

PARIS : les gares de l'Est et du Nord

Toutes les deux sont situées dans le 10^{ème} arrondissement de Paris.

Gare de l'Est



A l'époque de la mise en place du réseau national en 1842, il existe une opposition entre les compagnies ferroviaires privées qui veulent limiter les coûts d'exploitation en utilisant une seule gare terminus pour desservir plusieurs lignes et les ingénieurs de l'État qui estiment que des gares séparées améliorent la qualité de l'exploitation.

Il importe de rappeler qu'avant la loi de 1842 stipulant que les grandes lignes d'intérêt national seraient construites par l'État, les premières voies ferrées furent réalisées par des entreprises privées selon des

normes établies par le Conseil des Ponts et Chaussées. Ces entreprises étaient tenues notamment de respecter un certain nombre de réglementations, pour des raisons de sécurité.

Plusieurs projets et donc plusieurs tracés ont été longuement débattus avant 1844 pour desservir l'est de la France, avec même comme point de départ différentes gares parisiennes existantes.

Pour cette ligne Paris-Strasbourg, la décision de créer une gare séparée de la gare du Nord (pourtant très proche) a été beaucoup défendue par l'ingénieur des Ponts et Chaussées, Cabanel de Sermet. Son projet est finalement adopté au début 1846 avec la décision de construire cette nouvelle gare dans le quartier du faubourg Saint-Martin.

Compte tenu des emplacements possibles il est décidé finalement d'implanter la gare en limite d'urbanisation sur le site de l'Enclos Saint-Laurent.

Cet enclos est le nom d'un emplacement sur lequel se tenait autrefois la foire Saint-Laurent (qui datait du XII^{ème} siècle et avait été supprimé à la Révolution). Il était situé au nord de la rue Saint-Laurent, de la rue du Faubourg-Saint-Denis à la rue du Faubourg-Saint-Martin, entre l'église Saint-Laurent et l'actuelle gare de l'Est et dépendait alors de la maison Saint-Lazare (autre enclos parisien).

Depuis 1826 de nouvelles rues et des emplacements de foires et marchés occupaient la place.

La gare de l'Est est ouverte en 1849 par la Compagnie de Paris à Strasbourg, sous le nom d'« embarcadère de Strasbourg ».

Elle comprend alors deux voies à quai pénétrant sous un grand hall. Cette partie la plus ancienne correspond au hall Grandes lignes actuel (moitié ouest de la gare). Ses plans sont dus à l'architecte François-Alexandre Duquesney (1790-1849) et à Pierre Cabanel de Sermet (1801-1875). Louis-Napoléon Bonaparte (futur Napoléon III) l'inaugure en 1850. La gare prendra le nom de « gare de l'Est » en 1854, après un premier agrandissement consécutif à la mise en service de la ligne de Mulhouse dont la compagnie, devenu Compagnie des chemins de fer de l'Est, avait obtenu la concession. La gare compte alors quatre voies à quai, dont deux nouvelles à l'extérieur du hall, et la ligne est elle-même dédoublée, de deux à quatre voies. Elle connaît d'importantes transformations en 1885, puis en 1900. À cette date, les voies sont raccourcies et ne pénètrent plus dans le hall.

Enfin entre 1926 et 1931 elle est dédoublée et prend sa physionomie actuelle. La nouvelle partie située à l'Est est symétrique à la première. La gare compte alors 30 voies à quai. Cet agrandissement entraîne une profonde modification du quartier.

La gare a été beaucoup réaménagée intérieurement pour accueillir depuis juin 2007 le TGV Est vers la ville de Strasbourg.



Construction de la gare de l'Est



Gare de l'Est en 1890



Gare de l'Est en 1930

Voir le site <http://pietondeparis.canalblog.com/archives/2012/01/25/23334075.html> très intéressant sur cette gare



Le sommet du fronton Ouest est orné d'une statue du sculpteur Philippe Joseph Henri Lemaire (1798-1880) représentant la ville de Strasbourg.



Le Rhin et la Seine (1852) par Jean-Louis Brian (1805-1864)



La Meuse et la Marne (1931)



Verdun, cette œuvre du sculpteur Henri Varenne (1860-1933), orne le fronton Est de la gare



L'intérieur



Dans le hall de l'aile gauche de la gare on peut admirer une peinture monumentale de 60 m² (12m sur 5m) œuvre du peintre américain Alfred Herter (1871-1950), exposée depuis 1926. Cette toile illustre le départ pour le front des soldats français, les poilus, mobilisés en 1914. Elle fut peinte en souvenir de son fils, Everit Albert, tué près de Château-Thierry dans les derniers mois de la guerre et inaugurée en présence du Maréchal Joffre.



Alfred Herter s'est représenté à droite du tableau tenant un bouquet à la main,

sa femme est complètement à gauche de la composition, se tenant les mains jointes,

leur fils Everit -Albert est le personnage central qui salue du képi, la fleur au fusil.



Dans une gamme de bleu et d'ocre avec des frottis, des hachurés très maîtrisés, le dessin est sûr, sans gaucherie, tradition américaine de l'école Rockwell (*). Peinture narrative et tendre d'une grande maîtrise technique.

(*) Norman Rockwell est un illustrateur américain (1894-1978). Peintre naturaliste de la vie américaine du XXe siècle, il est célèbre pour avoir illustré de 1916 à 1960 les couvertures du magazine Saturday Evening Post.



Le tableau autrefois accroché sur le mur de droite était peu visible, son châssis en bois, type alvéolaire "nid d'abeille" ne remplissait plus son office, la toile était sale et distendue avec des écailllements et perte de matières picturales. Il a été restauré en février 2006. Maintenant avec ses superbes couleurs, son châssis d'aluminium moderne et sa nouvelle place frontale, il trône dans le hall de la gare.

La gare pour ses façades, ses toitures ainsi que ses deux halls d'arrivée et de départ, fait l'objet d'une inscription au titre des Monuments Historiques depuis 1984.

Gare du Nord



C'est une des plus anciennes gares du monde restée dans son état d'origine (classée depuis janvier 1975). Elle a été conçue pour être le terminus de la ligne du nord pour assurer la liaison entre Paris et la Belgique. Le projet de cette ligne remonte aux années 1830 mais le tracé n'en a été commencé qu'en 1845 après des années de négociations pour les conditions de concessions et l'acquisition des terrains.

Mais en fait il s'agit de la seconde gare du Nord. Un premier embarcadère fut construit dans un style typiquement néo classique à partir de 1845 et achevé en 1846. Il se trouvait en bordure de la rue de Dunkerque.

Une première gare du Nord est construite pour le compte de la Compagnie des Chemins de Fer du Nord dont James de Rothschild est le directeur et principal bailleur de fonds. Léonce Reynaud en est l'architecte. Elle est inaugurée le 14 Juin 1846, avec l'ouverture de la ligne de Paris à la frontière belge par Lille Paris et Valenciennes. Mais très vite la gare s'est avérée s'est révélée rapidement insuffisante face aux besoins d'un trafic sans cesse en augmentation.



La gare de Lille vers 1905

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord décide de construire une nouvelle gare et pour faire des économies elle décide de démonter la gare et de la remonter à Lille en 1860. C'est la gare Lille-Flandres que nous connaissons. Cependant lors de montage on y a apporté un certain nombre de modifications notamment l'ajout d'un étage et de l'horloge qui n'existaient pas dans la version initiale.

James de Rothschild choisit l'architecte français d'origine allemande Jacques Hittorff pour l'édification de cette nouvelle gare. La construction dure de 1861 à 1865, mais la nouvelle gare est mise en service dès 1864, l'aile de l'arrivée n'étant pas encore achevée.

La surface de la nouvelle gare atteint 36 000 m², soit le triple de l'ancien embarcadère. Le nombre de voies est porté à huit, dont quatre au centre affectées à la banlieue, encadrées de deux voies pour les départs et deux voies pour les arrivées grandes lignes. Actuellement après de nombreuses transformations, depuis 1993 nous sommes à 32 voies.

La partie nouvelle à droite tout en verre correspond à la partie dite « Gare du Nord-Echanges » (réaménagement du pôle banlieue de la gare), commencée en 1997 et terminée en 2001.



Ce qui frappe dans cette gare c'est la monumentalité de la façade (190 mètres). D'inspiration romaine, la façade est organisée autour d'un pavillon central formant un arc de triomphe de deux pavillons plus petits. Elle se caractérise par l'utilisation de gros blocs de pierre. La façade est ornée de vingt-trois statues (c'est la gare la plus chargée en sculptures de France) commandées à treize éminents sculpteurs de l'époque, représentant les principales villes desservies par la compagnie.

La dernière rénovation a supprimé l'avancée qui agrémentait la façade mais en empêchant la lecture d'ensemble (voir photo ci-contre).





Les statues du registre supérieur représentent les villes européennes desservies ou que l'on peut rejoindre par la Compagnie du Nord. Elles mesurent 5,50 mètres de hauteur.

Au centre c'est Paris qui est à l'honneur, accompagné par un aigle impérial. Statue de Pierre-Jules Cavelier (1814-1894, c'est lui qui a réalisé les statues de la façade côté Tuilerie de l'aile de Flore du Louvre).



Londres et Vienne par Jean-Louis Nicolas Jaley (1802-1866)



Berlin par Jean-Joseph Perraud (1819-1876)

Cologne par Mathurin Moreau (1822-1912)



photo Copyright © 2014 Nella Buscot

Bruxelles et Varsovie par François Jouffroy (1806-1882)



photo Copyright © 2014 Nella Buscot

Amsterdam par Charles Gumery (1827-1871)

Francfort par Gabriel-Jules Thomas (1824-1905)



Les médaillons au dessus des portiques ioniques
À gauche, avec le petit trident, c'est Poséidon et à droite avec un petit foudre c'est Jupiter

Au second niveau on trouve des statues des grandes villes du nord de la France. Les sculpteurs de ce niveau n'ont peut-être pas tous la même notoriété que celle du niveau supérieur (quoique ...). Arras et Laon par Théodore-Charles Gruyère (1813-1885), Lille et Beauvais par Charles-François Leboeuf-Nanteuil (1792-1865), Valenciennes et Calais par Henri Lemaire (1798-1880), Amiens et Rouen par Eugène-Louis Lequesne (1815-1887), Douai et Dunkerque par Gustave Grauk (1827-1905), Cambrai et Saint-Quentin par Auguste-Louis-Marie Ottin (1811-1890).

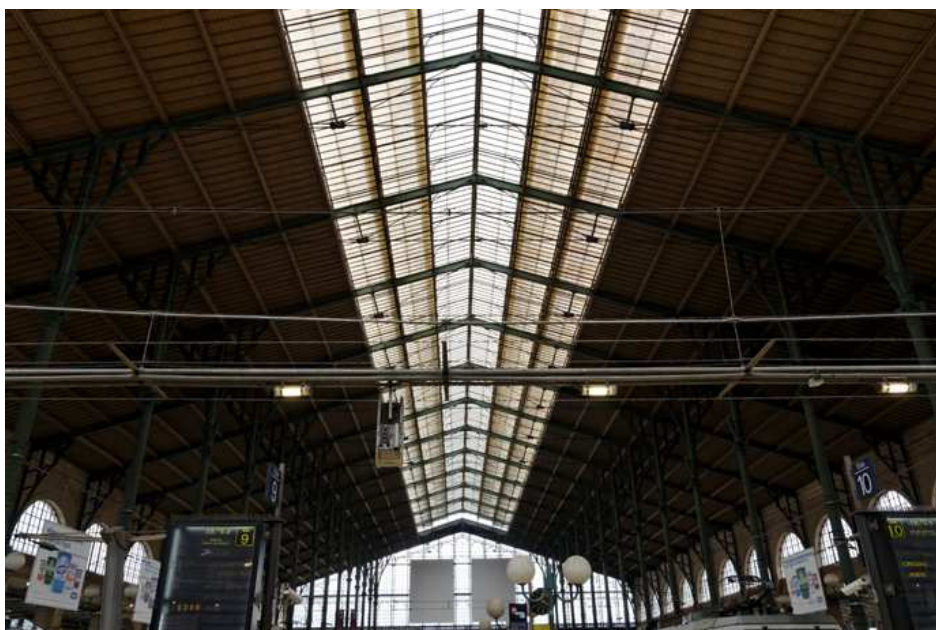


Douai et Dunkerque



Beauvais, Lille, Amiens, Rouen, Arras, Laon

L'intérieur de la gare est remarquable notamment pour sa charpente couvrant la halle centrale (77 mètres sur 200).



Les colonnes de la halle datent de 1862 et sont fabriquées en Ecosse, seul pays où se trouvait une fonderie capable d'en réaliser d'aussi grandes. Elles permettent d'évacuer les eaux pluviales des toitures. La charpente en fer et fonte est portée par deux rangées de colonnes.

L'ingénieur Camille Polonceau (1813-1859) est l'inventeur de la «ferme Polonceau », une technique de charpente de bois et de fer. La « ferme Polonceau » sera employée dans de nombreuses gares comme la gare Montparnasse (1850-1852) ou la gare du Nord (1861-1865).



L'arrivée des TGV Eurostar (1994) et Thalys (1996) ont conduit à la création de l'immense mezzanine qui a supprimé un certain nombre de bureaux.

L'intérieur était initialement prévu polychrome. En effet Jacques Hittorff était un grand partisan de la polychromie –voir par exemple sur la façade de l'église Saint-Vincent de Paul des plaques de lave émaillée. Chaque partie constitutive de la charpente (les tirants, les entrées les poteaux, etc) était prévue d'être traitée d'une couleur différente variable suivant la fonction des éléments constitutifs. Finalement c'est cette couleur verte assez typique de cette période du XIXème siècle qui l'a emporté.

La gare a eu ses façades nettoyées et restaurées entre 2008 et 2010.