

Parcours patrimonial sur panneaux

Les peintres et le quartier de l'Europe

Positionnement des panneaux et contraintes :

1 : Sur le terre-plein central du métro Europe, face à la place (à la place de la poubelle) : panneau introductif du parcours avec plan en grand et petite introduction. Très bonne visibilité

2 et 3 doivent être en continuité car constituent un rappel historique nécessaire. Sur le pont face aux rails, côté Batignolles

4 L'urbanisation du quartier : sur le côté gauche du pont, rue de Constantinople, vue sur les rails et sur l'atelier d'artiste de Gœneutte au 62 rue de Rome

5, 6 et 7 : Gare St Lazare par Monet, Pont de l'Europe par Caillebotte et place de l'Europe par Béraud : sur le pont face aux rails, côté St Lazare

8 et 9 : au croisement des rues de St Pétersbourg et Berne (atelier Manet) et place de Dublin (Caillebotte)

[OPTION] 10 : sur la place du Havre. Panneau un peu éloigné du reste du parcours...

Dans un coin de chaque panneau, un plan de situation en petit format indiquant les emplacements des autres panneaux numérotés.

Panneau 1 : introduction et plan

Sur le terre-plein central du métro Europe, face à la place

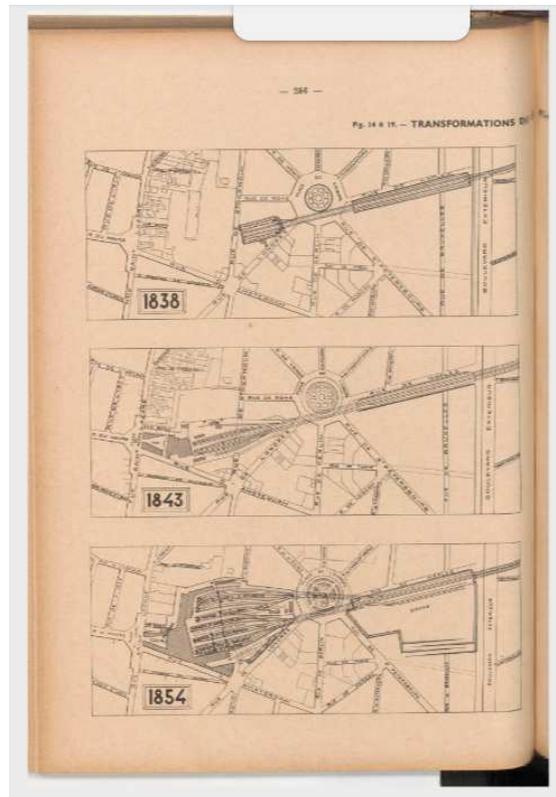
À partir de 1826, le quartier de l'Europe est progressivement dessiné et urbanisé. Avec l'arrivée du chemin de fer en 1837, le quartier devient un symbole de liberté et de modernité pour certains peintres cherchant à s'affranchir de l'académisme. Manet, Monet, Renoir, Pissarro, Caillebotte, Gœneutte, Anquetin, Béraud côtoient le quartier à partir des années 1870. Alors que le Second Empire cède le pas à la Troisième République, ils développent une nouvelle vision de la peinture, héritée des peintres réalistes et romantiques. Leur peinture se distingue par ses motifs et ses techniques : sujets de la vie moderne, étude du plein air et des jeux de lumière, utilisation de couleurs pures. Certains – Monet, Renoir – deviendront les chefs de proue du mouvement impressionniste ; d'autres y apporteront leur touche esthétique et leur soutien financier. Laissez-vous guider et découvrez le quartier à travers le regard de ces artistes.

947 signes

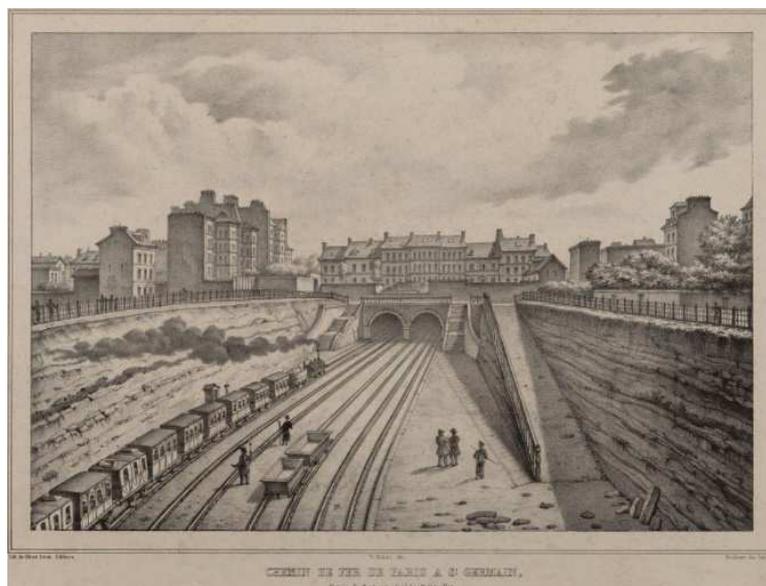
Panneau 2 : Introduction, historique du quartier de l'Europe

Sur le pont face aux rails, côté Batignolles

Revue générale des chemins de fer, 01 avril 1939. « Transformations de la place de l'Europe », p. 256. Source gallica.bnf.fr / BnF.



V. Hubert, Gihaut Frères, *Chemin de fer de Paris à St. Germain, Entrée du Souterrain, côté des Batignolles*, estampe et lithographie, 35,8 x 54,8 cm, Musée Carnavalet. CC0 Paris Musées / Musée Carnavalet – Histoire de Paris.



En 1823, Sylvain Mignon, entrepreneur des serrureries et bâtiments du Roi, et le banquier Jonas Hagerman signent une entente sur leurs parcelles respectives, formant ainsi un ensemble de près de 50 hectares, avec l'objectif d'y construire un nouveau quartier. La conception de nouvelles rues étant soumise à l'autorisation des pouvoirs publics, ils présentent au Conseil municipal puis à l'État des plans ambitieux, modifiés à plusieurs reprises. L'ordonnance royale du 2 février 1826 autorise les promoteurs à entreprendre ces travaux à leur charge.

La vaste place octogonale de l'Europe, de 130 mètres de diamètre, se dessine alors. Elle est pavée dès 1827. Les rues de Londres et de Constantinople la traversent, reliant la Chaussée d'Antin au village de Monceau. Sont aussi tracées les rues de Vienne et de Saint-Pétersbourg, les rues de Naples et de Rome, et les rues de Madrid et de Liège, de part et d'autre de la place.

À partir de 1837, l'arrivée d'une ligne ferroviaire reliant Paris au Pecq (la gare de Saint-Germain-en-Laye n'est construite qu'en 1847), conçue par les ingénieurs Émile Clapeyron et Gabriel Lamé, transforme la place de l'Europe. Un tunnel la franchissant du sud au nord est creusé en lieu et place des rues de Naples et de Rome qui sont déplacées. Un embarcadère est installé à l'angle de la rue de Londres et de la place de l'Europe, et un débarcadère en contre-bas, sur la rue de Stockholm. D'abord en bois, ils sont rapidement reconstruits en dur. La rue de Stockholm disparaît partiellement lorsque la gare est agrandie vers le sud.

1565 signes

Panneau 3 : Le pont de l'Europe et la Gare Saint-Lazare

Sur le pont face aux rails, côté Batignolles

Auguste Victor Deroy, *Paris. Vue à vol d'oiseau de la place de l'Europe telle qu'elle sera après son complet achèvement*, gravure sur bois, 17,2 x 23 cm. Photo (C) RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne) / Daniel Arnaudet.



Louis Anquetin (1861-1932), *Le pont de l'Europe*, 1889, Collection privée. Alamy-P9JGRW



La mise en service des premières locomotives à vapeur en Angleterre donne rapidement lieu à une forte spéculation boursière, et les promoteurs ferroviaires se font nombreux. Paris s'industrialisant, le choix du terminus est déterminant car il doit s'ancrer dans un projet d'aménagement urbain. En 1837, l'implantation du tout premier chemin de fer français utilisant la locomotive à vapeur, dédié au transport de voyageurs, représente ainsi une étape importante de l'aménagement du quartier de l'Europe.

L'embarcadère de la rue de Stockholm, aussi appelé embarcadère de l'Ouest, est inauguré le 24 août 1837. À partir de 1840, les voies sont progressivement élargies, allongées vers le sud, et l'embarcadère est déplacé sur la rue Saint-Lazare, dont la chaussée est elle-même élargie. La gare prend alors son assise et son nom actuel. Par la suite, les voies et les lignes de trains sont sans cesse développées, reliant Paris à Rouen en 1840, puis au Havre en 1847.

En 1863, il est décidé de réaménager la place de l'Europe et de la remplacer par un viaduc métallique, réalisé par l'ingénieur Adolphe Jullien. Ce pont-place est inauguré en 1868 et offre aux passants un point de vue imparable sur les voies. Le peintre Louis Anquetin le représente ici depuis son atelier situé au 62, rue de Rome. Sur la toile, les trois trains partant vers la Normandie suggèrent l'ampleur du trafic à la fin des années 1880 : après une ultime phase d'agrandissement, la gare compte à cette époque 28 quais et chaque train comprend en moyenne 500 voyageurs. Le pont de l'Europe a été reconstruit en béton en 1930.

1597 signes

Panneau 4 : L'urbanisation du quartier

sur le côté gauche du pont, rue de Constantinople, vue sur les rails et sur l'atelier d'artiste de Gœneutte au 62 rue de Rome

Norbert Gœneutte (1854-1894), *Vue de la gare Saint-Lazare*, 1887, peinture à l'huile sur toile, 47,6 x 56,4 cm, Baltimore, Museum of Art (inv. 1996.45.118).



Si le projet originel de construction du quartier de l'Europe est accepté en 1826, la vente des lots à bâtir ne se concrétise que lentement. Elle est plus favorable aux parcelles situées au sud-est, près de l'avenante Chaussée d'Antin. L'installation du chemin de fer en 1837, en plus de modifier les plans d'aménagement du quartier, rend les environs bruyants et peu accueillants pour les lotisseurs.

De plus, la présence du mur des Fermiers généraux empêche pendant longtemps la construction de maisons. Quand celui-ci est détruit en 1860, le périmètre délimité par l'enceinte de Thiers absorbe les communes voisines dans Paris – dont les Batignolles-Monceau, rattachée au territoire qui devient le 17^{ème} arrondissement. Mise en œuvre selon les directives du baron Haussmann dès 1860, l'urbanisation du quartier de l'Europe s'accélère rapidement. La gare Saint-Lazare gagnant en attractivité, les rues avoisinantes accueillent des immeubles de style haussmannien qui remplacent le faubourg populaire de la Petite Pologne. Le quartier est fréquenté par une population aisée qui se promène sur les grands boulevards et emprunte les chemins de fer pour aller s'aérer à la campagne.

Dans ce tableau de Norbert Goeneutte, la vapeur des locomotives contraste avec les volutes de fumée qui s'échappent des cheminées au loin. Installé à partir de 1887 au 62, rue de Rome, l'artiste a peint le pont de l'Europe des fenêtres de son atelier. Familier de Manet, Zola, Degas et Renoir, qu'il rencontre au restaurant du *Père Lathuille* dans le quartier des Batignolles, il réalise également de nombreuses gravures des monuments et des paysages parisiens.

1640 signes

Panneau 5 : Monet et la gare Saint-Lazare

le long des voies de chemins de fer, face à la gare Saint-Lazare

Claude Monet (1840-1926), *La gare Saint-Lazare*, peinture à l'huile sur toile, 54,3 x 73,6 cm, RMN : 09-504555.



La croissance du réseau de chemins de fer dans un Paris en pleine urbanisation éveille à partir des années 1870 l'intérêt des peintres en marge des canons artistiques, qui y voient un fascinant sujet de modernité. Claude Monet est captivé par la gare Saint-Lazare, dont l'agitation des quais, la vapeur des locomotives et les réverbérations lumineuses produisent des impressions toujours changeantes, faisant de la gare un lieu en éternel mouvement.

En 1872, il loue un atelier au 8, rue de l'Isly, près de la gare. Il obtient l'autorisation d'installer son chevalet à l'intérieur de celle-ci pour peindre le départ des trains. Il occupe ensuite à partir de janvier 1877 un atelier au 17, rue Moncey, mis à sa disposition par Gustave Caillebotte. Il présente lors de la troisième exposition impressionniste une série de 11 toiles dédiées à la gare Saint-Lazare. Émile Zola, charmé, déclare à ce propos « *Nos artistes doivent trouver la poésie des gares, comme leurs pères ont trouvé celle des forêts et des fleuves* ». Avec sensibilité, Monet fait ressortir l'imperceptible : la fumée, le brouillard, le vacarme.

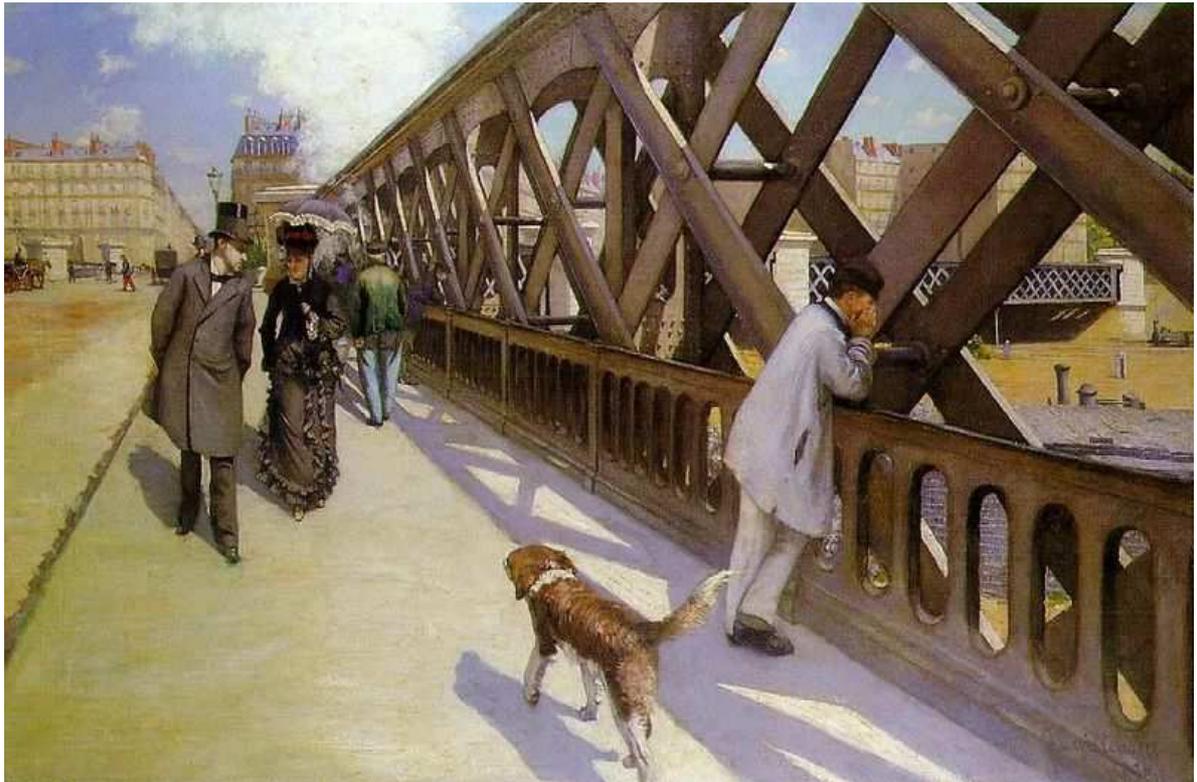
La gare Saint-Lazare et ses lignes jusqu'au Havre, Dieppe, Fécamp, sont aussi le moyen pour Monet de rejoindre la Normandie dans laquelle il a passé une partie de son enfance et d'y peindre des paysages côtiers et plus sauvages. La gare, lieu de transition entre deux univers, est un sujet qui séduit les peintres du quartier.

1438 signes

Panneau 6 : Le pont de l'Europe, fantôme du progrès

le long des voies de chemins de fer, face à la gare Saint-Lazare

Gustave Caillebotte (1848-1894), *Le pont de l'Europe*, 1876, peinture à l'huile sur toile, 1,25 x 1,80, Genève, Musée du Petit Palais.



Gustave Caillebotte participe au financement des expositions impressionnistes et aide souvent ses amis Monet, Renoir, Pissarro, en leur achetant des toiles ou en leur prêtant des ateliers.

Caillebotte interprète ici le sentiment d'étonnement mêlé de fascination que les passants éprouvent en traversant cet impressionnant pont de fer dont la construction est achevée en 1868, et dont la balustrade offre un spectacle sur l'agitation des trains de la gare Saint-Lazare.

La composition reprend les lignes géométriques du pont. Le trait est plus précis et la technique différente de chez Monet. Caillebotte peint avec contraste le couple bourgeois, flânant et discutant le long de la chaussée, et l'ouvrier qui contemple les voies du train avec mélancolie. Avec ambiguïté, Caillebotte représente la nouvelle ville, née des avancées techniques, qui mérite d'être un lieu de promenade au même titre que les monuments d'antan. Pourtant, les différentes strates sociales de Paris semblent cohabiter dans ce quartier sans se voir ni se parler, chacune circulant dans le couloir invisible qui lui est réservé. Le chien slalomant entre les passants et la longue perspective du pont tracent une ligne d'horizon vers les immeubles haussmanniens qui bordent la place de l'Europe. Le pont surplombant la gare Saint-Lazare symbolise ce passage de la société dans l'ère moderne.

1361 signes

Panneau 7 : Béraud sur la place de l'Europe

le long des voies de chemins de fer, face à la gare Saint-Lazare

Jean Béraud, *La place et le pont de l'Europe* (1876-1878), peinture à l'huile sur toile, 18,3 x 73,7 cm, collection privée.



Jean Béraud peint la place et le pont de l'Europe d'une manière étonnante. Il offre un point de vue décentré qui ne met pas particulièrement le lieu en valeur, mais qui s'attache à montrer les promeneurs et l'étendue de leur terrain de jeu. Béraud, habitué des salons mondains, représente ici la bourgeoisie aisée dans toute sa diversité : couple, femme avec son enfant, passants solitaires, à pied ou en calèche. Chacun semble former un îlot solitaire, se croisant sur la place sans être gêné par autrui. Dans ce tableau de Béraud, les classes sociales ne se mélangent pas.

Alors que la photographie est en plein essor, la peinture est toujours considérée par le public comme un moyen plus noble de représenter les activités quotidiennes. Pourtant, une certaine influence de la photographie se ressent dans la netteté et le mouvement des personnages. Le détail des habits rend compte des normes de la mode et de l'élégance parisienne. La lumière de l'après-midi éclaire les bâtiments haussmanniens, peut-être habités par les mêmes passants.

1041 signes

En 1872, Édouard Manet emménage au premier étage du 4, rue de Saint-Pétersbourg, dont la fenêtre donne sur le croisement avec la rue Mosnier (renommée rue de Berne en 1884). Il y vit jusqu'en 1878. Il peint, de son appartement, trois tableaux représentant le début de cette petite rue qui relie les rues de Saint-Pétersbourg et de Moscou.

La rue Mosnier aux paveurs témoigne de l'aménagement du quartier qui se poursuit dans les années 1870-1880. À côté des ouvriers en blouse blanche couvrant la rue de pavés, des fiacres stationnent. Un déménagement a lieu plus loin. Manet saisit sur le vif l'animation de la rue Mosnier dans la lumière de l'après-midi. Malgré l'agitation des ouvriers, les couleurs de la toile et la végétation bordant les fenêtres renvoient une impression de fraîcheur estivale. En représentant ce sujet à travers un cadrage serré, Manet donne à cette scène un ton intime, qui se dégage de l'atmosphère mondaine et agitée du quartier de l'Europe.

En 1886, pour agrandir la gare Saint-Lazare, des halles de marchandises sont construites à l'angle des rues de Berne et de Saint-Pétersbourg, là où se trouve le panneau publicitaire présent dans le tableau de Manet. Après avoir été investies par le garage Citroën de 1931 à 1939, les halles sont rasées et le centre de tri postal actuel est construit.

1360 signes

Panneau 9 : Caillebotte et les promeneurs sur la place de Dublin

Sur le terre-plein de la place de Dublin, là où se trouvait le chevalet du peintre

Gustave Caillebotte (1848-1894), *Paris, jour de pluie*, peinture à l'huile sur toile, 212,2 x 276,2 cm, Etats-Unis, Chicago, The Art Institute of Chicago. RMN : 17-505177.



La rue de Saint-Pétersbourg est l'une des premières rues construites dans le quartier de l'Europe. Percée dès 1826, reliant la place de l'Europe à la place de Clichy, elle est traversée par les rues de Moscou, de Turin et Clapeyron qui se rejoignent au niveau de la place de Dublin. Celle-ci est représentée au second plan de la toile de Gustave Caillebotte, foulée par les passants et bordée d'immeubles haussmanniens.

Caillebotte, issu d'une famille aisée, habite longtemps les abords du quartier, rue de Lisbonne puis rue de Miromesnil. Dans *Rue de Paris, jour de pluie*, il restitue les dimensions et l'élégance de la ville moderne. La profondeur du champ, soulignée par la perspective des rues, attire inévitablement le regard.

Le point de vue décentré qu'empreinte Caillebotte dans cette toile surprend le public lors de la troisième exposition impressionniste en 1877. On peut déceler dans ce choix l'influence naissante de la photographie sur la peinture. L'architecture moderne lui permet également de jouer avec les perspectives. Au premier plan, un couple de flâneurs semble se diriger droit sur le spectateur. Eux seuls sont identifiables ; les autres passants, anonymes, sont protégés de toute interaction extérieure sous leurs pardessus et leurs parapluies identiques. Le projet haussmannien favorise l'embourgeoisement des quartiers par la création de ces grandes artères.

1386 signes

Panneau 10 : Pissarro, vers le néo-impressionnisme ?

Sur la place du Havre

Camille Pissarro (1830-1903), *La Place du Havre, à Paris*, Huile sur toile, 60,1 x 73,5 cm, 1893 (PDRS 986), Art Institute, Chicago. RMN : 17-549848.



Né aux Antilles danoises, arrivé à Paris en 1855, Camille Pissarro se lie d'amitié avec Paul Cézanne, Claude Monet, Mary Cassat. Comme Manet, il présente en 1863 ses toiles au Salon des Refusés, ouvert à l'initiative de Napoléon III et des artistes exclus par l'Académie des Beaux-Arts. Par la suite, il participe à chaque exposition impressionniste entre 1874 et 1886. Il encourage le travail des pointillistes, comme Paul Signac et Georges Seurat. Ceux-ci participent à la huitième et dernière exposition de 1886 et développent le néo-impressionnisme. Cette période marque la rupture entre les chefs de file du mouvement impressionniste et les autres peintres ouverts aux techniques divisionnistes.

Dans les années 1890, Pissarro s'intéresse aux vues métropolitaines. Il séjourne régulièrement à l'hôtel-restaurant Garnier, rue Saint-Lazare. Il réalise ainsi une suite de dix tableaux consacrés à la gare et ses environs, notamment le commencement de la rue d'Amsterdam à partir de la place du Havre. Les fines touches de couleur vives montrent son intérêt pour les techniques pointillistes. Entourée de part et d'autre d'immeubles haussmanniens, la place, capturée dans la lumière matinale, grouille de monde : passants et fiacres se croisent dans un joyeux désordre qui se démarque des toiles de Caillebotte.

Marquant la limite entre les 8^e et 9^e arrondissements, la rue d'Amsterdam s'ouvre sur les traces des artistes romantiques dans le quartier de la Nouvelle Athènes, construit à partir des années 1820. L'Œuvre des peintres du quartier de l'Europe est née de ces échanges entre quartiers voisins des 8^e, 9^e et 17^e arrondissements.

1638 signes