La perception panoramique : concepts de tourisme urbain et notion d'urbanité dans une peinture murale à la gare de Paris-Lyon

A panoramic view: concepts of urban tourism and the notion of urbanity in a mural painting at the Paris-Lyon train station

Asta von Buch

Traducteur : Karen Bowie

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/370>

DOI : 10.4000/rhcf.370

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 31 mai 2008

Pagination : 45-58

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Asta von Buch, « La perception panoramique : concepts de tourisme urbain et notion d'urbanité dans une peinture murale à la gare de Paris-Lyon », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 38 | 2008, mis en ligne le 10 mai 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/370> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.370>

Les Pereire et Nagelmackers, promoteurs du transport ferroviaire et du réseau hôtelier parisien, 1855-1900

Joanne VAJDA

Dès le milieu du XIX^e siècle, l'essor du chemin de fer induit le développement de structures d'accueil de l'élite voyageuse qui participent à la transformation de l'espace urbain. À Paris, quelques sociétés concourent à l'élaboration de la ville touristique : compagnies ferroviaires, sociétés hôtelières et agences de voyage. Cette triple relation entre le transport, le tourisme et la ville a encore été peu approfondie. Dans le cadre de cet article, notre objectif est de suggérer quelques pistes de recherche à la lumière de l'étude de deux cas, ceux des frères Pereire et de Georges Nagelmackers, engagés à la fois dans le développement du transport ferroviaire et dans la construction de grands hôtels parisiens. Les Pereire participent à la création de diverses sociétés qui développeront un parc hôtelier important, tandis que Nagelmackers est à l'origine de l'ouverture du premier palace sur l'avenue des Champs-Élysées.

À partir de ces exemples on tentera de montrer comment la métamorphose urbaine induite par le tourisme va de pair avec le développement du réseau ferroviaire¹.

1- L'auteur souhaite remercier Roxane Debuissou et Florence Quignard Debuissou qui ont généreusement mis à sa disposition leur riche collection et l'ont autorisée à reproduire un certain nombre de documents.

Le rôle des frères Pereire

Le rôle des frères Emile et Isaac Pereire dans le développement du réseau ferroviaire, comme dans la création du Crédit mobilier et dans les entreprises de service, n'est plus à démontrer². Leur responsabilité dans l'aménagement urbain de la capitale ne l'est pas non plus. Mais leur contribution à l'ouverture de plusieurs grands hôtels, dont la plupart existent toujours, est mal connue. La création de ces établissements se situe dans la suite logique de la démarche des frères Pereire : après avoir organisé les moyens de faire venir les touristes, il faut prévoir leur accueil et leur hébergement.

L'idée est déjà dans l'air au milieu du XIX^e siècle. Une des premières initiatives date d'octobre 1846 et appartient à un maître d'hôtel, Zenon Luc Rufin Vantini, venu de Folkestone (Angleterre). Celui-ci envisage de former la Société générale des hôtels de chemins de fer, dans le but de fonder et d'exploiter en France et particulièrement à Paris des hôtels en relation avec des hôtels anglais. Vantini argumente ainsi sa démarche :

« L'ouverture successive de nouvelles lignes de chemin de fer, venant de jour en jour effacer davantage les limites entre les peuples, les distances entre les capitales, les traversées entre les commerçants et les touristes, et transformer pour ainsi dire, l'Europe en plusieurs grandes familles nomades pouvant se livrer avec aisance et promptitude à leurs affaires comme à leurs plaisirs, a fait naître l'idée de vastes hôtels modèles, propres à rallier entre elles les principales places de l'Europe par leurs deux centres Londres et Paris. C'est en conséquence à ces deux capitales du monde civilisé, bientôt à dix heures de distance, qu'ont dû s'adresser d'abord tous les efforts du fondateur de la société des Hôtels des chemins de fer³. »

Son projet, en réalité encore plus ambitieux, englobe la création d'infrastructures de transport, de structures d'hébergement, de lieux de rencontres et de loisirs et d'équipements commerciaux. Il inclut la fondation et l'exploitation de salles de rafraîchissement sur les lignes de

2- Cf. Jean Autin, *Les Frères Pereire. Le bonheur d'entreprendre*, Perrin, 1984 et Emmanuel Chadeau, *L'Économie du risque. Les entrepreneurs. 1850-1980*, Paris, O. Orban, 1988, chapitre IV. Cf. Théodore Zeldin, *Histoire des passions françaises I (1848-1945)*, Paris, Payot et Rivages, 1994, p. 74. Sous le Second Empire, Emile occupe dix-neuf postes de direction, son frère douze et son neveu Eugène neuf. En ajoutant les autres membres de la famille, les Pereire contrôlent une cinquantaine de sociétés. Zeldin cite comme source G. Duchêne, *Études sur la féodalité française*, 1867, p. 37.

3- Acte constitutif de la Société générale des hôtels de chemins de fer, fait devant M^e Edmond Baudier, notaire.

chemin de fer françaises et de clubs ou cercles rattachés aux hôtels⁴, ainsi que la création d'un réseau hôtelier européen. Cette initiative ne semble pas avoir abouti.

La Compagnie immobilière

Mais les frères Pereire s'emparent de cette idée. Pour comprendre leur rôle dans la création d'hôtels, il faut rappeler qu'ils remettent dès 1853 à Napoléon III les statuts d'une société qui verra le jour en juin 1854, la Société immobilière de la rue de Rivoli, dont le but est d'acquérir des terrains autour de cette rue. Parmi les fondateurs de cette société figurent plusieurs noms liés au développement du réseau ferroviaire français⁵. Emile y apparaît comme directeur du chemin de fer de Paris à Saint-Germain et Isaac comme administrateur du chemin de fer de Paris à Lyon.

La plupart des fondateurs, les frères Pereire en tête⁶, participent trois mois plus tard à la création d'une société qu'il était prévu de nommer Société du grand hôtel des chemins de fer⁷ et qui avait comme but de construire un hôtel rue de Rivoli, le Grand Hôtel des chemins de fer, qui verra le jour sous le nom de Grand Hôtel du Louvre. La société prend finalement le nom de Société anonyme du grand hôtel du Louvre⁸ mais, dès sa création, le Conseil d'État l'oblige à changer de dénomination, « considérant qu'il pourrait y avoir des inconvénients à ce que le nom du Palais du Louvre fût donné à une telle société avec

4- *Ibid.* Dans l'établissement parisien, il imagine un « Club européen » « où l'on trouvera l'exemple d'habitudes inutilement réclamées jusqu'à ce jour » et « un salon central perpétuellement ouvert au commerce, aux arts et à l'industrie ».

5- Archives Nationales (désormais : AN) F12 6780. Constitution de société par acte notarial devant M^e Fould, 9, 10, 12 juin 1854. Les autres fondateurs sont : Ernest André, Charles Seguin, le duc Raphaël de Galliera, Adolphe d'Eichtal (président du conseil d'administration du Chemin de fer de Paris à Saint-Germain), Charles Mallet et Vincent Cibiel, la banque J. J. Uribarren, Jean-Pierre Pescatore, Henri Place, Hippolyte Guillaume Biesta, Eugène Louis Jean Le Comte, Alexandre Henri Włodkiewicz et Denis Charles Edmond Tarbé du Sablon, Henri de Noailles duc de Mouchy et Casimir Salvador.

6- AN F12 6780. Emile figure cette fois comme président du conseil d'administration du Midi et Isaac comme président du conseil d'administration de la Société générale du crédit mobilier.

7- AN F12 6780. Lettre du préfet de police au ministre de l'Agriculture et du Commerce au sujet de la création de la Société du grand hôtel des chemins de fer. 12 septembre 1854.

8- AN F12 6780. Constitution de la SA du Grand Hôtel du Louvre devant M^e Fould. 26-30 septembre et 3 octobre 1854.

l'accord du gouvernement »⁹. Une autre société est donc fondée en décembre 1854, la Compagnie de l'hôtel et des immeubles de la rue de Rivoli¹⁰, dont les objectifs sont d'acquérir des terrains et d'y construire et exploiter un ou plusieurs hôtels garnis. Cette société prend la dénomination de Compagnie immobilière de Paris en juillet 1858. Elle devient la Compagnie immobilière en 1863¹¹. À la suite d'un scandale financier, le retrait des Pereire, annoncé le 30 avril 1867, précipite sa chute. La dissolution de la compagnie survient le 30 juin 1872¹².

La Société du Louvre

Mais, parallèlement à la Compagnie immobilière, une autre société a vu le jour le 26 mars 1855, qui est également liée aux Pereire et à la gestion d'hôtels, la société en nom collectif « Faré, Chauchard, Hériot et Compagnie »¹³, connue sous la désignation « Les Galeries du Louvre », devenue la Société du Louvre, qui existe toujours. À l'origine, elle a comme objet la création et l'exploitation d'une grande maison de nouveautés¹⁴. Sur les onze fondateurs¹⁵, certains sont en liaison avec le chemin de fer et six font aussi partie de la Société anonyme du grand hôtel du Louvre. On ne connaît pas la date exacte de l'entrée des Pereire dans la société¹⁶, mais ils figurent parmi ses actionnaires en 1873¹⁷.

9- AN F12 6780. Séance du 15 novembre 1854. Conseil d'État. Délibération.

10- AN F12 6780. Compagnie de l'hôtel et des immeubles de la rue de Rivoli, Documents officiels, Paris, P. Dupont, 1857.

11- Celle-ci ne commence à exercer légalement qu'à partir du 22 août 1863, mais fonctionne en fait ainsi dès le 1^{er} janvier 1863. Son siège est 15, place Vendôme, puis 10, bd Malesherbes.

12- Cf. *Factum Compagnie immobilière. 1876*, Paris, P. Dupont, [1876], 22 p.

13- Sur les trois associés, voir l'excellent ouvrage de Piedade da Silveira, *Les Grands Magasins du Louvre au XIX^e siècle. Des magasins de nouveautés aux grands magasins*, Paris, CCM, p. 9-11.

14- AN/MC/Et.XI/1307 et Archives de Paris (désormais : AP) D32U3/34/872. Acte sous seing privé du 26 mars 1855, déposé le 22 septembre 1876. La raison sociale de la société devient « Chauchard, Hériot et Compagnie », suite à la démission de Faré, le 20 mai 1857. L'assemblée générale du 22 décembre 1859 approuve et ratifie cette démission, ainsi que le changement de raison sociale et propose que l'entreprise soit désignée par le nom *Au Louvre*, tel qu'on la connaît depuis sa création. Archives nationales du monde du travail (désormais : ANMT) 65AQ/T116. Cette modification est confirmée par un acte du 23 mai 1860.

15- Les fondateurs sont : Charles Eugène Faré, Hippolyte Alfred Chauchard, Charles Auguste Hériot, Charles Seguin (administrateur du Chemin de fer du Nord), Vincent Cibiel (administrateur du Chemin de fer du Midi), Alexandre Henry de Wolodkowicz, Louis Eugène André, Henry Place, Mathieu Dollfus, Alfred Collin et Wirth.

16- Cf. André Miramas, « Une entreprise séculaire – Le Louvre II. La révolution commerciale », *Transmondia*, n° 98 (novembre 1962) ; c'est en 1860, lorsque de nouveaux commanditaires apparaissent, que les Pereire entrent dans la société, Emile souscrivant pour 95 000 francs.

17- AN/MC/Et.VIII/1798 et Et.XI/1331.

Après la faillite de la Compagnie immobilière, cette société rachète, en août 1875, les immeubles où sont situés les Grands Magasins du Louvre et le Grand Hôtel du Louvre et se charge de l'exploitation de cet hôtel. Emile Pereire, décédé le 6 janvier de la même année, ne participera pas à cette opération.

Les descendants de la plupart des fondateurs, les Pereire, les Cibiel et les Moret continuent l'œuvre de leurs prédécesseurs. Ils font partie de la Société du Louvre, qui demeure une affaire de famille consolidée par les alliances matrimoniales. La vocation hôtelière de la société prend le dessus sur la gestion du commerce et survivra après la fermeture des *Grands Magasins du Louvre*. Directement ou par l'intermédiaire de sociétés filiales, la Société du Louvre continue à exploiter divers grands hôtels parisiens.

Les hôtels de la Compagnie immobilière, puis de la Société du Louvre

Ce sont des initiatives similaires en Allemagne et aux États-Unis qui permettent aux fondateurs de la Compagnie immobilière d'acquiescer la conviction que la construction d'un grand hôtel est une opération fructueuse. C'est ce que pensaient aussi Paulin, directeur de *L'Illustration*, et l'architecte Hector Horeau qui avaient publié dès 1853 un projet de grand hôtel inspiré du modèle américain, qui ne verra pas le jour. Toujours est-il que la compagnie des Pereire construit et exploite le Grand Hôtel du Louvre en 1855, puis le Grand Hôtel en 1862, qui sont installés dans des immeubles dont elle est la propriétaire¹⁸ (fig. 1). C'est également à la Compagnie immobilière qu'appartient l'immeuble dans lequel s'installe l'Hôtel Scribe, au 1, rue Scribe, en face du Grand Hôtel (fig. 2).

Pour la construction du Grand Hôtel du Louvre, les Pereire font appel à Alfred Armand, architecte de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, à Jacques Hittorff, qui concevra la gare du Nord, à Auguste Pellechet et à Charles Rohaut de Fleury. Par ailleurs, c'est l'équipe formée d'Armand, Hittorff, Rohaut de Fleury et H. Dubois qui dessine le Grand Hôtel (fig. 3).

18- AN F12 6781. Procès-verbal du 30 mars 1863. Estimation des propriétés de la Compagnie immobilière de Paris au 31 décembre 1862, manuscrit n.p.

Figure 1. Construction de l'hôtel de la Paix (le Grand Hôtel), 12, bd des Capucines. *Le Monde illustré*, n° 229, 31 août 1861.

Figure 2. Hôtel Scribe. Carte postale, s.d. [vers 1930?]. Coll. Debuissou.

Figure 3. le Grand Hôtel, 1862, angle du boulevard des Capucines et de la rue Scribe. Carte postale, 1923. Coll. Debuissou.

Le succès croissant des Grands Magasins du Louvre oblige ses promoteurs à réaliser de nombreux agrandissements successifs qui finissent par envahir le Grand Hôtel du Louvre (fig. 4, a et b). Celui-ci cesse son activité au 164-168, rue de Rivoli, le 1^{er} novembre 1887, pour s'installer en 1888 de l'autre côté de la place du Palais Royal¹⁹, à l'emplacement de deux autres hôtels²⁰.

Parallèlement, au cours de l'année 1887 la Société du Louvre entre en pourparlers avec la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest en vue d'obtenir la location de l'hôtel projeté devant la gare Saint-Lazare, le futur Terminus Saint-Lazare²¹ (fig. 5, a et b). L'administration de la Compagnie de l'Ouest envisageait la construction de cet établissement depuis plusieurs années et avait envoyé dès 1881 l'architecte Emile Lavezzari en Angleterre pour y étudier les hôtels de gare. Bien que son nom soit systématiquement omis lorsqu'on évoque la construction du Terminus Saint-Lazare, il travaille sur le projet jusqu'à sa mort en 1887²².

19- AP D1P4-962. Rue de Rivoli. Les baux du futur emplacement de l'hôtel sont progressivement cédés à la Société des grands magasins du Louvre, celui du n° 172 le 1^{er} août 1887, les autres entre 1886 et 1888.

20- Du Grand Hôtel de la place du Palais-Royal (n° 170) et du Grand Hôtel du Pavillon de Rohan (n° 172).

21- Au sujet de cet hôtel, voir notre article « Grands hôtels de gare parisiens. Le Terminus Saint-Lazare et le Palais d'Orsay », *Paris et Île-de-France. Mémoires*, t. 54 (2003), p. 339-396.

22- *Génie Civil*, n° 10, t. XIII (7 juillet 1888), p. 152, article du fils de Lavezzari ; *La Nature*, n° 800 (29 septembre 1888), p. 277-279.

Figure 4a. Les Grands Magasins du Louvre. Ancien emplacement du Grand Hôtel du Louvre. Carte postale, s.d. [vers 1918?].
Coll. auteur.

Figure 4b. Nouvel emplacement du Grand Hôtel du Louvre. Carte postale, 1907.
Coll. Debuissou.

Figure 5a. Hôtel Terminus Saint-Lazare, carte postale, s.d. [vers 1920?].
Coll. Debuissou.

Figure 5b.
étiquette d'hôtel, s.d.
Coll. auteur.

Un autre architecte de la Compagnie de l'Ouest, Juste Lisch, sera chargé de l'achèvement de l'ouvrage. Le bail de l'hôtel négocié par la Société du Louvre avec la Compagnie de l'Ouest est signé le 20 mars 1888²³ et l'hôtel est inauguré le 7 mai 1889, au moment où démarre la quatrième Exposition universelle, organisée à Paris.

Dix ans plus tard, le 14 janvier 1898, la Compagnie d'Orléans loue à la Société du Louvre le futur hôtel du Palais d'Orsay²⁴, dû à l'architecte Victor Laloux, qui sera inauguré le 12 juin 1900, au moment où se tient à Paris une autre Exposition universelle (fig. 6, a et b).

Construits en liaison directe avec le chemin de fer, le Terminus Saint-Lazare et le Palais d'Orsay s'insèrent dans le paysage urbain, tout en entretenant une relation à la fois avec la gare et la ville.

Le 12 avril 1906 le conseil d'administration de la Société du Louvre décide l'acquisition des immeubles²⁵ qui formeront le futur *Hôtel de Crillon*, place de la Concorde et rue Boissy d'Anglas, inauguré le 11 mars 1909 et dont l'aménagement est confié à l'architecte Walter Destailleur (fig. 7).

Ainsi, l'histoire de la Société du Louvre est liée à la création de cinq établissements parisiens qui reçoivent l'élite voyageuse (fig. 8, a et b) et qui deviennent aussi un lieu de rencontres pour la société parisienne, ce qui leur assure une intégration non seulement dans le paysage urbain, mais aussi dans le paysage social de la capitale (fig. 9).

23- Archives de la Société du Louvre (désormais : SL) et AN/MC/Et.XI/1429. Une lettre de la Compagnie de l'Ouest à la Société des grands magasins du Louvre, datée du 21 septembre 1887, évoque ce bail laissant entendre que celui-ci serait déjà conclu, mais ce n'est qu'en 1888 que sa signature a lieu. La date figure sur les plans conservés par la Société du Louvre et le bail est enregistré à Paris, 8^e bureau, 30 mai 1888, folio 42, case 4, cf. AN/MC/Et.XI/1430.

24- Archives nationales du monde du travail (désormais ANMT) 60AQ/51. Procès-verbaux du conseil d'administration, 26 novembre 1897-29 décembre 1898.

25- SL, Procès-verbaux du conseil d'administration. Registre 24, mai 1905-17 janvier 1916.

Figure 6a.
Hôtel du Palais
d'Orsay. Carte
postale, 1908.
Coll. Debuissou.

Figure 6b.
Hôtel du
Palais d'Orsay.
Buffet en liaison avec
la gare. Carte postale,
1908. Coll.
Debuissou.

Figure 7. Hôtel Crillon. Carte postale, s.d. Coll. Debuissou.

Figure 8a.
Jardin d'hiver du
Grand Hôtel.
Carte postale,
1912. Coll.
Debuisson.

Figure 8b. Salle
des fêtes de l'hôtel
du Palais d'Orsay.
Carte postale, s.d.
Coll. Debuisson.

Figure 9. L'arrivée du général Boulanger au Grand Hôtel du Louvre.
Le Journal Illustré, 1^{er} avril 1888.

Les réseaux touristiques

Pour développer le tourisme international, quelques grandes compagnies mettent en place des systèmes destinés à prendre en charge le voyageur depuis son départ et jusqu'à son retour dans son pays d'origine. Georges Nagelmackers est l'initiateur d'un de ces systèmes, dont les Pereire ont été en quelque sorte les précurseurs en France.

La Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens

Cet ingénieur d'origine belge, soutenu par le roi Léopold II et la banque de son pays, fonde, en octobre 1872, la première version de la Compagnie internationale de wagons-lits²⁶. Trois mois plus tard, celle-ci s'associe avec la Mann Boudoir Sleeping Company, société anglaise fondée par le colonel américain William d'Alton Mann à Londres²⁷. Nagelmackers devient le directeur de cette nouvelle compagnie, avant de l'acquérir en août 1875²⁸. La Compagnie internationale des wagons-lits, constituée à Bruxelles en décembre 1876 et qui deviendra, en 1884, la Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens²⁹, a pour objet d'exploiter des wagons-lits, des wagons-salons et des wagons-restaurants, de construire et d'acheter du matériel roulant, d'exploiter des brevets d'invention, de rechercher et d'employer tout ce qui peut augmenter le confort des voyageurs et faciliter leur transport et de coopérer à toute entreprise de voyage, exploitation d'hôtels ou autre, en relation avec le développement des services de luxe de la compagnie.

Les trains de la compagnie sont souvent comparés à des hôtels. Par exemple, pour Pierre Giffard, auteur de *La Vie en chemin de fer*, paru en 1888, le salon de lecture de ces trains semble être le « salon du Grand-Hôtel qui roule »³⁰.

Nagelmackers comprend très vite l'intérêt de proposer aussi un hébergement à la clientèle aisée qui emprunte ces trains de luxe. Pour gérer les hôtels de la compagnie, il fonde à Bruxelles, en 1894, la Compagnie internationale des grands hôtels, dont l'objet est la

26- Sous la raison sociale Georges Nagelmackers et Cie.

27- Cf. Jean Des Cars, *Sleeping story. L'épopée des wagons-lits*, Paris, Julliard, 1976, p. 35 et 47 et Martin Page, *The Lost Pleasures of the Great Trains*, London, Weidenfeld and Nicolson, 1975, p. 64-87. Page décrit en détail le parcours de Mann.

28- Cf. Roger Commault, *Georges Nagelmackers, un pionnier du confort sur rail*, Uzès, La Capitelle, 1966, p. 13, 17 et 26 et Martin Page, *op. cit.*, p. 86. Mann retourne aux États-Unis, où il se consacre au chantage des riches Américains.

29- Celle-ci deviendra en 1967 Compagnie internationale des wagons-lits et du tourisme.

30- Pierre Giffard, *La Vie en chemin de fer*, Paris, Librairie illustrée, s.d. [1888 ?], p. 283.

construction, l'acquisition, l'exploitation et l'ameublement d'hôtels et toutes les opérations accessoires, comme la création de restaurants, cafés, blanchisseries, magasins de vins, comestibles, etc. En tant qu'actionnaire majoritaire, la Compagnie des wagons-lits³¹ concède à la nouvelle société les hôtels qu'elle possède déjà à Constantinople, Thérapia, Brindisi, Nice et Lisbonne. La compagnie ferroviaire apporte aussi « le concours de la publicité dont elle dispose dans ses voitures, dans ses agences et dans ses publications »³². Le terminus parisien de la Compagnie des wagons-lits, l'Élysée Palace, est inauguré le 10 mai 1899, en présence de l'élite mondaine (fig. 10). Construit par l'architecte Georges Chédanne, l'hôtel est meublé par sir John Blundell Maple, qui réalisera l'ameublement d'autres hôtels parisiens parmi lesquels le Claridge. Il est à noter que Maple est aussi actionnaire de l'Élysée Palace Hotel Company Limited, filiale de la Compagnie des wagons-lits.

Figure 10. L'Élysée Palace Hotel, premier grand hôtel construit sur l'avenue des Champs-Élysées, pour l'Élysée Palace Hotel Company Limited, filiale de la Compagnie internationale des wagons-lits et des grands-express européens, fondée par l'ingénieur belge Georges Nagelmackers. Georges Chédanne architecte, 1899. Carte postale, s.d. [vers 1910?]. Coll. Debuissou.

L'Élysée Palace met fin à la comparaison de l'hôtel avec la caserne. Chédanne affirme sa position contre la monotonie architecturale, rythmant la façade sur l'avenue à l'aide de bow-windows surmontés de loggias, traitement vertical qui diminue l'impression massive de la construction. La profusion de la sculpture ornementale³³ s'inscrit dans

31- ANMT 65AQ/Rb 4012. Statuts de la Compagnie internationale des grands hôtels. 1894.

32- *Ibid.*

33- *La Construction moderne*, 31 mars 1900, p. 303-304.

l'évolution de l'expression architecturale de cette fin de siècle, qui vise à se détacher du passé et à trouver des formes nouvelles. L'architecte accorde un traitement particulier à l'angle des Champs-Élysées avec la rue Bassano, que l'on perçoit principalement en remontant l'avenue. Ici, la décoration joue un rôle majeur.

L'Élysée Palace marque l'apparition d'une nouvelle configuration dans l'aménagement des grands hôtels (fig. 11). Ceux-ci se tournent désormais vers l'intérieur, accordant plus d'attention à la vie mondaine qui s'y déroule. L'analyse des plans permet d'observer les principes d'organisation qui seront adoptés par la plupart des hôtels parisiens à partir de la fin du XIX^e siècle. Le hall, qui rappelle la cour d'honneur et occupe 1/10^e de la surface au sol, est un espace central, fermé et privé de vue directe vers la rue. Le rez-de-chaussée n'est plus occupé par des boutiques donnant sur la voie publique, comme au Grand Hôtel. Les espaces, qui s'étendent sur 3 500 m² et s'organisent autour du grand hall, sont destinés à la vie mondaine.

Comme d'autres hôtels, l'Élysée Palace offre de nombreux services à sa clientèle d'élite. On y trouve un atelier de photographie, « avec chambres de développement mises gratuitement à la disposition des clients »³⁴, une agence théâtrale, des bureaux de la Compagnie des wagons-lits, un bureau de sténographie et dactylographie et des commerces autour du hall (fig. 12). Il y a même une galerie où sont exposés tableaux et objets d'art, peut-être inspirée de celle qui existait déjà au Grand Hôtel du Louvre vingt ans auparavant. À commencer par l'Élysée Palace, tous les établissements luxueux sont aussi dotés de salons de coiffure élégants.

Ainsi, le voyageur est presque inconsciemment conduit dans les hôtels de la compagnie par les trains de la compagnie, dont il fréquente les restaurants, les magasins³⁵ et les agences de voyage³⁶ (fig. 13).

34- Bibliothèque historique de la ville de Paris (désormais : BHVP), Actualités – Série 77. Élysée Palace, brochure publicitaire, s.l.n.d. [1899].

35- BHVP. Actualités Série 77. Hôtels. Élysée Palace. Brochure non datée de la Compagnie internationale des grands hôtels qui renseigne sur l'ensemble de ce système, publiant le plan du réseau ferroviaire, la liste des hôtels éparpillés dans le monde entier et les adresses des agences. La société possède des hôtels à Bordeaux, Monte-Carlo, Le Caire, mais aussi en Autriche, en Italie et en Belgique. La compagnie possède une centaine d'agences et environ deux cents sous-agences en Europe. En 1930, la compagnie dispose de 166 agences directes et 407 sous-agences, auxquelles il convient d'ajouter 165 agences Cook, suite à un partenariat avec cette société. En 1939, la compagnie possède 198 agences, 437 sous-agences et 133 agences Cook.

36- Ces bureaux se trouvent à l'Élysée Palace, au Grand Hôtel, au Continental, au Terminus Saint-Lazare, à la gare du Nord.

Figure 11. Hall de l'Élysée Palace. Carte postale, 1904. Coll. Debusson.

Figure 12. Hall de l'Élysée Palace. Dans les vitrines de Boulestin et Cie, marchand de cognac, qui se développent dans le hall, se reflètent l'orchestre et les palmiers, composantes indispensables du palace. Carte postale, 1912. Coll. Debusson.

Celles-ci facilitent l'organisation des déplacements en concentrant tous les services nécessaires : vente de billets de transport, réservation de chambres d'hôtel, livraison des bagages, change, mise à disposition des *Traveller's* chèques, vente de billets de théâtre, bureau de correspondance, etc.

Figure 13. La première agence parisienne de la Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens, ouverte le 1^{er} avril 1886, place de l'Opéra, à l'angle de la rue de la Paix. Carte postale, 1906. Coll. Debuissou.

Rappelons qu'en dehors de son action dans le domaine ferroviaire et hôtelier, la Compagnie des wagons-lits participe à l'Exposition universelle de 1900, où elle présente son matériel et finance des attractions, dont le Panorama du *Transsibérien*, tandis que sa filiale hôtelière gère des bars et des restaurants. Toutes ces activités ne sont pas trop rentables et la branche hôtelière est déjà en difficulté à la mort de Georges Nagelmackers, le 10 juillet 1905. Les hôtels ne peuvent faire face aux dépenses colossales exigées pour conserver la clientèle fortunée. La guerre de 1914-1918 est fatale à l'Élysée Palace, qui ferme vingt ans après sa création. Mais l'hôtel de la Compagnie des wagons-lits était le premier palace à s'installer sur les Champs-Élysées, inaugurant la série de grands hôtels qui ouvrirent par la suite dans ce quartier auquel ils donneront une nouvelle impulsion et qui deviendra un des lieux de divertissement préféré de la société cosmopolite.

Pour conclure, disons que l'exemple de ces initiatives permet de montrer la relation étroite qui s'établit entre le développement du réseau ferroviaire et la métamorphose que subit Paris dans la seconde moitié du XIX^e siècle. De ce type d'analyse résulte un discours sur la ville qui récuse une simple lecture de l'espace bâti. Paris s'édifie aussi grâce à ces acteurs que la participation à l'essor des chemins de fer a rendus attentifs au développement de l'espace urbain lié aux pratiques touristiques.