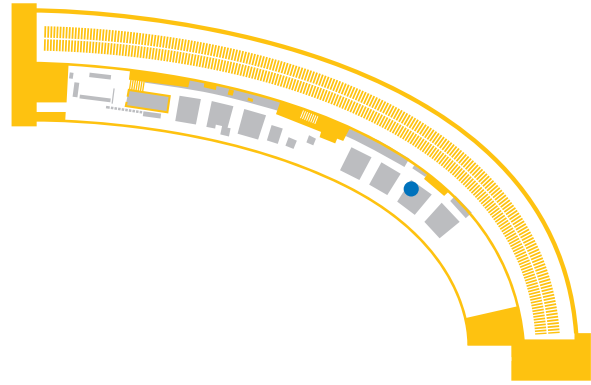


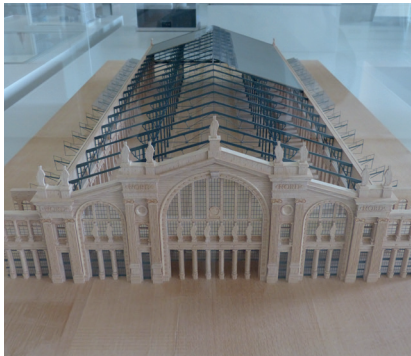
# Gare du Nord

1861-1866, Paris

Jacques-Ignace Hittorff



● Emplacement de la maquette dans la galerie d'architecture moderne et contemporaine



## La Maquette

La maquette est située à la table 3 dédiée sur la grande portée et à la grande hauteur. Fabriquée en bois, métal et plexiglas, elle reproduit à l'échelle 1/175<sup>e</sup> le bâtiment de la gare du Nord. Elle permet donc d'observer une façade en pierre traitée dans un style classique. Les pilastres cannelés, les chapiteaux ioniques et les personnifications féminines des villes en témoignent. Des verrières comblent également les ouvertures. Le volume qui abrite les quais reprend la forme d'un hangar industriel. Il s'agit d'un plan basilical à trois nefs qui comprend une vaste ossature métallique. Les fermes métalliques ont une portée de 35m environ. Elles sont soutenues par des colonnes en fonte. Cela donne naissance à une nouvelle esthétique adaptée à la destination de l'édifice.

© CAPA / MMF / DP

## FICHE TECHNIQUE DU BÂTIMENT

### Programme :

Gare desservant les grandes villes du Nord ; réaménagement ultérieur pour accueillir le TGV Nord puis l'Eurostar.

### Architecte :

Jacques-Ignace Hittorff (1792-1867)

### Dates : 1858-1864

### Lieu d'implantation :

Paris, 75010

### Dimensions :

Longueur de la façade : 180m

### Matériaux :

Pierre de taille, verre, fer et fonte



© Christophe Correy



©The Library of Congress

## JACQUES-IGNACE HITTORFF (1792-1867)

Jacques-Ignace Hittorff est un architecte rhénan né en 1792. Après sa formation chez un maître maçon-charpentier, il fournit des plans pour des maisons bourgeoises de sa ville natale de Cologne. Elève de Boulanger, architecte des rois Louis-Philippe et Charles X au début de sa carrière puis proche de Napoléon III ensuite, il est aussi archéologue, historien et urbaniste. À partir de 1810, il étudie aux Beaux-Arts de Paris dans l'atelier de Charles Percier. Il passe 18 mois en Italie dont la majeure partie à Rome. Hittorff mène aussi des recherches en Sicile et se passionne pour l'archéologie, qui est alors une science en pleine émergence en Europe. Il devient ainsi le premier théoricien de la polychromie grecque. Très controversé, il a tout de même effectué de nombreux traits d'union entre l'architecture antique et contemporaine et permis de promouvoir une réinterprétation plus libre de la tradition classique, alors dominée par le néo-classicisme. Pour l'accès au trône de Charles X, en 1825, Hittorff réalise les travaux d'ornement à la cathédrale de Reims en vue du couronnement du roi. Hittorff s'est donc aussi montré décorateur de théâtre. Il revient ensuite à Paris exécuter un certain nombre de commandes officielles et devient architecte de la ville. Il a également écrit quelques livres sur l'architecture grecque antique. Ses principaux travaux sont :

- Théâtre de l'Ambigu Comique (1827-1818, détruit)
- Transformation de la Place de la Concorde, dessin des fontaines actuelles, érection sur la place de l'obélisque de Louxor sur une idée du roi Louis Philippe (1836)
- Église Saint-Vincent-de-Paul (1831-1844)
- Aménagement de l'Avenue des Champs Elysées et notamment les immeubles autour de la place de l'Étoile (1838-1841)
- Mairie du 5<sup>e</sup> arrondissement place du Panthéon (1844-1850)
- Cirque de l'Impératrice ou cirque d'été (1838-1841, détruit)
- Cirque d'Hiver (1852)
- Orphelinat Eugène-Napoléon dans le faubourg Saint Antoine (1856)
- Gare du Nord (1865)
- Aménagement du Bois de Boulogne

## CONTEXTE

La gare du Nord a connu de multiples travaux d'aménagements en raison de la hausse constante du trafic voyageurs et marchandises de la région parisienne. Elle était le terminus de la ligne reliant Paris à la frontière belge. Inaugurée en 1846, la gare se trouvait à l'extérieur du centre de la ville sur un terrain dégagé appelé le Clos Saint Lazare. Elle ne disposait alors

« Des arcs d'une ouverture immense, des toitures énormes, des puissants contreforts donnent à ces palais de l'industrie moderne un caractère tout particulier, une sorte de majesté qui frappe les plus rebelles. Il serait étrange que l'architecture dont on proclame depuis longtemps la décadence et la mort ne trouvât dans les constructions qu'occasionnent les chemins de fer le principe de sa renaissance. Chaque croyance sait réaliser la forme de son temple. En comparant les églises bâties récemment bâties, on voit bien que la religion du siècle est la religion du railway... » Théophile Gautier

que de deux voies : une à droite pour les *arrivées* et l'autre à gauche pour les *départs*. Cependant à peine installée, la gare était déjà trop petite. Lors de la visite de la reine Victoria à l'Exposition de 1855, on dut détourner le train royal pour le faire arriver à la gare de l'Est : les abords de la gare du Nord ne permettaient pas les dégagements nécessaires au cortège et à la sécurité des visiteurs.

Humiliés, les dirigeants de la Compagnie du Nord déposent aussitôt un avant-projet pour l'établissement d'une nouvelle gare. L'accroissement du trafic, qui passa de 1 500 000 voyageurs en 1858 à 2 100 000 en 1863, imposa aussi l'idée d'agrandir l'embarcadère du Chemin de fer du Nord. Cette deuxième gare du Nord fait partie de la typologie des « gares portes » où il suffit de passer une arche monumentale pour plonger au cœur de l'industrie, de la modernité, du voyage et du rêve. L'étude du bâtiment dura de 1858 à 1861 et fut confiée aux architectes de la Compagnie du Nord, Ohnet et Lejeune rejoints vers 1861 par Hittorff. Les travaux dirigés par Hittorff s'étalèrent de 1861 à 1864. On attribue à Hittorff le remaniement de la façade tandis que les plans de la gare et toutes les contraintes inhérentes aux services ferroviaires ont été établis par les architectes de la Compagnie.

### Un fonctionnement rationnel

La gare du Nord est une gare terminus en forme de U : les services *départ* sont situés à l'Ouest et les services *arrivée* à l'Est. Ces locaux n'ayant pas les mêmes attributions ni les mêmes besoins, le bâtiment ne pouvait être symétrique. Hittorff a caché cette asymétrie anticlassique par sa grande façade d'apparat qui rétablit les proportions. Les services aux voyageurs sont regroupés devant la façade de la rue de Dunkerque. En rentrant par les arches principales, les voyageurs trouvent une salle de pas perdus aménagée dans l'épaisseur de la façade. Les voies de gauche étant dédiées aux départs, on trouve dans l'aile gauche de la gare les salles d'enregistrement de bagages, les billets, les salles d'attente grande ligne. Ces services sont desservis par la cour des départs. De l'autre côté de la cour des départs, l'architecte de la Compagnie Lejeune a dessiné les bâtiments de l'administration de la Compagnie. Les voies de droite sont dédiées aux arrivées donc le corps de bâtiment de droite contient une salle de bagage arrivée, un octroi, une messagerie... Les quatre voies centrales sont affectées au service banlieue. La Compagnie possède presque tous les terrains le long de la rue du Faubourg Saint-Denis, ce qui lui permet de construire peu à peu des immeubles, des remises, des écuries, des garages à omnibus...



© CAPA / MMF / Gaston&Septet

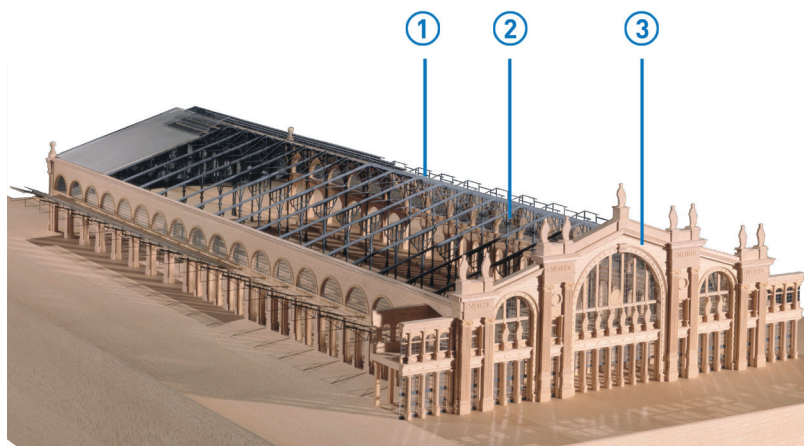
## DESCRIPTION

### Une ossature moderne

Les années 1860 marquent la consécration du chemin de fer qui représente la modernité, une technique de pointe au service de la société. Le nouveau moyen de transport a fait ses preuves depuis 1840 et les voyageurs se pressent chaque année plus nombreux dans les gares. Le bâtiment gare qui en est l'abri doit être à son image. C'est dans ce contexte que l'actuelle gare du Nord a pris forme : des halles d'une grande légèreté et d'une prouesse technique. La gare se compose d'un squelette de fer qui est caché par une façade décorative. Cette gare fut considérée comme l'une des plus belles de France à l'époque de sa construction. Le plan développé est celui d'une basilique à trois nefs. L'ampleur de la charpente métallique est remarquable : 72 mètres de portée. Cette structure métallique repose sur quatre rangées d'imposantes colonnes corinthiennes en fonte qui culminent à 38 mètres de hauteur. Les colonnes sont fabriquées en Écosse, seul pays où se trouvait une fonderie capable d'en faire d'aussi grosses. Les halles s'étendent sur 36 000 mètres carrés. La partie centrale du bâtiment mesure 180 mètres de long et est accompagnée de 2 ailes de 200 mètres de long chacune. La halle principale de la gare du Nord culmine à 38 mètres de hauteur et repose sur des colonnes en fonte par l'intermédiaire de consoles d'appui. Ses 70 mètres de large rythmés par deux rangées de poteaux permettent l'aménagement des voies et des quais.

### Légende :

- ① Charpente métallique en fer et en fonte
- ② Colonne en fonte
- ③ Façade décorative en pierre de taille



© CAPA / MMF / Gaston&Septet



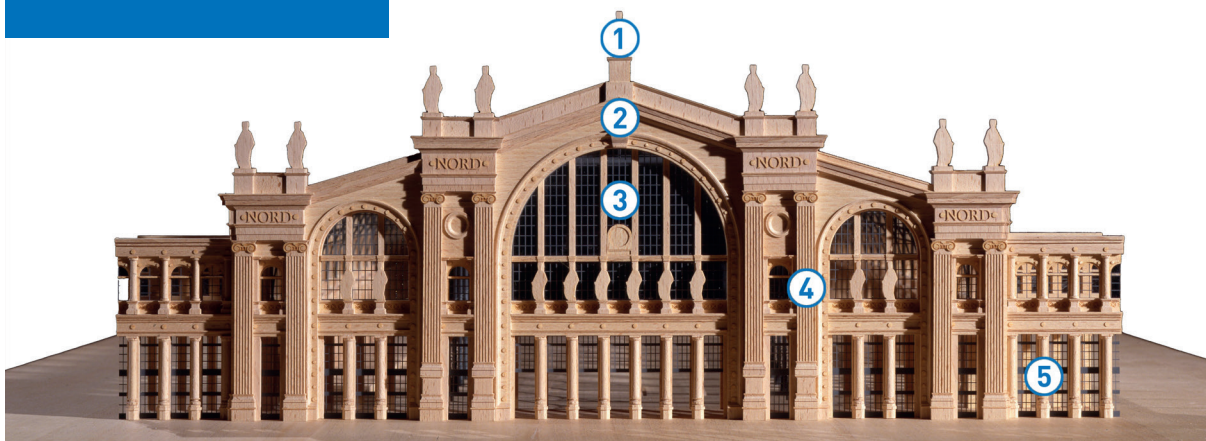
© Janericloebe/Domaine public

## Une façade classique.

Cette façade monumentale d'architecture néo-classique est élevée comme un décor de théâtre. La grande façade de la rue de Dunkerque est bâtie en pierre de taille, elle est fractionnée en une modénature de pilastres et d'arches. Les piles cannelées de près de 30 mètres de haut sont posées sur un socle et couronnées de chapiteaux doriques suivant un langage architectural antique. De grandes verrières métalliques comblent les ouvertures. La façade est ornée de 23 statues sculptées sur place par 13 artistes renommés dont 12 grand prix de Rome choisis un par un par la Compagnie du Nord qui les expose ainsi en une sorte de musée de sculpture contemporaine faisant acte de mécénat. Les allégories féminines du bas de la façade représentent les villes françaises desservies par le réseau du Nord (Arras, Cambrai, Lille...), celles du faite personnalisent les capitales européennes que le réseau permet de rejoindre (Londres, Berlin, Paris...). Ce programme iconographique n'a rien d'original. Déjà à la gare de Lyon, Cendrier a évoqué sur sa façade les villes desservies par la ligne. Il en est de même à la gare de l'Est. Ce qui est original à la Gare du Nord c'est d'avoir distingué les villes du réseau international dont les représentations couronnent majestueusement l'édifice et celles du réseau national dont les statues modestes sont disposées sur la façade. Lors de l'inauguration, la critique bouda cette façade de style grec. Viollet-le-Duc qui eût préféré une gare gothique écrit : « *La nouvelle gare du Nord est peut être l'erreur la plus grossière qu'aient fait commettre les doctrines exclusives professées par l'Académie.* »

### Légende :

- ① Personification des villes
- ② Fronton
- ③ Verrière
- ④ Pillastre cannelé orné d'un chapiteau dorique
- ⑤ Colonne



© CAPA / MMF / Gaston&Septet

## BIBLIOGRAPHIE

Karl Hammer, « Jacob Ignace Hittorff 1792-1867 », in *Information d'Histoire de l'Art*, n°3, mai-juin 1969, p.123-134.

Georges Albert-Roulhac, « L'architecte Hittorff », in *Bâtir*, septembre 1970, n°186, p.51-56.

*L'art en France sous le second Empire* : exposition présentée au Grand Palais du 11 mai au 13 août 1979, Paris, RMN, 1979.

Michel Ragon, *L'architecture des gares*, Paris, Denoël, 1984.

*Hittorff : un architecte du XIXe siècle* : exposition présentée au Musée Carnavalet du 20 octobre 1986 au 4 janvier 1987. Réd. Thomas von Joest, Claudine de Vaultchier, Paris, Musée Carnavalet, 1986.

Karen Bowie, *Les grandes gares parisiennes au XIXe siècle*, Délégation à l'action artistique de la ville de Paris, 1987.

Jean-Marie Pérouse de Montclos, « Gare du Nord », in *Guide du Patrimoine*, Paris, CNMHS-Hachette, 1995.

Laure Lalubie et Claude Le Breton, *Histoire succincte de Paris Gare du Nord*, SNCF, 2005.

« Ce qui nous frappe à première vue, c'est le manque de relation qui existe entre l'intérieur et l'extérieur de ce monument ; évidemment ces deux parties n'ont pas été conçues dans le même esprit. En examinant la première, il est facile de voir qu'on a cherché avant tout à satisfaire le besoin ; qu'on s'est borné à ce qui est nécessaire comme construction : la force et la résistance des matériaux ont été calculés ; il n'y a pour soutenir cette immense charpente que le nombre de colonnes indispensables, chacun des membres de cette combinaison a sa raison d'être, rien n'est inutile, en un mot l'œuvre est raisonnée.... » Anatole de Baudot

« À la place de la première gare du Nord, édifée sans la connaissance des besoins pourtant bien définis chez nos voisins d'outre-manche, on vient d'édifier une nouvelle gare où l'on m'a fait l'honneur d'employer en l'estropiant le principe que j'avais proposé en 1849 au concours universel fait à Londres pour la première exposition universelle.. Malgré ses nombreuses imperfections, cet édifice donne une petite idée de ce que j'ai voulu édifier pour les diverses expositions de Londres et de Paris. » Hector Horeau

## La Gare aujourd'hui en quelques chiffres

En 1976, on crée la gare de banlieue souterraine dans un ouvrage commun de 350 mètres de longueur, 50 mètres de largeur et 4 niveaux superposés. Aujourd'hui la gare comprend 29 voies. Elle reçoit et expédie au total chaque année 114 millions de voyageurs dont 100 millions pour la seule banlieue de Paris. Chaque jour, 353 000 personnes partent ou arrivent par la gare du Nord empruntant au total 1037 trains dont 165 seulement de grandes lignes. Elle est la seconde des gares parisiennes après la gare Saint Lazare pour le trafic de banlieue.

