

LA GARE DE STRASBOURG

DE L'IMPÉRIALE À L'EUROPÉENNE



REMERCIEMENTS

Toute notre gratitude à
Madame Elisabeth Paillard,
Inventaire Général du patrimoine culturel,
Direction de la Culture du Patrimoine et de la Mémoire,
Région Grand Est, Strasbourg
pour le contenu rédactionnel
et l'iconographie de la partie historique.



Crédit iconographique

Alexis Toureau, Frédéric Harster
© Inventaire Général du patrimoine culturel,
Direction de la Culture du Patrimoine et de la Mémoire,
Grand Est, Strasbourg
Couverture : Olivier Hannauer, La Chouette Photo.



Christophe Chartrain
Directeur Régional Gares du Grand Est.

ÉDITO

Société Anonyme, filiale à 100 % de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions est au service des voyageurs, des collectivités et de tous les transporteurs ferroviaires. Chaque année, nous accueillons plus de 96 millions de voyageurs, visiteurs et riverains dans nos 386 gares du Grand Est. Nous nous engageons fortement pour imaginer de nouveaux services, conduire des projets de développement et moderniser le patrimoine. Nos grandes missions sont :

- De déployer des services utiles et innovants, imaginer et animer des gares pratiques et accueillantes.
- De moderniser les gares et faciliter le quotidien de nos clients en renforçant l'intermodalité au travers d'une meilleure coordination entre les trains et les autres modes de transport collectifs et doux.
- D'accueillir tous les transporteurs ferroviaires de façon équitable et transparente.

Avec mes équipes, nous travaillons en étroite collaboration avec la Région et les collectivités pour développer les gares dans leur fonction de pôle des mobilités douces. Nous voulons donner « enVie de Gare » grâce à des gares pratiques qui permettent aux clients d'optimiser leur temps et leur rendent service grâce aux commerces.

Et aussi, des gares modernes qui accompagnent nos clients sur les usages de demain et des gares remarquables avec la préservation de notre patrimoine architectural.

Vous découvrirez dans le livret qui suit l'histoire de la gare de Strasbourg, patrimoine exceptionnel qui a traversé les différentes époques et accompagné la vie de ses habitants. Je vous souhaite une très bonne lecture !



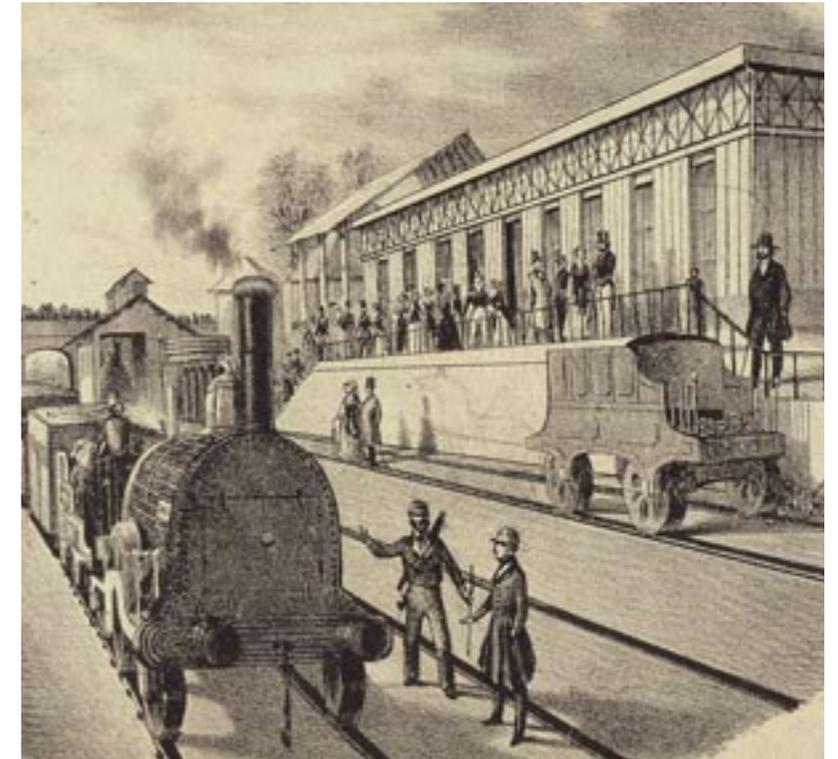
GARE DE STRASBOURG L'IMPÉRIALE

D'UNE GARE TERMINUS À UNE GARE DE PASSAGE

Le chemin de fer fait son apparition en Alsace en 1839. Une station provisoire est ouverte à Koenigshoffen le 15 mars 1841 pour faciliter les nouvelles lignes. Entre 1840 et 1848, une série de conférences se sont tenues à Strasbourg entre l'administration des ponts et chaussées et les compagnies ferroviaires, « Strasbourg - Paris » et « Strasbourg - Bâle », qui devaient partager la future gare.

De nombreux projets ont été présentés, mais aucun n'a retenu l'unanimité des trois parties. Le désaccord portait en particulier sur l'implantation de la gare, à l'intérieur ou l'extérieur de l'enceinte fortifiée de la ville, et donc à sa superficie présente et future. Les trois parties étant incapables de s'accorder, la compagnie Strasbourg - Bâle prend le parti d'édifier une gare provisoire en 1847 de façon à assurer sa propre exploitation.

Le projet définitif de la première gare de Strasbourg, présenté le 6 janvier 1852 au Conseil Général des Ponts et Chaussées, fut approuvé. La construction commence la même année à l'intérieur de l'enceinte historique de Strasbourg, le long du canal et il s'agira d'une gare dite « en cul de sac ».



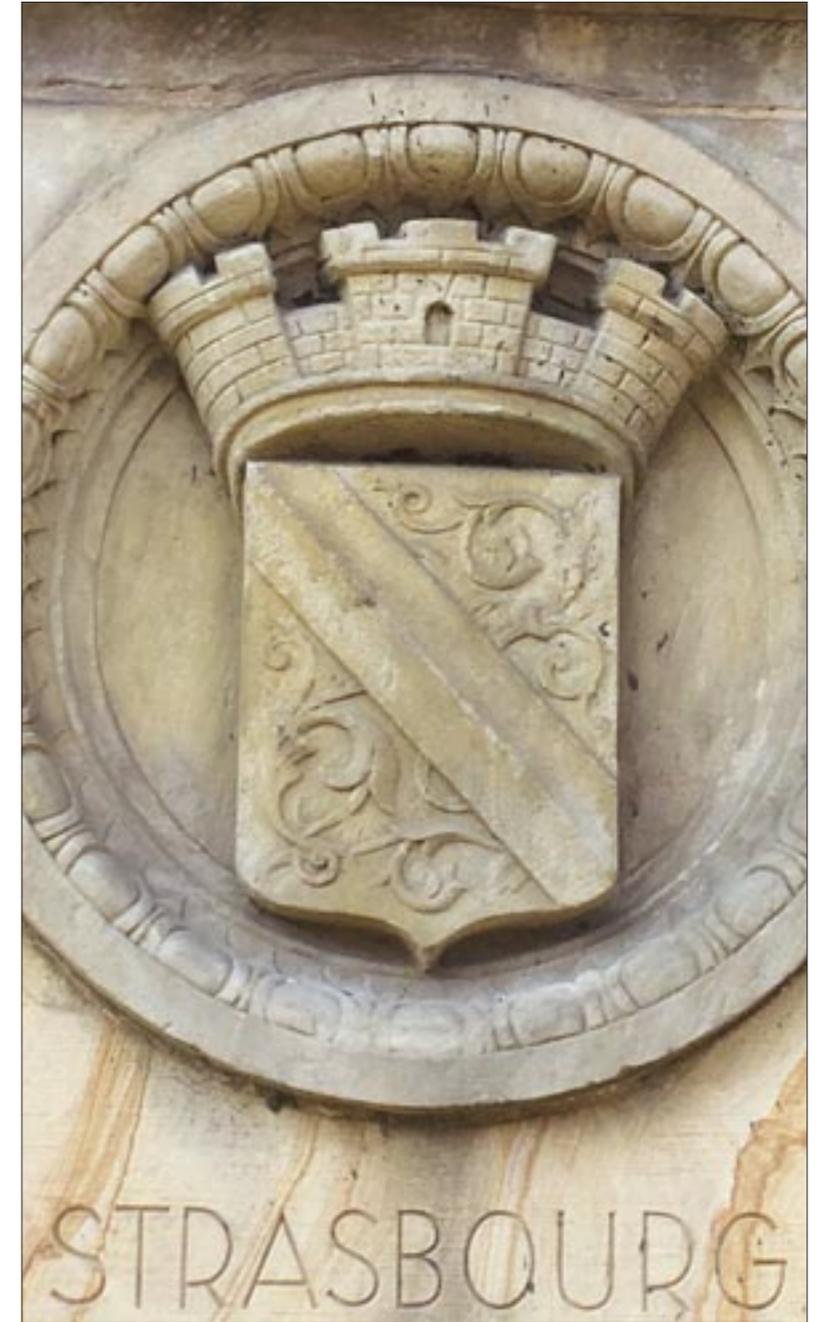
La ligne voyageurs Strasbourg - Paris est ouverte au public en juillet 1852 en présence du Président Bonaparte, futur empereur Napoléon III. Un traité de fusion des deux compagnies rivales est signé le 18 décembre 1853, créant ainsi la Compagnie de l'Est.

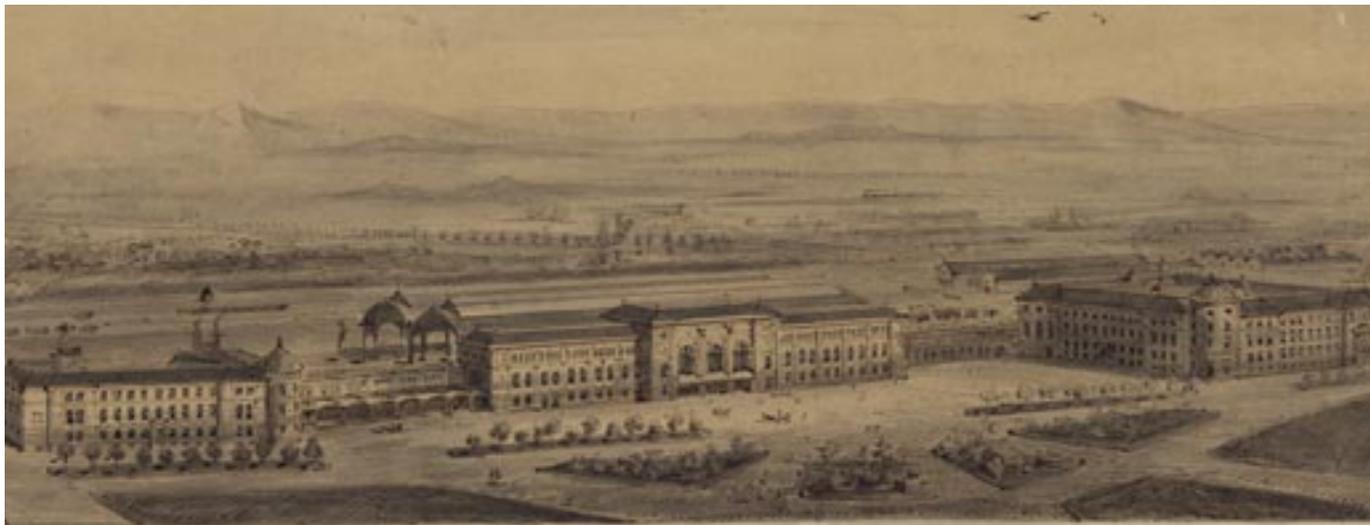
Station provisoire de Koenigshoffen, 1841.

Photographie de l'ancienne gare de 1852.



L'ancienne gare, Marché couvert. Lors de la destruction du bâtiment les écussons des villes et celui d'Alsace, Lorraine ont été préservés et placés dans un mur du quai Kléber.





Dessin à l'encre de chine du projet de nouvelle gare centrale de Strasbourg, attribué à Jacobsthal, 1878.

1870 UNE GARE ALLEMANDE

Du 19 juillet 1870 au 28 janvier 1871, l'Allemagne assiège puis fait capituler tout l'est de la France jusqu'à Paris. Dès les premières victoires, conscient de l'intérêt stratégique du chemin de fer, le commandement allemand occupa l'ensemble des voies ferrées françaises disponibles et confia le trafic ferroviaire à diverses commissions militaires.

Le 10 mai 1871, le traité de Francfort « livre » les terres d'Alsace et une partie de la Lorraine à la domination allemande, et cela pour près d'un demi-siècle. Le traité de Francfort leur cédaient 1081 km de voies sur le réseau des Chemins de Fer de l'Est. Ce nouveau réseau pris le nom de Réseau E-L : Kaiserliche Generale Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Il relevait directement de la chancellerie à Berlin, comme la poste, les uni-

versités, les forêts et les mines. La direction générale du réseau fut établie à Strasbourg et devint autorité publique indépendante (et non plus militaire) en 1878. Le personnel fonctionnaire était recruté en Allemagne car les cheminots français avaient, pour la majorité, choisi de retourner en France.

L'ancienne gare terminus, qui était déjà trop petite, était impossible à agrandir du fait de son implantation sur une parcelle étroite. Elle fut donc remplacée par une gare dite « de passage » plus grande, implantée à l'emplacement des remparts du XVII^e démolis pour l'occasion. Plus tard, les voies ferroviaires sont détruites, mais le bâtiment voyageur resta intact et transformé en marché couvert par la ville de Strasbourg. Finalement, le bâtiment fut entièrement démoli en 1974 et l'ensemble fut remplacé par le centre commercial Les Halles (1978).

*Page 9 :
Vue d'ensemble du bâtiment des voyageurs depuis la place de la Gare vers 1890.*



1883 - UNE GARE À LA POINTE DE LA MODERNITÉ

La nouvelle gare centrale de Strasbourg a été construite de 1878 à 1883 sur les glacis militaires de l'ancienne enceinte Vauban d'après les plans de l'architecte allemand Friedrich Wilhelm Beemelmans (1837-1906) et ceux de l'architecte berlinois Johann Eduard Jacobsthal (1839-1902).

Le style choisi, le néo-Renaissance teinté de néogothique pour les baies du hall départ, était alors le style historicisant dominant des bâtiments officiels de l'Empire allemand. Lors de son inauguration en 1883, la modernité des installations électriques de la gare centrale totalement électrifiée à vapeur et non au gaz et chauffée (à vapeur basse pression) a été saluée unanimement par les strasbourgeois comme par les revues techniques de part et d'autre du Rhin.

Ci-contre :
La gare en 1905, à gauche le pavillon abritant l'escalier privé de l'empereur.

Ci-dessous :
Calendrier de 1886.





Le bâtiment des voyageurs a conquis également le grand public pour le luxe et le confort moderne des espaces dédiés aux voyageurs, avec salles d'attente de 1^{ère}, 2^e et 3^e classe, un salon pour les dames voyageant seules et un bureau de poste interne. Les salles d'attente des quais disposaient également de buffets de quais, desservis par le tunnel du buffetier.

Les installations et bâtiments techniques ont fait l'objet par la suite de modernisations ou d'augmentations constantes jusqu'en 1917.

Le transport des voyageurs, le service d'expédition des bagages et les messageries ont été inaugurés avec l'ouverture au public du bâtiment des voyageurs le 15 août 1883.

Avant 1918, le hall départ était orné de peintures monumentales et d'écus arborant l'aigle impériale des Hohenzollern, tandis que le pavillon rapporté abritant l'escalier privé de l'empereur arborait un décor sculpté reliant le Saint Empire romain germanique à la dynastie régnante des Hohenzollern.

Si l'aigle impériale a été totalement supprimée après 1918 au profit des armoiries de la Ville de Strasbourg et de Marianne remplaçant Germania sur les bas-reliefs de l'avant-corps central du bâtiment des voyageurs, le décor sculpté originel de la façade et du hall départ est encore en place.

Hall départ, vers 1883.

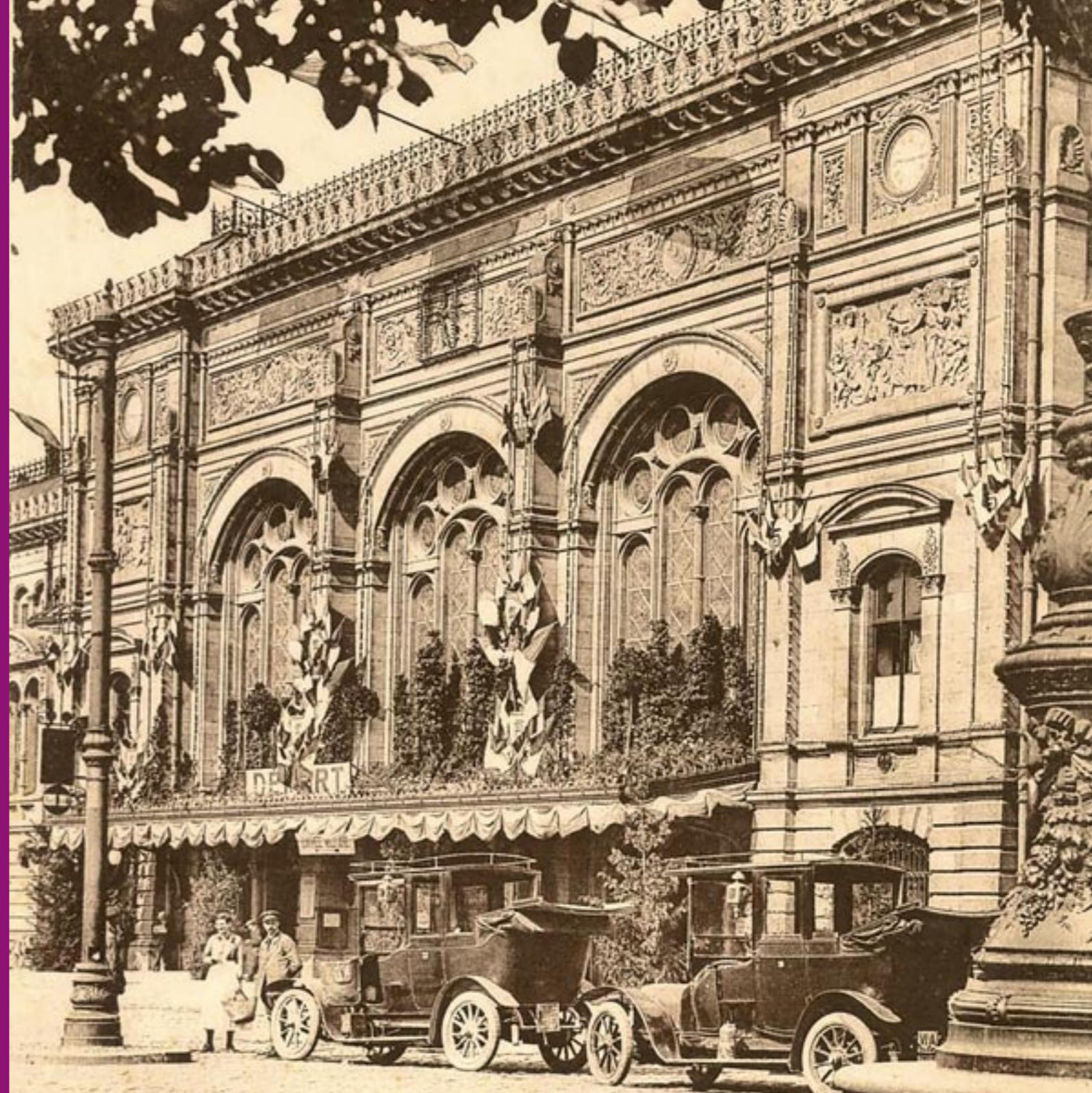
Page 12 : L'empereur Guillaume I^{er} à Strasbourg en 1877. «Im Neuen Reich», ancienne peinture monumentale du hall départ.



FAÇADE DE LA GARE

La gare inaugure l'ère des grands édifices allemands d'après 1870. La longue façade s'anime d'un avant-corps central orné des armoiries de la ville, du Reich, de l'Alsace et de la Lorraine et de grands bas-reliefs allégoriques. Toutes les statues et les bas-reliefs sont l'œuvre de O.Geyer, sculpteur berlinois.

Sur la façade extérieure du bâtiment central, les deux bas-reliefs représentent l'Alsace et la Lorraine. Les ailes du bâtiments portent de gigantesques écussons figurant les principales villes d'Alsace. La roue ailée, que l'on retrouve sur de nombreux bâtiments du réseau ferroviaire AL, est l'emblème du « Eisenbahnen in Elsass Lothringen ».

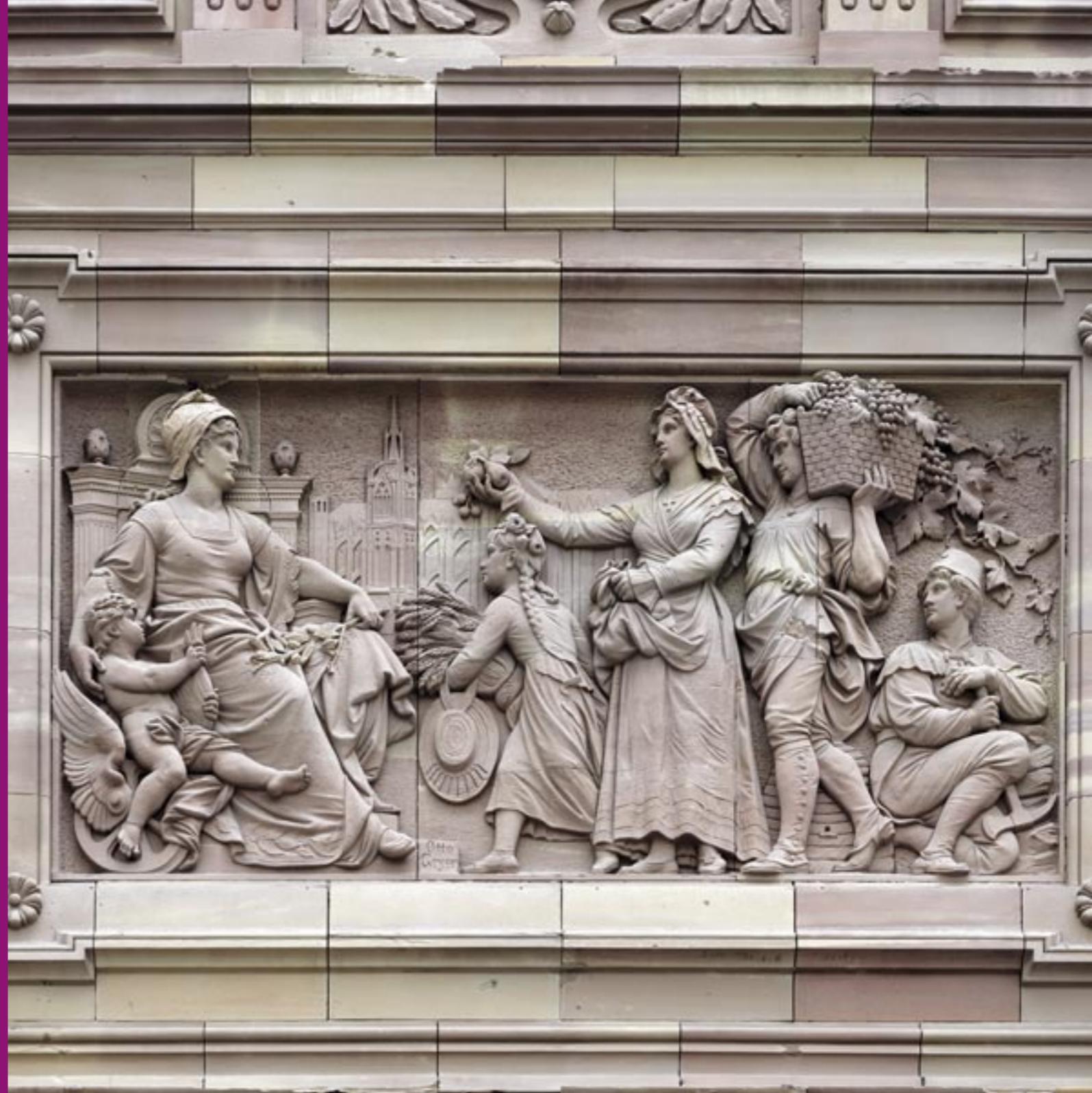
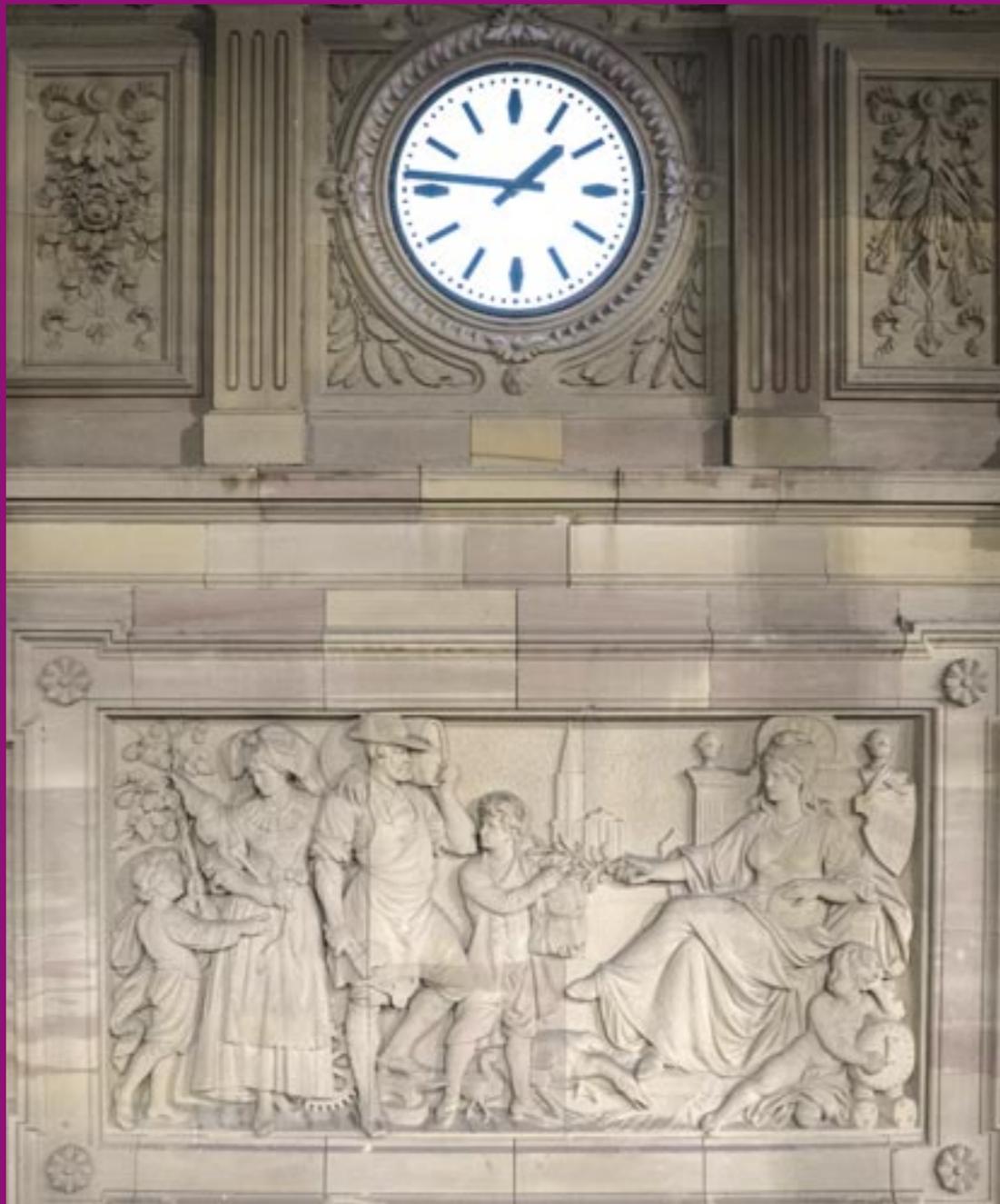


Les bas-reliefs mettent en avant l'intégration de l'Alsace et la Lorraine dans l'Empire Allemand.

Ils affirment l'identité germanique de la ville et de la région, c'est toute l'idéologie nationaliste qui transparait dans l'architecture de la gare qui se veut le miroir de la culture allemande.

Après le retour de l'Alsace à la France, les décors sculptés de l'avant-corps central du bâtiment des voyageurs ont été francisés ou neutralisés. La suppression a porté sur la disparition des symboles rappelant le saint Empire ou le 2^{ème} Reich.

Germania a ainsi été transformée en Marianne par l'adjonction d'un bonnet phrygien sur les bas-reliefs d'Otto Geyer montrant l'Alsace et la Lorraine en façade.







Place de la Gare, 1923 avec un des deux candélabres géants dessinés par Jacobsthal.

Dès 1885, une ligne de tramway urbain hippomobile reliait la place Kléber du centre-ville à la gare centrale. Cette ligne avait son terminus place de la Gare, avec une plaque-tournante pour retourner la rame face au bâtiment des voyageurs.



SALONS IMPÉRIAUX

Les anciens salons de transit impériaux restaurés ont conservé en grande partie leur mobilier et décor d'origine, lié aux installations de chauffage central à air pulsé. Ils abritent aujourd'hui les salons "grands voyageurs" des passagers voyageant en 1^{ère} classe.

L'architecte berlinois Johann Eduard Jacobsthal a dessiné les plans d'aménagement intérieur des salons impériaux d'apparat, ainsi que les menuiseries intérieures en 1881-1882. Ceux des plafonds en stuc-staff ont été dessinés et réalisés par le sculpteur Brasch à Berlin, auteur de l'ensemble du programme sculpté de la gare centrale. Dès 1883, ces espaces ouvrant sur le quai n°1 étaient destinés à l'accueil de l'empereur, de l'impératrice et de leur suite lors de leurs séjours annuels dans la capitale du Reichsland, à la descente de leur train privé et avant leur départ.

A partir de 1901, un escalier privé complétait le dispositif. A l'origine, l'accès des salons impériaux se faisait par une porte monumentale dessinée également par Jacobsthal ouvrant sur un vestibule (Empfangs-Zimmer) communiquant avec les pièces réservées à l'empereur et l'impératrice. L'accès de l'actuel "salon grand voyageur" est celui du salon de l'empereur après transformation. Auparavant, cet espace était cloisonné en quatre parties, le salon de l'empereur étant initialement situé à l'arrière. Au moment de la construction de l'escalier privé, ces espaces ont été intervertis, de manière à créer un passage d'accès vers le nouvel escalier privé. La présence d'un mobilier réalisé sur mesure intégrant les grilles



d'un chauffage central originel à vapeur a permis sa préservation en totalité. De nos jours, des radiateurs modernes dissimulés par des grilles, dont l'une est ornée du monogramme SNCF dans le salon de l'impératrice, chauffent les pièces côté fenêtres. Les parquets marquetés sont ceux d'origine, à l'exception de celui à motifs cruciformes près des toilettes actuelles. L'horloge murale en bois d'ébène de l'ancien vestibule est toujours surmontée de la roue ailée des chemins de fer d'Empire. Les lustres et certains fauteuils sont ceux d'origine. Les papiers-peints ont été refaits à l'identique à l'occasion de la rénovation de la gare centrale en 2007.





Les armoiries de la ville de Strasbourg ont remplacé les aigles impériales de la frise supérieure. Le pavillon abritant l'escalier de l'empereur a perdu sa couronne du Saint Empire et les armoiries de la ville de Strasbourg ont remplacé sur le fronton semi-circulaire l'aigle impériale aux ailes déployées.

Par ailleurs, la verrière centrale du pavillon qui arborait une couronne rayonnante du Saint Empire, a été enlevée et remplacée par

une verrière armoriée baroque signée aux armes de la ville de Strasbourg. Celle-ci comporte une grisaille inférieure représentant la ville de Strasbourg d'où émerge la flèche de sa cathédrale. Elle a été réalisée par la maison Ott Frères à Strasbourg.





Plafond d'origine
du buffet
1^{ère} et 2^{ème} classe .

Buffet de
1^{ère} et 2^{ème} classe
dans les années
1920.

LES BUFFETS DE GARE

Le bâtiment des voyageurs comportait dès l'origine deux salles d'attente avec buffets, l'une pour les voyageurs 1^{ère} et 2^e classes, la seconde pour les voyageurs de 3^e classe. Le restaurateur logeait avec sa famille à l'étage

au-dessus des buffets. Le plafond du buffet était en sapin peint, enrichi de rosettes métalliques. L'ambiance était alsacienne, de style Winstub.

En 1963, le buffet de gare de 1^{ère} et 2^e classe s'agrandit par la suppression des salles d'attente originelles, et à l'extérieur par une loggia vitrée abritant une terrasse.

En 1979, suite à la fermeture du Cinétrain, la terrasse du buffet fut remplacée par une nouvelle avancée maçonnée d'arches en grès rose des Vosges abritant un espace d'accueil de la gare et un restaurant.

Le buffet et salle d'attente de 3^e classe, réduit de moitié en hauteur par la création d'une dalle de béton fut transformé en partie haute en local technique.

La peinture monumentale dessinée par Jacobsthal représentant un buffet à l'antique est précieusement conservée dans l'attente d'une restauration future.





Chef d'œuvre

Restaurants - Cafés - Pâtisseries

HOTEL DE LA MAIRIE DE NANTES

SAISON DES FÊTES DE NANTES

ALFA-LAVAL
MATÉRIEL DE LABORES

STOP
L'ÉCRAN
DE LA
CITÉ

STOP
L'ÉCRAN
DE LA
CITÉ



Hall départ, 1980.

20^E SIÈCLE LES CHANTIERS DE MODERNISATION

En 1932, un bâtiment d'accueil de forme elliptique fut construit au milieu de la place de la Gare pour la coordination des différents moyens de transport urbains et suburbains (tramways, autobus, taxis, autocars) avec la création d'une gare routière.

En 1935-36, des travaux d'aménagement d'un cinquième quai de voyageurs eurent lieu, avec l'établissement d'un monte-charge et d'une galerie d'accès quai 5 pour le courrier postal en lien avec le tunnel postal.

En 1937-38, les passages souterrains d'accès aux quais des voyageurs ont été allongés vers l'ouest.

En 1947, les toitures vitrées des marquises en fonte du bâtiment des voyageurs, soufflées par les bombardements aériens de 1944, furent remplacées par des tôles métalliques. La même année, le hall des arrivées fut reconstruit, avec un plafond voûté en béton armé et carreaux de verre dissimulé depuis par un faux-plafond. Les verrières géométriques du hall départ en verre cathédrale d'Innsbruck ont été restaurées par la maison Ott Frères.

En 1958, une salle de cinéma (Cinetrain) fut aménagée entre le bâtiment des voyageurs et le bâtiment postal.

De 1980 à 1983, les services de la gare-voyageurs ont été rassemblés dans une avancée maçonnerie moderne de l'aile



nord du bâtiment des voyageurs sur la place regroupant le service d'accueil des voyageurs, le buffet de la gare avec restaurant rebaptisé l'Argentoratum, une taverne l'Assiette avec bar et à l'étage un bar-brasserie l'Européen ouvert sur les quais.

La façade principale a perdu ses marquises en fer forgé côté place mais les marquises de quais ont été repeintes. Un téléaffichage des trains dans le hall départ et une nouvelle signalétique ont été mis en place. En 1984, le bâtiment des

voyageurs a été rénové et protégé au titre des Monuments Historiques. En 1994, un tunnel souterrain d'axe nord-sud a été réalisé sous la place de la Gare pour permettre l'arrivée de la nouvelle ligne A de tramway urbain et d'une station de desserte souterraine de la gare centrale, après détournement des voies rapides créées en 1976.

Le parking souterrain, la galerie marchande A l'En-Verre ont été en travaux jusqu'en 1999.

Hall départ, 1990.



GARE DE STRASBOURG L'EUROPÉENNE

L'ARRIVÉE DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE EST EUROPÉENNE

De 2005 à 2007, un vaste chantier de transformation de la gare en pôle d'échange multimodal à l'occasion de l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse Est Européenne entraîna la création de la grande verrière recouvrant la façade du bâtiment des voyageurs. La place de la

Gare fut remodelée et replantée d'arbres et de parterres de gazon, avec un nouvel accès tram en surface (terminal actuel de la ligne C Gare centrale) et en souterrain après le déplacement de l'accès des lignes A et D au centre de la place. Les quais furent allongés pour la desserte des trains à Grande Vitesse (TGV-Est), et un tunnel nord de desserte des quais fut



Thalys et Ice en gare de Strasbourg.



remis en service accompagné de la création de nouveaux accès (escaliers, ascenseurs), vers le parking souterrain, etc. L'agence d'architecture AREP, dirigée par le maître d'œuvre parisien Jean-Marie Duthilleul, entreprit ce projet titanesque avec dix chantiers simultanés. La verrière contemporaine à structure métallique recouvre la façade principale du bâtiment des voyageurs sur toute sa longueur.

Celle-ci abrite une grande salle des pas perdus servant également de salle d'attente et dessert les différents accès et sorties du bâtiment des voyageurs. Le trafic de la gare est exclusivement dédié

aux voyageurs, et la station concentre la quasi-totalité de la desserte urbaine avec des lignes régionales, nationales et internationales à grande vitesse.

Deux lignes de TGV se croisent à Strasbourg depuis 2011. La Ligne à Grande Vitesse Paris - Strasbourg fait partie d'une radiale européenne ouest-est reliant Londres à Bratislava, par Vienne et Munich avec 16 allers-retours quotidiens entre Paris et Strasbourg. Depuis 2011, la Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône relie Strasbourg à Marseille via Lyon, Dijon et Montpellier.



A scanner pour accéder à une vidéo de la construction de la verrière.

UNE GARE HISTORIQUE SOUS VERRE POUR RÉORGANISER LES CIRCULATIONS

« Il nous a fallu composer avec ce bâtiment historique pour en faire une gare contemporaine », explique Jean-Marie Duthilleul, qui dirige l'AREP, l'agence d'architecture de SNCF. Surtout, son équipe avait à résoudre une double équation : il fallait trouver la formule permettant d'agrandir la gare sans toucher à ses murs protégés par leur inscription à l'Inventaire, mais il était également nécessaire de faciliter les liaisons entre les différentes

modes de transport. Jusqu'alors il était pour le moins chaotique d'aller de son train à son tramway ou à son vélo.

La gare de Strasbourg a donc pris de l'épaisseur, mais avec légèreté, grâce à une très grande halle de verre. Dressée le long de sa façade côté ville, elle a abouti au quasi-doublement de la surface d'accueil de l'établissement. Et sa forme courbe permet une illusion d'optique : « C'est comme si on avait mis tout le bâtiment sous globe », remarque en effet Jean-Marie Duthilleul. Cette doublure de verre a l'avantage de permettre une

réorganisation des circulations. Par exemple, les usagers du tramway, dont la station est souterraine, rejoignent désormais la surface à l'abri de la halle. Dans un même souci de confort, la station des bus a été rapprochée au plus près de la gare et les taxis sont maintenant directement accessibles.

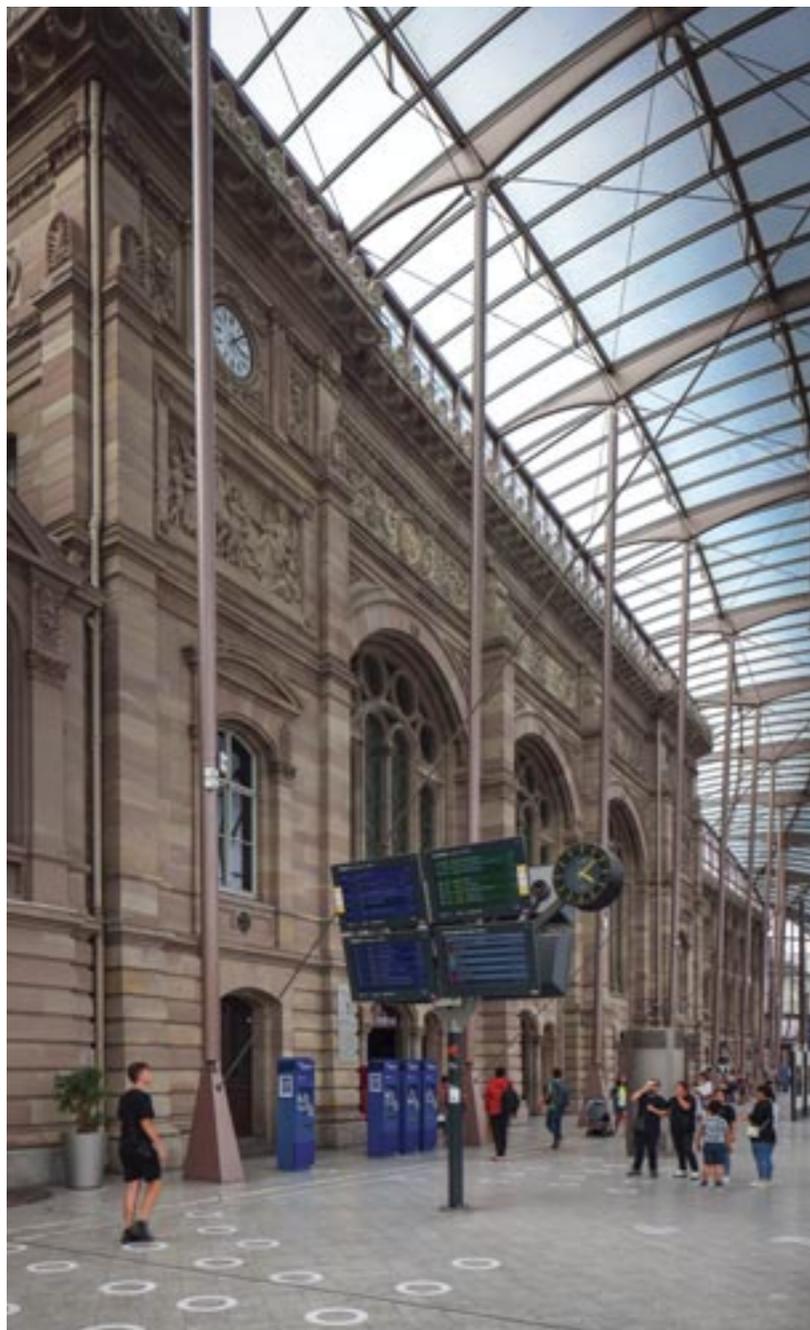
Cette impressionnante mutation n'a pas été sans susciter de polémiques. Ainsi, certains Strasbourgeois n'ont ainsi guère apprécié de voir leur gare avalée par le verre. Jean-Marie Duthilleul souligne, lui, la grande transparence du

verre comme la finesse de l'ossature métallique. « Il y a très peu d'acier pour soutenir le globe. Les arcs sont très fins et soutenus par des câbles. De face, on ne voit quasiment pas cette structure, juge l'architecte. Selon les heures de la journée, on voit plus ou moins clairement la gare historique qui, elle, a été rénovée. » Ainsi, de nuit, l'éclairage permet d'éclipser les courbes de la verrière mais, sous d'autres cieux, c'est la façade de pierre qui s'efface sous les reflets.



Interview de l'architecte Jean-Marie Duthilleul.





**2016 : LA GARE DE STRASBOURG
AU CŒUR DE LA MOBILITÉ
EUROPÉENNE**

Le 3 juillet 2016, la LGV - Est européenne est mise en exploitation commerciale, suite à l'achèvement des derniers travaux de construction de celle-ci entre Reding et Brumath. La gare de Strasbourg rentre ainsi dans le club très prisé des villes à moins de 2 heures de Paris. Les régions Alsace, Lorraine et

Champagne-Ardenne se rapprochent. L'offre vers le Nord et l'Ouest de la France affiche également des temps de parcours réduits.

La gare de Strasbourg est aussi un carrefour européen avec une desserte vers la Suisse, l'Allemagne, le Luxembourg et la Belgique. Depuis le 18 décembre 2021, Strasbourg est reliée à l'Autriche. Vienne est accessible trois fois par semaine par un train de nuit



**2022 - 2024,
LA GARE DE STRASBOURG
SE MET AU NIVEAU DES GRANDES
GARES EUROPÉENNES**

Depuis l'arrivée du TGV en 2007, la gare européenne de Strasbourg se place à la deuxième place des gares régionales françaises après Lyon Part Dieu. Strasbourg, capitale européenne, se doit d'être dotée d'une gare à l'image des grandes gares nationales. SNCF Gares & Connexions engage ainsi d'importants travaux de rénovation et de modernisation afin de

satisfaire les plus de 20 millions de voyageurs qui transitent annuellement dans la gare de Strasbourg : un dimensionnement adapté de divers commerces, l'aménagement de terrasses sous la verrière, la création d'espaces de services aux voyageurs et la mise en valeur du patrimoine. Les travaux se dérouleront en trois phases :

- Mars 2022 - Printemps 2023, travaux dans le Hall Nord : Création d'un espace pour les personnes en situation de handicap, d'un nouveau salon Grand Voyageurs



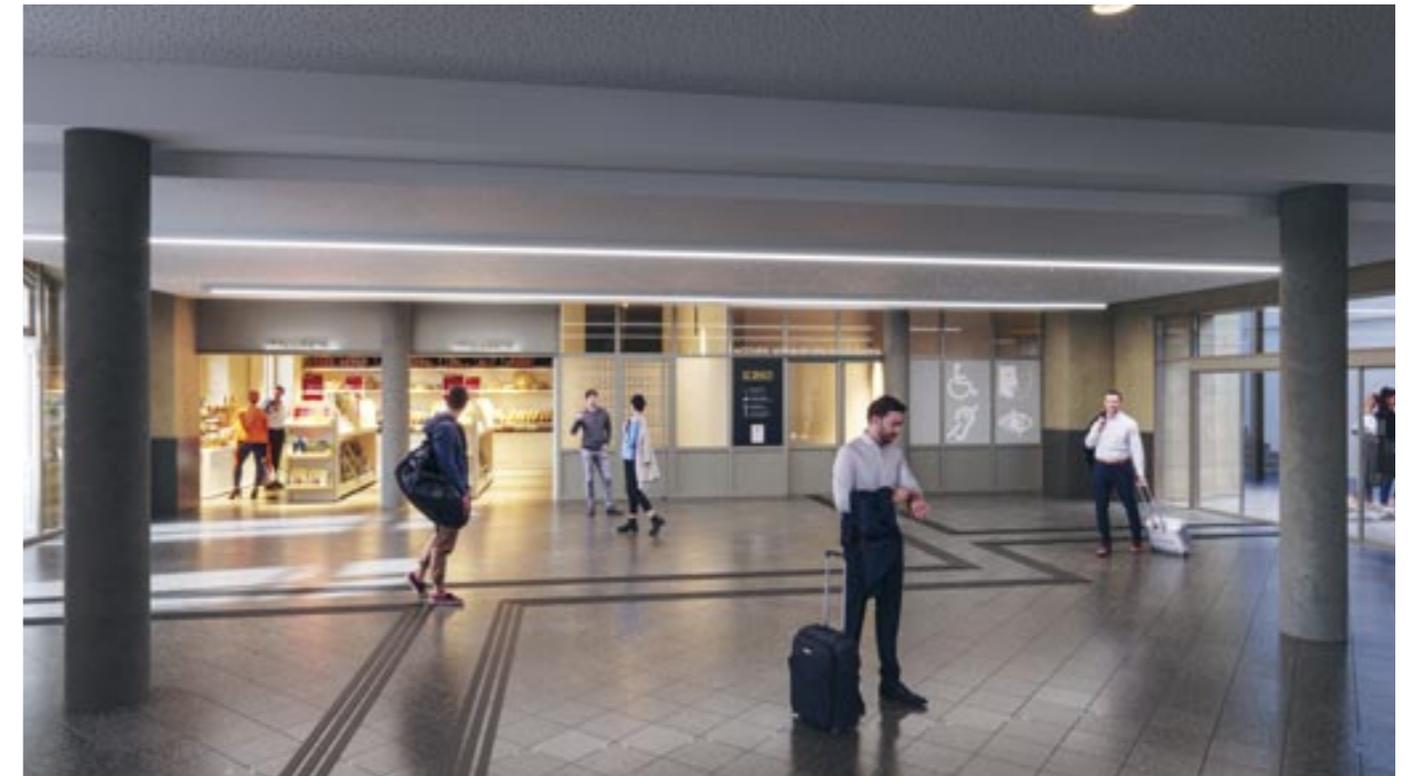
avec accès sur le quai 1 et aménagement d'un espace de restauration thématique.

- Printemps 2023 - Automne 2023, travaux dans le Hall Central : Une attention particulière se portera sur la mise en valeur du riche patrimoine de la gare de Strasbourg, protégée au titre des Monuments Historiques depuis 1984.

Nos équipes ont travaillé en parfaite concertation avec les services de la DRAC et de l'UDAP 67. Le Hall Central verra son plafond, ses statues et vitraux

mis en relief par le nouvel éclairage LED apportant au public un confort amélioré (installé en 2021 sur le quai 1 et sous la verrière utilisant peu d'électricité pour un excellent rendement lumineux). Les espaces commerciaux seront aménagés et ouverts vers la verrière.

- Automne 2023 - Printemps 2024 : Remise en valeur de la voûte en béton et pavés de verre du plafond du Hall Sud actuellement masquée par le faux-plafond et création de deux espaces commerciaux. Nous développons nos surfaces com-





GOMMER

selecta

Information display boards





Interview de Claire Rossitto et Florent Alexandre.

merciales afin de permettre aux voyageurs et visiteurs de se restaurer avant ou après leur voyage. Les commerces du quotidien avec des terrasses sous la verrière viendront renforcer aussi l'attractivité de la gare dans la ville.

L'ensemble des interventions contemporaines (nouvelles menuiseries, enseignes) ont été l'objet d'une attention particulière afin de faire écho au patrimoine tout en assumant leur contemporanéité. L'homogénéité des aménagements en termes de finitions et matériaux a été un leitmotiv afin de venir s'insérer avec modestie dans ce patrimoine remarquable.

La spécificité du projet porté, c'est d'avoir modélisé en 3D la gare de Strasbourg. Son jumeau numérique permet à l'architecte et aux agents de maintenance et travaux d'améliorer leurs interventions lors des phases de travaux.

SNCF Gares & Connexions investit 6 millions d'euros dans les travaux de modernisation et de rénovation de la gare de Strasbourg pour qu'elle soit pratique, moderne et remarquable. La directrice de

Projet est Claire Rossitto et le chargé d'Études est Florent Alexandre

UNE GARE QUI S'INSCRIT DANS L'ENVIRONNEMENT

SNCF Gares & Connexions a pour objectif de mettre en place un circuit logistique efficace, optimisé et écoresponsable. En effet, l'augmentation des rotations de livraisons et donc du nombre de véhicules qui entrent dans la zone de gare mais également l'augmentation de la quantité de déchets générés nous poussent à optimiser tout le circuit des livraisons des différentes activités de la gare (commerciales et d'exploitation) et de l'évacuation des déchets de la gare.

Le site est équipé d'une plate-forme de tri sélectif et chaque commerçant transporte lui-même les déchets jusqu'à cette plate-forme. Le projet prévoit de conserver cette plate-forme et d'optimiser son fonctionnement en organisant la collecte des déchets par le même opérateur en charge du management du point de livraison.



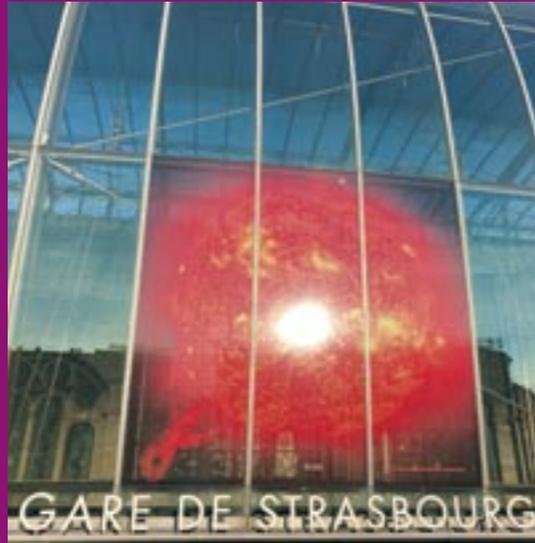
À la conquête du cosmos, 60 ans d'aventures spatiales en partenariat avec le CNES. Le soleil strasbourgeois se lève et rencontre son image sous l'œil du télescope spatial européen, SoHo.

Ci-dessous et page 53 : À l'occasion des 20 ans des Journées Européennes des Métiers d'Art, l'Institut National des Métiers d'Art propose une vision inédite des métiers d'art de France.

Ci-contre : 1er juillet 2022, les 10 ans du piano en gare avec l'artiste Grégory Ott.

L'ART EN GARE

SNCF Gares & Connexions crée une dynamique pour donner du sens au moment passé en gare.



Les plus de 20 millions de voyageurs et visiteurs ont pu, au hasard de leurs trajets, rencontrer des œuvres d'art sur la verrière de la gare, représentant toutes les formes de création : photographie, dessin, sculpture, bande dessinée, musique... L'art en gares est une nouvelle invitation au voyage.

PIANO EN GARE

SNCF Gares & Connexions met à disposition un piano afin de faire de l'attente un moment agréable.





LE DROIT DE NE PAS LIRE

LE DROIT DE PAS FINIR UN

LE DROIT DE LIRE

LE DROIT DE LIRE N'IMPORTE QUOI

10 DROITS DU LECTEUR

SNCF

GARE DE STRASBOURG

LE DROIT AU BOVARYSME

LE DROIT DE LIRE N'IMPORTE QUOI

LE DROIT DE GRAPPILLER

LE DROIT DE LIRE HAUTE VOIX



FONDATION
DES FEMMES

Le TRAIN POUR L'ÉGALITÉ

LE PREMIER TOUR DE FRANCE
DE LA FONDATION DES FEMMES



A PROPOS DE SNCF GARES & CONNEXIONS :

Filiale de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions est la spécialiste de la gare, de la conception à l'exploitation en passant par la commercialisation des espaces. Avec ses 3 000 gares françaises, elle s'engage pour ses 10 millions de voyageurs et visiteurs quotidiens à constamment améliorer la qualité de l'exploitation, inventer de nouveaux services et moderniser son patrimoine.

Objectif : satisfaire ses clients pour rendre les gares efficaces, modernes, pratiques et remarquables.

Née de la conviction que les gares sont des lieux de vie à part entière, elle enrichit ces « villages urbains » afin de contribuer à la diffusion de la culture auprès de tous les publics.

Chaque année, plus de 150 expositions, interventions et manifestations artistiques sont ainsi conçues sur-mesure pour les gares sur l'ensemble du territoire français en partenariat avec les plus grandes institutions culturelles, nationales ou locales.

Directrice de la publication : Christelle Delplanque,
christelle.delplanque@sncf.fr
Direction Régionale Gares Grand Est
14, Viaduc J-F Kennedy – 54052 NANCY