



Janvier 2008, la gare a conservé sa physionomie d'origine. Seules les automobiles ont remplacé les voitures à cheval.

Roman de gare

Printemps 1857. La gare de Bourg ouvre ses portes. Si depuis, le nombre de trains et de voyageurs n'a jamais cessé de croître, son architecture a peu évolué.

En 1841, la France compte seulement 566 km de voies ferrées. Sous l'impulsion du gouvernement Guizot, de nombreux chantiers ferroviaires sont lancés. Pas question pour Bourg de rater le train ! Dès 1845, le Conseil municipal vote une subvention pour l'étude du tracé Paris-Genève par Bourg. En mai 1853, le parlement valide la mise en exécution de cette ligne. Bourg entre dans l'ère du chemin de fer et étudie le lieu d'implantation de la future gare. Deux sites sont pressentis : l'un dans la vallée de la Reyssouze, l'autre sur le plateau du Mail. Cette dernière option est choisie car elle permet de gagner Mâcon par la vallée de la Veyle et d'offrir un accès facile à la nappe phréatique pour ravitailler en eau les locomotives à vapeur.

De 1854 à 1956, les travaux s'enchaînent : des tranchées sont creusées en forêt de Seillon pour installer les voies, les terrains de la gare sont drainés, nivelés... Le chantier de la ligne Bourg-Lyon va bon train ! Le 17 mai 1856, un convoi d'essai est lancé et dès le 23 juin 1856, la ligne est ouverte au public. L'enthousiasme est au rendez-vous : "Il y a 60 ans on mettait deux jours pour aller à Lyon... Voilà que maintenant on déjeune chez soi avant de partir et l'on revient ses affaires

faites dîner en famille" lit-on dans les journaux.

L'édification de la gare n'en est qu'à ses débuts. L'embarcadère est sommaire. Fait de quelques baraques en planches, situé en plein champ, il est difficile d'accès, surtout la nuit car sans éclairage. Malgré cet inconfort, la station bourgienne est très fréquentée, particulièrement les jours de foires et marchés.

Métamorphoses

Au printemps 1857, la gare est enfin achevée : "sa forme gracieuse... tient à la fois du chalet suisse et des constructions du temps de Louis XIII en pierres et briques". Bien qu'esthétique, ce bâtiment (relié à la ville par la route de Lyon et la promenade du Mail) demeure difficile d'accès. Il faut attendre 1872 pour que le chemin longeant la voie soit transformé en avenue de Paris, devenue Pierre Sénard en 1945. En 1869, la Ville acquiert les terrains nécessaires à la création d'une route directe menant à la Préfecture alors en construction. En 1873, l'avenue de la gare (rebaptisée en 1880 Alphonse Baudin) est inaugurée. Rapidement, ce nouvel axe s'urbanise. Hôtels et immeubles de rapport sortent de terre et en 1878 la Banque de France est bâtie. Ces constructions participent à l'expansion de la ville et à l'urbanisation du quartier Bel-Air. Dans la foulée, le premier pont de Lyon est édifié en 1906 et en 1913 le passage souterrain aménagé...

Depuis, la gare n'a guère changé d'aspect. Le bâtiment carré à un étage, surmonté d'un fronton curviligne et d'une horloge, fait toujours face à l'avenue Baudin. Les deux ailes basses, autrefois précédées d'une marquise de tôle, sont aujourd'hui dotées d'une galerie vitrée. A l'extrémité de l'aile gauche, un bâtiment abrite le buffet, des salles de réunions...

Intérieurement, le bâtiment a connu des réaménagements successifs. Le dernier en date : la création en janvier 2006 d'un espace de vente et d'accueil plus convivial. Cette année, un nouveau cap sera franchi avec le lancement des travaux du pôle multimodal réunissant tous les modes de transport de l'agglomération. (cf. page 7)

Sources : "Bourg de A à Z" Maurice Brocard, Editions de La Tour Gile.
"Bourg-en-Bresse dans l'histoire" édité par l'Office municipal de la Culture.
Pré-inventaire des "Richesses touristiques et archéologiques de la Ville de Bourg".

Fin XIX^e, la gare comporte un bureau de l'octroi chargé de contrôler et taxer les marchandises.

Photo du bas : Autrefois, les quais étaient couverts de marquises en tôle supprimées lors de l'électrification des voies.

