

LE QUART
D'HEURE
HISTORIQUE

26 AOÛT 1837
Mise en service de la première ligne ferroviaire pour les voyageurs en France, entre l'embarcadère de l'Europe à Paris, préfiguration de la gare Saint-Lazare, et Le Pecq.

9 MAI 1843
Mise en service de la ligne Paris-Rouen en 3 h 30. En 1847, elle est prolongée jusqu'au Havre.

1867
Nouvelles extensions de la gare Saint-Lazare, devenue la

plus importante de Paris, avec 25 millions de voyageurs par an.

DE 1885 À 1889
D'importants travaux d'agrandissement, menés par l'architecte Juste Lisch à l'occasion de l'Exposition

universelle, donnent à la gare sa physionomie actuelle.

1972
La ligne de Saint-Germain-en-Laye est intégrée à la ligne A du RER. La gare Saint-Lazare perd sa ligne

historique et un flux important de voyageurs.

FIN 2010
La gare sera sur trois niveaux, avec une salle des pas perdus rénoverée et 10 000 mètres carrés d'espaces commerciaux.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE | Naissance d'un réseau ferré

ANNIVERSAIRE Première ligne pour les voyageurs

1837 : Saint-Lazare ouvre la voie



© BIBLIOTHÈQUE HISTORIQUE DE LA VILLETTE DE PARIS

© FONDS DURAND/DELACOLLECTION/MOTEL CONCORDE SAINT-LAZARE

LA VILLETTE

De la halle aux bœufs à la Grande Halle

À partir de 1860, le village de La Villette, annexé à Paris, se consacre à la vente de bétail pour la population parisienne. Construite en 1867, celle qu'on appelle aujourd'hui la Grande Halle de la Villette n'était alors que la halle aux bœufs, où les animaux étaient entreposés et examinés par les acheteurs avant d'être abattus. Les abattoirs de Paris occupent alors les 55 hectares devenus un haut lieu de la science et de la culture en même temps qu'un espace vert appréciable. En 1900, la « Cité du sang » connaît son apogée, avec près de 3 000 travailleurs, sanguins, boyautiers et pansiers. Vers 1960, l'activité décline, la modernisation amorcée du site est arrêtée. Le dernier bœuf est abattu à la Villette le 14 mars 1974. Les architectes Reichen et Robert sont alors choisis pour la réhabilitation de l'ancienne halle aux bœufs en un espace modulable capable d'accueillir des expositions, des spectacles, des défilés de mode et des salons. Missions que la Grande Halle a parfaitement remplies jusqu'en 2004. Mais l'usure du temps et les caprices climatiques, notamment après la tempête de 1999 qui avait endommagé la toiture, imposaient une sérieuse rénovation. Réouverte en septembre avec un nouveau hall d'accueil, un restaurant, une librairie, une salle de spectacle indépendante, la Grande Halle restaurée retrouve sa splendeur. Avec ses 20 000 mètres carrés de fonte et de verre, elle reste le seul témoignage encore vivant de l'architecture caractéristique des marchés parisiens du XIX^e siècle. ●



En 1950, l'activité des abattoirs de Paris bat encore son plein.

© EPPHIV-FONDS SEVIA

En 1837, la création de la ligne de chemin de fer française pour les voyageurs, entre Paris et Le Pecq, signe l'acte de naissance de la gare Saint-Lazare, déterminante pour le développement de l'Ouest francilien.

MIGRATION ☺ À l'été 1835, la nouvelle fait rire le tout-Paris : une loi autorise la fondation d'un chemin de fer entre la capitale et Saint-Germain-en-Laye, pour transporter, non pas du minerai comme ailleurs, mais des voyageurs ! À l'origine du projet, les frères Émile et Isaac Pereire, appuyés par le banquier James de Rothschild, ont acheté des terrains en friche à l'ouest. Deux ans plus tard, tout est prêt : l'embarcadère de l'Europe est construit et accueille ses premiers voyageurs. La ligne Paris-Le Pecq doit être la vitrine du nouveau chemin de fer, afin d'intéresser les investisseurs, et elle est aussi une ligne de « plaisance » vers les villes chics de l'ouest de Paris. Il faudra quand même attendre dix ans, à cause

de difficultés techniques, pour que, dépassant Le Pecq, Saint-Germain-en-Laye soit relié. Entre-temps, la ligne Paris-Versailles est mise en service en 1839. Avec la création de la liaison Paris-Rouen en 1843, l'embarcadère de l'Europe ne suffit plus. Il est agrandi vers la rue Saint-Lazare, d'où le nom du nouveau bâtiment. Pour l'Exposition universelle de 1889, d'importants travaux sont engagés, donnant à la gare sa physionomie actuelle : façade, bâtiment voyageurs avec sa salle des pas perdus...

Un nouveau lifting pour 2010

Aujourd'hui, Saint-Lazare est la deuxième gare française, après la gare du Nord : 450 000 voyageurs s'y croisent chaque jour. Et, pour ses 170 ans, elle s'offre un beau lifting : le projet « Une nouvelle gare en perspective » prévoit, pour la fin de l'année 2010, la construction de trois niveaux et plus de commerces. Histoire de faire entrer la plus vieille gare parisienne dans le XXI^e siècle. ●

J. V.



À LIRE
De Paris à la mer, Images du patrimoine, L'inventaire, Histoire des chemins de fer en France, de François Caron, éditions Fayard

À CONSULTER
Association pour l'histoire des chemins de fer en France. www.ahicf.com