

Auteur ou collectivité : Magne, M. L.

Auteur : Magne, M. L.

Titre : Etudes pour la nouvelle gare d'Orléans au quai d'Orsay

Adresse : Paris : G. de Malherbe et Cie Impr., [n.d.]

Collation : 12 p. : plans ; 37 cm

Cote : CNAM-BIB 4 La 47

Sujet(s) : Gares -- France

Date de mise en ligne : 08/11/2016

Langue : Français

URL permanente : <http://cnum.cnam.fr/redirect?4LA47>

4°
La
47

St. Lid. 47

ÉTUDES
POUR LA
NOUVELLE GARE D'ORLÉANS
AU QUAI D'ORSAY
PAR
M. L. MAGNE



N^o La-47 Est on 15, au

ÉTUDES

POUR LA

NOUVELLE GARE D'ORLÉANS

AU QUAI D'ORSAY

PAR

M. L. MAGNE



4° La 47

ÉTUDES
POUR LA
NOUVELLE GARE D'ORLÉANS
au quai d'Orsay



Le transfert de la gare d'Orléans au quai d'Orsay peut être envisagé à deux points de vue. Si l'on considère l'intérêt général, il est indiscutable que le rapprochement, vers les quartiers les plus fréquentés de Paris, d'une gare importante desservant les départements du centre, de l'ouest et du midi de la France, est une œuvre bien française, et qu'elle contribuera au développement des relations journalières entre Paris et sa banlieue.

Au point de vue exclusivement parisien, la construction d'une grande gare de voyageurs en bordure du quai de la rive gauche, dans le voisinage du Louvre, du palais de la Légion d'honneur et de la place de la Concorde, intéresse les embellissements de la ville. Un monument moderne de cette importance exige de sérieuses études, et la Compagnie du Chemin de fer d'Orléans en a reconnu la nécessité en consultant trois architectes et en confiant à chacun d'eux le soin de préparer des projets sur les données techniques résultant de la disposition des voies et des emplacements réservés aux différents services de la gare.

On sait que la gare occuperait le rectangle compris entre le quai, la rue de Bellechasse et la Caisse des Dépôts. Les voies longeant souterrainement la Seine se répartiraient entre les trottoirs de départ et d'arrivée, sous l'emplacement actuel de la caserne d'Orsay et de la Cour des Comptes. Ce serait une application très ingénieuse de la gare à étages doublant presque les surfaces utilisables et se prêtant à la libre circulation des voyageurs, dans les deux sens. Les essais de gares à étages tentés en Allemagne, notamment à Cologne et à Francfort, sont à cet égard très concluants.

Mais la difficulté consiste autant dans un bon aménagement des différents services de la gare que dans l'expression artistique à en tirer. Prétendre qu'une gare est forcément un hangar disgracieux n'est qu'un paradoxe : au contraire, s'il est un édifice qui puisse se prêter à une interprétation originale de besoins et d'idées modernes, c'est bien celui où la foule doit circuler dans de grandes salles largement ouvertes, bien aérées, bien éclairées et facilement accessibles des quais de départ ou d'arrivée que longent les voies.

D'ailleurs, il existe une gare à Paris, la gare du Nord, qui répond parfaitement par sa distribution aux exigences d'une grande affluence de voyageurs, dans le cas où tous les services sont de

plain pied. Le public accède directement dans de grandes salles où sont réunis les bureaux pour la distribution des billets et le contrôle des bagages; de là, pénétrant dans la gare proprement dite par l'extrémité du hall, il trouve en tête de chaque quai des indications qui lui permettent de gagner sans aucune fausse manœuvre les différents trains.

Si, dans la construction de la gare du Nord, l'architecte Hittorf, gêné par des souvenirs d'architecture antique, a quelque peu encombré d'ordonnances le pignon du hall, le plan général était bon, car il a pu se prêter sans modifications essentielles aux agrandissements nécessités par l'augmentation du transit.

Le terrain du quai d'Orsay ne pouvait s'adapter à une disposition analogue, qui exige une surface de plain pied considérable. C'est parallèlement à la Seine que se développent forcément les voies; c'est de ce côté qu'elles sont accessibles; mais grâce à la superposition des salles aux voies, les ingénieurs de la Compagnie d'Orléans ont pu, à l'aide d'escaliers, relier chacune des voies aux salles de départ et d'arrivée, en évitant ainsi les fausses manœuvres et en isolant complètement les voyageurs des différentes lignes.

Mais comment accuser extérieurement cette distribution excellente du plan de la gare qui place sur le quai les salles de départ, vers la rue de Bellechasse la salle d'arrivée, réservant entre cette rue et la salle une cour couverte pour le stationnement des voitures? Devait-on faire une construction entièrement métallique, ne comportant que des remplissages en matériaux légers, ou au contraire construire des façades monumentales en pierre, enfermant le hall vitré sous lequel se développent les voies?

Le choix des matériaux pouvait encore résulter d'autres considérations. Suivant une disposition adoptée généralement à l'étranger et mise en pratique depuis quelques années en France, notamment pour Paris à la gare de l'Ouest, et pour Bordeaux à la nouvelle gare du Midi, la Compagnie d'Orléans prévoyait l'annexion d'un hôtel à la gare. Il est inutile d'insister sur les avantages que présente une disposition qui permet aux voyageurs, arrivant par un train de nuit, d'accéder directement de la gare à leurs chambres, sans avoir à attendre leurs bagages et sans ajouter aux fatigues du voyage une pérégrination en voiture à la recherche d'un hôtel.

Si l'on admet l'annexion d'un hôtel à la gare, il y a lieu de prévoir pour les chambres des murs suffisamment épais, afin de mettre l'habitant à l'abri des variations de température. Dans ce cas, les considérations utilitaires s'ajoutent aux considérations esthétiques, et l'emploi des matériaux lapidaires pour les façades paraît s'imposer.

Si, au contraire, l'idée d'un hôtel annexé à la gare est abandonnée, le choix des matériaux n'est plus déterminé que par des préoccupations d'aspect extérieur, par le désir d'harmoniser l'édifice projeté avec les monuments voisins, et de compléter sur la rive gauche par des façades d'une agréable silhouette les perspectives admirables des quais de la Seine à proximité du Louvre et des Tuileries.

Le problème se complique de la superposition des étages, qui fait obstacle à l'éclairage des voies dans la partie occupée par les bâtiments. Il est indispensable qu'au sous-sol, les points d'appui, répartis en files parallèles aux voies, et autant que possible sur les quais où les voyageurs n'ont pas accès, aient le moindre volume afin d'opposer le moindre obstacle à la lumière (*pl. II, plans au niveau du quai des projets 2 et 3*). Ici le métal peut seul fournir la solution, et comme les quais de la Seine au droit de la gare sont aussi nécessairement évidés pour le passage des voies, il en résulte que, en dehors du hall central demeuré libre, le sous-sol où circulent les trains doit, autant que possible, comporter des points d'appui grêles, très espacés, soutenant un plancher

métallique assez résistant pour porter, au départ comme à l'arrivée, de très lourdes charges partout où stationnent les voitures, mais dallé sous les bâtiments en glaces coulées afin de laisser parvenir jusqu'aux voies le maximum de lumière.

On conçoit que la gare, à l'emplacement qu'elle occupera, ne puisse avoir une cour précédant les salles de départ. D'ailleurs, les voitures qui amènent les voyageurs à la gare n'y séjournent pas, et l'exemple d'une gare très fréquentée, telle que la gare du Nord, prouve qu'un boulevard est un dégagement suffisant.

La Compagnie d'Orléans, pour laisser libre la circulation du quai, a projeté d'établir les salles de départ en retrait de 8 mètres sur l'alignement des maisons, se réservant toutefois, aux extrémités et au centre de la façade, pour la communication du quai des grandes lignes par escaliers et monte-charges avec les salles de départ et d'arrivée, de maintenir des pavillons à l'alignement.

Le programme de la nouvelle gare, précisé encore par l'assignation de leurs emplacements aux divers services pour les besoins de l'exploitation, paraissait être singulièrement étroit. Cependant il s'est prêté à des études très différentes; car si les lignes de points d'appui sont fixées par la distribution des voies, leur dimension et leur écartement restent indéterminés, et des rapports de pleins et de vides, ainsi que des dimensions données en hauteur et en largeur aux divers éléments de la construction, peuvent résulter les combinaisons les plus variées.

Celle qui s'est présentée la première à mon esprit était la superposition de l'hôtel à la gare. Elle me semblait offrir deux avantages: elle rendait libre pour les services généraux de la gare tout le rez-de-chaussée, dont l'angle, compris entre le quai et la cour d'arrivée près la rue de Bellechasse, était seul occupé par le vestibule d'entrée et l'escalier de l'hôtel. Elle ouvrait à l'ouest, par un large pignon vitré, le hall correspondant aux voies principales; ainsi aucun bâtiment ne formait écran du côté de la cour d'arrivée, et la lumière arrivait partout au sous-sol.

La vue perspective du premier avant-projet (*pl. I*), qui comprenait en outre trois plans, deux façades et une coupe, rend compte de cette disposition. Toute la façade du quai, dans une longueur de 170 mètres, était occupée par des chambres de luxe, ayant vue sur les Tuileries et protégées contre les bruits de la gare à l'aide du triple isolement de galeries de circulation, de cours intérieures et de pièces de service. Le pavillon central, correspondant à l'entrée des voyageurs de banlieue, était occupé au premier étage par le grand salon de l'hôtel; la salle à manger, placée au rez-de-chaussée, se confondait avec le buffet restaurant de la gare. Sur la rue de Lille étaient des chambres secondaires, qu'un passage longeant le pignon du hall mettait en communication avec le bâtiment du quai.

Ce premier avant-projet souleva quelques critiques. On paraissait redouter l'établissement d'un pignon métallique vitré en face du petit Palais de la Légion d'honneur, et on me conseilla de relier le bâtiment de la rue de Lille à celui du quai, de manière à masquer par des façades construites en pierre le hall vitré. On critiqua aussi le pavillon central, qui s'écartait un peu de la disposition adoptée par la Compagnie d'Orléans, laquelle n'affectait aux salles de départ qu'une partie de la façade voisine de la Caisse des Dépôts. D'ailleurs, les espaces réservés aux salons et salles à manger de l'hôtel paraissaient insuffisants pour son importance. Enfin, on redoutait que la superposition des chambres de l'hôtel aux salles de départ n'obscurcisse le sous-sol. C'est pour répondre à ces *desiderata* que fut dressé le second avant-projet, comprenant les mêmes dessins que le premier et tracés à la même échelle; les deux partis étaient ainsi comparables. Ces dessins ayant été développés dans un projet plus complet, je ne crois pas utile de les reproduire ici.

Dans le second avant-projet, je respectais complètement la disposition adoptée par la

Compagnie, c'est-à-dire une salle unique de départ ayant un trottoir d'accostement d'environ 70 mètres, limité par deux pavillons construits à l'alignement pour le passage des escaliers et monte-charges (*pl. II, plan au niveau du quai et plan de premier étage du projet 2*). Mais, pour éviter un défaut d'harmonie qui eût résulté nécessairement du prolongement de la gare par une façade d'hôtel, je considérai le pavillon d'angle donnant accès à l'hôtel comme l'axe diagonal d'un bâtiment formé de deux ailes, l'une sur le quai, l'autre sur la rue de Bellechasse, s'harmonisant par les lignes d'appuis et de corniches avec le bâtiment de la gare. On voit sur la perspective du projet II (*pl. VII*), qui est supposée prise du pont de Solférino, par quoi cette étude se distingue de la première.

Dans celle-ci, bien que le point de vue soit pris à hauteur du sol du premier étage, pour éviter de masquer en dessin par les marquises les lignes d'architecture, le comble vitré du hall disparaît complètement derrière les deux corps de logis de l'hôtel. J'ai conservé pour l'entrée de l'hôtel l'angle du quai, considérant cette situation comme exceptionnellement favorable, et pour donner aux voies situées sous la gare le maximum de lumière, je n'ai superposé à la salle de départ que la grande salle à manger et les salons de l'hôtel, réservant encore dans les planchers de larges espaces en verres dalles qui eussent tamisé jusqu'au sous-sol la lumière zénithale.

Cette disposition, paraissant écarter toutes les objections, a fait l'objet d'une étude très complète comprenant quatre plans, trois façades, deux coupes, une vue perspective et un détail de construction métallique (*pl. II, III, IV, V, VI et VII*).

Au point de vue des services généraux, les avantages réalisés étaient les suivants : l'hôtel, réduit dans le premier projet, avait pris un développement considérable dans le second, et sans qu'il fût nécessaire de donner aux bâtiments une hauteur supérieure à 18 mètres, il était possible d'obtenir 250 chambres, dont quelques-unes de grand luxe, comportant chacune grand cabinet de toilette et salle de bain (*pl. II, plan du 1^{er} étage*). Une large passerelle, aménagée en jardin d'hiver, mettait en communication à travers le hall (*pl. V, coupes transversale et longitudinale*) les chambres des divers étages avec les salons et la table d'hôte. Pour que les voyageurs pussent bénéficier de la vue sur les quais et les Tuileries, de larges bow-windows, saillant au-dessus des entrées, formaient le prolongement des salons.

Autour du hall, circulaient à tous les étages, des galeries entièrement vitrées dont le sol était formé de glaces coulées et dont les appuis étaient garnis de faïences claires. Ainsi, les appartements étaient isolés du bruit de la gare, et la lumière traversant les verres dalles allait éclairer les voies jusque sous les bâtiments (*pl. V, coupe longitudinale*).

En vue de faciliter l'exécution du comble vitré au-dessus du hall, le vitrage était divisé par redents de 3 en 3 mètres. Cette disposition avait aussi l'avantage de permettre une aération facile et d'éviter l'effet de ballons que donnent à distance les combles circulaires vitrés d'une seule pièce.

L'étude de la construction métallique m'avait conduit à un système de fermes articulées très légères et très simples, se raccordant avec des pylônes de tôles et cornières en forme de croix d'équerre, qui soutenaient sur leur épine transversale les poutres des planchers d'une portée de 17 mètres; ces poutres prenant appui à l'une de leurs extrémités sur un mur de pierre, il importait de prévoir un montage sur rouleaux dans la portée, ainsi que dans le passage des poutres sur les pylônes, afin de rendre possibles les effets de dilatation. Sur les poutres s'appuyaient des fers de moindre section combinés pour porter à écartement régulier les châssis des verres dalles. Cette disposition de la construction métallique est indiquée par des projections isométriques au cinquième de l'exécution (*pl. VI*).

Grâce à ces études très développées, il m'a été possible de déférer au désir de la Compagnie d'Orléans en évaluant exactement la dépense des constructions projetées, qui représenterait cinq millions pour les bâtiments proprement dits et un million pour le hall, soit au total six millions.

Si la disposition du Projet 2 (*pl. III*) paraissait répondre complètement, pour la disposition générale des services et pour l'exploitation de la gare, au programme de la Compagnie d'Orléans, elle pouvait prêter à la critique au point de vue purement esthétique, à cause de la division de la façade principale en deux parties, l'une affectée à la gare, l'autre à l'hôtel. Aussi essayai-je, dans une étude de plan et de façade, annexe du Projet 2, de faire de la gare ainsi disposée le motif milieu d'une façade sur le quai en établissant à gauche, à l'emplacement de la Caisse des Dépôts, un hôtel dépendant de la gare, mais ayant une cour distincte et isolée des voies. L'arrangement projeté entre la Compagnie d'Orléans et la Caisse des Dépôts ne permettrait pas la réalisation de cette étude, signalée à titre de renseignement.

D'ailleurs, pour ne pas laisser inachevée ma première esquisse, j'avais développé le Projet n° 1, en même temps que le Projet n° 2, mais en le limitant aux trois façades et aux deux plans principaux. Dans ce Projet n° 1, je conservais le parti de l'avant-projet, c'est-à-dire la superposition de l'hôtel à la gare dans toute la longueur de la façade (*pl. III*); je divisais les salles de départ en salle de grande ligne et salle de banlieue, situées de part et d'autre d'un grand vestibule central, et je réduisais les pavillons d'extrémité, ramenés à l'alignement, aux surfaces exigibles pour le passage des monte-charges et des escaliers. On évitait ainsi la symétrie des deux pavillons du Projet 2, encadrant la gare et paraissant avoir même destination, bien qu'en réalité ils fussent différemment utilisés.

J'avais étudié encore comme variante dans ce Projet 1, la substitution d'un pignon en pierre au pignon métallique qui avait été critiqué (*pl. IV*). Pour les autres dispositions, soit en plan, soit en coupe, le Projet 1 se rapprochait assez du projet 2 pour qu'il fût inutile de répéter les autres coupes et plans. La façade même sur la rue de Lille ne différait d'un projet à l'autre que par la position des pavillons (*pl. III*).

Ma préoccupation constante dans ces études avait été non seulement d'adapter la composition au programme de la Compagnie, ce qui était de première nécessité, mais encore d'adapter l'œuvre à la place qu'elle occupera dans Paris. Le quai est étroit : c'est une première raison pour ne pas élever la façade, puisque, en supposant aux pavillons une hauteur de 20 mètres, on ne pourrait les voir à plus d'une distance de 20 mètres, égale à la largeur du quai. D'ailleurs, les constructions voisines sont basses : c'est la Légion d'honneur, ce sont les terrasses du Jardin des Tuileries, c'est encore la galerie du Louvre. A l'emplacement choisi, une construction haute gênerait la perspective, sans profit d'ailleurs pour les services de la gare. Enfin, pour juger de l'ensemble d'une façade qui, en y comprenant la cour d'arrivée, aura 200 mètres de longueur, il faudra la regarder soit du pont Royal, soit du pont de Solférino, soit du quai opposé. Or, à cette distance, le quai large de 20 mètres est complètement masqué par le parapet. Même en prenant le point de vue assez haut, si la perspective est tracée sincèrement et exactement, le mur du quai forme en réalité le soubassement de la nouvelle gare, et pour peu que les ouvertures à ménager dans ce mur, pour éclairer le sous-sol, soient convenablement tracées, la hauteur de la gare sera forcément augmentée de la hauteur du quai, et l'effet produit pourra être excellent. D'ailleurs, c'est en longueur que se développent les voies, dont les quais atteignent de 230 à 240 mètres, et si l'on veut que la façade soit l'expression claire du plan, c'est en longueur qu'elle doit se développer (*pl. I, VII perspectives*).

Si les études faites sur les indications du Directeur et des Ingénieurs de la Compagnie d'Or-

léans semblaient répondre à une bonne utilisation de l'emplacement choisi pour l'aménagement et l'exploitation de la gare, elles risquaient de rencontrer des adversaires parmi les Parisiens endurcis qui poussent le culte du vieux Paris jusqu'à en tolérer, peut-être même à en aimer, les laideurs. A vrai dire, on a peine à comprendre le respect que peut inspirer la caserne fétide et malsaine du quai d'Orsay, et, si les ruines du lourd et banal palais de la Cour des Comptes perpétuent des souvenirs, ce sont des souvenirs de guerre civile qu'il vaudrait mieux effacer.

A côté des adversaires de sentiment, il y avait aussi les adversaires de raison pour qui les questions d'intérêt général comptent peu. On aurait d'ailleurs peine à comprendre que quelques hôteliers parisiens et leurs amis pussent faire obstacle au transfert d'une gare, si ce transfert devait être utile à la grande majorité des Français. Cependant, et bien que personne ne connût les études en cours, on les critiquait d'avance. Les uns prétendaient qu'une gare ne pouvait être qu'une laide bâtisse. D'autres affirmaient que la place Walhubert est plus centrale que le quai d'Orsay. L'hôtel annexé à la gare avait aussi ses détracteurs, si bien que je crus utile de chercher dans un troisième avant-projet une disposition différente des façades, pour le cas où l'idée d'un hôtel adossé ou superposé à la gare serait abandonnée. L'esquisse comprenait un plan de rez-de-chaussée, la façade sur la rue de Bellechasse et une vue perspective. C'est ce dernier dessin que j'ai fait reproduire (*pl. VIII*), considérant qu'il rendait assez bien compte de la disposition nouvelle.

Dans cette esquisse, la salle de départ, ouverte par sept grandes arcades sur le quai et limitée par les deux pavillons des escaliers et monte-charges, occupait le milieu de la façade. La partie comprise entre ces pavillons et la salle de départ formait en quelque sorte une cour indépendante du quai. A droite et à gauche des pavillons, se prolongeaient deux corps de bâtiments placés légèrement en retrait, mais pouvant communiquer avec les trottoirs du sous-sol. Dans l'un à gauche, était au rez-de-chaussée la salle de manutention des bagages, surmontée de pièces de service, dans l'autre à droite était le buffet, avec restaurant au 1^{er} étage, et je conservais pour le buffet restaurant comme pour l'hôtel l'entrée dans un pavillon circulaire à l'angle, comme le mieux placée pour l'agrément des voyageurs et pour la commodité des services de départ et d'arrivée.

Sur la rue de Bellechasse, trois arcades semblables à celles de la façade du quai faisaient communiquer la salle d'arrivée avec la cour vitrée, et le bâtiment sur la rue de Lille pouvait encore être utilisé pour un hôtel réduit à une centaine de chambres, ou, si l'hôtel était proscrit, pour des bureaux.

Assurément, dans cette hypothèse d'une gare sans hôtel, si le terrain est moins avantageusement utilisé, le parti est plus simple et l'effet monumental peut être plus grand. La gare s'accuse franchement par les grandes ouvertures de la salle de départ et par les pavillons qui la flanquent de part et d'autre. La salle d'arrivée n'est pas moins bien accusée, et les services accessoires trouvent naturellement leur place.

En revanche, les voyageurs n'auraient plus l'agrément de trouver au sortir du train des chambres bien aménagées et d'y jouir d'une des plus belles vues de Paris. Au point de vue financier, la suppression de l'hôtel priverait la Compagnie d'une source certaine de revenus sans grande diminution de dépenses.

La Compagnie d'Orléans avait de son côté reconnu l'utilité d'études nouvelles, dans l'hypothèse de la suppression de l'hôtel, et elle m'a demandé, ainsi qu'aux deux architectes consultés avec moi, de faire un nouveau projet. Le programme de la Compagnie différait peu de celui que je m'étais tracé; mais comme elle adoptait pour cette étude l'idée, excellente selon moi, d'une division de la salle de départ en deux salles séparées par un vestibule, l'une pour les grandes lignes, l'autre pour la banlieue, l'esquisse que j'avais faite n'était plus utilisable.

Dans le projet nouveau qui comportait encore trois plans, trois façades, trois coupes et une vue perspective, je cherchai une disposition plus simple què les précédentes pour l'arrangement, très difficile, de l'angle des façades de la rue de Bellechasse et du quai (*pl. IX, X, et XI*). Cette difficulté tient à la différence d'épaisseur des bâtiments, qui ont 17 mètres sur le quai et 8^m,50 seulement, dans leur plus grande largeur sur la rue de Lille.

En limitant par deux pavillons, sur la rue de Bellechasse aussi bien que sur le quai, les grandes salles de voyageurs, il était possible d'intercaler dans l'angle le pavillon du buffet restaurant et ses annexes, de telle sorte que les grands services de départ et d'arrivée fussent nettement exprimés par les façades (*pl. IX*), et que les raccords délicats, en façade, de bâtiments d'inégale épaisseur pussent être évités.

Si le délai très court accordé pour l'exécution des dessins ne m'a pas permis d'étudier le Projet 3 aussi complètement que le Projet 2, on peut néanmoins apprécier, à l'aide d'une vue perspective prise du pont de Solférino, les avantages du nouveau parti.

Ici, les salles de départ occupent (*pl. XI*) toute la longueur de la façade, et elles s'élèvent jusqu'à la hauteur du comble vitré; les divisions d'étages n'existent que dans les pavillons d'extrémité, affectés à gauche à la manutention des bagages, à droite, au buffet-restaurant. Le buffet est accessible du côté de la gare, par un escalier très apparent, placé dans l'axe des salles de départ (*pl. II plan*).

Ainsi, le voyageur qui arrive par le quai descend à couvert sous la marquise, et trouve dans la salle de départ, l'un en face de l'autre, le bureau de distribution où il prend son billet, et le bureau d'enregistrement où sont dirigés ses bagages qu'il ne perd pas de vue; puis, de la salle de départ, il gagne la passerelle centrale qui fait suite au vestibule, et trouve, en tête de chaque escalier descendant aux voies, l'indication du train qu'il doit prendre.

La comparaison entre les plans des Projets 2 et 3 est évidemment à l'avantage du second, dont les grandes salles ont été débarrassées des bâtiments accessoires, reportés au fond de la gare vers la rue de Lille. Ainsi, dès l'ouverture des portes, la vue s'étend jusqu'à l'extrémité du hall, et le voyageur peut d'un coup d'œil se rendre compte de la distribution de la gare.

Une autre amélioration m'a paru possible : dans les premières études, les divisions du hall ne concordaient pas absolument avec celles de la façade; cela résultait de la division de cette façade en deux parties, affectées l'une à la gare, l'autre à l'hôtel. Dans le dernier projet, la façade étant occupée entièrement par les salles de départ et complètement ouverte sur le hall, il fallait bien faire coïncider les divisions intérieures et extérieures, et limiter le hall à la largeur des grandes salles. On pouvait, dès lors, réserver au long du mur mitoyen avec la Caisse des Dépôts une cour d'aération pour les pièces de service.

Il m'a paru que cette disposition de plan pourrait aisément être conservée dans le cas où l'on maintiendrait un hôtel comme annexe à la gare, hôtel moins important peut-être que celui du Projet 2, mais encore très acceptable, puisque son développement autour de la gare permettrait l'établissement d'environ deux cents chambres, avec salon et table d'hôte, du côté de la rue de Bellechasse, à proximité de la rotonde donnant accès au buffet. Les plans des étages ont été étudiés dans cette hypothèse et prouvent suffisamment qu'elle serait réalisable.

La façade sur le quai d'Orsay tirerait son principal effet du développement en longueur des salles de départ, divisées par le grand vestibule et éclairées par de larges baies dont la grandeur résulterait de l'opposition des petites baies qui correspondraient, dans les pavillons et les bâtiments attenants, aux pièces d'habitation.

La façade sur la rue de Bellechasse, composée des mêmes éléments que celle du quai et surmontée d'une galerie de communication contribuerait, je crois, à l'harmonie et à l'unité de l'œuvre (*pl. LX, façade*), par la simplicité même de sa composition. Pour ces deux façades, les pavillons en pierre, nécessaires à l'emplacement d'escaliers, d'horloges et au besoin de réservoirs, accuseraient extérieurement les salles de départ et d'arrivée où afflue le public; elles en marqueraient en quelque sorte les limites; d'ailleurs, la saillie et l'élévation de ces pavillons agrémenteraient la silhouette de l'édifice. A l'intérieur, la charpente métallique du hall se combinerait très simplement avec celle des grandes salles, et ainsi qu'il est aisé de s'en rendre compte, l'élévation donnée au vestibule central n'entraînerait aucune complication de formes.

Ces différentes études, qui ont duré huit mois et m'ont conduit à sept solutions différentes, exprimées plus ou moins complètement par quarante-six dessins, sont encore loin d'être définitives. Elles ont eu cependant un résultat, celui de préciser les difficultés du problème à résoudre et d'en indiquer, autant que j'ai pu faire, les moyens.

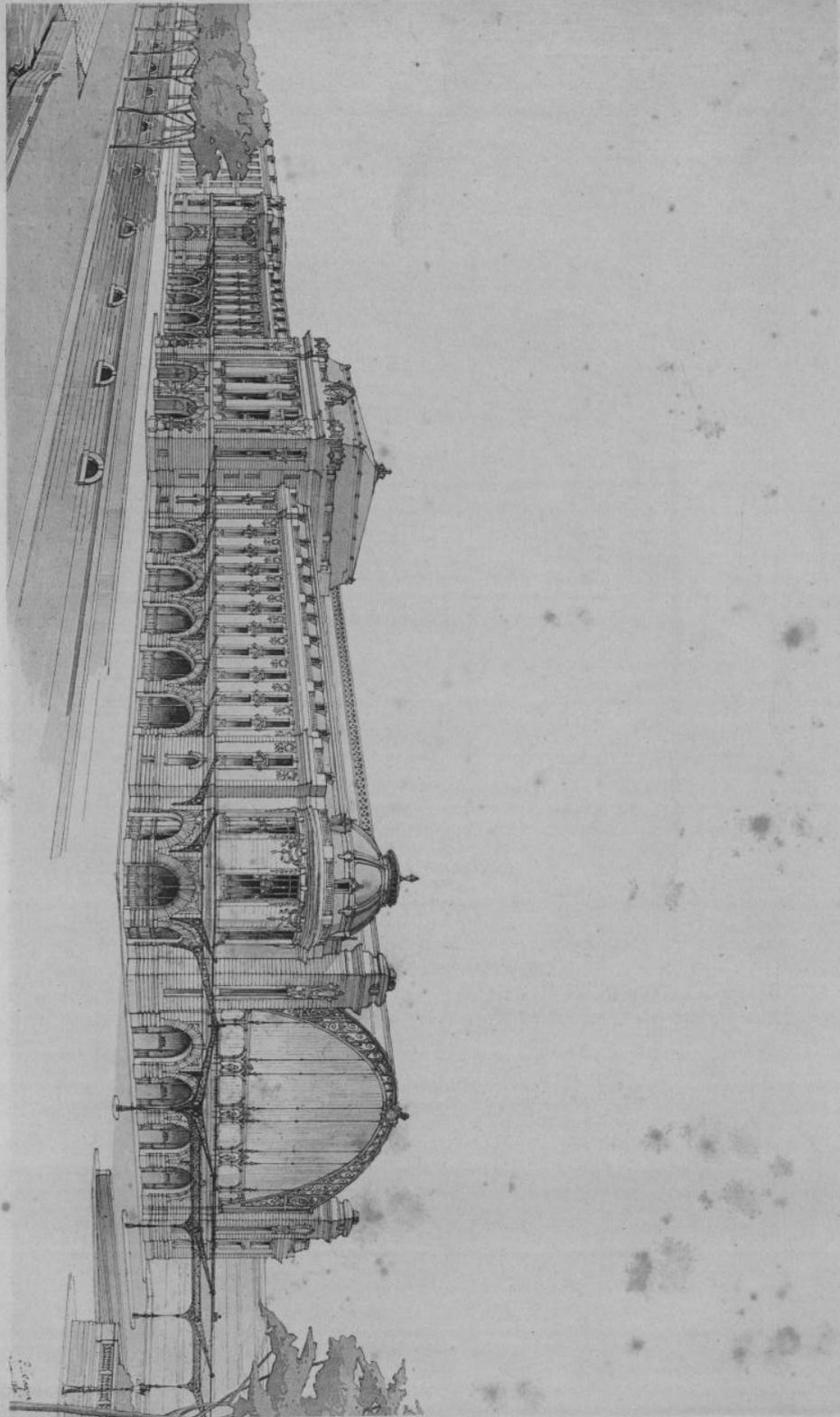
Ce que je crois pouvoir affirmer, ayant retourné la question dans tous les sens : c'est que l'emplacement choisi ne permet point une élévation de façade qui serait en contradiction avec la hauteur des édifices voisins et avec la largeur du quai ; c'est que le développement en longueur des voies nécessite le développement en longueur de la façade qui leur est parallèle ; c'est que le voisinage de monuments construits en pierre rendrait difficilement admissible pour les façades de la gare l'emploi de supports grêles tels que des supports métalliques, et que d'ailleurs l'emploi de la pierre s'imposera, si l'on construit l'hôtel, afin de garantir les pièces d'habitation contre les intempéries. Telles sont les conditions essentielles que me paraît devoir remplir la nouvelle gare, en s'adaptant au plan de voies qu'a préparé la Compagnie, et qui semble parfaitement conçu à tous égards.

Quant aux questions de forme ou, si l'on veut, de style, j'y attache peu d'importance, estimant que les architectes qui ont eu l'honneur d'être désignés par la Compagnie pour ces études ont fait leurs preuves, et que chacun d'eux saurait, le cas échéant, donner à l'œuvre nouvelle le caractère original qu'il faudrait chercher. A l'échelle où sont étudiés les projets, c'est une disposition générale qu'il fallait trouver. L'étude définitive d'une œuvre de cette importance exigera encore bien des recherches; ce qui est désirable, c'est qu'on puisse disposer du temps nécessaire pour faire un édifice digne de Paris.

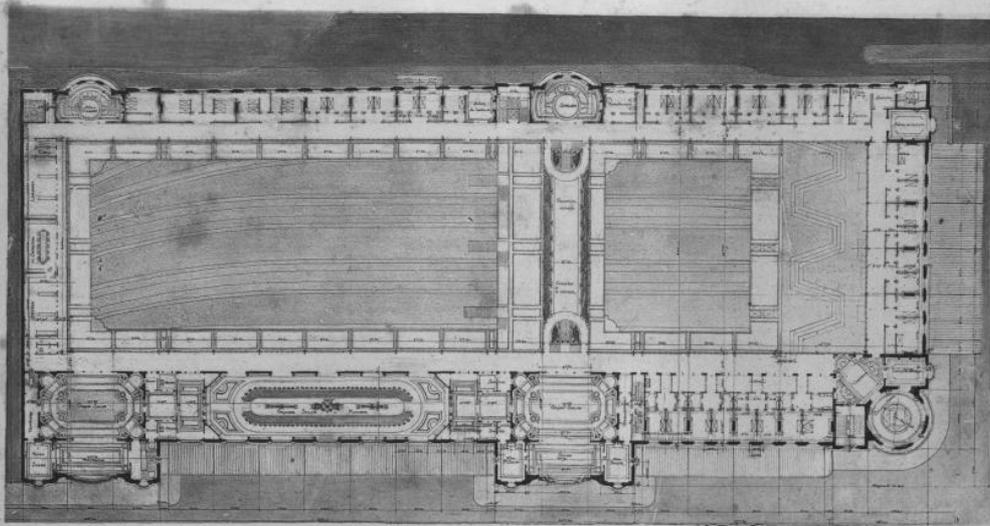
L. MAGNE.

NOUVELLE GARE D'ORLÉANS AU QUAI D'ORSAY

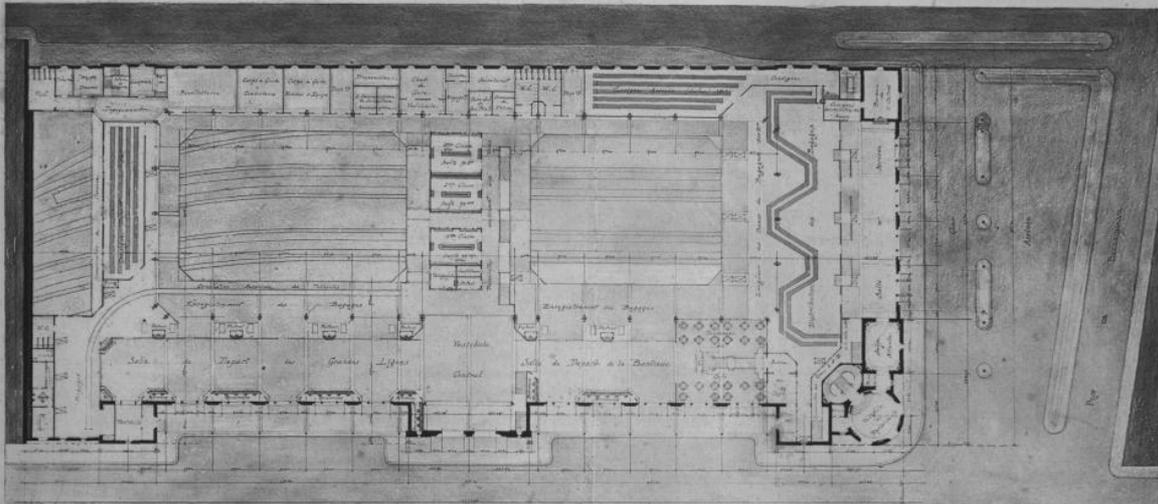
PL I



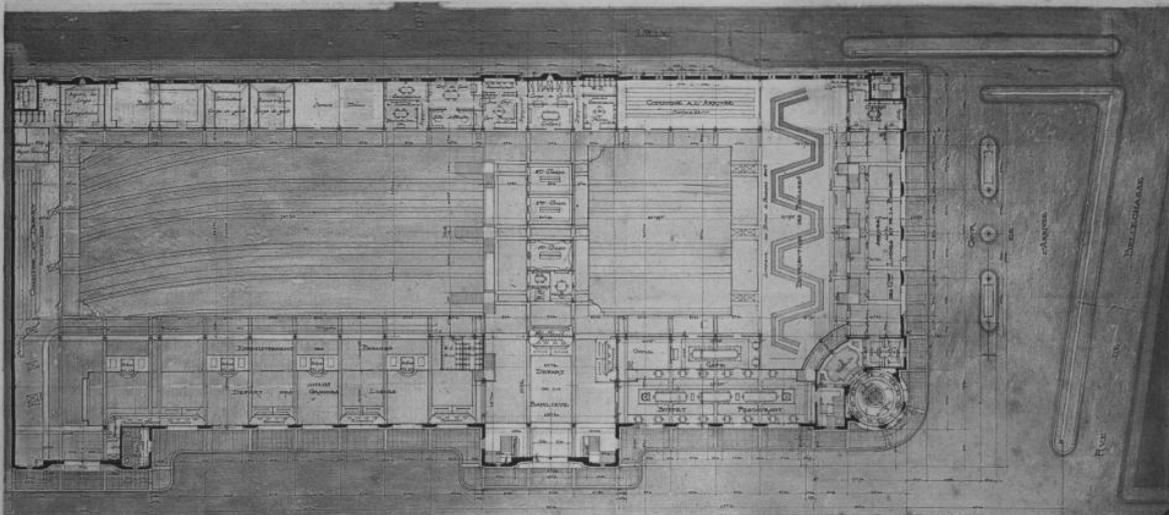
AVANT-PROJET 1. VUE PERSPECTIVE PRISE DU PONT DE SOLFERINO
C. de Castiglione



PROJET 2 - PLAN DE 1^{ER} ÉTAGE (HOTEL)
C₁ du catalogue

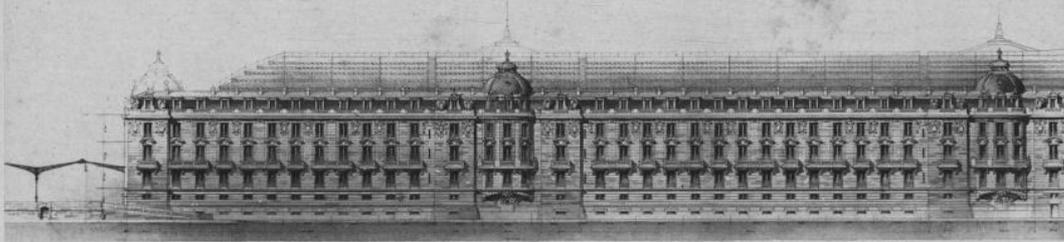


PROJET 3 - PLAN AU NIVEAU DU QUAI
A₁ du catalogue



PROJET 2 - PLAN AU NIVEAU DU QUAI
Echelle 1/500
C₁ du catalogue





PROJET 2 _ FAÇADE RUE DE LILLE
C₁ du catalogue

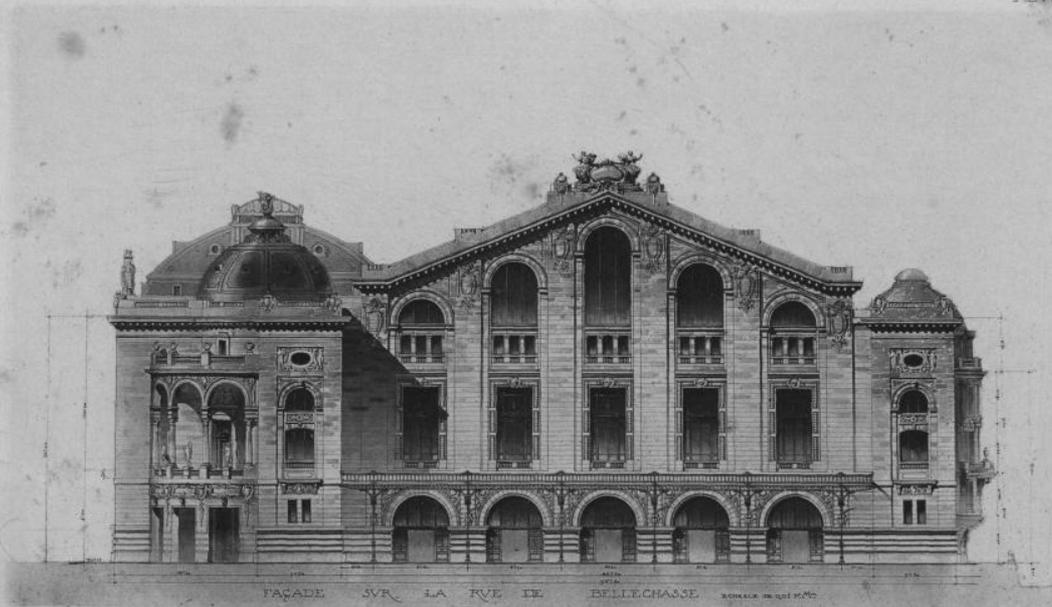


PROJET 2 _ FAÇADE SUR LE QUAI D'ORSAY
C₁ du catalogue



PROJET 1 _ FAÇADE SUR LE QUAI
Echelle 0 5 10 15
C₂ du catalogue





PROJET 1 - FAÇADE RUE DE BELLECHASSE

C. du catalogue

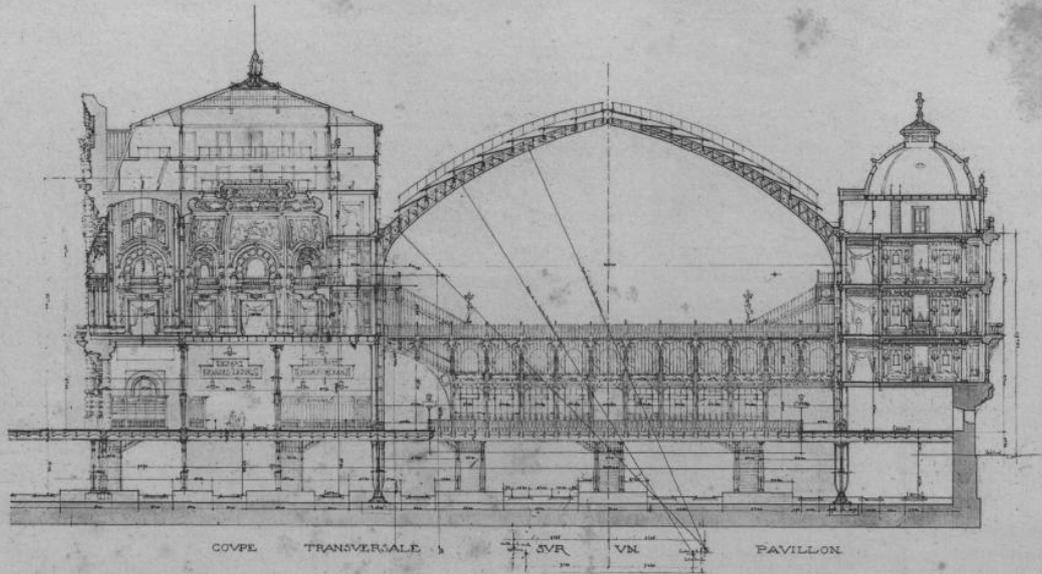


PROJET 2 - FAÇADE RUE DE BELLECHASSE

Echelle 0 — 5 — 10

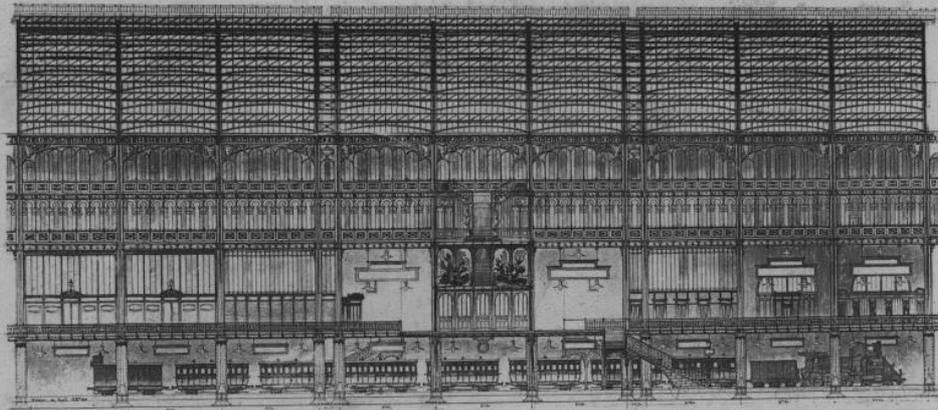
C. du catalogue





PROJET 2 - COUPE TRANSVERSALE

C. du catalogue

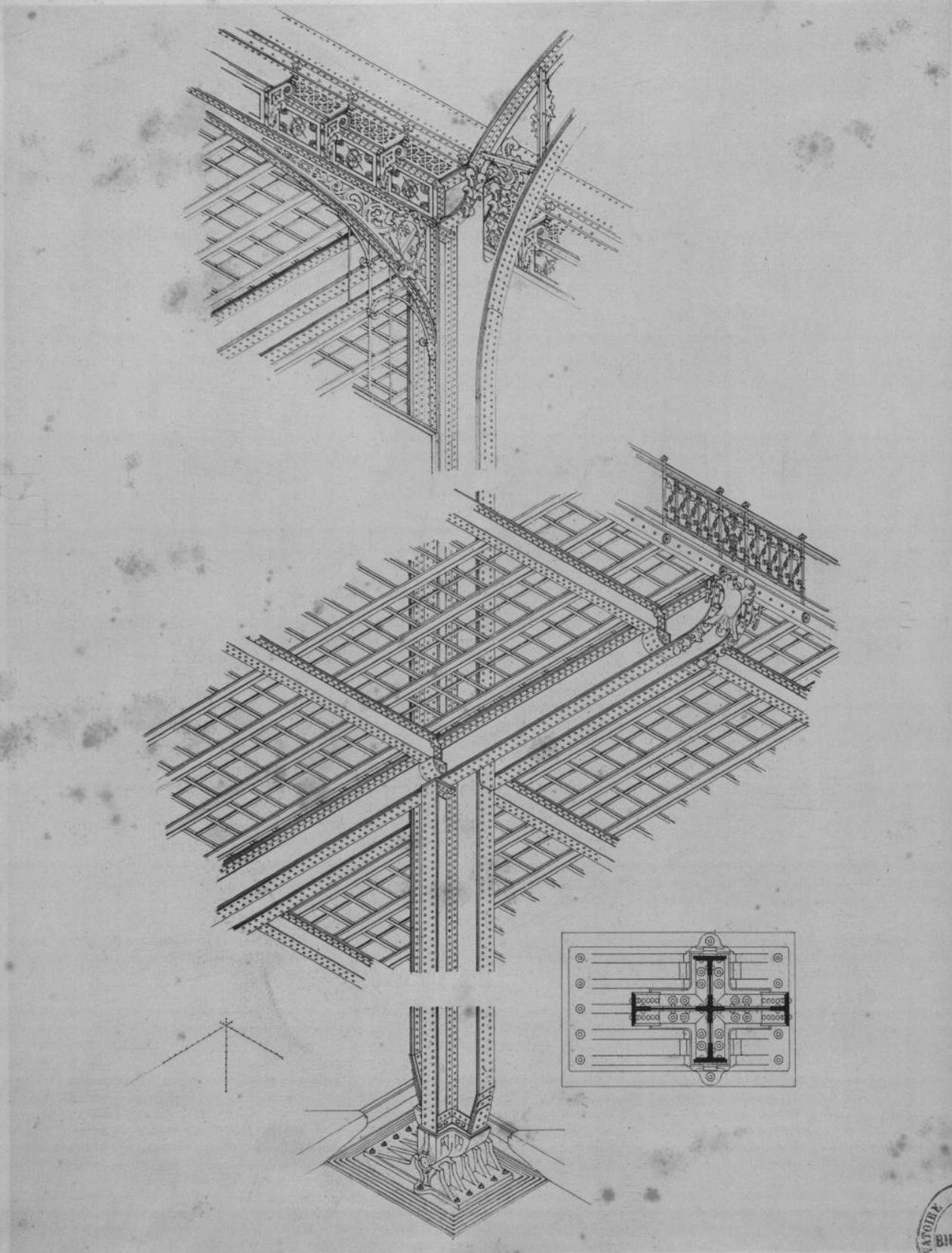


PROJET 2 - COUPE LONGITUDINALE

Echelle 0 5 10

C. du catalogue





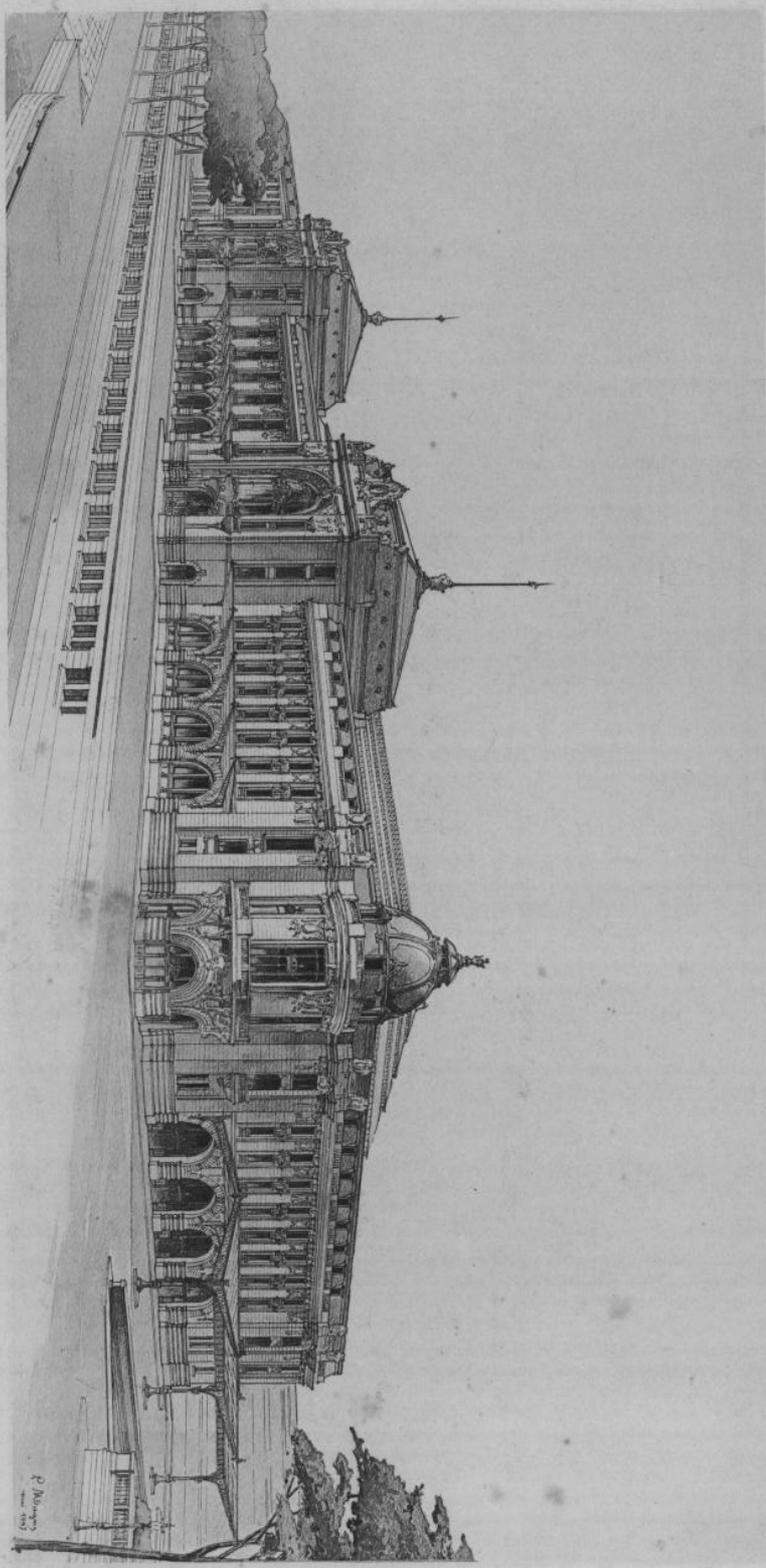
PROJET 2 DÉTAIL DE CONSTRUCTION

Projection isométrique

C₁ du catalogue



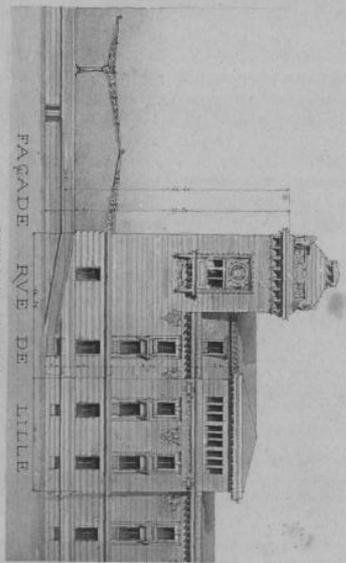
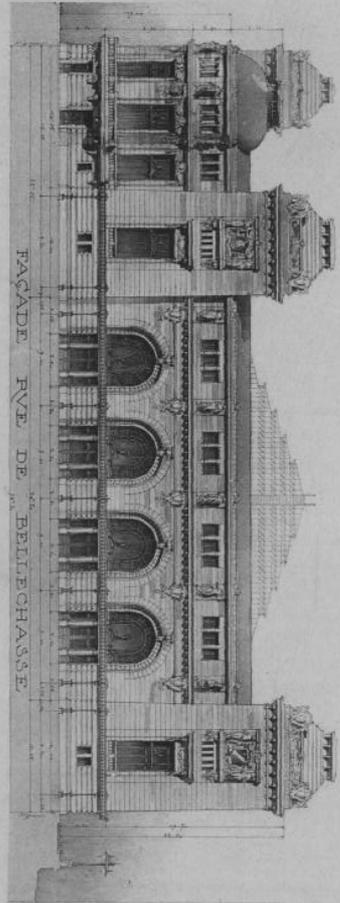
NOUVELLE CARRÉ D'ORLÉANS AU QUAI D'ORSAY



PL VII

PROJET 2 - VUE PERSPECTIVE
C. du catalogue

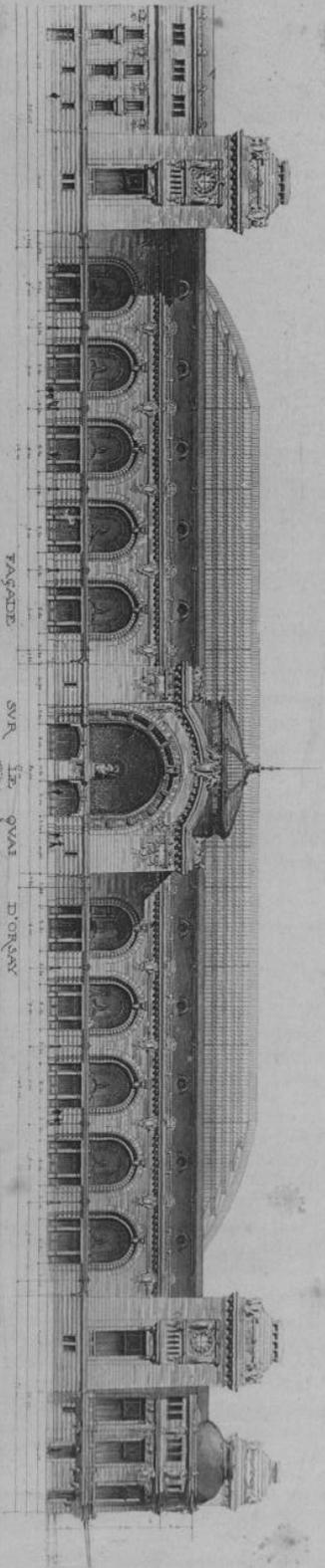




PROJET 3. FAÇADES RUE DE LILLE ET RUE DE BELLECHASSE

Ar. du catalogue

+



PROJET 3. FAÇADE SUR LE QUAI D'ORSAY

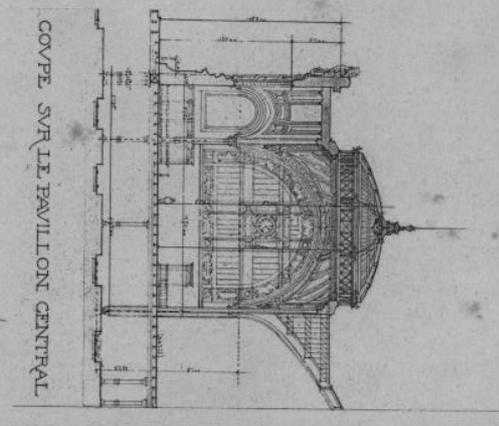
Echelle 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Ar. du catalogue

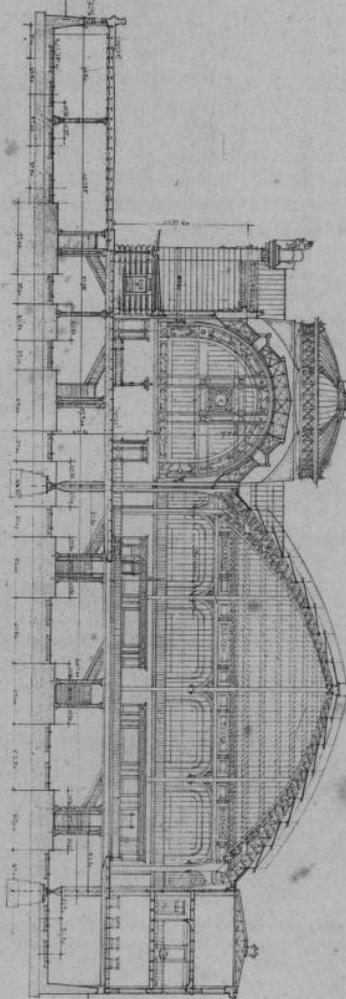


NOUVELLE GARE D'ORLÉANS AU QUAI D'ORSAY

PROJET 3
GARE SANS HOTEL



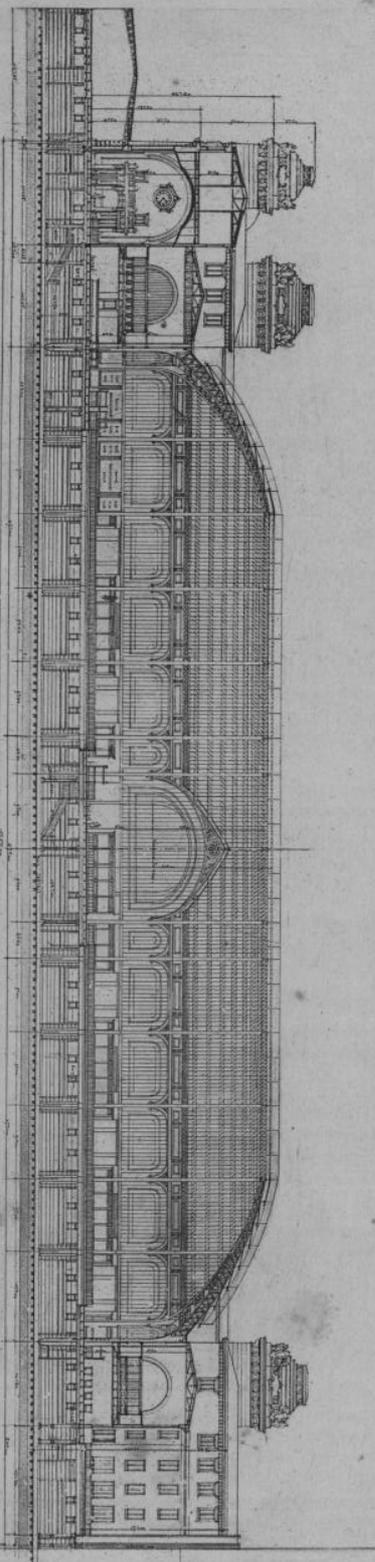
COUPE SUR LE PAVILLON CENTRAL



COUPE TRANSVERSALE

PROJET 3 - COUPES TRANSVERSALES

A₁ du catalogue



COUPE LONGITUDINALE

ÉCHELLE DE 0,008 M/M

PROJET 3 - COUPE LONGITUDINALE

Echelle 0,008 M/M

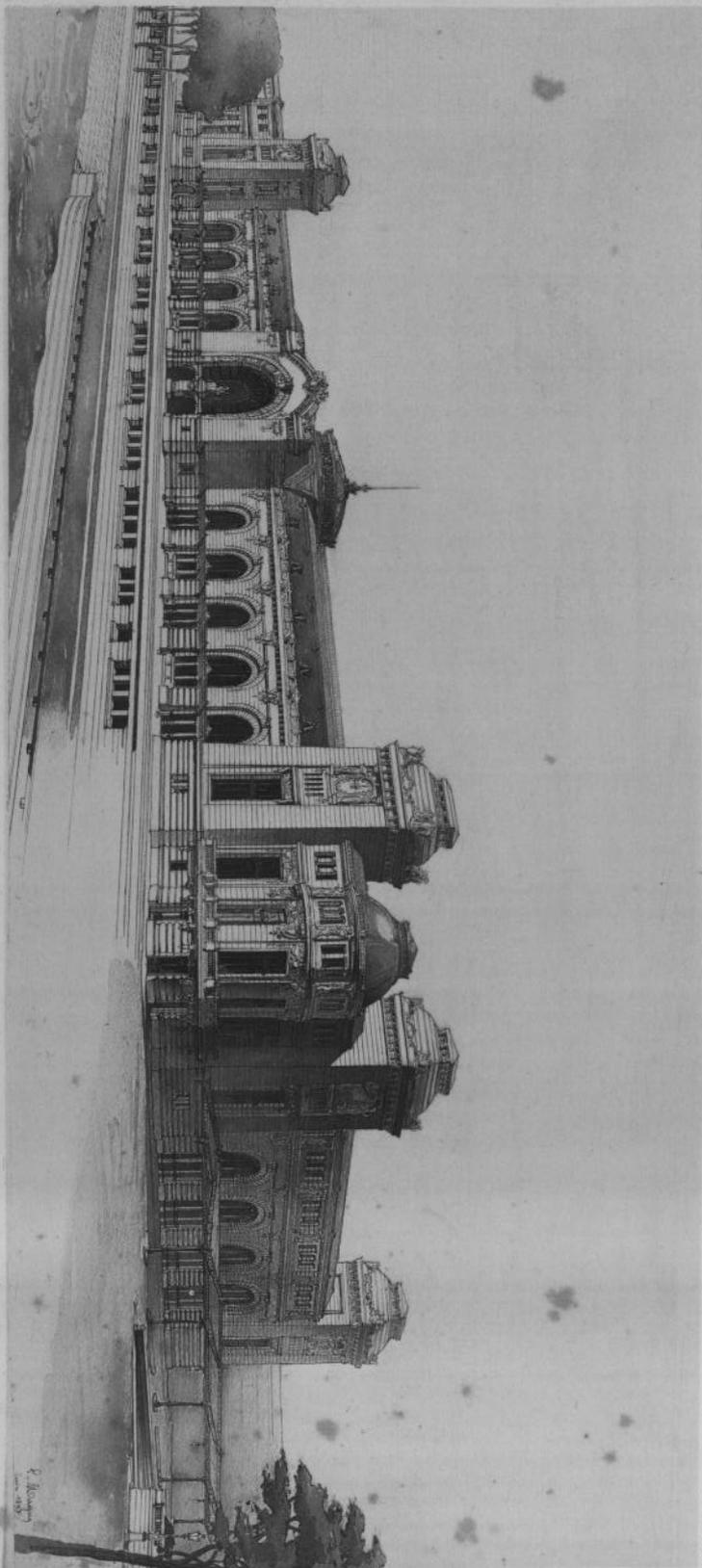
A₁ du catalogue

PL. X



NOUVELLE GARE D'ORLÉANS AU QUAI D'ORSAY

PL. XI



PROJET 3 - VUE PERSPECTIVE

As the catalogue



