

La délégation Ile-de-France visite deux de ses gares

la Gare Saint-Lazare et la Gare de Lyon

Paris, jeudi 17 juin 2021

Claude Monet a peint une série de toiles représentant la gare Saint-Lazare à différentes heures du jour (1877) ; nous pouvons encore admirer une partie de la verrière ici représentée. Avec humour, les Parisiens disent que c'est depuis cette époque que les trains ont du retard car Monet avait obtenu une autorisation pour peindre sur les voies et le trafic en avait été perturbé !



C'est sur le parvis de la gare Saint Lazare, au pied de la sculpture intitulée "*Consigne à vie*" de l'artiste Arman issu du Nouveau Réalisme des années 1960, mouvement critique de la société de consommation, que 20 participants, dont 8 invités Anafacem, ont eu le plaisir de se retrouver, plaisir accru par l'incertitude qu'avait laissé planer le contexte sanitaire.

La gare Saint Lazare détient le record de nombre de trains circulant quotidiennement (1200, soit plus de deux trains à la minute !), la Gare du Nord détenant le record en nombre de voyageurs avec 292 millions par an. Les gares, autrefois simples lieux de passage et désormais également centres commerciaux, nous les traversons rapidement, sans y porter vraiment attention. Pourtant, elles font partie du patrimoine architectural national et sont emblématiques d'une époque liée à la révolution industrielle. Paris dispose, à ce jour, en tenant compte de Bercy, de 7 gares dont les lignes, agencées en étoile, permettent aux voyageurs de se rendre dans toutes les directions du pays. Nous allons en parcourir deux aujourd'hui, cette fois avec l'œil de Delphine, historienne d'art, notre guide "attitrée".

Le bâtiment actuel de la *gare Saint-Lazare* (plus ancienne gare de Paris), conçu par l'architecte Just Lisch, a été inauguré par Napoléon III pour l'Exposition Universelle de 1889 afin de faire face à l'afflux de visiteurs. La première liaison ferroviaire à partir

de Saint-Lazare avait été créée, sous Louis-Philippe, en 1837, en direction de Saint-Germain-en-Laye : ce premier embarcadère dit "de la promenade du Pecq" n'était alors qu'une simple construction en bois. Initialement nommée *Gare de l'ouest*, la gare a pris, fin 1900, l'appellation "Saint-Lazare", du nom de sa rue qui menait à la gare de l'est et dans laquelle était établie une léproserie.

Puis, pour les futures gares Montparnasse et Austerlitz (1840), du Nord (1846), de l'Est et enfin de Lyon (1849), six autres "embarcadères" ouvriront dans ce qui était, alors, avant les grands travaux d'Haussmann, l'extérieur du Paris historique. Si ces édifices seront, par la suite, maintes fois agrandis, voire reconstruits, pour s'adapter à la croissance du trafic, il ne faut pas oublier qu'à l'origine, non seulement on ne voyait pas bien l'intérêt d'un tel moyen de transport, mais on était effrayé par le bruit assourdissant de la machine et, surtout, par sa vitesse (30/40 km/h !) tellement plus rapide que celle du cheval ! Il a fallu que des personnalités montent dans les trains pour que leur usage se démocratise.

Après cette introduction historique, Delphine nous fait observer la façade (Photo 1) : nous verrons que, comparée à celle des autres gares un peu plus tardives, elle se révèle sobre et épurée, simplement ornée de l'effigie de la ville de Paris et de médaillons de fleurs ou de végétaux évoquant la richesse et le commerce. Avant de pénétrer dans la gare, nous voyons,

toujours présente, la passerelle qui permettait de faire communiquer directement l'hôtel *Terminus* avec les quais (Photo 2).

Ayant apprécié que la journée se déroule sous un soleil resplendissant, nous sommes cependant soulagés de pénétrer, à l'ombre, dans la *salle des Pas Perdus* ! Dans ce grand hall, destiné à abriter les voyageurs en attente d'un train, de nombreuses activités commerciales et touristiques ont été développées. Il faut savoir que la gare Saint-Lazare, point de départ vers l'ouest, c'est à dire pour les ports menant vers l'Angleterre ou l'Amérique, accueillait au XIX^e une clientèle aisée. Le lieu est orné de 117 vitraux datant de 1930 réalisés par l'artiste Albert Sauter ; ces œuvres font la promotion de nombreuses destinations françaises et étrangères comme Zurich, Saint-Pétersbourg, Londres, New-York ... (Photo 3). Sur les parois, on remarque de grands aplats sur lesquels étaient peintes ou affichées réclames ou publicités. Jusqu'en 1930 le train était géré par des com-



Photo 1 : la façade de la gare Saint-Lazare



Photo 2 : la passerelle reliant les quais de la Gare Saint-Lazare à l'hôtel Terminus



Photo 3 : trois des 117 vitraux de l'artiste Sauter dans le Hall des Pas Perdus

pagnies privées et financé par des mécènes comme les *Frères Pereire* qui ont participé aussi au développement du quartier. En 1938 ces compagnies ont été regroupées en un organisme public, et les gares modernisées pour conforter l'attractivité du train, alors déjà concurrencé par la voiture. À l'heure actuelle, ce sont ici 10 000 m² de commerces et de kiosques que gère une filiale de la SNCF ; un musée d'art ludique y est même prévu. En revanche, côté trains, pas de TGV car les voies sont trop rapprochées.

Nous ressortons par l'extrémité du hall, sur la place où domine une seconde œuvre de Arman, "*L'heure de tous*" (Photo 4), devenue un point de rendez-vous incontournable ; de l'autre côté de la rue, la *brasserie Mollard* et son célèbre intérieur Art Nouveau conçu sur le thème ferroviaire.



Photo 4 : monument "*L'heure de tous*" de Arman (1960) sur le parvis de la gare St Lazare

Nous nous dirigeons alors vers la gare de Lyon. En 1851, les différents réseaux exploités par des compagnies privées n'étaient pas reliés entre eux, les transferts entre gares étaient effectués par des véhicules hippomobiles à travers des rues encombrées

qu'Hausmann n'avait pas encore transformées. Le chemin de fer de la *Petite Ceinture* fut aménagé entre 1852 et 1869, tant pour le transit des marchandises que des voyageurs, à l'intérieur des récentes fortifications parisiennes, mais il fut rapidement saturé. En 1875, une nouvelle ligne circulaire fut réalisée, à l'extérieur de Paris cette fois, le chemin de fer de la *Grande Ceinture*. À nous, il aura suffi d'emprunter la ligne 14 du métro Meteor (Métro Est Ouest Rapide), créée en 1998, première ligne automatique, adaptée pour les personnes à mobilité réduite et prochainement prolongée, d'un côté jusqu'à Saint Denis et de l'autre jusqu'à Orly.

C'est par la rue Van Gogh que nous atteignons la *gare de Lyon* créée en 1855, puis repensée par l'architecte Marius Toudoire à l'occasion de l'exposition universelle de 1900. Son architecture garde l'empreinte de la prison Mazas sur le site de laquelle elle a été érigée. Le premier embarcadère desservait Montreuil ; la ligne a ensuite été prolongée jusqu'à Lyon, et enfin Marseille (la fameuse compagnie *PLM*). Aujourd'hui, avec ses 300 trains quotidiens, elle détient la seconde place du trafic Grandes Lignes (TGV). L'arrivée du RER A s'est également traduite par de nombreuses évolutions.

L'extérieur du bâtiment, impressionnant par ses éléments architecturaux y figurant commerce et



Photo 5 : façade de la gare de Lyon avec ses sculptures allégoriques et sa verrière

abondance (Photo 5), contraste avec celui que nous venons de visiter : sa façade 1900 est ornée de sculptures Belle Epoque, allégories, cariatides, coquilles, fleurs, et quantité de lions ! Sur le parvis, une verrière d'origine abrite les voyageurs sur toute la longueur. Le *Beffroi* (Tour de l'Horloge de Charles Garnier), visitable lors des journées du patrimoine, mesure 67 m de haut (Photo 6), soit une hauteur volontairement supérieure à celle de la cathédrale Notre-Dame, comme un symbole pour l'industrie et la technique : les gares ferroviaires sont pensées "nouvelles cathédrales" !

Pénétrant dans le hall historique, nous observons le bel escalier en double hélice menant au buffet Belle Epoque du *Train Bleu* (Photo 7) : une grande partie du groupe se rendra d'ailleurs, en fin de visite, dans ce lieu mythique pour en admirer les incroyables décors bleu et or (murs et plafonds) tout en dégustant une glace ou une boisson fraîche (Photo 8). Pour rejoindre le hall 2, celui, moderne, des Grandes Lignes, nous empruntons un long couloir décoré de 1900 fresques marouflées bordées de moulures et disposées entre les poutres métalliques apparentes rivetées, tous éléments



Photo 6 : Le Beffroi (Tour de l'horloge de Charles Garnier)



Photo 7 : escalier à double hélice du buffet de la gare de Lyon



Photo 8 : une partie du groupe dans les ors du buffet du Train bleu



Photo 9 : le plafond du couloir des Fresques

de décor que, maintenant nous cherchons à cacher (Photo 9) ! Un troisième hall, souterrain, complète la gare. Tous ces bâtiments sont propriété de l'état mais sont gérés par une filiale de la SNCF.

Lieux de retrouvailles ou de séparation, de commerce et d'échanges, les gares sont, sociologiquement, des lieux à découvrir, qui ont inspiré tous les milieux artistiques (cinéma, roman, théâtre, peinture). Cette visite en a bien mis en évidence cette originalité et ravi les participants. 🌈

MAURICE IMBARD,
CLAUDINE MUHLSTEIN-JOLIETTE ET FRANÇOISE TARDIEU