



Железобетонное здание автовокзала города Грей, построенное в период с 1950 по 1953 год по проекту архитектора Генриха Шазалья, является частью «Современного движения» в архитектуре. Одним из самых известных представителей этого течения остается Ле Корбюзье, который в те же 1950-е годы в том же районе Франш-Конте построил знаменитую капеллу Нотр-Дам-дю-О. Ключевые слова: Франция; Франш-Конте; транспортная политика; архитектура; современное движение; железобетон. /

Conçue en béton armé, la gare routière de Gray, construite entre 1950 et 1953 par l'architecte Henri Chazal, s'inscrit le « Mouvement moderne » en architecture. L'un des tenants les plus célèbres de ce courant reste Le Corbusier qui, dans les mêmes années 1950 et dans la même région Franche-Comté, construisait la célèbre chapelle Notre-Dame de Ronchamp. Les mots-clé: France; Franche-Comté; politique des transports; architecture; mouvement moderne; béton armé.

Автовокзал города Грей (Франция, департамент Верхней Соны):

пример архитектурного течения «Современное движение» в середине XX века

текст

Кристиан Руссель

texte

Christiane Roussel

Общий контекст

Между 1950 и 1953 гг. строительство автовокзала города Грей¹ в департаменте Верхней Соны (регион Бургундия – Франш-Конте) сразу может показаться анекдотичным. Но он вписывался в особенную послевоенную обстановку с разрухой и вереницей проблем, связанных с перевозкой пассажиров, которые усилились из-за раскола вследствие мирового конфликта. Иными словами, в 50-е годы Франция была обширной площадкой реконструкции после значительного ущерба, причиненного войной 1939–1945 годов.

С другой стороны, после окончания войны на национальном уровне постепенно возобновилось обсуждение проблемы пассажирских перевозок, начатое в 30-е годы. Железные дороги местного значения с узкими путями от 0,60 м до 1 м (узкоколейки), управляемые департаментами на местном уровне², предназначенные для обеспечения системы орошения в сельских районах. Но невысокая скорость, отсутствие доходности, устаревшая техническая оснащенность побудили Францию требовать их поэтапного упразднения с целью развития автомобильного пассажирского транспорта, гораздо более гибкого и более выгодного. В 50-х годах автобусное сообщение также отвечало реальным потребностям населения, компенсировав отсутствие индивидуальных автомобилей.

Автовокзал г. Грей, расположенный в нижней части города вдоль национальной дороги Безансон – Лангр (Рис. 1), был построен точно на месте старого железнодорожного вокзала местного значения, возведенного в 1877 г. До своего разрушения в 1940 г. он был конечной станцией короткого железнодорожного пути (22 км) между городом Грей и маленькой соседней коммуной Бюсе-ле-Жи. Запроектированный в 1947 году автовокзал вписывался, таким образом, в план реконструкции департаментского пассажирского транспорта, который пропагандировал, как говорилось выше, автотрассу взамен железной дороги. Он включался также в программу реконструкции и планирования города, который был частично разрушен во время Второй мировой войны.

Автовокзал был спроектирован архитектором Генрихом Шазалем. Парижанин по происхождению, в 1934 году

он был принят в Национальное Общество архитекторов Франции, основанное в 1872 г. и имевшее репутацию одного из самых значимых профессиональных объединений до институционализации профессии архитектора французским государством 31 декабря 1940 года. Известно также, что часть своей жизни этот архитектор провел в Румынии³. После войны комиссия при Министерстве реконструкции и градостроительства уполномочила Шазалья действовать на уровне торговых сделок по реконструкции финансируемых общественными властями объектов. Его поле деятельности включало департаменты Сены, Сены и Уазы, а также Верхней Соны, более удаленной от Парижа, чем две другие территории (346 км между городом Грей и Парижем). В нижней части города Грей, кроме автовокзала, Шазаль реконструировал отель для путешественников, называемый Отель Бельвю, и еще одно здание. Оба они расположены на Площади 4 Сентября недалеко от каменного моста через реку Соны, который частично был разрушен бомбардировками.

Планировка и описание

Автовокзал состоит из двух параллельных частей, ориентированных на восток и запад, образующих в плане два вытянутых прямоугольника, завершающихся в полукруг (Рис. 2). Это весьма функциональное расположение позволяло облегчить маневры автобусов.

Прямоугольное здание, очень вытянутое вдоль улицы и завершенное с обеих сторон двумя половинами ротонд, составляет, собственно говоря, сам вокзал с билетной кассой, залом ожидания и службой электронной почты; здесь же находятся помещения для служащих. Нижний этаж заднего фасада защищен первым навесом. Над ним находится очень легкий второй навес консольного типа.

Двухъярусные навесы на столбах возведены параллельно зданию вокзала и отделены от него проездом, предназначенным для движения автобусов. С обеих сторон они вмещают две платформы для обслуживания пассажиров и разгрузки багажа. Мостовой переход, расположенный над этим проездом, связывает два строения на уровне второго этажа: он позволял уложить чемоданы

1. Город (с населением около 5500 жителей) приобрел свою репутацию благодаря деятельности речного порта, одного из первых на востоке Франции в XIX в. Будучи плацдармом навигации на реке Соны, этот порт дал возможность городу контактировать с Лионом и югом Франции. Старый город, расположенный на мысу, представляет богатое наследие XVI–XIX вв. В нижней части города вокруг портовых сооружений, расположенных на берегах Соны, были построены коммерческие и промышленные здания, а также железнодорожный вокзал общественного назначения и автовокзал / La ville (vers 5500 habitants actuellement) acquit sa réputation grâce à la vitalité de son port fluvial, l'un des premiers de l'est de la France au XIXe siècle. Tête de pont de la navigation sur la Saône, il mettait la ville en contact avec Lyon et le sud de la France. La vieille ville située sur un promontoire présente un riche patrimoine ancien du XVIe au XIXe siècle. Dans

Le contexte

Entre 1950 et 1953, la construction de la gare routière de la ville de Gray¹ dans le département de la Haute-Saône (région Bourgogne-Franche-Comté) peut paraître de première vue anecdotique, mais elle s'inscrit dans le contexte particulier de l'après-guerre avec ses cortèges de ruines et ses problèmes liés au transport des voyageurs qui s'étaient accentués à cause de la coupure due au conflit mondial.

Autrement dit, dans les années 1950, la France n'était qu'un vaste chantier de reconstruction après les importants dommages causés par la guerre de 1939-1945.

D'un autre côté, une réflexion à l'échelon national sur les transports de voyageurs, entamée dès les années 1930, avait repris peu après la fin de la guerre. Les chemins de fer d'intérêt locaux à voies étroites (entre 0,60 m et un mètre) appelés tacots, gérés localement par les départements², irriguaient alors les campagnes françaises, mais leur faible vitesse, leur manque de rentabilité, le côté désuet des installations, avait incité l'Etat à demander leur suppression progressive au profit du transport routier de voyageurs, beaucoup plus souples et plus rentable. L'autobus répondait aussi, dans les années 1950, à un réel besoin de la population, palliant le manque d'automobiles individuelles.

La gare routière de Gray (France, département de la Haute-Saône): un exemple du courant architectural «Mouvement moderne» au milieu du XXe siècle

и сумки пассажиров на крышу автобусов, не имевших в тот период отсеков для багажа.

Здание вокзала размером 35,5 м в длину, 8,5 м в ширину и более 8 м в высоту состоит из разновысотных частей. Тщательная проработка всех деталей ансамбля, его простоты и объемов подразумевает постепенное выделение его центральной части для того, чтобы подчеркнуть монументальность входного холла, над которым в прежние времена возвышались башенные часы, находящиеся на опоре высотой в несколько метров. Главный фасад со стороны улицы украшен двумя эркерами, тогда как боковые ротонды полностью застеклены (Рис. 3). Крыши террасы толщиной 12 см покрыты битумом для обеспечения герметичности.

La gare routière de Gray, située dans la ville basse le long de la route nationale Besançon-Langres (Fig. 1) fut précisément construite à l'emplacement d'une ancienne gare de chemin de fer d'intérêt local, bâtie en 1877 avant d'être détruite en 1940, qui constituait le terminus d'une voie ferrée de 22 km entre Gray et la petite localité voisine de Bucey-lès-Gy. Ce projet mis en chantier dès 1947 s'inscrivait ainsi dans un plan de réaménagement des transports départementaux de voyageurs qui préconisait, comme on l'a déjà dit, de privilégier la route au détriment du rail. Il s'intégrait également dans le programme de reconstruction et d'aménagements urbains de la ville qui avait subi quelques dommages durant la guerre mondiale.

Cette gare routière fut conçue d'après les plans de l'architecte Henri Chazal. Celui-ci, d'origine parisienne, avait été admis en 1934 à la Société nationale des Architectes de France fondée en 1872, l'un des plus importants regroupements professionnels d'architectes, avant l'institutionnalisation de la profession par l'Etat français le 31 décembre 1940. On sait aussi que cet homme de l'art avait fait une partie de sa carrière en Roumanie³. Après la guerre, il avait obtenu un agrément de la commission gérant les dommages de guerre dépendant du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme qui lui permettait d'être habilité à intervenir au niveau des marchés de la reconstruction

< Рис. 1. Грей, автовокзал: общий вид с улицы в три четверти справа. Фото Ива Сансей, регион Франш-Конте, список наследия, ADAGP, 1988 год / Fig. 1. Gray, gare routière: vue d'ensemble depuis la rue, de trois quarts droit. Cliché Yves Sancey © Région Franche-Comté, Inventaire du Patrimoine, ADAGP, 1988.

При строительстве центрального корпуса использовались материалы, частично оставшиеся от демонтажа 3,5-метровых каменных стен старого вокзала; остальное строится из пустотелого кирпича. Система несущих опор из бетона используется для ротонд, что дает возможность оставить максимум остекления. Бетон применяется также для плит перекрытий дверных и оконных проемов, балок и оснований, но главным образом – для большого навеса на заднем фасаде.

Двухъярусные навесы, защищающие платформу с обеих сторон, состоят из двух больших бетонных плит небольшой толщины с необработанной поверхностью (Рис. 4): нижний навес размером 28 на 5 м, поддерживаемый шестью бетонными опорами и используемый

la partie basse de la ville, autour des installations portuaires situées sur les berges de la Saône, ont été établis des bâtiments voués au commerce et à l'industrie ainsi que la gare de chemin de fer d'intérêt général et la gare routière.

2. Территория Франш-Конте включает четыре департамента: Ду, Верхняя Сона, Юра и Территория Бельфор / Le département constitue une division territoriale de la France. Le territoire de la Franche-Comté comprend quatre départements : le Doubs, la Haute-Saône, le Jura et le Territoire de Belfort.

3. Устная информация, полученная от мэрии города Грей / Renseignement oral (mairie de Gray).



< Рис. 2. Грей, автовокзал: крупный план здания, вид справа. Фото Ива Сансей, регион Франш-Конте, список наследия, ADAGP, 1988 год / Fig. 2. Gray, gare routière: vue rapprochée des installations depuis la droite. Cliché Yves Sancey © Région Franche-Comté, Inventaire du Patrimoine, ADAGP, 1988.

в Рис. 3. Грей, автовокзал: общий вид фасада со стороны улицы. Фото Ива Сансей, регион Франш-Конте, список наследия, ADAGP, 1988 год / Fig. 3. Gray, gare routière: vue d'ensemble de la façade sur rue. Cliché Yves Sancey © Région Franche-Comté, Inventaire du Patrimoine, ADAGP, 1988

financés par les pouvoirs publics. Son champ d'action comprenait les départements de la Seine, de la Seine et Oise et celui de la Haute-Saône, beaucoup plus éloigné de Paris que les deux autres territoires (346 km entre Gray et Paris). Dans la ville basse, outre la gare routière, Chazal avait aussi reconstruit un hôtel de voyageurs, appelé l'hôtel Bellevue, et un immeuble, tous deux situés place du 4 Septembre, non loin du grand pont de pierre jeté sur la rivière Saône qui avait été en partie détruit par des bombardements.

Composition d'ensemble et description

La gare routière est composée de deux parties parallèles orientées est-ouest formant en plan deux rectangles allongés terminés en demi-cercle (Fig. 2). Cette implantation en longueur très fonctionnelle permettait de faciliter les manœuvres des autocars.

Un bâtiment rectangulaire très étiré bordant la rue, terminé de part et d'autre par deux demi-rotondes constitue la gare proprement dite, avec sa billetterie, sa salle d'attente, ses services de messagerie ainsi qu'un logement d'employé à l'étage. La façade postérieure, dont le rez-de-chaussée est protégé par un premier auvent, est surmontée au-dessus de l'étage d'un second auvent très aérien construit en porte-à-faux.

Deux auvents superposés sur poteaux, érigés parallèlement au bâtiment de la gare et séparés de celle-ci par un passage destiné à

la circulation des bus, abritent deux quais de part et d'autre pour la desserte des voyageurs et le déchargement des bagages.

Une passerelle enjambant le passage à autocars relie le premier étage des deux constructions : elle permettait d'entasser les valises et les sacs des voyageurs sur le toit des cars qui ne comportaient pas encore à l'époque de soute à bagages.

Le bâtiment de la gare, mesurant 35,5 mètres de long sur 8,5 mètres de large et plus de 8 mètres de haut, est constituée de volumes de différentes hauteurs. Le traitement plastique de l'ensemble avec ses pleins, ses vides et ses volumes bien individualisés met progressivement en valeur la partie centrale du bâtiment afin de monumentaliser le hall d'entrée qui était surmonté à l'époque de la construction par une horloge prolongée par un mât de plusieurs mètres de haut. La façade principale sur rue est agrémentée de deux bow-windows, tandis que les rotondes latérales sont entièrement vitrées (Fig. 3). Les toits terrasse de 12 cm d'épaisseur sont recouverts d'un asphalte pour assurer l'étanchéité.

Pour le corps central, les matériaux utilisés proviennent en partie de la réutilisation sur 3,50 mètres de hauteur des murs en pierre de l'ancienne gare du tacot, le reste étant réalisé en brique creuse. Un système de poteaux/poutres porteurs en béton est utilisé pour les rotondes afin de pouvoir dégager un maximum de parties vitrées. Le



бетон est encore utilisé pour les linteaux de portes et de fenêtres, les sommiers et les fondations, mais surtout pour le grand auvent en surplomb de la façade postérieure.

Les deux auvents superposés abritant un quai de part et d'autre sont constitués de deux grands plateaux peu épais en béton brut de décoffrage (Fig. 4) : le plus bas, mesurant 28 mètres de long sur 5 mètres de large et servant à l'embarquement des bagages, soutenu par six poteaux en béton, est situé à 3,80 mètres du sol ; le deuxième qui sert de couverture au premier et aux deux quais, mesure 33 mètres de long sur 10 mètres de large. Porté par six autres poteaux, il est situé à 6,30 mètres de hauteur.

La passerelle en béton armé, d'une portée de onze mètres, est faite de deux poutres, hautes d'un mètre, formant garde-corps.

Les matériaux en sous œuvre sont constitués de brique creuse pour les cloisons intérieures, de métal pour les huisseries des baies de l'étage, des rotondes et des bow-windows, ainsi que pour les portes extérieures ; les guichets de vente des billets, les plinthes, les portes intérieures et certains sols étant réalisés en bois.

Conclusion

Du point de vue général, l'édifice, fonctionnel, horizontal et très plastique, s'intègre pleinement dans le Mouvement moderne en archi-

ture apparu dans les années 1920-1930 qui rompait résolument avec l'architecture du passé par ses lignes pures, son absence de décor et l'emploi de matériaux nouveaux, comme le béton armé et le métal. L'architecte Le Corbusier (1887-1965) en a exprimé dans ses nombreux écrits les cinq principes : le toit-terrace permettant entre autres la création de jardins suspendus, les pilotis qui éliminent l'humidité des maisons et libèrent le sol pour la circulation, les plans libres sans murs porteurs avec des sols en béton reposant sur des piliers, les murs rideaux, les séries de baies horizontales.

La gare routière a été protégée au titre des Monuments Historiques en 1994⁴ parce que, du point de vue de l'histoire et de l'art, elle représente non seulement un témoin des préoccupations de son époque, mais aussi un jalon précieux de l'architecture de son temps, notamment grâce à la mise en œuvre du béton armé qui, sans être une nouveauté dans les années 1950, fut ici particulièrement audacieuse au niveau des porte-à-faux des auvents.

A l'échelon régional, il convient de noter que l'édifice a été construit en même temps qu'un autre monument, issu du même mouvement moderne, sortait de terre à l'autre extrémité du département de la Haute-Saône : la chapelle Notre-Dame du Haut à Ronchamp, œuvre insigne de l'architecte Le Corbusier devenue en 2016 patrimoine mondial de l'humanité.

4. Технические данные, используемые в этой статье, взяты из материалов по охране исторических памятников, подготовленных Жаном Марком при участии Пьера Гийома / Les données techniques utilisées dans cet article sont tirées du dossier de protection Monument Historique établi par Jean Marx avec le concours de Pierre Guillaume.

при погрузке багажа, расположен на высоте 3,8 м от земли. Второй навес размером 33 на 10 м служит крышей для первого и для платформ. Поддерживаемый шестью другими опорами, он расположен на высоте 6,3 м.

Железобетонный мост длиной 11 м оснащен перилами высотой 1 м.

Строительные материалы – полый кирпич для внутренних перегородок, металл для дверных коробок этажей, ротонд и эркеров, а также для наружных дверей. Окна продажи билетов, плинтусы, внутренние двери и полы в некоторых помещениях выполнены из дерева.

Заключение

По основным характеристикам здание функциональное, горизонтальное и очень пластичное; оно вполне может быть отнесено к «Современному движению» в архитектуре, появившемуся в 1920–1930 годах, которое решительно нарушало каноны архитектуры прошлого своими чистыми линиями, отсутствием декора и использованием новых материалов – железобетона и металла. Архитектор Ле Корбюзье (1887–1965) выразил в своих многочисленных письменных документах пять основных принципов: кровля-терраса, позволяющая создание висячих садов; колонны, которые помогают уменьшить сырость в домах и освобождают пространство для передвижения; свободные площади без несущих стен с бетонным полом, опирающиеся на колонны; ненесущие перегородки; расположение окон в виде сплошной горизонтальной ленты.

Автовокзал получил статус охраняемого исторического памятника в 1994 году⁴: с точки зрения истории и искусства, он не только свидетельствовал о требованиях своей эпохи, но и стал важнейшим этапом развития архитектуры того времени благодаря использованию железобетона, который уже не был новшеством для 1950-х, однако для конструирования консольных навесов стал применяться впервые.

Следует заметить также, что здание было построено в одно время с другим памятником Верхней Соны – Капеллой Нотр-Дам-дю-О в Роншане, выдающейся работой архитектора Ле Корбюзье, которая в 2016 году вошла в список объектов всемирного наследия.

в Рис. 4. Грей, автовокзал: часть двухъярусных навесов и мост. Фото Ива Сансей, регион Франш-Конте, список наследия, ADAGP, 1988 год /

Fig. 4. Gray, gare routière: détail des auvents superposés et de la passerelle. Cliché Yves Sancey © Région Franche-Comté, Inventaire du Patrimoine, ADAGP, 1988

