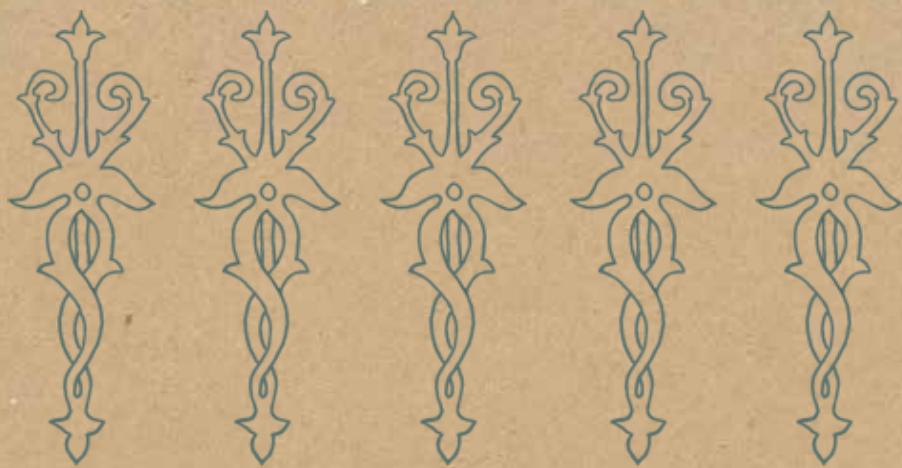




LA STATION

GARE DE SAINT-OMER



*Le motif de la couverture figure le caducée sculpté sur les façades de la gare de Saint-Omer.
Attribut du dieu romain Mercure, il protège voyageurs et commerçants.*

LA STATION

GARE DE SAINT-OMER



PAR
FRANÇOIS DECOSTER

Maire de Saint-Omer
Président de l'Agence d'Urbanisme et de Développement
Pays de Saint-Omer – Flandre Intérieure

Repenser les bâtiments publics avec les habitants. Réhabiliter un patrimoine exceptionnel. Donner un nouvel usage en cohérence avec les enjeux du 21ème siècle aux monuments hérités de l'histoire de Saint-Omer et de son territoire.

Tels sont les trois points communs aux projets de transformation de la Chapelle des Jésuites en lieu de diffusion culturelle, de réouverture du Moulin à café – Théâtre de Saint-Omer et de rénovation de la gare d'agglomération en La Station, tiers-lieu d'innovation.

L'ouvrage que vous tenez en main clôture un triptyque qui raconte ces trois réhabilitations qui auront marqué le renouveau de Saint-Omer et de son agglomération depuis 2014.

Ces trois chantiers ont été permis par un engagement collectif, celui de La Station plus particulièrement. Initié par la Communauté d'Agglomération, avec le soutien de la Région Hauts-de-France et de l'Etat, à la suite de nombreuses concertations, il est aujourd'hui le projet de tous ceux qui souhaitent s'en emparer.

L'association La Station, présidée par David Lacombed et dirigée par Stéphane Deveaux, mobilise des partenaires publics et privés dans un écosystème territorial d'innovation mais aussi et surtout une communauté d'usagers des différents espaces que nous retrouvons dans le tiers-lieu. Cette gouvernance rappelle le caractère participatif du projet, du lieu, des projets du Pays de Saint-Omer et de son avenir.

Ce lieu est désormais le vôtre.

Il est l'incarnation d'un territoire ambitieux, innovant, en mouvement, qui s'organise pour que vos projets, personnels, professionnels, collectifs, s'épanouissent.

Il est aussi le témoin d'un territoire qui poursuit une longue histoire culturelle, commerciale, industrielle, agricole, en innovant au service de ses habitants et de tous ceux qui voudront embarquer dans le Pays de Saint-Omer.

Bienvenue à La Station !



PAR
PATRICK BÉDAGUE

Maire de Tilques
Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer

Un projet plus grand que nous.

Dès la rédaction de son projet de territoire, la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer s'est voulu une intercommunalité de projets. Sous l'impulsion de François Decoster, son premier Président, nous avons engagé la transformation de notre territoire grâce à la réalisation de grands projets structurants.

Le projet de La Station s'inscrit dans cette dynamique et dépasse largement le bâtiment de l'ancienne gare de Saint-Omer qui l'héberge. Au-delà de rendre à la gare sa vocation historique qui consiste à accueillir les usagers du train, ce lieu emblématique, métamorphosé en espace de travail et d'innovation du Pays de Saint-Omer, permettra à tous ceux qui le veulent d'expérimenter de nouvelles façons de travailler, tout en vivant au rythme qu'ils ont choisi et dans le lieu qu'ils désirent.

Ce projet est également le point de départ de la requalification de tout le quartier environnant mais son écho est plus vaste et va se répercuter sur l'ensemble du Pays de Saint-Omer.

Plus qu'un bâtiment, c'est ainsi une démarche et un état d'esprit que nous allons inaugurer à partir du 15 novembre à la Station. Le projet est plus grand que nous. Il permettra à notre territoire d'entrer de plain-pied dans le nouveau millénaire.

Je souhaite que La Station reste un projet pour tous. C'est-à-dire un projet pour tous les habitants de notre territoire où qu'ils habitent, avec la mise en place du réseau des Stations (à Fauquembergues, Théroutte, Eperlecques et Aire-sur-la-Lys), mais aussi et surtout un projet dans lequel se retrouvent même nos concitoyens les plus éloignés du numérique. C'est à ce prix, et à ce prix seulement, que l'on pourra dire que ce pari un peu fou est gagné.

Patrick Bédague,
Maire de Tilques
Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer



PAR
DAVID LACOMBLE

Président de *La Station*
Président de *La Villa Numéris*

Appel à l'audace !

Lieu de passage et de rencontre, point de départ et d'arrivée, espace en mouvement et point fixe à la fois, la gare de Saint-Omer est un lieu hybride par essence et de croisement par nature, depuis sa première inauguration dans sa forme actuelle le 12 juin 1904. 115 ans plus tard, comme une renaissance, la gare devient La Station, tiers-lieu d'innovation du Pays de Saint-Omer, tout en retrouvant ses attributs d'origine et en se tournant résolument vers l'avenir.

Il y avait un formidable défi à relever dans la transformation d'un bâtiment historique conçu pour un usage à réinventer. Le projet de transformation d'un lieu conçu il y a d'un siècle en lieu d'innovation devenait lui-même un projet innovant. Comme un appel à l'audace, le projet retenu prend pour principe la construction d'un immeuble dans l'immeuble existant: coexistence de l'acier, du verre et du bois en intérieur avec la pierre pour enveloppe. Un socle pour un nouveau projet.

Avant tout un lieu de vie. A partir d'aujourd'hui, La Station redevient l'espace des rencontres et des échanges, qu'ils soient physiques et / ou digitaux avec ses bureaux partagés et son FabLab, avec ses espaces de créativité et ses commerces.

A partir d'aujourd'hui, La Station propose le terrain de jeu d'une communauté d'acteurs de tout horizon, partageant la vision d'un territoire en mouvement.



PAR
BENOIT QUIGNON

Directeur Général SNCF Immobilier

SNCF Immobilier est un des 6 métiers du Groupe SNCF, à côté de SNCF Réseau, SNCF Mobilités, SNCF Gares&Connexions, SNCF Logistics, Kéolis. Nous assurons la gestion et la valorisation des biens fonciers et immobiliers des différentes entités du Groupe (à l'exception des gares et du réseau ferré national). Cela représente 8,5 millions de m² de bâtiments industriels, tertiaires ou d'activités sociales, 20 000 ha dont 3000 m² urbanisables.

SNCF Immobilier s'organise autour de trois missions principales :

- La gestion et l'optimisation immobilière du parc tertiaire et social, industriel et ferroviaire du Groupe.
- L'aménagement et la valorisation des biens fonciers et immobiliers non utiles au système ferroviaire avec la filiale d'aménagement et de promotion immobilières : Espaces Ferroviaires.
- Enfin, une mission d'opérateur du logement et de bailleur avec la filiale ICF Habitat et un patrimoine de 100 000 logements dont 90% de logements sociaux.

En tant que second propriétaire foncier en France, nous assumons avec une grande responsabilité notre rôle de fonction immobilière du Groupe SNCF.

Depuis 2015, nous menons une politique partenariale ambitieuse pour aider les collectivités à réussir leurs projets reposant sur des fonciers ferroviaires. En 2018, SNCF Immobilier a signé cinq nouveaux protocoles avec Cannes, Rennes, Bordeaux, Annemasse et Reims Tri Postal, couvrant environ 65 ha de foncier valorisable. Il faut y ajouter un protocole avec Paris Batignolles aménagement pour le site de Chapelle Charbon sur 50 000 m² environ. Aujourd'hui, je suis très heureux de voir que la transformation de la gare de Saint Omer arrive à son terme. Partant d'une situation patrimoniale complexe, la mobilisation des acteurs du territoire, notamment la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer, et de SNCF a permis de créer un lieu unique et innovant, proposant des services utiles pour le territoire audomarois et son économie.

Nous y avons contribué en mobilisant nos équipes et notre ingénierie pour rendre possible la naissance de La Station, initiative qui fera sans nul doute école pour d'autres pôles gares en Hauts-de-France, et ailleurs en France.

C'est notre rôle d'entreprise publique responsable et acteur de la fabrication de la ville.

1

P. 14

LA GARE DE SAINT-OMER. UN MONUMENT HISTORIQUE CENTENAIRE

> *L'arrivée du chemin de fer
dans l'audomarois*

> *Une nouvelle gare en
réponse à l'exiguïté des
infrastructures existantes*

> *L'une des plus belles gares
de la région...*

> *Une infrastructure aux
grands rendez-vous du
XXème siècle audomarois*

2

P. 32

VERS UN NOUVEL USAGE

> *2011 : la fermeture
de la gare*

> *2014 : vers un nouvel élan*

> *2015 : un concept
innovant pour une
nouvelle occupation*

> *2016 : Le concours
d'architecture et
le pavillon préfigurateur*

3

P. 42

LE PROJET ARCHITECTURAL

> *Le geste architectural*

> *Qualité
environnementale*

> *Programme et
fonctionnement*

4

P. 56

LE PAVILLON PRÉFIGURATEUR

> Une méthode agile
pour un projet solide

> Design de l'offre
de services

> Premières pratiques
communes, premiers
usagers

> Design de l'écosystème
territorial d'innovation

5

P. 66

LA STATION : INTERFACE D'INNOVATION. DE COLLABORATION ET DE CRÉATION

> La Station, un tiers-lieu
animé et développé par
une association

> La Station, lieu de
collaboration, d'innovation
et d'entrepreneuriat

> L'incubateur,
un dispositif
d'accompagnement
pour son projet

6

P. 78

UN QUARTIER AU FIL DE L'EAU

> Chronique des
mutations du quartier
de la gare

> Un nouveau projet
urbain pour le quartier
de la gare

1 CHAPITRE

LA GARE
DE SAINT-OMER,
UN MONUMENT
HISTORIQUE
CENTENAIRE

LA GARE DE SAINT-OMER, UN MONUMENT HISTORIQUE CENTENAIRE

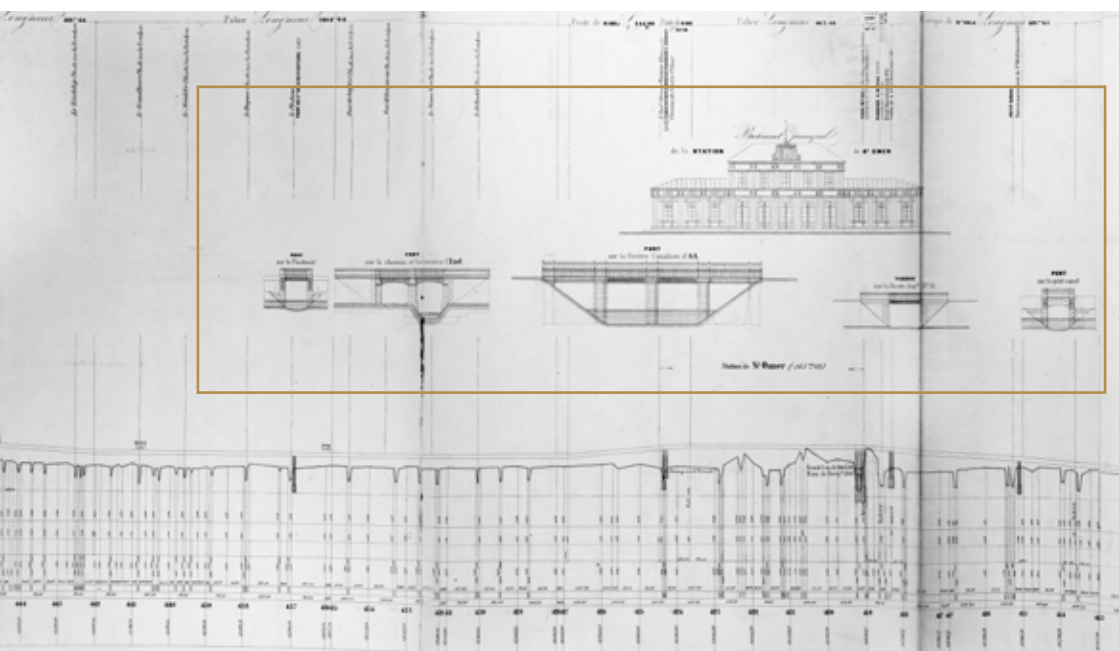
La gare de Saint-Omer est inscrite à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques par arrêté du 28 décembre 1984. Cette reconnaissance témoigne à la fois de la qualité patrimoniale du bâtiment, qu'on a coutume de ranger parmi les cathédrales ferroviaires, et de sa place importante dans l'histoire du XXème siècle audomarois.

- > L'arrivée du chemin de fer dans l'Audomarois
 - > Une nouvelle gare en réponse à l'exiguïté des infrastructures existantes
 - > L'une des plus belles gares de la région...
 - > Une infrastructure aux grands rendez-vous du XXème siècle audomarois
-

LA STATION
GARE DE SAINT-OMER



LA PREMIÈRE GARE DE SAINT-OMER. BIBLIOTHÈQUE D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE SAINT-OMER, 41 Fi 3_92.



L'ARRIVÉE DU CHEMIN DE FER DANS L'AUDOMAROIS

Au XIX^{ème} siècle, le transport par voie de chemin de fer s'est développé en France et en Europe, grâce à la création des locomotives à vapeur. L'arrivée du chemin de fer à Saint-Omer, et plus généralement dans la région Hauts-de-France, a été relativement complexe. En effet, l'enjeu de la mise en place du réseau ferré était alors la liaison entre Paris et les ports de la Manche, Dunkerque, Calais et Boulogne, et donc par extension, les liaisons entre Paris, Lille et la Belgique. Les trois grands ports régionaux se livraient une véritable bataille d'intérêts. À cette époque, la région avait des enjeux économiques particuliers, comme les Houillères.

Lille et Dunkerque forment une « alliance » qui appuie, dès 1843, la mise en place de l'embranchement vers les ports à partir d'Hazebrouck. D'autres villes (Boulogne, Aire-sur-la-Lys...) se défendent en proposant une ligne passant par les grandes villes du Pas-de-Calais. Saint-Omer a conscience de sa place géographique (sur la route de Calais) mais elle intervient peu dans les pourparlers. Certains dénoncent son manque de combativité pour obtenir une place importante sur le réseau. La ville conteste l'établissement du chemin de fer, qui viendrait – soi-disant – perturber l'économie locale liée au marais. Cependant, B. Level explique que ces contestations sont restées secondaires et que « c'est le poids des intérêts économiques des puissants qui l'a emporté ».

Comme pour le mot port, la gare désignait à l'origine l'ensemble des installations nécessaires au trafic : ateliers, bâtiment voyageur (les cheminots disent simplement « BV »), halle de marchandises... La première gare de Saint-Omer sort de terre en 1848. Les bâtiments sont implantés à mi-chemin entre la porte de Lyzel et la porte du Haut-Pont, à l'extérieur des remparts de la ville. Les installations sont alors très modestes.

PROFIL EN LONG DE LA VOIE HAZEBROUCK-CALAIS : LES OUVRAGES D'ART AUX ABORDS DE SAINT-OMER, 1848.
BIBLIOTHÈQUE D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE SAINT-OMER, ARCHIVES COMMUNALES. 20.
NUMÉRISATION CARL PETEROLFF.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfecture du Pas-de-Calais.

Chemin de Fer du Nord AGRANDISSEMENT DE LA GARE DE ST-OMER

Enquête d'Utilité publique

Arrêté du 14 février 1898

Le PRÉFET du Pas-de-Calais,
Officier de la Légion d'Honneur ;

Vu le projet présenté par la Compagnie du chemin de fer du Nord pour l'agrandissement de la gare de Saint-Omer ;
Vu la décision de M. le Ministre des Travaux publics en date du 10 février 1898 ;
Vu le titre 1^{er} de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
Vu l'ordonnance du 18 février 1834 ;

ARRÊTE :

ARTICLE 1^{er}. — Une enquête d'utilité publique est ouverte sur le projet ci-dessus visé.

ART. 2. — A cet effet, les pièces dudit projet resteront déposées pendant vingt jours, du 19 février au 10 mars 1898 inclusivement, à la mairie de Saint-Omer, pour être communiquées sans déplacement, pendant cet intervalle, de neuf heures du matin à midi et de deux heures à cinq heures de l'après-midi, aux personnes qui voudront en prendre connaissance.

ART. 3. — Un registre sera ouvert pendant le même temps et au même lieu, pour recevoir, tous les jours non fériés, aux heures ci-dessus indiquées, les observations auxquelles pourra donner lieu le projet dont il s'agit.

ART. 4. — Une Commission constituée comme il est dit à l'article 5 ci-après, se réunira à la sous-préfecture de St-Omer le lundi 14 mars 1898, à deux heures de l'après-midi pour examiner les observations consignées au registre d'enquête ; elle entendra les Ingénieurs employés dans le département et toutes autres personnes qu'elle croira devoir consulter. Après avoir recueilli tous les renseignements dont elle aura besoin, elle donnera son avis motivé sur l'utilité des travaux projetés.

Le procès-verbal de la Commission sera clos dans le délai d'un mois, au plus tard, et sera transmis par le Président, sans

aucun délai, à M. le Sous-Préfet, avec toutes les pièces de l'enquête.

ART. 5. — Cette Commission sera composée de :

MM. RINGOT, sénateur, maire de Saint-Omer ;
LEMOINE, conseiller général, à Hallennes ;
F. PLATIAU, président du Conseil d'arrondissement ;
MASSET, industriel, à Saint-Omer ;
DAMBRICOURT Horace, industriel, à Wizernes ;
AYOT, industriel, à Arques ;
LIZOT, négociant en bois, à Saint-Omer.

ART. 6. — M. RINGOT, sénateur, maire de Saint-Omer, est nommé Président de ladite Commission.

ART. 7. — M. l'Ingénieur de la Compagnie du chemin de fer du Nord, autour du projet mis à l'enquête, assistera, avec voix consultative, à toutes les séances de la Commission.

ART. 8. — Le Conseil municipal de Saint-Omer, dont la réunion extraordinaire est autorisée à cet effet, et la Chambre de commerce de Saint-Omer, sont appelés à délibérer et à exprimer leur opinion sur l'utilité et la convenance des travaux projetés. Les procès-verbaux de leurs délibérations devront être remis à la sous-préfecture avant le 10 mars 1898.

ART. 9. — Le présent arrêté sera publié et affiché dans la ville de Saint-Omer par les soins de M. le Maire, qui certifiera que ces formalités ont eu lieu. Il sera, en outre, inséré dans un journal de l'arrondissement.

ART. 10. — M. le Sous-Préfet de Saint-Omer est chargé de l'exécution du présent arrêté dont ampliation sera adressée à la Compagnie du chemin de fer du Nord et à chacun des membres de la Commission d'enquête.

Fait à Saint-Omer, le 14 février 1898.

Le Préfet du Pas-de-Calais,

ALAPETITE.

UNE NOUVELLE GARE EN RÉPONSE À L'EXIGUÏTÉ DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES

Dans les années 1860, des industriels locaux, appuyés par la Chambre de Commerce de Saint-Omer, mais aussi par d'autres institutions (Service des Ponts et Chaussées, Conseil Général du Pas-de-Calais...) expriment par pétition l'insuffisance des installations de la gare face à l'augmentation du trafic, cette situation provoquant des retards dans l'expédition des marchandises. La Compagnie des chemins de fer du Nord fait les mêmes constats.

Quelques chiffres...

- > 1848 : Ouverture de la gare de Saint-Omer
- > 1849 : 51 000 voyageurs
- > 1851 : 272 000 francs de marchandises
- > 1861 : 77 000 voyageurs
- > 1871 : 122 000 voyageurs
- > 1904 : + de 185 000 voyageurs et 860 000 francs de marchandises

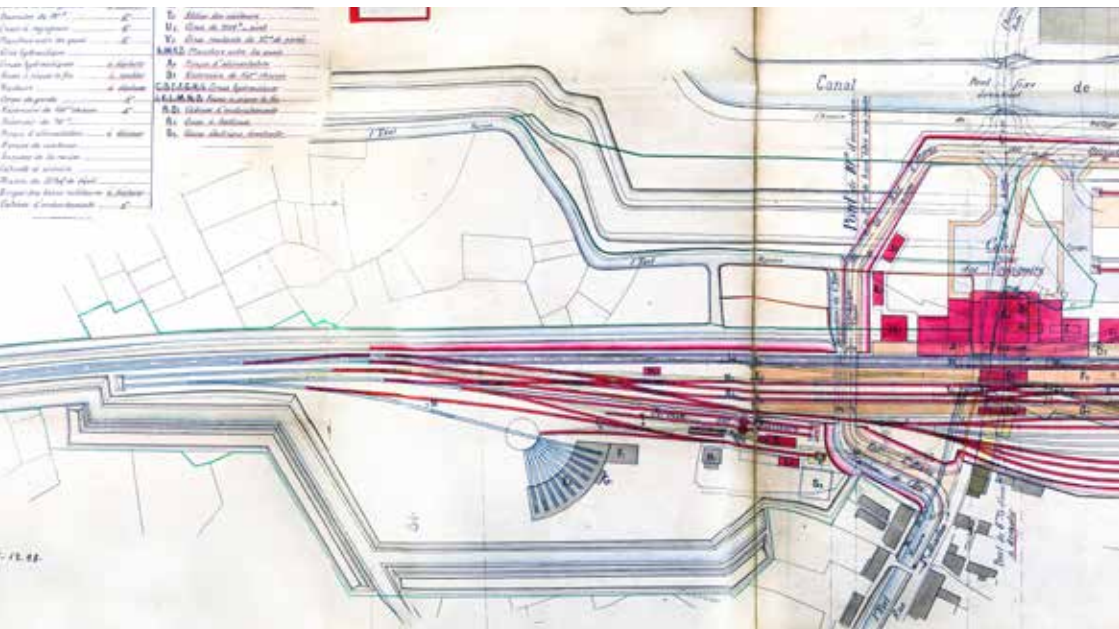
AVIS D'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET D'AGRANDISSEMENT DE LA GARE. 1898.

BIBLIOTHÈQUE D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE SAINT-OMER, ARCHIVES COMMUNALES. 20. NUMÉRISATION CARL PETEROLFF.

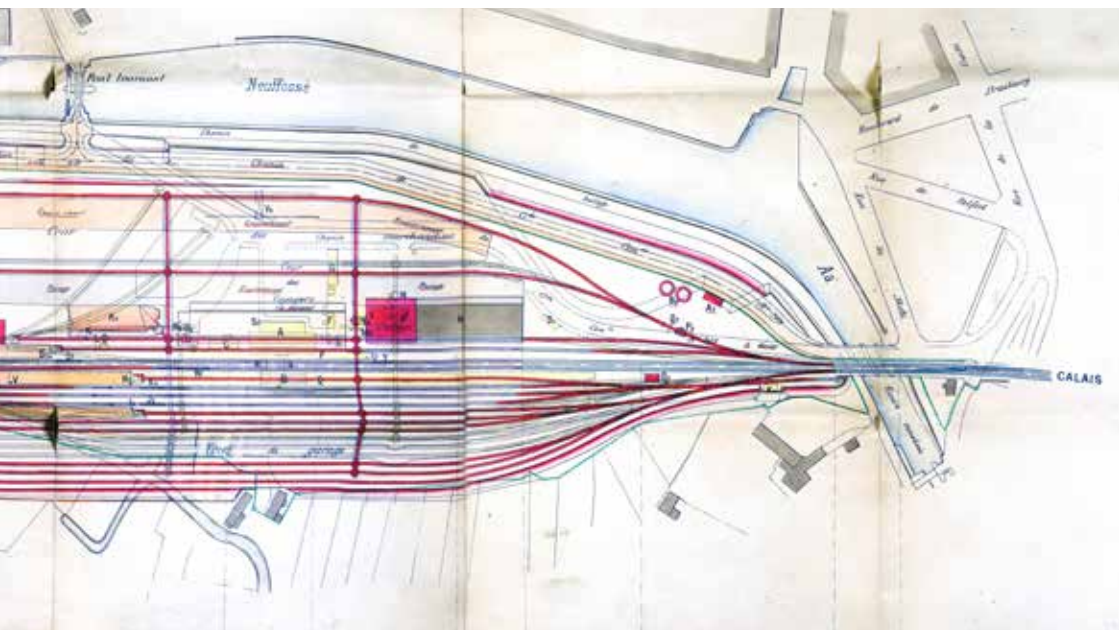
Les premiers projets d'agrandissement de la gare de Saint-Omer sont présentés en 1897. Il est prévu d'utiliser des terrains rendus disponibles à l'issue du démantèlement des fortifications. La réalisation de la nouvelle gare, longtemps attendue, résulte pour bonne part des efforts de deux hommes politiques influents, Alexandre Ribot, Député de Saint-Omer et François Ringot, Sénateur-Maire de Saint-Omer.

Les travaux de la gare sont déclarés d'utilité publique le 2 avril 1900. Le projet définitif, élaboré par Clément Ligny, architecte de la Compagnie des chemins de fer du Nord, est validé en 1901. La construction s'étale de 1902 à 1904. Des transformations importantes sont engagées : destruction du bâtiment de 1848, construction du nouveau bâtiment des voyageurs 200 m plus loin en direction de Lille (sur l'emplacement de la rue Saint Martin), agrandissement de la halle de marchandises, création d'une halle des messageries... La gare est inaugurée en 1904, en présence de Gaston Doumergue, alors Ministre des Colonies.

UN AVANT-PROJET D'AGRANDISSEMENT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES. 1898-1899.
BIBLIOTHÈQUE D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE SAINT-OMER, ARCHIVES COMMUNALES. 2D. NUMÉRISATION CARL PETEROLFF.



L'INAUGURATION DE LA GARE, 12 OU 13 JUIN 1904.
BIBLIOTHÈQUE D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE SAINT-OMER, FI.



LE MÉMORIAL ARTESIEN

ANNONCES JUDICIAIRES
ET COMMERCIALES

IMPRIMERIE
Administrative & Commerciale

MODERNES, STYLISTES ET RELIEMENTS
DES SOCIÉTÉS

IMPRIMERIE DE TOUTE NATURE

JOURNAL RÉPUBLICAIN QUOTIDIEN

FONDÉ EN 1830

Rédaction & Administration : 26, RUE WISSOCQ, 26

ST-OMER

SPECIALITÉ D'AFFICHES

AFFICHES GRAND FORMAT
pour Écoles, Cercles, Sociétés, etc.

PROSPECTUS ET CIRCULAIRES

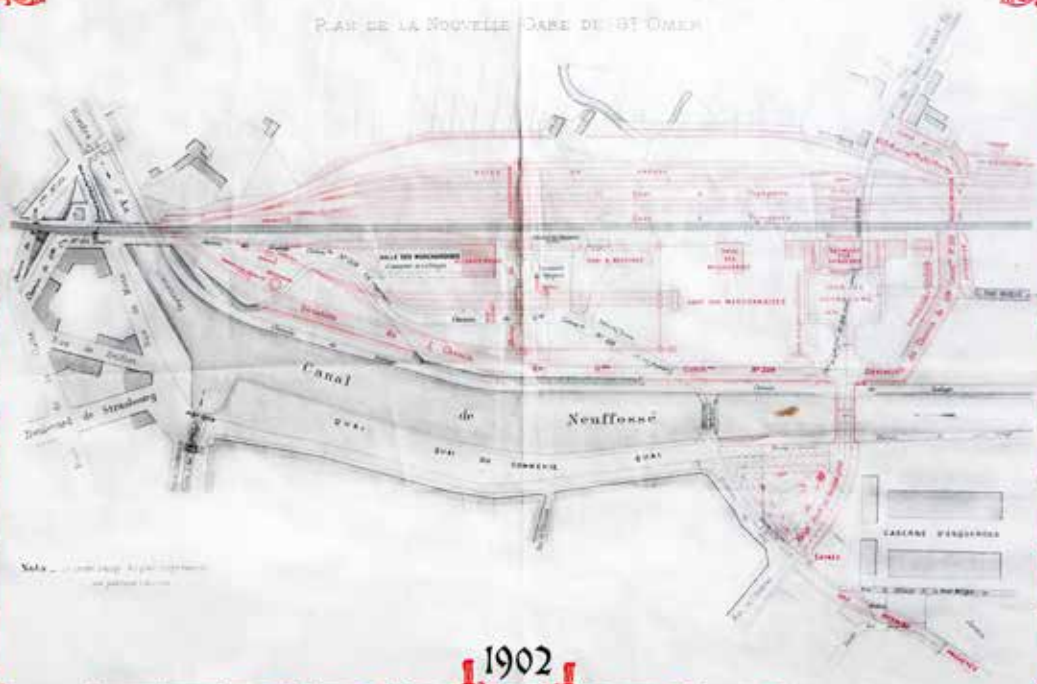
Cartes de Visite
à 5 c. DÉPOSÉES

JANV.	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN
1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9
10	10	10	10	10	10
11	11	11	11	11	11
12	12	12	12	12	12
13	13	13	13	13	13
14	14	14	14	14	14
15	15	15	15	15	15
16	16	16	16	16	16
17	17	17	17	17	17
18	18	18	18	18	18
19	19	19	19	19	19
20	20	20	20	20	20
21	21	21	21	21	21
22	22	22	22	22	22
23	23	23	23	23	23
24	24	24	24	24	24
25	25	25	25	25	25
26	26	26	26	26	26
27	27	27	27	27	27
28	28	28	28	28	28
29	29	29	29	29	29
30	30	30	30	30	30
31	31	31	31	31	31

ELEVATION CÔTÉ DE LA COUR DES VOYAGEURS

JUL.	AUG.	SEPT.	OCT.	NOV.	DÉC.
1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9
10	10	10	10	10	10
11	11	11	11	11	11
12	12	12	12	12	12
13	13	13	13	13	13
14	14	14	14	14	14
15	15	15	15	15	15
16	16	16	16	16	16
17	17	17	17	17	17
18	18	18	18	18	18
19	19	19	19	19	19
20	20	20	20	20	20
21	21	21	21	21	21
22	22	22	22	22	22
23	23	23	23	23	23
24	24	24	24	24	24
25	25	25	25	25	25
26	26	26	26	26	26
27	27	27	27	27	27
28	28	28	28	28	28
29	29	29	29	29	29
30	30	30	30	30	30
31	31	31	31	31	31

PLAN DE LA NOUVELLE GARE DE ST-OMER



1902

L'UNE DES PLUS BELLES GARES DE LA RÉGION...

La gare de Saint-Omer est remarquable par sa monumentalité et son style architectural. Elle fait davantage penser à un château du XVIIIème siècle qu'à une gare. En effet, la composition et la décoration traduisent la majesté de l'édifice. Les pavillons et les basses ailes s'organisent de façon symétrique autour du corps central. Son vocabulaire architectural est issu du répertoire antique (triglyphes, frontons, pilastres). Tout ceci concourt à faire de cette gare un bel exemple d'architecture néoclassique. L'ensemble fait preuve de rigueur et de sobriété, contrairement aux foisonnements du style baroque. L'utilisation de matériaux comme la pierre (pierre bleue de Soignies et pierre blanche de Creil) et l'ardoise renvoie à des édifices nobles. Enfin, le jardin en façade rappelle l'environnement d'un château. Ces choix sont d'autant plus surprenants qu'à cette époque, l'architecture industrielle est dominée par l'utilisation du fer et du verre. On note tout de même la volonté de faire un lieu fonctionnel : l'importance des volumes permet l'installation d'un vaste bureau central au fond du vestibule, offrant ainsi la possibilité de multiplier les guichets. Le voyageur peut ensuite se diriger vers le guichet des bagages ou celui des télégraphes et messageries. Enfin, des salles d'attente spacieuses et confortables précèdent l'accès aux quais. Cette distribution se prête à une exploitation économique et hygiéniste : la surveillance s'exerce plus facilement, les employés peuvent changer de poste en fonction des besoins.

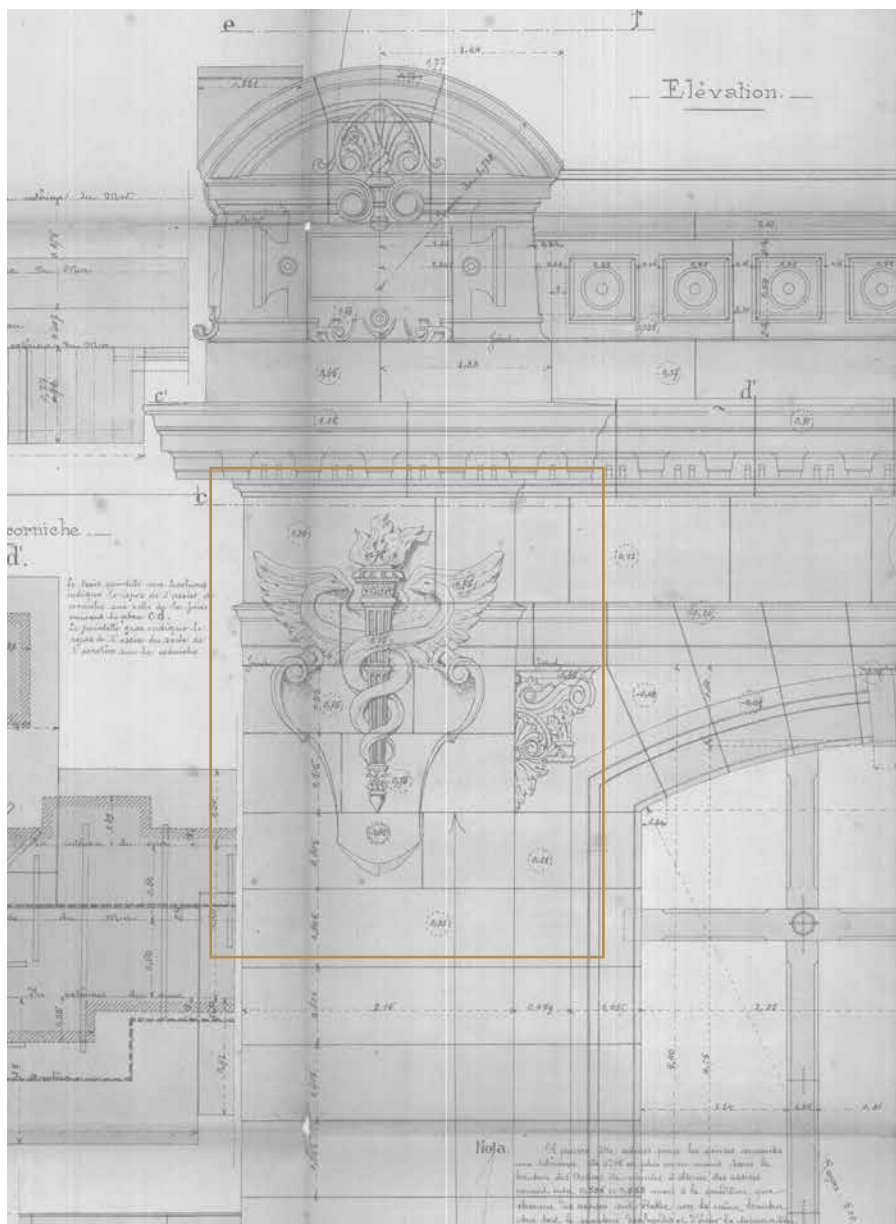
CALENDRIER DE L'ANNÉE 1902 FIGURANT LA
FAÇADE DE LA GARE ET LE PLAN DÉFINITIF
DES INFRASTRUCTURES. BIBLIOTHÈQUE
D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE SAINT-OMER.
6Z 16. NUMÉRISATION CARL PETEROLFF.



LA SALLE DES PAS PERDUS. BIBLIOTHÈQUE D'AGGLOMÉRATION
DU PAYS DE SAINT-OMER, 1F1.



DÉTAILS ARCHITECTURAUX : UN CADUCÉE, CHAPITEAU COMPOSITE ET FRISE DE MÉTOPES.
CLICHÉS CARL PETEROLFF.



PLAN DE LA FAÇADE DE LA GARE. ARCHIVES SNCF.

Pas-de-Calais — 5 - SAINT-OMER, Vue générale
Entrée de la Ville du côté de la Gare



Complétant son architecture particulière, la mise en scène de la gare s'accompagne d'aménagements urbains qui modifient l'organisation spatiale du quartier.

Le pont tournant de Lyzel et sa passerelle sont supprimés ; ils ne convenaient plus aux besoins de la circulation. Un nouveau pont fixe est construit, juste en face de la gare.

La rue de l'Arsenal (actuelle rue Faïdherbe) est déviée de façon à créer une véritable perspective vers le centre de la ville, de l'Est vers l'Ouest [des quais vers les places] axe traditionnel de circulation dans la ville.

Des bâtiments de la caserne d'Esquerdès sont détruits pour aménager un square, où le Monument aux Morts sera inauguré en 1923.

LE QUARTIER DE LA GARE APRÈS LES GRANDS TRAVAUX DU TOUT DÉBUT DU XXÈME SIÈCLE. LE NOUVEAU PONT EST INSTALLÉ, DERRIÈRE LUI LE SQUARE EST PLANTÉ. BIBLIOTHÈQUE D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE SAINT-OMER, 40 FI 1499.

L'INSTALLATION DU PONT SUR LE CANAL. SORTI DES FORGES DE HAUTMONT, IL EST ŒUVRE DE MESSIEURS MASSON ET LEFOUL, INGÉNIEUR EN CHEF ET INGÉNIEUR ORDINAIRE DES PONTS ET CHAUSSÉES. IL SERA DÉTRUIT EN 1940. BIBLIOTHÈQUE D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE SAINT-OMER, COLLECTION FAMILLE DESCÉLERS.



UNE INFRASTRUCTURE AUX GRANDS RENDEZ-VOUS DU XXE SIÈCLE AUDOMAROIS

La nouvelle gare confère à la ville un symbole ostentatoire mais aussi un puissant levier de développement. L'importance donnée aux installations afin de satisfaire l'augmentation du trafic permet de favoriser l'économie locale, et notamment l'exportation de la production agricole et maraîchère, qui profite également de l'apparition des Grandes Halles. Les choux-fleurs sont expédiés jusqu'à Paris et dans l'Est de la France, en Belgique et en Angleterre. Dès les années 1890, la Compagnie des chemins de fer du Nord, grâce à l'intervention d'Alexandre Ribot, met en place des tarifs spécifiques pour avantager les maraîchers. En outre, les facilités offertes par la présence du chemin de fer doivent permettre l'implantation d'industries conséquentes et, non loin de la nouvelle gare, une vaste filature de jute voit le jour peu de temps avant la Première Guerre mondiale.

Du point de vue social, l'agrandissement de la gare engendre une augmentation du nombre de cheminots. Cette nouvelle population s'installe dans les rues proches de la gare, en particulier dans les faubourgs (rue de la Poissonnerie, rue Saint Martin) et dans la rue de Théroutanne (aucun cheminot en 1901, 25 en 1921). Jusqu'alors, dans les faubourgs, la population vivait en autonomie par rapport à la ville. Elle avait sa langue (le flamand), ses traditions, ses coutumes et l'endogamie y était courante. Avec l'arrivée des cheminots et de l'école laïque, le français se répand, un brassage de population commence à s'opérer. Petit à petit, les faubourgs et la ville se rencontrent.

EMBARQUEMENT DE LÉGUMES DANS LA COUR DE MARCHANDISES.

ANONYME, DEUXIÈME MOITIÉ DU XIXÈME SIÈCLE. BIBLIOTHÈQUE D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE SAINT-OMER. FI.

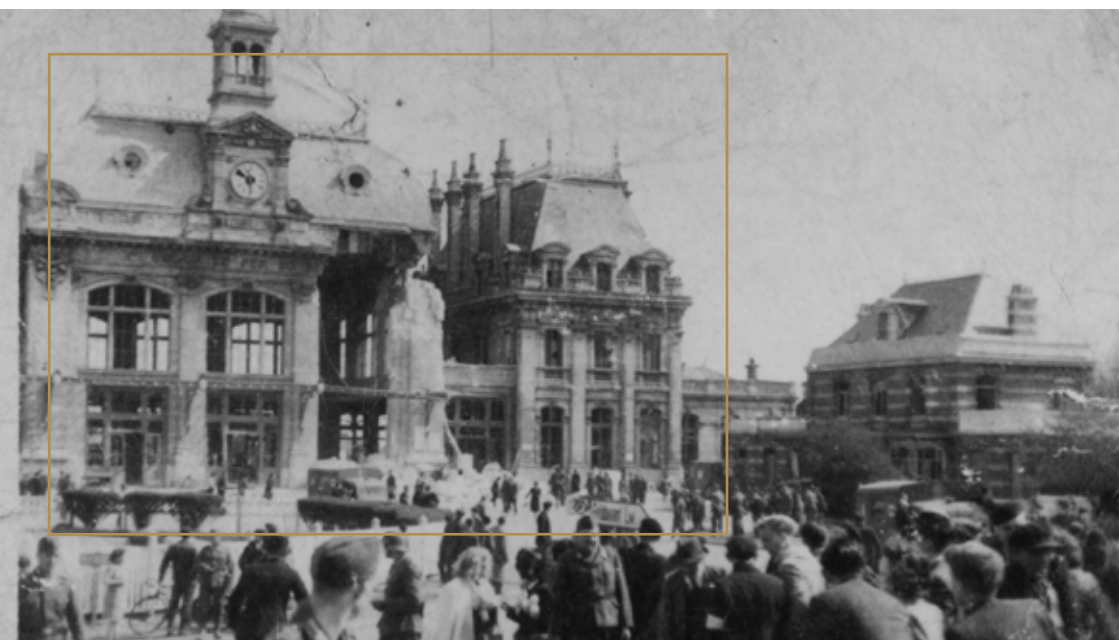
TRAIN DE VOYAGEURS SUR LE QUAI DE LA GARE.

BIBLIOTHÈQUE D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE SAINT-OMER. 40 FI 1588.

LE FAUBOURG DE LYZEL. À L'ARRIÈRE LA GARE EN CONSTRUCTION.

BIBLIOTHÈQUE D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE SAINT-OMER. 40 FI 1845.

LA STATION
GARE DE SAINT-OMER



Pendant la Première Guerre mondiale, la ville de Saint-Omer abrite le quartier Général de l'Armée britannique. La gare devient une plateforme de la logistique militaire. Point stratégique, elle permet l'acheminement des hommes et du matériel de l'arrière à trois des principaux fronts tenus par les Britanniques : celui de Flandre maritime, celui d'Armentières et celui de la région de Béthune. En plus du trafic ordinaire, 2 trains pouvant contenir chacun 900 hommes stationnent constamment aux environs de Saint-Omer à partir de 1915 pour pourvoir à un éventuel besoin de transport de troupes. En outre, la gare voit à intervalles réguliers le cortège des permissionnaires regagner les zones portuaires. Point de transit pour quantité de soldats, elle voit ses abords réquisitionnés pour l'établissement d'infrastructures facilitant l'ordinaire du combattant. Une *church army*, où le soldat peut se reposer, se divertir et éventuellement prier, est installée sur son parvis.

La gare est aussi le témoin des affres de la Seconde Guerre mondiale. De durs combats ayant pour objectif de retarder l'avancée allemande vers Dunkerque ont lieu à ses abords le 23 mai 1940. Plus d'une trentaine de soldats britanniques y perdent la vie, ils sont inhumés provisoirement dans le square de la Gare. A la fin de l'année suivante, le 8 décembre 1941, le résistant Désiré Didry est arrêté à la gare alors qu'il accompagne l'évasion d'aviateurs britanniques. Entre 1942 et 1944, les installations ferroviaires sont plusieurs fois bombardées et le bâtiment doit être évacué car endommagé. Au sortir de la guerre, la reconstruction des infrastructures ferroviaires est une priorité. Celle de la gare et du réseau l'entourant est entamée dès l'été 1945 et les travaux s'achèvent au plus tard en 1948.

ARRIVÉE DES SCOTS GUARDS À SAINT-OMER EN MAI 1917. IWM Q17616

FOULE SUR LE PARVIS DE LA GARE APRÈS LE BOMBARDEMENT DU 28 AVRIL 1942.
BIBLIOTHÈQUE D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE SAINT-OMER. 3Z 128.

CHAPITRE 2

VERS UN NOUVEL
USAGE

VERS UN NOUVEL USAGE

- > 2011 : La fermeture de la gare
 - > 2014 : Vers un nouvel élan
 - > 2015 : Un concept innovant pour une nouvelle occupation
 - > 2016 : Le concours d'architecture
-



2011 : LA FERMETURE DE LA GARE

Suite à l'effondrement d'une partie du plafond de la salle des pas-perdus et à l'apparition de nombreux désordres au sein du Bâtiment Voyageurs, et après purge et diagnostic, SNCF Gares & Connexions décide de la fermeture de la gare le 11 mars 2011.

Pour permettre l'accès au quai attenant au bâtiment, les vitrages de la marquise sont déposés et des protections sont réalisées afin de rétablir l'accès aux locaux techniques pour maintenir l'exploitation ferroviaire. Pour la continuité du service aux voyageurs, des modulaires sont installés sur 300 m², ils reprennent les espaces d'accueil et de vente et le back office.

Le diagnostic réalisé sur le bâtiment par Gares & Connexions en 2012/2013 a permis de cerner les principaux désordres et les mesures propres à les corriger durablement : réfection charpente et couverture du pavillon côté Calais, confortement du terrain par micropieux, réfection des réseaux enterrés défectueux, réalisation d'une dalle portée. L'ensemble est estimé à plus de 8 millions d'euros.

2014 : VERS UN NOUVEL ÉLAN

Sous l'impulsion du Sous-Préfet, une dynamique est lancée en 2014 pour mettre en œuvre une stratégie d'actions sur la revitalisation du bâtiment. Tous les acteurs sont amenés à travailler dans une démarche partenariale : SNCF Gares & Connexions, Réseau ferré de France, Ville, Agglomération, Région, Département, CCI et agence de développement économique, DDTM, DRAC, accompagnés de l'Agence d'Urbanisme et de Développement. La Chambre d'Agriculture de région s'est par la suite associée à cette démarche.

Cet objectif s'inscrit dans la continuité des ambitions portées par les élus locaux dans le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer. Ce document stratégique identifie le développement de la gare et de son quartier comme un enjeu prioritaire pour l'ensemble du territoire. A ce titre, plusieurs études menées dans le cadre de la stratégie numérique du Pays de Saint-Omer concertée avec les habitants, permettent d'établir un premier benchmark des services et équipements pouvant participer à la réhabilitation du bâtiment en lieu exemplaire de la transition numérique.

Parallèlement, la préparation du nouveau Contrat de Plan Etat/Région et des programmes opérationnels FEDER 2014/2020 fait émerger des opportunités de financement. Il est donc souhaité par tous les partenaires de travailler ensemble sur un grand projet de réhabilitation, de mise en accessibilité du site de la Gare de Saint-Omer et de remise en activité de ses espaces. Ce nouvel élan s'exprime alors par la réalisation d'un protocole d'étude partenarial proposé par SNCF Gares & Connexions.

2014/2015 LE PROTOCOLE D'ÉTUDES PARTENARIAL

Compte tenu des interactions fortes entre les projets d'urbanisme et d'aménagement et ceux de développement ou d'exploitation ferroviaire, les partenaires sont amenés à engager une réflexion commune. Elle intègre les projets de service de l'ensemble des autorités organisatrices des transports compétentes sur le territoire, ceux relatifs au développement économique et du numérique autour du pôle gare susceptibles d'intégrer le bâtiment gare. Le protocole d'études partenarial a donc pour mission de partager les objectifs propres à chaque partenaire dans le but de participer à la définition d'un programme de valorisation du bâtiment de la gare de Saint-Omer.

Il vise à le réhabiliter et à le réinterpréter en redéfinissant sa destination. Il ambitionne donc :

- d'installer des projets innovants et économiquement viables dans la gare
- de trouver les opérateurs publics et privés capables de s'investir dans chaque projet
- de déterminer un programme d'occupation de la gare
- de définir le modèle de financement de chaque projet
- d'accompagner chaque projet par des études de faisabilité techniques et financières, coordonnées.

Par ce protocole partenarial, SNCF Gares et Connexions souhaite d'abord exprimer les besoins liés à ses activités et poser ses intentions sur la gare de Saint-Omer, en particulier sur son Bâtiment Voyageurs :

- le besoin de locaux pour l'exploitation ferroviaire de l'ordre de 300m²
- le positionnement des locaux dans la gare, ou en dehors si une autre vocation émerge en privilégiant la réimplantation des guichets de vente et de l'attente dans le bâtiment gare
- l'ouverture à tout montage concernant la gare : cession, convention d'occupation ...
- l'engagement sur une remise en état de la gare à proportion des espaces dont la SNCF a le besoin.

L'Agglomération et la Ville de Saint-Omer réaffirment de leur côté dans la continuité de la création du Pôle d'échanges Multimodal réalisé entre 2012 et 2014 leurs intentions sur le quartier :

- réaliser le désenclavement de la gare par l'avenue de l'Europe, la rue Rembrandt à Longuenesse, ainsi que le franchissement du canal depuis l'allée des Marronniers vers la rue de Dunkerque à Saint-Omer
- urbaniser la zone « Fret » et le secteur dit « du Malixoff », en une zone d'habitat et d'activités économiques.

Le pôle d'échanges multimodal et la réhabilitation de la gare sont l'amorce d'un projet plus ambitieux : l'aménagement de la « zone Fret » s'avère alors une réelle opportunité à saisir. La proximité de la gare constitue en effet un excellent argument pour créer un nouveau quartier mixte et dense d'habitat et de bureaux, en utilisant les délaissés fonciers de la SNCF. Il s'agit de viser des catégories d'usagers, d'habitants et d'entreprises pour lesquels la proximité du transport ferroviaire constitue un avantage décisif.

Au titre de leurs objectifs généraux, les partenaires du protocole ont convenu de se mettre en capacité de développer une vision commune du périmètre de la gare et de son avenir conciliant les enjeux urbains, sociaux, économiques, ferroviaires et de transports qui y sont intimement liés. Le protocole se doit de mettre par écrit les règles à suivre par tous les partenaires pour développer un projet commun.

La conception de l'opération a donné lieu à l'expression de besoins de projets innovants, puis à l'élaboration d'une programmation composée de plusieurs scénarii, dont la faisabilité, notamment financière et technique, devait être expertisée afin de ne retenir que ceux dont les partenaires s'accordaient sur le caractère réalisable. Afin d'assurer une qualité de service homogène sur l'ensemble du bâtiment, les conditions d'exploitation et les coûts futurs de maintenance et d'entretien des investissements constituant le bâtiment réhabilité ont été évalués. En outre, en fonction des projets d'investissements sélectionnés, la signature d'une convention d'exploitation entre la SNCF et les parties maîtres d'ouvrage était envisagée.

Enfin, le protocole a fixé les conditions de pilotage et de coordination des projets et a défini le calendrier directeur de novembre 2014 à septembre 2015. Toutes les parties se sont engagées à participer aux comités de pilotage et à y apporter leur expertise et leurs suggestions pour définir à la fois le programme d'ensemble (éléments de programme, dimensionnements, accessibilité, besoins fonctionnels, ...), les premières estimations financières et les capacités contributives de chaque porteur d'éléments de programme. Par conséquent elles se sont engagées à fournir et à partager les données nécessaires au projet afin que ce dernier puisse être réalisé dans les meilleures conditions.

Sur chacun des programmes potentiels et idées avancées, un pilote associé, le cas échéant à un ou plusieurs partenaires, a été identifié. Son rôle était de définir et de préciser le concept (expression de besoins en surface et accessibilité, spécificités techniques) et d'en vérifier la faisabilité.

Les programmes étaient la création : d'une crèche, d'un centre d'affaires numérique, d'une halle maraîchère / boutique de produits locaux, d'un point d'accueil tourisme et valorisation du patrimoine, de bureaux de vente SNCF et espace intermodal/point info mobilité, d'un espace loueurs de voitures, d'une salle d'attente clients SNCF et Gare Routière et d'une boutique du quotidien (presse, vente à emporter...).

2015 : UN CONCEPT INNOVANT POUR UNE NOUVELLE OCCUPATION

Une étude pour la création du pôle numérique à Saint-Omer pilotée par l'Agence d'Urbanisme et de Développement, avec le soutien du Conseil Régional au titre de sa politique de développement économique, a été menée dans le cadre du protocole.

L'enjeu était de qualifier les attentes des usagers potentiels d'un tiers-lieu innovant, d'en définir l'identité (offre, tarifs, cible, animation ...) et de proposer un accompagnement dans le montage opérationnel.

La première phase a eu pour objectif de cartographier l'écosystème des tiers-lieu de travail au niveau régional, d'évaluer le potentiel de télétravailleurs mobiles sur le bassin du Pays de Saint-Omer, d'établir une première segmentation du marché d'un pôle numérique et d'identifier avec les parties prenantes les services innovants à proposer. La seconde phase a permis de définir le positionnement et l'offre de services, de proposer des scénarii de montages opérationnels et de retenir un scénario central, puis d'élaborer une programmation de l'espace et des recommandations d'aménagement.

Une enquête auprès de 750 usagers en gare menée du 16 au 31 mars 2015, des ateliers participatifs et des entretiens avec les employeurs régionaux ont permis de mobiliser de potentiels futurs usagers dans la coconstruction de l'espace, d'identifier leurs attentes, de tester les pistes de services.

L'analyse et la synthèse des besoins identifiés ont dégagé 4 axes :

- proposer aux travailleurs mobiles du territoire un espace de travail innovant et flexible, sans miser sur les salariés en télétravail à court terme et en encourageant les projets collaboratifs et la transversalité entre des publics divers
- sensibiliser les acteurs locaux aux modes de fabrication numérique, et proposer aux professionnels et entreprises un pôle de ressources et de compétences numérique pour les accompagner dans leur transition ou leur recherche de compétitivité
- offrir aux usagers de la gare et aux futurs habitants un lieu de vie et d'échanges
- positionner le pôle numérique de Saint-Omer comme lieu incontournable de l'économie de la connaissance au niveau régional.

Les principes fondateurs de positionnement et de définition de l'offre de services sont alors posés :

- la mise à disposition du public et des entreprises de ressources numériques partagées, notamment grâce à la mise en place d'un atelier de fabrication numérique
- l'ouverture du lieu sur le quartier, la ville, l'agglomération, avec des fonctions de proximité permettant d'exploiter l'emplacement et la dimension emblématique de la gare comme un levier pour maximiser sa chalandise
- la mise en place de services d'animation permettant d'en faire un tiers-lieu, c'est-à-dire un espace d'échanges et d'expression propice à l'émergence d'usages innovants des ressources numériques offertes au public et aux entreprises.

Les préconisations en matière de montage du projet et de gouvernance ont souligné :

- la nécessaire sécurisation d'une gouvernance publique du tiers-lieu pour garantir l'objectif d'apprentissage et d'appropriation des nouveaux usages liés au numérique
- l'animation décloisonnée de l'offre de services pour en faire un laboratoire vivant
- la mise en œuvre d'un processus de préfiguration des usages dès 2016 pour créer une communauté et éviter le décalage éventuel entre les besoins exprimés aujourd'hui qui seraient caduques en 2019.

Parallèlement, les échanges entre SNCF Gares & Connexions et l'Agglomération se sont intensifiés pour la création d'un espace intermodal avec un guichet unique de billettique entre les services de transports urbains et ferrés.

Le 9 avril 2015, pour la première fois depuis la fermeture de la gare, François DECOSTER, Maire-Président de l'Agglomération, a visité le bâtiment avec les partenaires. Les premiers échanges sur l'idée d'une acquisition par l'agglomération pour mener la réhabilitation en conservant un espace mobilité pour lequel la SNCF pourrait être locataire sont menés. Moins d'une année après, le 3 février 2016, le Conseil Communautaire a acté l'acquisition de la gare et de la lampisterie au prix du foncier, soit 200 000 euros. L'acte de vente est signé le 17 mai 2016.

2016 : LE CONCOURS D'ARCHITECTURE

Le 24 septembre 2015, les élus communautaires délibèrent sur le lancement d'un concours d'architecture. Le programme comprend la réhabilitation de toutes les parties inscrites à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques dans son état d'origine et une nouvelle programmation des espaces intérieurs composés d'une halle de l'innovation comprenant des cellules d'activités commerciales, d'un espace mobilité mutualisé entre les différentes offres de services, d'un tiers-lieu coworking / fablab. Ce dernier devra permettre aux futurs usagers de pouvoir travailler ensemble ou seul, se restaurer, apprendre, communiquer, se ressourcer, s'entraider...

74 candidatures sont reçues, les 4 candidats amenés à concourir sont les agences d'architecture ; Philippe PROST, Nathalie T'KINT, NOVEMBRE, TANK. Le 18 avril 2016, le jury déclare lauréat le projet architectural élaboré par le groupement AGENCE NATHALIE T'KINT, Architecte Mandataire, Architecture du patrimoine ; RICHEZ & ASSOCIES, Architecte espaces intérieurs ; BERIM, Bureau d'Etudes Techniques, économiste, OPC ; ALTERNATIVE, Acousticien et mise en lumière ; ACTION ERGO, Ergonome; BEATRICE FICHET, Graphiste. L'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux de ce projet s'élève à 11 352 588,24 euros hors taxes. Cette décision sera entérinée par délibération du Conseil Communautaire du 17 mai 2016.

3 CHAPITRE

LE PROJET
ARCHITECTURAL

LE PROJET ARCHITECTURAL

- > Le geste architectural
 - > Qualité environnementale
 - > Programme et fonctionnement
-



LE GESTE ARCHITECTURAL

Apparues avec les chemins de fer au cours du premier tiers du XIX^{ème} siècle, les gares témoignent de transformations radicales de notre environnement : industrialisation, urbanisation et, surtout, accélération des vitesses des transports... Comme l'histoire si riche et complexe des chemins de fer eux-mêmes, l'histoire des gares a pu susciter des approches très variées, émanant de l'histoire économique, de l'histoire des techniques, de l'histoire sociale, de l'histoire urbaine ou de l'histoire de l'art, pour ne mentionner que celles-là. Cette diversité dans les approches historiques complique en même temps qu'elle enrichit l'interprétation patrimoniale des gares, à l'heure où de nombreuses emprises ferroviaires sont vouées à des mutations qui nécessiteront parfois des démolitions importantes.

La gare de Saint-Omer, conçue selon les plans de l'architecte Clément Ligny, fut inaugurée en 1904. Sa monumentalité s'explique par l'influence d'Alexandre Ribot et François Ringot qui désiraient donner à la ville une entrée plus en rapport avec son patrimoine architectural. Elle devint un lieu d'ostentation témoignant de la richesse et de la modernité de Saint-Omer.

Là où était brandi le spectre de la défiguration de la ville et de son américanisation dès qu'une nouvelle gare était construite¹, la gare de Saint-Omer fait figure d'enfant sage par le choix de sa monumentalité classique similaire à l'image architecturale de la ville. L'historien Georges Duby relaie cette idée en écrivant à propos des gares dans l'introduction de *L'Histoire de la France urbaine* : « *la gare ne fut-elle pas, à la fin du XIX^{ème} siècle, par ses proportions orgueilleuses et par l'ensemble de signes qu'elle exposait, l'équivalent de ce qu'avait été, sept cents ans plus tôt, la cathédrale gothique, l'expression architecturale majeure de la fierté urbaine ?* ».

LA GARE RESTAURÉE. LES TOITURES ONT RETROUVÉ LEURS FRISES FAÎTIÈRES ET LES ÉPIS DE FAÎTAGE.
CLICHÉ CARL PETEROLFF.

¹ Dans l'opinion commune – que relaie Émile Zola en défendant l'une des toiles de Manet qui en 1872 fait scandale, *Le Chemin de fer, gare Saint-Lazare* – c'est laid, une gare.



LA HALLE DE L'INNOVATION. AGENCE NATHALIE TKINT.

Plus de 110 années après l'inauguration de la gare, notre intervention architecturale poursuivait deux objectifs. La mise en valeur de ce bâtiment patrimonial protégé devait aller de pair avec son adaptation aux usages contemporains et répondre aux enjeux de la mutabilité.

La gare de Saint-Omer se singularise par la richesse du vocabulaire architectural antique (triglyphes, frontons, pilastres) et par le rythme ternaire employé pour toute sa construction. Ces traits ont imposé leurs lois à notre création. Dans le respect du rythme existant, l'intervention contemporaine s'implante donc dans le bâtiment en occupant une travée en plan et deux niveaux en élévation. Elle prend la forme d'une traverse établie parallèlement aux voies ferroviaires et contre ces dernières. Ce nouvel espace s'étire sur toute la hauteur du corps central et relie les deux pavillons « Lille » et « Calais ». Translucide, la nouvelle façade intérieure conduit d'abord le regard du voyageur à travers les espaces dédiés aux commerces en direction des lignes des quais, mais permet aussi dans un second temps de révéler la luminosité du hall.

La translucidité de la façade de verre constitue tout à la fois un moyen de séparation spatiale et de communication visuelle. Habillée de lignes verticales, elle évoque le paysage des marais audomarois et constitue aussi bien une invitation au voyage qu'une évocation de l'ancrage territorial de la gare. Mais cette ligne de séparation symbolique de l'ancien et du contemporain fonctionne aussi comme une ligne de communication, qui relie horizontalement les deux ailes du bâtiment, par-delà les galeries et jusqu'aux pavillons extérieurs.

L'espace dégagé derrière la façade translucide se présente comme

modulaire, multifonctionnel, et surtout accessible et convivial. Le bois, matériau privilégié au sein de la traverse, renforce l'identification du geste de l'intervention et adoucit le contexte minéral du verre et de la pierre du bâtiment initial, apportant une ambiance accueillante et chaleureuse aux espaces ainsi aménagés.

Depuis l'extérieur, l'intervention se veut discrète, respectant la monumentalité classique du bâtiment mis en valeur par son implantation à l'extrémité du vaste parvis. La traverse se laisse à peine deviner par le biais d'un jeu de lumières qui tire profit des larges baies vitrées de la façade pour laisser entrevoir le reflet de celle-ci sur l'écran qu'elle forme. La silhouette familière et séculaire du bâtiment peut ainsi, dès la tombée de la nuit, s'animer en ombres chinoises qui la révèlent au passant sous un aspect nouveau. Son parvis rend son usage externe propice aux manifestations et la gare devient dans ce cas un fond de scène actualisé.

L'ESPACE DE CO-WORKING. AGENCE NATHALIE TKINT.

LA TERRASSE. AGENCE NATHALIE TKINT.

LA STATION
GARE DE SAINT-OMER





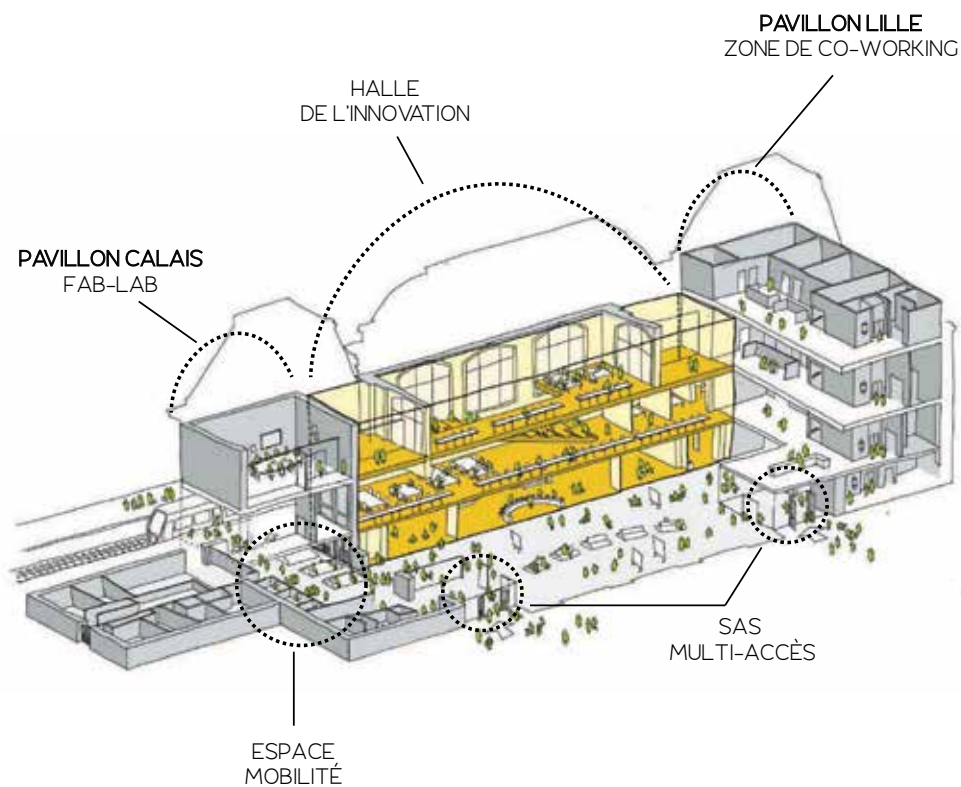
LES GRANDES BAIES DE LA GARE SONT MISES À PROFIT POUR DIMINUER LE RECOURS
À L'ÉCLAIRAGE ARTIFICIEL. AGENCE NATHALIE TKINT.

QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE

L'adaptation du monument historique aux enjeux du XXI^{ème} siècle implique à la fois de minimiser autant que possible sa consommation énergétique et d'atténuer au maximum l'impact environnemental des ouvrages. Pour ce faire, la réduction des pertes de chaleur a donc été envisagée par une réhabilitation thermique avec isolation par l'intérieur, la mise en œuvre de menuiseries performantes et la prise en compte des notions d'étanchéité à l'air lors de la mise en œuvre des ouvrages thermiques. L'isolation intérieure a été réalisée à partir de matériaux durables et recyclés. De façon générale, les matériaux disposant d'un écolabel ou à base de matériaux recyclés ont aussi été privilégiés.

L'utilisation d'équipements performants comme les ventilations mécaniques contrôlées double flux permet d'avoir un bâtiment peu consommateur en énergie. Ceci passe également par une attention particulière portée aux sources d'éclairage. L'ensemble des locaux à usages permanents possède un accès à l'éclairage naturel. Pour les bureaux et locaux similaires, le dimensionnement des ouvertures, l'éclairage de second jour et le choix des couleurs pour les revêtements permettent d'atteindre un bon confort visuel pour le personnel sans avoir recours à l'éclairage artificiel.

Le chauffage du bâtiment et sa régulation thermique sont assurés par une pompe à chaleur à absorption gaz sur sondes géothermiques. Au nombre de 7, ces dernières ont été enfoncées à plus de 200 mètres de profondeur sous la halle. Outre l'alimentation d'un plancher chauffant, elles couvrent entre 70 et 80% des besoins annuels du bâtiment, une chaudière au gaz prenant le relais en cas de nécessité. En été, ce système géothermique permet un rafraîchissement gratuit des locaux.



■ LA TRAVERSE

LES DIFFÉRENTS ÉQUIPEMENTS INSTALLÉS DANS LA GARE.
AGENCE NATHALIE TKINT.

PROGRAMME ET FONCTIONNEMENT

Le parti-pris accompagne la mise en place des quatre entités du programme. Elles sont autonomes et toutes accessibles depuis le parvis. Alors que le rez-de-chaussée du pavillon « Calais » accueille l'espace mobilité, celui de la halle est investi par une vaste zone dédiée au commerce et à l'innovation. Les étages des pavillons et la traverse nouvellement réalisée hébergent quant à eux le Fab Lab et l'espace de co-working. En outre, signalons que l'aile Lille est réservée exclusivement au fonctionnement technique de la SNCF.

> LES SAS MULTI-ACCÈS VERS UNE AUTONOMIE FONCTIONNELLE DES ENTITÉS

L'autonomie des différentes activités implantées dans l'ancienne gare repose sur l'utilisation de sas "multi-accès". Ces sas, au-delà de remplir une fonction purement thermique, facilitent la desserte des différents espaces. Deux sas sont installés de part et d'autre de la façade sud. Ils desservent les circulations amenant respectivement à l'accueil du Co-working à l'est (côté Lille) et à celui du Fab-Lab à l'ouest (côté Calais). En outre, comme à l'origine, les portes d'accès centrales vers le hall sont accessibles.

> ESPACE MOBILITÉ

L'espace Mobilité est réservé dans le pavillon et l'aile Calais au rez-de-chaussée. S'y trouvent notamment les guichets de vente de billets et une zone d'attente. Il est directement accessible depuis la grande halle pour le public et s'ouvre sur les quais. Les voyageurs ont la possibilité de patienter dans la salle ou de revenir dans la grande halle de l'innovation pour profiter de ses services. Lorsque la halle de l'innovation est fermée ou en activité restreinte – concert/réception/exposition –, l'espace Mobilité conserve son autonomie via un accès dédié.

> LA HALLE DE L'INNOVATION

Il s'agit d'un espace de communication au sens large du terme. Dès l'entrée du visiteur, un tour à 360 degrés l'informe sur l'ensemble des activités proposées par l'équipement. Via une signalétique adaptée, les différents services accessibles sont facilement identifiables. Au-delà des affichages numériques et programmatiques, les informations relatives au passage des trains sont mises en place par l'intermédiaire d'écrans visibles depuis la halle et ses espaces de convivialité. Cet espace est modulable. La halle est en effet en capacité de s'adapter à la tenue d'événements aussi différents que des expositions, des réceptions ou des concerts, et ce, sans perturber les autres activités.

> LA TRAVERSE DANS LA HALLE DE L'INNOVATION

La traverse abrite des cellules commerciales au rez-de-chaussée. Ces dernières, segmentées dans la halle et ouvertes sur la façade nord, sont complètement autonomes. Lieux d'attente et de détente, elles permettent également le passage entre la halle et les quais. A l'étage, la traverse devient une passerelle reliant physiquement les deux pavillons.

Ce trait d'union symbolise clairement la question de la mutabilité des équipements à long terme. Il apporte aussi une réponse flexible à la mutualisation des programmes : connecter la zone co-working et la zone Fab-Lab dans les étages et répondre aux besoins d'adaptation par son caractère modulable.

> CO-WORKING ET FAB-LAB

Ces deux programmes s'étendent sur trois niveaux, de la mezzanine RDC jusqu'au R+2. Chacun est accessible par une circulation verticale dédiée. Les accueils, placés dans une "boîte" de verre, sont visibles depuis le rez-de-chaussée de la halle. Ces deux espaces préservent indépendamment leur autonomie vis-à-vis de cette dernière grâce aux sas multi-accès.

La zone de co-working est établie dans le pavillon Lille et s'étend vers le pavillon Calais en traversant le corps central du bâtiment par le biais de deux passerelles. A proximité de l'accueil, un espace cuisine facilite les premiers échanges entre les usagers du co-working. C'est aussi le passage "incontournable" avant d'aller retrouver son espace de travail et d'y passer plusieurs heures. Si les bureaux et salles de réunion sont situés dans le corps du pavillon Lille, des espaces « lounge » et nomades sont établis sur toute la longueur des passerelles surplombant la halle. En différents points, des espaces de détente ont judicieusement été installés et des espaces de « bureautique » – point phone, reprographie... » sont disséminés de manière à en faciliter l'accès pour l'ensemble des co-workers.

Le Fab-Lab s'organise dans l'emprise du pavillon Calais. Le repair'café est positionné au premier niveau proche de l'accueil. Lieu sociable par excellence, il s'ouvre visuellement sur la halle de l'innovation. Chaque sous-programme retrouve sur son palier un lieu de stockage, facilitant l'usage des locaux au quotidien.

4 CHAPITRE

LE PAVILLON
PRÉFIGURATEUR

LE PAVILLON PRÉFIGURATEUR

- > Une méthode agile pour un projet solide
 - > Design de l'offre de services
 - > Premières pratiques communes, premiers usagers
 - > Design de l'écosystème territorial d'innovation
-



LE PAVILLON PRÉFIGURATEUR. CLICHÉ LA STATION

UNE MÉTHODE AGILE POUR UN PROJET SOLIDE

Le 27 juin 2016, un pavillon préfigurateur de 150 m² est inauguré sur le parvis de la gare. Cet équipement dessiné par l'agence d'architecture EPURE accueille à l'échelle 1/20ème les usages et services envisagés au sein de la gare réhabilitée pour favoriser la création d'une communauté d'utilisateurs avant même sa réouverture. Il permet également de prototyper la programmation du bâtiment en reconversion.

Dans un territoire marqué par une économie d'industries traditionnelles, l'objectif poursuivi est d'initier une culture de l'entrepreneuriat et de la nouvelle économie en adoptant une approche de conception et développement innovante. Dès lors, quoi de plus naturel pour un projet de tiers-lieu que d'employer les méthodologies actuelles de co-conception et co-design.

DESIGN DE L'OFFRE DE SERVICES

Le principe même d'un prototypage consiste en l'itération de travaux sur base d'hypothèses initiales. Un lieu d'innovation repose donc sur la mise à disposition d'un environnement permettant d'enchaîner les phases de design ou d'étude, de conception puis de test-prototypage en vue d'industrialiser un produit ou un service. Par conséquent, le pavillon préfigurateur est divisé en 3 espaces juxtaposés à même d'accueillir ces trois grandes phases du cycle de vie de l'innovation :

- l'espace de créativité est un espace Co-Design. Il offre un lieu favorable au travail collaboratif de brainstorming. L'enjeu est ici de proposer aux associations, aux entreprises ou encore acteurs publics de réinterroger leur offre de services, de résoudre un problème, de concevoir une nouvelle méthode de travail, de mener des ateliers internes de teambuilding ou d'entrepreneuriat etc...

- l'espace de coworking et de télétravail est un espace pour initier les nouveaux modes d'organisation du travail en Pays de Saint-Omer. A proximité immédiate de la salle de codesign, l'espace de coworking a pour finalité de travailler de façon plus opérationnelle.

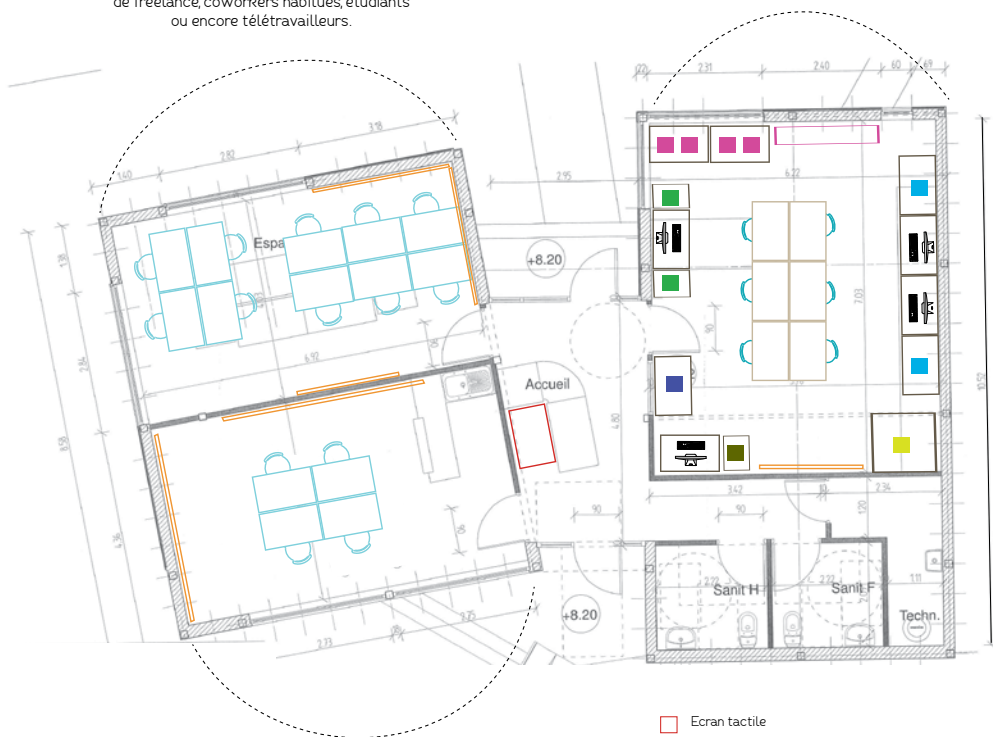
- Le fablab est l'espace pour découvrir ou (se) réaliser. Dernière étape de la Station préfigurée, le fablab est un atelier de prototypage. Tout un chacun peut ici se former au travers d'ateliers.

ESPACE DE CO-WORKING
ET DE TÉLÉTRAVAIL

Ici se mêlent et se partagent les compétences de freelance, coworkers habitués, étudiants ou encore télétravailleurs.

FAB-LAB

Il propose un ensemble d'outils des plus classiques (marteaux, scies, tournevis) aux plus technologiques (imprimantes 3D, découpeuses laser, brodeuses numériques...).



ESPACE
DE CRÉATIVITE

Tout est ici prévu pour libérer la pensée et permettre très rapidement d'aboutir à une proposition : murs en véléda, post-it, Très Haut Débit, matériels de projection, mobiliers, tables tactiles géantes...

-  Ecran tactile
-  Imprimante 3D
-  Imprimante Roland et de sublimation
-  Machine à coudre - Brodeuse - Presse à chaud
-  Armoire de rangement
-  Murs en véléda
-  Laser
-  Fraiseuse numérique
-  Plotter de coupe

PREMIÈRES PRATIQUES COMMUNES, PREMIERS USAGERS

La phase de préfiguration procure une grande agilité au projet de La Station. Horaires d'ouverture, matériels et services attendus, configurations des réseaux informatiques, cafetières, ont pu être testés et adaptés afin de correspondre au mieux aux besoins des premiers stationnaires investis. Aussi, elle a permis de mettre au point les règles de fonctionnement internes, de nouer des partenariats pour les approvisionnements en matières premières, ou encore de s'approprier les techniques et expertises spécifiques aux machines. Pour exemple, il est déconseillé de placer des machines vibrantes à proximité d'imprimantes 3D. Innover, c'est souvent d'abord se tromper !

Surtout, le pavillon préfigurateur amorce une première appropriation de l'équipement par les utilisateurs de la future Station. Le Fablab offre déjà la formidable opportunité pour makers, innovateurs, bidouilleurs de disposer d'outils de prototypage qui peuvent ensuite être mis en lien avec le parcours de l'entrepreneur qu'initie la collectivité au travers de sa stratégie de développement économique. Il participe ainsi dès à présent à la création d'activités sur le territoire.

BENJAMIN JOOSSEN, RESPONSABLE MÉTHODOLOGIE CHEZ VERBIESE, EST VENU UTILISER LE FABLAB POUR SON ENTREPRISE :

"Nous manipulons des acides pour nos clients afin de fabriquer des conditionnements différents. Une ligne de conditionnement a dû s'arrêter à cause d'une pièce endommagée. Je suis allé au FabLab de La Station pour imprimer en 3D une nouvelle pièce. Il fallait absolument respecter le planning de fabrication sans mettre en arrêt la ligne de conditionnement. C'était intéressant de revenir et de débloquer la situation en une seule journée, alors qu'en passant par un fabricant, nous aurions dû attendre trois semaines. Prototyper la pièce moi-même m'a permis d'être plus libre dans la fabrication et le façonnage de la pièce, et de la rendre plus fonctionnelle".

Il représente également un premier outil opérationnel pour l'inclusion numérique, l'éveil aux sciences et aux techniques et l'éducation aux métiers du digital et de l'industrie du futur. Au cours de la préfiguration ont pu être noués des partenariats avec l'enseignement, les associations locales ou les centres sociaux. Pour une partie du temps, c'est même le centre social de la ville de Saint-Omer qui anime et exploite le FabLab !

Le succès rencontré par la Station préfigurée repose sur l'adaptation constante de l'offre de services aux besoins des usagers. Là où les grandes métropoles peuvent très rapidement trouver un public aux nouvelles formes de travail – en particulier le coworking – l'agglomération du Pays de Saint-Omer, territoire médian, choisit d'être à l'initiative de la transition des pratiques de travail et de créativité via l'élaboration de cette nouvelle offre de services. Cette prise de risque est doublée du choix d'une gratuité des services, ou plus exactement de la prise en charge par l'Agglomération du fonctionnement de la structure. L'idée étant d'afficher une volonté ferme de ne pas mettre d'obstacle à l'accès au numérique, aux nouvelles formes d'organisation du travail et à la culture de l'innovation et de l'entrepreneuriat.

DESIGN DE L'ÉCOSYSTÈME TERRITORIAL D'INNOVATION

Cette première étape a également eu pour intérêt de faire profondément évoluer la nature même de la Station. Elle ne sera ni un pavillon, ni un bâtiment exceptionnel mais elle devra être le cœur d'un véritable écosystème territorial d'innovation.

Suite à la visite de plusieurs lieux phares du type, il apparaît en effet qu'un lieu d'innovation performant est la cristallisation d'une profonde volonté de territoire reliant les acteurs de la formation et de l'enseignement, ceux de l'entreprise et de la recherche, aux acteurs publics de l'économie, de l'emploi ou encore de l'insertion.

Afin de garantir une diffusion territoriale efficace et homogène, des Stations verront progressivement le jour dans tous les centres-villes et bourgs de l'Agglomération. Ce réseau sera renforcé par une Station mobile permettant d'aller au plus près des publics, notamment scolaires. Une véritable 'capillarité' sera ainsi dessinée depuis la Station Saint-Omer. Elle sera elle-même irriguée par les partenariats du territoire avec la Métropole Européenne de Lille et deux de ses entreprises références sur le domaine que sont TechShop les Ateliers Leroy Merlin et Euratechnologie.

La phase de préfiguration a ainsi permis d'intégrer nativement au projet associatif des compétences et savoir-faire essentiels au défini lancé à la Station.

Par cette stratégie, le territoire souhaite un retour sur investissement fondé principalement sur 3 grands domaines :

- la société numérique : en favorisant l'usage des outils numériques pour tous que ce soit en initiation, en 'inclusion' ou en usage expert, la Station vise à faire du numérique un continuum, une composante de l'identité des habitants ;
- les nouvelles organisations du travail : en ouvrant ces nouveaux services (coworking, télétravail...), l'enjeu est de proposer une alternative à l'emploi salarié classique notamment permis par le déploiement de la fibre optique sur le territoire. Parallèlement, ils visent à garder sur le territoire les jeunes talents en offrant un environnement moderne, flexible (gare) et dans un cadre de vie recherché ;
- le développement de l'innovation : facteur clef de la performance économique des territoires, la culture de l'innovation et les outils associés (incubateur) doivent permettre d'instiller une véritable culture de l'innovation à tous les acteurs territoriaux.

5 CHAPITRE

LA STATION :
INTERFACE
D'INNOVATION,
DE COLLABORATION
ET DE CRÉATION

LA STATION : INTERFACE D'INNOVATION, DE COLLABORATION ET DE CRÉATION

La Station promeut les nouvelles formes d'organisation du travail et les nouvelles approches entrepreneuriales. C'est un lieu qui stimule les démarches collaboratives et les pratiques innovantes. Elle s'implante en Pays de Saint-Omer, territoire à forte tradition industrielle qui se transforme en ayant la volonté de développer le numérique et son attractivité.

- > La Station, un tiers-lieu animé et développé par une association
 - > La Station, lieu de collaboration, d'innovation et d'entrepreneuriat
 - > L'incubateur, un dispositif d'accompagnement pour son projet
-

LA STATION, UN TIERS-LIEU ANIMÉ ET DÉVELOPPÉ PAR UNE ASSOCIATION

La CAPSO a mis à profit les trois années de gestion du pavillon préfigurateur précité pour définir son champ d'action dans ce nouvel écosystème et choisir un mode de gestion innovant et évolutif.

Elle a ainsi mis sur pied une association de type 'in house' afin d'intégrer les différentes structures, compétences et communautés au sein de la gouvernance de La Station. Elle se positionne comme un 'business Angel' auprès d'une startUp (la Station) en garantissant son amorçage et en intervenant aux moments clefs du cycle de développement.

Choisir ce mode associatif pour animer et développer La Station, c'est le signal d'une ouverture. Ouverture aux entreprises locales, aux acteurs de l'emploi et du monde de la formation et de la recherche.

L'association est composée de trois groupes qui représentent les trois piliers de l'écosystème en création :

- les membres fondateurs : la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer rejointe par la Communauté de Communes du Pays de Lumbres, Arc France, Agence de développement économique (Sofie), l'Université du Littoral Côte d'Opale et le Lycée du Pays de Saint-Omer
- les membres de Droit : l'Etat, la Région Hauts-de-France, la CCI Grand Lille, et l'Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer - Flandre Intérieure
- les membres partenaires : La Villa Numéris, Neoweb, Techshop, Ingéo, Valoxy, Bignon Lebray, Startevo, CIC Nord-Ouest, Pôle Emploi, le lycée Vauban, le Centre Social et Culturel, la SNCF, Engie, Sopra Stéria et Euratechnologies.

Ces différents collègues participent au développement et à l'animation de ce tiers-lieu, de concert avec le collège des usagers qui représente la communauté de makers et coworkers travaillant dans le lieu. Ces derniers utilisent La Station comme lieu de travail avec la liberté et la souplesse dont ils ont besoin. Ils intègrent un écosystème où se croisent indépendants, salariés, TPE, entrepreneurs, porteurs de projet, entreprises. Ils rencontrent de nouveaux talents, de nouvelles compétences, et parfois collaborent. Le rôle de La Station est de favoriser la mise en relation des personnes et des talents, de faciliter les conditions d'échanges, de créer le cadre d'une émulation dans un climat de bienveillance et de confiance.



LA STATION, LIEU DE COLLABORATION, D'INNOVATION ET D'ENTREPRENEURIAT

A l'heure du numérique, chacun a besoin d'un lieu physique pour créer, expérimenter, échanger, un endroit où toutes les conditions sont réunies pour entreprendre. La Station est ce lieu. Elle propose différentes offres de services.

> SALLE DE CRÉATIVITÉ. UN ESPACE POUR SE RÉUNIR ET POUR ÉCHANGER DES IDÉES

Stimuler la créativité et favoriser les approches collaboratives, c'est la volonté de tous aujourd'hui. C'est pourquoi La Station propose différents espaces de création en son sein. Les associations, entreprises, services de collectivités locales peuvent les réserver pour des temps d'échanges pour des travaux de groupes, des ateliers, des séances de travail, des formations, des séminaires. Par exemple, une entreprise peut y organiser une réunion avec ses salariés. Sortir de ses locaux habituels permet à la fois de ne pas être dérangé et de stimuler la créativité des participants.

Ces espaces permettent l'échange, l'innovation et la création de nouveaux projets, avec la possibilité d'écrire sur les murs. A titre d'exemple, la BGE utilise déjà cet espace du pavillon préfigurateur pour animer ses formations. Durant plusieurs lundis, des entrepreneurs de la Région apprennent à créer leur site internet via Wordpress et des associations se réunissent pour leurs réunions hebdomadaires.

> COWORKING, DES ESPACES DE TRAVAIL PARTAGÉS, PRIVATIFS, ET BIEN PLUS ENCORE...

Avec le développement du télétravail, l'augmentation du nombre de créations d'entreprises et de travailleurs indépendants, les standards professionnels évoluent. Aujourd'hui, il est envisageable de choisir le lieu de son activité et sa façon de travailler. Il est possible de choisir son mode de vie et de gérer son temps : moins de déplacements et moins de stress, un meilleur équilibre entre sa vie professionnelle et sa vie personnelle. Pour répondre à ce constat, La Station propose plusieurs espaces de coworking, une offre de bureaux fermés pour les travailleurs indépendants, les créateurs, les petites équipes et les salariés qui font le choix du télétravail. Ces différents volumes peuvent être réservés pour une journée, un mois ou une année, en fonction des besoins de chacun. Une partie de l'espace collaboratif est également proposée aux étudiants, aux personnes de passage ou aux coworkers souhaitant tester cette nouvelle forme de travail.

Ces lieux permettent l'échange entre professionnels et parfois la collaboration. Des spécialistes du webmarketing, de la photographie, de la formation ou encore du design y prendront bientôt leurs habitudes. Les coworkers intègrent la communauté de La Station, les stationnaires. Ils échangent et partagent des compétences, travaillent sur des projets individuels ou collectifs. Cette communauté est créative et collaborative. On y retrouve des communicants, des formateurs, des commerciaux, des ingénieurs, des techniciens et bien d'autres profils variés. Ensemble, ils ne font que s'enrichir. Les membres de cet écosystème peuvent se retrouver autour d'événements de La Station : les déjeuners thématiques, les conférences, meet-ups ou encore les afterworks. La Station est un lieu innovant, sa communauté est une contribution décisive à son attractivité.



L'ESPACE DE CO-WORKING. AGENCE NATHALIE TKINT.



> FABLAB. ESPACE D'EXPÉRIMENTATION

Les makers, qui sont la plupart du temps des bricoleurs et bidouilleurs, se retrouvent au sein du laboratoire de fabrication (FabLab), lieu de prototypage et de formation. Expérimentation, innovation, échanges, design, prototypes sont possibles à l'aide des imprimantes 3D, découpeuses laser, vinyles, brodeuses numériques. Ils peuvent également s'appuyer sur l'électronique et la programmation. Les habitants du territoire du Pays de Saint-Omer peuvent découvrir ces machines numériques à usage industriel. Chacun peut être formé pour concevoir son projet, qu'il soit professionnel ou personnel. Ici, toutes les conditions sont réunies pour passer de l'idée à la concrétisation.

Dans un FabLab, les makers testent, échouent, réessaient... Il y a l'idée d'aller vite, d'aboutir rapidement au prototype final pour aboutir à un produit fini. Mais tout ne fonctionne pas toujours, il faut accepter l'échec pour rebondir.

Les makers échangent, conseillent et se font conseiller. Ils retrouvent dans ce lieu les notions de partage, de collaboration et de sérendipité. A La Station, plusieurs makers ont souhaité mettre leurs compétences en commun pour créer un scanner 3D. Comme pour chaque prototype, ils ont analysé les plans de machines existantes et ont décidé ensemble de créer un scanner plus performant et plus innovant. Entre experts en 3D, en électronique, en programmation, ils ont rassemblé leurs savoir-faire pour développer ce projet.

Au sein de La Station, un espace est également dédié aux créateurs et artistes qui souhaitent créer leur business : le coworking artisans. La Station devient son lieu de résidence pour développer son projet avec un accès à l'ensemble des espaces de ce tiers-lieu. L'objectif est de réunir ces nouveaux talents et de leur proposer d'intégrer la communauté de La Station et son écosystème.



SALLE DE CRÉATIVITÉ. CLICHÉ LA STATION

L'INCUBATEUR, UN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT POUR SON PROJET

Aujourd'hui, il existe différents dispositifs pour accompagner les porteurs de projet dans leur parcours de création d'entreprise. L'incubateur en fera partie à partir de 2020. Il guidera pour partie ces entrepreneurs depuis l'idée jusqu'à la décision de créer (ou de ne pas créer) sa société.

La Station va soutenir les porteurs de projets innovants. Via ce dispositif, les "incubés" pourront suivre différentes formations afin de trouver le business model le plus adapté à leur projet, des formations juridiques et financières seront également proposées. Du coaching est mis en place durant toute la période d'incubation, avec un accompagnement personnalisé réalisé par les entreprises partenaires. Aussi, les porteurs de projet participeront aux événements mis en place à La Station : des afterworks, des rencontres, des workshops ... Ces entrepreneurs pourront éventuellement bénéficier des autres espaces de La Station une fois leur entreprise créée. Ils pourront y tester une idée pour la développer, la questionner en lien avec d'autres porteurs de projet, et la faire mûrir.

UN QUARTIER
AU FIL DE L'EAU

CHAPITRE 9

UN QUARTIER AU FIL DE L'EAU

- > Chronique des mutations du quartier de la gare
 - > Un nouveau projet urbain pour le quartier de la gare
-

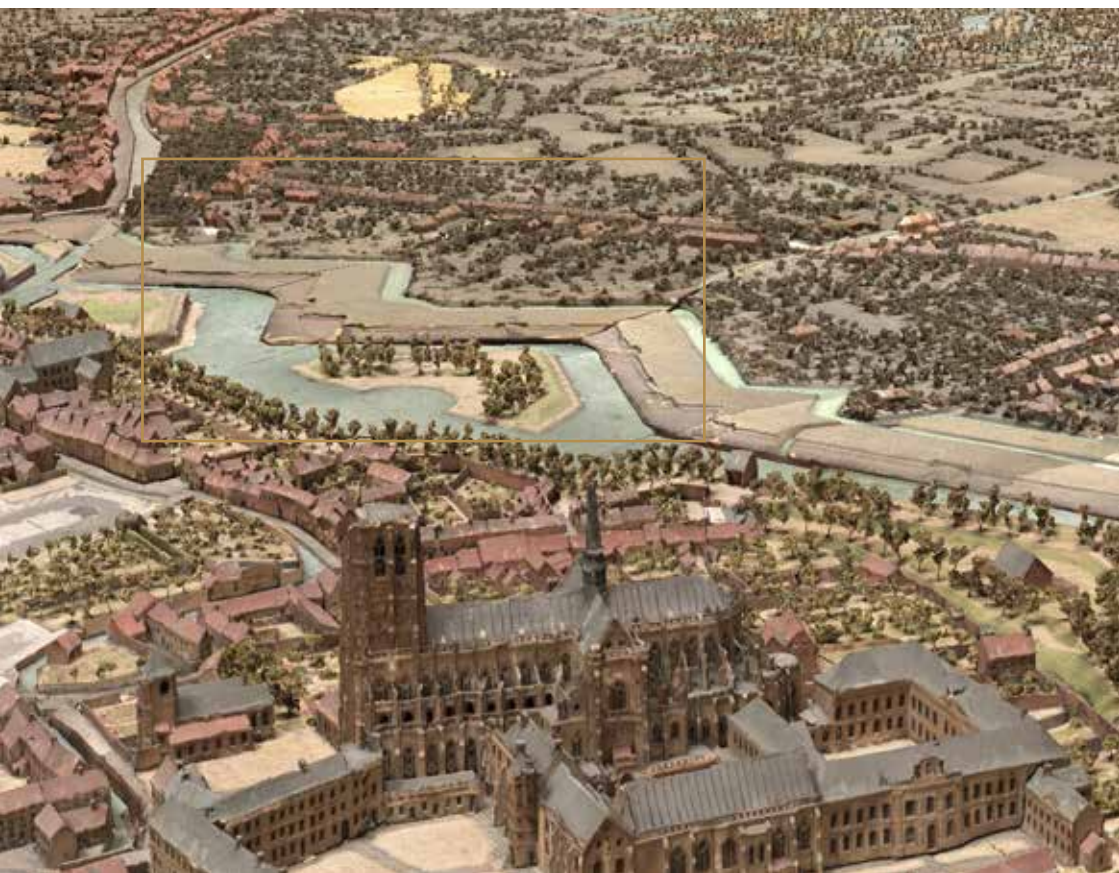
CHRONIQUE DES MUTATIONS DU QUARTIER DE LA GARE

Le quartier où apparaît la gare au XIX^{ème} siècle est un espace de transition entre la ville et son marais. Sa structuration s'est faite par des à-coups consécutifs aux différentes phases d'aménagement du tissu urbain.

Au Moyen-Âge, l'abbaye Saint-Bertin et le port fluvial, c'est-à-dire le quai des Salines, sont les entités structurantes du secteur. Le rempart constitue alors une véritable frontière qui sépare la ville des faubourgs et du marais. Les faubourgs de Lyzel et du Haut-Pont ne sont accessibles que par deux portes d'eau et une porte terrestre.

Le quartier naît réellement avec les transformations de l'espace urbain qui s'opèrent à partir du XVIII^{ème} siècle. L'enclos Saint-Bertin est peu à peu morcelé. Certaines parcelles sont utilisées pour la construction d'un arsenal en 1782, d'autres pour une usine à gaz en 1839. Un abattoir est également édifié aux pieds des ruines de l'abbaye. De nombreuses manufactures comme des brasseries ou des tanneries sont installées au niveau du quai des Salines. Afin de satisfaire les besoins de ces commerces, la ville se dote de nouveaux quais : le premier est aménagé en 1832, près de la porte d'eau de Lyzel. L'arrivée du chemin de fer se traduit par l'installation d'une gare à l'extérieur du rempart en 1848. Cette construction s'accompagne d'une importante conquête de terres sur le marais. Grâce à ce nouveau moyen de transport, l'activité maraîchère connaît un essor remarquable.

AU XVIII^{ème} SIÈCLE, L'ESPACE OU PRENDRA FORME LE QUARTIER DE LA GARE EST ENCORE DOMINÉ PAR L'ABBAYE SAINT-BERTIN ET LES FORTIFICATIONS. 1758. PLAN-RELIEF DE SAINT-OMER.





C'est à la suite du démantèlement des fortifications à la fin du XIX^{ème} siècle que le quartier acquiert sa morphologie actuelle. La nouvelle gare monumentale est érigée en 1903/04 pour remplacer l'ancienne, devenue trop petite. Un pont fixe et un square sont créés de façon à la mettre en valeur, provoquant quelques transformations au niveau de la caserne d'Esquerdès (futur Quartier Foch). Le quai du Commerce est construit en prolongement du quai de Lyzel. Une voie latérale relie le boulevard de Strasbourg et la place du 11 novembre. La rue Dalemagne est percée dans l'enclos Saint-Bertin. Les terrains gagnés sur l'ancienne enceinte permettent également l'éclosion de plusieurs usines, la plus imposante étant assurément la filature de jute édifiée par la famille Vandesmet peu de temps avant la Première Guerre mondiale.

Au cours de la seconde moitié du XX^{ème} siècle, l'activité du quartier décline progressivement : artisanats et industries disparaissent peu à peu et le chemin de fer se modernise, rendant obsolètes les installations liées à la vapeur. Par ailleurs, les péniches ne naviguent plus sur le canal depuis la dérivation à grand gabarit établie en 1958. En revanche, l'intensification du trafic routier fait du quartier un nœud de circulation important. A compter des années 2000, la question du renouvellement du quartier est posée. L'enjeu consiste autant à trouver le moyen de revaloriser ce secteur urbain et ses usages qu'à en faire un élément majeur de la géographie audomaroise. Au-delà de son rôle d'espace de contact entre la ville et le marais, il s'agit également de s'appuyer sur ce quartier et ses équipements pour développer l'activité de Saint-Omer.



LA FILATURE

Densité : 30/100 log/ha
Logements : 145 minimum
Activité : 15 ha

LA CAVALERIE

Densité : 40/70 log/ha
Logements : 135 minimum

LES QUAIS

Densité : 80/100 log/ha
Logements : 100 environ
Activité : 3 260 m²

LA HALLE AUX CHOUX

Densité : 80/100 log/ha
Logements : 100 minimum
Activité : 10 000 m²

LES ENJEUX DE REDYNAMISATION DU QUARTIER DE LA GARE. AUD.

UN NOUVEAU PROJET URBAIN POUR LE QUARTIER DE LA GARE

En parallèle des réflexions sur l'avenir de la gare, une décennie de travail a été consacrée à la définition et à la mise en œuvre d'un projet urbain structurant autour de cet équipement majeur. Au sein du pôle urbain, son quartier a pour particularité de se situer à l'interface entre le Site Patrimonial Remarquable de Saint-Omer et le Marais Audomarois classé réserve de biosphère par l'UNESCO. Il comprend aussi un îlot reconnu d'intérêt régional par l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU) autour du secteur des quais.

Ce projet urbain est défini par les orientations stratégiques du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer. Celles-ci visent à conforter le quartier de la gare comme l'un des fers de lance de la mutation économique du territoire en y développant des lieux d'innovation et d'acculturation aux nouvelles technologies et en facilitant son accessibilité par tous les modes de déplacement. En valorisant un espace stratégique offrant des connexions efficaces aux systèmes métropolitains, ce projet s'inscrit dans les ambitions portées au niveau régional au travers notamment du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires. Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de l'agglomération confirme l'objectif de reconquête du quartier au profit du développement de l'habitat avec la réalisation a minima de 400 logements. Il réaffirme aussi sa vocation économique en permettant l'émergence d'une offre immobilière à vocation tertiaire, l'implantation d'entreprises artisanales et d'activités touristiques.

> LE CANAL, CRÉATEUR DE LIENS

En lien avec l'ANRU, trois ateliers avec le Conseil Citoyen ont été organisés. Ils furent d'abord l'occasion de permettre aux habitants de procéder à l'analyse des points forts et des faiblesses de leur quartier à l'aide de photographies aériennes et de plans. Il s'agissait également pour chaque citoyen de formuler trois « rêves » reflétant son opinion sur les futurs projets et figurant les actions qu'il souhaitait voir émerger. Sur la base des propositions recueillies, plusieurs scénarii ont été élaborés par l'Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer – Flandre Intérieure. Suite aux démarches de concertation menées avec les partenaires et les habitants, un scénario final de développement a pu être défini. Il s'articule autour de trois grands principes : valoriser l'héritage patrimonial, inscrire le site dans les transitions actuelles et recréer du lien autour du canal. En effet, ce dernier, trait d'union entre la ville historique et le marais audomarois, est l'élément plébiscité par l'ensemble des habitants. Par conséquent, le projet positionne le canal comme une véritable colonne vertébrale pour le quartier liant quatre secteurs de développement qui définissent les périmètres d'intervention de requalification foncière et immobilière. Il devient notamment le support d'un parc urbain propice au développement de nombreuses activités sportives, de loisirs et commerciales dynamisant l'ensemble du périmètre. Il structure également la trame et la hiérarchisation des déplacements, et deviendra le support notamment de l'eurovélo 5, itinéraire cyclable européen reliant à terme Londres et Rome.

LE CONSEIL CITOYEN. ECHANGES SUR LE FUTUR DU QUARTIER DU CANAL.

LE CANAL ET LES INFRASTRUCTURES DE L'AVIRON AUDOMAROIS. CLICHÉ DENIS PAILLARD.





> LES QAIS, DES LIEUX PUBLICS ATTRACTIFS

En référence aux quais du Commerce et des Salines correspondant aux ports historiques, ce secteur étendu à l'enclos Saint-Sépulcre constitue le périmètre du quartier prioritaire au titre de l'ANRU depuis septembre 2016. Il bénéficiera d'une intervention foncière ciblée en vue de résorber l'habitat ancien dégradé et de requalifier des friches permettant l'implantation de nouveaux programmes de logements et d'activités économiques notamment commerciales. Deux opérations de restructuration de l'îlot sont particulièrement identifiées. De l'autre côté du canal vis-à-vis de la gare, la reconquête des espaces publics offrira une plus grande porosité aux déplacements piétons et cyclistes et favorisera le rapport à l'eau. Il s'agira notamment de développer des usages ludiques et sportifs pour toutes les générations (jeux pour enfants, boulodrome, jardins partagés, pontons sur l'eau, etc.).

LA STATION
GARE DE SAINT-OMER



> LA HALLE AUX CHOUX, UNE TRANSITION ENGAGÉE

Le projet urbain prévoit d'affirmer le lien que joue ce quartier entre la gare, le centre historique et les faubourgs. « Halle aux choux » fait référence ici au lieu historique de stockage des marchandises transportées en train, et notamment la production maraîchère. Par l'ouverture en 2017 de la passerelle, le site est devenu le trait d'union naturel des déplacements piétons et cyclistes entre les trois entités. Le site va retrouver une vocation économique par la réhabilitation de la halle pour l'accueil d'activités. Un potentiel de 16000 m² d'activités à haute valeur ajoutée entre la gare et le canal est ainsi identifié. Le foncier libéré des activités ferroviaires permettra aussi de développer une offre contemporaine d'habitat intermédiaire et de maisons de ville (120 logements environ) dont l'implantation devra permettre de préserver des ouvertures vers le canal.

Aux abords immédiats de la gare, côté Ouest, ce quartier s'inscrit dans les transitions actuelles à l'image de La Station notamment sur le volet éco-numérique. La transition écologique y est aussi investiguée à travers le projet Interreg nommé COOL TOWNS portant sur le traitement des îlots de chaleur opérant en milieu urbain pour freiner les conséquences du changement climatique. Dans ce cadre, la Halle aux Choux est un des sept projets pilotes européens qui déclinera cet enjeu au travers de l'aménagement des espaces publics (couleurs, revêtements, pavages spécifiques, végétation, gestion de l'eau, etc.).

LA HALLE AUX CHOUX ET LA COUR DE MARCHANDISES. ENJEUX DE RECONVERSION DU QUARTIER DE LA GARE.
CLICHÉ CARL PETEROLFF.

> LA FILATURE, UN PANEL D'ACTIVITÉS

Localisé à l'Est de la gare, ce site accueillera un nouveau quartier comprenant notamment une zone artisanale de près de 3 hectares. L'ancienne filature de toiles de jute édifiée au début du XXème siècle et le foncier disponible attenant permettront l'implantation d'ateliers avec showroom. Au regard des objectifs de mixité des fonctions urbaines et de valorisation du foncier stratégique à proximité de la gare, un potentiel de création de 180 à 230 logements est intégré. Le parti d'aménagement prévoit un gradient de densité permettant une transition entre la proximité du cœur urbain et des sites naturels. Les fonctions d'enseignement et de loisirs présentes avec un lycée, un centre de formation et des sports nautiques seront aussi confortées. Le rapport au canal et au marais sera par ailleurs valorisé via la création d'un corridor biologique reliant le marais au parc urbain en bord à canal. Les bords à voie d'eau seront confortés dans leur rôle de liaisons piétonnes et cyclistes, et support d'activités sportives. La création du nouveau boulevard urbain confèrera à ce secteur une vocation de porte d'accès privilégiée à la gare pour les habitants des communes rurales et périurbaines du Pays de Saint-Omer.

> LA CAVALERIE, UNE CASERNE REQUALIFIÉE

Faisant référence aux anciennes fonctions militaires du site avec la présence de casernes entre la seconde moitié du XVIIIème siècle et 1999, le secteur de la Cavalerie situé à proximité du quartier de l'Arsenal est en cours de requalification pour développer l'offre de logements. Sur les 59 hectares que compte ce secteur, 24 hectares de réhabilitation de friches pourraient permettre la création de 110 à 160 logements.

L'ANCIENNE FILATURE VANDESMET. CLICHÉ CARL PETEROLFF.

LA CASERNE FOCH. CLICHÉ CARL PETEROLFF.

LA STATION
GARE DE SAINT-OMER



PUBLICATION RÉALISÉE PAR

Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer – Flandre Intérieure

REMERCIEMENTS

Mathieu Becuwe, Responsable du Fonds Local, Bibliothèque d'Agglomération de Saint-Omer

Agathe Doisy, Chargée de développement, LA STATION

Claire Miersman, Directrice de la communication,
de la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer

Carl Peterolff, Photographe

Romain Saffré, Conservateur du Musée Sandelin

Archives de la SNCF

CONTRIBUTEURS

Aurélien Brietz, Directeur du Pôle Transitions Écologique et Numérique,
de la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer

Stéphane Devaux, Directeur de LA STATION

Christophe Molin, Directeur
de l'Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer – Flandre Intérieure

Philippe Queste, Directeur d'études Patrimoine,
de l'Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer – Flandre Intérieure

Eugénie Ruckebusch, Chargée d'études principale Mobilités et espaces publics,
de l'Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer – Flandre Intérieure
Nathalie T'Kint, Architecte du Patrimoine

COORDINATION DE PUBLICATION

Maxence Watelle, Chargé d'études Recherches et Valorisation,
de l'Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer – Flandre Intérieure.

CONCEPTION-RÉALISATION GRAPHIQUE

Lise Debieune, Chargée d'études principale Communication – Création graphique,
Laurette Royer, Chargée de mission infographie,
de l'Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer – Flandre Intérieure

