

Métamorphoses d'une gare Baptisée d'après une victoire napoléonienne, la gare du Sud-Est parisien a connu de multiples transformations depuis sa naissance en 1840. Deuxième gare édifée dans la capitale après Saint-Lazare, elle possède également l'une des plus belles grandes halles voyageuses de France. C'est aussi l'unique gare transpercée par une ligne de métro aérienne. Les travaux actuels sont d'une envergure exceptionnelle, qualifiés de "plus grand chantier patrimonial de SNCF Gares & connexions". Il ne s'agit d'ailleurs pas seulement de rénover mais aussi de la moderniser en vue d'un développement de son activité et de sa fréquentation. Jusqu'ici privée de TGV, elle attend patiemment son heure.



De la gare d'Orléans à la gare du 21^e siècle Un premier embarcadère est construit entre 1838 et 1840 par l'architecte F. Gallet et l'ingénieur Jullien. Puis cette gare sera démolie et reconstruite de 1862 à 1869 sur de plus vastes proportions par l'architecte Renaud et l'ingénieur Sevene. Sur l'avant-corps central, deux figures monumentales réalisées par le sculpteur Elias Robert figurent l'Agriculture et l'Industrie. **La gare d'Orléans en 1868 – dessin de Delannoy. La gare constituait alors la tête de ligne du réseau de la compagnie Paris-Orléans et se nomme alors "gare d'Orléans". En 1871, un incendie ravage la Cour des comptes située quai d'Orsay. La compagnie d'Orléans en profite alors pour racheter l'emplacement afin de disposer d'une nouvelle gare en plein cœur de Paris. Lors de son inauguration en 1900, cette nouvelle gare sera baptisée la "gare d'Orléans" (qui deviendra plus tard le musée d'Orsay), tandis que son homologue sera rebaptisée la "gare de Paris Austerlitz"*

La grande halle Cette halle métallique a été conçue selon le système de Polonceau, réalisée par les usines Schneider du Creusot, elle est plus vaste que celles des gares Saint-Lazare ou du Nord. Cinq années de travaux ont été nécessaires à la rénovation des 15 000 m² de sa superbe verrière, la deuxième plus grande de France après la gare de Bordeaux. Ce qui a nécessité pour sa rénovation la mise en place du plus grand échafaudage d'Europe, soit 3000 tonnes d'acier !

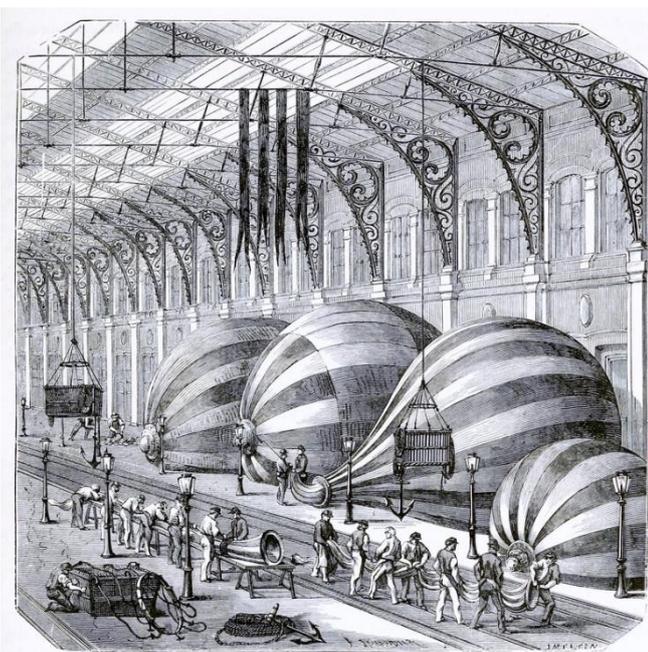


Fig. 497. — Atelier de construction des ballons, à la gare d'Orléans.

Le ballon de Nadar ; histoire et mise en scène Mais sa grande halle n'a pas toujours servi à accueillir des voyageurs. En effet, une activité des plus inédites s'y déroulait en 1870, à laquelle sa nouvelle architecture va rendre hommage. Un curieux bâtiment de forme ovale y abritera des commerces ainsi qu'un restaurant. Cette forme étonnante évoquera un épisode souvent méconnu de l'utilisation de la gare en 1870.

Durant le siège de Paris, toutes les gares de la capitale étaient à l'arrêt, y compris celle que l'on appelait encore à cette époque la gare d'Orléans, notre actuelle gare d'Austerlitz. Ces vastes espaces vides trouvèrent alors une toute autre vocation puisque s'y installa le premier atelier de fabrication de ballons montés ! Ces ballons à gaz équipés d'une nacelle tressée et pilotés à l'aide du vent par un aéroplane, étaient alors utilisés pour transporter le courrier et les dépêches ! **Atelier de construction des ballons, gare d'Orléans en 1870.*

Chacun de ces gigantesques ballons en soie, vernis et cousus à la main, pouvant transporter jusqu'à plusieurs centaines de kilos de cargaison nécessitait environ 12 jours de fabrication. Un travail auquel s'attelèrent un peu plus d'une centaine de

femmes. La hauteur de la halle de la gare permettait ensuite de les accrocher à la structure métallique afin de pouvoir les gonfler à l'abri du vent avec du gaz d'éclairage.

Les ballons montés, symboles d'espoir Dans cet engouement, à la fin novembre 1870, *Pierre Puvis de Chavannes (1824-1898) peint Le Ballon : sur les hauteurs de Paris, l'allégorie féminine de Paris, armée de son fusil et tournant le dos au spectateur, salue d'un geste délicat l'aérostat gonflé d'espoir qui s'élève dans le coin supérieur gauche du tableau.



Un précédent hommage leur avait déjà été rendu par le sculpteur Bartholdi, auteur de la célèbre Statue de la Liberté à New-York, à travers *le Ballon des Ternes. Ce monument en bronze représentait la Ville de Paris, sur les genoux de laquelle était assis un enfant, les mains tendues vers un pigeon voyageur tandis qu'un imposant ballon de cuivre surmontait l'ensemble. L'œuvre fut érigée en 1906 à la porte des Ternes, actuelle place du Général Koenig, d'où décollèrent de nombreux ballons dont Le Barbès, à bord duquel le ministre de l'intérieur Gambetta s'échappa de Paris le 7 octobre 1870 pour se réfugier à Tours où s'était provisoirement installée la Délégation du gouvernement provisoire. Elle fut malheureusement fondue par les allemands 35 ans plus tard, au cours de la Seconde Guerre mondiale. C'est donc un nouvel hommage que l'on pourra bientôt admirer dans la gare d'Austerlitz rénovée.



Un atelier chartrain présent dans le décor intérieur contemporain *Le matin, le soir - Valerio Adami - peintures monumentales – hall des départs - 1986 – 1987 Commande du Ministère de la culture en 1987 pour les 2 frontons du hall de départ, deux vastes peintures sur le thème mythologique du "Voyage de Persée, Matin et soir" – car dans le récit mythologique les voyages de Persée semblent organisés autour d'un double aller-retour.

Ces peintures ont été réalisées par Valerio Adami dans les ateliers Loire à

Lèves. Son œuvre ancrée dans la tradition classique, est en même temps profondément moderne. Né en 1935, Valerio Adami a quitté l'Italie en 1935. Au cours des années 1970, Adami s'affirme comme l'un des représentants du mouvement artistique de la *Nouvelle Figuration*. Dans ses peintures, des lignes noires divisent, encerclent des champs de couleurs plates, unies, il fragmente les volumes avec une grande précision et divise l'image en surfaces géométriques.



*L'Apporteur de l'espoir, cette sculpture de Denis Monfleury a été inaugurée cour des Départs, sur le parvis de la gare d'Austerlitz, le 22 octobre 2016. Son nom est une référence au roman d'André Malraux, L'Espoir, qui retrace les événements de la guerre d'Espagne. Pesant six tonnes pour une hauteur de trois mètres, cette œuvre en lave de Chambois est la plus grande sculpture monolithique posée à Paris depuis un siècle. Elle rappelle le départ des combattants engagés en 1936 dans les Brigades internationales pour défendre l'Espagne républicaine contre le fascisme.



La gare transpercée : une ligne de métro aérienne et un magnifique viaduc Après avoir enjambé la Seine sur une longueur de 140 mètres, le métro continue son trajet vers la gare SNCF dont il traverse littéralement de part en part la verrière à plus de vingt mètres de haut au-dessus des voies de grandes lignes.

Le viaduc d'Austerlitz (à ne pas confondre avec le pont d'Austerlitz) est un pont ferroviaire en acier construit en 1904. L'ouvrage possède alors la plus grande portée des ponts parisiens avec 140 m devant le pont Alexandre-III, bâti trois ans plus tôt (devancée depuis par le pont Charles-de-Gaulle).