



LE TRAIN BLEU

LE TRAIN BLEU
Une nouvelle destination

Gares &
Connexions


SSP France
The Food Travel Experts

AGENCE
DUTHILLEUL

architecture urbanisme

AREP



LE TRAIN BLEU

Une nouvelle destination



Sommaire

ÉDITORIAL

Les gares, nouveaux lieux de destination
Patrick Ropert, Directeur de Gares & Connexions

6

6

Le Train Bleu, une métamorphose audacieuse
Gérard d'Onofrio, Directeur général de SSP

7

I. UN « PALAIS » DE LA BELLE ÉPOQUE

9

Un lieu emblématique

12

Un établissement classé

14

II. LE PROJET DE RÉNOVATION

17

Retrouver le lustre d'antan,

18

Un nouveau chapitre de l'histoire,

20

Réveiller la « belle endormie », Interview de Jean-Marie Duthilleul,
Architecte mandataire

22

III. LES COULISSES DU CHANTIER

27

Un chantier dans une gare

27

Le chef d'orchestre des travaux, Benoit Ferré, architecte d'exécution

28

Les restaurateurs-décorateurs

36

Parquets, carrelages, maçonnerie, plâtrerie, plomberie

44

Menuiseries bois

44

IV. LEVER DE RIDEAU SUR LE NOUVEAU TRAIN BLEU

51

Une brasserie parisienne de luxe

52

Un décor mixant la « Belle époque », une ambiance méditerranéenne
et un mobilier contemporain

54

V. ANNEXES

67

Gares & Connexions

68

Agence Duthilleul

70

AREP

72

SSP

74

Repères historiques de la gare de Lyon

76

Repères chronologiques du Train Bleu

78

Fiche technique

80

LES GARES, NOUVEAUX LIEUX DE DESTINATION

Depuis une dizaine d'années, les gares françaises changent de visage. Plus chaleureuses et plus pratiques, elles sont des espaces de multimodalité en plein essor où se concentrent de nombreux services à destination des voyageurs et des riverains qu'elles accueillent.

Notre métier est d'enrichir les moments de transition, et de répondre aux multiples attentes d'un public très divers. Peu à peu, la gare devient un lieu de rendez-vous où chacun peut flâner, rencontrer, découvrir, être surpris. À l'affût des tendances, des envies et des besoins, Gares & Connexions déploie des espaces de services, de vente, de restauration, d'information et de culture.

Nous y distillons de nouveaux usages digitaux, pour en faire des gares pratiques qui, en quelques secondes, peuvent proposer un large éventail de services. La gare doit également être provocatrice de rencontres et d'émotions : la culture s'immisce de manière inattendue, par la présence d'un piano ou d'une œuvre d'art contemporain. Faire son shopping en gare est aujourd'hui possible : nous voulons satisfaire un maximum de besoins en un minimum de temps. Et puis, nous souhaitons que nos gares proposent une offre surprenante et diversifiée en matière de plaisir de la table. Depuis le jambon-beurre aux restaurants de prestige, les enseignes internationales et les signatures françaises, les gares sont désormais des lieux de rendez-vous qui marient la brasserie traditionnelle et la gastronomie. C'est le cas de la brasserie Lazare dirigée par le chef trois étoiles Eric Frechon à Saint-Lazare, mais aussi du Train Bleu, ancien buffet de la gare de Lyon classé au titre des Monuments Historiques, véritable institution parisienne tant pour la qualité de la restauration, du service que pour la beauté du lieu.

Tout comme la gare de Lyon s'est continuellement adaptée, c'est au tour de ce restaurant mythique d'être remis au goût du jour. Merci à tous les acteurs, qui en un temps record ont su porter ce projet d'envergure et redonner à ce lieu légendaire une brillance contemporaine, sans attenter à son lustre. Je vous invite à venir découvrir les aménagements et la nouvelle carte de cet espace d'exception qui contribue à inscrire la gare de Lyon dans l'air du temps.

Rénovées, agrandies, vitrines d'aménagements audacieux, de services et de commerces innovants, les gares deviennent des lieux de destination à part entière.

Patrick Ropert,
Directeur de Gares & Connexions

LE TRAIN BLEU, UNE MÉTAMORPHOSE AUDACIEUSE

SSP, un des leaders mondiaux de la restauration sur sites de transports, exploite environ 2 000 unités de restauration à travers le monde, dans les lieux aussi divers que les aéroports, les gares, les aires d'autoroute, le métro et les sites de loisirs. Sur la gare de Lyon, SSP gère l'ensemble des unités de restauration des halls 1 et 3 allant de la vente à emporter, au coffee-shop, à la brasserie traditionnelle jusqu'au restaurant mythique le Train Bleu, fleuron de notre savoir-faire.

Le Train Bleu représente pour SSP un établissement unique, emblématique à plusieurs égards : son histoire, ses décors, sa cuisine haut de gamme et traditionnelle avec ses plats symboliques (le gigot découpé devant le client et servi sur un chariot de la marque d'orfèvrerie Christofle, le baba au rhum, etc.) Une équipe de 120 personnes prépare et sert quotidiennement 600 couverts par jour, sous la direction du chef Jean-Pierre Hocquet qui a minutieusement préparé la nouvelle carte.

Au-delà du restaurant, le Train Bleu ce sont aussi des salons, lieux particulièrement prisés par les hommes d'affaires venant de la France entière. SSP a adapté la restauration dans ces salons avec une carte qualitative et rapide afin de satisfaire l'ensemble de la clientèle.

En 2012, le Train Bleu a été récompensé par l'organisme de veille du marché de la restauration sur sites de transports « The Moodie Report ». Celui-ci a récompensé le Train Bleu par deux awards, dans une compétition internationale.

- Award récompensant le meilleur restaurant dans le secteur ferroviaire
- Award d'honneur récompensant le meilleur restaurant dans le monde du transport

En collaboration avec Gares & Connexions, SSP a souhaité inscrire la rénovation du Train Bleu comme le point d'orgue de la métamorphose de la gare, en capitalisant sur sa beauté intrinsèque.

De nouvelles tenues pour les personnels, des arts de la table chics et élégants, une carte empreinte de nouvelles recettes, tout est fait pour que le Train Bleu soit sublimé, magnifié, embelli et que chaque client puisse se souvenir d'un moment extraordinaire passé dans ce restaurant exceptionnel.

SSP a mené un projet audacieux et ambitieux pour que le Train Bleu soit encore davantage qu'aujourd'hui une destination incontournable, une table gourmande reconnue pour la qualité de la restauration et pour la magnificence du lieu.

Gérard d'Onofrio,
Directeur général de SSP France Belgique Hollande



I. Un « palais » à la belle époque

« Si la gare de Lyon est la plus belle des gares pour quitter la capitale, le Train Bleu est l'un des endroits les plus étonnants pour goûter l'esprit, l'allure et la gourmandise de la vie parisienne. »

Sabine Roux,
Vivre côté Paris de Juin/Juillet 2014

« Il n'y a pas de plus beau restaurant que celui de la gare de Lyon ! »

Louise de Vilmorin



I. Un « palais » à la belle époque

En plein cœur de Paris, la gare de Lyon est empreinte d'histoire. Depuis 150 ans, elle a connu de nombreuses évolutions : la création du hall Méditerranée en 1983 et la restructuration du hall 2 par AREP en 2013. C'est au tour aujourd'hui d'un lieu de légende, fleuron de la Belle Époque, classé Monument Historique : le Train Bleu.

En 1855, la gare de Lyon commence à s'élever sur des plans de François-Alexis Cendrier en lieu et place d'un ancien embarcadère. Partiellement détruite par un incendie lors de la Commune de Paris en 1871, elle est reconstruite à l'identique.

Arrive 1900. Paris s'apprête à recevoir une nouvelle grande Exposition Universelle (Grand Palais, Petit Palais, pont Alexandre III, etc). Tout comme la gare Saint-Lazare l'avait été pour l'Exposition Universelle de 1889, c'est au tour de la gare de Lyon de prendre la figure d'un palais, notamment pour magnifier le nouveau terminus de la Compagnie Paris Lyon Méditerranée (PLM) qui exploite les lignes du réseau sud-est et régnait sur 9 000 km à la fin du 19^e siècle. Les travaux d'embellissement sont confiés à l'architecte toulonnais Marius Toudoire. La gare dispose désormais sur la place Diderot d'un beffroi (64 mètres) et d'une façade monumentale agrémentée de sculptures allégoriques et des mosaïques représentant les blasons des villes desservies.

UN LIEU EMBLÉMATIQUE

Pour conforter sa notoriété, la direction de la compagnie de chemin de fer souhaite la construction d'un buffet prestigieux, symbole du voyage, de l'innovation technique, du confort et du luxe. Les administrateurs de la Compagnie font appel, en 1898, au même Marius Toudoire pour aménager le buffet dans le bâtiment ouest, au centre de la gare, entre le parvis (actuelle place Louis Armand) et le quai transversal. Depuis ce dernier, le Train Bleu est accessible par un escalier à double révolution. À l'intérieur, le Buffet se divise en plusieurs espaces : la Grande Salle, dite Réjane, d'une longueur de 26 mètres, au centre ; la Salle Dorée à main droite, longue de 18,50 mètres et haute de 11 mètres, qui doit son nom aux stucs qui couvrent ses murs. À main gauche, les salons tunisien et algérien, ornés de motifs arabes géométriques et de paysages orientaux, sont des lieux très prisés pour les déjeuners d'affaires. Les différents salons seront rénovés et un nouvel espace sera créé.

Les plafonds, à 8 mètres au-dessus du parquet ciré, ainsi que tous les murs encadrant les grandes baies, sont entièrement peints, sculptés, dorés. Le décor général en stuc a été réalisé par le stucateur Edouard Lefèvre, gendre de l'architecte Marius Toudoire. Les décors peints, au nombre de 40, sont exécutés sur toiles marouflées par 27 artistes nationaux, dont certains Grand Prix de Rome.

Ces toiles, fonctionnent véritablement comme des affiches publicitaires dédiées à la gloire du PLM : outre le sigle de la Compagnie, l'iconographie représente des vues de villes et de paysages desservies par le réseau.

Il est intéressant de rapporter notamment ici que les membres du Comité de direction du P.L.M. étaient les dirigeants des grands groupes industriels français, alors en plein essor. On peut les reconnaître autour des comédiennes Sarah Bernhardt, Réjane, Julia Bartet, de l'écrivain Edmond Rostand et du Président de la République Emile Loubet, sur le mur sud de la Salle Réjane représentant le théâtre d'Orange, faisant ainsi du Train Bleu l'un des premiers exemples de mécénat industriel (cf. Etude des Décors peints par Christophe Bottineau).

Les lustres en bronze doré et le mobilier en acajou massif s'harmonisent avec les stucs des salles.

Côté restauration, le service est assuré par un personnel « stylé », réminiscence des salons luxueux de « la Belle Époque ».

Le buffet de la gare est inauguré le 7 avril 1901 par Emile Loubet.



« Donner à voir ces images, c'est faire rêver d'un ailleurs. Le Train Bleu était comme un port sur la Méditerranée dans Paris, et les trains sur les quais d'embarquement sont comme des navires en partance vers des stations rêvées. »

Jean-Marie Duthilleul, Architecte

UN ÉTABLISSEMENT CLASSÉ

Dès son ouverture, ce véritable chef d'œuvre de style «Belle Epoque» est renommé pour la qualité de son menu et la valeur de son décor. L'établissement est alors non seulement le rendez-vous de l'aristocratie européenne en partance pour la côte d'Azur, mais aussi la vitrine emblématique de la Compagnie.

Au cours de la Seconde Guerre Mondiale, le buffet est réquisitionné par l'armée allemande qui réserve pour son usage la grande salle.

À la Libération, le buffet est réquisitionné pour être utilisé comme centre d'accueil des prisonniers et des déportés. Il est remis à la disposition de la SNCF en septembre 1945. Un lessivage est effectué à cette époque pour enlever la patine grasse (vapeur des cuisines et fumées des locomotives) accumulée.

En 1963 le restaurateur du Forez, Albert Chazal, prend la direction du Buffet de la Gare tombé en désuétude et lance une grande campagne de restauration. Il le rebaptise «Train Bleu» en l'honneur du mythique «Paris-Vintimille», train de légende à destination de la Côte d'Azur inauguré en 1922 et de couleur bleu nuit.

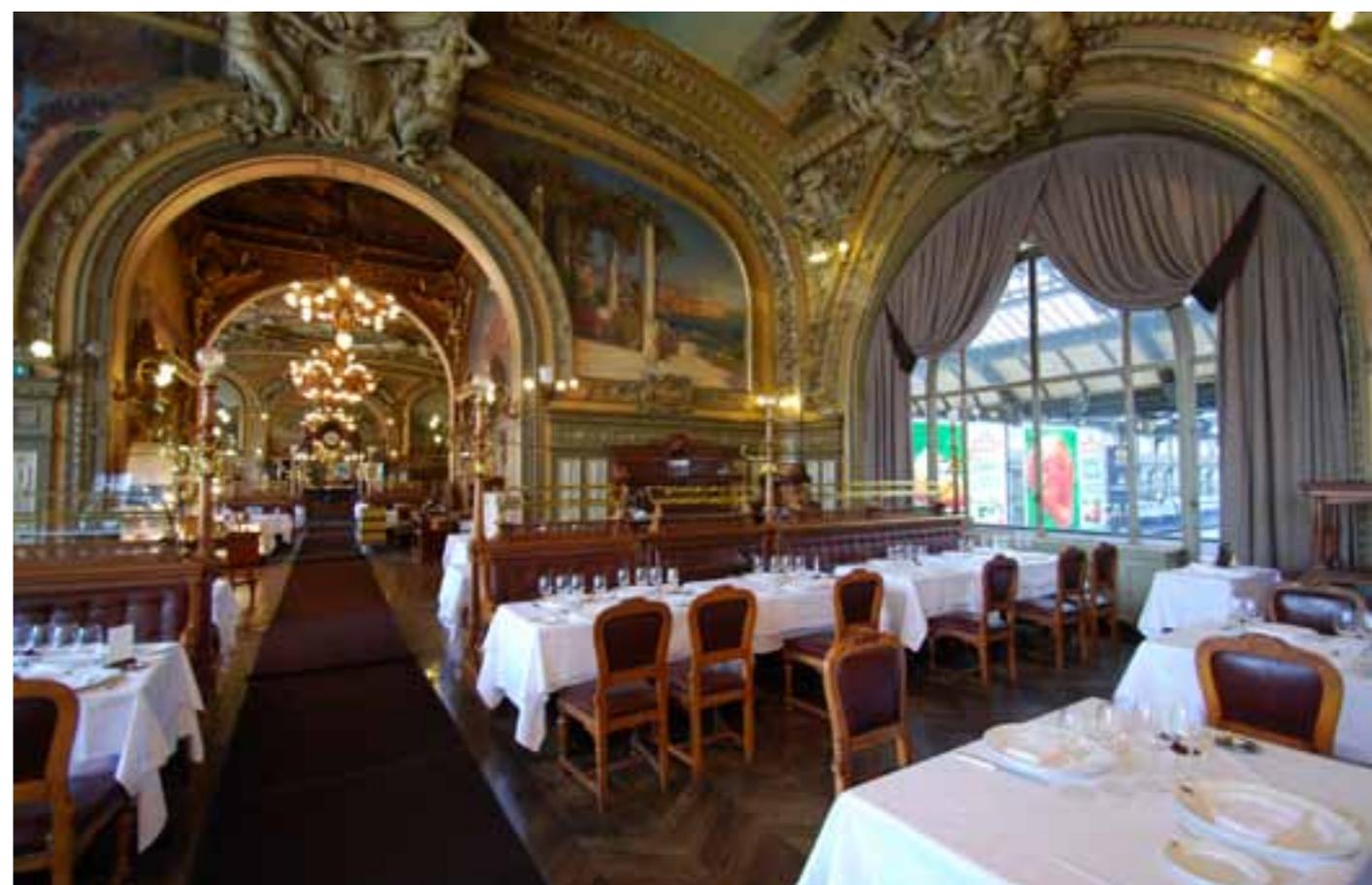
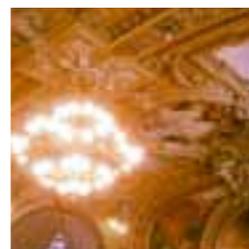
Le 28 septembre 1972, à l'instigation du cinéaste René Clair et de l'ancien Président

de la SNCF Louis Armand, le Train Bleu est classé au titre des Monuments Historiques par André Malraux, soit «le Salon Doré, la grande salle, les salons tunisien et algérien ainsi que les passages, avec leur décor». Quant à la gare de Lyon, les façades et les toitures du bâtiment principal ainsi que la salle des fresques sont inscrites à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques depuis le 28 décembre 1984.

Coco Chanel, Brigitte Bardot, Jean Cocteau, Colette, Gabin, Marcel Pagnol et beaucoup d'autres personnalités furent des habitués du Train Bleu tandis que plusieurs scènes de films y furent tournées : *Nikita* de Luc Besson, *Place Vendôme* de Nicole Garcia ou encore *Filles uniques* de Pierre Jolivet.

Au XXI^e siècle, le Train Bleu était toujours considéré comme un lieu de prestige mais, vieillot, désuet, il avait perdu son «faste d'antan» cher à Louise de Vilmorin (*Lettre dans un taxi*) : les sièges n'étaient plus aussi confortables, le mobilier avait perdu son homogénéité, le parquet était très abîmé, les décors avaient vieilli, l'innovation n'était plus au rendez-vous...

Le temps était donc venu de redonner tout son lustre à ce décor de rêve, de l'actualiser tout en créant une offre de services adaptée aux nouveaux comportements.



Coco Chanel, Brigitte Bardot, Jean Cocteau, Colette, Gabin, Marcel Pagnol et beaucoup d'autres personnalités furent des habitués du Train Bleu tandis que plusieurs scènes de films y furent tournées : *Nikita* de Luc Besson, *Place Vendôme* de Nicole Garcia ou encore *Filles uniques* de Pierre Jolivet.

The background image shows a highly detailed, ornate ceiling. It features a complex pattern of white flowers, possibly roses, set against a dark, possibly gold or bronze, background. The ceiling is supported by a network of white metal beams. In the lower right corner, a portion of a chandelier with two glowing lights is visible. The overall lighting is dim, highlighting the intricate details of the ceiling.

II. Le projet de rénovation

Depuis 1998, SSP un des leaders mondiaux de la restauration sur sites de transports détient les contrats de concession pour les halls 1 et 3 de la gare de Paris-Lyon, ce qui représente un large éventail d'unités de restauration : bar, brasserie, coffee-shop, vente à emporter, et le restaurant Train Bleu. C'est un large choix qui est proposé à la clientèle de la gare de Paris-Lyon suivant le temps et le budget dont elle dispose.

II. Le projet de rénovation

RETROUVER LE LUSTRE D'ANTAN

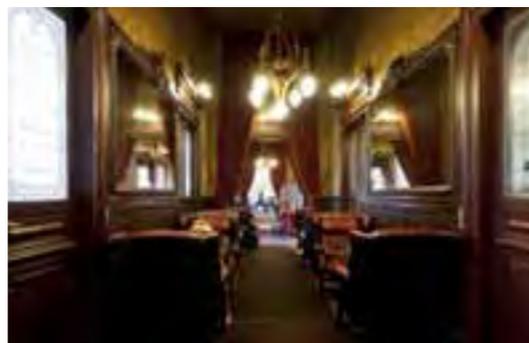
Si les retours des consommateurs sur le Train Bleu étaient très positifs, le célèbre établissement faisait néanmoins montre d'un certain vieillissement. Ainsi, SSP a proposé à Gares & Connexions, propriétaire des murs, lors du renouvellement de la concession en 2010, de rénover certaines unités de restauration dont le Train Bleu et d'implanter de nouvelles enseignes.

Les principaux objectifs de SSP :

- Créer une expérience unique par la majesté du lieu et la qualité de la cuisine
- Être la référence dans le monde des Brasseries « Parisiennes »
- Donner l'envie aux Parisiens de redécouvrir ce lieu exceptionnel

Capitalisant sur ce qui fait la renommée du Train Bleu, SSP lance une consultation en 2013 auprès d'architectes et de designers. 5 équipes sont sélectionnées, parmi lesquelles est retenu un groupement de maîtrise d'œuvre très motivé composé de :

- Agence d'architecture Duthilleul (mandataire)
- Cabinet 2BDM, Christophe Bottineau, Architecte en Chef des Monuments Historiques,
- AREP, Bureau d'études
- Compagnie européenne d'architecture Eurogip, Benoit Ferré, Architecte d'opération.



RESTAURANT



Page de gauche, en haut : les toilettes

Page de gauche, au milieu : le salon de passage et l'entrée des toilettes.

Page de gauche, en bas : le salon de passage

Page de droite : la salle Réjane

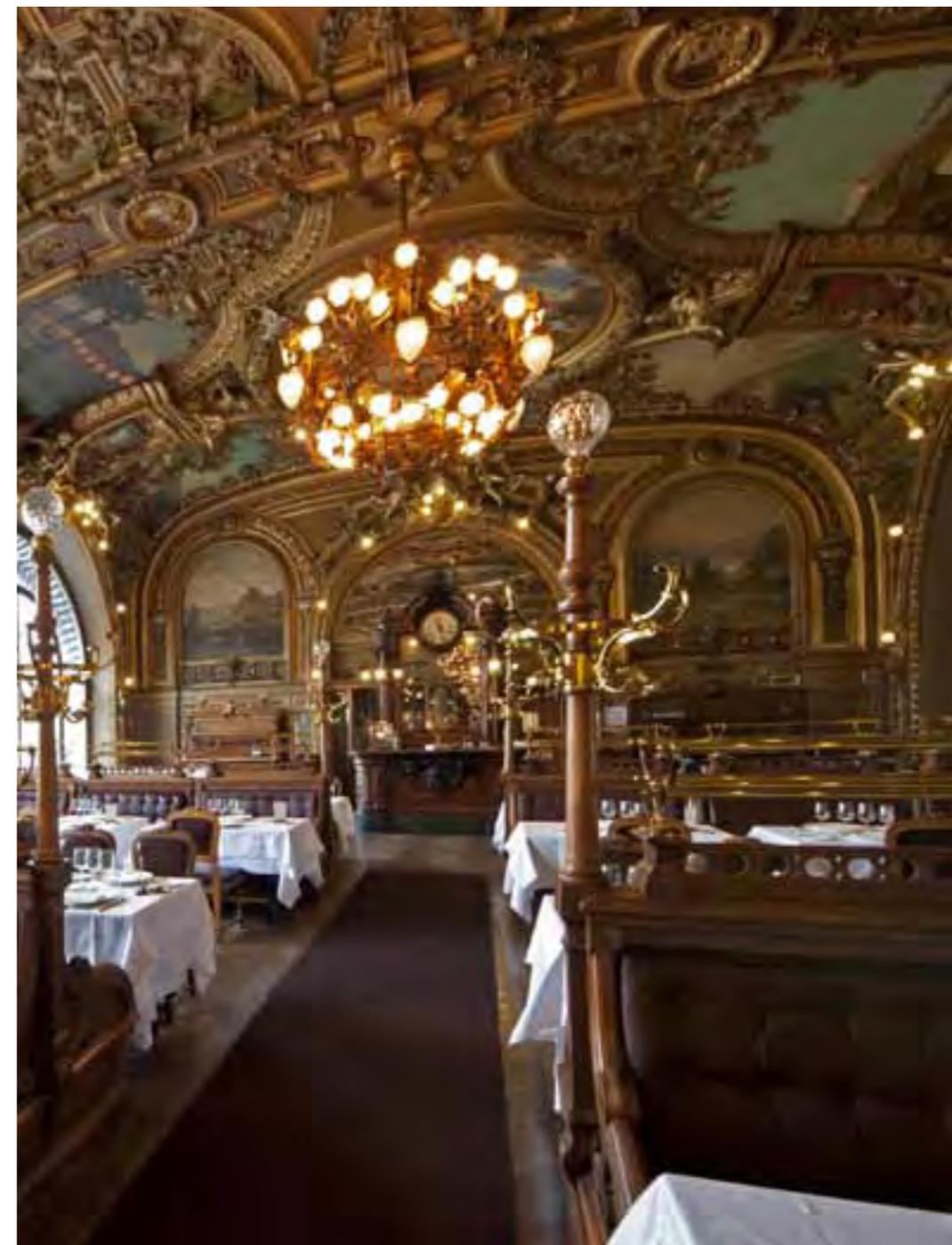
UN NOUVEAU CHAPITRE DE L'HISTOIRE

En raison du classement au titre des Monuments Historiques en 1972, toute restauration doit être réalisée sous la surveillance d'un Architecte en Chef des Monuments Historiques, obligeant le maître d'ouvrage à déclarer les travaux effectués gare de Lyon à la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) et à recevoir l'avis favorable du conservateur du patrimoine.

Christophe Bottineau, Architecte en Chef des Monuments Historiques a conduit une étude très détaillée décrivant l'histoire, l'état des lieux des salles, des décors et du mobilier, la présentation du projet de restauration et la description des travaux à réaliser, le tout agrémenté d'illustrations d'archives. Ce rapport est complété d'une analyse de l'état sanitaire, du programme de restauration et d'une proposition de planning.

LE PROGRAMME DE REMISE EN VALEUR

- Restauration des décors d'origine : nettoyage des peintures, réparation et nettoyage des stucs, rehausse des dorures, menuiseries repeintes aux couleurs d'origine ;
- Remise à niveau du mobilier, avec conservation des mobiliers anciens qui ont leur place dans le restaurant et retrait de ceux qui ne sont plus en phase avec les besoins ou l'esthétique recherchée ;
- Mise aux normes des menuiseries ;
- Remplacement général du parquet en chêne posé en points de Hongrie ;
- Nettoyage de la lustrerie et homogénéisation des globes ;
- Réorganisation des salles et aménagement d'un nouveau petit salon ;
- Contrôle de la lumière naturelle et artificielle : tamiser à l'ouest, côté parvis, grâce à des rideaux filtrants et supprimer ceux de l'est, côté gare ;
- Amélioration des confort hivier / été ;
- Modernisation des sanitaires...



« Le somptueux décor de stuc doré et de peintures décoratives conçu par Marius Toudoire demeure à ce jour l'un des ensembles les plus remarquables de l'art académique de la toute fin du XIX^e siècle toujours conservé dans la capitale. »

Christophe Bottineau,
Rapport sur la restauration et l'aménagement du Train bleu

RÉVEILLER LA « BELLE ENDORMIE »

Interview de Jean-Marie Duthilleul, Architecte mandataire de l'opération

Vous êtes connu comme l'architecte de nombreuses gares françaises et étrangères. Vous avez également réalisé d'autres types de programmes : tours, bureaux, musées, édifices religieux... l'aménagement intérieur et le design sont-ils des nouvelles cordes à votre arc ?

Cette activité n'est pas nouvelle, mais elle est restée plus discrète. Nous avons toujours eu à cœur d'accompagner la vie des gens au plus près, dans les espaces du mouvement certes, mais aussi lorsqu'ils s'arrêtent comme on l'a fait dans les restaurants du Mont Sainte-Odile, dans quelques cathédrales ou Abbayes, et nous dessinons pour eux appareils d'éclairage ou mobiliers pour qu'ils soient bien.

Comment avez-vous choisi vos partenaires de l'équipe de maîtrise d'œuvre ?

L'agence a fait appel à des personnes que je connais très bien et avec lesquelles nous entretenons une sorte de complicité dans le travail de création et de réalisation. Laure Lalubie, qui travaille auprès de Christophe Bottineau, est une connaissance de longue date. Passionnée de patrimoine, elle avait fondé dès la création d'AREP en 1997 l'unité Patrimoine et est intervenue sur toutes les grandes restaurations de gare, de Paris-Nord à Limoges après son incendie. Je connais également Benoit Ferré depuis très longtemps, et nous sommes intervenus ensemble sur un grand nombre de Monuments Historiques comme Notre Dame de Paris, de Strasbourg, le Mont Saint-Odile, la cathédrale de Nanterre, et sur la restructuration des anciennes usines Panhard où nous avons implanté l'Agence. Nous avons donc une très bonne capacité à travailler ensemble et notre organisation de

travail entre la conception et l'exécution est rôdée jusque dans la mise au point du moindre détail.

Et AREP ?

Avec Étienne Tricaud nous avons créé AREP au sein du groupe SNCF en 1997 comme une équipe pluridisciplinaire associant ingénieurs, architectes, économistes, designers, afin de pouvoir maîtriser toutes les échelles d'interventions sur l'espace que parcourent les gens : de l'échelle de la ville à l'échelle du simple mobilier qui sert le passant. Et donc on y trouve des compétences de professionnels rompus au type de projets que nous avons à mener. Céline Portaz de l'unité Design a pris en charge tout le travail de recherche fine de mobiliers, de matériaux, de couleurs et a coordonné la mise au point des plans généraux d'exécution.

Comment votre projet a-t-il fait la différence ?

Lorsque l'Agence Duthilleul a été sollicitée pour répondre à cette consultation, nous avons discerné qu'il y avait chez les dirigeants de SSP deux volontés : celle de redonner tout son lustre au monument historique et en même temps celle de le projeter dans le monde actuel, de continuer son histoire en quelque sorte.

Cette apparente contradiction de départ était pour nous une magnifique occasion d'invention d'un projet et nous nous sommes alors beaucoup investis, déclinant un concept autour de trois objectifs : restaurer, harmoniser, actualiser.

Le premier a consisté à restaurer le Monument Historique : mettre en valeur le bâtiment, nettoyer les décors encrassés, rénover le parquet et les lustres...



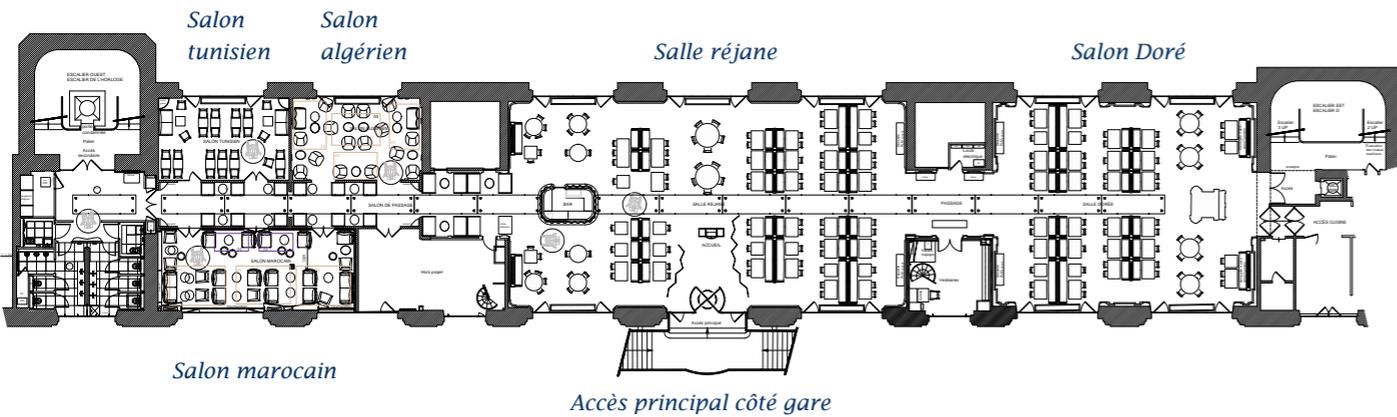
Le second répond à la volonté de réordonner le mobilier car tout un bric-à-brac s'était entassé là au cours du XX^e siècle. Ceci nous a amené notamment à dessiner un certain nombre de grands mobiliers de services comme le bar, les dessertes, ou quelques paravents. Enfin, il nous fallait accorder le Train Bleu au temps et au public d'aujourd'hui, qui n'a plus rien à voir avec celui des grands voyages bourgeois du début du XX^e siècle. Il y a notamment tous les usages nouveaux des salons : des rendez-vous d'affaires viennent s'y mêler aux rendez-vous d'amitié, celui qui travaille sur son écran d'ordinateur y côtoie le lecteur d'un bon vieux journal en papier... Nous avons pour ces salons choisi ou dessiné nous-mêmes des

mobiliers, rénové ou créé des décors spécifiques comme pour cet espace nouveau du salon marocain qui donne vue sur les trains.

Comment décrire le travail réalisé ?

Dans le travail réalisé, on discerne bien les trois niveaux d'intervention correspondant à ces trois objectifs du projet : restaurer, harmoniser, actualiser. Il y a d'abord la mise en valeur du décor 1900 pour le faire redécouvrir au public, avec un important travail sur la lumière pour éliminer les contrejours et graduer ses apports qualifiant les espaces : un salon algérien très lumineux, un salon marocain tamisé derrière les moucharabiehs, des grandes salles chatoyantes.

II. Le projet de rénovation

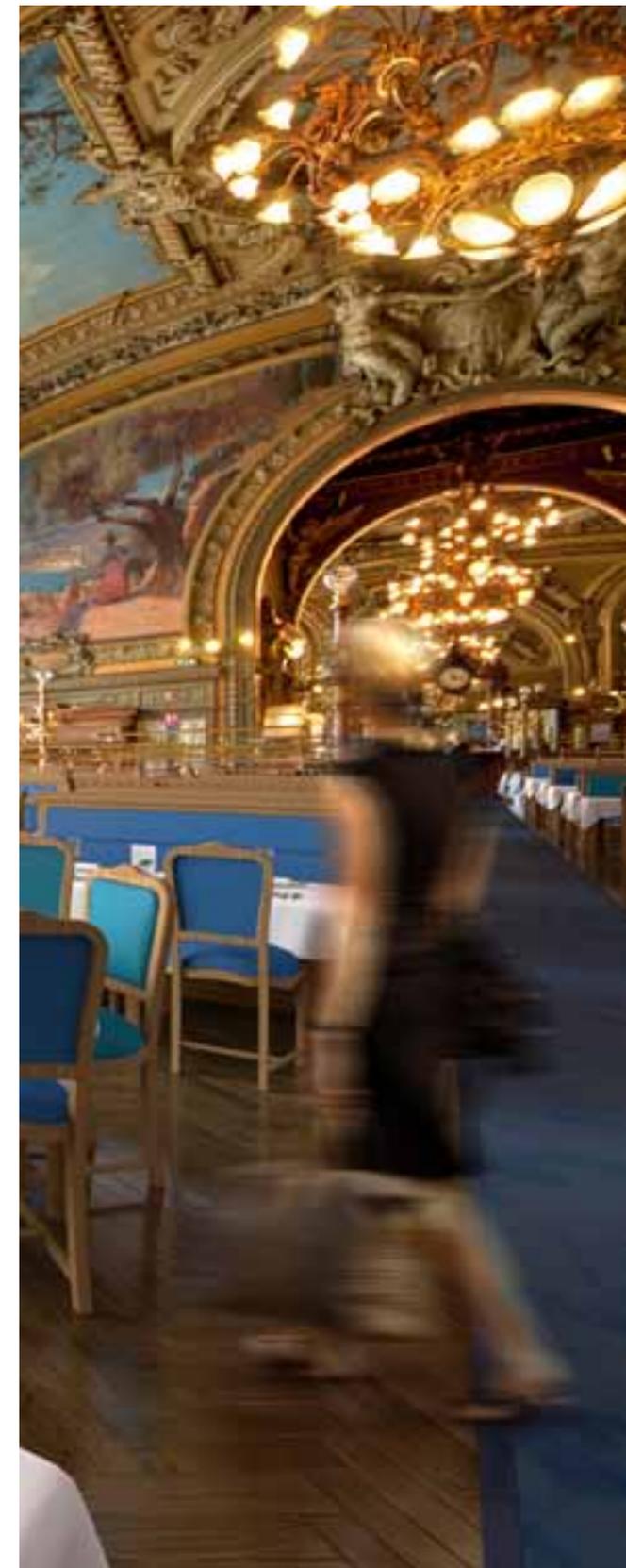
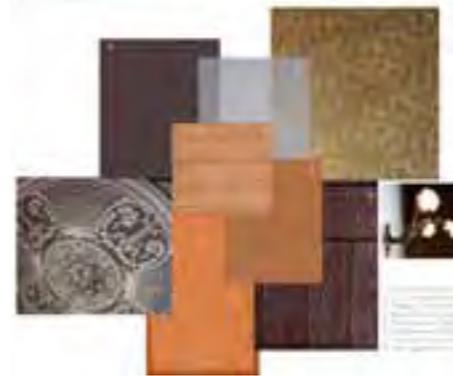
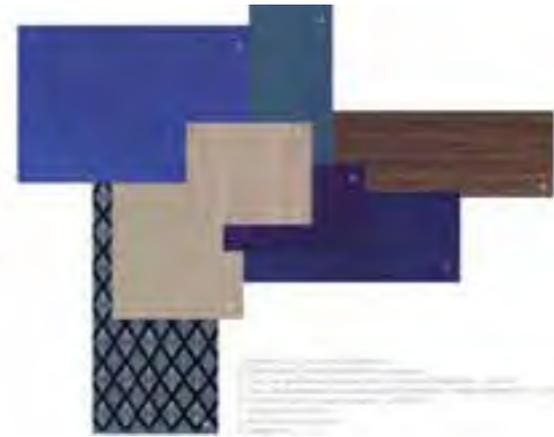


Il y a ensuite eu un ré-ordonnancement du mobilier pour retrouver la géométrie très dessinée, très apaisante, d'autrefois : dans une gare, le calme spatial est un luxe. Nous avons donc placé les nouvelles consoles de service, recouvertes de marbre de Sarancolin, régulièrement sur les trumeaux des grandes baies. Nous avons fait retapisser les banquettes d'origine dans une déclinaison de cuirs bleus qui joue en écho à tous les bleus de la méditerranée présents dans les toiles du plafond. Dans le salon Réjane, nous avons aussi dessiné un bar surprenant dont les parois comme des rideaux dorés paraissent suspendus au zinc. Quelques paravents ajourés viennent scénographier l'entrée, pour accueillir les clients qui se dirigent vers le nouveau desk.

Enfin, lorsqu'on rentre dans les salons algérien, tunisien, marocain, ou le salon de passage, on découvre à chaque fois une ambiance spécifique, dépaysante, pour quelques instants d'un voyage immobile.

Et les sanitaires ?

Effectivement, les sanitaires eux-mêmes participent de ces surprises : Ils ont été entièrement revêtus de mosaïques, à l'instar des bains que l'on peut trouver autour de la Méditerranée. Eux aussi continuent l'histoire du mythique Train Bleu.



III.

Les coulisses du chantier

Réaliser un chantier dans une gare en exploitation, *a fortiori* avec un délai de réalisation très court, un espace très contraint et une densité élevée de compagnons, oblige à des gymnastiques exceptionnelles et exige une grande rigueur avec une implication sans faille de tous les intervenants.

« Une gare, ce sont des flux de voyageurs, des mouvements liés à l'exploitation. Le chantier – auquel s'ajoutent celui du Carré d'Or et la restauration des fresques dans la salle éponyme – ne doit en aucune façon impacter le fonctionnement de la gare et la sécurité des voyageurs tout en assurant les évacuations des gravats, l'approvisionnement des dizaines de tonnes de matières et l'acheminement des ouvriers. SNCF est co-acteur de la réussite de ce chantier en offrant les meilleures conditions possibles. »

Éric Succab,
Directeur des gares de Lyon et Bercy

LE CHEF D'ORCHESTRE DES TRAVAUX

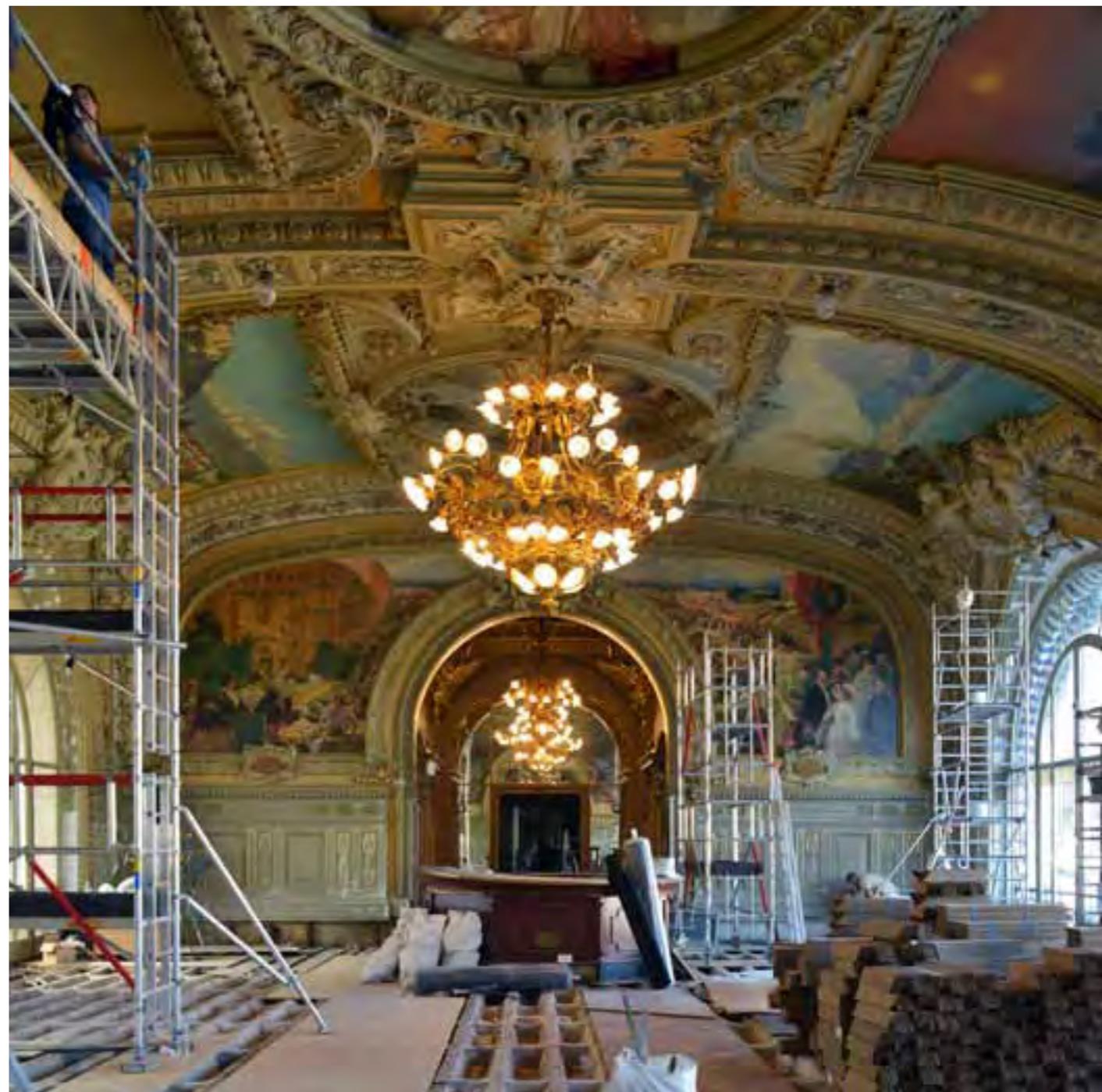
Pour la bonne réalisation d'un tel chantier, indispensable de faire appel à un pilote d'opération garant de la qualité d'exécution, du respect de la commande et des délais.

À l'interface entre la conception et la réalité du terrain, Benoit Ferré, Architecte spécialisé dans les réhabilitations complexes, agit à la manière d'un véritable chef d'orchestre pour « faire jouer chaque entreprise en harmonie avec les autres » :

- choisir des entreprises fiables et compétentes,
- organiser le travail,
- tenir les comptes chaque semaine,
- planifier les interventions des 30 corps d'état différents - techniques (chauffage, climatisation, électricité, courants faibles, courants forts, menuiseries, serrureries, parquets...), de restauration et de décoration (6 lots : restauration de peinture, dorure, peinture décorative ; menuiserie & ébénisterie ; tapisserie ; vitraux ; métallerie - ferronnerie d'art ; lustrerie), de finitions (murs, sols et plafonds...),

- gérer les hommes,
- veiller à l'enchaînement des plannings, guère facilité par l'absence de sol, le parquet étant intégralement déposé et remplacé,
- anticiper la logistique,
- ordonner les préfabrications,
- créer une connivence entre les équipes...

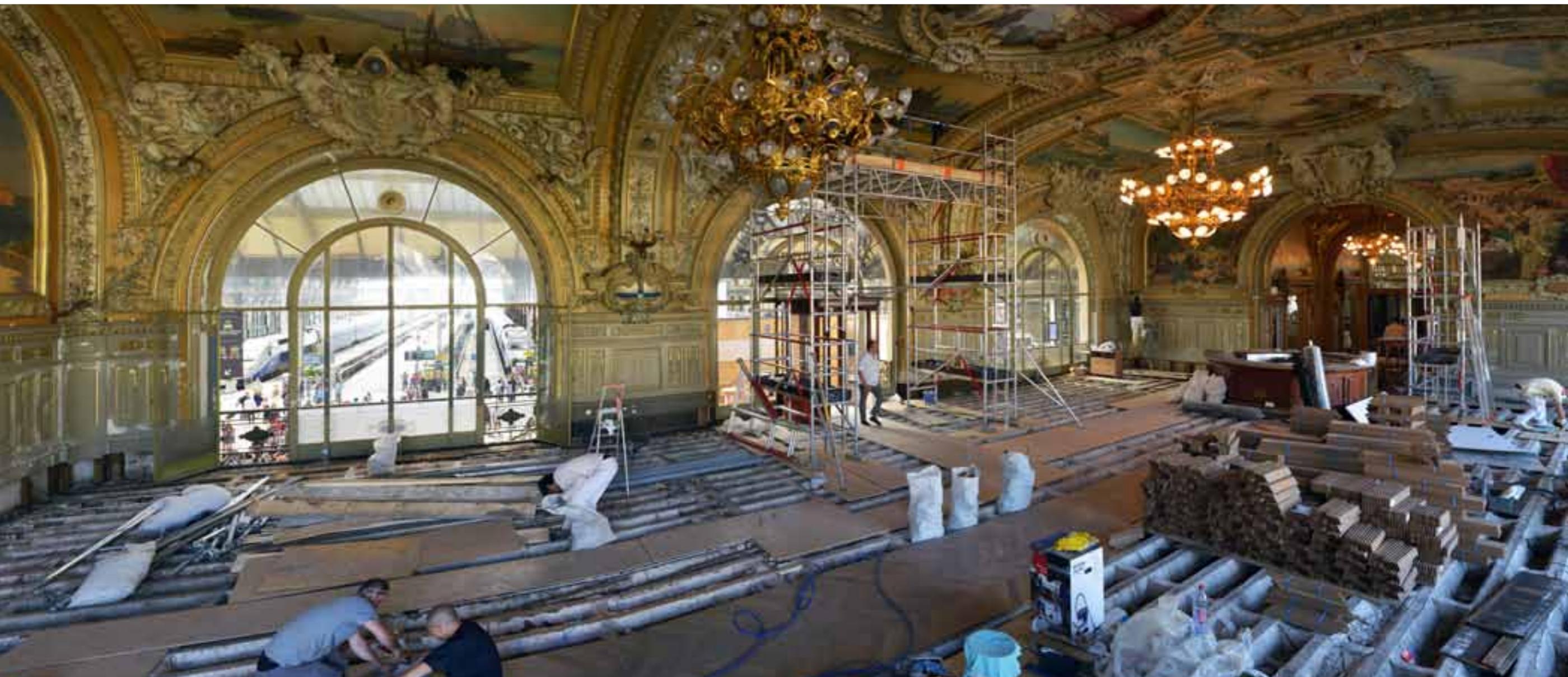
Telles sont, parmi tant d'autres, les tâches qui incombent au pilote d'opération.



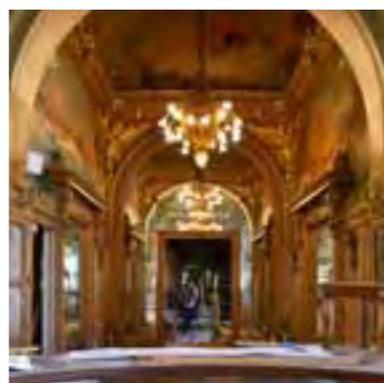
« La magie de ce lieu chargé d'histoire nous permet de motiver les différents compagnons qui travaillent sur ce chantier pour créer une communauté. C'est grâce à cet esprit d'équipe, cette force humaine conjointe, où chacun va respecter la personne qui travaille à côté, que nous allons tenir les délais et réussir ensemble ce challenge. »

Benoît Ferré, Architecte responsable du projet

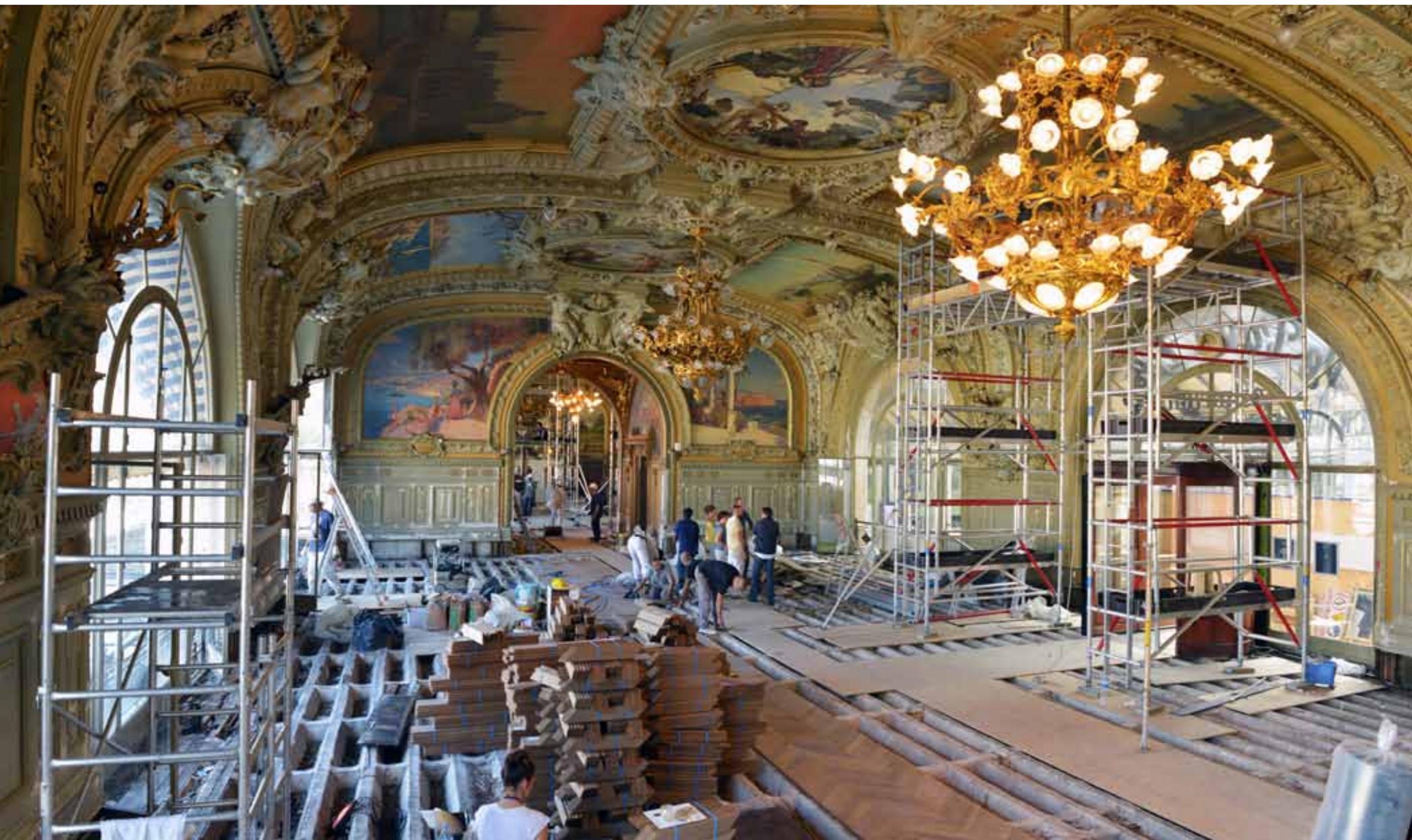
III. Les coulisses du chantier



*En double-page : la pose du parquet de la salle Réjane
Page de gauche : le salon de passage
Page de droite, gauche : restauration du Salon Doré
Page de droite, droite : restauration de la salle Réjane*



III. Les coulisses du chantier



III. Les coulisses du chantier



LES RESTAURATEURS- DÉCORATEURS

L'équipe de restaurateurs-décorateurs était constituée de trois professionnels indépendants : Marie Parant, mandataire, Isabelle Stetten et Bernard Croes de l'Atelier Bis. Cette équipe polyvalente a déjà travaillé ensemble à la restauration des peintures de Maurice Denis dans la Chapelle Sainte-Marguerite de l'église du Vésinet.

Pour le Train Bleu, leur mission a consisté à nettoyer superficiellement tous les décors sur les plafonds et les parties supérieures des murs, soit 700 m² : 40 peintures à l'huile sur toile marouflée directement sur le mur, stucs, cartouches, lustres en laiton, papier peint gaufré, moulures en bois... Pour les peintures, il s'agit essentiellement d'enlever

les dépôts de poussière sans toucher au vernis ; sur les stucs et les blasons en bois, des retouches sont opérées sur les épaufrures (accidents, manques, fissures) avec des enduits et des raccords de couleur.

Pour faire face aux contraintes logistiques et temporelles, le chantier de ce lot s'est déroulé en deux temps :

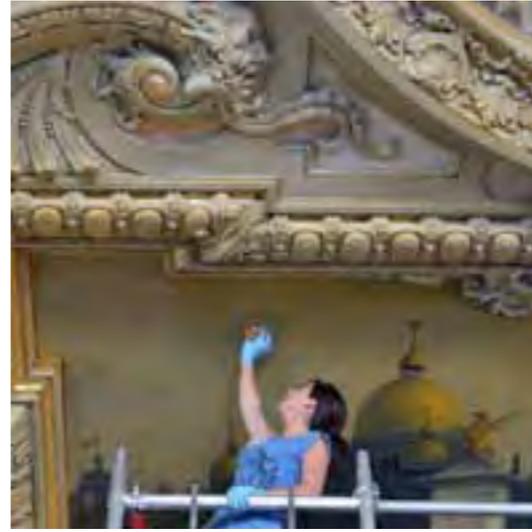
- fin mars à fin juin, alors que le restaurant était encore en fonctionnement : travail de nuit avec nécessité de ranger les échafaudages et le matériel tous les matins, avant l'ouverture du restaurant.
- depuis le 1er juillet, date de la fermeture du restaurant, travail de jour, avec tous les autres corps d'état.



« Nous sommes en admiration devant la qualité et la technique des sculptures et des peintures à l'huile, toutes en très bon état. C'est pourquoi il ne s'agit pas ici de retrouver les couleurs originelles mais de conserver la marque du temps, l'homogénéité de l'ensemble et l'authenticité du lieu. »

Marie Parant, Conservatrice-Restauratrice de Peintures

III. Les coulisses du chantier



III. Les coulisses du chantier

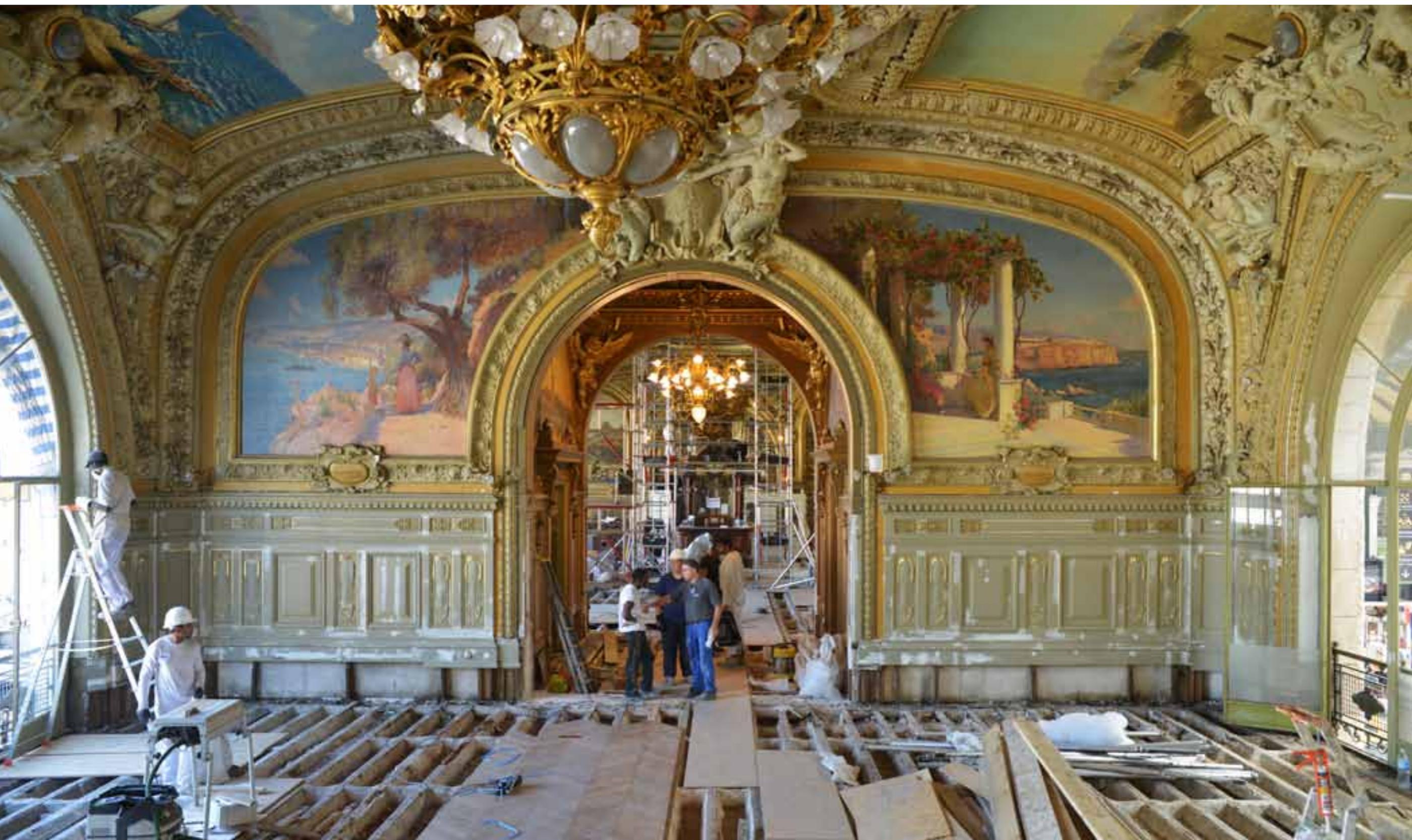


Page de gauche : l'entrée du buffet

Page de droite : salon algérien, détail de la toile tendue et du lustre



III. Les coulisses du chantier



PARQUETS, CARRELAGES, MAÇONNERIE, PLÂTRERIE, PLOMBERIE

L'entreprise MV DECO a été retenue pour sa rapidité d'exécution et l'amplitude de ses compétences. Une vingtaine de personnes et plusieurs corps d'état se sont simultanément activés sur les lieux : dépose et repose sur lambourdes d'un parquet (850 m²) en points de

Hongrie en chêne étuvé ; dépose du carrelage et pose des mosaïques dans les sanitaires. Contrairement aux habitudes, la maçonnerie, les menuiseries et le mobilier sont calés à partir des mosaïques, elles-mêmes soigneusement calepinées en fonction du galbe des plafonds.

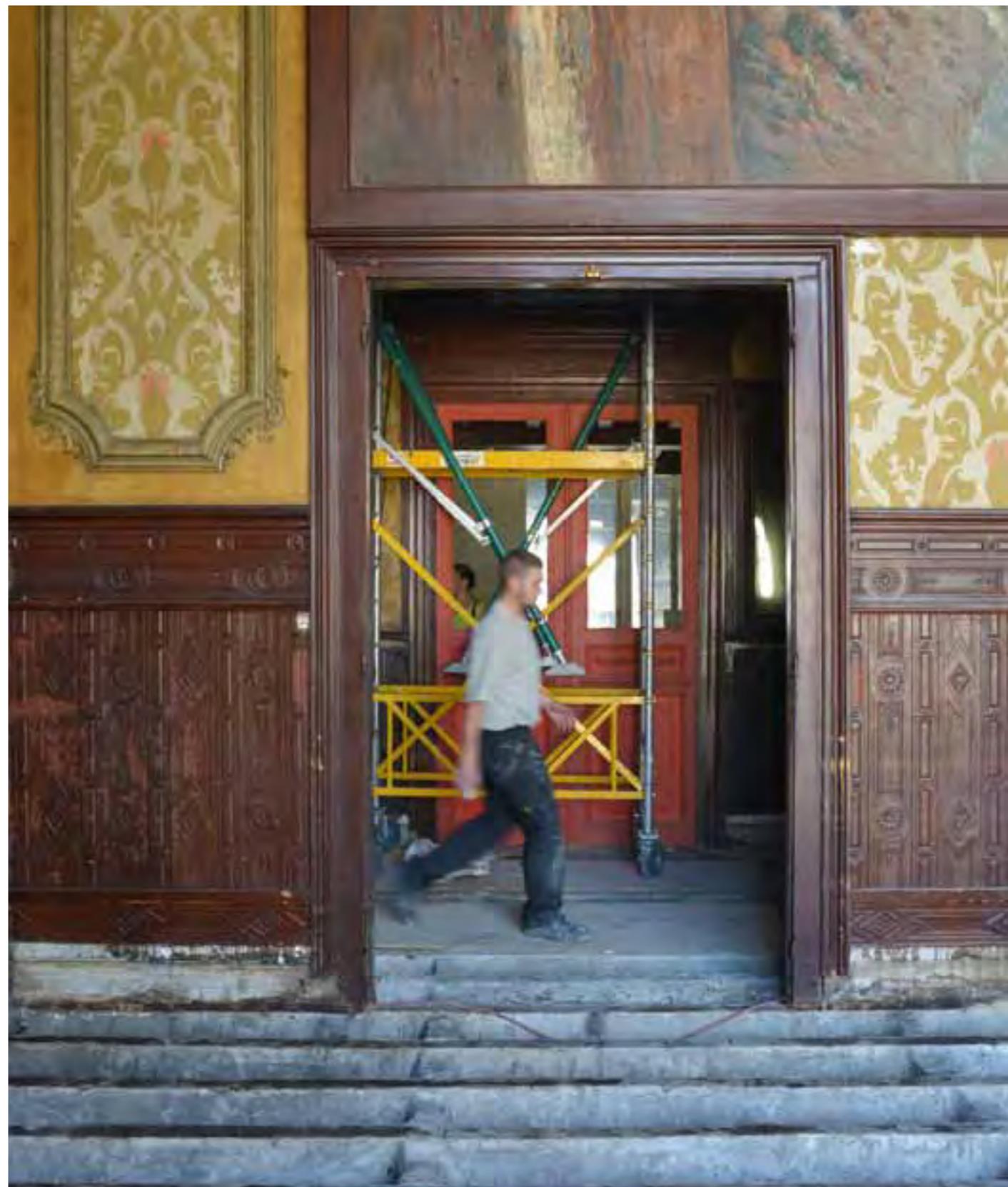
MENUISERIES BOIS

Thierry James dirige l'entreprise Chalufour en charge des portes et fenêtres en bois, identiques à l'existant, mais répondant aux normes de la réglementation incendie (ajout de plaques de plâtre à l'intérieur des menuiseries).

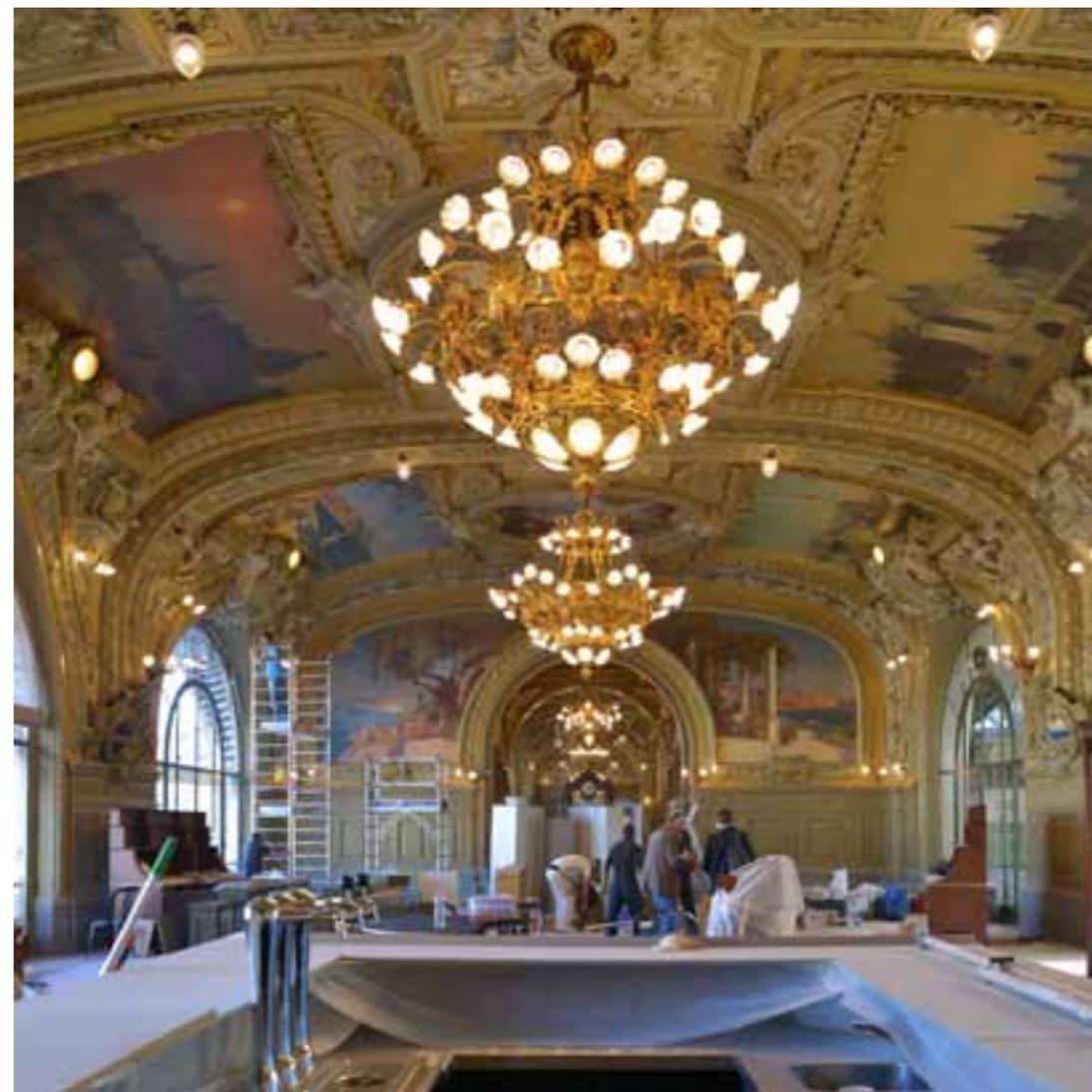
Les éléments ont été préfabriqués dans l'atelier qui a également mis au point un système d'ouverture/fermeture mécanique adapté aux poids des nouvelles portes.

Double-page précédente : vue depuis la salle Réjane sur le Salon Doré

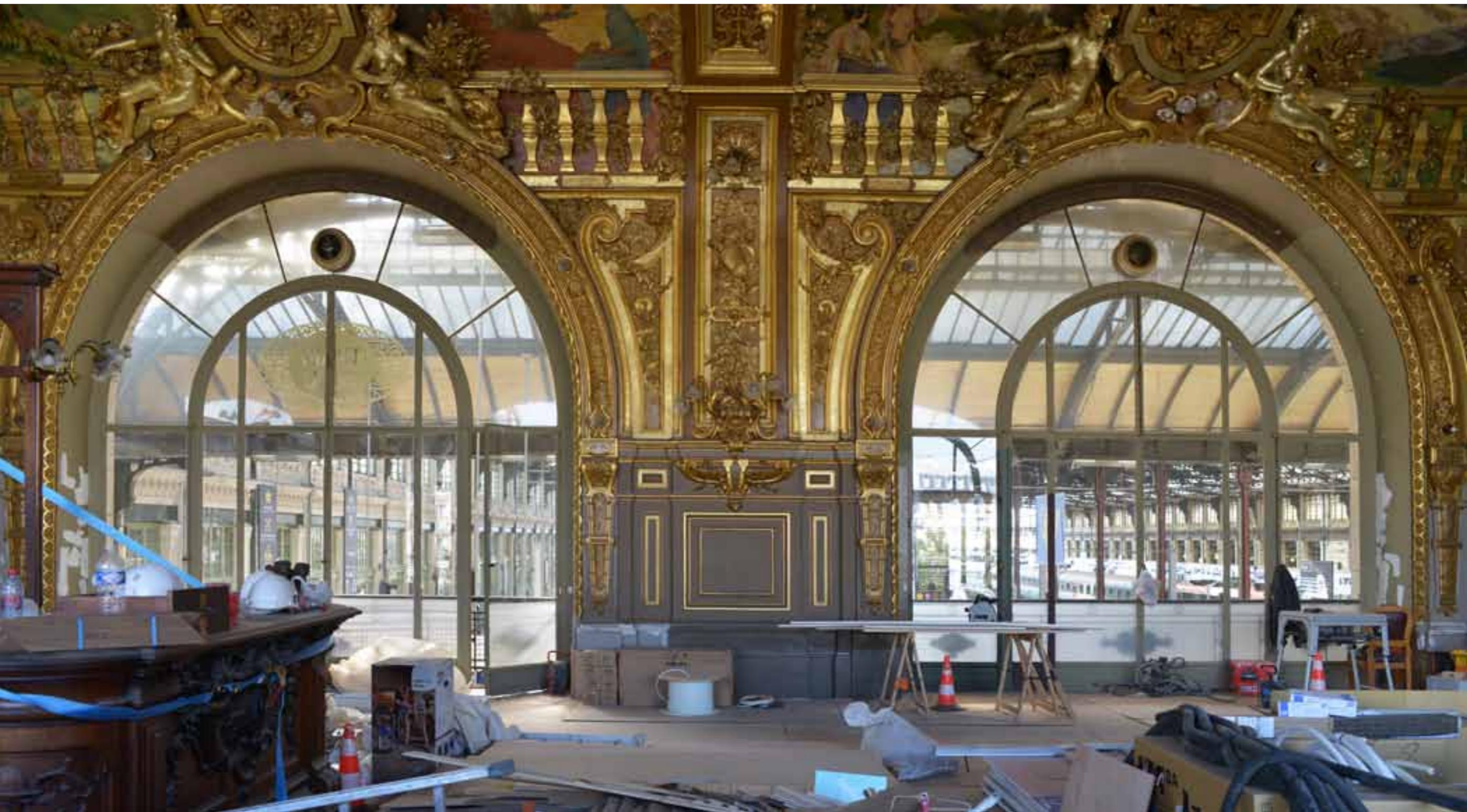
Page de droite : vue depuis le salon tunisien sur le salon de passage



III. Les coulisses du chantier



*Page de gauche : détail des boiseries restaurées du Salon Doré
Page de droite : test lumière dans la salle Réjane*



Le Salon Doré



IV. Lever le rideau sur le nouveau Train Bleu

La clientèle du Train Bleu est variée : à toute heure du jour, les hommes d'affaires disposent d'un cadre propice aux réunions et aux rendez-vous, au même titre que les bars d'hôtels de luxe. La rénovation du réseau électrique (courants faibles et courants forts) répond aux besoins en connexions et recharges des appareils électroniques.

Quant aux voyageurs, qu'ils soient touristes ou non, l'occasion leur est donnée de faire une pause dans un cadre de rêve : plus qu'une pause, plus qu'un passage, il s'agit d'une expérience unique.

Mais si le Train Bleu n'est pas une brasserie comme les autres, il n'en est pas moins une brasserie parisienne.

Le public peut désormais (re)découvrir un nouveau Train Bleu, ni tout à fait le même ni tout à fait un autre.

UNE BRASSERIE PARISIENNE DE LUXE



LE LOGO

Le logo a été conçu par l'Agence Duthilleul et AREP, il s'inspire des plaques en laiton des radiateurs. Son format agrandi et sa typographie élégante respectent le positionnement premium du Train Bleu.

VAISSELLE

Sur les nappes blanches, une nouvelle assiette de présentation fait son apparition. Son motif, spécialement créé par Villeroy et Boch pour le Train Bleu, est doré à l'or fin. Le liseré reprend certains bleus du décor tandis qu'au centre trône le nouveau logo.



TENUES

SSP a sélectionné l'entreprise « Chic at Work », expert dans le vêtement d'image pour l'Hôtellerie & Restauration, pour les nouvelles tenues du Train Bleu.



Chic at Work propose une collection qui conjugue le prêt à porter et l'uniforme professionnel.

Inspiré par la mode, la collection Chic at Work revisite les codes des tenues de la brasserie le Train Bleu en associant les couleurs de l'établissement (bleue et dorée) avec le design des uniformes.

Quelques références : Hôtel Royal Monceau - Hôtellerie de luxe, etc...

LA CARTE

A partir de la nouvelle charte graphique créée par SSP, tous les supports de communication, dont la carte, ont été retravaillés. Cette nouvelle carte a été élaborée par Jean-Pierre Hocquet et ses équipes. Jean-Pierre Hocquet a fait ses classes à l'hôtel Intercontinental et au Plaza Athénée, il dirige depuis 2004 une brigade de 110 personnes au Train Bleu.

La nouvelle carte a été créée afin de valoriser les plats les plus emblématiques du restaurant Train Bleu comme : le gigot d'agneau rôti et servi sur chariot, le fameux baba au rhum ambré Saint James. De nouvelles recettes avec des produits frais travaillés sur place « faits maison » sont mis à l'honneur pour combler les gourmets et gourmands. Le spectacle sera dans le décor et dans l'assiette.



UN DÉCOR MIXANT LA « BELLE ÉPOQUE », UNE AMBIANCE MÉDITERRANÉENNE ET UN MOBILIER CONTEMPORAIN

SALON MAROCAIN, CAMAÏEUX DE BLEUS

- . murs latéraux : peints à la chaux
- . tables basses et moucharabieh dessinés par l'Agence Duthilleul : chêne blanchi
- . canapés et fauteuils d'angle Gentry : tissu de revêtement Kvadrat Waterborn - col 243 - Designer : Patricia Urquiola - Éditeur : Moroso
- . fauteuils dessinés par l'Agence Duthilleul : tissu de revêtement Kvadrat Waterborn - col 753
- . poufs ronds : cuir Arper Ecopelle - col P10037
- . poutres : chêne foncé
- . peinture entre les poutres
- . tapis : kilim

SALON TUNISIEN, CAMAÏEUX D'OCRES

- . fauteuils : «Cap chair» - cuir naturel - Designer : Jasper Morrison - Éditeur : Cappellini
- . canapés 2 places : «414 CAB» - Designer : Mario Bellini - Éditeur : Cassina
- . rideaux : création Baumann - réf. Guard III
- . tables basses dessinées par l'Agence Duthilleul : bois d'acacia
- . toile plafond : existant
- . soubassement bois : existant
- . tapis gansé coloré

SALON ALGÉRIEN, CAMAÏEUX TERRA COTA

- . fauteuils : «770» - cuir col. Basalte + col. Schiste - Designer : Joseph-André Motte - Éditeur : Steiner
- . canapés : «800» - col. Louisiane - Designer : Joseph-André Motte - Éditeur : Steiner
- . tables basses dessinées par l'Agence Duthilleul : bois d'acajou
- . toile plafond : existant
- . peinture murs : existant
- . tapis orientaux coloré
- . rideaux : Création Baumann - réf. Guard III

SALON DE PASSAGE

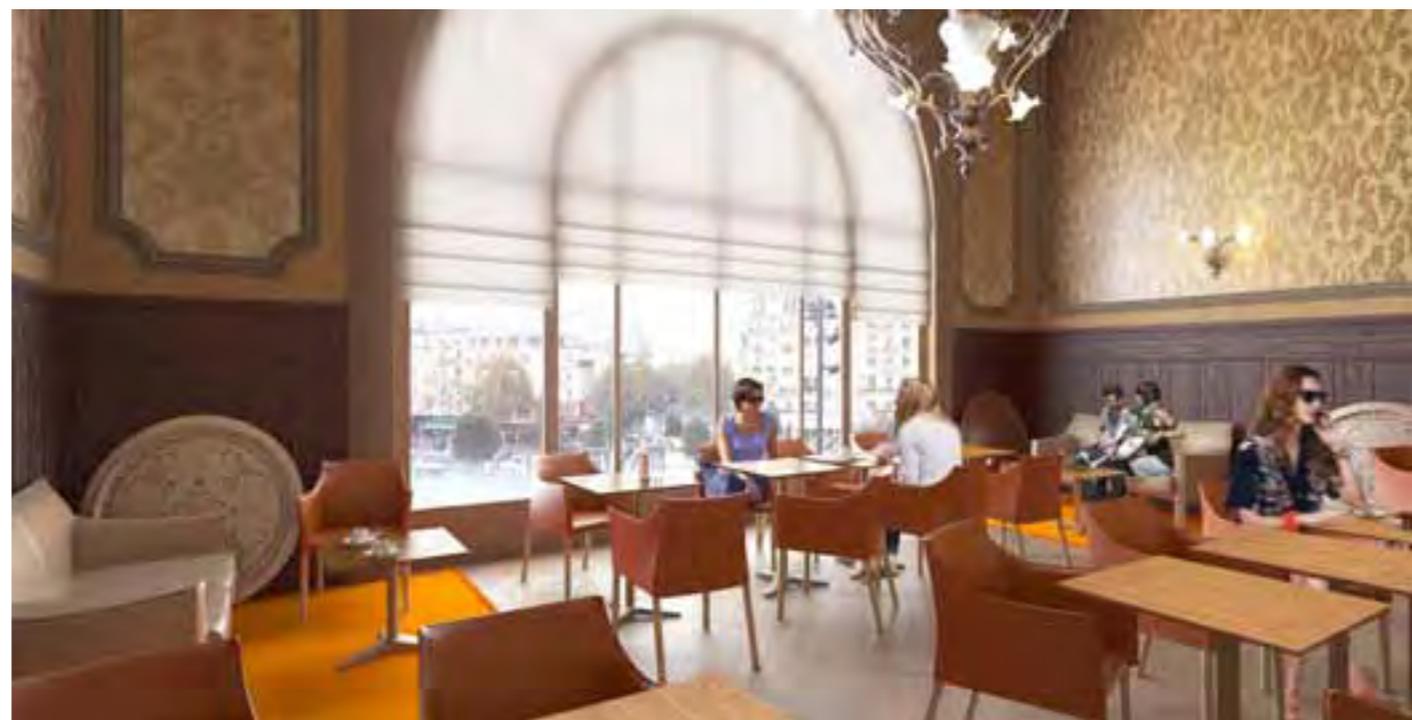
- . fauteuils et canapés deux places dessinés par l'Agence Duthilleul : tissu revêtement - Kvadrat Sudden 018
- . rideaux : Pierre Frey - Granita
- . tables basses dessinées par l'Agence Duthilleul : bois de noyer foncé
- . soubassement bois : existant
- . tapis moquette

SANITAIRES

- . mosaïque mordorée - Bisazza Ninetta (10 x 10 mm)
- . mosaïque blanche - Bisazza SM10.01 (10 x 10 mm)
- . pierre grise foncée - Royal Mosa 230 V
- . peinture marron
- . suspensions : Starck Romeo Babe
- . plaques de déclenchement : Sigma10 - Geberit
- . robinets sèche-main : Airblade Tap - Dyson
- . cuvettes suspendues - urinoirs : Starck 3 - Duravit

CUISINE

Remise aux normes, réaménagée pour optimiser l'organisation, nouveau matériel.



En haut : perspective du salon algérien

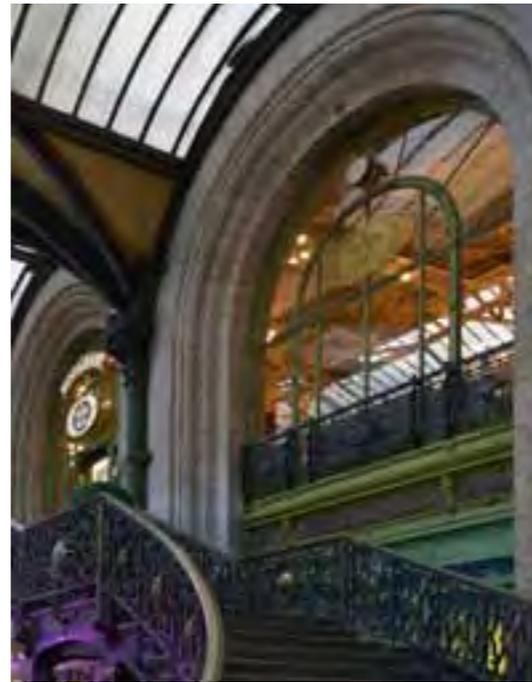
En bas : perspective du salon tunisien

IV. Lever le rideau sur le nouveau Train Bleu

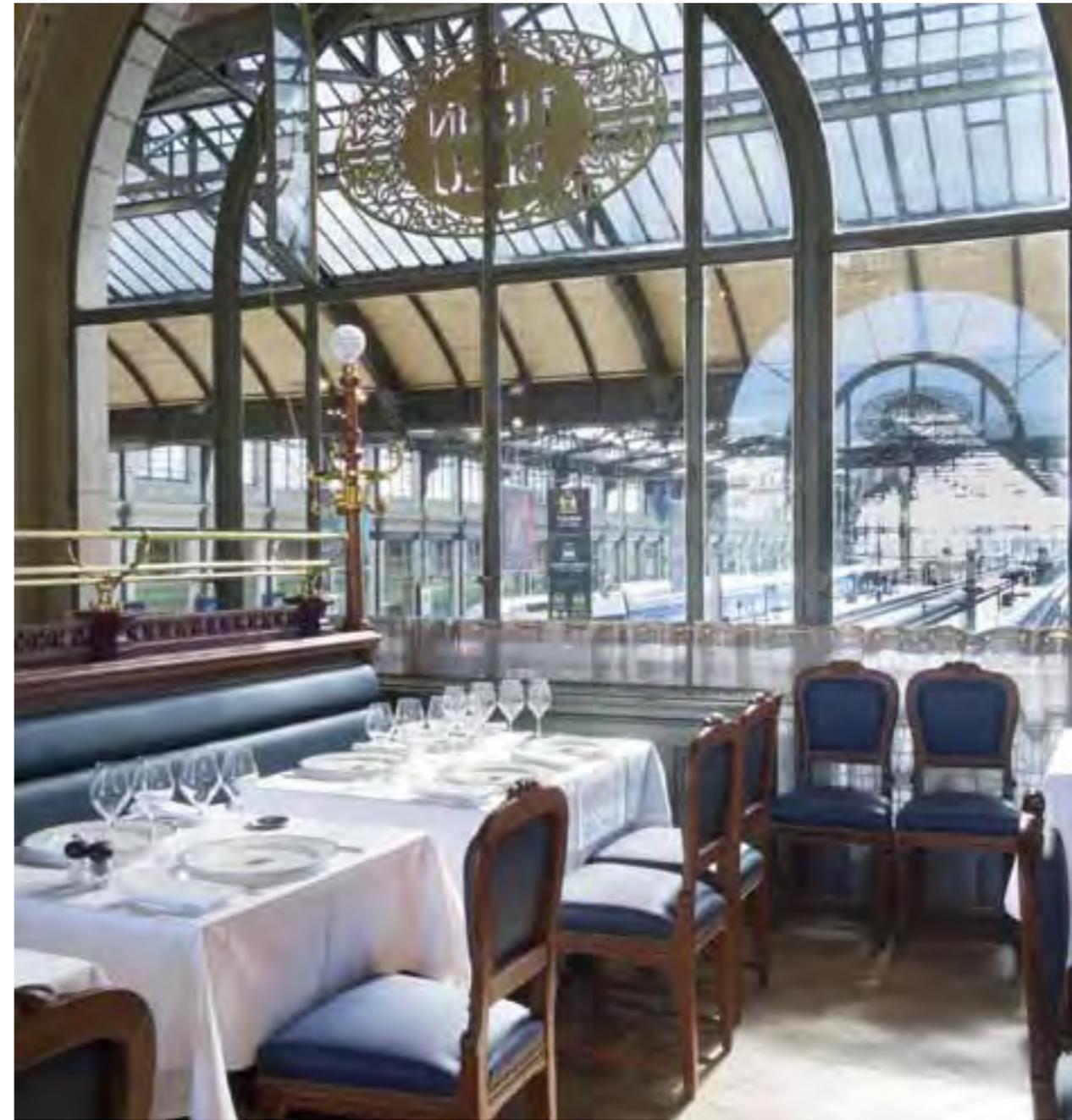


Perspective du salon marocain

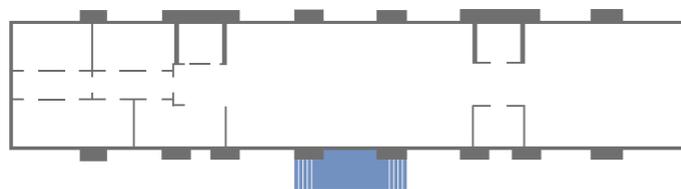
IV. Lever le rideau sur le nouveau Train Bleu



L'accès depuis le parvis, et intérieur



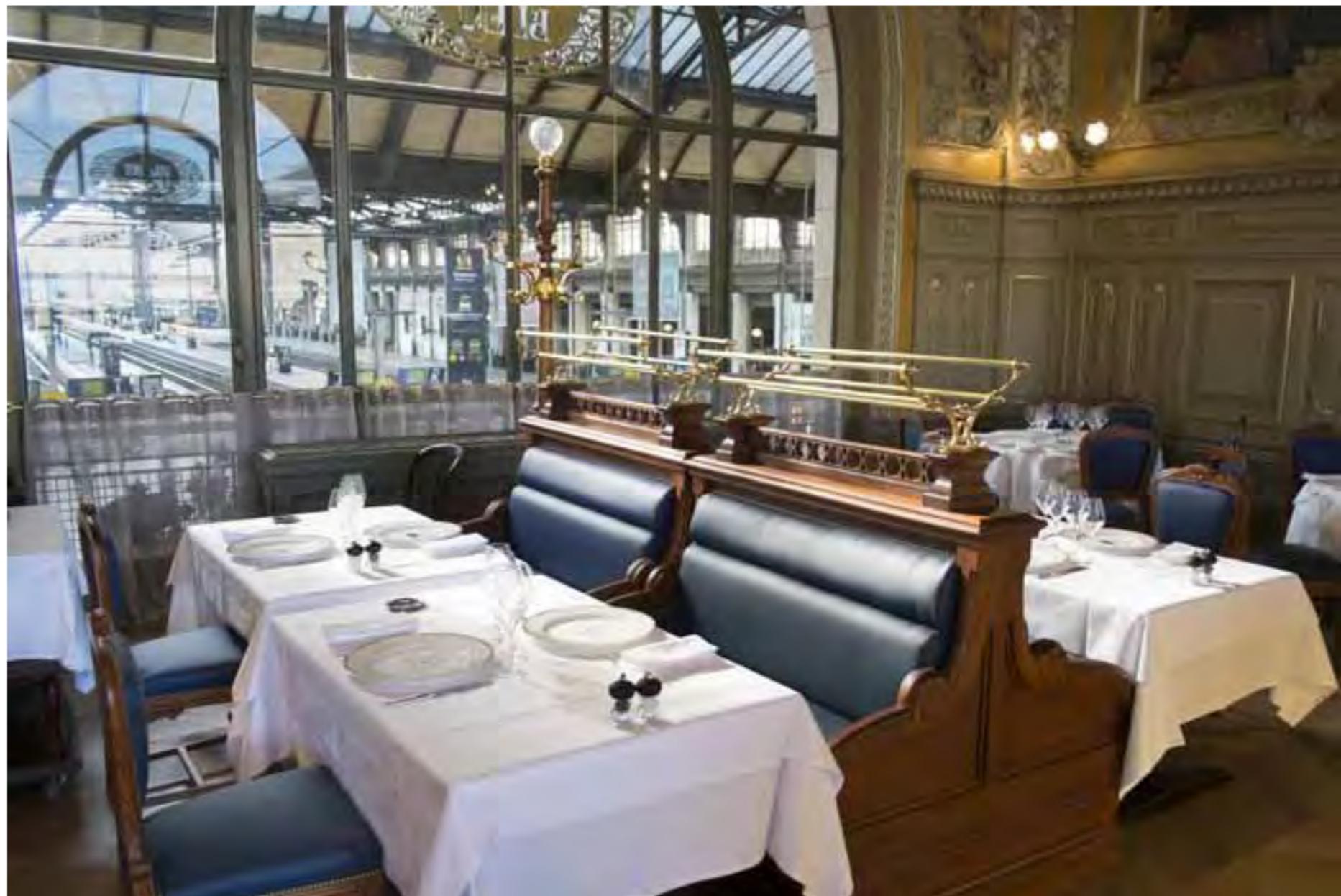
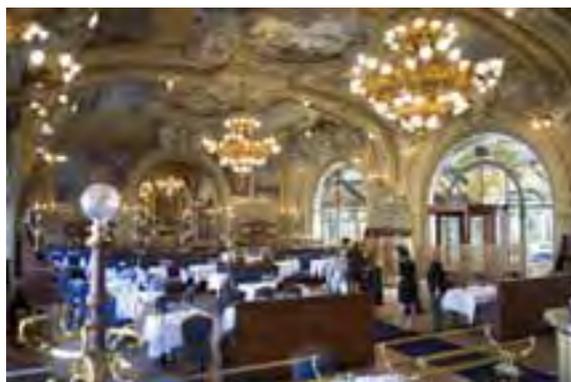
ACCÈS PRINCIPAL CÔTÉ GARE



SALON DORÉ



IV. Lever le rideau sur le nouveau Train Bleu

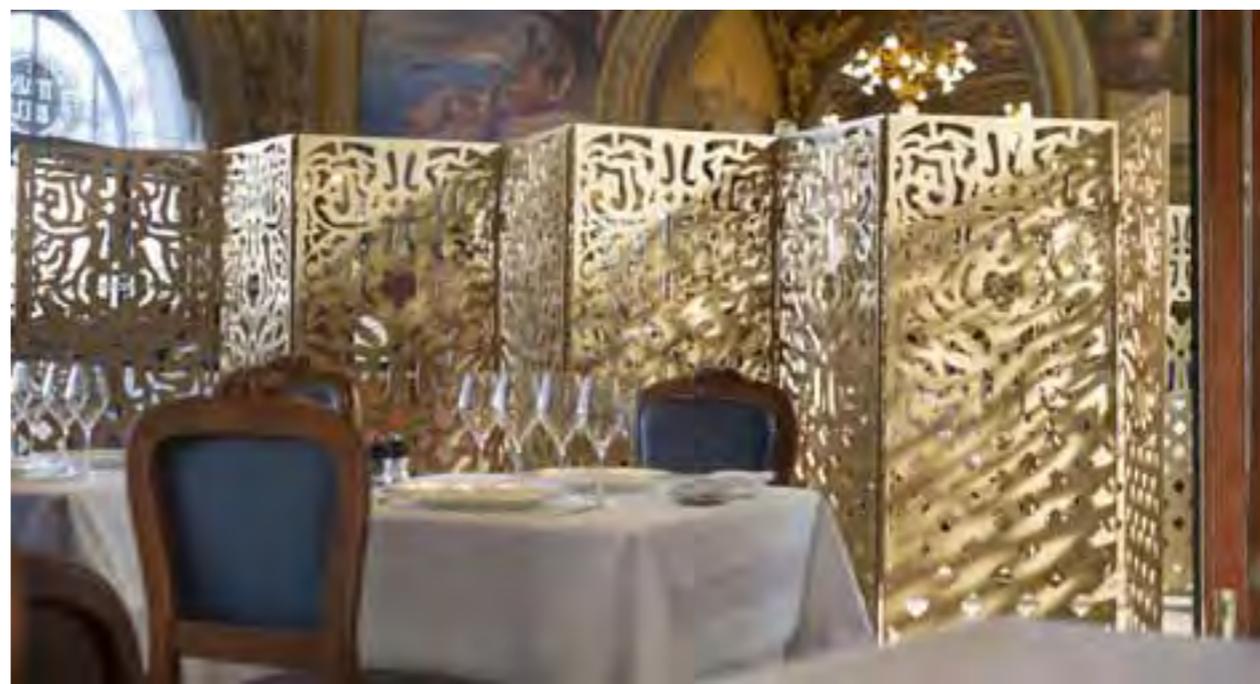
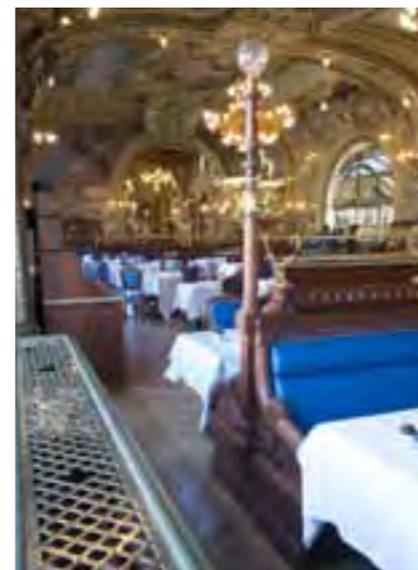


La salle Réjane

SALLE RÉJANE



IV. Lever le rideau sur le nouveau Train Bleu

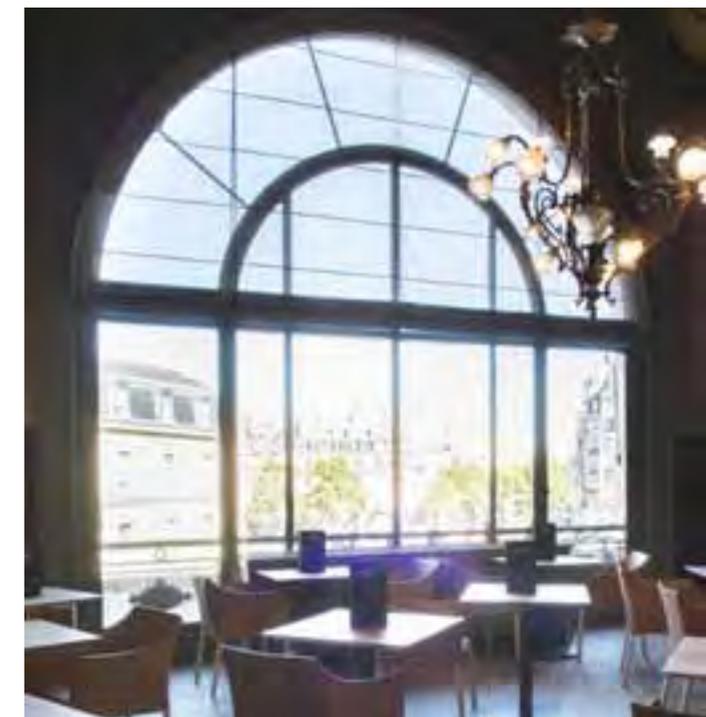


Le bar et le paravent dessinés par l'Agence Duthilleul

SALLE RÉJANE



IV. Lever le rideau sur le nouveau Train Bleu



Page précédente :
 le salon marocain
 Ci-contre de gauche
 à droite:
 le salon marocain,
 le salon tunisien,
 le salon algérien
 et le salon de passage
 avec les fauteuils
 dessinés par l'Agence
 Duthilleul

- 1. SALON TUNISIEN
- 2. SALON ALGÉRIEN
- 3. SALON DE PASSAGE
- 4. SALON MAROCAIN



V. Annexes

GARES & CONNEXIONS

WWW.GARES-CONNEXIONS.COM

Dirigée par Patrick Ropert depuis octobre 2014, Gares & Connexions est l'activité SNCF dédiée tout spécialement à la gestion et à la valorisation des 3000 gares voyageurs du réseau (depuis avril 2009).

SES MISSIONS SE CONCENTRENT SUR TROIS PRIORITÉS :

- Promouvoir la qualité au service des voyageurs, des transporteurs et de la ville en facilitant l'accès à la gare, à l'information à distance et en gare, en accentuant la fluidité des cheminements, la lisibilité des espaces et le confort.
- Accueillir tous les opérateurs ferroviaires et autres modes de transport, et leur garantir un accès équitable et transparent à l'ensemble des installations et services en gare.
- Réaliser les investissements nécessaires au développement des trafics pour améliorer le quotidien des voyageurs et accompagner les mutations urbaines.

RÉNOVATION, DÉVELOPPEMENT, INVESTISSEMENTS :

Gares & Connexions et ses partenaires prennent part activement à la valorisation du patrimoine des gares et au développement de leurs périmètres urbains et péri urbains.

Avec l'arrivée de nouveaux opérateurs de transport sur le marché et une fréquentation grandissante, la gare est au cœur des enjeux de mobilité durable. Elle est un espace de multimodalité en plein essor où se concentrent une multitude de services à destination des voyageurs comme des riverains. Un lieu de vie à part entière qui répond aux attentes des clients et enrichit leur temps d'attente.

À l'affût des tendances, des envies et des besoins, Gares & Connexions déploie des espaces de services, de vente, de restauration et d'information et crée aussi l'événement lorsque la culture entre en gare.

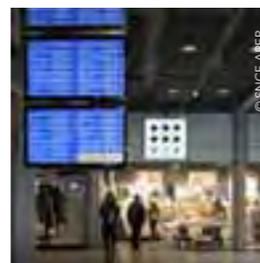
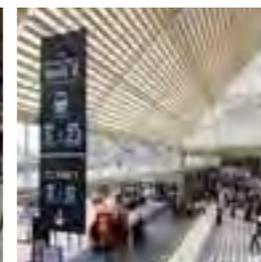
Expositions, spectacles, installations sonores, la gare se fait l'écho de sa ville, de sa région et revendique les richesses de son territoire.

GARES & CONNEXIONS

16 avenue d'Ivry
75013 PARIS

CONTACT PRESSE

Anne Clergeot-Silvestre
t. 01 80 50 92 19 / m. 06 12 43 25 32
anne.clergeot@sncf.fr



CHIFFRES CLÉS 2013

- 3 029 gares de voyageurs
- 2 milliards de voyageurs par an
- 2 millions de m² d'espaces d'accueil, de vente et bureaux, dont 180 000 m² de commerces
- 14 000 agents au service des voyageurs dans les gares

2 FILIALES

AREP, en charge de l'architecture, l'urbanisme, l'ingénierie et le design, et **A2C** qui commercialise les espaces en gare et qui a en charge la gestion administrative des contrats de location.

AGENCE DUTHILLEUL

WWW.AGENCEDUTHILLEUL.FR



Après 25 années passées à concevoir des espaces destinés à accompagner l'homme en mouvement dans la ville, Jean-Marie Duthilleul prolonge sa démarche par des projets de différentes échelles, du bâtiment au grand territoire. Depuis 1986, il a participé au mouvement de renouveau des gares en France, porté à la fois par le TGV et par la transformation des trains régionaux. Ces travaux lui ont permis de mettre en œuvre des

méthodes de conception spécifiques, pluridisciplinaires et itératives, en impliquant très étroitement les collectivités territoriales dans tous les stades de la conception de ces lieux porteurs de l'identité des villes desservies. Par ailleurs, Jean-Marie Duthilleul a progressivement développé une réflexion et une pratique dans le domaine, reconnu comme majeur aujourd'hui, de la composition de la ville contemporaine autour de la mobilité. C'est dans cet esprit qu'il a participé à la consultation sur le Grand Paris aux côtés de Jean Nouvel et Michel Cantal-Dupart. C'est cette vision qu'il entend faire partager par le travail de l'agence Duthilleul.

AGENCE DUTHILLEUL

16, avenue d'Ivry
75013 Paris

CONTACT

Jean-Baptiste Duthilleul
t. 01 44 24 34 84
jbd@agenceduthilleul.fr

CONTACT COMMUNICATION

Judith Thépot
t. 06 17 29 55 50
jthepot@agenceduthilleul.fr



LES GRANDS PROJETS DE L'AGENCE DUTHILLEUL

- Gares nouvelles du Pont de Sèvres et de Noisy Champs du Grand Paris
- Gares nouvelles de Porte Maillot et du CNIT du RER E
- Aménagement de la cathédrale de Nanterre
- Aménagement de l'église Saint-Germain-des-Prés à Paris
- Gare routière centrale d'Aix-en-Provence
- Espaces de restauration du Mont Sainte-Odile
- Restructuration de l'Institut catholique de Paris
- Rénovation du restaurant Le Train Bleu en gare de Paris-Lyon
- Urbaniste du quartier de Nancy Grand Cœur

Avec l'atelier SNCF

- Gares nouvelles de valence TGV, d'Avignon TGV, d'Aix-en-Provence TGV
- Gare nouvelle de Meuse TGV
- Gares nouvelles de Belfort et Besançon TGV
- Réaménagement de la gare Paris Saint-Lazare
- Gare nouvelle «Bibliothèque François Mitterrand »
- Nouvel espace « Transilien » de la gare Paris-Nord
- Pôle d'échanges du Mans

Avec AREP

- Gare nouvelle de Turin Porta-Susa, Italie
- Gare nouvelle de Shanghai-Sud, Chine
- Gare nouvelle de Wuhan, Chine
- Musée de Pékin-Capitale, Chine
- Quartier d'affaires de Xizhimen à Pékin, Chine
- Logement de la bourse du travail à Troyes.



AREP

WWW.AREP.FR

AREP, laboratoire de recherche sur les espaces de la ville en mouvement, est une structure d'études pluridisciplinaires, créé en 1997 au sein du groupe SNCF par Jean-Marie Duthilleul et Étienne Tricaud, architectes et ingénieurs.

AREP associe plusieurs métiers au service du projet : l'ingénierie, l'aménagement et l'urbanisme, l'architecture et le design pour développer ses missions, de l'échelle du grand territoire métropolitain à celle du mobilier public, en passant par celle du bâtiment ou du quartier de ville.

Accompagner les citoyens dans leur vie quotidienne et faire du temps de mobilité un temps de vie à part entière, utile et agréable : telle est la mission que poursuit AREP en France comme dans de nombreux pays à travers le monde, en portant une attention particulière aux usages, à l'histoire, à la géographie et à la culture des sites, et au développement durable des territoires.

Avec une équipe de 580 personnes, comprenant plus de 12 nationalités, constituée d'ingénieurs, économistes, techniciens, architectes, urbanistes, designers et graphistes ; AREP développe ses compétences dans tous les domaines de la programmation et de la construction : programmation urbaine, pôles d'échanges et gares ferroviaires, équipements culturels, bureaux, logements, centres commerciaux...

Filiale à 100 % du groupe SNCF, le chiffre d'affaires du Groupe AREP est de 64 Millions d'Euros en 2013.

AREP

16 avenue d'Ivry
75647 Paris cedex 13

CONTACT PRESSE

Dominique du Jonchay
t. 06 16 17 11 14
dduj@ipconseil.com

CONTACT COMMUNICATION

Judith Thépot
t. 01 57 27 16 47
judith.thepot@arep.fr

AREP RÉALISE OU A RÉCEMMENT ACHEVÉ LES PROJETS SUIVANTS :

en France

- Développement urbain du Grand Paris
- Développement du transport, Le Bourget
- 2 nouvelles gares sur la ligne TGV Rhin-Rhône à Belfort et Besançon
- Réhabilitation de l'ancien hôpital d'Auxerre en logements
- Gare nouvelle de Bellegarde (ligne Haut-Bugey)
- 16 nouvelles gares ou restructuration de gares sur la ligne du TGV Est, incluant la restructuration complète des gares de Paris-Est et Strasbourg
- 3 nouvelles gares sur la ligne du TGV Méditerranée et développement de leur site
- Pôle d'échanges du Mans
- Pôle d'échanges de Marseille Saint-Charles
- Gares souterraines du RER E à Paris
- Restructuration de la gare de Paris Nord
- Restructuration de la gare de Paris-Lyon (plateforme jaune)
- Restructuration de la gare de Paris Saint-Lazare

à l'international

- Réaménagement du parvis et de la gare de Luxembourg, Luxembourg
- Étude du réaménagement de la gare de Mumbai, Inde
- Gare nouvelle de Casa-Port, Maroc
- Gare nouvelle de Qing Dao, Chine
- Gare nouvelle de Wuhan, Chine
- Gare de Shanghai-Sud, Chine
- Gare de Turin Porta Susa, Italie
- Tour Air China à Pékin, Chine
- Tour Agribank à Hanoï, Vietnam
- Tour Financial Tower à Ho Chi Minh Ville, Vietnam
- Tour des Sports de Doha, Qatar
- Master plan du centre d'innovation et des nouvelles technologies de Skolkovo
- Quartier d'affaires et pôle d'échanges de Xizhimen à Pékin
- Musée historique de la Ville de Pékin, Chine
- Pôle Technologique pour les produits financiers dérivés de la Bourse de Shanghai, Chine
- Centre informatique de la Banque d'Agriculture de Shanghai, Chine
- Développement de la place Tian Fu à Chengdu, Chine
- 100 villas près des Montagnes Qing Cheng, Chine
- Conception de la ville durable de Vung Tau, Vietnam
- Conception d'une ville nouvelle à Al Khobar, Arabie Saoudite





SSP

WWW.FOODTRAVELEXPERTS.COM/FRANCE

SSP est un des leaders mondiaux de la restauration sur sites de transports. SSP exploite des restaurants, bars, cafés, food-court, salons et convenience-store dans les aéroports, gares, aires d'autoroute, métro et sites de loisirs.

SSP possède depuis plus de 60 ans une expérience internationale sans égale dans les sites de transport. C'est près de 30 000 employés qui servent environ 1 million de clients par jour. SSP est présent sur près de 130 aéroports et 270 gares, ce qui représente environ 2 000 unités dans 29 pays à travers le monde.

SSP possède un portefeuille de plus de 300 enseignes internationales, nationales, locales et sur-mesure : Upper Crust, Starbucks, Caffè Ritazza, Burger King, M&S Simply Food, Millie's Cookies, O'Learys, Caviar House & Prunier incluant des marques leaders en Asie telles que : Ajisen Ramen et Saboten ainsi que des concepts remarquables comme le Montreux Jazz Café à Genève, à Paris ou le Center Bar à Zurich qui a gagné un award.

Son portefeuille de marques est spécifiquement adapté à chaque emplacement, selon les profils des passagers, les besoins et les attentes des consommateurs, ainsi que la taille et l'aménagement des espaces.

SSP FRANCE

Tour de Lyon
185 rue de Bercy
75012 PARIS

CONTACT PRESSE

Michèle Meillat
t. 01 77 72 40 49
Michele.meillat@ssp.fr



REPÈRES HISTORIQUES DE LA GARE DE LYON

12 AOÛT 1849

Ouverture officielle au public de l'embarcadère de Lyon.

1855

Sur les plans de l'architecte François-Alexis Cendrier, la Gare de Lyon est édifiée 6 à 8 mètres au-dessus de la terre pour la protéger des crues de la Seine. Elle est alors le terminus des lignes de Chemin de Fer pour Lyon et ne comporte que 5 voies recouvertes d'une grande halle de 220 mètres de longueur.

1900

Agrandissement de la gare de Lyon à 13 voies à l'occasion de l'Exposition Universelle de Paris. La gare dispose désormais d'une façade sur la place Diderot et d'une tour de l'Horloge haute de 67 mètres. Les visiteurs de l'exposition de 1900 ont également l'opportunité de découvrir la première ligne de métro parisien qui dessert la Gare de Lyon.

1927

Création d'une nouvelle halle permettant l'accès des voyageurs aux trains stationnés sur les « voies à chiffres ».

ANNÉES 60

Évolution du bâtiment de la gare pour le lancement de la ligne A du Réseau Express Régional. La façade de la rue de Bercy et le Hall Bercy sont détruites. Une gare de banlieue sera creusée pour accueillir la RER A puis le RER D.

1981

Construction de 5 nouvelles voies dont 2 mises en service pour l'arrivée du TGV

1983

Aménagement de la salle Méditerranée.

1998

Mise en service de la Ligne 14 qui permet de relier la gare de Lyon et la gare Saint-Lazare.

2001

Agrandissement et réaménagement de la plateforme bleu pour le lancement du TGV Méditerranée.

2010-2013

Agrandissement de la plateforme jaune et création du Hall 2.

LA GARE DE LYON EN CHIFFRES

La gare de Lyon est une des gares parisiennes qui connaît un des plus importants trafics car elle accueille en gare de surface les TGV en provenance du sud-est), les Transiliens de la ligne R, les trains Téoz, les TER Bourgogne et, en gare souterraine, le RER D (ainsi que le A, circulant sur le réseau RATP).

Le centre d'aiguillage de la gare de Lyon gère **22 voies**, **15 quais**, près de **170 signaux lumineux**, près de **210 appareils** de voies (aiguillages) permettant plus de **1 000 itinéraires** possibles.

3^e gare parisienne par son trafic :
90 millions de voyageurs par an

1 train au départ ou à l'arrivée toutes les deux minutes

9 lignes de bus et **14 lignes de bus Noctiliens**

2 lignes de métro et de RER

LE SAVIEZ-VOUS ?

- 20 % des achats réalisés dans les gares sont consacrés à la restauration. C'est le deuxième poste d'achat, juste derrière la presse (qui représente 35 %).
- La plupart des clients plébiscite l'achat plaisir (46 %), mais ils sont tout aussi nombreux à souligner l'importance du gain de temps (54%).
- La dépense moyenne pour la vente à emporter est de 8,40 € et de 10,60 € pour la restauration rapide.
- Le budget moyen pour la restauration assise traditionnelle dans les gares est de 17,20 €.
- La restauration en gare aujourd'hui représente 250 points de vente répartis dans toute la France, soit un chiffre d'affaires global de 250 millions d'euros.

REPÈRES CHRONOLOGIQUES DU TRAIN BLEU

1849-1899

Première gare de Lyon dessinée par François-Alexis Cendrars.

1857

Création de la Compagnie PLM.

1898-1902

Construction de la seconde gare de Lyon par Marius Toudoire.

AVRIL 1901

Inauguration du buffet de la gare.

1940

Réquisition du buffet par l'armée allemande.

1945

Le buffet est un centre d'accueil pour les déportés et prisonniers de retour.

1947

Restauration des décors, du mobilier, des rideaux brodés, des lustres, remise en état des locaux de service.

1953

Regarnissage des banquettes et fauteuils en faux cuir, remplacement de chaises, aménagement d'une cuisine relais.

1963-1968

Campagne de nettoyage et de restauration des décors, installation du tambour à l'entrée, déplacement de la cuisine à l'étage du restaurant, ajout de sanitaires dans le passage entre les salles.

1967

Le buffet de la gare devient le restaurant du Train bleu.

1972

Classement au titre des Monuments Historiques.

1975

Restauration des petits salons y compris les plafonds en tissu tendu.

1980

Rénovation des installations de chauffage.

1988

Rénovation des toilettes et des installations électriques du restaurant.

1992

Restauration des décors et des dorures, restauration en recherche du parquet, remplacement des chaises de 1953 par des chaises modèle 1901, réaménagement de la cuisine, remplacement des voilages brodés par des rideaux opaques côté quais (remplacés en 2000).

1996

Remise en peinture du salon tunisien.

2000

Remplacement des rideaux.

Rédaction

Delphine Desveaux

Conception graphique et production

AREP Communication

Judith Thépot

Sandrine Carré

Jean-Philippe Zendagui

Crédits photographies

© AREP G&C / M. Lee Vigneau p. 8 à 23, 24, 26 à 35, 38 à 50, 58g et 58dh, 69d, 70g, 73

© AREP / S. Lucas p 71

© SNCF G&C / B. Monnerot-Dumaine p 36 à 41, 58bd, 59 à 65

© SNCF - AREP / p 69gh

© SSP p 75

Crédits illustrations

© AREP p. 24, 25g, 52 centre

© AREP / Illustrateur Laurent Laroche,

Illustrateurs Laurent Laroche et Maxime Viarouge p 25d, 55 à 57

© SSP p 52-53

Novembre 2014



LE TRAIN BLEU

WWW.LE-TRAIN-BLEU.COM

LE TRAIN BLEU
Place Louis Armand
75012 Paris

PROPRIÉTAIRE GARES & CONNEXIONS

16 avenue d'Ivry
75013 Paris

Directeur du développement : Frédéric Michaux

GARE DE LYON

43-45 Place Louis Armand
75571 Paris Cedex 12

Directeur exploitation gare de Lyon, Erwan Yvet

Directeur de la gare de Lyon, Eric Succab

Direction patrimoniale, Lydia Ricci

MAÎTRISE D'OUVRAGE

SSP

185 rue de Bercy
75012 Paris

Direction générale : Gérard Donofrio ; Secrétariat général, direction

travaux : Philippe Oudenot, Eric de La Bruyère ; chef de projet :

Christophe Jouineau ; Développement : Bruno Manciaux ;

MAÎTRISE D'ŒUVRE

AGENCE DUTHILLEUL, mandataire

Jean-Marie Duthilleul
16 avenue d'Ivry
75647 Paris Cedex 13

t 01 44 24 34 84

Judith Thépot, communication

jthepot@agenceduthilleul.fr

AREP, Bureau d'études

2BDM, ACMH

RÉALISATION

EUROGIP, pilotage et suivi de chantier

AREP

16, avenue D'Ivry
75647 Paris Cedex 13

t. 01 57 27 15 00

f. 01 57 27 15 01

Judith thépot communication

judith.thepot@arep.fr

2BDM

68 rue Nollet

75017 Paris

t 01 42 26 76 10

f 01 42 26 76 22

Contact@2bdm.fr

Laure Lalubie, chef de projet

laure.lalubie@2bdm.fr

COMPAGNIE EUROPEENNE D'ARCHITECTURE EUROGIP

26 villa Croix Nivert

75015 Paris

t 01 47 34 51 00

f 01 47 34 51 33

Benoit Ferré, architecte

Nicolas de Corbiac

nicolas.decorbiac@eurogip.com

ATELIER PARANT

Marie PARANT, Conservatrice-Restauratrice
de Peintures, Diplômée d'État, Master
en Conservation Restauration des Biens
Culturels

maparant@club-internet.fr

ISABELLE STETTEN

Consultante en conservation préventive du
patrimoine, Conservation-restauration de
peinture,

isabelle.stetten@free.fr

ATELIER BIS

Bernard Croes, restaurateur de peinture
agréé par les monuments historiques

bernard.croes@wanadoo.fr

MV DECO

15 avenue Christian Doppler

77700 Bailly

t 01 60 31 07 51

f 01 60 31 06 96

Sébastien Allouard

mvdeco@orange.fr

CHALUFOUR

2 avenue de l'Industrie

61200 Argentan

t 02 33 36 16 03

t 02 33 36 44 90

Thierry James

tjchalufour@orange.fr

