

Atelier Visite d'Orsay : de la gare au musée

Visite guidée conçue par Maryvonne Zanaglia, professeur-documentaliste au lycée Guillaume Apollinaire de Thiais



Musée d'Orsay vu depuis la rive droite de la Seine (photo musée d'Orsay)

Mai 1871 : épilogue tragique de la Commune de Paris, de nombreux édifices parisiens sont incendiés dont l'Hôtel de Ville, le palais des Tuileries, le **Palais d'Orsay** qui abritait la Cour des Comptes et l'hôtel de Salm (actuel musée de la Légion d'Honneur).

1871-1898 : Le Palais d'Orsay reste à l'état de ruines

1897 : La Compagnie des Chemins de fer d'Orléans - réseau Sud-Ouest de la France - jugeant son terminus de la gare d'Austerlitz trop excentré, cherche à le rapprocher du centre de Paris. Elle achète le terrain de l'ancienne Cour des comptes pour y installer une nouvelle **gare**, dernière grande gare de Paris.

La première locomotive fonctionne en 1792. (GB)

Les gares : édifices importants de la nouvelle ville d'Haussmann. Liées au programme de l'urbaniste et aux Expositions universelles qui accueillent de très nombreux visiteurs

Saint-Lazare : première gare. construite en 1836, rebâtie en 1885-1889 puis remodifiée après

Montparnasse : inaugurée en 1852, reconstruite en 1974

de l'Est (de Strasbourg) 1854, agrandie et transformée de 1895 à 1899

du Nord: 1863 architecte Hittorf ,transformée seulement en 1975/80.

d'Austerlitz (d'Orléans) : 1869

de Lyon : édifiée sous Haussmann reconstruite en 1899. Célèbre restaurant le Train bleu en 1901.

d'Orsay: 1900 -1939 fin de l'exploitation grandes lignes- gare banlieue en sous-sol.

Avril 1898 : Le projet de Victor Laloux est choisi. La gare doit s'intégrer à un environnement prestigieux : quartier élégant - le faubourg saint-Germain - jardin des Tuileries, palais/musée du Louvre.

Il adopte une **architecture métallique** pour la gare, qu'il cache derrière une enveloppe de pierre de taille, procédé courant à l'époque.

Avril 1898- Mai 1900 : les travaux sont très rapides, grâce à des équipes d'ouvriers nombreux - 300 le jour/80 la nuit -. Quinze voies sont construites en contrebas sous le quai et la caisse des dépôts (bâtiment contigu à la gare, vers l'est)

LA GARE

Gare de départ : sur le quai Anatole France

Gare d' arrivée : sous l'hôtel, rue de Bellechâsse, actuel parvis du musée



La gare d'Orsay en cours de construction (photo musée d'Orsay)

La Compagnie des Chemins de fer d'Orléans veut impressionner visiteurs et usagers. Son prestige est en jeu . C'est uniquement une gare de voyageurs qui voit partir quelque 200 trains par jour.

Sept grandes arcades surmontées d'une marquise en verre et métal ouvrent sur le quai. Au centre, un vaste porche donne l'accès à la gare de départ. Des vestibules à coupoles accueillent les services aux voyageurs.

Les deux pavillons d'angle abritent deux immenses horloges, tandis que la tête de Mercure, dieu des voyageurs couronne le pignon métallique que la façade de l' hôtel cache.

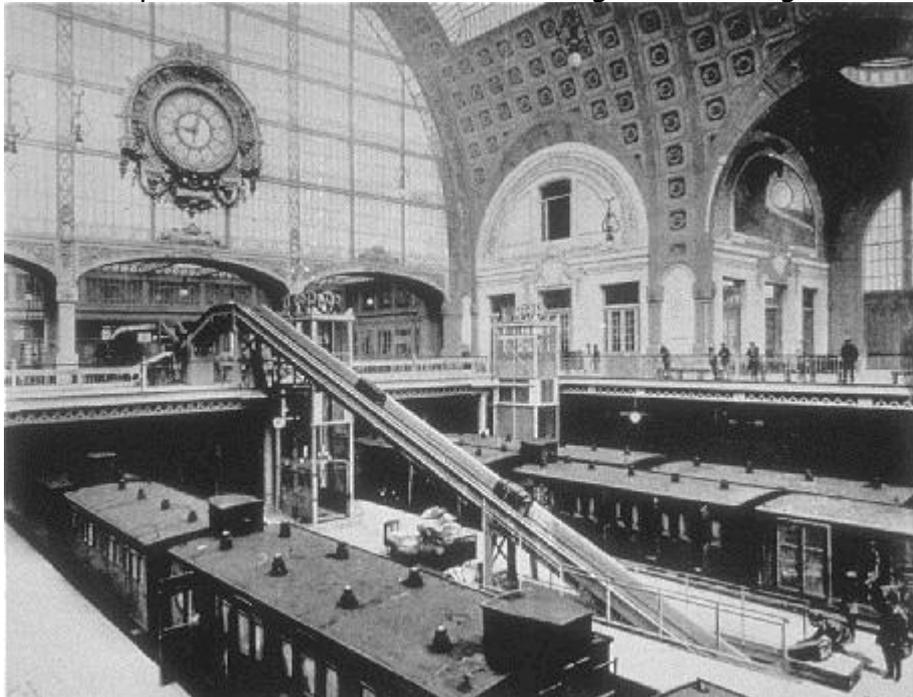
Au niveau de la terrasse trois statues allégoriques des plus importantes villes desservies Bordeaux, Toulouse et Nantes - qui a le visage de Mme Laloux - regardent la Seine. Ces trois figures assises se détachent sur le ciel. Placées au-dessus du vide des arcades - et non à l'aplomb des piliers - elles constituent des contrepoids verticaux à la masse horizontale des bâtiments et équilibre l'ensemble. Elles symbolisent aussi la volonté d'unité politique du pouvoir centralisateur, l'unité géographique permise par le chemin de fer.

C'est une gare **moderne** : la **traction électrique**, plus propre que la vapeur est choisie (avec changement de locomotives à Austerlitz). L'absence de fumée permet de renouveler le décor intérieur de la gare, de rendre les salles plus confortables et luxueuses : voir les grands caissons (1.70 X 1.70 m) de staff armé installés sous la charpente métallique qui disparaît totalement sous le décor de pierre.
(Staff : mélange de plâtre et fibres végétales, facile à mouler, employé pour la décoration)

Les éléments de l'ossature métallique sont fabriqués aux laminoirs du Creusot (usines Shneider , un des grands groupes sidérurgiques des 19 è/20 è siècles)

L'ensemble constitue un poids considérable (12 000 tonnes de métal - 35 000 m² de verrières et parois vitrées - 30 000 m² de pierres de Bourgogne - 1600 caissons en staff).

Le hall impressionne par ses dimensions : 128 m de long, 40 m de large , 32 m de haut.



Vue intérieure de la gare d'Orsay (photo musée d'Orsay)

Les premiers trains roulent en mai 1900 et la gare est **inaugurée le 14 juillet 1900 pour l'Exposition Universelle**. C'est aussi l'inauguration du premier métro de Paris (chemin de fer urbain à traction électrique le 1^{er} à Londres en 1863 " Tube")

Architecture métallique : utilisée bien avant Orsay.

- 1777 premier pont en métal en Gde Bretagne Iron Bridge
- 1803 premier pont en métal de Paris : le pont des Arts (près du Louvre)
- vers 1850/1860 premiers grands édifices à structure métallique conçus par les ingénieurs et non les architectes.

Des parois néo-classiques sont généralement plaquées dessus.

- 1851 Le Palais de Cristal en Grande-Bretagne pour L'expo universelle (Paxton)
- En France début de ce type de construction vers 1855
- 1854/1858 : halles de Baltard au centre de Paris
- Expositions Universelles de Paris : 1867 Grande halle de verre et métal au Champs de Mars ;1889 La galerie des machines
- 1882/1889 : Gustave Eiffel construit le Viaduc de Garabit
- 1889 : Construction de la Tour Eiffel (pour l'exposition Universelle de 1889)

Ajoutons pour **Paris** : La Halle au blé reconstruite en 1802 après incendie;les éléments de décor urbain en fonte décorative : balcons , etc...; les serres du jardin des plantes 1833 ; les passages ou galeries couvertes de Paris, les grands magasins...

On utilise aussi des poutrelles en métal pour les planchers.

A noter que la fonte sera remplacée peu à peu par des assemblages de fers boulonnées ou rivetés. C'est le cas des gares qui recouvrent de vastes espaces au sol sans murs porteurs, remplacés par des poteaux de fonte, avec des treillis métalliques de fer. Les charpentes sont plus légères et permettent un éclairage par le haut.

L'HOTEL

Laloux entoure la gare - le long de la rue de Lille parallèle au côté quai, la façade rue de Bellechâsse et une petite partie du quai - par un **luxueux hôtel** dont l'esthétique est en cohérence avec la gare et l'environnement du quartier. Il dispose de 370 chambres (presque toutes avec salles de bain !) sur 5 étages, avec salle des fêtes côté Seine et restaurant au-dessus de l'entrée précédée d'une marquise métal et verre. L'hôtel offre un revenu supplémentaire à la Compagnie d'Orléans.

Tout l'aménagement est conçu par Laloux. Les décors sont confiés à des peintres et sculpteurs choisis par l'architecte.

Les fêtes du "Tout-Paris" y sont données.

L'ensemble gare + hôtel = 173 m. + 15 m de marquise sur 75 m. de large

UNE GARE PEU ADAPTEE...

Lors de la grande crue de 1910, la gare disparaît sous 5 m d'eau.

Dès 1929 la SNCF projette de l'abandonner, les progrès techniques rendent son utilisation difficile et les quais sont devenus trop courts pour les longs convois.

Désaffectée en 1939 (seul le trafic banlieue subsiste) elle recevra en 1945 les prisonniers de guerre et déportés, servira de salle des ventes et de théâtre- 1973 à 1980. Que faire de cette carcasse vide ?

Un projet d'hôtel de luxe conçu par l'architecte Le Corbusier n'aboutit pas.

Avec la polémique née à la suite de la destruction des halles de Baltard (1972) la gare d'Orsay échappe de peu à la démolition, avec l'accord des présidents de la République successifs : Pompidou, Giscard d'Estaing et Mitterrand.

.... **RECONVERTIE EN MUSEE**

Classée monument historique en 1978, la gare est sauvée. Le gouvernement décidé d'y implanter un musée qui abritera des œuvres de la période 1848-1914, jonction entre le Musée du Louvre et le musée d'Art moderne du centre Pompidou à Beaubourg (qui était en chantier en 1977).

Les travaux de transformation de la gare en musée ont lieu de 1978 à 1986, confiés à une équipe de 3 jeunes architectes auxquels s'adjoint l'architecte d'intérieur italienne Gae Aulenti.

Objectif : conserver une œuvre majeure de 1900 en l'adaptant à sa nouvelle fonction
C'est François Mitterrand qui l'inaugure début décembre 1986.

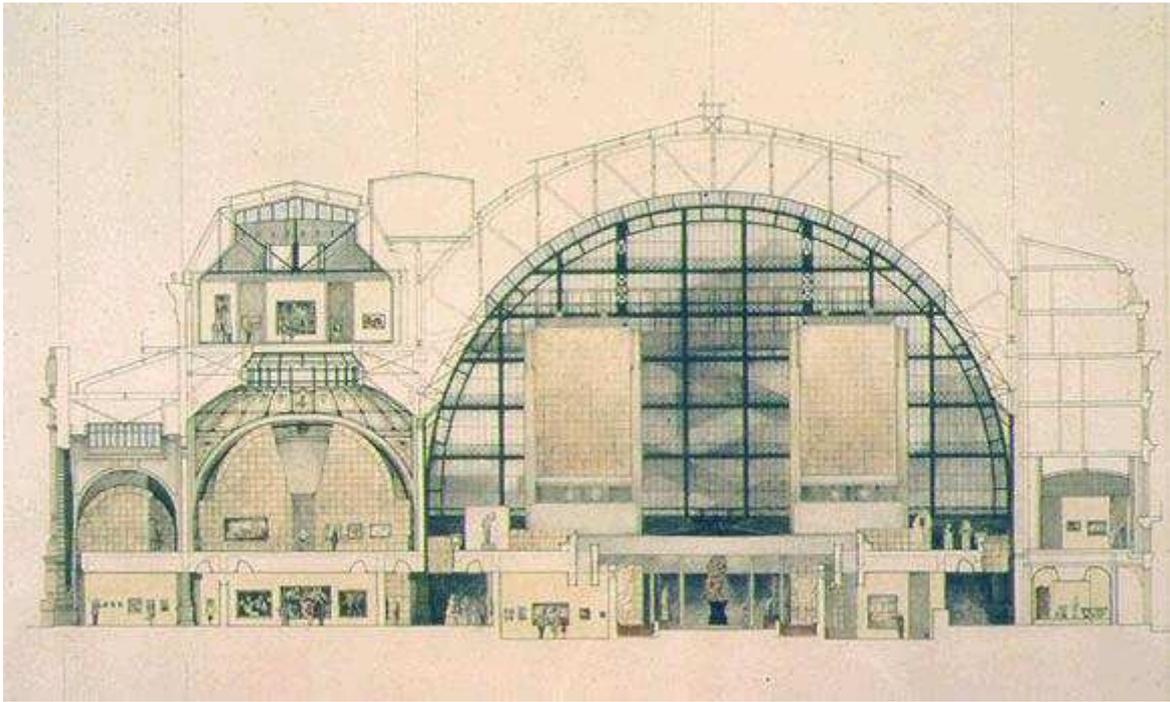


Vue intérieure de la nef en travaux (photo musée d'Orsay)

Les traces de la gare sont volontairement conservées apparentes :

- les structures métalliques d'origine sont en vert bronze, les éléments rapportés, de forme plus sobre, sont en marron.
- les horloges (trois)
- une des sept coupoles est conservée dans toute sa hauteur, celle du centre (salle Courbet)
- depuis les tours du fond de l'allée centrale : panorama sur la nef qui restitue l'ampleur du hall de gare. (Voir notamment la voûte de la gare, les structures rivetées, les caissons en staff, les verrières zénithales...)
- au dernier étage du musée la galerie de Bellechâsse réunit en un seul volume les deux derniers étages de l'hôtel, les deux files de colonnes rapprochées, marron semblent indiquer un "couloir" .

Musée : 57400 m² au total dont 16 000 m² de salles de présentation + 1200 m² expos temporaires



Coupe du bâtiment : projet de Gae Aulenti



La nef centrale du musée d'Orsay (au fond l'entrée du musée)