LE GRAND CANAL DE VERSAILLES

LE GRAND CANAL est le plus grand bassin du parc du château de Versailles. En forme de croix, il fut construit entre 1667 et 1679, à l'instigation de Le Nôtre. Avant cette date le parc, fermé par une grille, s'arrêtait derrière le bassin des Cygnes.

Il permet d'observer d'un seul regard la beauté et la grandeur du Domaine. Ses dimensions ont été étudiées avec soin par l'architecte de Louis XIV afin de créer une parfaite perspective.

En dessinant le Grand Canal, André Le Nôtre transforme la perspective est-ouest en une longue trouée lumineuse qui ne semble pas avoir de fin. Les travaux durent onze ans, de 1668 à 1679. Le Grand Canal, long de 1 670 mètres, offre le cadre de fêtes mémorables. Ainsi en 1674, quand la totalité de ses rives sont illuminées par des milliers de terrines placées derrière des décors transparents. Dès 1669, Louis XIV y fait voguer des chaloupes et des vaisseaux de toutes sortes. En 1674, la République de Venise fait parvenir au roi deux gondoles, accompagnées de quatre gondoliers qui sont installés à la tête du Canal, dans une suite de bâtiments appelés, depuis, Petite Venise. Si l'été voit la flotte du Roi s'y déployer, l'hiver, patins et traîneaux investissent les eaux gelées. Le bras transversal du canal permet d'accéder en bateau soit à la Ménagerie (au sud) soit à Trianon (au nord).

La zone méridionale des jardins de Versailles était réputée pour son humidité et ses eaux stagnantes. À l'emplacement de « l'Étang vieil », on creuse, à partir de 1679, une immense pièce d'eau de 12 hectares qui ne sera totalement achevée qu'en 1686. Elle vient ainsi terminer, au sud, l'articulation transversale des jardins qui commence au bassin de Neptune. Les terres remuées par le chantier servent en partie à l'aménagement, à l'est, du Potager du Roi. À l'ouest de la pièce d'eau, vers Saint-Cyr, subsistera longtemps une autre zone marécageuse que l'on nomme « Étang puant » et qui ne sera asséchée qu'au XVIIIe siècle.

PETIT TRIANON

En 1758, Louis XV envisage la construction d'un nouveau petit château au milieu des jardins qu'il a développés et embellis depuis une petite dizaine d'année. Il commande à Ange-Jacques Gabriel, son Premier architecte, un pavillon de taille suffisamment conséquente pour y habiter et y loger une partie de sa suite. Gabriel signe ici un véritable manifeste de l'architecture néo-classique, exemple parfait de la mode « à la grecque » qui se répandait alors en Europe.

C'est à Trianon, en avril 1774, que Louis XV ressent les premières atteintes de la petite vérole qui l'emporte quelques jours plus tard, amenant les jeunes Louis XVI et Marie-Antoinette à monter sur le trône. Le Petit Trianon et son domaine est ensuite offert par Louis XVI à sa jeune épouse, qui en fait son séjour favori et entreprend d'importants travaux extérieurs. Le jardin botanique de Louis XV est bientôt remplacé par un jardin anglo-chinois dans le goût du temps.

Au moment de la Révolution, le Petit Trianon est transformé en auberge, tandis que les jardins échappent de peu au lotissement. Napoléon redonne ensuite son lustre à l'ensemble, faisant restaurer château et jardins d'abord pour sa sœur Pauline puis pour l'impératrice Marie-Louise, sa seconde épouse. C'est à l'impératrice Eugénie, femme de Napoléon III, qu'il revient d'avoir, en 1867, transformé le Petit Trianon en musée consacré au souvenir de Marie-Antoinette.

LE GRAND TRIANON

Le Grand Trianon a été élevé par Jules Hardouin-Mansart en 1687 sur l'emplacement du « Trianon de Porcelaine », que Louis XIV avait fait construire en 1670 pour y fuir les fastes de la Cour et y abriter ses amours avec Madame de Montespan. Le Grand Trianon est sans doute l'ensemble de bâtiments le plus raffiné de tout le domaine de Versailles.

« Petit palais de marbre rose et de porphyre avec des jardins délicieux », selon la description de Jules Hardouin-Mansart qui respecte à la lettre les indications d'un Louis XIV suivant la construction de très près au point de décider lui-même de la construction du Péristyle.

Occupé par Louis XIV qui y accueille sa famille, le Grand Trianon est ensuite fréquenté par Marie Leszczynska qui y réside à la belle saison et y loge son père Stanislas lorsque celui-ci vient en visite à Versailles. Marie-Antoinette lui préfère le Petit Trianon que lui avait offert Louis XVI. Napoléon, après en avoir ordonné la restauration, Y fait quelques séjours.
Le général De Gaulle prend, en 1963, l'initiative de remettre en état les lieux pour y accueillir les hôtes de la République et y organiser dans l'Aile nord dite de « Trianon-sous-bois », une résidence présidentielle

LE RU DE GALLY

Long de 22 kilomètres, le ru de Gally prend sa source dans le Parc de Versailles, dans le bassin du Fer-à-Cheval.

QUELQUES CHIFFRES CONCERNANT LES GRANDES EAUX :

Une consommation horaire de 4500 m3 d'eau en circuit fermé

35 km de canalisations hydrauliques inchangées depuis le 17e siècle

Une équipe de13 fontainiers

55 bassins & fontaines 600 jeux d'eau

70 représentations en 2019

300 000 fleurs plantées chaque année

155 statues

235 vases

700 topiaires

77 hectares de jardin à la française dans un parc de 850 hectares

15 bosquets ouverts exceptionnellement

BASSIN DU CHAR D'APOLLON

Le Bassin du Char d'Apollon, creusé sous Louis XIII et aménagé sous Louis XIV qui y fit installer le magnifique ensemble en plomb exécuté par Tuby sur des dessins de Le Brun, représente "Apollon sur son char".

L’ALLEE ROYALE VILLEPREUX VERSAILLES

Classé au patrimoine mondial de l’UNESCO, l’Allée royale prolonge le Grand Canal et traverse le territoire de l’ancien parc des chasses du Roi. Sa restauration s’inscrit dans un schéma plus vaste de reconquête paysagère de la Plaine de Versailles.

Versailles Grand Parc s'investit pour restituer cet axe historique tel qu'il a été créé sous Louis XIV par André Le Nôtre, architecte et dessinateur des jardins du château de Versailles.

Ainsi, à l'époque où la ville s'ouvre au paysage, Louis XIV élabore un projet de maîtrise de l'espace par les perspectives qui s'inscrivent à l'échelle de la Plaine. Ce projet trouve sa force dans la convergence de l'histoire et de la géographie.

A l'origine, l'allée Royale était une avenue enherbée de 97m de large. Dégagée en son centre, elle est cadrée de part et d'autre par deux allées principales de 5m, bordées d'un double alignement d'ormes champêtres et marquées sur les extérieurs de contre-allées de 3m.

Une étude historique a été réalisée en 2019. Elle visait à comprendre la composition, les effets de perspective, l’emprise sur le territoire et l’évolution de l’Allée Royale de Villepreux de sa création (1680) à nos jours (Restauration de l’Etoile Royale par Pierre-André Lablaude).

Cette étude a été complétée par un diagnostic archéologique effectué en juillet 2019. Celui-ci visait à informer de la position réelle des arbres plantés au temps de Louis XIV. Trente-cinq fosses de plantation s’intégrant dans le fonctionnement de l’Allée royale de Villepreux ont été mises au jour. La bordure nord de l’Allée était composée de deux rangs espacés de 6 toises (11,5m), pour des arbres plantés à 3 toises (5,8 – 6m) entre les pieds. Deux fosses en vis-à-vis, issues de deux sondages sur les bordures nord et sud de l’allée, permettent de restituer une allée centrale large de 71mètres, soit 36 toises.

Structurante, l’Allée royale prolonge la perspective du Grand Canal vers Villepreux, à travers les communes de Saint-Cyr-l’Ecole, Fontenay-le-Fleury et Rennemoulin. Elle est une constituante majeure de la Plaine de Versailles.

Louis XIV fut le roi de France le plus averti de ses ports. Il en visita onze. C'était exceptionnel dans un pays de tradition continentale gouverné aussi loin que possible de la mer. L'intérêt royal pour la marine ne signifiait pas que la France était une puissance maritime : l'effort initié par Richelieu avait porté des fruits mais il restait beaucoup à faire. Jean-Baptiste Colbert, en charge de la marine pour « rétablir la gloire et l'honneur du royaume sur mer », avait trouvé une vingtaine de vaisseaux usés. La flotte marchande comptait quelque huit cents navires contre cinq fois plus en Angleterre et seize mille sous pavillon des Provinces-Unies. Il fallut d'abord établir des arsenaux et des fonderies de canons, organiser l'exploitation des bois de marine et apprendre l'art de construire des vaisseaux.

Le rôle de la Petite Venise n'était pas seulement d'offrir une attraction nautique : les dimensions imposantes du Grand Canal (1 800 mètres sur 62) croisé par un bras d'un kilomètre et demi lui donnaient une capacité de bassin d'essais de modèles. Tandis qu'Abraham Duquesne préparait un règlement pour encadrer la construction navale, deux modèles furent mis en chantier pour le Grand Canal en 1678 sous le contrôle de Jean-Baptiste Colbert de Seignelay. Trois ans plus tard, deux navires de guerre en réduction arrivèrent à Versailles : une frégate conçue à Toulon par le maître Chapelle sur les idées de Duquesne mesurait quinze pieds de quille et un vaisseau à deux ponts à l'échelle du quart, long de trente-cinq pieds, avait été construit à Rochefort par le maître napolitain Biagio Pangallo selon les directives d'Anne Hilarion de Costentin de Tourville, alors que s'ouvrait dans ce port une école de construction approuvée par le roi.

Ces deux modèles préfabriqués, remontés sur la berge par les charpentiers de la Petite Venise, étaient explicitement destinés à essayer des projets de navires types. D'autres bateaux à vocation expérimentale furent commandés pour Versailles : une felouque napolitaine, un caboteur hollandais et deux yachts anglais. À une époque tâtonnante où tout était à inventer, la confrontation du savoir-faire des constructeurs, des arsenaux de la marine et des expériences étrangères eut pour cadre imprévu le Grand Canal, nouveau laboratoire royal d'hydrodynamique sous le ciel de l'Île-de-France.