charge des abris de quais et surtout de tous les aménagements intérieurs. Il opte pour le style Art déco, révélé au grand public lors de l'Exposition des Arts Décoratifs de 1925. Il s'associe au maître-verrier Auguste Labouret pour la réalisation notamment du bureau des postes et télégraphes (détruit), de la buvette (partiellement détruite) et du buffet-hôtel.

Les murs de la salle du buffet sont entièrement couverts de mosaïques en pâtes de verre grises et tesselles de verre doré. Le comptoir et les dessertes en béton sont revêtus de mosaïques en grés cérame, d'opalines rouges et noires et d'émaux de Venise dorés. Au sol, de simples carreaux de grès forment un motif étoilé. Les cloisons intérieures du buffet sont composées de deux verrières s'inspirant d'un motif de fleurs stylisées conçu en 1910-1912 par Auguste Labouret pour l'Hôtel Lutétia à Paris. Le maître-verrier utilise une vingtaine de verres industriels différents, laminés blancs et jaunes, martelés, striés, à pointes de diamant…

Le buffet ferme ses portes au milieu des années 1990 au moment du déclassement de la ligne ferroviaire internationale en ligne régionale. La gare et son buffet sont inscrits au titre des monuments historiques en 2003. En 2016-2017, la ville de Saint-Quentin procède au réaménagement du parvis de

la gare (lauréat des Victoires du Paysage 2018) et restaure le buffet de la gare sous la conduite de l’architecte du patrimoine Thierry Germe, redonnant vie à l’un des plus beaux joyaux Art déco de la cité.