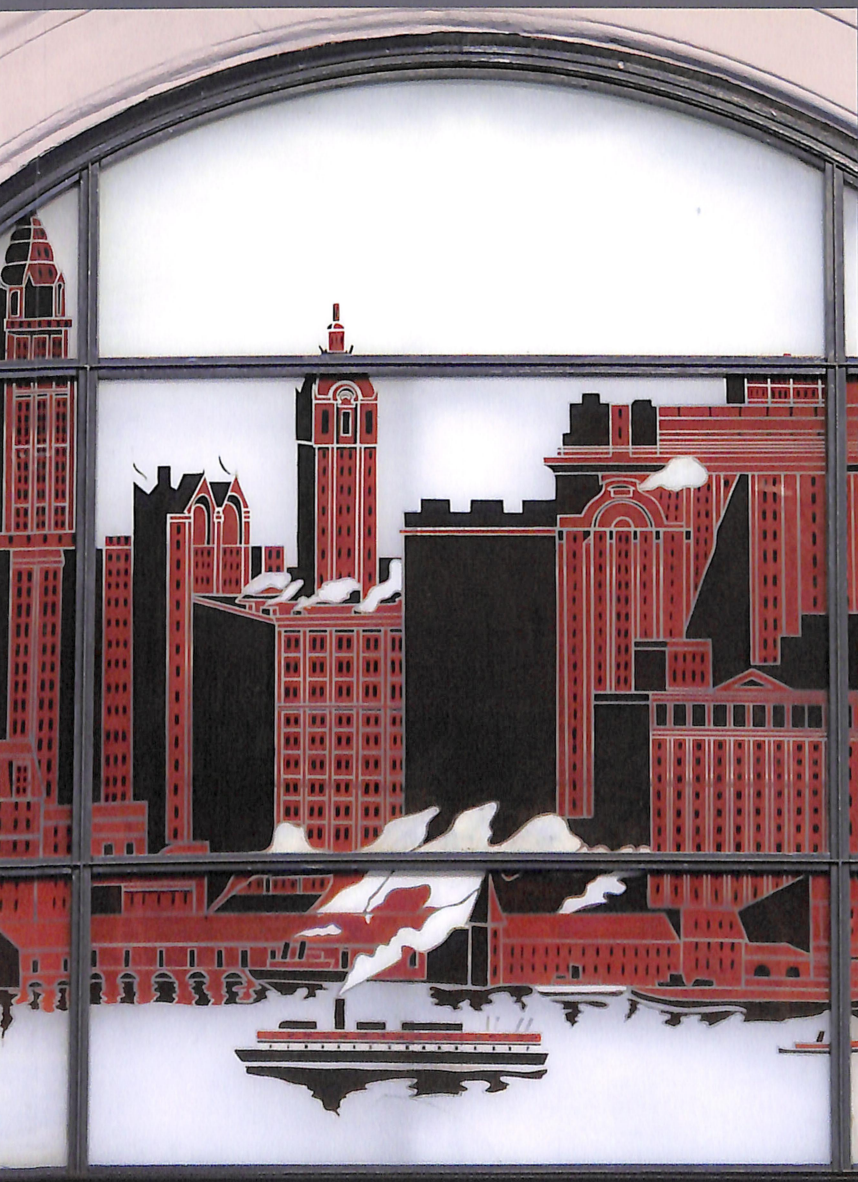


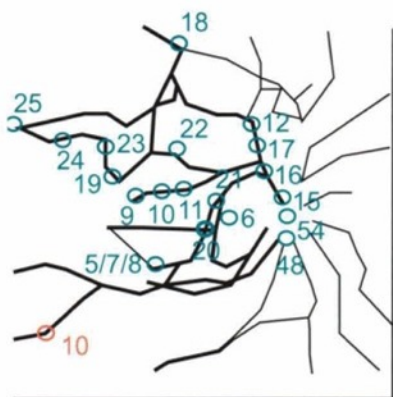
PARCOURS DU PATRIMOINE
Région Île-de-France

Gare Saint-Lazare

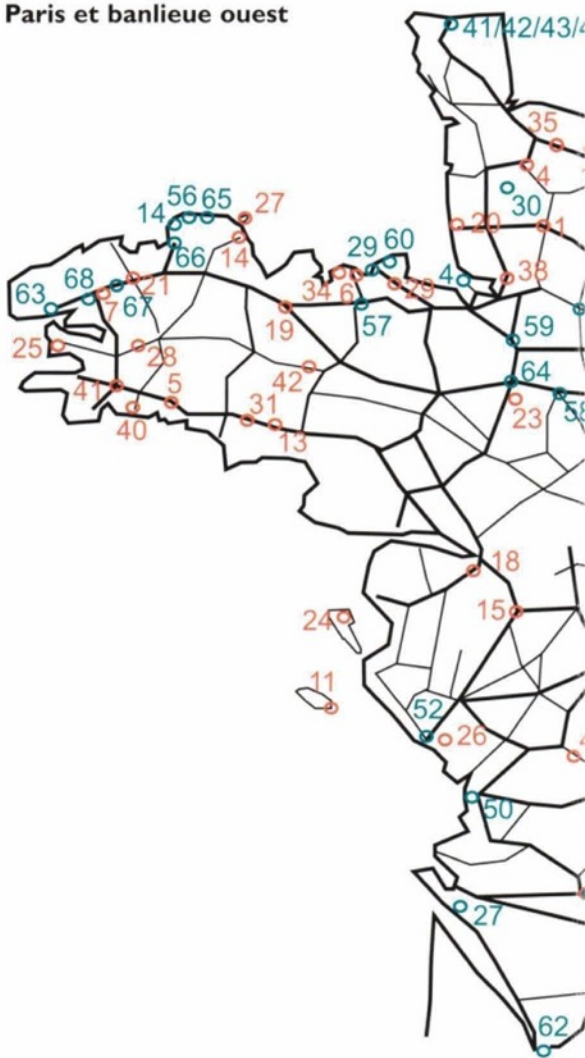
Les verrières de Paris à New York



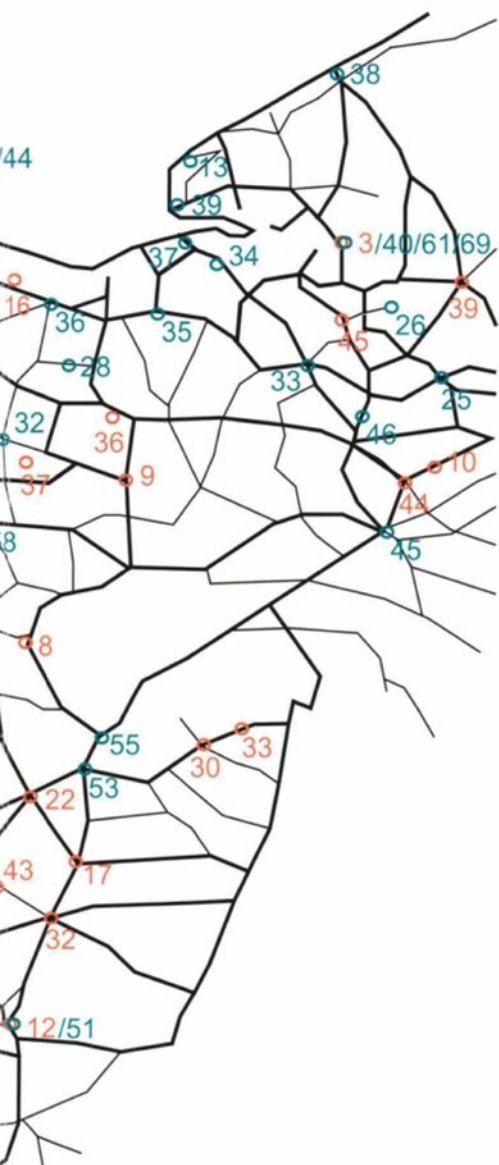
Le réseau des Chemins de fer de l'État en 1930 de la gare Saint-Lazare



Paris et banlieue ouest



et les destinations figurées sur les verrières



Ce Parcours du patrimoine a été réalisé par la Région Île-de-France et l'Association pour l'histoire des chemins de fer dans le cadre d'une convention de partenariat.

Auteurs : Bruno Carrière, Association pour l'histoire des chemins de fer
Véronique David,
chercheur, Centre André Chastel
Laurence de Finance,
conservateur en chef du Patrimoine,
et Paul Smith,
chercheur, direction générale des Patrimoines,
ministère de la Culture et de la Communication

Photographe : Stéphane Asseline

Cartographe : Isabelle Alcolea

Relecture et coordination éditoriale : Marie-Noëlle Polino, Association pour l'histoire des chemins de fer

Responsable éditoriale : Arlette Auduc,
chef du service Patrimoines et Inventaire,
Région Île-de-France

Photographie de couverture

«New York», verrière de la gare Saint-Lazare.

Introduction

Une gare toujours nouvelle

Le chantier de la gare Paris Saint-Lazare est le plus grand projet de rénovation de gare lancé par la SNCF depuis quinze ans. Précurseur, il témoigne de la nouvelle ambition de la SNCF pour ses gares, qui s'inscrit dans une démarche patrimoniale et de service. Il s'agit de mettre en valeur un patrimoine exceptionnel, souvent Monument historique, et de l'adapter aux attentes et besoins des voyageurs du XXI^e siècle.

Grâce à la cure de jouvence dont elle a bénéficié, la gare Saint-Lazare comprend désormais tout ce que nous pouvons attendre d'une grande gare parisienne : espace, modernité, luminosité, offre de services et de quatre-vingts commerces sur 10 000 m², confort, circulation facilitée et information renforcée.

Je vous invite à remonter le temps pour découvrir l'histoire de cette gare d'exception et de ses verrières.

Sophie Boissard, Directrice générale de Gares & Connexions, 5^e branche SNCF



La gare Saint-Lazare du XXI^e siècle s'appuie sur une étape peu connue de son histoire : la fin des années 1920. Face à la crise économique et à la concurrence de la route, la gare est alors conçue comme un centre commercial et un espace urbain de qualité. Les verrières de la salle des Pas-Perdus et du quai transversal prirent ainsi une importance particulière : elles devaient retenir les voyageurs en dehors des quais, soutenir la vente de voyages touristiques et orner la gare. Témoignage unique de l'art du verre gravé par sablage puis peint, cette suite de points de vue de Paris à New York, destination lointaine des trains, est d'abord l'œuvre d'un artiste, le peintre et sculpteur Charles Sarteur, ingénieur au Réseau de l'État.

Paris-Saint-Lazare, du XIX^e au XX^e siècle



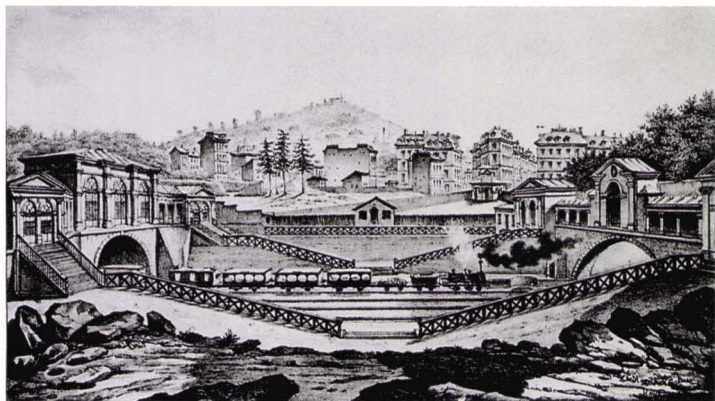
Depuis 2007 – et les 450 000 voyageurs qui la fréquentent chaque jour n'ont pas pu l'ignorer –, la gare de Paris-Saint-Lazare est de nouveau en travaux. L'opération « Cœur Saint-Lazare », qui parachève une restructuration en profondeur du bâtiment des voyageurs commencée en 2003, est l'occasion, aussi, d'une rénovation et d'une mise en valeur du patrimoine bâti de la gare qui, à travers ses strates successives, remonte aux débuts de la révolution ferroviaire en France.

PAGE CI-CONTRE
Des travaux en
profondeur à la
gare Saint-Lazare.
Photographie de
chantier prise
en 2010.

Du Paris-Saint-Germain à la Compagnie de l'Ouest

La gare Saint-Lazare est décrite parfois comme la plus ancienne de la capitale, ce qui est incontestable de ses origines mais n'est pas vrai des bâtiments que l'on connaît aujourd'hui, qui datent pour l'essentiel de la fin des années 1880. À l'origine, le premier embarcadère, celui de la Compagnie du Paris-Saint-Germain des frères Émile et Isaac Pereire, est situé vers la place de l'Europe entre les rues de Londres et de Stockholm dans un quartier alors aux confins de la ville, en cours de lotissement depuis le début des années 1820. Ce n'était qu'une structure provisoire, n'ayant coûté que la moitié environ de la somme dépensée pour le terminus à l'autre extrémité de la ligne, dans le hameau du Pecq sur la rive droite de la Seine en

Entre la place
de l'Europe
(à gauche) et la
rue de Stockholm
(à droite), le premier
embarcadère du
Paris-Saint-Germain,
peu après son
ouverture.
Lithographie de Victor
Hubert de 1837.



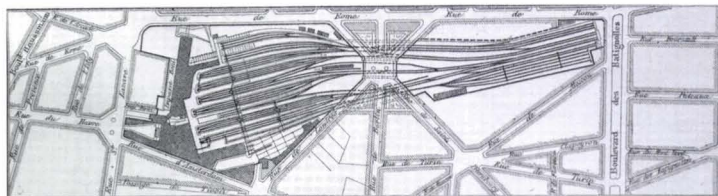
autonome construit parallèlement à la rue Saint-Lazare mais encore séparé de celle-ci par des constructions particulières autour des impasses Bony et d'Argenteuil. C'est à cette époque, en 1855, que les différentes compagnies qui cohabitent à Saint-Lazare et desservent la Normandie et la Bretagne sont fusionnées pour créer la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, l'une des six grandes compagnies ferroviaires qui se partagent désormais le territoire national.

Au premier plan, le pont de l'Europe; au second plan, les premières halles de la gare (celle de Flachat se situe à droite). Gravure publiée dans L'Illustration du 11 avril 1868.



À l'approche de l'Exposition universelle de 1867, et au moment de l'achèvement de la Petite Ceinture, le quartier connaît de nouveaux travaux avec la construction par les entreprises de J.-F. Cail et Fives-Lille du pont de l'Europe, un ouvrage métallique enjambant les voies en forme d'étoile et succédant à la place du même nom sous laquelle les premières lignes empruntaient deux tunnels. À partir de 1859, le percement de la rue de Rome qui longe les voies entre la rue Saint-Lazare et le boulevard des Batignolles met fin par la même occasion au bel ordonnancement conçu pour la voirie autour de la place de l'Europe et permet à la Compagnie d'étendre encore ses emprises. Elle crée une nouvelle cour – la cour de Rome – pour les services de la banlieue et prolonge vers l'ouest le vestibule transversal de 1855. Couvert d'une toiture portée par des fermes Polonceau et généreusement éclairé par une verrière centrale, des baies latérales en arcades et un mur pignon entièrement vitré, ce grand vestibule, à l'intérieur

«La gare Saint-Lazare en 1867, construction du pont de l'Europe», d'après L'Illustration du 17 juillet 1886.





Vue de la cour de Rome avec l'escalier couvert desservant le bâtiment de la galerie de Versailles. Photographie de Louis-Émile Durandelle prise vers 1885.

duquel s'alignent les bureaux de billets, relie les services des grandes lignes et ceux de la banlieue. Il prend alors le nom de « galerie haute de Versailles ». Dans la cour de Rome, un escalier double couvert, construit en bois contre le bâtiment, donne accès à la galerie au niveau des voies, rattrapant ainsi la déclivité du site.

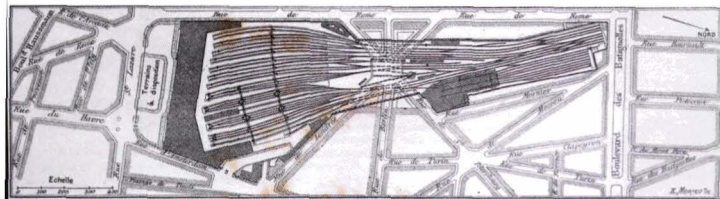


Vue intérieure de la galerie de Versailles prise par Louis-Émile Durandelle en mars 1885 : à gauche, les bureaux de vente de billets ; au fond, le pignon vitré de la galerie vers la rue de Rome.

La gare de Juste Lisch

C'est au cours des années 1880 que la Compagnie de l'Ouest se lance dans la transformation la plus radicale de l'histoire de la gare. Il s'agit de pouvoir accueillir dignement les visiteurs attendus pour l'Exposition universelle de 1889, et en particulier

« Plan de la nouvelle gare en cours d'exécution », d'après L'illustration du 17 juillet 1886.



ceux qui arrivent d'outre-Manche ou d'outre-Atlantique *via* les gares de Cherbourg, de Dieppe ou du Havre. Mais il s'agit en même temps d'une réorganisation d'ensemble afin de répondre à un trafic en augmentation constante. Vers 1885, avec plus de 12 millions de voyageurs par an, dont la grande majorité – plus de 10 millions – n'utilise que les lignes de banlieue, Saint-Lazare est la gare la plus importante de Paris. La Compagnie y emploie plus de sept cents agents.

La nouvelle gare des messageries ouverte en 1886. Ce bâtiment, à deux niveaux, existe toujours. Sa façade actuelle sur la rue de Saint-Petersbourg date de la transformation du bâtiment en 1931 pour accueillir un magasin Citroën.



L'immense chantier d'agrandissement et de modification, qui n'occasionne aucune interruption des services pour les voyageurs, démarre en 1885. Afin d'éliminer les embarras inextricables aux abords de la gare, notamment dans la rue d'Amsterdam où la cour sert en même temps aux voyageurs des grandes lignes et au service des messageries, ce dernier est réinstallé dans une nouvelle gare située de l'autre côté du pont de l'Europe dans la tranchée dite des Docks. Une usine établie aux Batignolles près du pont Cardinet met l'eau sous pression pour assurer le fonctionnement des

Démolition de la façade de la gare d'Alfred Armand. Photographie de Louis-Émile Durandelle prise en janvier 1888.



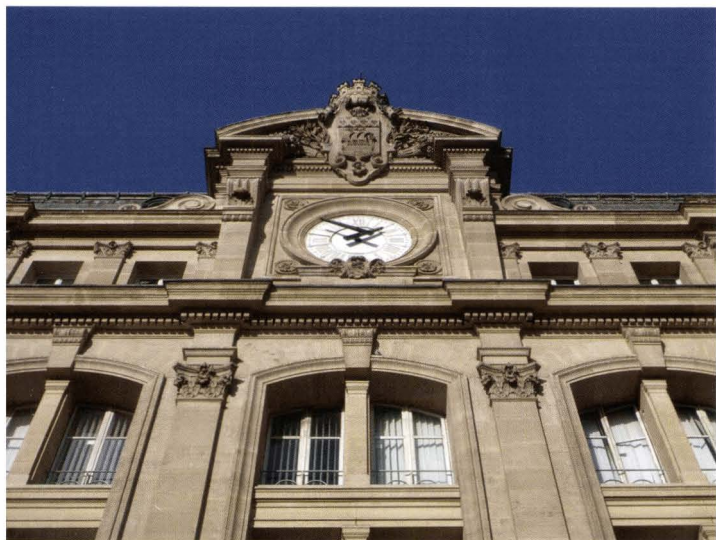


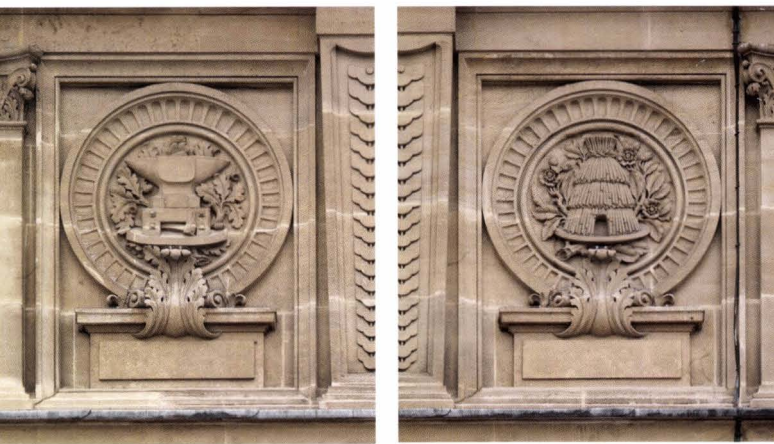
appareils hydrauliques – monte-charges, monte-wagons, grues et cabestans – de cette nouvelle gare des messageries, construite sur deux niveaux.

Les bâtiments de 1841 entourant la cour d'entrée du côté de la rue d'Amsterdam, ainsi que la façade de cette ancienne gare d'Armand au fond de la cour, sont ensuite démolis, laissant la place nécessaire à la construction d'un nouveau bâtiment de façade qui règne sur 210 mètres de la rue de Rome à la rue d'Amsterdam. L'architecte de la Compagnie, Juste Lisch (1828-1910), qui vient d'achever la nouvelle gare du Havre, dessine un bâtiment d'inspiration classique et d'aspect monumental et symétrique conçu pour s'harmoniser avec l'ensemble des rues et des constructions qui l'encadrent. Un corps central de trois niveaux, caractérisé par ses quinze baies à arc en plein cintre et longé par une nouvelle rue privée large de 18 mètres, est flanqué de deux corps de bâtiment identiques plus élevés et aux toits mansardés. Chaque corps de bâtiment est doté comme il se doit d'un cadran d'horloge placé sur un fronton central sous les armes de Paris. À l'exception d'une série de huit bas-reliefs en médaillon au niveau de l'attique qui évoquent par des allégories

Gare Saint-Lazare, travaux d'agrandissement et de modification, façade principale sur la rue intérieure, Le Génie civil, 21 avril 1888.

L'horloge centrale du pavillon de la cour de Rome.



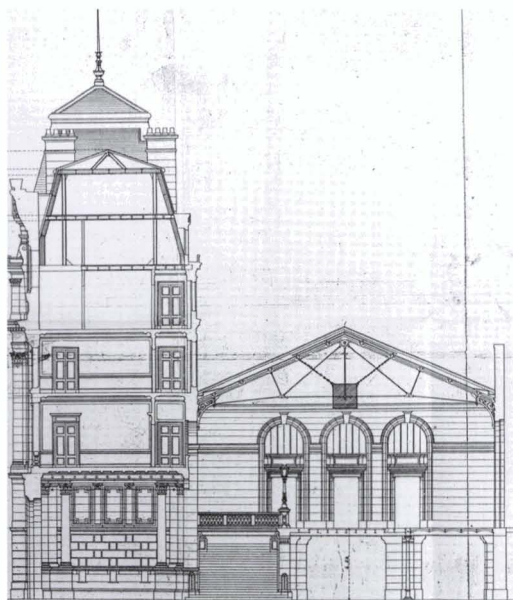


*Les médaillons
ornant la façade
sur la cour de Rome.*

les richesses du territoire desservi par le réseau de l'Ouest (une enclume, une ruche, une ancre marine, une gerbe de blé, un panier de légumes, un pressoir à pommes, un filet de pêche et un cor de chasse), la façade est dépourvue de la statuaire monumentale caractéristique des autres grandes gares parisiennes. Derrière cette façade, la symétrie disparaît, l'architecte cherchant à tirer le meilleur parti des espaces et des constructions existants. Par-dessus les voies par exemple, dorénavant au nombre de dix-neuf, les halles sont étendues pour pouvoir abriter des trains de 145 mètres de long, mais ces couvertures nouvelles sont raccordées aux anciennes. Dans le bâtiment des voyageurs, la salle d'attente des grandes lignes est conservée, tout comme la galerie haute de Versailles, étendue jusqu'à la rue d'Amsterdam pour atteindre ses dimensions actuelles de 190 mètres de long et 18,50 mètres de large. Du côté de la rue de Rome, cette galerie aboutit à la salle des titres au premier étage d'un nouveau bâtiment de bureaux destinés au conseil d'administration et aux divers services de la compagnie. Entouré longitudinalement par de nouveaux bâtiments en maçonnerie comportant des bureaux du côté de la façade et des salles d'attente du côté des voies, cet ancien vestibule prend dorénavant le nom de salle des Pas-Perdus. Sa toiture à verrière est refaite mais conserve les fermes Polonceau avec leurs consoles décoratives en fonte. Sur une largeur de 5 mètres, le sol de cette salle comporte un châssis continu de dallages en verre fournis par Saint-Gobain, innovation technique promise à un bel avenir et qui permet d'éclairer la galerie en dessous, dévolue à des commerces, à des salles de bagages et aux sorties des lignes de banlieue : à



l'issue des quais, des escaliers conduisent les voyageurs directement vers ces sorties donnant sur la rue intérieure, sans qu'ils aient à traverser la salle des Pas-Perdus.



Coupe de la salle des Pas-Perdus, détail d'un dessin de Juste Lisch, juin 1887 (archives de la SNCF).

Les travaux effectués par Juste Lisch comprennent également la réalisation de l'Hôtel Terminus, un hôtel de grand luxe de trois cent cinquante chambres occupant ce qui devait être un parvis ouvert devant la gare suite à la démolition des constructions particulières sur la rue Saint-Lazare, élargie à cet endroit. Mais le coût de ces travaux et des expropriations nécessaires amène la compagnie à changer d'idée afin de mieux rentabiliser ce terrain libre de 3 500 m². Par-dessus la rue intérieure, une passerelle



L'Hôtel Terminus peu après son achèvement. Photographie de Louis-Émile Durandelle prise le 26 avril 1890.

Franchissant la rue intérieure, la passerelle qui relie l'Hôtel Terminus à la salle des Pas-Perdus.



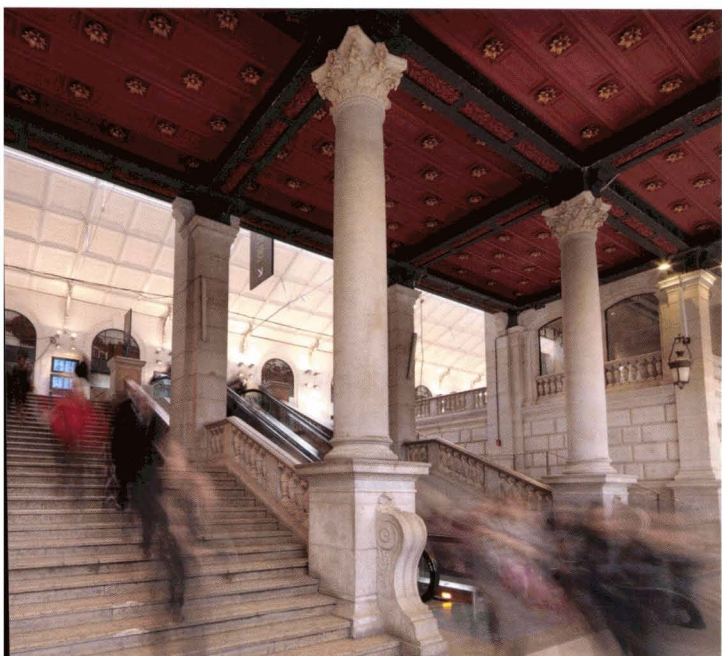
métallique (actuellement désaffectée) relie l'hôtel directement à la salle des Pas-Perdus.

Cette grande transformation de la gare à la fin des années 1880 lui donne l'empreinte territoriale et le visage qui sont encore les siens aujourd'hui. Pour certains, en raison sans doute de sa desserte de la banlieue ouest, des stations balnéaires de la côte normande ou de destinations plus lointaines comme Londres et New York, il s'agit de la gare la plus « chic » de Paris. C'est également la plus urbaine, s'imposant dans son quartier et faisant de celui-ci un quartier moderne d'affaires et de plaisirs, animé de grands hôtels, de grands magasins et de grandes brasseries. Contribuant à cette animation, l'arrivée des lignes du chemin de fer métropolitain dans la première décennie du XX^e siècle annonce un nouvel urbanisme souterrain, notamment sous le carrefour des rues d'Amsterdam et du Havre où l'ingénieur Lucien Bechmann (1880-1968) conçoit une élégante rotonde sans jour pour les lignes A et B de la Société Nord-Sud. Mais ces travaux, nécessitant la création de diverses sorties

*PAGE CI-CONTRE, EN HAUT
Au 113-115, rue Saint-Lazare, la Brasserie Mollard fut aménagée en 1895 par l'architecte Édouard-Jean Niermans. Deux panneaux en céramique de la faiencerie de Sarreguemines montrent, dans l'entrée de la brasserie, l'arrivée et le départ de la gare Saint-Lazare, d'après des cartons du peintre et décorateur Eugène Martial Simas.*



CI-DESSOUS
L'escalier montant de la cour
de Rome à la salle des Pas-Perdus.



Lampadaire fourni par la maison Chabrié et Jean, fabricants parisiens de luminaires.



La signature de l'architecte Juste Lisch au pied du lampadaire.



et entrées dans et autour de la gare, ne modifient que peu le bâtiment des voyageurs lui-même, où le principal changement concerne le quai transversal, réaménagé au début des années 1920 sous une nouvelle toiture à charpente suspendue construite par l'entreprise Baudet et Donon. Faisant disparaître l'ancienne salle d'attente des grandes lignes, vestige de la gare d'Armand, ces travaux créent une nouvelle galerie couverte, parallèle à la salle des Pas-Perdus, avec de nouveaux accès, dans l'axe du quai, sur les rues de Rome et d'Amsterdam. Avec ses balustrades en pierre, ses lampadaires, ses colonnes à chapiteaux corinthiens et son plafond à poutres rivetées laissées apparentes, la triple volée d'escaliers qui monte de la cour de Rome à la salle des Pas-Perdus représente un espace « lischien » encore intact et tout récemment rénové. C'est ici, au pied du lampadaire de droite en montant, que l'architecte signe son œuvre.

Sans apporter aucune modification à sa physionomie, la gare change de propriétaire en 1908, passant avec la gare de Montparnasse sous la tutelle du Réseau de l'État. Créé en 1878 par le

regroupement d'une dizaine de petites compagnies en faillite, ou sur le point d'y tomber, ce Réseau de l'État est fusionné en 1908 avec celui de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, également rachetée par l'État. Desservant vingt-deux départements, c'est aussi le réseau de la banlieue parisienne par excellence. Portés par l'État, les travaux d'électrification de certaines lignes de banlieue sont engagés à la veille de la Première Guerre mondiale et font envisager la création d'une gare souterraine réservée à la banlieue. Mais ce projet est abandonné lors du conflit et la gare aborde l'entre-deux-guerres sans avoir subi de changement notable depuis la fin du XIX^e siècle. On notera simplement, à l'extrémité ouest de la salle des Pas-Perdus devant l'ancienne salle des titres, la mise en place du monument élevé aux 2 300 agents des Chemins de fer de l'État morts pour la France, monument inauguré en avril 1921. P.S.

Raoul Dautry (1880-1951)

Raoul Dautry est directeur général des Chemins de fer de l'État de 1928 à 1937. Sa réputation d'ingénieur et de gestionnaire d'entreprise s'était forgée au service de la Compagnie du Nord, qu'il rejoint en 1903 à sa sortie de Polytechnique. Il participe à l'organisation du réseau en faveur de la Défense



Portrait de Raoul Dautry publié dans L'État. Notre réseau en juillet 1937, au moment de son départ du Réseau de l'État.

nationale puis, au lendemain de la guerre, à l'effort de reconstruction, qui comprend notamment la réalisation d'une cité-jardin de 14 000 logements à Tergnier dans l'Aisne. En même temps qu'il dirige le Réseau de l'État, le gouvernement le charge de la réorganisation de la Compagnie aéropostale. En septembre 1939, au début de la « drôle de guerre », il est nommé ministre de l'Armement, mais il quitte le gouvernement au moment de l'armistice de juin 1940, passant les années de guerre retiré dans le Vaucluse. De 1944 à 1946, il est ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme, chargé ensuite de l'administration du Commissariat à l'énergie atomique qu'il met en place en 1946. Le nom de ce « technocrate de la République », passablement oublié de nos jours, a été donné en 1965 à la place devant la gare Montparnasse dont il avait déjà envisagé la reconstruction dans les années 1930.

P.S.

Les aménagements
des années 1930

EXACTITUDE



L'ère Dautry

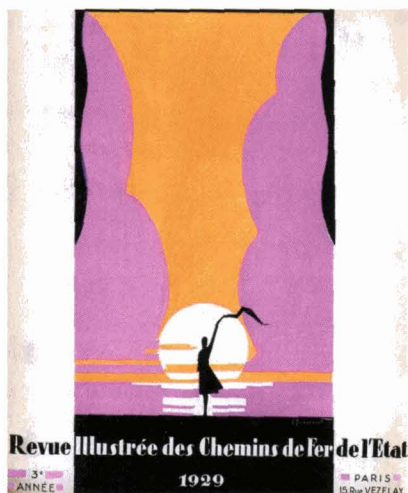
Ce qu'on a pu appeler « l'ère Dautry » au Réseau de l'État, de novembre 1928 à juin 1937, est frappée au coin de la modernité. Nommé directeur général des Chemins de fer de l'État par le ministre des Travaux publics André Tardieu, Raoul Dautry accède à un poste qui a vu se succéder pas moins de huit directeurs sous la tutelle de vingt-deux ministres en vingt ans. Dans l'espoir de mettre fin à cette instabilité, on fait appel à un dirigeant qui appliquera ses compétences avérées en matière de gestion et de rationalisation à ce qui doit devenir une entreprise industrielle et commerciale chargée d'un service public.

Le réseau à la tête duquel Raoul Dautry commence à installer ses hommes et ses méthodes en 1928 est le plus déficitaire de tous les réseaux français. Constitué à partir de 1878 davantage par les circonstances que pour servir une conception d'ensemble cohérente, il compte en 1928 quelque 9 000 kilomètres de lignes et dessert une zone géographique s'étendant de Paris à Dieppe au nord et à Bordeaux au sud. Ce quart du territoire comporte 1 800 kilomètres de côtes mais est surtout agricole et sans grand centre industriel ni ressources minérales ou hydro-électriques. Or, comme l'observe Dautry dans son rapport sur l'exercice 1929, « le paysan se déplace moins que l'industriel ». Ce réseau présente d'après

lui deux caractéristiques essentielles : c'est un réseau de banlieue et un réseau touristique. Mais le trafic touristique est saisonnier et sa composante transatlantique, irrégulière et onéreuse, surtout dans les années de crise qu'annonce en 1929 le krach de Wall Street. Quant au trafic de banlieue – 128 millions de voyageurs en 1928 sur un total de 188 millions –, il représente les trois quarts du déficit, en dépit des progrès récemment réalisés

PAGE CI-CONTRE
Affiche de 1932
de Pierre Fix-Masseau.

Couverture
de la Revue illustrée
des Chemins
de fer de l'État,
septembre 1929.



par l'électrification de plusieurs lignes au départ de la gare des Invalides puis de la gare Saint-Lazare. Car ce trafic, qui emprunte un parcours moyen de seulement 10 kilomètres, se concentre aux heures de pointe du matin et du soir, nécessitant un personnel pléthorique – 1 280 salariés travaillent à la gare en 1929 – et un grand nombre de trains – cinquante rames électriques et trente-sept rames à vapeur – dont les voitures sont pleines dans un sens et vides dans l'autre. De plus, les trois quarts de ces voyageurs banlieusards étant des abonnés, leur transport est peu rentable.

Affiche de 1936 de
Pierre Fix-Masseau.

NOUS AVONS FAIT UN BEAU VOYAGE

ETAT

600 PLAGES · 2000^{KMS} DE CÔTES
EXACTITUDE · VITESSE · CONFORT
PRIX RÉDUITS

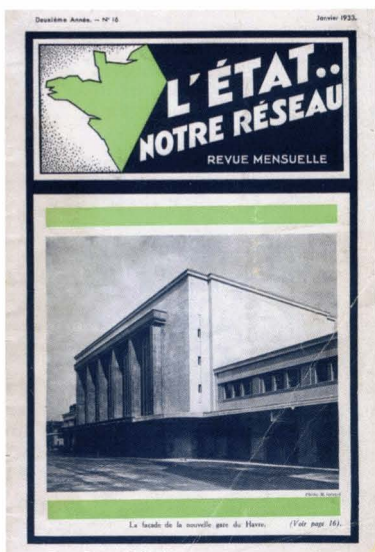
RODICA - 22 rue Bugebat - PARIS - Printing by and for the French State Railways
P. FIX-MASSÉAU

Raoul Dautry s'attaque résolument au problème et parvient à réduire le déficit, notamment en diminuant les effectifs, qui passent de 85 000 agents en 1928 à 73 000 en 1934, avant de remonter en 1937 suite aux recrutements rendus nécessaires par la loi des 40 heures hebdomadaires votée par le Front populaire. En matière de matériel roulant, Dautry renouvelle le stock, introduisant des automotrices type « micheline » et des autorails carrossés par Ettore Bugatti qui sont affectés à la ligne reliant Paris au Havre ou jusqu'à Trouville-Deauville. Pour les lignes de banlieue, Dautry introduit des voitures métalliques et des trains à étage, inaugurant également un système de rames à vapeur « réversibles », indifféremment tirées ou poussées par leur locomotive. Aux gares de Montparnasse et de Saint-Lazare, l'acquisition de cent cinquante machines qui impriment les billets au moment de leur délivrance permet d'importantes économies de personnel.

L'effort de modernisation et de rationalisation touche aussi les gares de triage et les ateliers, comme au Mans et à Sotteville-Quatre-Mares, où l'organisation scientifique du travail est introduite. De manière plus visible, un certain nombre de gares sont modernisées ou

entièrement reconstruites. « De grandes gares ont été édifiées, qui ne le cèdent en rien, pour la logique et l'agrément des aménagements matériels ni pour l'harmonie de leurs lignes, aux plus célèbres gares étrangères. De petites gares épousent le terroir sans en accuser l'archaïsme ni pasticher les monuments locaux », écrit Dautry dans la revue *L'Architecture d'aujourd'hui* en août 1936. Ces nouvelles gares sont conçues par différents architectes-conseils attachés au Réseau : André Ventre (1874-1951), Henri Pacon (1882-1946), Urbain Cassan (1890-1979) et Jean-Philippot (1901-1988). Ce dernier,

auteur de la gare néo-normande de Trouville-Deauville, l'une de celles qui « épousent le terroir » et qui a récemment été protégée au titre des Monuments historiques, était le gendre de Raoul Dautry. Ce sont des gares de banlieue comme Vanves-Malakoff (Philippot), Versailles-Chantiers (Ventre) ou Bois-Colombes (Cassan), des gares de grandes



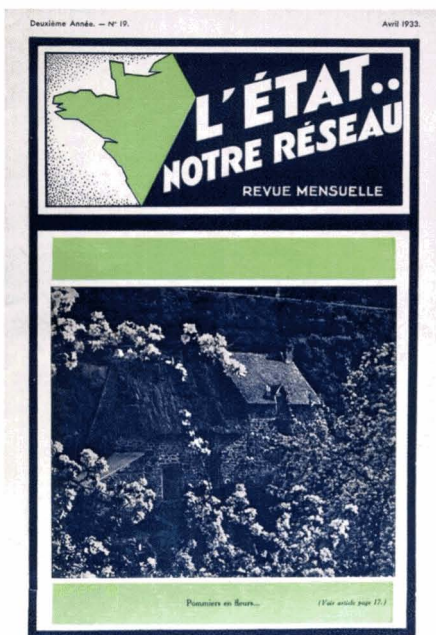
Façade de la nouvelle gare du Havre, due à l'architecte Henri Pacon et inaugurée le 1^{er} octobre 1932 (couverture de la revue *L'État.. Notre réseau* de janvier 1933).

viles, comme Le Havre, Chartres ou Caen (Pacon), Brest ou Le Mans (Cassan), sans oublier la nouvelle gare transatlantique du Havre, également due à Cassan et inaugurée en mai 1935 à l'occasion du premier départ du paquebot *Normandie* pour l'Amérique.

Publicité et faire-savoir

Comme d'autres grands chefs d'industrie de son époque – on peut penser ici à André Citroën –, Raoul Dautry, comme le dit son biographe Rémi Baudouï, est « un homme de faire-savoir autant qu'un homme de savoir-faire », attachant une importance toute moderne à la communication

d'entreprise. Ainsi, ses différentes initiatives, même ses propres discours et conférences publiques, sont répercutées à travers le réseau par une revue mensuelle, *L'État.. Notre réseau*, lancée en août 1931 avec un numéro de « propagande » (notion qui n'a pas encore la mauvaise presse que lui donnera la suite des événements). Plus luxueuse, et rapportant même des bénéfices grâce à la publicité commerciale qu'elle contient, *La Revue illustrée des Chemins de fer de l'État* est confiée aux voyageurs et diffuse plus largement le message : « Le Réseau



L'État.. Notre réseau, numéro de « propagande » d'août 1931.

de l'État au service du public veut être exact, rapide, économique, propre, confortable », proclame la couverture du numéro d'avril 1930. Les documents de propagande touristique sont également multipliés, modernisés et des bureaux de tourisme apparaissent dans les grandes gares. « Trop souvent on a dit qu'un réseau d'État était nécessairement un réseau bureaucratique et on l'a opposé à d'autres réseaux, riches ou pauvres, dont on loue l'esprit industriel et les initiatives commerciales. Nous n'avons qu'un but : tâcher de faire comme eux et si possible aussi bien qu'eux. » (Rapport au ministre pour l'exercice 1929.)

Couverture
de la Revue illustrée
des Chemins de fer
de l'État, avril 1930.

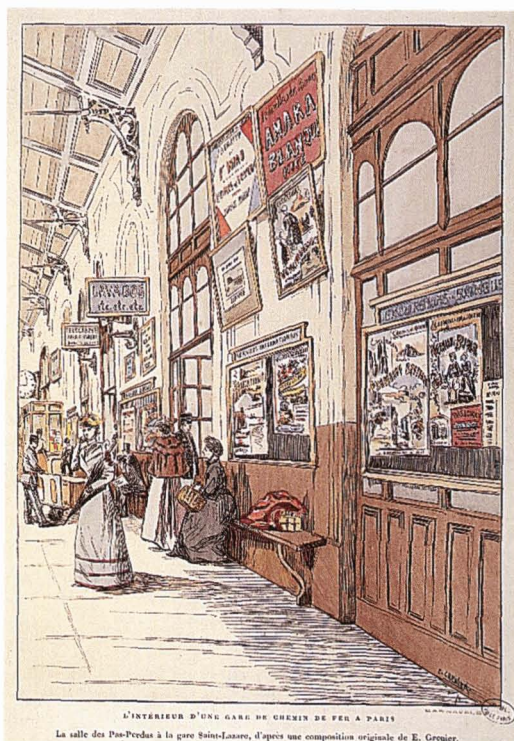


1930, le nouveau visage de la salle des Pas-Perdus

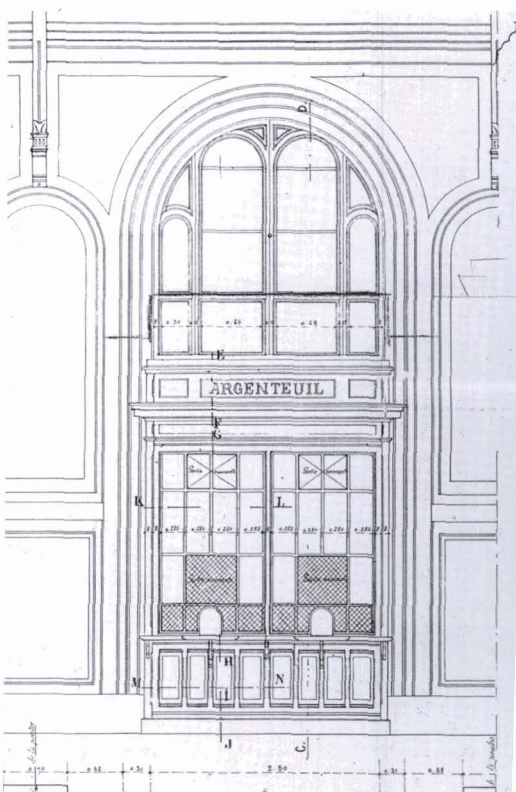
Réalisés à partir de l'automne 1929 en même temps qu'un remaniement important du plan des voies pour faciliter l'exploitation ferroviaire, les nouveaux aménagements de la salle des Pas-Perdus de la gare Saint-Lazare doivent être compris dans ce cadre. Depuis les années 1880, l'image de la salle s'était fortement dégradée. Si les commentateurs continuent à trouver qu'elle est la salle la plus remarquable de toutes les grandes gares parisiennes, son espace s'était progressivement encombré de bureaux provisoires de distribution de billets, de boutiques de fleurs et de tabac ou de « bibliothèques de gare » (librairies), autant de verrues qui réduisaient sa largeur. La multiplicité des panneaux publicitaires hétéroclites contribuait à l'impression de désordre, les guichets à billets étaient grillagés, étroits et incommodes, la signalisation souvent lacunaire. L'éclairage, la nuit tombée, était faible et les impostes vitrées des baies en arcade recouvertes de poussière. Aux heures de pointe, la salle voyait passer un millier de voyageurs à la minute mais, aux heures creuses, elle devenait, semble-t-il, un lieu de racolage.

Le chantier de modernisation et d'embellissement de la salle est confié à Charles Sarteur

La salle
des Pas-Perdus vers
la fin du XIX^e siècle,
d'après une
composition
de E. Grenier.



L'INTÉRIEUR D'UNE GARE DE CHEMIN DE FER À PARIS
La salle des Pas-Perdus à la gare Saint-Lazare, d'après une composition originale de E. Grenier.



Un guichet de vente
de billets d'après
un plan de 1909
(archives de la
SNCF).

(1874-1933), alors ingénieur au Service central de la voie et des bâtiments. Ses compétences ont été remarquées par sa hiérarchie dans la conduite de travaux d'une certaine importance et notamment, avant l'arrivée de Raoul Dautry, dans l'aménagement de la salle des bagages de la gare, située sous la salle des Pas-Perdus au niveau de la rue et transformée par lui en « Galerie des Marchands ». En 1932, celle-ci verra l'installation d'un cinéma d'actualités de deux cent cinquante fauteuils, avec des séances permanentes de 8 heures du matin à minuit.

À côté de Charles Sarteur interviennent d'autres acteurs. Il s'agit d'abord des établissements du maître ferronnier Edgar Brandt (1880-1960), chargés de l'étude préalable de tous les dessins et profils, du choix et de l'installation des revêtements, et plus généralement de tous les détails de l'exécution. Edgar Brandt s'est apparemment associé dans un consortium avec un deuxième acteur, une société nommée Epec (Entreprise de publicité et d'organisation commerciale), concessionnaire de la publicité pour le Réseau de l'État. Dirigée par Frochot, Epec avance le montant nécessaire aux travaux, se remboursant dans les années suivantes grâce aux recettes de publicité. Ainsi, comme Raoul Dautry peut s'en vanter dans son rapport au ministre pour l'année 1930, l'ensemble de l'opération ne coûte rien au réseau lui-même.

Sur une affiche placardée dans la salle des Pas-Perdus et mise au jour lors des travaux récents, la société Epec annonce les travaux à venir et en précise les objectifs comme les problèmes à résoudre : 1. Remanier l'affichage de la salle et du quai transversal de sorte qu'au lieu d'être fait uniquement par panneaux peints au gré de chaque client il constitue un ensemble décoratif lumineux, harmonieux, laissant bien en valeur les indications s'adressant au public ; 2. Faire que cette publicité attire et retienne les voyageurs dans la salle des Pas-Perdus aussi longtemps que leur train n'est pas à quai, afin de dégager le plus possible la plate-forme et de faciliter l'entrée et la sortie des quais ; 3. Utiliser ces remarquables emplacements au cœur de Paris pour faire produire à la publicité, par sa nouveauté et son élégance, les sommes nécessaires au paiement de la transformation et du regroupement des guichets de billets.

Menés par Brandt et son équipe – Pierron, chef d'atelier, Henriot, ingénieur, Simon, chef de bureau de dessin, Favre, ouvrier ferronnier et bien d'autres artisans – et sans troubler la circulation des 300 000 voyageurs quotidiens, les travaux

Charles Sarteur (1874-1933)

Charles Sarteur voit le jour le 27 juillet 1874 à Domfront (Orne), où son père, Léon, originaire de Commercy (Meuse), travaille à la construction de la ligne de Flers à Mayenne pour le compte de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Son décès prématuré en 1892 précipite l'entrée de Charles dans la vie active pour subvenir aux besoins de sa famille installée en région parisienne depuis les années 1880.

Âgé de 18 ans, il s'en remet naturellement à la Compagnie de l'Ouest – au sein de laquelle son père occupait les fonctions de chef de section au moment de sa disparition –, qui l'emploie en tant que « porte-mire auxiliaire » (aide topographe) en résidence à Versailles puis à Paris. Rattaché à la direction des Travaux, plus spécifiquement au service de la Construction, sa « bonne instruction primaire » – la reconstitution de carrière établie en 1920 ne fait mention d'aucun titre ou diplôme – lui permet, dès 1894, d'intégrer les bureaux comme expéditionnaire auxiliaire. Invité à remplir ses obligations militaires en 1895, il rejoint son service d'origine un an plus tard au titre d'expéditionnaire-dessinateur, déplacé de la ligne des Moulineaux à celle de Courcelles-Ceinture au Champ-de-Mars.

« Commissionné » le 27 juillet 1898 et bénéficiant désormais de la sécurité de l'emploi, Charles Sarteur commence à gravir les échelons, passant progressivement des fonctions de piqueur en 1899 à celles

d'ingénieur de première classe en 1930, carrière brillante toujours menée à Paris mais cependant endeuillée par la mort prématurée à l'âge de 20 ans de son fils André, né de son union avec Alice Lucas célébrée à Lisieux en 1902.

Dans les années 1920, Charles Sarteur acquiert « en matière de travaux de bâtiments et dans les questions d'architecture une compétence très étendue », avec la gare de Saint-Lazare comme chantier de prédilection. Une compétence qui dépasse d'ailleurs largement la sphère professionnelle puisqu'en 1926 ses talents d'aquarelliste et de sculpteur le portent à la présidence de l'Association artistique des chemins de fer français (dont les expositions annuelles seront organisées, à partir de 1932, dans la salle d'exposition de la gare Saint-Lazare), l'ancêtre de l'actuelle Union artistique et intellectuelle des cheminots français (UAICF). Il conserva ce mandat jusqu'à sa mort.

Des réalisations de Charles Sarteur, on garde en mémoire le réaménagement en 1927-1928 de la salle des bagages de la gare Saint-Lazare qui, située sous la salle des Pas-Perdus, cède la place à la « Galerie des Marchands », très appréciée des voyageurs jusqu'à ces dernières années. Mais c'est à la rénovation de la salle des Pas-Perdus elle-même et du quai transversal adjacent que Sarteur doit d'être passé à la postérité, comme maître d'œuvre du chantier, mais plus encore comme concepteur de la centaine de verres gravés et peints qui ornent les lunettes. Les destinations touristiques offertes par le Réseau de l'État ne lui sont pas étrangères puisque, associé à la conception de la publi-

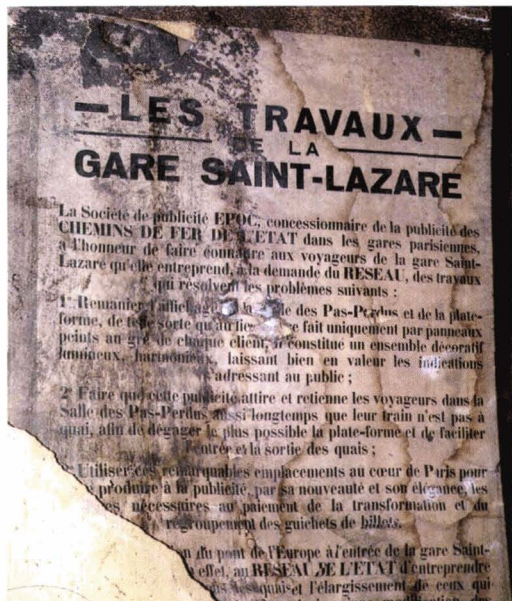
activité commerciale, il participe également à l'élaboration des illustrations entrant dans la fabrication des documents – affiches, tracts, brochures et dépliant – destinés aux voyageurs.

En 1933, pour « des raisons de santé très impérieuses », Charles Sarteur demande sa mise à la retraite, rendue effective le 1^{er} décembre. Il décède peu de temps après, le 20 décembre 1933. B. C.



font d'abord disparaître tous les édicules jugés inesthétiques. Les guichets sont transformés, disposés dans le même ordre que les lignes qu'ils servent et dotés de grandes glaces derrière lesquelles les agents distributeurs de billets officient en gants et blouses blanches. Les guichets ouverts sont signalés aux voyageurs par des lampes

Affiche EPOC de 1929 découverte lors des récents travaux.



Vue d'ensemble des nouveaux aménagements de la salle des Pas-Perdus (La Science et la vie, octobre 1930).

allumées. Devant chaque guichet, un petit stand en ferronnerie sert à canaliser l'ordre des voyageurs ou à supporter leurs colis à main. Au-dessus de chacun, un schéma en verre dépoli de la ligne desservie indique le nom des principales gares et bifurcations. Les murs autour des guichets, des passages ou des boutiques (librairies, tabacs



coiffeur) et du monument aux morts sont revêtus de plaques de marbre veiné de rouge et de gris, pris dans les carrières de Bois-Jourdan (Maine-et-Loire). Entre les arcades s'alignent soixante-deux colonnes lumineuses identiques, appelées « pylônes » sur les dessins de Brandt. Leur partie inférieure constitue une vitrine publicitaire pour l'exposition de produits ou de bibelots. Les soubassements, les montants et les chapiteaux de ces colonnes sont réalisés dans un acier inoxydable spécial d'un ton bleuté fourni par les Acieries et Forges de Firminy (Loire). Pour compléter cette transformation, huit cabines téléphoniques sont installées dans la salle où deux énormes horloges aux cadrans lumineux sont suspendues au plafond. Elles sont dotées de trotteuses : l'exactitude, au Réseau de l'État, se mesure en secondes. Enfin, la partie haute des baies accueille une frise de verrières dorénavant célèbres, exécutées en partie d'après les maquettes de Charles Sarteur lui-même et représentant les horizons de France vers lesquels mènent les lignes du réseau.

Un guichet grandes lignes (La Science et la vie, octobre 1930).

« La belle installation de l'aimable fleuriste Gabrielle Debrie » (La Construction moderne, 7 septembre 1930).



Le monument aux morts ; à droite, les bureaux de la SATOS, Société auxiliaire de transports de l'Ouest et du Sud-Ouest (La Construction moderne, 7 septembre 1930).

L'inauguration de la salle nouvellement aménagée a lieu le 25 juillet 1930. Dautry soigne sa communication en y conviant le ministre des Travaux publics du moment, Georges Pernot, ainsi que le préfet de la Seine et le président du Conseil municipal de Paris. « La présence de M. le Directeur général des Beaux-Arts, écrit Antony Goissaud dans un article publié par *La Construction moderne* le 7 septembre 1930, marquait le caractère artistique de ces aménagements conçus dans un genre très moderne. » La presse, dans l'ensemble – *Le Figaro* du lendemain et des périodiques tels que *L'Illustration*, *Le Génie civil* ou *La Science et la vie* –, donne un écho favorable à l'événement et à la réalisation. Une voix discordante, toutefois, se fait entendre dans la revue *La Publicité* de janvier 1935 (citée par Rémi Baudouï) : « Partout des vitrines, une floraison, une débauche, une prolifération de vitrines; rigoureusement identiques, elles exhibent côte à côte

Inauguration de la nouvelle salle des Pas-Perdus le 25 juillet 1930 : au centre, M. Georges Pernot, ministre des Travaux publics, avec, à sa droite, MM. Fontaine et Dautry, président du Conseil et directeur général du Réseau de l'État; à sa gauche, M. de Castellane, président du Conseil municipal de Paris (Revue illustrée des Chemins de fer de l'État, septembre 1930).

Gare Saint-Lazare, la salle des Pas-Perdus. Photographie de Noël le Boyer, Chemins de fer de l'État, exercice 1931, Compte d'administration, Paris, Imprimerie nationale, 1932, p. 86.



Edgar Brandt (1880-1960)

Dans les années 1920, lorsqu'il intervient à la gare Saint-Lazare, Edgar Brandt est connu comme maître ferronnier. Installée à Paris dès 1902, son entreprise se prévalait d'avoir renouvelé et industrialisé l'art du ferronnier. Remarqué à l'Exposition des arts décoratifs de 1925, Brandt réalise de grandes séries de lampes de bureau, presse-papiers et autres appliques lumineuses. Il répond aussi à des commandes publiques : le monument de l'armistice à Rethondes, le portail d'entrée du monument de la Tranchée des baïonnettes à Douaumont, le brûloir de la flamme du tombeau du Soldat inconnu sous l'Arc de triomphe... Au cours de la Première Guerre mondiale, Edgar Brandt avait également mis au point un obusier pneumatique, arme légère particulièrement appropriée à la guerre de tranchées. Parallèlement à ses activités de ferronnerie d'art et de menuiserie métallique, il poursuit sa carrière d'industriel de l'armement, concevant en 1927 un mortier de 81 millimètres commandé en série par l'armée française et par bien d'autres armées à travers le monde. Pour produire ces matériels militaires, Brandt fait construire à Châtillon (Hauts-de-Seine) une grande usine,

dessinée en 1931 par l'architecte Urbain Cassan. L'usine, qui emploie jusqu'à 2000 ouvriers, est nationalisée en 1936. P.S.



Œuvre du maître ferronnier Edgar Brandt, la porte monumentale du Cercle militaire (Centre national des Armées), place Saint-Augustin dans le 8^e arrondissement à Paris, édifice réalisé en 1927 par l'architecte Charles Lemaresquier.

des arguments publicitaires issus du même cerveau, sous une présentation uniforme. Vous chercherez vainement à trouver dans ce bazar publicitaire bureaux, guichets, salle d'attente, renseignements, car tout y disparaît dans une pénombre modeste à côté des vitrines brillamment éclairées. Enfin, le voyageur patient, qui tient à son idée, découvre finalement, derrière quelque vitre d'aquarium, un commis charcutier vêtu d'une blouse blanche qui pilote une sorte de machine à découper le jambon, laquelle, à y regarder de plus près, débite un ticket. » P.S.

Les verrières de la gare Saint-Lazare



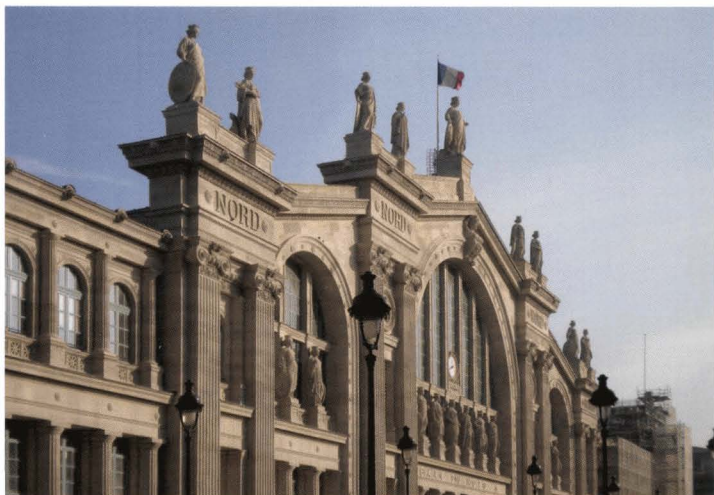
« Vendre du voyage »

Les verrières de la gare Saint-Lazare doivent contribuer avec l'ensemble du nouvel aménagement à retenir les voyageurs dans la salle des Pas-Perdus et éviter ainsi l'encombrement de la plate-forme commandant l'accès aux quais, mais elles ont d'abord pour fonction de mettre l'accent sur les richesses touristiques des régions parcourues par les lignes des Chemins de fer de l'État.

Une telle représentation des destinations pittoresques desservies par le réseau appartient à une tradition iconographique qui remonte aux origines des chemins de fer. La première gare de Lyon évoquait sur sa façade, en 1847, les villes desservies par la ligne. Celle de l'Est, inaugurée en 1849, affiche une destination à travers sa statuaire, la ville de Strasbourg étant représentée par une figure féminine allégorique qui surmonte le fronton. Deux fleuves, la Seine et le Rhin, flanquent l'horloge monumentale. La façade la plus extraordinaire reste sans doute celle de la deuxième gare du Nord, réalisée en 1864 par Jacques Ignace Hittorff. Elle présente un véritable concours inter-villes par statues féminines interposées : vingt-trois villes desservies avec celles du réseau national, en bas, et les destinations étrangères, en haut. Au sommet, le concours est

PAGE CI-CONTRE
Versailles, temple
de l'Amour (n° 8).

La gare du Nord
de Jacques Ignace
Hittorff :
se détachant contre
le ciel, Francfort,
Amsterdam, Varsovie,
Bruxelles..., quelques-
unes des statues
représentant
des villes à l'étranger
desservies par
la Compagnie
du Nord.



emporté par la ville de Paris. À la gare de Lyon de 1900, la tradition se perpétue dans le décor du buffet, *Le Train bleu*, et dans la salle dite « des fresques », où l'étonnante peinture murale au-dessus des guichets, prolongée et complétée jusqu'en 1981, aligne les destinations du PLM, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. La façade de la gare Saint-Lazare, on l'a vu, évoque aussi, en bas-reliefs, les richesses agricoles et piscicoles du réseau de l'Ouest, tandis que les noms des gares desservies se retrouvent dans le magnifique hall-salon de l'Hôtel Terminus, portés sur des cartels par des amours peints en haut des murs.

Les verrières de la gare Saint-Lazare ne sont qu'un exemple des éléments de la « propagande » touristique développée par Raoul Dautry. La diffusion de cette publicité, souvent financée par les collectivités locales et les acteurs économiques, est assurée par de multiples supports, souvent novateurs : affichage et distribution de brochures et de dépliants, création de la *Revue illustrée des Chemins de fer de l'État*, dioramas lumineux, reportages photographiques, films, messages radiophoniques (y compris à bord de certains trains), conférences et expositions abritées par roulement dans les emprises des gares Saint-Lazare et Montparnasse...

Toute cette publicité a pour but de « vendre du voyage ». Présents dans les gares de Saint-Lazare et de Montparnasse depuis le début des années 1920, de Rouen-Rive-Droite et de Trouville-Deauville depuis 1931, les bureaux de tourisme sont les premiers interlocuteurs des clients potentiels.

Les produits proposés à la vente sont des plus divers. Outre les réductions spécifiques aux déplacements à caractère touristique – des « billets de fin de semaine », créés en 1929, permettent par exemple d'aller respirer l'air pur de Normandie, de Bretagne ou des côtes moyennant jusqu'à 40 % de réduction –, les Chemins de fer de l'État proposent des voyages clés en main. Certaines offres



Dessin tiré de la
Revue illustrée
des Chemins de fer
de l'État, mai 1930.

sont classiques, tels les trains d'excursion d'une ou deux journées centrés sur une ville; d'autres sont plus originales, telles les « promenades-conférences du dimanche » sur les pas des grands écrivains normands créées en 1930 ou encore les croisières maritimes de six jours organisées à l'été 1930 autour des côtes bretonnes.

En permettant d'atteindre des sites non desservis ou difficilement accessibles par le rail, la route joue un rôle capital dans cette politique touristique. Amorcé en 1921 avec la mise en place d'un service d'excursions dominicales centrées sur la vallée de la Chevreuse, le recours à l'autocar se généralise avec la création, en 1928, de la Société auxiliaire de transports de l'Ouest et du Sud-Ouest (SATOS), filiale automobile des Chemins de fer de l'État. D'autres formules associent le rail à la route et au bateau vers les îles bretonnes.

Les représentations des verrières font donc référence, si l'on excepte Londres et New York, aux quatre grandes régions irriguées par les Chemins de fer de l'État : l'Île-de-France, la Normandie, la Bretagne et le Sud-Ouest (entre Loire et Gironde).

La géographie ferroviaire aurait voulu que les verrières soient regroupées par régions ou tout du moins en concordance avec les espaces réservés au trafic banlieue et au trafic grandes lignes, mais nous n'avons aucun indice pour éclairer la décision prise à ce sujet.

Les destinations retenues sont, pour la plupart, des lieux déjà désignés par le passé (les maquettes fournies par Charles Sarteur précèdent l'élan donné par Raoul Dautry à la politique touristique du réseau). Et, contrairement à ce que notre vision actuelle du réseau ferré – considérablement rétréci par la disparition de nombreuses lignes et la fermeture aux voyageurs d'une multitude de gares – nous incite à penser, la grande majorité des sites est à l'époque accessible par le train (comme Saint-Thégonnec et Guimiliau sur la ligne de Morlaix à Brest). Toutefois, déjà dans les années 1930, beaucoup de ces destinations sont tributaires de leur inscription dans une excursion ou un circuit automobile.

La surreprésentation de l'Île-de-France correspond à une réalité de l'époque. Les congés payés ne sont pas encore à l'ordre du jour et les populations industrielles de Paris, limitées au seul repos dominical, n'ont d'autre ressource que d'aller s'aérer hors la capitale dans une banlieue encore accueillante. La création en mai 1932 des billets de banlieue dits « du dimanche » montre

l'intérêt que le Réseau de l'État porte à ces déplacements de loisir qui lui permettent notamment de rentabiliser un équipement peu utilisé en fin de semaine. Les verrières illustrant les villes d'Argenteuil et de Clichy rappellent toutefois l'industrialisation de la banlieue.

La représentation de Londres fait quant à elle référence à la relation transmanche fer-mer *via* les ports de Dieppe et de Newhaven, qui remonte à 1848, son exploitation commune par les futurs Chemins de fer de l'État et Southern Railway datant de 1856. Bien que devancée en termes de trafic par les « routes » du Déroit (Boulogne/Calais/Dunkerque – Folkestone/Douvres), elle demeura la voie la plus courte et la plus économique entre Paris et Londres jusqu'à son abandon par la SNCF en 1992. La représentation de New York évoque les trains spéciaux réservés à la clientèle des paquebots transatlantiques faisant escale à Cherbourg et au Havre dont la première mise en circulation date respectivement de 1882 et 1895. Dautry apporte un soin tout particulier à ce trafic : rames formées de nouvelles voitures Pullman correspondant aux attentes de la clientèle américaine (1931), inauguration des gares maritimes de Cherbourg (1933) et du Havre (1935). En revanche, son projet, amorcé en 1929, de faire de la gare des Invalides le terminus des trains transatlantiques n'aboutit pas. La gare Saint-Lazare conserve ainsi son statut de terminus, et d'entrée en France et dans Paris. B. C. et P. S.

Découvrir les trésors artistiques de la France

Les verrières du quai transversal et de la salle des Pas-Perdus répondent à un programme iconographique commun : représenter les destinations desservies par la gare Saint-Lazare et inciter ainsi au voyage. Sans qu'il ait nécessairement arrêté lui-même la sélection des destinations à représenter, Charles Sarteur semble avoir bénéficié d'une grande liberté, notamment dans le choix et le traitement des images. De sa propre initiative, il intègre dans ce programme du Réseau de l'État une exception notable, une destination desservie par la Compagnie du Nord, sans doute Auvers-sur-Oise, commune chère à Van Gogh, peintre qu'il admirait et dont il aurait rêvé d'être l'égal.

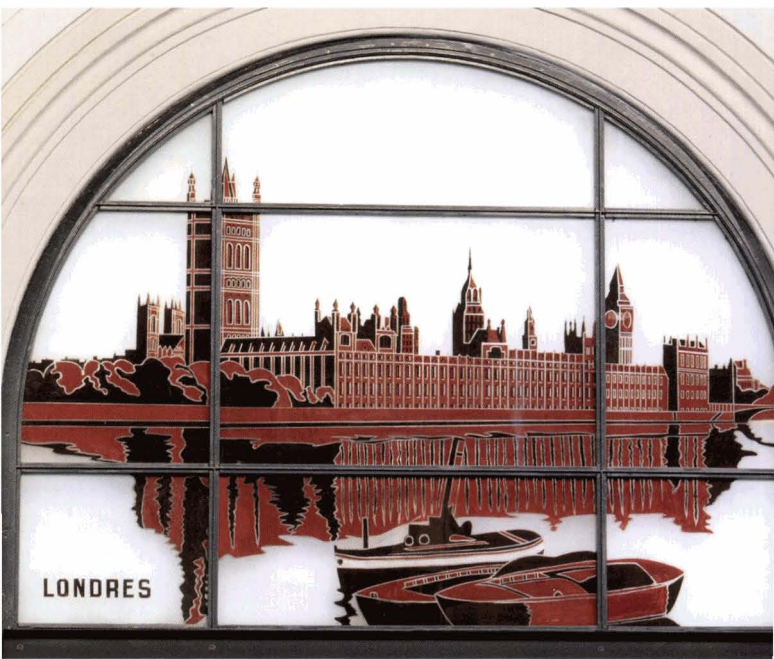
Pour répondre à ce programme, la difficulté était de trouver des images fortes susceptibles de

s'inscrire au mieux dans cette stratégie de propagande touristique. Cent huit verrières des années 1930, sur les cent quatorze que compte aujourd'hui la gare, illustrent une sorte de géographie encyclopédique de l'époque réunissant des villes remarquables, des édifices nouvellement construits et des paysages vecteurs d'une identité régionale forte, mais aucune gare. Elles offrent la vision d'une nation et d'un réseau ferroviaire dynamiques et sont un témoignage singulier des mutations survenues depuis le milieu du siècle dernier.

Si l'actualité de la vie économique n'est pas exclue, la part belle est faite aux sites et monuments célèbres, contribuant à développer un intérêt pour le patrimoine alors en plein essor. Les représentations de châteaux (Versailles, Saint-Germain-en-Laye, Falaise, Dieppe, Saint-Malo, Azay-le-Rideau...) sont majoritaires puisqu'on en compte trente-trois. Dans les trois verrières consacrées au château de Versailles, ce sont surtout les jardins qui sont mis à l'honneur avec la vision du célèbre « tapis vert », reléguant l'édifice à l'arrière-plan. Le choix du temple de l'Amour montre bien qu'il s'agissait avant tout de proposer aux Parisiens un lieu de promenade, qui plus est dans un site historique. Le hameau de la Reine est quant à lui une destination à la mode en raison des travaux de sauvetage menés à partir de 1924 grâce au mécénat du milliardaire américain John D. Rockefeller Jr.

*Paris, cathédrale
Notre-Dame (n° 48).*





Londres, palais de Westminster (n° 49).

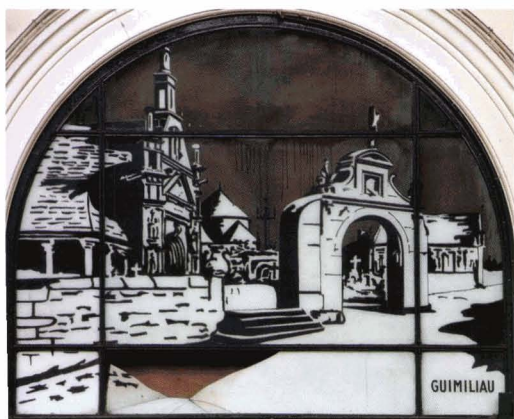
Au palmarès des représentations viennent ensuite les villes, au nombre de vingt-cinq, parmi lesquelles les trois grandes capitales : Paris, Londres et New York. Paris est évoquée par sa cathédrale Notre-Dame, Londres par le palais de Westminster avec sa tour Victoria et sa tour de l'Horloge, « Big Ben », sur le bord de la Tamise et New York par une superbe vue de Manhattan depuis l'Hudson. Sur cette dernière, des bateaux situés au premier plan glissent sur le fleuve, tandis que de la fumée s'échappe de leur cheminée et de celles des buildings, placés à l'arrière-plan, qui ponctuent d'obliques blanches les verticales de la composition. Des villes de province sont aussi représentées, comme Lannion avec sa place du Centre agrémentée de vieux logis des XV^e et XVI^e siècles. Remarquons enfin qu'une vue de la ville de Chartres a été préférée à sa cathédrale !

Pourtant, Chartres aurait pu être comptée dans la série consacrée aux édifices religieux, troisième thème privilégié avec une vingtaine d'églises et deux cloîtres, celui de Nieul-sur-l'Autise et celui de la cathédrale de Tréguier. Cette série regroupe bon nombre d'édifices majeurs, classés au titre des Monuments historiques, comme les cathédrales de Paris, Rouen et Bayeux, l'église de Saint-Lô (avant le bombardement de 1944), l'église abbatiale romane de Saintes ou les ruines de celle de Hambye, et les célèbres enclos paroissiaux de



New York, vue de Manhattan (n° 47).

Guimiliau, Pleyben et Saint-Thégonnec dans le Finistère. Morlaix est identifiable par son église Saint-Mélaine et son célèbre viaduc, seule infrastructure ferroviaire représentée dans le programme iconographique. Ce majestueux ouvrage en granit date de l'édification de la ligne du chemin de fer reliant Paris à Brest de 1861 à 1864. Les constructions récentes ne sont pas oubliées : ainsi l'église Sainte-Thérèse d'Élisabethville-sur-Seine, petite cité-jardin connue pour sa plage fluviale et créée de toutes pièces dans les années 1920 par les promoteurs de l'amitié franco-belge, d'où son nom en hommage à la reine des Belges. L'église, construite de 1927 à 1928 par le célèbre



L'enclos paroissial de Guimiliau (n° 7).

architecte Paul Tournon (1861-1964), est conçue comme une chapelle votive dont la silhouette rappelle la Sainte-Chapelle et dont la structure en béton armé constitue un véritable manifeste de la modernité. Le décor de la façade consacré à la paix et à l'amitié franco-belge, sculpté par Carlo Sarrabezolles (1888-1971), est vaguement restitué sur la verrière.



Élisabethville-sur-Seine, église Sainte-Thérèse (n° 24).

Quelques thèmes sont traités sur un nombre restreint de verrières. Certaines sont consacrées à des sites exceptionnels comme le Mont-Saint-Michel, Étretat ou les rochers spectaculaires de la Côte de Granit rose entre Trégastel et Ploumanac'h. D'autres évoquent des destinations de sports et de loisirs, tels le champ de courses de Longchamp, les casinos de Bagnoles-de-l'Orne et de Granville ou le stade de Colombes construit en 1924 pour les Jeux olympiques de Paris et dont on reconnaît l'auvent métallique en porte-à-faux de 17 mètres au-dessus de la tribune.

Enfin, quelques verrières constituent une sorte de reportage sur l'activité économique de la France : le port de Bordeaux ou les ateliers du plateau des Capucins à l'arsenal de Brest, consacrés à la construction des vaisseaux de guerre, témoignent de l'industrialisation de cette activité au cours du XIX^e siècle. Des bateaux plus modestes se voient à Cherbourg, La Rochelle et aux Sables-d'Olonne. Quant au superbe paquebot qui arrive au port du Havre, ce pourrait être l'*Île de France*, entré et

service sur la ligne de New York en juin 1927. Plus étonnante encore, la représentation d'usines, pas encore reconnues pour leur caractère patrimonial, comme la centrale électrique d'Argenteuil ou les usines au bord de la Seine à Clichy.

Chaque site n'est l'objet que d'une seule représentation, à l'exception des châteaux, églises ou monuments de Saint-Germain-en-Laye, Versailles

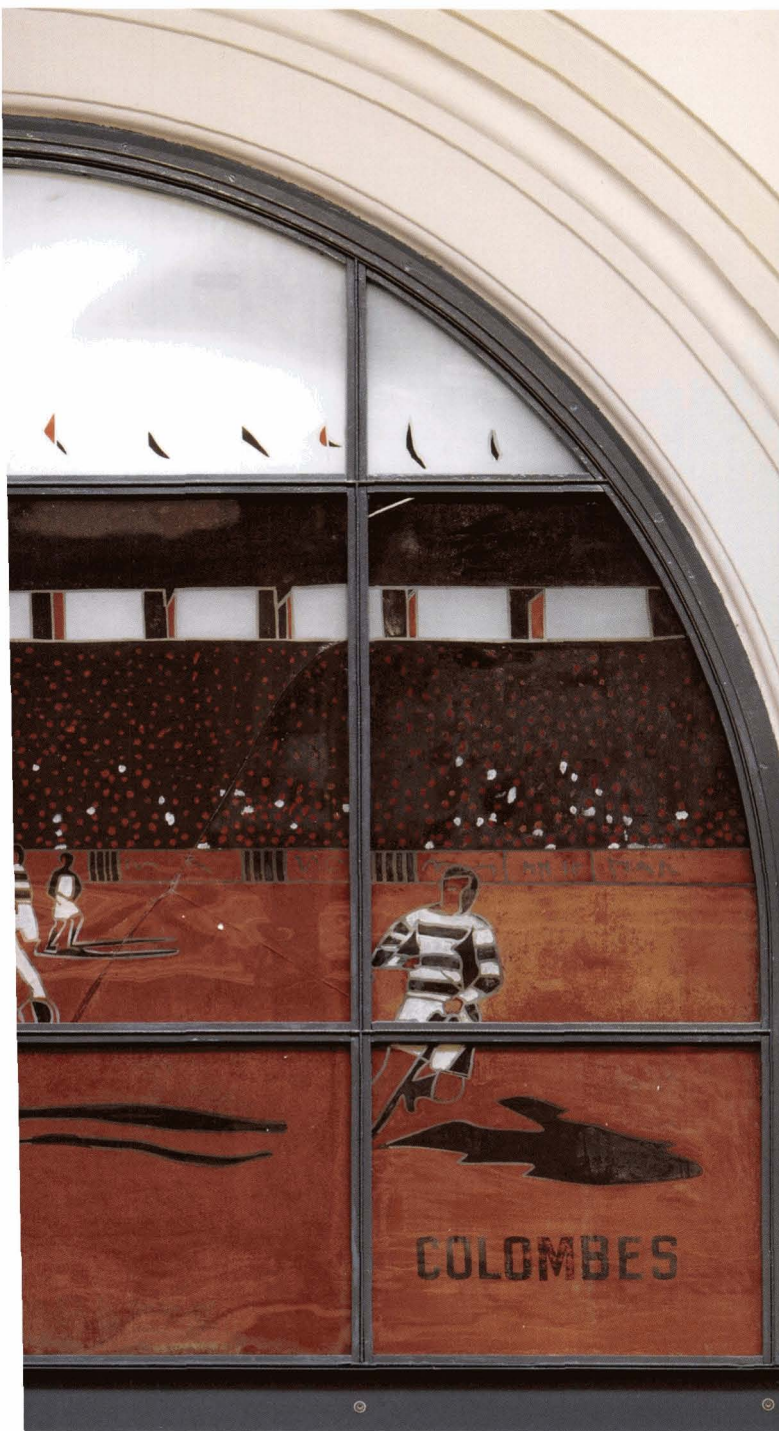
*Le port de Bordeaux
(n° 62).*



*Le port du Havre
(n° 39).*



Le stade
de Colombes (n° 17).





*L'usine d'électricité
d'Argenteuil (n° 12).*

et Saintes – qui en comptent chacun deux ou trois –, et de Rouen, illustrée par quatre verrières réparties entre la salle des Pas-Perdus et le quai transversal. Une vue de la cathédrale Notre-Dame prise du pont Corneille orne le quai transversal, une autre prise du monument de la Fierté Saint-Romain se voit dans la salle des Pas-Perdus où figurent aussi deux autres verrières, le Gros-Horloge et les docks. Le fameux pont transbordeur, le deuxième d'Europe, construit par Ferdinand Arnodin en 1898, était jusqu'en 1940, date de sa destruction, le dernier ouvrage d'art à franchir la Seine avant son estuaire et permettait de traverser le fleuve au moyen d'une nacelle.

*Les docks de Rouen
(n° 61).*

Bénéficiant d'une certaine liberté dans le cadrage de ses compositions, Charles Sarteur a privilégié les vues intégrant la présence de l'eau : plus



d'une cinquantaine de verrières sur les cent huit de l'ensemble sont consacrées à des villes ou châteaux peints au bord de l'eau, ponts, ports ou plages. L'eau peut même constituer le sujet central d'une composition, telle la mer vue des plages de Dinard, des îles de Noirmoutier ou de Bréhat, ou encore le fleuve de la Rance. Remarquons également que le Mont-Saint-Michel ou les rochers de Ploumanac'h sont vus à marée haute, et que la Seine est en crue à Poissy comme en témoigne l'arbre dont le tronc est immergé.

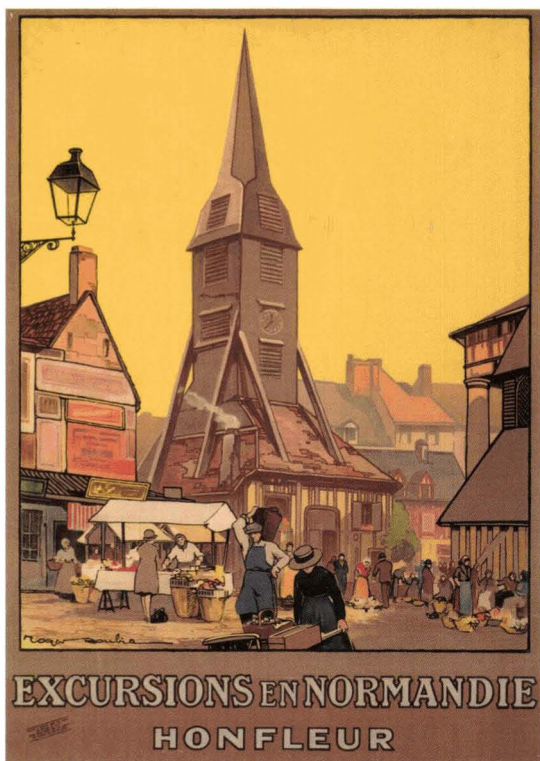
Autre particularité pouvant être attribuée à Charles Sarteur, qui s'explique sans doute par son souci de traduire la monumentalité des sites, les



verrières ne sont pas animées d'êtres humains à l'exception d'un pêcheur à La Rochelle, de jockeys à Longchamp et de rugbymen à Colombes. Ainsi, le marché devant l'église Saint-Maclou, récurrent sur les photographies de Mantes, a été éliminé de la composition.

Devant l'impossibilité de visiter toutes les destinations possibles dans le temps imparti pour la réalisation des maquettes – même si sa position d'agent des chemins de fer facilitait ses déplacements –, Sarteur a eu recours à des photographies préexistantes. Il s'est sans doute inspiré des affiches publicitaires faites pour les Chemins de fer de l'État comme le montre la verrière de Honfleur, où l'on reconnaît le curieux clocher du xv^e siècle, séparé de l'église Sainte-Catherine pour éviter que les paroissiens ne soient la proie des flammes en cas d'incendie. Les cartes postales constituent également une source documentaire inépuisable : celles

Île-de-Bréhat
(n° 27).



Honfleur, clocher de l'église Sainte-Catherine, affiche des Chemins de fer de l'État.

Le port des Sables-d'Olonne (n° 52).

des Sables-d'Olonne, consacrées à l'entrée des sardiniers dans le port gardé par la tour d'Arundel, ont sans doute contribué à la composition de Saint-Lazare.

Mais la principale source de Sarteur est le fonds photographique de Noël Le Boyer (1883-1967) qui, au cours de sa fructueuse carrière de photographe, a suivi de près les innovations



techniques et a exploré les nombreuses applications de la photographie : mode, architecture, tourisme, monde industriel, grandes expositions, publicité. Le Boyer fait des cartes postales, illustre des dépliants, des revues et la presse périodique alors en pleine croissance. Il travaille pour les chemins de fer dans les revues *Rails de France*, *Revue illustrée des Chemins de fer de l'État* et est le principal auteur des vues de sites et monuments célèbres ornant les compartiments des voitures de



Lisieux,
cl. Noël Le Boyer.

Lisieux (n° 35).



DE HAUT EN BAS
Cathédrale Notre-
Dame de Rouen
vue de la Fierté
Saint-Romain,
cl. Noël Le Boyer.

Poissy,
cl. Noël Le Boyer.

Étretat,
cl. Noël Le Boyer.



chemin de fer. Originaire du Cotentin, il fait beaucoup de photographies dans l'Ouest. Les verrières de Lisieux, Étretat, Rouen, Poissy ou Vitré reprennent l'angle de vue proposé par Le Boyer, dont le fonds est heureusement conservé aujourd'hui à la Médiathèque de l'architecture et du patrimoine. Celles de L'Île-d'Yeu et de Saintes sont proches des œuvres d'un autre photographe de renom, Médéric



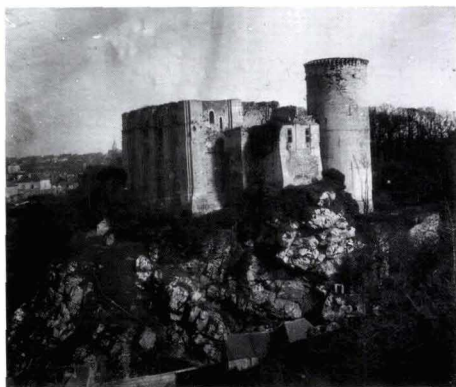
DE HAUT EN BAS
Cathédrale
Notre-Dame
de Rouen vue
de la Fierie
Saint-Romain
(n° 69).

Poissy (n° 19).

Étretat (n° 13).

Mieusement (1840-1905), tandis que celle de Falaise reprend une vue de Louis-Alphonse de Brébisson (1798-1872). D'autres compositions, comme Chartres et Pontoise, semblent empruntées aux illustrations anonymes de la collection, *À la France, Sites et Monuments*, publiée pour l'Ouest par le Touring-Club de France entre 1901 et 1903.

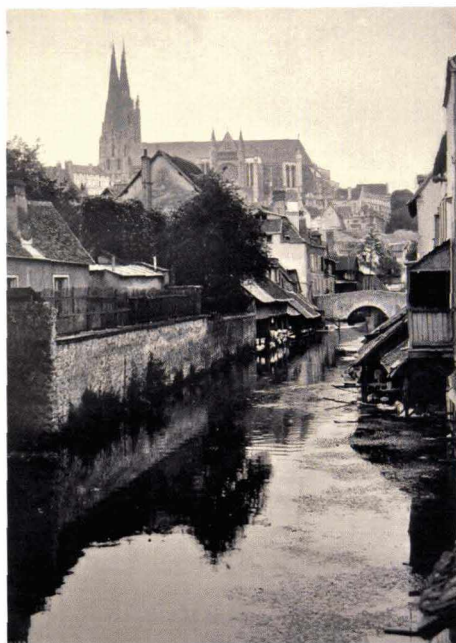
V.D. et L.F.



DE HAUT EN BAS
Château de Falaise,
cl. L.-A. de Brébisson.

Chartres,
cl. Touring-Club
de France.

Église Notre-Dame
de Pontoise,
cl. Touring-Club
de France.



PAGE CI-CONTRE,
DE HAUT EN BAS
Château de Falaise
(n° 28).

Chartres (n° 45).

Église Notre-Dame
de Pontoise (n° 18).



Le Jet d'eau
de Gaëtan Jeannin
et Clément Mazard,
Le Vitrail à
l'Exposition
internationale des
arts décoratifs,
Paris, 1925, pl. 26.



Saint-Lazare et l'âge d'or du vitrail civil au XX^e siècle

Les verrières de la gare Saint-Lazare s'inscrivent dans l'essor considérable que connaît le vitrail civil durant l'entre-deux-guerres. Son champ d'action dépasse désormais les commandes de simples particuliers pour s'étendre aux édifices publics, tels les magasins, les piscines, les banques, les bureaux de poste, les hôpitaux, les casinos, les paquebots, les restaurants ou, bien sûr, les gares. Son iconographie se renouvelle en privilégiant les thèmes de la vie moderne, du travail, de l'industrie, des loisirs, des arts ou des nouveaux moyens de communication. Mais c'est aussi la diversité et le renouvellement formel et technique qui retiennent l'attention. Plusieurs tendances coexistent qui inscrivent le vitrail civil dans le style dit Art déco de façon plus nette que le vitrail religieux. Parallèlement à la technique du vitrail traditionnel, le vitrail civil peut aussi, comme à la gare Saint-Lazare, adopter des procédés très différents, qui apparaissent et deviennent fort prisés dans les années 1920-1930 car liés à l'essor de la décoration d'intérieur et au développement de l'industrie du verre. Il s'agit du décor sur verre ou sur glace dont les effets sont obtenus à partir du seul travail à froid – gravure

peinture, dorure ou argenture – qui triomphe au Salon des artistes décorateurs et qui fait l'objet de nombreux articles dans la revue *Glaces et verres* jusque dans les années 1950. Par ses possibilités de décor sur des supports de grande dimension, sa capacité à jouer ou non de la transparence et son coût relativement modeste, il ouvre d'infinies possibilités à tous les secteurs de la décoration intérieure que sauront particulièrement bien utiliser les peintres verriers Gaëtan Jeannin (1879-1951), Auguste Labouret (1871-1964) ou Joseph Jean Kef Ray (1898-1979).

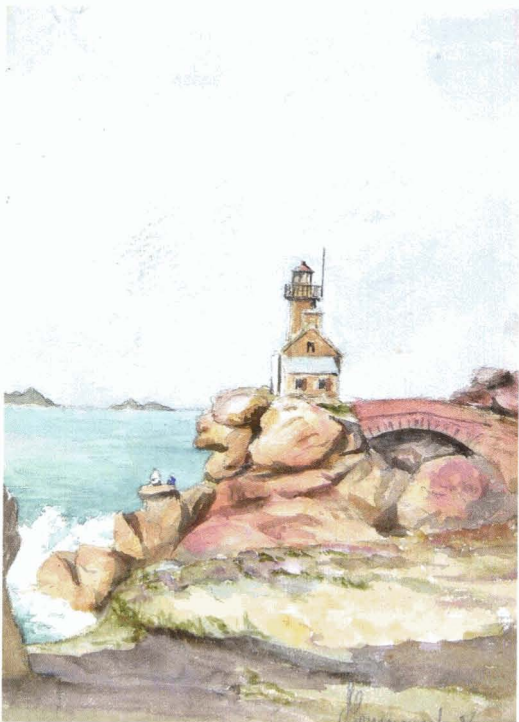
À Saint-Lazare, le choix de Charles Sarteur correspond à une volonté de travailler en interne avec des agents des Chemins de fer de l'État et, certainement, à un souci d'économie.

Un ensemble à plusieurs mains ?

Le talent artistique de Charles Sarteur est peu connu du grand public. Seuls les « ferroviopathes » ont pu suivre ses participations aux expositions annuelles de l'Association artistique des chemins de fer français, régulièrement annoncées dans *Le Figaro* et commentées dans la revue *L'État.. Notre réseau*. En novembre 1932, par exemple, pour la 25^e exposition, on peut lire : « Au centre de la salle des expositions de la gare Saint-Lazare, on a placé les aquarelles fraîches et vibrantes de lumière que M. Sarteur a rapportées de ses voyages dans la Creuse et dans le Jura. » Puis, en décembre 1933, pour la 26^e exposition, peu avant sa mort : « Le président de l'Association, M. Sarteur, a présenté un choix de peintures, d'aquarelles et de sculptures qui dénotent un tempérament très complet d'artiste. »

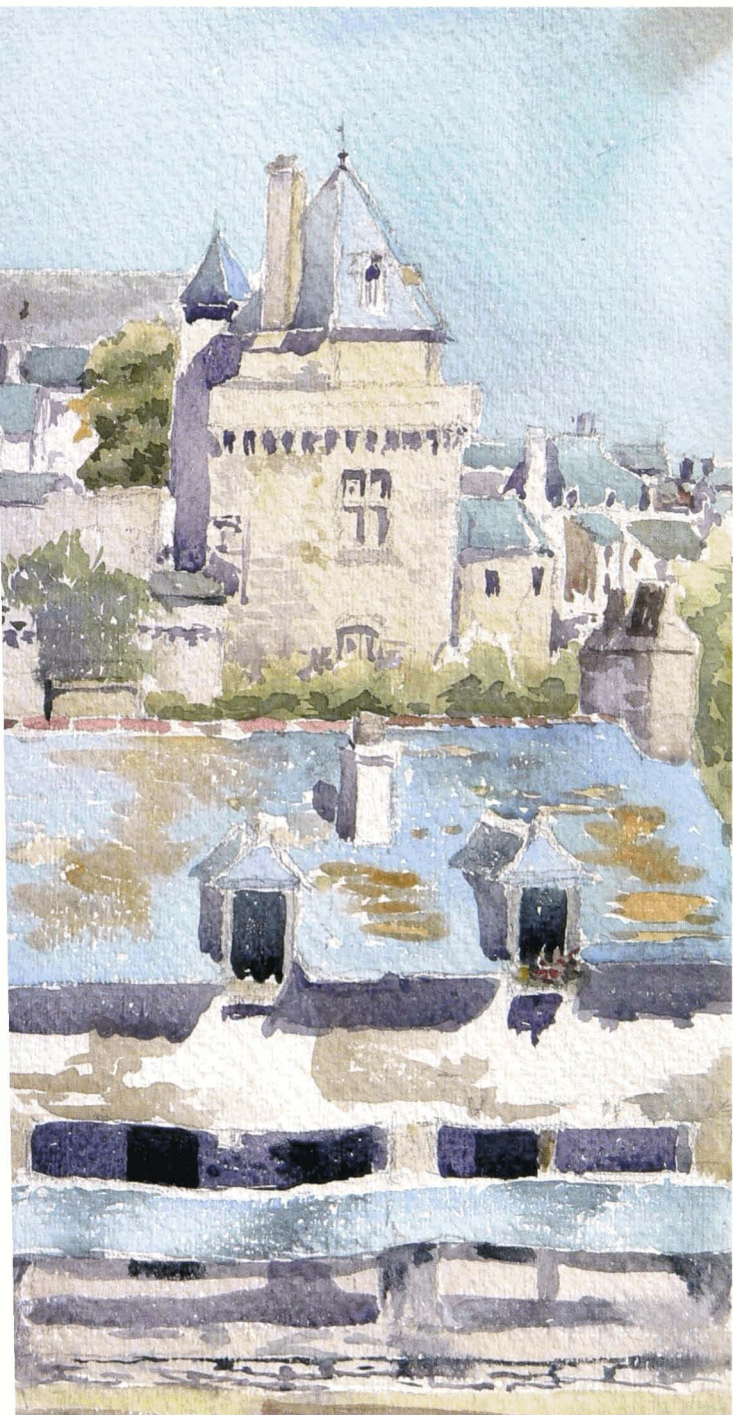
À ce jour, quatre aquarelles conservées par ses descendants constituent les seules peintures parvenues jusqu'à nous. Toutes sont consacrées à des paysages bretons. On y reconnaît deux vues de l'église de Perros-Guirec dont le clocher et le porche émergent d'un cimetière fleuri, le phare de Ploumanac'h qui lui permet de traiter de façon contrastée les rochers et la mer et, enfin, la vue sur Vannes qui décline des constructions sur trois plans différents : maisons, enceinte urbaine et église. À chaque fois, la végétation est traitée par taches de couleur qui se fondent entre elles, de façon à suggérer sa présence sans chercher à l'identifier précisément tandis que les monuments sont parfaitement reconnaissables. C'est dans ce même esprit que Sarteur élabore les verrières du quai

L'église Saint-Jacques
de Perros-Guirec, aquarelle
de Charles Sarteur (coll. part.).



Le phare de Ploumanac
aquarelle de Charles
Sarteur (coll. part.).

Vannes, aquarelle
de Charles Sarteur
(coll. part.).



transversal. Les verrières d'Auvers-sur-Oise (?), de Vire et de Paimpol, dont on conserve la maquette, sont très représentatives de son talent dans le rendu des lumières, des ombres et des matériaux. Elles sont peintes en noir et blanc, comme toutes celles du quai. À l'inverse, les verrières de la salle des Pas-Perdus présentent, dans une combinaison d'ocre jaune, de brun, de noir et de blanc, un traitement très différent, des compositions plus stylisées et linéaires, voire schématiques.

Dans la représentation des constructions, certaines simplifications de l'appareillage conduisent même parfois à déformer la réalité, comme à Saint-Thégonnec ou à Saintes, où l'arc de Germanicus perd de sa monumentalité.

Auvers-sur-Oise (?)
(n° 2).



Signature de
Charles Sarteur
(n° 2).



Cette différence stylistique, jointe à des spécificités techniques, laisse supposer l'intervention d'un autre peintre cartonnier resté anonyme, fidèle néanmoins au programme iconographique choisi par Charles Sarteur. Serait-ce le peintre verrier Guy, ainsi nommé par les archives, qui aurait donné ses propres cartons en s'inspirant également de photographies ? Le temps imparti à la réalisation de ces deux ensembles et le nombre important de verrières sont en faveur de cette hypothèse.

Vire (n° 1).

Une mise en œuvre unique en France

Si la conception des compositions représentées sur les verrières est due, au moins en partie, à Charles Sarteur, leur réalisation matérielle a été entièrement confiée, selon *La Construction moderne* du 7 septembre 1930, à la Maison Guy et E. Dheilly. Les annuaires professionnels de l'époque n'apportent malheureusement aucun éclairage sur cette entreprise. Le seul renseignement connu concerne un certain Guy proposé par Frédéric Surleau, chef du service de la Voie et des Bâtiments des Chemins de fer de l'État, pour être distingué en tant que « maître verrier qui a assuré l'exécution des vitraux



Détail de la verrière de Thouars (n° 53).

de verre gravés et teintés » de Saint-Lazare. Cette information lacunaire n'empêche pas d'analyser la technique employée pour réaliser ces verrières : un procédé mixte qui allie gravure au jet de sable et peinture à froid sur du simple verre à vitre de 6 millimètres d'épaisseur obtenu industriellement par coulage. Elle se différencie complètement de la technique du vitrail traditionnel qui repose sur l'emploi de verre antique obtenu artisanalement par soufflage, coloré ou incolore, qui peut être ensuite peint ou non, puis découpé et mis en plomb.

La première étape du processus de fabrication a consisté pour la Maison Guy et E. Dheilly à se procurer le verre nécessaire auprès de la Maison Brot, anciens Établissements Charles Brot fondés en 1826 et situés 8, rue Boissy-d'Anglas à Paris dans le 8^e arrondissement. Dépositaire de la verrerie de Saint-Gobain, cette entreprise, spécialisée dans la miroiterie et notamment dans les fameux « miroir-Brot » et le « Mirophar-Brot », vante dans

Publicité de la Maison Brot.

Fournisseur des Établissements

Toute la Miroiterie de la Salle des pas perdus de la Gare St-Lazare à été exécutée par la Maison BROT

La maison Brot est la plus ancienne Miroiterie de France. Elle exécute, dans ses ateliers spécialisés, tous les travaux de vitrerie, miroiterie, installations, cuivrerie décorative, vitrines, etc... Catalogue illustré N° 76 envoyé franco.

SES FABRICATIONS SPÉCIALES :

Le Miroir-Brot, qui permet, grâce à ses glaces mobiles, de se voir de face, de profil et de dos. Catalogue illustré N° 75 envoyé franco.

Le Mirophar-Brot, petit miroir éclairant, avec lequel on peut se raser ou se poudrer, la face bien éclairée, sans avoir les yeux éblouis. Notice illustrée N° 76 envoyée franco.

Anciens Etablissements Charles BROT

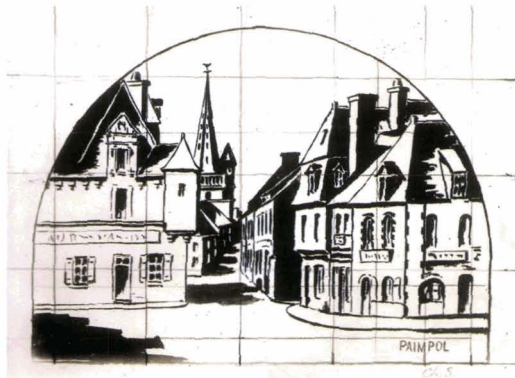
Siège social et Ateliers : 99, boulevard du Temple, PARIS - Téléphone : Nord 36 61 - 36 62
Magasin de vente : 8, rue Boissy-d'Anglas, PARIS - Téléphone : Réveil 15 34

sa publicité l'opération de la salle des Pas-Perdus de la gare Saint-Lazare. Elle laisse entendre qu'elle est à l'origine non seulement du matériau des verrières mais aussi de tous les verres employés à la gare, à savoir les vitrines aménagées par Brandt et, au niveau des guichets, des grandes glaces qui séparaient les employés du public et qui étaient surmontées de vitrages sur lesquels étaient gravées les lignes du réseau ferré.

L'étape suivante est l'agrandissement des maquettes fournies par Charles Sarteur à l'échelle 1/10^e sur un carton à grandeur d'exécution pour permettre la transposition de la composition sur le verre. Il faut ensuite préparer le travail de gravure au jet de sable, technique théoriquement simple : sur un verre dont les parties qui ne doivent pas être gravées sont protégées par un pochoir, on projette un jet de sable qui creuse le verre aux endroits non recouverts. Quand le creux désiré est obtenu et la matière protectrice enlevée, le dessin apparaît reproduit sur le verre, celui-ci se trouvant dépoli aux endroits attaqués. La fabrication du pochoir, parfaitement décrite en 1928 dans le n° 6 de la revue *Glaces et verres*, est complexe. Il faut utiliser un papier buvard enduit d'une préparation à la colle qui lui donne un pouvoir élastique et lui permet de ne pas être attaqué par les grains de sable. Ceux-ci, en touchant sa surface, rebondissent comme ils le feraient en frappant du caoutchouc. Les feuilles de papier sont préparées à l'avance, séchées et talquées pour éviter qu'elles n'adhèrent les unes aux autres, puis conservées à l'abri de l'humidité. Quand le papier apposé sur le verre est bien sec,



Paimpol (n° 14).



Maquette
de la verrière
de Paimpol par
Charles Sarteur
(coll. part.).



Graveur au sable, couverture de la revue Glaces et verres (octobre 1928).

Gravure et peinture

Quel est le matériel du graveur ? Il nécessite une sableuse, machine à air comprimé qui projette le sable destiné à graver le verre. Le sable (grès impalpable) doit être très sec, toute humidité, si minime soit-elle, empêchant le bon fonctionnement de l'appareil. Le travail de gravure produit un nuage épais de poussière, provenant tant de l'usure du verre que du sable projeté de toute part. Aussi doit-on placer la sableuse dans un atelier spécial muni d'un appel d'air vers l'extérieur afin d'assurer l'évacuation de la poussière. Le graveur est protégé par une combinaison et un casque rappelant celui des scaphandriers. Une partie vitrée permet à l'ouvrier de suivre la

marche de son travail et de diriger le jet de sable, dont il varie la force à son gré. La dextérité du graveur et son savoir-faire comptent évidemment beaucoup dans le rendu du travail. Selon la distance, la durée de l'opération et l'angle d'attaque de projection du sable sur le verre, il sculpte, du simple dépoli à la gravure profonde, avec des variations de formes, de profondeurs, de matières... La gravure offre donc un champ infini de possibilités.

En ce qui concerne les verres de la gare Saint-Lazare, les dessins simplifiés ont été rendus par un seul niveau de gravure, peu profonde, qui attaque l'intérieur des formes ou les fonds comme le ciel, et épargne les contours qui constituent donc les seuls éléments où le verre est laissé à nu, transparent comme à l'origine. Ce travail est fait sur la face externe, la face visible du quai étant lisse. Après cette opération vient l'étape de la peinture. Les motifs sont peints à froid, par aplat, à partir d'une gamme de couleurs réduite, noir pour le quai transversal, brun, ocre et blanc pour la salle des Pas-Perdus. Une fois les peintures sèches, les verrières peuvent enfin être livrées et installées dans leurs châssis métalliques, fixés par un système de parecloses.

V. D. et L. F.



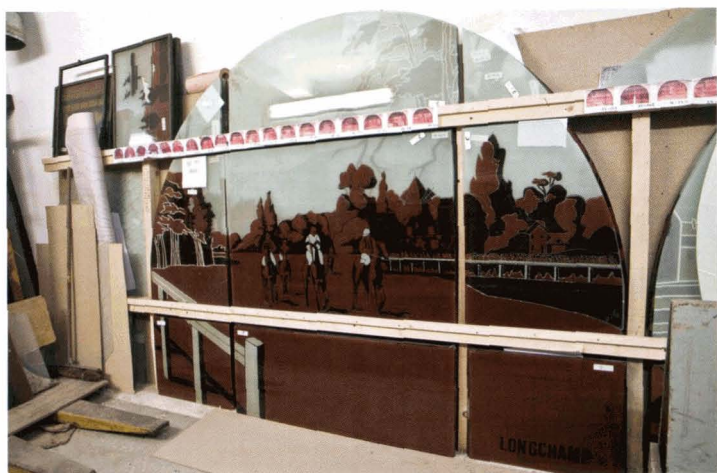
Vue de la verrière de Poissy (n° 19), côté interne.

le dessin à grandeur d'exécution est décalqué par un procédé de piquage puis, à l'aide d'un canif très tranchant, ce papier est découpé et enlevé aux endroits qui devront être gravés, c'est-à-dire creusés dans le verre. Un procédé de gravure particulier a été mis en œuvre pour les verrières du quai transversal : le pochoir n'est pas préparé avec un papier buvard mais avec une douille qui permet de répandre la colle à base de peau de lapin selon un dessin plus souple, moins rectiligne, autorisant la multiplication des petits motifs visibles sur ces verrières. Observation qui confirme l'hypothèse de plusieurs « mains » dans la réalisation des verrières. Les verres, ainsi préparés, passent alors à l'atelier de gravure au sable.

La restauration par l'atelier France Vitrail International

Dans le cadre de la restructuration de la gare Saint-Lazare, la restauration des verrières a été confiée par la SNCF entre 2005 et 2011 à l'atelier France Vitrail International. Installé depuis 1979 à Issy-les-Moulineaux où il avait succédé au peintre verrier Joseph Jean Kef Ray (1898-1979), Éric Bonte crée une entreprise de plus grande ampleur en 1988 à Nanterre pour répondre à la plus importante commande de l'histoire du vitrail, les 8 400 m² de vitraux de la basilique de Yamoussoukro (Côte-d'Ivoire). Les activités de l'atelier, ouvert en 1997 à Courbevoie, se partagent entre le vitrail traditionnel et le verre gravé au sable. On lui doit la restauration de dizaines d'églises d'Île-de-France, de centaines de cages d'escalier

*Verrière
de Longchamp
(n° 6) en cours
de restauration
à l'atelier Bonte
en 2010.*



d'immeubles parisiens, des cadrans de verre de la tour de l'horloge de la gare de Lyon à Paris ou les vitraux avec insertion de plaques photographiques du Palais de la Femme, dans le 11^e arrondissement. Dans le domaine de la création, l'entreprise répond à de nombreuses commandes tant en France qu'à l'étranger. En raison de sa compétence dans le sablage du verre, l'équipe de France Vitrail International était la mieux placée pour la restauration des verrières de la gare Saint-Lazare.



L'atelier France Vitrail International.

Avec le temps, dans l'atmosphère de la gare, ouverte à tous les vents, l'état des verrières, particulièrement celles du quai transversal, s'est détérioré. Elles se sont encrassées sous l'action continue de la fumée des locomotives puis de la pollution. Les verres ont été fêlés ou cassés, les peintures, exposées aux variations de températures et d'hygrométrie, se sont progressivement dégradées. Pour restituer la qualité et la lisibilité des dessins, il fallait non seulement les nettoyer mais entreprendre une restauration approfondie.

La restauration des peintures a consisté à refixer celles qui se décollaient par le passage successif de couches de peinture à l'huile de lin, identique à celle d'origine. Quant aux parties définitivement altérées, un travail de mélange de couleurs et la pose de couches multiples ont été nécessaires pour assurer leur restitution. Selon le type de fêlure ou de casse, il a été possible de recoller aux ultraviolets certains panneaux. Pour recomposer les verres cassés ou manquants, la difficulté était de retrouver les photographies susceptibles d'avoir été utilisées comme sources d'inspiration. Il a fallu ensuite reproduire les dessins existants, réaliser et découper les pochoirs



(aujourd'hui des adhésifs épais), graver le verre puis peindre les motifs après une recherche des couleurs d'origine. Un travail important de documentation a permis d'identifier les sites dont l'inscription avait disparu, notamment sur le quai transversal.

Cette restauration a été suivie d'une création par France Vitrail International afin de compléter les verrières disparues ou inutilisables des six arcades. Côté rue d'Amsterdam, un baromètre et deux verrières disparues ont été remplacés par des compositions sur le thème de la météorologie. De part et d'autre d'une verrière figurant un baromètre ont été imaginés deux paysages, l'un symbolisant le mauvais temps, l'autre le beau temps. Leur technique est identique à celle employée pour les verrières de la gare, mais elle comporte en plus des applications de feuilles d'or. À l'origine, le côté rue de Rome était occupé par le monument aux morts de la guerre de 1914-1918, aujourd'hui déplacé sur le quai transversal sans les verrières représentant des bouquets qui l'encadraient. Il a été décidé d'y rappeler les relations de la gare Saint-Lazare avec les gares de Zurich et de Saint-Petersbourg par trois verrières inaugurées en mars 2012.

V. D. et L. F.



Maquette de la verrière figurant un baromètre.

Aujourd'hui, Saint-Lazare



Au cours de la deuxième moitié du XX^e siècle, sous l'égide de la SNCF, le visage urbain de la gare Saint-Lazare change peu. Les structures à ossature métallique entourant les cours de Rome et d'Amsterdam, installées en 1935 selon les plans de l'architecte Henri Pacon et servant de « stands » commerciaux largement pourvus de vitrines, sont démolies en 1979, ouvrant ces cours privatives sur l'espace public. La Galerie des Marchands est rénovée et abritée sous un faux plafond qui rend caduc son éclairage par les pavés de verre dans le sol de la salle des Pas-Perdus, recouverts d'asphalte. Au début des années 1970, des batteries d'escaliers mécaniques font leur apparition, notamment dans la partie centrale de la triple volée montant de la cour de Rome à la salle des Pas-Perdus. Au centre de celle-ci, un autre escalier mécanique descend à la Galerie des Marchands. Toujours dans la salle des Pas-Perdus, vers la même époque, une rangée de vingt-neuf distributeurs automatiques de billets de banlieue est installée, complétée de quatre changeurs de billets de banque. Par la suite, ces appareils sont déplacés le long des arcades de la salle sur son côté nord, vers les voies, tandis que la plupart des guichets de la salle sont fermés.



Aménagement de la cour du Havre, avec les structures à vitrines dessinées par l'architecte Henri Pacon en 1935 (L'État.. Notre réseau, juillet 1936).

La gare devient en 1979 un monument historique. L'arrêté d'inscription en date du 14 décembre 1979 protège les façades et les toitures de la gare, la salle des Pas-Perdus et le hall d'embarquement (quai transversal), ainsi que les façades et les toitures, le vestibule et le grand salon d'entrée, avec leurs décors, de l'Hôtel Terminus (aujourd'hui Concorde Opéra Paris). La mesure de protection

*PAGE CI-CONTRE
Philippe Rebuffet,
Ossature, œuvre
réalisée pour
la Ségécé en 2011
(avec l'aimable
autorisation du
peintre et de Ségécé).*



La salle des Pas-Perdus en 2001, par une journée, rare, sans panneaux publicitaires suspendus.

est précisée lors d'une campagne concertée entreprise par la direction du Patrimoine au début des années 1980 sur le patrimoine ferroviaire : l'arrêté du 28 décembre 1984 étend la protection à la façade de la gare sur la rue de Rome. De ce fait, et dès le début, les travaux actuels de restructuration de la gare sont réalisés avec l'accord des services de la direction régionale des Affaires culturelles chargés du respect du patrimoine protégé au titre des Monuments historiques.

Ces travaux prennent place dans le programme « Gares en mouvement » lancé en 2003 par la SNCF et qui a pour ambition de transformer les grandes gares en espaces urbains attractifs et conviviaux, prolongements naturels des villes. Les nouveaux aménagements de la gare de l'Est à Paris et de la gare Saint-Charles à Marseille sont des fruits de ce programme. À Saint-Lazare, l'opération « Demain Saint-Lazare » a été divisée en projets distincts : « Quai transversal », « Passage et cour d'Amsterdam », « Cœur de gare ».

Cette opération est destinée à fluidifier les multiples échanges entre la gare et la ville, entre le chemin de fer et les lignes du métro, du RER, les autobus, les taxis, les vélos, les piétons... Autour de ces différents déplacements intermodaux, le projet vise à redonner de la cohérence, de l'ampleur et de la clarté aux espaces dévolus au

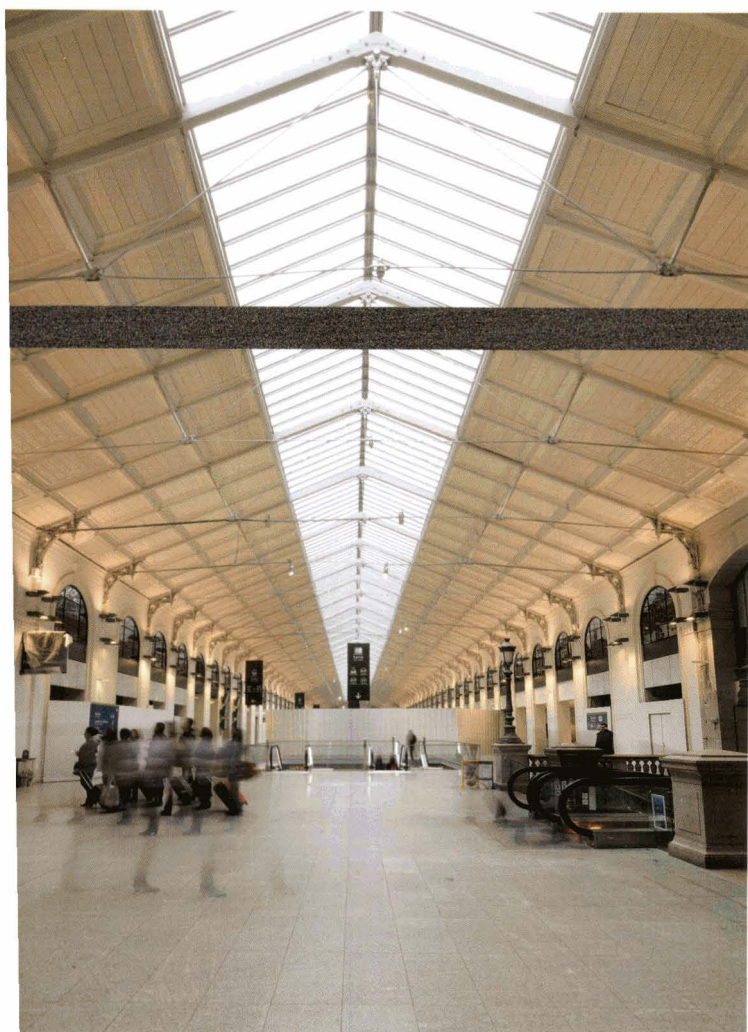
Dessin d'architecture, coupe longitudinale entre la rue de Rome et la rue d'Amsterdam.



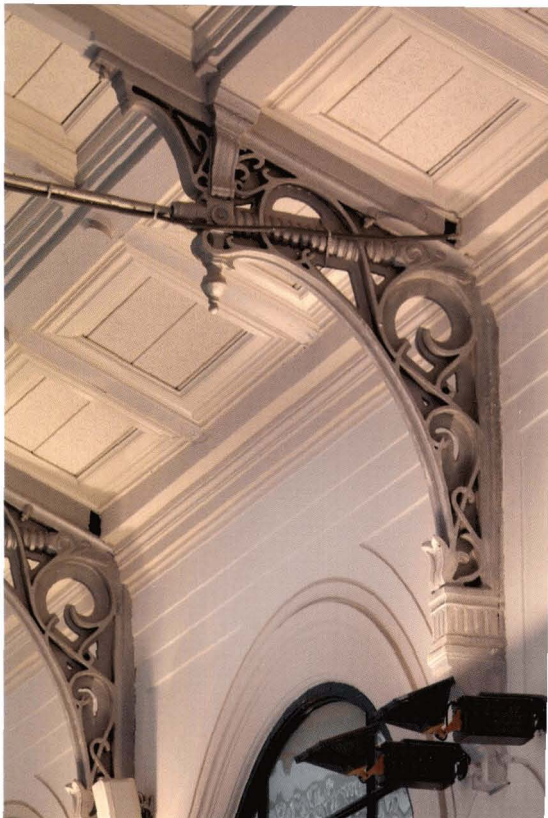


*Dessin d'architecture
de 2012,
les nouveaux
aménagements
de la salle
des Pas-Perdus.*

*La toiture restaurée
de la salle
des Pas-Perdus.*



Détail d'une console en fonte des fermes Polonceau de la salle des Pas-Perdus.

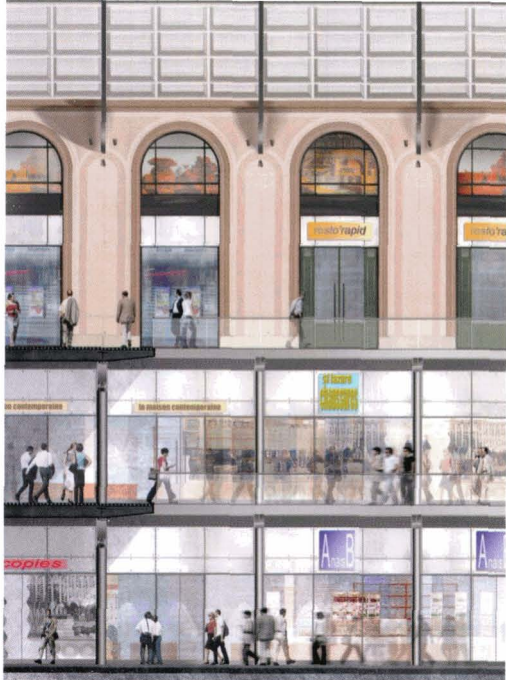


public tout en y créant quelque quatre-vingts boutiques pour former un nouveau centre commercial de 10 000 m² sur deux niveaux sous les quais.

« Cœur Saint-Lazare » remonte en fait à 1996 suite à une consultation lancée par la SNCF auprès de promoteurs, investisseurs et architectes pour la mise en concession des espaces commerciaux des gares. C'est donc aux côtés de Gares & Connexions que Spie Batignolles Immobilier, promoteur et constructeur, et Klépierre (groupe BNP Paribas), avec sa filiale Ségécé, respectivement investisseur et concepteur du nouvel espace commercial, ont métamorphosé la salle des Pas-Perdus.

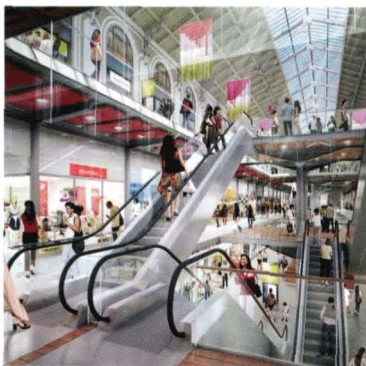
Le concept architectural est dû à Gares & Connexions / Atelier d'Architecture (mandataire; Jean-Marie Duthilleul, Étienne Tricaud et François Bonnefille, architectes) et à DGLa (Philippe Gorce et Thierry de Dinechin, architectes). Les bureaux d'études techniques sont Barbanel pour les fluides et équipements mécaniques, Spie SCGPM pour les structures, AREP pour le dévoiement des réseaux existants.

Klépierre Ségécé jouit sur l'espace nouvellement créé d'une concession d'exploitation d'une durée de quarante ans : on peut penser que ce montage n'aurait pas déplu à Raoul Dautry.



Dessin d'architecture, coupe longitudinale sur la salle des Pas-Perdus et les deux niveaux de commerces en dessous.

Le parti d'aménagement de la salle des Pas-Perdus est revenu en revanche à l'état de référence de 1888, notamment en supprimant la modernisation des façades de l'ère Dautry de 1930, à l'exception des verrières restaurées et remises en valeur. Sous cette salle des Pas-Perdus, où se trouvait l'ancienne Galerie des Marchands, le projet agrandit l'espace existant puisque trois niveaux sont construits sous la gare : un niveau de commerces accessible directement depuis les sorties de métro et qui reçoit une lumière du jour depuis la salle des Pas-Perdus grâce à de grandes trémies pratiquées dans son sol, traversées par des passerelles portées par des structures métalliques qui rappellent l'architecture traditionnelle des gares, et deux niveaux de parking public pour deux cent cinquante véhicules.



Dessin d'architecture, vue perspective sur le niveau des commerces sous la salle des Pas-Perdus.

Enfin, dernière modification, le monument aux morts de 1921, sans son entourage en marbre datant de 1930, a été déplacé et reconstruit sur le quai transversal, en face de la voie 20. Le point final du projet, après l'inauguration en mars 2012 de la gare ainsi rénovée et restructurée, est l'aménagement du « Parvis de la gare » composé de la cour de Rome et de la cour du Havre où se trouvent des sculptures d'Arman, *Consigne à vie* et *L'Heure de tous*, érigées en 1985.

Liste des verrières de la gare Saint-Lazare

Quai transversal

○ Succession des verrières
à partir de la voie I

- 1 Vire (14 – Calvados)
- 2 Auvers-sur-Oise (?)
(95 – Val-d'Oise)
- 3 Rouen (76 – Seine-Maritime)
- 4 Saint-Lô (50 – Manche)
- 5 Quimperlé (29 – Finistère)
- 6 Dinard (35 – Ille-et-Vilaine)
- 7 Guimiliau (29 – Finistère)
- 8 Angers (49 – Maine-et-Loire)
- 9 Alençon (61 – Orne)
- 10 Rambouillet (78 – Yvelines)
- 11 L'Île-d'Yeu (85 – Vendée)
- 12 Saintes
(17 – Charente-Maritime)
- 13 Vannes (56 – Morbihan)
- 14 Paimpol (22 – Côtes-d'Armor)
- 15 Clisson (44 – Loire-Atlantique)
- 16 Fontaine-Henry
(14 – Calvados)
- 17 Parthenay (79 – Deux-Sèvres)
- 18 Nantes (44 – Loire-Atlantique)
- 19 Lamballe (22 – Côtes-d'Armor)
- 20 Granville (50 – Manche)
- 21 Morlaix (29 – Finistère)
- 22 Bressuire (79 – Deux-Sèvres)
- 23 Rochers Sévigné à Vitré
(35 – Ille-et-Vilaine)
- 24 Noirmoutier (85 – Vendée)
- 25 Morgat (29 – Finistère)
- 26 Talmont-Saint-Hilaire
(85 – Vendée)
- 27 Île-de-Bréhat
(22 – Côtes-d'Armor)
- 28 Pleyben (29 – Finistère)
- 29 La Rance (35 – Ille-et-Vilaine)
- 30 Chinon (37 – Indre-et-Loire)
- 31 Sainte-Anne-d'Auray
(56 – Morbihan)
- 32 Niort (79 – Deux-Sèvres)
- 33 Azay-le-Rideau
(37 – Indre-et-Loire)
- 34 Saint-Lunaire
(35 – Ille-et-Vilaine)
- 35 Bayeux (14 – Calvados)
- 36 Château d'Ô à Mortrée
(61 – Orne)
- 37 Lassay-sur-Croisne
(41 – Loir-et-Cher)
- 38 Avranches (50 – Manche)
- 39 Gisors (27 – Eure)
- 40 Concarneau (29 – Finistère)
- 41 Quimper (29 – Finistère)
- 42 Josselin (56 – Morbihan)
- 43 Nieul-sur-l'Autise
(85 – Vendée)
- 44 Maintenon (28 – Eure-et-Loir)
- 45 Louviers (27 – Eure)

Salle des Pas-Perdus

— Succession des verrières
à partir du côté rue de Rome

- 1 Zurich (Suisse) (2011)
- 2 Saint-Lazare (75 – Paris) (2011)
- 3 Saint-Pétersbourg (Russie) (2011)
- 4 Mont-Saint-Michel (50 – Manche)
- 5 Versailles (78 – Yvelines)
- 6 Longchamp (Boulogne-Billancourt; 92 – Hauts-de-Seine)
- 7 Versailles (78 – Yvelines)
- 8 Versailles (78 – Yvelines)
- 9 Saint-Germain-en-Laye (78 – Yvelines)
- 10 Le Vésinet (78 – Yvelines)
- 11 Rueil-Malmaison (92 – Hauts-de-Seine)
- 12 Argenteuil (95 – Val-d'Oise)
- 13 Étretat (76 – Seine-Maritime)
- 14 Ploumanac'h (Perros-Guirec; 22 – Côtes-d'Armor)
- 15 Clichy (92 – Hauts-de-Seine)
- 16 Asnières-sur-Seine (92 – Hauts-de-Seine)
- 17 Colombes (92 – Hauts-de-Seine)
- 18 Pontoise (95 – Val-d'Oise)
- 19 Poissy (78 – Yvelines)
- 20 Saint-Cloud (92 – Hauts-de-Seine)
- 21 Saint-Germain-en-Laye (78 – Yvelines)
- 22 Sartrouville (78 – Yvelines)
- 23 Villennes-sur-Seine (78 – Yvelines)
- 24 Élisabethville-sur-Seine (Aubergenville; 78 – Yvelines)
- 25 Mantes-la-Jolie (78 – Yvelines)
- 26 Les Andelys (27 – Eure)
- 27 Royan (17 – Charente-Maritime)
- 28 Falaise (14 – Calvados)
- 29 Saint-Servan-sur-Mer (Saint-Malo; 35 – Ille-et-Vilaine)
- 30 Hambye (50 – Manche)
- 31 Bagnoles-de-l'Orne (61 – Orne)
- 32 Domfront (61 – Orne)
- 33 Évreux (27 – Eure)
- 34 Pont-Audemer (27 – Eure)
- 35 Lisieux (14 – Calvados)
- 36 Caen (14 – Calvados)
- 37 Honfleur (14 – Calvados)
- 38 Dieppe (76 – Seine-Maritime)
- 39 Le Havre (76 – Seine-Maritime)
- 40 Rouen (76 – Seine-Maritime)
- 41 Cherbourg (50 – Manche)
- 42 « Mauvais temps » (2011)
- 43 « Baromètre » (2011)
- 44 « Beau temps » (2011)
- 45 Chartres (28 – Eure-et-Loir)
- 46 Anet (28 – Eure-et-Loir)
- 47 New York (États-Unis)
- 48 Paris (75 – Paris)
- 49 Londres (Angleterre)
- 50 La Rochelle (17 – Charente-Maritime)
- 51 Saintes (17 – Charente-Maritime)
- 52 Les Sables-d'Olonne (85 – Vendée)
- 53 Thouars (79 – Deux-Sèvres)
- 54 Hôtel Terminus
- 55 Montreuil-Bellay (49 – Maine-et-Loire)
- 56 Perros-Guirec (22 – Côtes-d'Armor)
- 57 Dinan (22 – Côtes-d'Armor)
- 58 Laval (53 – Mayenne)
- 59 Fougères (35 – Ille-et-Vilaine)
- 60 Saint-Malo (35 – Ille-et-Vilaine)
- 61 Rouen (76 – Seine-Maritime)
- 62 Bordeaux (33 – Gironde)
- 63 Brest (29 – Finistère)
- 64 Vitré (35 – Ille-et-Vilaine)
- 65 Tréguier (22 – Côtes-d'Armor)
- 66 Lannion (22 – Côtes-d'Armor)
- 67 Saint-Thégonnec (29 – Finistère)
- 68 Landerneau (29 – Finistère)
- 69 Rouen (76 – Seine-Maritime)

Bibliographie

- BAUDOUÏ, Rémi, *Raoul Dautry, 1880-1951. Le technocrate de la République*, Paris, Éditions Balland, 1992.
- BOCARD, Hélène, et al., *De Paris à la mer, la ligne de chemin de fer Paris-Rouen-Le Havre*, Paris, Inventaire général du patrimoine culturel de la France, Régions Île-de-France et Haute-Normandie, 2005.
- BOWIE, Karen (dir.), *Les Grandes Gares parisiennes au XIX^e siècle*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1987.
- BOWIE, Karen et TEXIER, Simon (dir.), *Paris et ses chemins de fer*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 2003.
- DAVID, Véronique, « Permanence et métamorphose de la technique du vitrail aux XX^e et XXI^e siècles », catalogue de l'exposition « Couleurs et lumière », musée des Beaux-Arts de Reims, 15 octobre 2011-26 février 2012, Bonsecours, Éditions Point de vues, 2011.
- F. H., « La modernisation de la gare Saint-Lazare », *L'Illustration*, 2 août 1930.
- FINANCE, Laurence (de), « Le vitrail civil », in Finance, Laurence (de), et al., *Patrimoine de lumière, 1830-2000*, Paris, Monum, Éditions du patrimoine, 2003.
- « Gares à Lisch. L'épopée d'un architecte ferroviaire (1828-1910) », catalogue de l'exposition au musée municipal d'Art et d'Histoire de Colombes, 20 novembre 2009-13 mars 2010, Colombes, 2009.
- GOISSAUD, Antony, « Les nouveaux aménagements de la salle des Pas-Perdus de la gare Saint-Lazare, par Edgar Brandt », *La Construction moderne*, 7 septembre 1930.
- LALUBIE, Laure, « Gare de Paris Saint-Lazare, étude historique du bâtiment voyageurs », Paris, étude inédite pour l'AREP, 1998.
- L'État. Notre réseau, 1931-1937.*
- LÉVI, Robert, « Récents travaux exécutés à la gare Saint-Lazare et à ses accès », *Revue générale des chemins de fer*, juin 1931.
- LOYER, François et CHÂTELET, Anne-Marie (dir.) *Autour de l'Opéra, naissance de la ville moderne*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1995.
- MARIVAL, Jean, « La technique industrielle au service de l'art. Les nouveaux aménagements de la gare Saint-Lazare à Paris », *La Science et la vie*, octobre 1930.
- MONNIER, Gérard, *L'Architecte Henri Pacon, 1882-1946*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 1982.
- Revue illustrée des Chemins de fer de l'État, 1927-1933.*
- RICHOU, G., « Travaux d'agrandissement et de modification de la gare Saint-Lazare », *Le Génie civil*, 14 mars 1885, 24 juillet 1886, 15 octobre 1887, 21 avril, 5 mai et 2 juin 1888.
- SAUGET, Stéphanie, *À la recherche des pas perdus, une histoire des gares parisiennes au XIX^e siècle*, Paris, Tallandier, 2009.
- WILSON-BAREAU, Juliet, « Manet, Monet, La gare Saint-Lazare », catalogue de l'exposition au musée d'Orsay, 9 février-17 mai 1998, Paris, Réunion des Musées nationaux, Yale University Press, 1998.

Remerciements

Sylvie Auguet, Relations institutionnelles SNCF, établissement de lignes Transilien de Paris Saint-Lazare

Sabine Bazantay, responsable photothèque, AREP

Didier Bondue, directeur de Saint-Gobain Archives, et Nathalie Duarte

Laurence Bour, responsable du Centre des archives historiques SNCF

Blandine Busson, chargée du traitement des fonds et collections, direction des Archives départementales des Hauts-de-Seine

Sandra Buteau-Besle, Communication et Affaires publiques, SNCF Gares & Connexions

Jean-Marie Duthilleul, architecte, président du Conseil de surveillance AREP

Anne Fourestié, chargée d'études principale, archives photographiques, Médiathèque du patrimoine, ministère de la Culture et de la Communication

Stéphanie Fuchy, chargée de mission affaires publiques, direction du Cabinet, Réseau ferré de France

Philippe Gorce, architecte, agence DGLa, architecture, urbanisme, design

Stéphanie Lemarié, chargée de la communication, Unité Gares de Paris Saint-Lazare, SNCF

Stéphane Malchow, Brasserie Mollard

Yves Opiekun, chargé d'opérations, SNCF Gares & Connexions

Jean-Louis Salama, chef de projet, AREP

Jean-Maurice Sede, directeur, gare de Paris Saint-Lazare, SNCF

Judith Thépot, directrice de la Communication, AREP

Emmanuelle Vernadakis

Et surtout

René et Jean-Yves Méheux, famille de Charles Sarteur

Claude et Éric Bonte, France Vitrail International

Caroline de Jessey, directrice de la Communication, SNCF Gares & Connexions

Raymond Leriche, Maîtrise d'ouvrage projet, SNCF Gares & Connexions

Crédits photographiques et droits patrimoniaux

- © Photographie Raymond Leriche : p. 1
- © Photographie Sylvie Auguet : p. 26
- © BHVP / Parisienne de Photographie : p. 3, 22
- © www.lillustration.com : p. 4, 5, 6, 8
- © Collection Hôtel Concorde Saint-Lazare, reproduction Philippe Fortin, Adagp : p. 4, 7, 8, 12
- © RMN (musée d'Orsay) / Hervé Lewandowski / Louis-Émile Durandelle : p. 7
- © Ministère de la Culture et de la Communication – Médiathèque de l'Architecture et du Patrimoine, dist. RMN / Noël Le Boyer : p. 28, 45, 46, 47
- © Ministère de la Culture et de la Communication – Médiathèque de l'Architecture et du Patrimoine, dist. RMN / Louis-Alphonse de Brébisson : p. 48
- © Ministère de la Culture et de la Communication / photographie Paul Smith : p. 9
- © Ministère de la Culture et de la Communication / photographie Philippe Fortin, Adagp : p. 64
- © SNCF-AREP / archives : p. 11, 22
- © SNCF, Centre des archives historiques : p. 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 28, 32, 44, 63
- © Pierre Fix-Masseau, Adagp / SNCF, Centre des archives historiques : p. 16, 18
- © Cité de l'Architecture et du Patrimoine : p. 26, 27
- © SNCF-AREP / photographie Mathieu Vigneau : p. 31, 4^e de couverture
- © SNCF-AREP / photographie Didier Boy de La Tour : p. 37, 41, 55
- © Touring-Club de France : p. 48, 49
- © CNRS / Centre André Chastel, photographie Céline Gumiel : p. 50, 56, 59, 60, 61
- © CNRS / Centre André Chastel, photographie Véronique David : p. 59
- © Archives départementales des Hauts-de-Seine, photographie Gilles Vannet : p. 56
- © Saint-Gobain Archives : p. 58
- © Architectes J.-M. Duthilleul, É. Tricaud, F. Bonnefille – Gares & Connexions / Ateliers d'Architecture / Architectes P. Gorce, T. de Dinechin – DGLa / illustration AREP : p. 64, 65, 66, 67
- © Peinture et photographie Philippe Rebuffet, avec l'aimable autorisation du peintre et de Ségécé : p. 62
- © Photographie d.r. : p. 25, 51, 52, 53

© Région Île-de-France, service Patrimoines et Inventaire, Paris, 2012

© Somogy éditions d'art, Paris, 2012

© Adagp, Paris, 2012 pour les photographies de Stéphane Asseline

ISBN 978-2-7572-0546-4

Dépôt légal : mars 2012

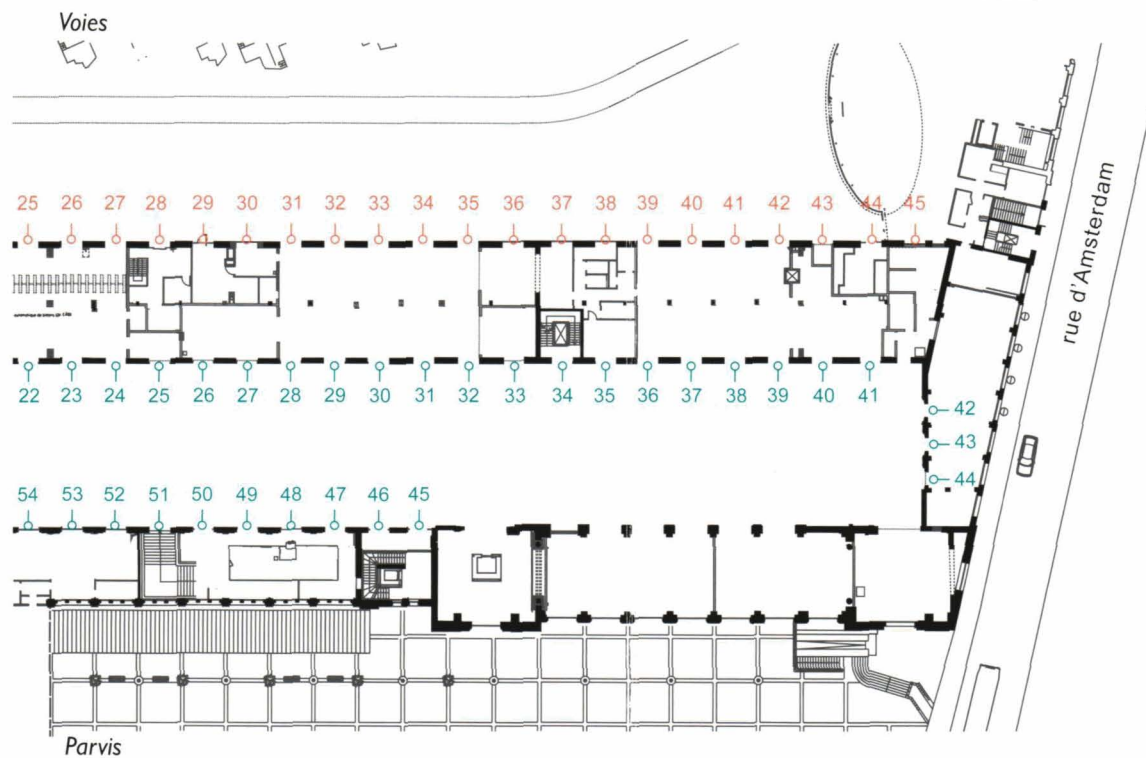
Imprimé en Italie (Union européenne)

Photogravure : Quat'Coul, Toulouse

Impression : Labanti & Nanni (Italie, Union européenne)

Les verrières de la gare Saint-Lazare : **quai transversal** et **salle des Pas-Perdus**

Voir la liste des verrières p. 68-69





Façade de la gare Saint-Lazare.



SOMOGY

ÉDITIONS
D'ART

Ouvrage réalisé sous la direction de Somogy éditions d'art
Conception graphique : Dominique Grosmangin, Décalage
Contribution éditoriale : Carine Merlin
Fabrication : Michel Brousset et Béatrice Bourgerie
Suivi éditorial : Sarah Houssin-Dreyfuss et Stéphanie Méséguer

De Paris à New York : à la fin des années 1920, la gare Saint-Lazare, reconstruite par Juste Lisch en 1889, est la plus importante gare de Paris par son trafic de banlieue comme par la desserte de destinations lointaines. Quand Raoul Dautry devient le directeur général du Réseau de l'État, il décide d'en faire le principal outil d'une politique commerciale dynamique axée sur le tourisme. Aujourd'hui, dans la gare rénovée, les 114 verrières inaugurées en 1930, en verre gravé et peint, dessinées pour la plupart par Charles Sarteur (1874-1933), ingénieur chargé des travaux et peintre de talent, reprennent leur rôle de vitrine des trésors artistiques de la France de l'entre-deux-guerres. Réalisé avec le concours de SNCF Gares & Connexions, cet ouvrage fait du visiteur, qu'il soit d'un jour ou quotidien, un voyageur : il le guide dans l'espace et l'emmène à travers le temps.



La collection « Parcours du patrimoine », conçue comme un outil de tourisme culturel, convie à la découverte des chemins du patrimoine.

ISBN 978-2-7572-0546-4



9 782757 205464

Prix : 9 €

île de France

