

Notes sur la sauvegarde de la passerelle publique de la gare de Mulhouse et l'état des bâtiments de la gare

Réunion en mairie de Mulhouse du 20 novembre 2023

Association Patrimoine Rebberg
patrimoinerebbergmulhouse@gmail.com

L'association Patrimoine Rebberg Mulhouse a déjà réagi à la fermeture de la passerelle publique de la gare en organisant une pétition dès 2021. Le texte qui suit rappelle les arguments qui vont contre sa destruction projetée par la SNCF en 2024.

Il semble surtout particulièrement aberrant d'isoler cet ouvrage des autres ouvrages en béton armé qui sont en très mauvais état. La planification d'une restauration globale, incluant la passerelle, nous semble nécessaire et très urgente, comme on pourra le juger à partir des illustrations annexées à cette note.

1. Maintenir la liaison entre quartiers



Préalablement il convient de rappeler les enjeux du maintien de cette passerelle. C'est une liaison douce, sans traversée de la gare, essentielle pour relier le quartier du Rebberg au centre-ville, avec un franchissement de la tranchée ferroviaire qui est large d'environ 150 m et alors que la distance entre les deux ponts situés de part et d'autre de la gare est d'environ 700m.

Les deux images ci-dessus, relevés dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU actuel, illustrent l'intérêt de la Ville de Mulhouse pour les trois passerelles de liaison entre le quartier gare et celui du Rebberg, et notamment de la passerelle publique. C'est dans ce cadre qu'ont eu lieu les investissements réalisés en 2019 par la ville de Mulhouse pour aménager les accès de la passerelle au parvis de la gare et à la rue du Réservoir, pour un montant de plus de 190 000 €. La suppression de la passerelle va donc à l'inverse des règles d'urbanisme en vigueur.

2. L'importance patrimoniale de la gare de Mulhouse : labellisation ACR

La gare de Mulhouse marque le développement de la ville au début du 20^{ème} siècle et cela a été reconnu par sa labellisation en tant que *Patrimoine Architectural Remarquable*, au même titre par exemple que l'immeuble annulaire voisin également labellisé. L'architecte Schulé, concepteur de la gare, a été un représentant d'un important mouvement architectural marqué notamment en début de carrière par l'utilisation des structures en béton armé.

La construction a été achevée en 1931 et inaugurée en 1932. Le label Architecture Contemporaine Remarquable reconnaît la qualité architecturale de ce bâtiment ; **Le label disparaîtra malheureusement dans un avenir proche puisqu'il concerne les bâtiments âgés de moins de 100 ans.** Ce label constitue une reconnaissance de qualité, mais ne constitue pas une protection comme le serait un classement au titre des monuments historiques. Malgré tout un avis du Ministère de la Culture est nécessaire avant toute intervention. La destruction de la passerelle publique nécessitera donc l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

Rappelons que le critère d'appréciation n°1 pour la labellisation précise : « *La structure en béton armé et en briques est caractéristique de l'architecture du XX^{ème} siècle* ». Détruire la passerelle ne serait donc pas seulement la destruction d'un élément secondaire mais cela atteindrait au contraire l'ensemble de la structure puisque tous les ouvrages en béton armé sont fortement intriqués, entre eux et avec le bâtiment, (comme on peut le voir sur la photo aérienne illustrant les OAP, ci-dessus).

3. La complexité des acteurs pour la maintenance et le développement de la gare de Mulhouse

- SNCF Gare et Connexion

Originellement, c'est la ville de Mulhouse qui fut maître d'ouvrage de l'édifice. Depuis le 1^{er} janvier 2020, la maîtrise d'ouvrage de la gare et donc des quais et de la passerelle publique revient à la SNCF Gare et Connexion.

- Ville de Mulhouse

Les accès et l'éclairage de la passerelle ont été réalisés par la ville de Mulhouse, de même que les travaux du parvis et l'initiative de la ZAC.

- Ministère de la Culture

Le ministère de la Culture « veille » à la conservation de la qualité architecturale.

- La Région Grand-Est

La Région Grand-Est est organisatrice des transports TER. Dans le Journal L'Alsace du 7 novembre 2023 le Président de Région, M. Franck Leroy, annonçait d'ailleurs le renforcement du rôle de Mulhouse dans le transport ferroviaire par la création prochaine d'un REME (Réseau Express Métropolitain Européen), autour de Mulhouse.

Rappelons que conformément à l'article L2121-3 du code des transports, en sa qualité d'Autorité Organisatrice compétente pour l'organisation des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional, il lui appartient de veiller à la qualité du service.

Notre association espère que cette complexité des acteurs qui ne facilite pas la prise de décision pour l'amélioration des locaux et des ouvrages de la gare, soit rapidement dépassée pour permettre la restauration de l'édifice. Elle suggère que cette multiplication d'acteurs pourrait aussi entraîner une diversité dans les sources de financement.

4. Le développement du nœud ferroviaire de Mulhouse et la piètre qualité des lieux d'accueil de la gare

La SNCF a entrepris un vaste programme de travaux de modernisation et de développement du nœud ferroviaire de Mulhouse. L'objectif est l'amélioration des flux ferroviaires pour plus d'efficacité et pour une augmentation du trafic.

Nous notons cependant que mis à part quelques travaux d'accessibilité, (escaliers mécaniques voie 1), peu de travaux concernant les lieux recevant les voyageurs ont été entrepris récemment. A bien des endroits l'état des ouvrages est fortement dégradé et cela ne donne pas une image positive de la ville.

Il existe pourtant d'autres villes plus petites que Mulhouse, comme La Rochelle, où d'importants travaux ont été menés, offrant un accueil sécurisé, confortable et contribuant à valoriser l'image de la ville.

En arrivant sur les quais à Mulhouse, si on lève la tête, on ne voit qu'un édifice ruiné (les photos jointes sont très explicites) ! On est loin d'une image moderne et valorisante d'une ville dynamique où se croisent efficacement de nombreux TGV et TER.

Cette image très dévalorisée s'harmonise mal avec des travaux annoncés de 101,33 millions d'euros pour la modernisation du nœud ferroviaire et la ZAC en cours de réalisation.

5. Mauvais état du bâti

La structure de la gare de Mulhouse a été réalisée en béton armé, à une époque où ce matériau devenait l'emblème de la modernité. La plupart des constructions de cette période souffre aujourd'hui d'importantes dégradations. A Bâle, par exemple, ville voisine, l'église emblématique Saint Antoine construite en 1927 entièrement en béton apparent, reconnue comme *bien culturel suisse d'importance nationale*, a été sauvée par une rénovation grâce à d'importants travaux en 1991.

La gare de Mulhouse est un ouvrage représentatif de cette époque, qui n'a pas fait l'objet de travaux d'entretien significatif des bétons. Quelques réparations ponctuelles sont visibles mais nous avons relevé de nombreux

¹ Label « Patrimoine du XX^{ème} siècle » en Alsace Fiche 42 – Réf. 68224_XX_019

dommages impactant aussi bien les escaliers extérieurs que les passerelles, les coques et les dalles de couverture des quais et leur structure. Dans tous les cas le béton a éclaté et les armatures corrodées sont visibles, souvent avec une section très amoindrie. Ce qui affaiblit la résistance de la structure.

Cela pose question sur sa pérennité sans réparation rapide. N'importe qui peut voir, comme sur les photos jointes, que beaucoup de morceaux de béton sont déjà tombés suite à des éclatements. De nombreux éclats sont actuellement visibles notamment sur les toitures, facile à voir depuis les passerelles.

Cela pose aussi question sur la sécurité des personnes puisque l'essentiel des ouvrages se trouve au-dessus de la tête des passagers ou sert au franchissement des voies.

C'est cet enjeu de sécurité qui a motivé la fermeture de la passerelle publique enjambant le boulevard Wallach. Faudrait-il interdire de la même manière, par précaution, l'accès à tous les ouvrages puisqu'ils souffrent du même mal ? On ne voit pas ce qui empêcherait la chute de nouveaux éclats de béton puisque le phénomène est en pleine évolution et que rien n'est entrepris pour l'arrêter. Faut-il attendre un incident majeur pour intervenir ?

Un diagnostic urgent est nécessaire, (avec résultats rendus publics). Une opération de grande ampleur doit être programmée pour stopper le phénomène de carbonatation des bétons qui gangrène petit à petit tous les ouvrages en béton armé en provoquant la dépassivation des armatures en acier, jusqu'à affaiblir les structures.

5. Illustrations de la dégradation des bétons

Les illustrations qui suivent montrent de nombreux exemples de dégradations, bien loin d'être exhaustifs. Cela concerne aussi bien des poteaux, des bracons qui soutiennent les poutres longitudinales, les poutres maitresses, les dalles auvent, ou les tirants, et les coques. Cela montre un état de dégradation largement répandu à tous les ouvrages qui couvrent les quais et aux passerelles et même à l'auvent couvrant la voie 1.



Dalle au-dessus de la voie 8 : tous les éclats de béton sont tombés un jour sur le quai !



Pénétration d'eau dans l'encastrement d'un bras dans un mur d'escalier



Éclatement du béton d'un bras : à terme affaiblissement de cet élément de soutien des dalles auvents



Éclatement du béton d'une dalle-auvent au droit d'un joint de dilatation



De nombreux béton des bracons sont éclatés



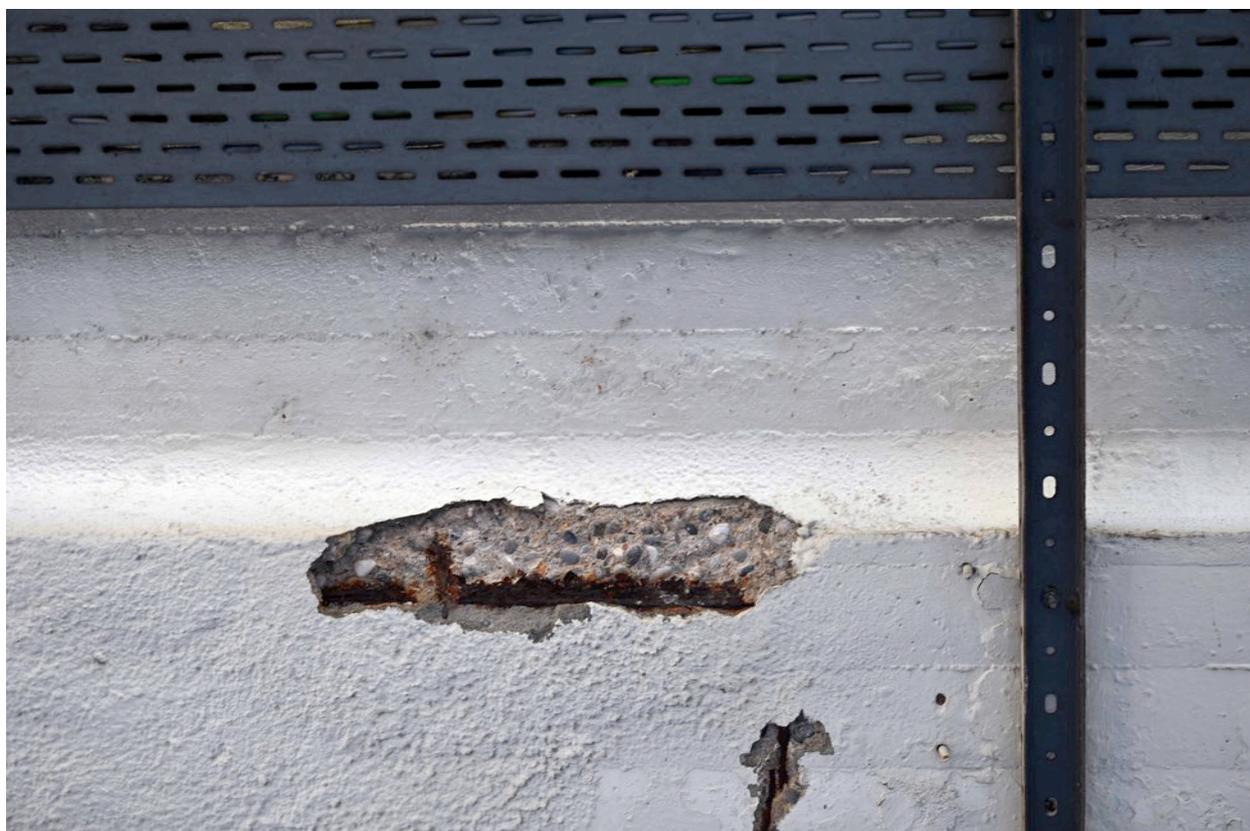
De nombreux béton des bracons sont éclatés



Éclatement de l'encastrement d'un bracon



Eclatement de la peau d'un bracon



Éclatement de la dalle auvent au-dessus d'un quai



Éclatement de la dalle auvent au-dessus d'un quai



Éclatement de la dalle auvent et d'une poutre tirant au-dessus d'un quai, forte réduction des sections d'armature



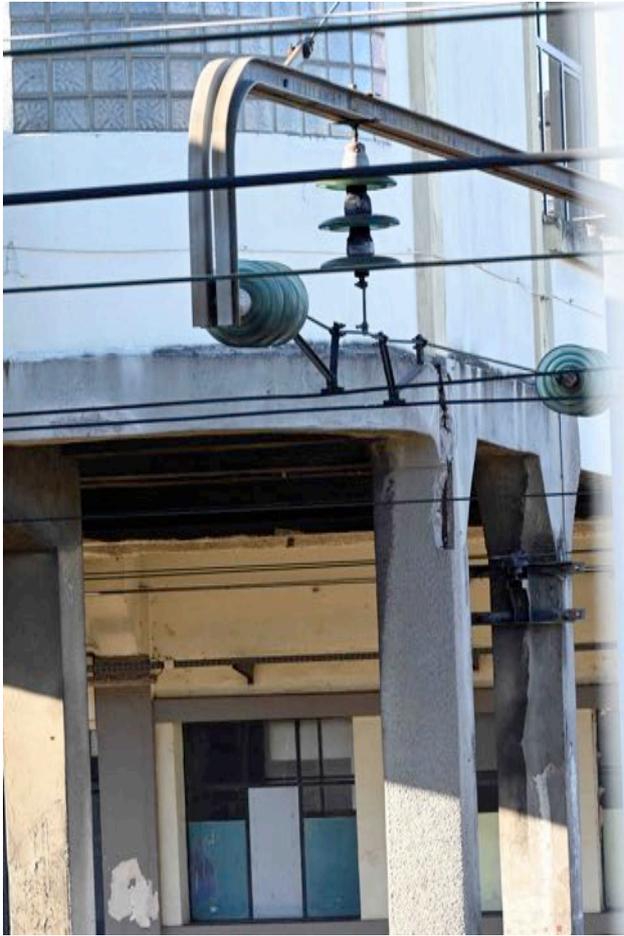
Éclatement dalle au-dessus des quais



Éclatement tête de poteau de passerelle



Éclatement jonction béton-maçonnerie



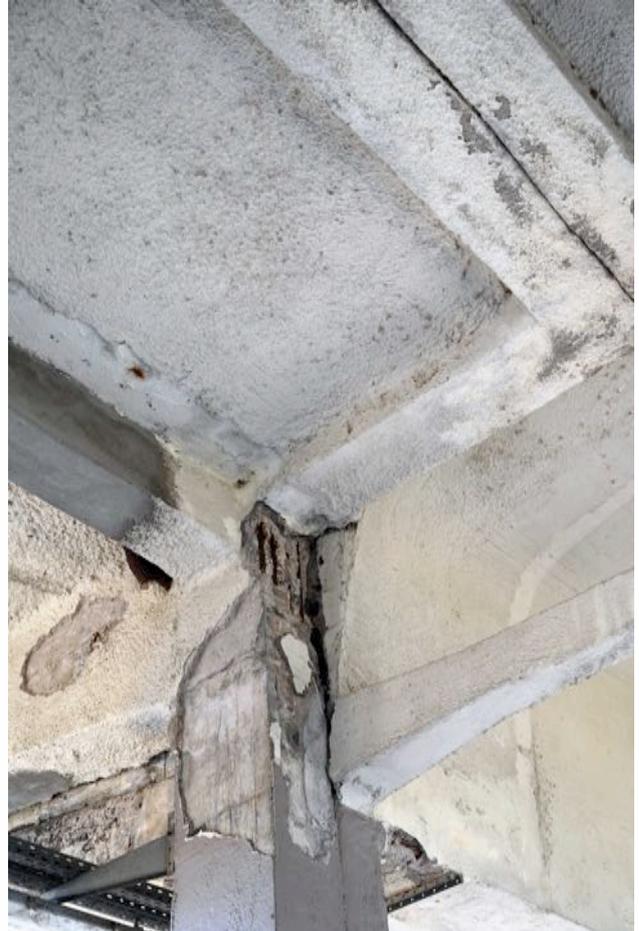
Éclatement tête de poteau de passerelle
!



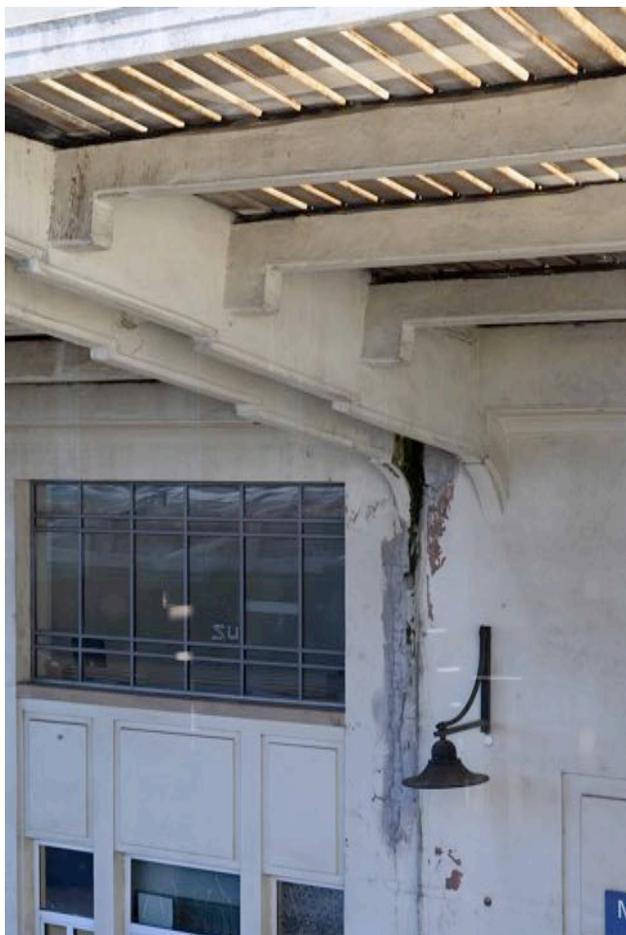
Éclatement jonction béton-maçonnerie



Éclatement tête de poteau et appui de poutre tirant



Éclatements multiples à un nœud structurel



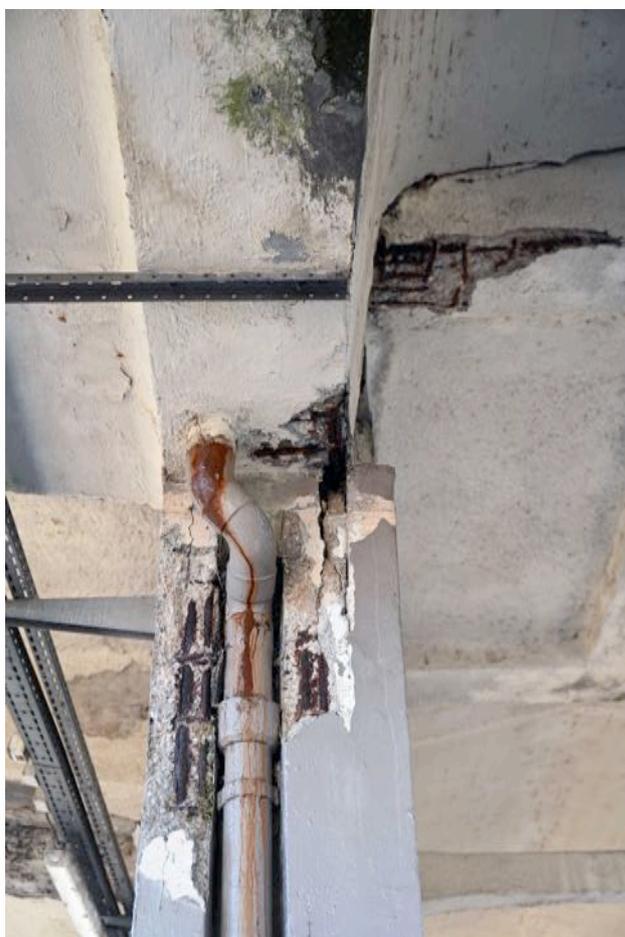
Éclatement tête de poutre-console dans une situation pourtant protégée contre le bâtiment, voie 1



Eclatement dalle auvent au-dessus d'un quai



Éclatement poteau console dans une situation pourtant protégée



Eclatement tête de poteau avec forte perte de section des armatures