

# L'EMBARCADERE DU CHAMP-DE-MARS

## HISTOIRE d'une GARE, et de sa SAUVEGARDE

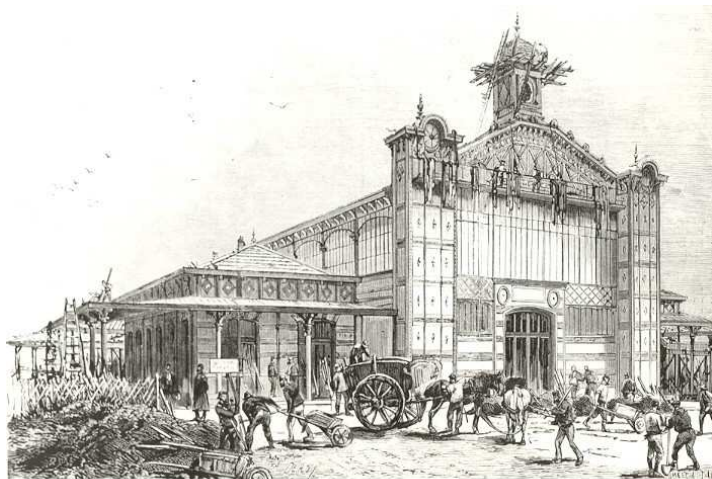
### 1867-1897 : UNE GARE AU TEMPS DES EXPOSITIONS UNIVERSELLES

La gare voyageurs, construite à l'angle de l'avenue de Suffren et du quai d'Orsay pour la desserte de l'Exposition Universelle de 1867 fut démolie sitôt l'exposition terminée, tout comme la ligne construite à cette occasion entre la Petite Ceinture et le Champ-de-Mars.

Dix ans plus tard, la Compagnie de l'Ouest, concessionnaire depuis décembre 1875 de la ligne du Pont de l'Alma aux Moulineaux et à Courbevoie, est autorisée par le Ministre, face à la nécessité de desservir l'Exposition Universelle de 1878, à construire, à titre définitif, la section de cette ligne comprise entre Grenelle-Ceinture et Champ-de-Mars. Le 31 mars 1878, le nouvel embarcadère du Champ-de-Mars accueille ses premiers voyageurs : Une nouvelle gare terminus parisienne est née. Son architecture, de fer et de briques vernissées rehaussées de carreaux de céramique aux couleurs vives, est citée en exemple dans deux ouvrages d'architecture :

- L'Encyclopédie d'Architecture de 1878
- La brique et la terre cuite de P.CHABAT, 1881.

Son architecte, Juste Lisch (1828-1910), n'est guère connu du grand public. Son nom s'attache pourtant à plusieurs grandes gares parisiennes La gare St-Lazare (1889), les gares d'Invalides, de Javel et de Porte Dauphine toutes trois édifiées en 1900 et à bien d'autres édifices dont il a dessiné les plans durant une carrière de plus de cinquante ans.



EXPOSITION UNIVERSELLE. — L'EMBARCADERE DU CHAMP DE MARS.

En quinze ans (de 1878 à 1893), la gare, terminus de la ligne du Champ-de-Mars à Grenelle, puis du Champ-de-Mars à St-Lazare via Puteaux ouverte le 1<sup>er</sup> mai 1889, reçut et expédia plusieurs millions de voyageurs, notamment, en 1889, ceux venus voir la tour de 300m édifée par Gustave Eiffel.

En 1897, les préparatifs de la grande Exposition Universelle de 1900 allaient bon train. L'une des principales préoccupations des responsables de l'exposition était l'acheminement des dizaines de millions de visiteurs attendus. Après de longues discussions, deux projets furent finalement adoptés: Le prolongement de la ligne existante, au-delà du Champ-de-Mars, jusqu'aux Invalides, et la création d'une nouvelle ligne, reliant la gare de Courcelles-Ceinture au Champ-de-Mars, via Boulainvilliers.

La réalisation de ces deux projets impliquait la transformation du terminus de Champ-de-Mars en gare de passage: Le cahier des charges de 1877 ayant prévu cette possibilité, l'architecture de la gare avait été conçue en conséquence par J. Lisch. Mais, vingt ans plus tard, à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, l'environnement de la gare ne permet plus d'envisager une telle opération qui nécessitait le franchissement à niveau de l'avenue de Suffren.

C'est pourquoi, dans le courant du second semestre 1897, l'embarcadère du Champ-de-Mars a disparu du paysage de la capitale. Contrairement à son aïeul de 1867, le bâtiment ne fut pas démoli, mais démonté.

### 1897-1924 : LA GARE DEVIENT ATELIERS

Le 18 juin 1897, un cyclone d'une extrême violence s'était abattu sur Asnières et Bois-Colombes, dévastant notamment les ateliers de la Compagnie de l'Ouest, comme nous le rapporte, photographies à l'appui, le périodique "L'Illustration". C'est ainsi que le vaste et solide bâtiment de l'ex-gare du Champ-de-Mars trouva, Impasse des Carbonnets à Asnières, une réutilisation inattendue qui dura un quart de siècle.

## 1924-1936 : UNE NOUVELLE VIE DE GARE TERMINUS.

Le 27 avril 1924, l'ancien embarcadère reprend du service en qualité de "Gare Electrique", terminus des trains omnibus Paris-Bois-Colombes. Il y a alors deux gares, distantes d'environ 100m: La station principale, desservie par les trains à vapeur de la ligne d'Argenteuil qui coupet à niveau l'une des principales artères de la ville, et la gare électrique, dévolue aux "navettes électriques" Paris-Bois-Colombes. Cette situation perdura jusqu'en 1934. Deux ans et demi de travaux sont alors nécessaires pour mettre les voies en tranchée et supprimer ce passage à niveau qui rendait la circulation cauchemardesque. Hélas, pour l'ancienne gare du Champ-de-Mars, ces travaux, comme ceux réalisés au quai d'Orsay 40 ans auparavant, marquèrent, le 4 janvier 1936, la fin de son utilisation comme gare voyageurs.

## 1936-1985: UNE LONGUE RETRAITE.

La deuxième guerre mondiale ne fit pas subir trop d'outrages au bâtiment, si ce n'est la perte de son élégant campanile. Les années s'écoulant, le passé prestigieux de l'édifice s'effaça de la mémoire collective, tandis que les usages les plus divers qu'en fit la S.N.C.F. pendant près de 50 ans ne contribuaient pas à mettre en valeur sa remarquable architecture. Aussi, est-ce sans aucune opposition que le permis de démolir fût accordé le 29 avril 1983.

L'auteur des présentes lignes, passionné d'histoire ferroviaire et d'architecture, apprit, par hasard, la désolante nouvelle le 15 juillet 1983. Bien que simple particulier, il fit prendre conscience, à la collectivité, de l'erreur que constituerait la destruction du bâtiment. Après deux années de nombreuses démarches et de rendez-vous, la demande d'inscription à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques fut acceptée par la C.O.R.E.P.H.A.E. lors de sa toute première réunion, le 23 avril 1985.

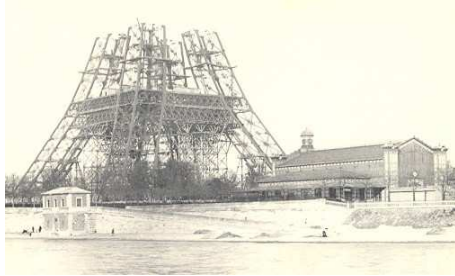
## 1985- .... : A LA RECHERCHE D'UNE NOUVELLE AFFECTATION

Victoire, me dirent beaucoup de ceux à qui j'avais fait part de mes recherches et de mes démarches. Hélas non, leur répondis-je, une bataille décisive a certes été remportée, mais la "guerre" n'est pas gagnée pour autant. Le plus important, l'essentiel dirais-je, reste à faire: Trouver pour ce bâtiment une réutilisation définitive, publique ou privée, à son emplacement actuel ou dans un nouveau site, peu importe, mais la condition sine qua non de sa sauvegarde passe par une nouvelle affectation.

Souvenons-nous qu'un pavillon des halles "Baltard", ne dût sa sauvegarde, in extremis, qu'à l'intervention de M. Roland Nungesser, maire de Nogent-sur-Marne. Celui-ci, en réhabilitant cette structure métallique, unique témoin des halles centrales de Paris, a donné à sa ville, à la fois, un lieu d'animations et de rencontres aujourd'hui réputé, et un "monument historique" que bien des municipalités lui envient.

Pour l'ancien embarcadère du Champ-de-Mars, il faut qu'il en soit de même très rapidement, si l'on ne veut pas qu'il disparaisse rongé par la rouille ou détruit par la végétation ou le vandalisme.

Au cours des années passées, de nombreux projets de réemploi ont été initiés, faisant l'objet d'articles de presse. Mais hélas de "bonnes" raisons en ont, à chaque fois, empêché l'aboutissement. Trois conférences, retraçant l'histoire du bâtiment et soulignant l'urgence de la situation, ont réuni plus de 600 personnes, dont des élus, les 1/12/2007, 21/05/2008 et 21/09/2008. Une nouvelle conférence sera faite le 1/12/2012 à Bois-Colombes. Suffisant pour enfin aboutir à la sauvegarde définitive de cet exceptionnel bâtiment....rien n'est moins sûr et pourtant il y a URGENCE !



Pierre TULLIN



### Bibliographie sommaire

- Connaissance Du Rail. N°77 d'avril 1987. Editions de l'Ormet.
- Museofil : Numéro spécial de l'Association des Amis du Musée d'Art et d'Histoire de Colombes – Déc. 2007
- La Ligne des Moulineaux par Pierre Bouchez aux Editions La Vie du Rail (Décembre 2008)
- Revue Historail N° 8 de janvier 2009. Editions La Vie du Rail
- CP MAG N° 2 – Octobre 2012