

PLAN DE LA VILLE DE BOIS-COLOMBES

1898

M. A. MOREAU  
DÉP.

Les Vallées



# Le ferroviaire et Bois-Colombes

## 200 ans d'un itinéraire partagé

Bécon-les-Bruyères



Bois-Colombes



# De Paris-Saint-Germain en Laye au Grand Paris Express

## A partir du 16 septembre 2019



Une exposition réalisée par le service Archives  
et Patrimoine culturel de la ville de Bois-Colombes





# PRÉSENTATION

Bois-Colombes et le chemin de fer suivent «un itinéraire partagé», depuis près de 200 ans, que les Archives municipales vous proposent de découvrir dans cette exposition.

Le quartier du Bois de Colombes est inhabité lorsque la première ligne Paris/Saint-Germain-en-Laye traverse le secteur en 1837. Principalement agricole, ce territoire «situé sur la commune de Colombes», connaît une explosion démographique en moins de 50 ans (17 habitants en 1851/10 501 habitants en 1896) grâce à l'aménagement progressif de 5 lignes de chemin de fer au XIX<sup>e</sup> siècle et de 3 bâtiments voyageurs (gares de Bois-Colombes, de Bécon-les-Bruyères et des Vallées). Bois-Colombes, qui devient une ville à part entière en 1896, suscite en effet l'intérêt de particuliers qui y trouvent des terrains à prix abordables, dans un environnement champêtre pour construire des maisons de villégiature devenant progressivement des résidences principales. Ce sont ensuite des entreprises, attirées par la proximité de Paris et la construction d'une gare de marchandises à Bécon-les-Bruyères, qui s'installent dans la partie sud du territoire.

Aux XX<sup>e</sup> et XXI<sup>e</sup> siècles, des aménagements sont réalisés par les entreprises des chemins de fer et la ville pour mieux intégrer le ferroviaire au tissu urbain. Le début du XX<sup>e</sup> siècle est consacré au projet d'abaissement des voies ferrées à niveau, dont la traversée représente un danger, occasionnant plusieurs accidents mortels, tant pour les piétons que pour les voitures dont la circulation s'intensifie en ce début de XX<sup>e</sup> siècle. La mise en tranchée des voies ferrées ne résout pourtant pas la question des coupures urbaines dans le centre-ville et le quartier sud. Cette question fera l'objet de nombreux projets tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, certains sont encore à l'étude, notamment le recouvrement des voies au niveau de la gare de Bois-Colombes. D'autres ont abouti après de longues années de travail partenarial entre la commune et la SNCF : l'installation de la passerelle Saint-Germain sur la ligne Paris-Le Havre ou la transformation du raccordement de Courbevoie à Colombes en promenade verte. Aujourd'hui, le prochain enjeu à relever est l'arrivée du Grand Paris Express, prévue à l'horizon 2030, qui facilitera la circulation inter-banlieues et devra, dans la continuité des aménagements réalisés au fur et à mesure du développement du chemin de fer sur le territoire, venir s'intégrer dans le paysage urbain.

Cet «itinéraire partagé», c'est aussi celui des habitants. A travers des témoignages recueillis depuis près de 30 ans, ils nous racontent leurs voyages en train, les locomotives circulant à Bois-Colombes, ou encore, leurs souvenirs de cheminots.

Le Maire de Bois-Colombes,  
Vice-président du Département des Hauts-de-Seine,  
Président de Boucle Nord de Seine

# L'ARRIVÉE DU TRAIN AU BOIS DE COLOMBES (1)

**Dans les années 1820, alors que la France connaît sa première révolution industrielle, l'apparition du ferroviaire joue un rôle essentiel dans l'expansion économique du pays. Le chemin de fer favorise le convoi de marchandises comme le charbon transporté sur la ligne de Saint-Etienne à Andrézieux, première ligne ouverte en France en 1827. Quelques années plus tard, la ligne entre Saint-Étienne et Lyon, mise en service entre 1830 et 1832, accueille rapidement ses premiers voyageurs attirés par la rapidité de ce nouveau mode de transport.**

## Les frères Pereire, acteurs de la construction des deux premières lignes franciliennes

Le succès de la ligne Saint-Etienne à Lyon suscite l'intérêt des frères Émile et Isaac Pereire qui décident de se lancer dans le transport ferroviaire en proposant la création d'une ligne de chemin de fer à l'ouest de Paris. Hommes d'affaires influents, ils fondent plusieurs entreprises, notamment dans les secteurs financier et immobilier.



Les frères Émile et Isaac Pereire, 1863  
(Léon Louis CHAPON, *Le Monde illustré*)

En 1832, les frères Pereire proposent les plans d'une première ligne reliant Paris à Saint-Germain-en-Laye.

La destination, proche de la capitale, offrirait aux Parisiens un lieu de promenade dominicale plus accessible. Par une loi du 9 septembre 1835, ils obtiennent la concession de la ligne et créent ensuite, avec l'aide des banquiers Rothschild et Eitchthal, la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain-en-Laye, qui per-

met la mise en exploitation de cette ligne.

Et dans la continuité, en 1839, ils fondent la compagnie de Paris à Saint-Cloud et Versailles-Rive-Droite qui assure la gestion de la seconde ligne de l'ouest parisien.

## Un premier départ vers Saint-Germain-en-Laye

La ligne reliant Paris à Saint-Germain-en-Laye est la première ligne française conçue uniquement pour le transport de voyageurs. Étendue sur 19 kilomètres, elle part de «l'embarcadère de l'Ouest», aujourd'hui appelé gare Saint-Lazare, et traverse le territoire de l'ouest parisien en passant par les communes de Clichy-la-Garenne, Asnières-sur-Seine, Colombes, Nanterre, Le Pecq, avant d'atteindre Saint-Germain-en-Laye.

Dans le quartier du Bois de Colombes, la ligne Paris-Saint-Germain-en-Laye prend place entre les chemins des Carbonnets et de la Côte-Saint-Thibault (aujourd'hui rues Paul-Déroulède et Jean-Jaurès). Le 18 décembre 1835, une enquête publique est ordonnée par la Préfecture de la Seine. A cette occasion, le Conseil municipal et les habitants de Colombes découvrent le tracé définitif de la ligne, ainsi que les propriétés concernées par l'expropriation.

Les travaux se déroulent entre 1836 et 1837, et la ligne est inaugurée le 24 août 1837.

Le tracé de la ligne est modifié en 1892 lors de l'aménagement d'un raccordement entre Courbevoie et Colombes. Un premier arrêt est aménagé la même année à Bécon-les-Bruyères puis un deuxième aux Vallées en 1897.



L'avenue Saint-Germain et la ligne du Havre début XX<sup>e</sup> siècle (AMBC)

## Des habitants réticents à l'arrivée du train

Le tracé de la ligne Paris à Saint-Germain-en-Laye fragmente des terres agricoles et coupe plusieurs voies de communication de Colombes. Quelque 332 propriétaires sont ainsi concernés par les expropriations, et les compensations financières de la compagnie du chemin de fer ne semblent pas suffisantes.

Le 5 juillet 1836, Jacques Bataille, Maire de Colombes, s'oppose aux travaux, au nom des membres du Conseil municipal et des propriétaires de terrains expropriés : «*Considérant que l'envahissement de ces terrains a été fait sans en prévenir l'autorité locale, ni aucun des propriétaires en ayant droit [...] nous nous opposons à la continuation desdits travaux jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné.*».

Les réactions hostiles de la part des habitants perdurent même après l'inauguration de la nouvelle ligne. Dans une lettre du 9 septembre 1837, le Préfet de la Seine demande une enquête au Maire de Colombes concernant l'agression de surveillants de chemin de fer : «*il y a deux jours un des surveillants du chemin a été assailli à coups de pierres par des hommes de Colombes (...) et (...) un autre surveillant a trouvé hier au soir, 8 du courant, un support en fonte placé en travers sur un rail.*».

Malgré les réticences, le Conseil municipal souhaite profiter de la présence du chemin de fer en demandant la construction d'une station. Dans une délibération du Conseil municipal du 20 juillet 1839, les élus constatent que cette construction tarde à venir «*la Compagnie du chemin de fer se refuse (...) à ouvrir la Gare de Colombes, dont la Commune se trouve privée au mépris des engagements imposés à la Compagnie.*».

Ce n'est qu'en 1843 que Colombes voit la création de sa première gare, près du pont de la Puce (actuellement situé entre les avenues Henri-Barbusse à Colombes et Général-de-Gaulle à La Garenne-Colombes).

# L'ARRIVÉE DU TRAIN AU BOIS DE COLOMBES (2)

## Un embranchement en direction de la mer

Entre 1835 et 1839, des projets gouvernementaux, soutenus par les compagnies ferroviaires anglaises, conduisent à la création d'un embranchement de la ligne Paris/Saint-Germain-en-Laye à destination de Rouen puis du Havre. Ce nouveau tracé est encouragé pour des raisons commerciales, le port du Havre étant le principal lieu d'ouverture sur l'Angleterre et une plateforme industrielle importante. Mais, c'est également l'occasion de relier Paris à la mer pour les voyageurs. Les travaux commencent en 1841, et suivant plus de 220 kilomètres de rails, le train arrive à Rouen le 8 mai 1843 et au Havre le 20 mars 1847. Cette ligne emprunte les voies de la ligne Paris/Saint-Germain-en-Laye avant de bifurquer au niveau de la station de Colombes construite au même moment.

## En route pour Versailles-Rive-Droite

Le projet de la ligne Paris-Saint-Lazare à Versailles-Rive-Droite est présenté à la Chambre des députés le 11 mai 1836, et est approuvé quelques mois plus tard par le Ministre des Travaux publics<sup>1</sup>. Le projet des frères Pereire est retenu en 1837, et à nouveau, ils créent une compagnie spécifique à la ligne. Contrairement à la ligne de Paris à Saint-Germain-en-Laye, cette liaison par le chemin de fer n'est pas à l'initiative d'investisseurs privés, mais résulte d'une volonté gouvernementale. C'est encore une fois l'occasion d'offrir aux Parisiens une destination de villégiature.

Le 16 juin 1837, un avis préfectoral présente le tracé définitif du chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite de la Seine).

Également au départ de la gare Saint-Lazare, la ligne couvre 18 kilomètres de rails et suit son tracé vers Asnières-sur-Seine, Courbevoie, Puteaux, Suresnes, Saint-Cloud, Ville-d'Avray et Chaville. Pour le tracé dans le quartier du Bois de Colombes, cette ligne frôle le territoire au sud de la commune, au niveau du chemin du pont des Quinze-Perches, (aujourd'hui rue de Bois-Colombes) et fragmente des terres agricoles. Ce projet, à l'origine de nouvelles expropriations, donne lieu à des échanges entre le Maire et les représentants de la compagnie car il nécessite la suppression de plusieurs chemins «une sente dite des quinze perches et deux chemins dits des Canipaux et des Bruyères.».

Le 1<sup>er</sup> juillet 1837, le Maire de Colombes demande à la compagnie de conserver ces chemins, et d'établir un passage à niveau ou un pont sur le sentier des Quinze-Perches. Émile Pereire adhère à cette proposition le 18 juillet 1837.



Lignes de chemin de fer de Paris à Saint-Germain-en-Laye et de Paris à Versailles-Rive-Droite, 1839 (Éditeur L. LETRONNE, Bibliothèque nationale de France)



L'avenue de Chevreul et la ligne Paris à Versailles-Rive-Droite, 1910 (AMBC)

## L'électrification des trois lignes

Dans une dynamique de modernisation globale du réseau de l'ouest parisien, les premiers projets d'électrification des voies commencent en 1907. Ces aménagements répondent à la nécessité d'accueillir plus de 60 millions de voyageurs par an à partir de 1910, dont 50 millions en provenance de la banlieue proche, à la gare Saint-Lazare. Face à un tel mouvement de voyageurs, qui ne cessent d'augmenter, les compagnies ferroviaires se voient dans l'obligation de multiplier les trains sur certaines sections très empruntées. Contrairement aux locomotives à vapeur, la traction électrique facilite les manœuvres au niveau des quais, et permet d'accroître la capacité des lignes et du trafic, en diminuant notablement le temps de transport.

Le tronçon de Paris à Bécon-les-Bruyères, utilisé par les lignes Paris/Saint-Germain-en-Laye et Paris/Versailles-Rive-Droite, est mis sous tension le 27 avril 1924. Les travaux d'électrification sur l'ensemble de ces deux lignes s'achèvent le 20 mars 1927 pour la première et le 22 juillet 1928 pour la seconde.

La ligne Paris-Le Havre est électrifiée entre 1963 et 1967.



Enquête parcellaire pour l'électrification de la ligne de Paris à Saint-Germain-en-Laye, 1920 (AMBC)

## Les lignes aujourd'hui

La ligne Paris/Saint-Germain-en-Laye n'est plus en fonctionnement. Elle est en partie utilisée par les transiliens de la ligne L Paris-Cergy-le-Haut (de la gare Saint-Lazare à Nanterre-Université) et le RER A (Nanterre-Ville à Rueil-Malmaison). Les ligne Paris/Versailles-Rive-Droite (ligne L du Transilien) et Paris-Le Havre ont conservé leur tracé d'origine.

<sup>1</sup> Le ministère des Travaux publics est en charge des infrastructures publiques, notamment des voiries et réseaux, des ouvrages d'art et des voies ferrées (création et entretien).

# PARIS-ARGENTEUIL : UNE LIGNE AU CŒUR DU TERRITOIRE

## Une ligne desservant Colombes et le Bois de Colombes

Les premières enquêtes publiques, concernant le projet d'établissement d'une ligne de chemin de fer reliant Paris à Argenteuil, ont lieu entre février et mars 1835. Le 10 janvier 1846, une ordonnance royale autorise Monsieur Andraud à établir cette ligne de 4,5 kilomètres, qui s'embranche sur celle allant à Saint-Germain-en-Laye au niveau d'Asnières-sur-Seine. Le territoire de Colombes fait alors l'objet de nouvelles expropriations, avec 268 terrains concernés. Faute de financements, la gestion du projet revient à la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain-en-Laye en 1848, puis à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest<sup>1</sup>. Les enquêtes parcellaires<sup>2</sup> reprennent entre la fin de l'année 1848 et début 1849. Sur cette ligne sont établies une station à Colombes en 1851 (Colombes-Embranchement, dite «d'Argenteuil») qui sert alors de terminus, ainsi que la première station du Bois de Colombes en 1857.

Le premier tronçon de la ligne s'arrête sur la rive gauche de la Seine, et est inauguré le 27 avril 1851. Quelques années plus tard, la ligne franchit la Seine pour atteindre la rive droite et la jonction d'Argenteuil à Ermont-Eaubonne a lieu le 1<sup>er</sup> août 1863.

Dans le quartier du Bois de Colombes, la ligne se situe entre le chemin des Bellevues (devenue rue des Aubépines puis rue du Général-Leclerc) et le chemin d'Asnières (aujourd'hui rue Victor-Hugo).



Les travaux de creusement des voies sur la ligne d'Argenteuil, janvier 1935 (E. FRANÇOIS / AMBC)

## Une électrification en deux temps

À l'instar des lignes de Paris à Saint-Germain-en-Laye et de Paris à Versailles-Rive-Droite, les projets d'électrification commencent dans les années 1907 et 1908. Les travaux, entre Saint-Lazare et Bois-Colombes, sont réalisés en 1924 jusqu'à la gare électrique située impasse des Carbonnets à Asnières-sur-Seine qui sert alors de terminus. L'électrification globale de la ligne de Bois-Colombes à Argenteuil s'accompagne du creusement des voies et de la suppression des passages à niveau entre 1932 et 1935. La ligne est finalement mise sous tension jusqu'à Argenteuil le 5 janvier 1936.

## La ligne aujourd'hui

La ligne de Paris à Ermont-Eaubonne conserve le tracé d'origine et est aujourd'hui intégrée à la ligne J du Transilien.

Cette ligne possède plusieurs embranchements, sans arrêt à Bois-Colombes, en direction de la région parisienne avec la ligne Paris-Mantes-la-Jolie et de la Normandie avec celle de Paris-Gisors.

<sup>1</sup> La compagnie des chemins de fer de l'Ouest, fondée en 1855, concentre l'administration de l'ensemble des lignes de l'Ouest parisien, jusqu'en Normandie. Elle regroupe entre autres les compagnies de Paris à Saint-Germain-en-Laye et de Paris à Versailles-Rive-Droite.

<sup>2</sup> L'expropriation pour cause d'utilité publique nécessite une enquête parcellaire qui a pour but de déterminer les biens situés dans l'emprise d'un projet, et d'identifier les propriétaires des terrains à acquérir pour la réalisation des travaux.



La ligne Paris-Argenteuil vue depuis la passerelle rue des Aubépines, 1930, (Éditeur Malcuit / AMBC)

## De nouvelles oppositions à l'arrivée du train

Lors d'une séance extraordinaire du 16 mars 1845, le Conseil municipal de Colombes manifeste son opposition au projet du chemin de fer d'Asnières-sur-Seine à Argenteuil. Cette nouvelle ligne est présentée comme contraire à l'intérêt du territoire, «dont la seule ressource est l'agriculture, [il] se verrait pour la quatrième fois coupé, morcelé dans ses meilleures terres, et gêné dans toutes les communications». Deux enquêtes publiques sont réalisées, en 1846 et 1848, et provoquent des réactions de la part des élus et des habitants de Colombes qui s'opposent formellement à l'établissement du chemin de fer. Selon eux, ce dernier est dangereux pour la sécurité publique.

Le tracé de la ligne est une nouvelle fois contesté, et le Maire demande le maintien des chemins traversés.

Dans le quartier du Bois de Colombes, 190 parcelles situés aux lieux-dits Les Puisseux, Les Carbonnets et Les Belles-Vues sont concernés par les expropriations.

Le projet définitif de prolongement voit le jour entre décembre 1848 et janvier 1849.

Là encore, le Maire s'oppose aux travaux en raison du fossé creusé pour construire la voie «ce fossé sera rempli d'eaux stagnantes et croupissantes qui n'auront pas d'écoulement, et qui prenant le niveau des eaux de la Seine, inonderont la campagne».



Enquête sur le projet de prolongement du chemin de fer de Paris à Argenteuil, 1848 (Archives de Colombes)

# DEUX JONCTIONS CRÉÉES À LA FIN DU XIX<sup>E</sup> SIÈCLE (1)



Enquête publique sur l'avant-projet de raccordement de Courbevoie à Colombes, 1874 (Archives de Colombes)



Plan du tracé définitif du raccordement de Courbevoie à Colombes, 1879 (AD 75)

## L'intérêt économique et militaire d'un réseau de raccordements autour de Paris

Dès sa constitution en 1855, la compagnie des chemins de fer de l'Ouest envisage de créer une « rocade ferroviaire » pour relier les lignes du Nord et du Havre à la zone industrielle du quartier de Grenelle (Paris 15<sup>e</sup>), en évitant la zone déjà surchargée des Batignolles (Paris 17<sup>e</sup>). La compagnie projette d'établir deux tronçons entre les lignes Paris-Argenteuil, Paris-Le Havre et Paris/Versailles-Rive-Droite. La proposition d'un réseau d'embranchements entre les lignes existantes est reprise quelques années plus tard pour l'Exposition universelle de 1867, afin de faciliter la circulation des marchandises et des personnes. Au moment où l'ouest parisien s'industrialise et le trafic de la Petite ceinture<sup>4</sup> est saturé, le projet est relancé après la guerre de 1870 et, la compagnie de l'Ouest est désignée par l'État pour l'élaborer et exécuter les travaux.

La guerre de 1870 amène les autorités militaires à prendre conscience de l'importance du chemin de fer pour le transport de troupes et l'acheminement du matériel. Constatant que les lignes ferroviaires partent en étoile autour de Paris, et que le cœur du réseau peut ainsi tomber aux mains de l'ennemi, le ministère de la Guerre soutient la réalisation de raccordements hors de Paris pour assurer le passage de convois en cas de siège. Il demande, désormais, que les nouveaux tracés lui soient soumis pour avis.

## Un tracé en S pour le raccordement de Courbevoie à Colombes

Le raccordement entre Courbevoie et Colombes, proposé par la compagnie de l'Ouest, doit faciliter le transport de marchandises depuis le nord et la Normandie vers la ligne de Puteaux à Issy-les-Moulineaux dite ligne des Moulineaux.

L'avant-projet est présenté aux élus et habitants colombiens lors d'une enquête publique organisée en 1874. Le Conseil municipal de Colombes exprime une nouvelle fois son mécontentement « la mise à exécution de ce projet nécessite des remblais et des déblais assez importants et qui ajouteront, dans cette partie de la commune (...), de nouveaux embarras à ceux déjà existants ; car quelque soit le nombre de ponts, passerelles, passages à niveau qu'on pourra établir, la circulation n'en sera pas moins ralentie et devenue, sinon plus dangereuse, en tout cas plus difficile. » Il observe que ce projet ne bénéficiera pas au territoire puisqu'il n'y circulera pas de marchandises en provenance ou à destination de Colombes.

Officiellement désignée concessionnaire du raccordement en 1875, la compagnie de l'Ouest propose un nouveau tracé approuvé en 1877 par le Ministre des Travaux publics. Après des discussions autour de la construction d'un tronçon supplémentaire, finalement non exécuté, le Ministre de la Guerre valide le projet en 1880.

Le tracé forme une première boucle entre les lignes Paris/Versailles-Rive-Droite et Paris-Le Havre. La voie coupe les chemins Royal (aujourd'hui avenue de l'Europe), de la Réunion (rue du Capitaine-Guynemer) et de la Désunion (rue Pasteur) ainsi que les rues de la Procession (rue Pierre-Joigneaux) et Denis-Boucher (rue Henry-Litolff). Elle rejoint la ligne Paris-Le Havre à proximité du futur emplacement de la gare des Vallées. Le raccordement bifurque après la rue Denis-Boucher et constitue la première partie du S. Il traverse Colombes pour rejoindre la ligne Paris-Argenteuil en passant au-dessus de la ligne Paris-Havre.

<sup>4</sup> La Petite ceinture est une rocade ferroviaire construite entre 1852 et 1869 dans l'enceinte des fortifications de Paris (construite entre 1841 et 1844). Elle est utilisée pour le transport de voyageurs et de marchandises.

# DEUX JONCTIONS CRÉÉES À LA FIN DU XIX<sup>E</sup> SIÈCLE (2)

## Une mise en service du raccordement en deux temps

Le tronçon reliant les lignes Paris-Le Havre et Paris/Versailles-Rive-Droite est déclaré d'utilité publique le 7 octobre 1879. Le tribunal civil de première instance prononce le 22 octobre l'expropriation des propriétés nécessaires à l'établissement de ce tronçon. La voie ferrée est construite entre 1880 et 1881 après que la ville de Colombes et la compagnie de l'Ouest se soient accordées sur les dédommagements à attribuer aux propriétaires expropriés, et sur la mise en place de passages à niveau ou de voies de déviation pour les rues traversées par le raccordement.

Le premier tronçon du raccordement est mis en service en juillet 1881, tandis que le tracé définitif de la deuxième partie est communiqué aux élus de Colombes sans demander leur avis. En 1882, comme pour le premier tronçon, des négociations sont lancées entre la ville et la compagnie sur les indemnités à accorder aux propriétaires expropriés et les aménagements à réaliser au niveau des rues coupées. Elles aboutissent à la mise en exploitation du deuxième tronçon en août 1883.

## La ligne Paris/Saint-Germain-en-Laye en passant par Bécon-les-Bruyères

Le 27 décembre 1885, la compagnie des chemins de fer de l'Ouest présente le projet d'un nouveau raccordement qui relie la ligne de Paris/Versailles-Rive-Droite au raccordement déjà existant. Le projet est approuvé par le Ministre des Travaux publics le 16 mai 1890, et la mise en exploitation commence le 31 mai 1892. Cette ligne a pour objet de desservir des gares de proche banlieue jusqu'à Saint-Germain-en-Laye : «le nouveau raccordement nous permettra d'organiser (...) des trains de petite banlieue desservant la nombreuse clientèle des gares voisines de Paris, et d'autre part d'abrèger la durée du trajet des trains à parcours entier de la ligne de Saint-Germain, qui circuleront sans arrêt, par la ligne du Havre, entre Paris et La Garenne-Bezons». Depuis la gare de Bécon-les-Bruyères, la nouvelle ligne longe l'avenue Chevreul à Asnières-sur-Seine, passe sous le pont des Quinze-perches, franchit à niveau les rues Faidherbe (aujourd'hui avenue de l'Europe), Pasteur, Pierre-Joigneaux et Henry-Litolff jusqu'à la gare des Vallées (mise en service en 1897).

## L'électrification des lignes

Les enquêtes parcellaires pour l'électrification de la ligne Paris/Saint-Germain-en-Laye ont lieu le 4 octobre 1913 et le 27 octobre 1920. Les travaux s'effectuent entre 1924 et 1927. Le raccordement de Courbevoie à Colombes n'a jamais été électrifié, seuls les trains à vapeur, remplacés par les locomotives diesel, dans les années 1960, circulent sur ces voies jusque dans les années 2010.

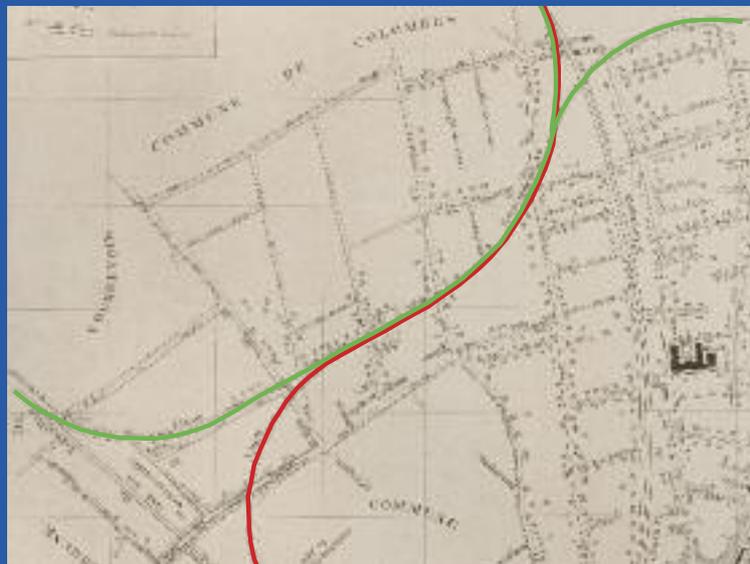
## Les deux jonctions aujourd'hui

Le raccordement entre Courbevoie et Colombes, dernière voie à niveau traversant Bois-Colombes, correspond aujourd'hui à la promenade verte établie sur Bois-Colombes entre 2017 et 2018 et, à la coulée verte aménagée à Colombes entre 1995 et 2006.

La ligne de Paris à Saint-Germain-en-Laye est aujourd'hui empruntée par la ligne L du Transilien (Paris-Cergy-le-Haut) et le RER A.



Les voies ferrées du raccordement de Courbevoie à Colombes et le passage à niveau de la rue Henri-Litolff, s.d. (RF. / AMBC)



Extrait du plan de la ville de 1898 (AMBC).  
En vert, les voies du raccordement de Courbevoie à Colombes  
et en rouge les voies de la ligne Paris/Cergy-Le-Haut



Les voies ferrées du raccordement de Courbevoie à Colombes et de la ligne Paris/Cergy-le-Haut (voies creusées), vues depuis le quai de la gare des Vallées, début des années 1970 (Pierre PROBST, don de Raymond LOUCOGARAY / AMBC)

# LA GARE DE BOIS-COLOMBES



La gare de Bois-Colombes, 1906  
(Albert EULRIET, AMBC)



La gare de Bois-Colombes, années 1980  
(J.N. DUCHATEAU, Ed Raymon, AMBC)

## De la halte à la première station du Bois de Colombes

En 1856, les habitants du quartier du Bois de Colombes se mobilisent autour de M. Aymar Bression (futur maire de Colombes) pour collecter les 3 000 francs exigés par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la création d'une station.

La halte du Bois de Colombes prend place sur la ligne Paris-Argenteuil le 1<sup>er</sup> novembre 1857, permettant ainsi aux habitants de rejoindre leur travail ou leur résidence principale sur Paris. Dès son ouverture, cette station connaît une fréquentation importante avec 41 475 voyageurs en 1857, nombre multiplié par 4 en 1863.

Ce n'est qu'en 1869 que cette station est dotée d'un véritable bâtiment-voyageurs situé, entre le chemin de la Station (avenue de la Station) et les voies ferrées, à proximité de la rue des Bourguignons. Cette gare est construite sur un modèle standard, conçu par les ingénieurs de la compagnie de l'Ouest, avec un corps central à étage et deux ailes latérales où se trouve notamment le bureau d'octroi.

## La nouvelle gare d'Urbain Cassan



Façade principale du bâtiment secondaire de la gare de Bois-Colombes, 1935 (Urbain CASSAN, AMBC)

Le creusement des voies ferrées, entre 1932 et 1935, entraîne la démolition de la première gare. Un nouveau bâtiment en béton armé est construit d'après les plans d'Urbain Cassan<sup>1</sup>. Positionnée au-dessus des voies «sur un ouvrage en béton armé qui constitue le passage supérieur», la gare est située au croisement de la rue des Aubépines (rue du Général Leclerc) et de la rue des Bourguignons. Elle est mise en service le 5 janvier 1936. Ce bâtiment fonctionnel est typique de l'architecture moderne des années 1930, caractérisée par des lignes géométriques pures et par l'emploi de matériaux bruts sans revêtements ou décors. L'entrée principale se trouve au niveau du parvis de la gare (future place Gabriel-Péri). Les voyageurs peuvent aussi utiliser deux entrées secondaires situées rue des Aubépines (rue du Général-Leclerc) et impasse Doussineau.

<sup>1</sup> Urbain Cassan (1890-1979) est architecte des chemins de fer du Nord et de l'État de 1929 à 1938. Élève de Le Corbusier, il est à l'origine des plans de plusieurs gares en France.

A l'intérieur, un grand hall est bordé par un guichet, les bureaux du chef de gare ainsi qu'une bibliothèque<sup>2</sup> et un fleuriste. L'accès aux quais se fait par «deux escaliers à couverture en gradins qui comportent chacun une salle d'attente fermée et des abris en béton armé». D'après les plans d'Urbain Cassan, un bâtiment est également aménagé rue des Halles (rue d'Estienne-d'Orves) et comprend une bibliothèque et une boutique.

<sup>2</sup> Les bibliothèques de gare, lancées par Louis Hachette en 1852, sont en réalité des librairies où sont vendues une sélection d'ouvrages, guides de voyage ou encore journaux. Le réseau Relay est l'héritier de ces bibliothèques.

## Une gare en cours de réhabilitation



Projet de réhabilitation du bâtiment principal de la gare de Bois-Colombes, 2018 (SNCF)

Pour répondre aux attentes et à l'affluence des voyageurs, des aménagements sont réalisés au niveau des deux bâtiments voyageurs et des quais depuis les années 1960. Les accès aux quais sont améliorés avec l'apparition d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs, en lien principalement avec les dispositions légales relatives à l'accessibilité des équipements publics aux personnes à mobilité réduite. Les deux gares sont réorganisées (suppression des commerces) et équipées d'automates de vente.

Au moment où la gare de Bois-Colombes accueille près de 6 millions de voyageurs (5 757 271 usagers en 2017) de la ligne J Paris-Saint-Lazare à Ermont-Eaubonne, le bâtiment principal sera restructuré et agrandi ces prochains mois.

Une entrée principale sera aménagée sur le parvis permettant un accès plus sécurisé. Des commerces, accessibles depuis la place Gabriel-Péri, seront réinstallés dans le bâtiment.

# LES GARES DE BÉCON-LES-BRUYÈRES



Les voies et les quais de la gare de Bécon-les-Bruyères, début XX<sup>e</sup> siècle (E.L.D. / AMBC, don de Raymond LOUCOUGARAY)



La gare de Bécon-les-Bruyères et la passerelle surplombant les voies ferrées, 2018 (Richard LORET, Studio des Bourguignons/Direction de la communication)

## Des gares créées à la demande des habitants

Après le rachat de parcelles le long de la ligne Paris/Versailles-Rive-Droite par la compagnie de l'Ouest en 1883 et la présentation du projet de création d'une ligne Paris/Saint-Germain-en-Laye passant par le quartier de Bécon-les-Bruyères en 1885, les habitants de Courbevoie demandent la création d'une halte pour voyageurs et marchandises près du pont des Quinze perches.

Les premières enquêtes publiques commencent en 1886, et malgré les demandes de Colombes d'établir la station sur le territoire de la commune (au niveau de la future rue Pierre-Joinneaux), le projet présenté par la compagnie de l'Ouest en 1887 propose «l'établissement d'une nouvelle gare à voyageurs et à marchandises près du pont des XV perches, sur la ligne de Paris à Versailles (R.D.)». La compagnie acquiert de nouveaux terrains en 1889 et, le 16 mai 1890, les projets définitifs des deux gares sont approuvés par le Ministère des Travaux publics.

## L'appellation «Bécon-les-Bruyères»

A l'occasion d'une enquête publique en septembre 1887, la compagnie de l'Ouest soumet le nom de «gare des XV Perches». Jugé inapproprié et dépassé par les habitants, ces derniers proposent plusieurs autres noms : gare des Bruyères, gare des Bruyères-Bécon, gare des Bruyères-Courbevoie et gare de Bécon-les-Bruyères. Le 26 janvier 1889, le nom de «Bécon-les-Bruyères» est retenu.

## Une gare de voyageurs...



La gare de Bécon-les-Bruyères, 1939 (Abeilles-cartes / AMBC, don de Raymond LOUCOUGARAY)

La gare de voyageurs de Bécon-les-Bruyères se trouve à Courbevoie (donnant sur Asnières-sur-Seine). Elle est située au bout de l'avenue Chevreul, sur le terrain d'une ancienne sablière de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest. La station est d'abord

mise en service en juillet 1891 sur la ligne de Paris/Versailles-Rive-Droite, puis en mai 1892 sur la ligne Paris/Saint-Germain-en-Laye. Le bâtiment est un modèle standard de gares de la compagnie de l'Ouest. Il est semblable à celui de la première gare de Bois-Colombes, avec un corps central à étage et deux ailes latérales, ainsi qu'un auvent donnant sur les voies. A l'intérieur de la station se trouve un hall central, encadré par un fleuriste et une bibliothèque. En 1903, un passage piéton souterrain est prévu pour rejoindre les quais de la gare depuis les deux entrées situées côté Asnières-sur-Seine et Courbevoie. Ce passage est aménagé entre cette date et le début des années 1920.

## ...et de marchandises

La gare de marchandises de Bécon-les-Bruyères est également établie en 1891 le long de la ligne de Paris/Versailles-Rive-Droite, entre le chemin du pont des Quinze perches (rue de Bois-Colombes) et le chemin des Minimes.



La gare des marchandises de Bécon-les-Bruyères et l'usine Guerlain, début du 20<sup>e</sup> siècle (MICHAUT, Ed. A. Bécon / AMBC)

Le bâtiment de cette gare se présente sous la forme d'un vaste entrepôt, composé d'un hall de marchandises, d'un quai du côté des voies et d'une cour d'accès à la gare. Elle est équipée «d'un pont à bascule, d'un gabarit de chargement, et d'une grue hydraulique<sup>1</sup>». Cette halte de marchandises favorise l'établissement d'entrepôts et d'industries. En 1894, l'usine Guerlain s'installe face à la cour de la gare (entre la rue des Quinze perches et la rue du Parc). Quelques années plus tard, l'usine Hispano-Suiza s'implante au sein du quartier des Bruyères (1914).

<sup>1</sup> Respectivement, un dispositif de pesage, de mesure du contour des véhicules ferroviaires et de levage des marchandises transportées par wagons

## Les gares aujourd'hui

La station de voyageurs de Bécon-les-Bruyères connaît d'importants aménagements entre 2014 et 2018, avec notamment la construction d'une passerelle au-dessus des voies. Ces travaux ont conduit à la restructuration du bâtiment côté Asnières-sur-Seine et à la reconstruction de celui situé côté Courbevoie. L'accès aux quais est amélioré pour les personnes à mobilité réduite avec l'installation d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs au niveau de la passerelle et du tunnel passant sous les voies.

Cette gare, près de deux fois plus fréquentées que la gare de Bois-Colombes (11 349 598 voyageurs en 2017), continue d'accueillir les usagers de la ligne L Paris/Versailles-Rive-Droite et Paris/Cergy-Le Haut. La gare de marchandises a cessé d'être en activité en 2008. Elle est intégrée au projet de réhabilitation du quartier des Bruyères et sera prochainement détruite.

# LA GARE DES VALLÉES



La gare des Vallées vue depuis la passerelle, début du XX<sup>e</sup> siècle  
(Archives de Colombes)



La gare des Vallées, 2018  
(Richard LORET, Studio des Bourguignons / Direction de la communication)

## Une nouvelle station sur la ligne Paris/Saint-Germain-en-Laye

Au moment où le tracé définitif de la ligne Paris/Saint-Germain-en-Laye est présenté aux habitants de Colombes, ces derniers «sollicitent la création d'une halte de chemin de fer sur le nouveau raccordement de Bécon-les-Bruyères à la Garenne-Bezons.» Le projet d'établissement d'une nouvelle gare à la jonction avec la ligne Paris-Le Havre est retenu par le ministère des Travaux publics en juin 1891. La compagnie de l'Ouest propose que la gare soit établie près du pont de la Puce, mais cet emplacement est contesté par la ville de Colombes qui doit acquérir les terrains et en financer la construction. De nombreuses pétitions et négociations avec la compagnie de l'Ouest, entre 1889 et 1892, conduisent à un nouveau projet. En 1893, la compagnie propose de rapprocher la gare à 200 mètres du passage à niveau de la rue Denis-Boucher (rue Henry-Litoff). En février 1896, l'emplacement définitif, choisi en accord avec la commune, situe la gare des Vallées «dans le triangle formé par la ligne du Havre, le raccordement vers Argenteuil et la ligne de St-Germain». La ville de Colombes sollicite alors le Département de la Seine (qui accorde une subvention en 1897) et la nouvelle ville de Bois-Colombes, également desservie par la future gare, pour financer l'opération.

En septembre 1896, le Conseil municipal de Bois-Colombes refuse la répartition à parts égales des dépenses, et réduit autant que possible la participation de la commune : «la jeune commune de Bois-Colombes, vu la pénurie de ses ressources et l'intérêt presque nul pour elle de l'installation de cette nouvelle gare, ne peut contribuer en rien à la dépense».

## Une petite station au croisement de trois lignes

La gare prend le nom du quartier sur lequel elle est implantée, le lieu-dit «les Vallées», au bout de la rue des Cailloux (rue André-et-Marie-Louise-Roure).

Elle est mise en service en 1897, ainsi que la passerelle qui permet de franchir les voies des lignes de Paris-Le Havre, Paris/Saint-Germain-en-Laye, du raccordement de Colombes à Courbevoie, et de rejoindre les quais depuis Colombes et Bois-Colombes.

La gare présente la même architecture que celles de Bois-Colombes (première gare) et de Bécon-les-Bruyères, sur le modèle typique de la compagnie de l'Ouest. Pour limiter les dépenses liées à la construction de la gare, le bâtiment-voyageurs réalisé est plus modeste que le projet d'origine, et comporte uniquement un hall d'accueil. Les ailes latérales sont plus courtes, l'une d'elle est prolongée après les années 1920. Un auvent couvre les quais, et un abri est édifié de l'autre côté des voies.

Entre 1904 et 1913, des travaux d'assainissement sont entrepris par les villes sur la place de la gare des Vallées, suite aux nombreuses plaintes formulées par les habitants.

«(...) Quelle que soit la variété des microbes que vous désiriez – microbes typhique, cholérique, diphtérique, vibrions ou bactériidies – vous pouvez venir vous approvisionner devant la gare des Vallées. Il existe là un bouillon de culture richement peuplé qui stagne en plein air du 1<sup>er</sup> janvier à la Saint-Sylvestre.

La gare des Vallées, en effet, on ne sait pas trop pourquoi, fut bâtie en contrebas, sur un territoire quasi neutre, situé à la limite des communes de Colombes et de Bois-Colombes (...) Cet hiver a été faut-il le dire ? - particulièrement humide. Voici plus de trois mois que le cloaque entoure (...) les trois côtés du quadrilatère qui sont la façade et les côtés de la gare. Les femmes ne peuvent traverser sans montrer leurs jarrettières, les enfants pataugent.»

Extrait de l'article «Un bouillon de culture» d'un journal non identifié, avant 1913  
(Archives de Colombes)

## La gare des Vallées aujourd'hui

L'emprise de la gare se situe sur les communes de Colombes, Bois-Colombes et de La Garenne-Colombes.

La gare des Vallées comporte plusieurs accès. L'entrée principale du bâtiment se trouve à La Garenne-Colombes, à la limite de Bois-Colombes. Une nouvelle passerelle, surplombant la ligne Paris-le Havre, et un tunnel permettent aujourd'hui d'accéder au quai de la gare depuis Colombes. Les Bois-Colombiens peuvent aussi rejoindre directement les quais et le tunnel par le parking de la gare.

La gare, utilisée par près de 4 000 000 de voyageurs de la ligne L du Transilien Paris-Cergy-le-Haut, a été rénovée entre 2015 et 2017. Les accès à la gare et aux quais ont été améliorés pour répondre aux mesures légales en faveur des personnes à mobilité réduite : un parvis a notamment été aménagé au niveau du parking, et des ascenseurs menant aux quais, et à la passerelle reconstruite ont été installés.



La passerelle des Vallées, 2016 (Direction de la communication)

# L'ANCIENNE GARE ÉLECTRIQUE DE BOIS-COLOMBES



La gare électrique de Bois-Colombes, entre 1924 et 1936 (L'Abeille / AMBC)



La façade arrière de la gare électrique, 2017 (Direction de la communication)

## L'embarcadère du Champ-de-Mars

Avant son arrivée à Bois-Colombes, la gare électrique connaît une histoire parisienne. Créée par l'architecte Juste Lisch (1828-1910), elle sert de terminus du Champ-de-Mars, à l'occasion de l'Exposition universelle de 1878. L'embarcadère du Champ-de-Mars accueille deux à trois millions de voyageurs pour les expositions universelles de 1878 et 1889. La gare sert de destination pour les voyageurs, ainsi que pour le matériel nécessaire à l'installation de ces événements. Avec le prolongement de la ligne des Moulineaux, jusqu'à l'esplanade des Invalides en 1889 (où une nouvelle gare est construite pour l'Exposition de 1900), la gare n'est plus utilisée à partir de 1894.



La gare électrique et les quais pendant les travaux de creusement des voies, 1934 (Chemins de fer de l'État, service de la voie et des bâtiments, laboratoire de photographie / AMBC, don de Philippe TOURNET)

## Juste Lisch

De 1852 à sa mort en 1910, Juste Lisch est à la fois architecte du Gouvernement (spécialisé dans la restauration et l'aménagement des monuments historiques), architecte diocésain et architecte de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Il travaille également pour des particuliers.

En tant qu'architecte de la compagnie de l'Ouest, il est à l'origine de plusieurs gares et crée également un lotissement pour cheminots en 1893, à proximité immédiate de la gare de Colombes.

Pour les voyageurs bois-colombiens, l'entrée en gare se fait par l'impasse des Carbonnets ou par un chemin d'accès qui longe les voies pour rejoindre les quais, en amont du bâtiment-voyageurs. Lorsque toute la ligne Paris-Argenteuil est mise sous tension en 1936, la gare électrique n'a plus d'utilité.

## Une architecture particulière

Le bâtiment est une structure métallique à remplissage de briques colorées (noires, jaunes et rouges), de terres cuites polychromes et de tuiles plates vernissées, reposant sur un sous-bassement en pierre. Il est surmonté d'un campanile. La gare est composée d'un hall central (salle des pas-perdus) flanqué de deux extensions vitrées à usage administratif, de bureaux de distribution de billets et de locaux annexes.

## La gare électrique de Bois-Colombes

La gare est démontée en 1897 et remontée à l'identique dans l'impasse des Carbonnets, située à Asnières-sur-Seine à la limite de Bois-Colombes. Depuis l'impasse, on aperçoit encore aujourd'hui l'arrière du bâtiment. L'ancienne gare du Champ-de-Mars connaît plusieurs usages. De 1899 à 1909, elle abrite notamment les ateliers de la compagnie de l'Ouest. Jusqu'en 1924, c'est un dépôt et un espace de stockage de matériaux.

Au moment des travaux d'électrification des voies sur la ligne de Paris à Argenteuil, l'ancienne gare, appelée aussi gare Lisch, sert de terminus électrique temporaire sur la première section électrifiée jusqu'à Bois-Colombes en 1924.

Le bâtiment retrouve ainsi sa fonction première de gare de voyageurs, et devient la gare électrique de Bois-Colombes.

## Un bâtiment à usages multiples

A partir de 1938, le bâtiment sert principalement de dépôt et d'espace de stockage. Dans les années 1960-1970, des aménagements intérieurs sont réalisés, afin d'y installer des pièces de vie pour les cheminots (cuisine, réfectoire, etc.) et, à la place d'un ancien cabinet médical, des logements destinés à la brigade ferroviaire. Ces multiples utilisations fragilisent la structure du bâtiment construit avec des matériaux peu résistants (perte du campanile, éléments en terre cuite et en verre). N'en ayant plus l'usage et dans le cadre d'un projet de construction de logements sociaux, la SNCF obtient l'autorisation de démolir l'ancienne gare en 1983. Le 13 août 1985, elle est inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, annulant ainsi le projet de l'entreprise ferroviaire. Le bâtiment, en très mauvais état, est depuis plusieurs années désaffecté.

## Une prochaine réhabilitation

Depuis 1986, plusieurs projets sont proposés pour la réhabilitation de cette gare sans qu'ils puissent aboutir.

A l'occasion de la deuxième édition de l'appel à projets «*Inventons la Métropole du Grand Paris*» (2018-2019), le projet de transformer l'ancienne gare en Cité du voyage et de l'entrepreneuriat (espace culturel et événementiel, de coworking et de restauration) a été retenu. Les travaux devraient commencer en 2021.

# LES PREMIERS AMÉNAGEMENTS (FIN XIX<sup>E</sup>-DÉBUT XX<sup>E</sup> SIÈCLE) (1)

## Des premières habitations autour des gares

Les premiers habitants du Bois de Colombes s'installent autour de la halte ouverte en 1857. Sur un plan du quartier de 1862, il est signalé la présence de demeures construites le long des voies des lignes Paris-Argenteuil et Paris-Le Havre dans un secteur délimité par la première ligne, les rues des Bourguignons, de la Procession (rue Pierre-Joigneaux) et Denis-Boucher (rue Henry-Litolff). Le secteur se compose alors de parcelles découpées en lanières plus ou moins régulières.



**Immeubles construits autour de la gare des Vallées**, début du XX<sup>e</sup> siècle (Editions Arbillot/AMBC, don de Raymond LOUCOUGARAY)

La construction des gares de Bécon-les-Bruyères et des Vallées, dans les années 1890 favorise l'urbanisation des secteurs situés au sud de la station du Bois de Colombes. Des terrains libres sont allotés pour construire maisons ou immeubles, de part et d'autre de la gare de Bécon-les-Bruyères (à Asnières-sur-Seine et Courbevoie), et autour de la place de la gare des Vallées.

## Un développement et une adaptation de la voirie

Traversé par deux voies ferrées en 1853, le Bois de Colombes compte, à cette époque, une dizaine de chemins vicinaux parcourant principalement le quartier d'ouest en est. Ce réseau permet essentiellement de relier les villages et quartiers entre eux.

Avec l'apparition des gares, des chemins sont aménagés pour y accéder (chemin de la Station pour la gare de Bois-Colombes, rues des Messageries et du Parc pour la gare des marchandises de Bécon-les-Bruyères) ainsi que des places devant les bâtiments. Suivant le tracé des lignes de chemin de fer, des rues sont également percées pour atteindre les habitations et entreprises installées sur le bord des voies (avenues des Belles-Vues, Saint-Germain et Chemin latéral<sup>1</sup>).

Certaines rues du Bois de Colombes sont aussi coupées par les voies ferrées nouvellement créées : à deux endroits pour les rues des Bourguignons et Faidherbe (avenue de l'Europe). Elles sont parfois déviées de leur tracé d'origine du fait de la construction d'une ligne (les rues Denis-Boucher et de la Réunion par le raccordement de Courbevoie à Colombes). En prévision d'un projet d'aménagement (non réalisé) d'une deuxième gare des marchandises sur le futur emplacement de la cité scolaire Albert-Camus et pour éviter la création d'un passage à niveau, la ville décide, dans les années 1920, de supprimer un tronçon de la rue Pasteur, entre l'allée des Dames et la rue du Moulin-Bailly, et d'en créer un nouveau rejoignant la rue Pierre-Joigneaux.

<sup>1</sup> L'avenue des Belles-Vues correspond aujourd'hui à l'avenue de Verdun, l'avenue Saint-Germain à l'avenue du Révérend-Père-Corentin-Cloarec et Chemin latéral à la rue Raoul-Nordling.

## Des passages à niveau nombreux et dangereux

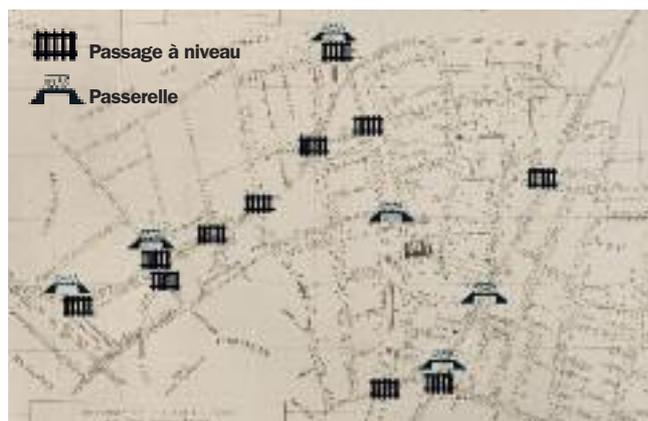
Pour faciliter la circulation des voitures et piétons sur les chemins et rues coupées par les voies ferrées, les compagnies des chemins de fer construisent le pont des Quinze-perches, et installent plusieurs passages à niveau sur le territoire du Bois de Colombes.

A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, Bois-Colombes compte ainsi dix passages à niveau répartis sur les lignes Paris-Argenteuil, Paris-Le Havre, Paris/Saint-Germain-en-Laye et le raccordement de Courbevoie à Colombes (qui en dénombre cinq).



**Barrière et portillon du passage à niveau de la rue des Ormonds**, début du XX<sup>e</sup> siècle (Bibliothèque nationale de France)

Les passages à niveau deviennent rapidement une gêne et un danger, non seulement en raison de l'accroissement de la circulation routière, mais également par le nombre et la vitesse des trains. Dès la deuxième séance du Conseil municipal, les élus bois-colombiens demandent la suppression des passages à niveau les plus gênants. En l'absence de passerelles piétonnes, plusieurs accidents mortels surviennent aux passages à niveau des rues Henry-Litolff, des Ormonds (rue Jean-Brunet) et des Bourguignons. Même si les barrières du passage à niveau sont abaissées ou fermées, des piétons franchissent les voies grâce à des portillons. En août 1921, après un nouvel accident mortel sur le passage à niveau de la rue Henry-Litolff, le Conseil municipal demande à la compagnie des chemins de fer de l'État que les portes battantes de tous les portillons «soient commandées par un dispositif d'ouverture et de fermeture actionné par le garde-barrière comme il en existe maintenant (...) rue des Ormonds» ou du moins «soient cadenassées avant le passage des trains». Malgré des mesures mises en place par la compagnie en 1921 pour fermer les accès piétons à l'approche de trains, un Bois-Colombien est une nouvelle fois tué au passage de la rue des Ormonds en 1926.



**Passages à niveau et passerelles piétonnes présents à Bois-Colombes au début du XX<sup>e</sup> siècle.**

# LES PREMIERS AMÉNAGEMENTS (FIN XIX<sup>E</sup>-DÉBUT XX<sup>E</sup> SIÈCLE) (2)

## Les premières passerelles piétonnes

À la demande des habitants et des élus locaux, trois passerelles sont aménagées dans le quartier du Bois de Colombes pendant les années 1880 et 1890. En 1887, une passerelle installée au-dessus de la ligne Paris-Argenteuil, borde la rue déjà commerçante des Bourguignons (côté Asnières-sur-Seine). Un deuxième ouvrage est ouvert en 1894 dans le prolongement de la rue Verte (rue des Halles puis rue d'Estienne-d'Orves), et permet aux habitants du centre-ville et

Le mauvais état de certaines passerelles entraîne leur fermeture ou leur démontage partiel, à cause du risque encouru par les usagers mais aussi du danger qu'elles pourraient occasionner pour la circulation des trains. L'utilisation de la passerelle de la rue des Bourguignons est ainsi interdite aux piétons en 1911, et le tablier de l'ouvrage est démonté par la compagnie des chemins de fer de l'État en 1915. Elle rouvre, après travaux, en octobre 1923.



Passerelle de la rue des Bourguignons, 1904 (CLC / AMBC)



Passerelle de la rue des Halles, début du 20<sup>e</sup> siècle (H.D. / AMBC)

du quartier sud d'accéder au marché (ouvert en 1877). La même année, une troisième passerelle est posée au-dessus de la ligne Paris-Le Havre (près de l'actuel pont de la rue Heynen). Cet ouvrage permet notamment aux enfants du quartier sud de rejoindre plus facilement et en toute sécurité l'école Paul-Bert, ouverte en 1889. Une passerelle est également installée au niveau de la gare des Vallées, en 1896, favorisant l'accès des Bois-Colombiens et des Colombiens à la gare et aux quais.

Deux autres ouvrages ont vu le jour à une date inconnue<sup>1</sup> sur le raccordement de Courbevoie à Colombes. Le premier était parallèle à la rue Faidherbe et le deuxième au croisement du Chemin latéral et de la rue des Messageries.

Les villes, en lien avec les compagnies de chemins de fer, améliorent le confort des passants et utilisateurs des passerelles en installant, en 1900, quatre urinoirs publics sous la passerelle de la rue des Halles, ainsi que des candélabres fonctionnant à l'électricité au début des années 1920.

<sup>1</sup> Passerelles visibles sur le tableau d'assemblage du cadastre 1930. La passerelle située rue Faidherbe a été enlevée en 1985.

«*Considérant que l'usage des passerelles doit être réservé exclusivement aux piétons (...)* Article 1. *L'accès des passerelles est rigoureusement interdit aux personnes roulant avec des brouettes, voitures à bras ou voiturettes, chargées ou non, ainsi qu'à celles traînant ou manutentionnant à terre des objets lourds et encombrants.*

Article 2. *L'accès des passerelles est toléré aux personnes roulant avec des voitures d'enfants et aux cyclistes ; à la condition expresse de porter à la montée ou à la descente les voitures ou machines.»*

Extrait de l'arrêté réglementant la circulation sur les passerelles pris par le Maire de Bois-Colombes, 08/11/1905 (AMBC)

«*M<sup>m</sup>. Durand, Durand et Durand, voyageurs abonnés et non abonnés* » racontent : « *établie pour nous éviter de stationner en ruminant, regardant passer les trains devant les barrières du passage à niveau, cette passerelle nous procure de peu agréables bains de pieds les jours où il a plu. En sortant de la gare électrique de Bois-Colombes, essayez l'ascension des marches de bois qui se présentent devant vous. Elles n'ont pas été nettoyées depuis longtemps. La boue s'est agglutinée à leur extrémité. Entre cette extrémité et leur rebord, il s'est formée une cuvette de boue liquide qui n'a aucune des vertus des boues recherchées à Dax.* » Article «*La passerelle des Bourguignons*» issu d'un journal non identifié, [1926] [AMBC]

Encadrés par une convention, les travaux de construction et d'entretien des passerelles sont exécutés par les compagnies des chemins de fer, et pris en charge par les villes, aidées par des dons issus de souscriptions publiques. Du fait de l'utilisation de matériaux (bois et fer) peu adaptés à leur usage, et d'un mauvais entretien (les villes doivent notamment effectuer le balayage et l'enlèvement des boues), les passerelles se dégradent rapidement et nécessitent plusieurs réparations. Le bois des marches et le plancher du tablier est, de ce fait, remplacé par du ciment armé dans les années 1910-1920 (en 1947 pour la passerelle des Vallées).



Passerelle de l'avenue Saint-Germain, 1914 (P.F. AMBC)

# LA MISE EN TRANCHÉE DES VOIES FERRÉES (1)

## Des projets initiés avant la Première Guerre mondiale

En octobre 1903, le ministre des Transports publics demande à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest d'étudier la suppression des passages à niveau, rues des Bourguignons et des Ormonds (rue Jean-Brunet), par un abaissement des voies ferrées «*car on ne saurait songer à élever des remblais considérables au milieu des agglomérations très denses et des propriétés d'agrément qui les avoisinent.*»

La compagnie de l'Ouest présente, en 1908, un avant-projet d'électrification des lignes Paris-Argenteuil et Paris/Saint-Germain-en-Laye (par Bécon-les-Bruyères) aux élus et habitants bois-colombiens. Le Conseil municipal accepte le projet prévoyant la mise en tranchée des deux lignes, même si celui-ci ne leur donne pas entière satisfaction. Ils revendiquent ainsi la construction d'un pont dans le prolongement de la rue des Halles (rue d'Estienne-d'Orves), d'une place entre la gare et la rue des Bourguignons, d'une halte-voyageurs rues des Ormonds et Pierre-Joigneaux, ou encore, de l'installation de plusieurs urinoirs et WC à la gare de Bois-Colombes.

## Le maintien à niveau ou l'abaissement des voies ferrées

Les travaux d'électrification de la ligne Paris/Argenteuil sont partiellement réalisés entre 1921 et 1923, et consistent notamment en l'abaissement des voies entre la rue de Nanterre (Asnières-sur-Seine) et la rue des Bourguignons, et en l'ouverture de la gare électrique de Bois-Colombes en 1924.

Puis, c'est au tour de la ligne Paris/Saint-Germain-en-Laye d'être progressivement électrifiée, entre 1924 et 1927, provoquant la mise en tranchée des voies entre le pont des Quinze-perches et la gare des Vallées.

A l'issue de ces travaux, Bois-Colombes compte encore neuf passages à niveau.

En juin 1926, la compagnie des chemins de fer de l'État soumet un nouveau projet d'électrification des lignes Paris-Argenteuil et Paris-Le Havre. Il prévoit le maintien à niveau des voies ferrées et la déviation des rues des Bourguignons, des Ormonds et Henry-Litolff à Bois-Colombes, supprimant ainsi quatre passages à niveau.



**Projet de déviation de la rue des Bourguignons proposé par la compagnie des chemins de fer de l'État en 1926 (AMBC)**



**Construction de la demi-tranchée le long de la rue des Aubépines (depuis la passerelle des Halles), novembre 1934 (Chemins de fer de l'État, service de la voie et des bâtiments, laboratoire de photographie AMBC, don de Philippe TOURNET)**

Après le rachat de la compagnie de l'Ouest par la compagnie des chemins de fer de l'État en 1908, un deuxième projet est soumis à l'enquête publique en 1911. Les élus renouvellent leurs demandes, formulées en 1908, et non prises en compte.

Ils exigent également la suppression des passages à niveau du raccordement de Courbevoie à Colombes, et de la ligne Paris-Le Havre. Le projet d'électrification est déclaré d'utilité publique en 1912, mais le déclenchement de la guerre reporte sa réalisation.

Associés aux élus des villes alentour, à des conseillers généraux, sénateurs et députés de la Seine, les élus de la ville protestent vivement contre ce projet «*désastreux et inacceptable (...) qui dévie les principales rues de ces villes importantes par des ouvrages d'art au-dessus et au-dessous des voies et dont les longues rampes d'accès mutilent le territoire et forment obstacle à leur développement ultérieur.*» Les élus demandent que le projet de 1911 soit repris, malgré le coût et les contraintes techniques qu'engendre son exécution. La proposition de la compagnie des chemins de fer de l'État est abandonnée en décembre 1926.

# LA MISE EN TRANCHÉE DES VOIES FERRÉES (2)

En 1929, un avant-projet pour la suppression des passages à niveau et l'électrification des lignes Paris-Argenteuil et Paris-Le Havre est de nouveau présenté aux élus. Cette fois-ci, l'abaissement des voies ferrées situées à Bois-Colombes est bien retenue, ainsi que le quadruplement des voies entre Bois-Colombes et le Stade, permettant aux trains à vapeur des lignes normandes de circuler sur des voies spécifiques. La proposition reçoit, par conséquent, l'assentiment des élus. Le coût considérable de l'opération est réparti entre la compagnie ferroviaire, le département de la Seine (contribution financée en partie par des surtaxes locales temporaires appliquées dans les gares du secteur), et les ministères de l'Intérieur et des Travaux publics. Le projet est validé par le ministre des Travaux publics en août 1932.

## La mise en tranchée des voies de la ligne Paris-Argenteuil

Les travaux d'abaissement de 6 mètres, de la voie ferrée sont réalisés à Bois-Colombes (1,723 km entre les rues des Bourguignons et Vico)

L'exiguïté et l'importance du chantier provoquent de nombreux désagréments : mauvais état et fermeture à la circulation des rues bordant les voies, rupture de canalisations d'eau et de gaz, nuisances sonores causées par le transport des déblais, etc. Les Bois-Colombiens expriment leur mécontentement à travers des pétitions (habitants de l'avenue de Verdun et de la rue Paul-Déroulède en 1935) et obtiennent parfois réparation (les commerçants de la rue des Aubépines reçoivent ainsi une allocation de la ville en 1934).

**«Au moment où commencent à disparaître chez nous ces vestiges des premiers chemins de fer, je tiens à renouveler l'assurance de notre gratitude pour la part que vous avez prise à ce progrès. Les travaux ont été conduits de façon remarquable et rapide et font honneur à tout votre personnel, comme à vous-même.»**

Extrait d'une lettre du Maire de Bois-Colombes au Directeur général du réseau des chemins de fer de l'État, 7 février 1935 (AMBC)



**Voyageurs attendant le train sur le quai provisoire de la gare de Bois-Colombes, janvier 1935 (AMBC)**



**Construction de la demi-tranchée côté impasse Doussineau, avril 1935 (Chemins de fer de l'État, service de la voie et des bâtiments, laboratoire de photographie / AMBC, don de Philippe TOURNET)**

entre novembre 1932 et novembre 1935<sup>1</sup>. Les égouts et canalisations d'eau, de gaz et d'électricité sont déviés en 1932-1933.

La gare de Bois-Colombes est détruite afin d'installer une gare et deux voies ferrées provisoires, côté impasse Doussineau. Une première demi-tranchée est creusée le long de la rue des Aubépines (rue du Général-Leclerc) en 1934. A partir de janvier 1935, les voyageurs peuvent utiliser le quai provisoire construit au fond de la nouvelle tranchée. Entre janvier et novembre 1935, la mise en tranchée du secteur situé côté impasse Doussineau est effectué. Les travaux se terminent par la construction de la gare (ouverte en janvier 1936) et les travaux de voirie de l'avenue de Verdun, de la rue des Aubépines ainsi que des passages supérieurs de la rue des Halles et des Ormonds (1936-1937).

## La mise en tranchée des voies de la ligne Paris-Le Havre

L'abaissement des voies de la ligne Paris-Le Havre, entre la rue des Bourguignons et l'avenue de Lutèce (avenue Général-de-Gaulle à La Garenne-Colombes), s'effectue en 1936-1937. D'une longueur de 3 km, la tranchée dont la profondeur maximum atteint 7 m., peut accueillir quatre voies (seules deux sont aménagées). Des passages supérieurs sont construits au niveau de la rue des Bourguignons et de la rue Henry-Litolff ainsi que dans le prolongement de la rue Heynen, en remplacement de la passerelle piétonne.

<sup>1</sup> Des travaux sont également réalisés à Colombes, ils consistent en l'élévation de la voie avec notamment la construction d'un viaduc de 585 m.

# LES AMÉNAGEMENTS DE LA DEUXIÈME MOITIÉ DU 20<sup>E</sup> SIÈCLE

## Une communication difficile à l'intérieur du territoire

À la sortie de la Deuxième Guerre mondiale, Bois-Colombes se caractérise par de nombreuses voies étroites et mal reliées entre elles. Le creusement de voies ferrées maintient les difficultés de circulation à l'intérieur de la ville. Le quartier sud et le centre-ville sont ainsi en partie isolés du fait de la construction de seulement trois ponts-routes sur la ligne Paris-Le Havre et celle de Paris-Ermont-Eaubonne.

Pour améliorer la communication entre les quartiers et dans la continuité du projet d'aménagement communal de 1933, les projets d'aménagement urbain, adoptés à partir de 1950, prévoient notamment l'élargissement de voies existantes (rue d'Estienne-d'Orves en 1962 ainsi qu'une partie de la rue des Bourguignons en 1995) et la construction d'une voie nouvelle traversant la ville du nord au sud (de la rue de Bois-Colombes à l'avenue d'Argenteuil). Cette dernière proposition, non réalisée, reçoit un avis défavorable du Conseil municipal en 1975 après avoir remarqué que «ce projet couperait la ville en deux qui est déjà tronçonnée dans le sens Est-Ouest par plusieurs voies ferrées». Le prolongement de la rue d'Estienne-d'Orves jusqu'à l'avenue d'Argenteuil (nommé avenue Charles-de-Gaulle), ouvert en 1972, résoudra en partie les difficultés de circulation en voiture. Des aires de stationnement sont aussi aménagées pour les voyageurs rejoignant les gares en voiture. La gare de Bois-Colombes est équipée d'une aire créée en 1964 dans l'impasse Doussineau et d'une deuxième, aménagée à la fin des années 1960, sur la place Gabriel-Péri. En 1994, un parc de 155 places de stationnement pour voitures et vélos est ouvert aux abords de la gare des Vallées.

## Des quartiers attractifs à proximité des gares

Depuis leur construction, les trois gares desservant Bois-Colombes attirent habitants et entreprises. Leurs abords sont identifiés comme zone d'habitations collectives et zone industrielle (uniquement pour le secteur de la gare des marchandises de Bécon-les-Bruyères) dans les différents projets d'aménagement de la ville.

Dans le quartier de la gare de Bécon-les-Bruyères, les destructions causées par les bombardements de 1943 permettent la construction de plusieurs immeubles d'habitations à loyer modéré (HLM) (rues du Capitaine-Guynemer en 1963 et Faidherbe en 1965).

La zone industrielle voit également le départ d'entreprises particulièrement touchées par les bombardements dont l'entreprise Guerlain en 1947. Les terrains libérés sont cédés à la SNCF qui, durant les années 1950, y installe des entrepôts. Les difficultés économiques, rencontrées par plusieurs entreprises du quartier (Hispano-Suiza et Setton) à la fin des années 1980 et au début des années 1990, amènent la ville et la SNCF à travailler ensemble entre 1990 à 1997 afin de mener des études sur l'aménagement futur de la zone industrielle. Ces études servent à la définition du projet de réaménagement du quartier des Bruyères initié dès 1999 avec la création d'une Zone d'aménagement concerté (ZAC).

Les abords de la gare de Bois-Colombes vont également faire l'objet d'une réhabilitation à l'occasion de la constitution de la ZAC dite du «Lieu-Originel-Bourguignons-Déroulède». Le quartier, connaît depuis plusieurs années, une diminution de sa population (21% entre 1968 et 1982) en raison d'un bâti ancien et d'une insuffisance d'équipements publics. Sur un emplacement délimité par la ligne Paris-Le Havre et, les rues des Bourguignons et Paul-Déroulède, des immeubles (à usage d'habitations, de commerces et de services), une place et un espace vert sont aménagés entre 1993 et 1995.



**Parking de la gare des Vallées, 1994**  
(Alain GOULARD, Direction de la communication)



**La rue des Bourguignons et les immeubles construits dans le cadre de la ZAC du «Lieu-Originel-Bourguignons-Déroulède», 2018** (Stéphane GUIBOREL, Direction de la communication)



**Projet d'aménagement du quartier de la gare de Bois-Colombes dans le cadre de l'opération Banlieue Pilote, 1982** (AMBC)

## Projets de recouvrement des voies ferrées

Au cours des années 1980 et 1990, la ville, avec l'appui de l'État, du département des Hauts-de-Seine et de la SNCF, envisage à plusieurs reprises la couverture des voies ferrées de la ligne Paris/Ermont-Eaubonne. L'objectif est de «réunifier le quartier en supprimant l'obstacle physique de la tranchée ferroviaire» avec l'aménagement d'espaces publics (parking, place, commerces, etc.) et, d'immeubles à usage d'habitations et de bureaux sur la dalle créée. Développés notamment dans le cadre de la Mission «Banlieues 89»<sup>1</sup>, les projets, techniquement complexes et coûteux, proposent une couverture des voies de la gare principale de Bois-Colombes aux premières habitations jouxtant la voie ferrée et situées sur la rue du Général-Leclerc.

<sup>1</sup> Mission interministérielle lancée en 1983 et dissoute en 1991 qui s'était donnée pour but d'améliorer l'urbanisme de la banlieue en France. Elle était animée par l'architecte Roland Castro et l'urbaniste Michel Cantal-Dupart.

# UNE INTÉGRATION DU FERROVIAIRE AU TERRITOIRE (1)

## Des installations ferroviaires réhabilitées dans le cadre de la ZAC des Bruyères



**Les installations ferroviaires (gare des marchandises et entrepôts au premier plan) avant les aménagements réalisés dans le cadre de la ZAC des Bruyères, 2007** (4 vents, Direction de la Communication)

La ZAC des Bruyères, étendue sur 20 hectares, se compose, au début des années 2000, de friches industrielles (118 000 m<sup>2</sup>) et ferroviaires (44 000 m<sup>2</sup>). Mise en œuvre dès 2003, l'opération d'aménagement est l'occasion de transformer ce quartier en un territoire accueillant des activités économiques du secteur tertiaire, des logements, des commerces ainsi que des espaces publics dont plusieurs espaces verts. Sur des anciens terrains de la SNCF<sup>1</sup> occupés par des entrepôts détruits fin 2010 - début 2011, une place et trois immeubles à usage de bureaux, d'habitations et de commerces sont construits entre 2013 et 2015.



**Les anciens terrains SNCF en cours d'aménagement : l'ancienne gare des marchandises, les immeubles d'activités et de logements, la place Costes-et-Bellonte, 2018** (Richard LORET/Studio des Bourguignons, Direction de la communication)

La zone longeant les voies ferrées de la ligne Paris/Saint-Lazare-Versailles-Rive-Droite est actuellement en cours de réhabilitation. Des ateliers de maintenance des trains, quatre immeubles de bureaux et un mail piétonnier arboré (entre les rues Raoul-Nordling et de Bois-Colombes) sont en cours d'aménagement au niveau de l'emplacement de l'ancienne gare des marchandises de Bécon-les-Bruyères (en partie détruite) et des voies ferrées de l'ancien raccordement de Courbevoie à Colombes.

<sup>1</sup> Terrains situés entre les rues Raoul-Nordling et de Bois-Colombes, avenue de l'Europe et aux abords de l'avenue Michel-Ricard.

<sup>2</sup> A la suite de cette suppression et pour répondre aux difficultés de stationnement dans le centre-ville, le parking souterrain des Aubépines comprenant 330 places est ouvert en 2002 à proximité de l'église.

## Des accès aux gares aménagés pour les usagers

Dans un contexte de développement des circulations douces et pour répondre aux besoins des voyageurs de plus en plus nombreux, les accès aux trois gares desservant Bois-Colombes ont fait l'objet de travaux durant les années 2000-2010.

Une passerelle piétonne, enjambant les voies ferrées de la gare de Bécon-les-Bruyères, est installée en 2016-2017. Elle est dotée d'escaliers (dont deux escaliers mécaniques) donnant directement accès au quartier des Bruyères. Dans le prolongement de cet équipement, un passage est aménagé sous le pont de la rue de Bois-Colombes en 2015. Les habitants et salariés du quartier peuvent dorénavant rejoindre la gare de Bécon-les-Bruyères depuis la place Costes-et-Bellonte. De plus, un escalier a été construit au niveau de l'avenue Chevreul facilitant l'accès à la rue de Bois-Colombes.

Dans le secteur de la gare des Vallées, un accès piétonnier est aménagé en 1999, entre la rue Henry-Litolff et le parking de la gare des Vallées. Ce chemin est intégré à la promenade verte en 2017. La passerelle piétonne franchissant les voies ferrées de la ligne Paris-Le Havre a également été rénovée en 2015. Grâce à cette passerelle, au souterrain et au parvis aménagé au niveau du parking de la gare, les voyageurs peuvent aisément relier Colombes, La Garenne-Colombes et Bois-Colombes.

**«Chaque projet a permis d'établir des petites liaisons pour essayer de résorber cette problématique de coupure [urbaine] (...) et d'améliorer les accès vers les gares»** (Témoignage de Laurent TAMBOUR, Directeur de l'aménagement urbain de la ville de Bois-Colombes, 2019, AMBC).

Le gare de Bois-Colombes connaît aussi des transformations au début du XXI<sup>e</sup> siècle. Sur l'emplacement, notamment d'une aire de stationnement<sup>2</sup>, un chemin piétonnier arboré est aménagé en 2001 entre les deux bâtiments ferroviaires de la gare, au niveau de l'impasse Doussineau. Le réaménagement de la rue des Bourguignons a été l'occasion de transformer la place Gabriel-Péri. Proposant jusqu'en 2017 des places de stationnement, le parvis de la gare est devenu un espace piétonnier en 2018. Sécurisant l'accès des voyageurs à la gare principale, une entrée donnant directement sur le parvis sera prochainement ouverte dans le cadre des travaux de rénovation de la gare.



**Le passage sous la rue de Bois-Colombes, 2017** (Direction de la communication)



**La passerelle et le parvis aménagé de la gare des Vallées, 2018** (Richard Loret/Studio des Bourguignons, Direction de la communication)



**La place Gabriel-Péri, 2019** (Studio des Bourguignons, Direction de la communication)

# UNE INTÉGRATION DU FERROVIAIRE AU TERRITOIRE (2)



**Installation de la passerelle Saint-Germain au-dessus des voies de la ligne Paris-Le Havre,** 2013 (Richard LORET/Studio des Bourguignons, Direction de la communication)

## La passerelle Saint-Germain, franchir les voies en toute sécurité

Depuis la fin des années 1930, les voies en tranchée de la ligne Paris-Le Havre limitent la communication, entre le centre-ville et le quartier sud, aux trois ponts routiers franchissant ces voies. Les difficultés de circulation amènent les pouvoirs publics à envisager la couverture des voies et l'aménagement d'une passerelle dans les années 1960 et 1990. La ville, au moment où elle souhaite développer les circulations douces, propose finalement d'installer une passerelle au-dessus des voies ferrées, améliorant la liaison entre le centre-ville, le gymnase Jean-Jaurès et le centre aquatique.

Ce projet aboutit en septembre 2013 avec l'installation d'une passerelle au-dessus des voies (en mars), puis des travaux de plantations et de sécurisation des traversées au droit de cette dernière pendant l'été.

La passerelle Saint-Germain, conçue entièrement dans les ateliers Gagne constructions métalliques au Puy-en-Velay, est une structure en acier large de 4 m, qui enjambe les voies sur 25 m, de long.



**Usagers empruntant la passerelle Saint-Germain,** 2015 (Direction de la communication)

«[Nous essayons] d'avoir, dans la mesure du possible, une meilleure intégration du ferroviaire [au territoire] (...) soit en contournant l'obstacle, soit en le dépassant ; ce qu'on a réussi à faire en à peu près 10 ans avec la promenade verte en lieu et place du raccordement ferré de Courbevoie (...) Nous avons réussi à mener petit à petit, étape par étape cette intégration [à la ville] (...) la promenade verte [étant] l'aboutissement de l'intégration du ferroviaire inutile.» (Témoignage de Marie-Catherine BARIGAULT, Directrice générale adjointe en charge du Pôle aménagement urbain et des services techniques de la ville de Bois-Colombes, AMBC).

**Les voies de la ligne Paris/Cergy-le-Haut et du raccordement de Courbevoie à Colombes prises depuis la rue Jean-Jaurès,** 2012 (Direction de la communication)



**La promenade verte au niveau du square Clemenceau,** 2017 (Richard LORET/Studio des Bourguignons, Direction de la communication)

## Le raccordement de Courbevoie à Colombes transformé en promenade verte

Après les travaux de creusement des voies ferrées des années 1920-1930, le raccordement de Courbevoie à Colombes est la seule voie à niveau traversant le quartier sud de Bois-Colombes. Peu utilisé à partir de la fin des années 1970, ce raccordement a toutefois une fonction stratégique en reliant plusieurs lignes ferroviaires sans passer par Paris.

Après plusieurs années d'échanges entre la ville, la SNCF et l'État, les voies ferrées du raccordement sont déclassées du domaine public ferroviaire et cédées à la ville. Dix-huit mois de travaux sont nécessaires pour transformer l'espace de plus 10 000 m<sup>2</sup> en espace vert. Inauguré en juin 2018, cet ensemble paysager comprend 130 arbres, 6 000 arbustes et 23 000 plantes vivaces. Il est équipé d'une aire de jeux pour les enfants, d'agrès sportifs ainsi que d'un parc canin.

La promenade verte est inscrite au plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnées du département des Hauts-de-Seine et rejoint la coulée verte de Colombes<sup>1</sup> au niveau de la gare des Vallées.

Les usagers, à pied ou en vélo, de la promenade verte peuvent encore aujourd'hui découvrir deux maisons de gardes-barrières (au niveau de l'avenue de l'Europe et de la rue Pasteur), derniers témoins de la présence du ferroviaire à cet endroit.

Aménagée entre la gare des Vallées et l'avenue de l'Europe, la promenade verte sera prochainement prolongée jusqu'à l'avenue Michel-Ricard.

<sup>1</sup> La coulée verte de Colombes a été aménagée entre 1995 et 2006 sur l'emplacement du deuxième tronçon du raccordement de Courbevoie à Colombes

# UNE LIGNE DE MÉTRO À BOIS-COLOMBES

Contrairement aux usagers de la route qui disposent, depuis les années 1970, de rocade (périphérique, francilienne, A86) pour contourner Paris, les utilisateurs des transports en commun ont des difficultés à se déplacer de banlieue à banlieue sans passer par la capitale. Pour favoriser la circulation de marchandises, mais aussi de voyageurs, la Petite ceinture et la Grande ceinture ont pourtant été construites à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui, la première ligne est en grande partie fermée et remplacée par le métro et le tramway. La deuxième est, quant à elle, utilisée par le fret, le RER et le TGV.

## Des projets de rocade

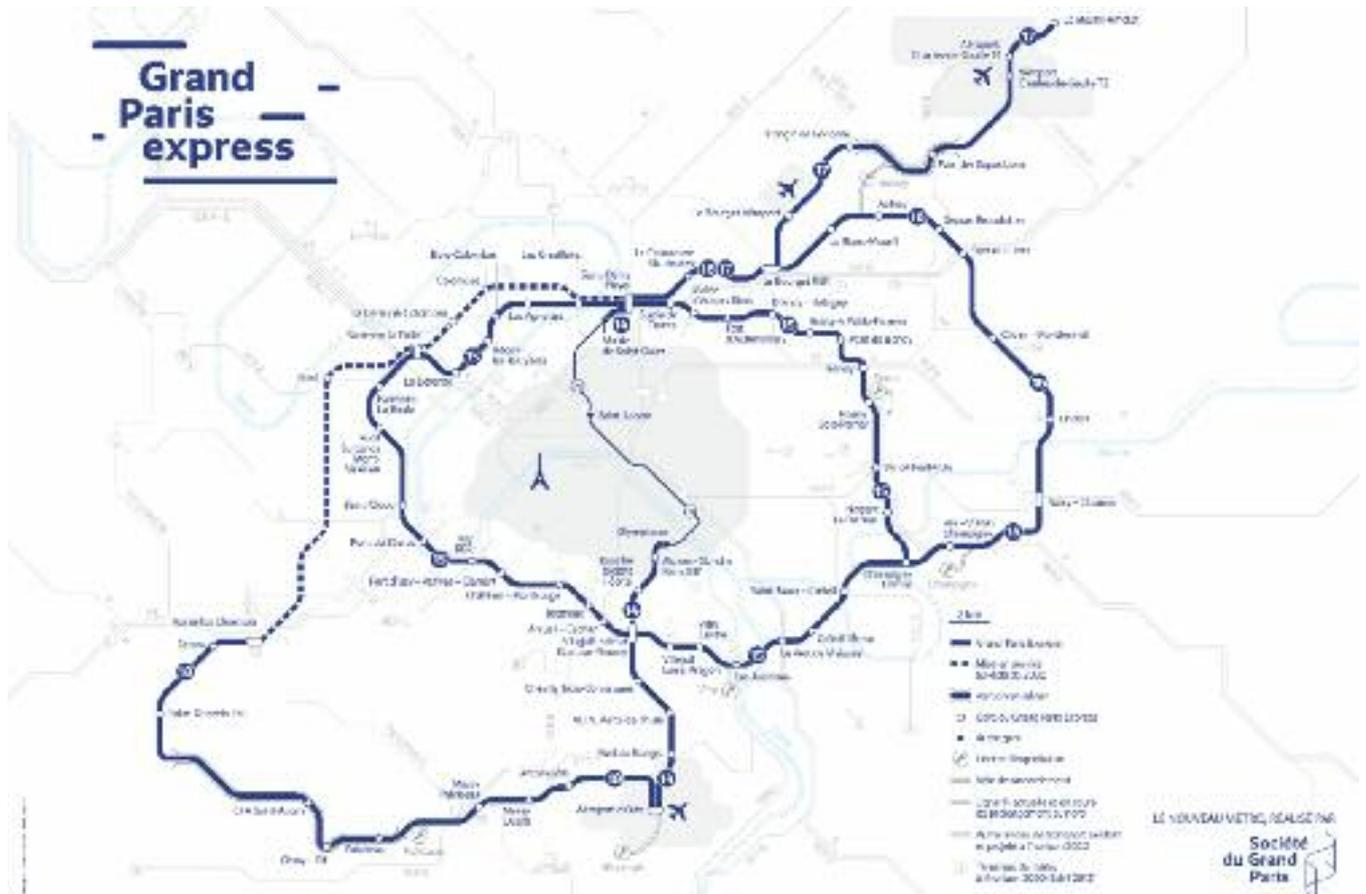
Plusieurs projets de ceinture ferroviaire autour de Paris sont imaginés dans les années 1990-2000. En 1994, le projet Orbitale (proposé par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France) consiste à réaliser une double rocade à proximité du périphérique, avec des tramways et un métro automatique. Dans la continuité d'Orbitale, la RATP propose, en 2006, un projet de métro circulaire appelé Métrophérique. La région Île-de-France lance, la même année, Arc Express. Cette rocade, majoritairement souterraine et en proche couronne, créée des correspondances entre les transports en commun existants ou futurs (dont les gares Transilien Bois-Colombes et Les Valées). Ce dernier projet est rapidement concurrencé par le Métro Grand Paris. La construction de trois lignes en boucle autour de Paris est envisagée par l'État pour, à l'instar d'Arc Express, développer les déplacements de banlieue à banlieue et desservir les grands pôles économiques de la région (dont le quartier des Bruyères). Les projets de la Région et de l'État fusionnent finalement en 2011 pour devenir le Grand Paris Express (GPE).

## Le Grand Paris Express

Le Grand Paris Express est un réseau de métro automatique long de 200 km. Il entrera en service entre 2024 et 2030 environ. Essentiellement souterrain, ce métro est constitué de quatre nouvelles lignes (15, 16, 17 et 18) et de la ligne 14 prolongée au nord et au sud. Celles-ci seront connectées au réseau de transport existant. La Société du Grand Paris est chargée de la conception et de la réalisation de ce métro automatique comprenant 68 gares. Tout en facilitant les trajets inter-banlieue, le GPE permettra de désaturer les transports en commun et routiers existants, de désenclaver les territoires les plus éloignés, et de favoriser l'accès aux aéroports, pôles de compétitivité et bassins d'emploi.

## Deux gares à Bois-Colombes

Faisant une boucle autour de Paris, la ligne 15 desservira deux gares à Bois-Colombes : Bécon-les-Bruyères et Bois-Colombes. Leur ouverture est prévue à l'horizon 2030 au moment de la mise en service du tronçon ouest de cette ligne. Les deux gares du GPE seront installées à proximité des gares existantes et mises en relation avec ces dernières. Une connexion sera ainsi réalisée avec les lignes J (Bois-Colombes) et L (Bécon-Les-Bruyères) du Transilien reliant une partie des Yvelines et du Val-d'Oise au GPE.



# LES BOIS-COLOMBIENS ET LE TRAIN (1)

*Des Bois-Colombiens nous ont fait partager leurs souvenirs, essentiellement d'enfance, en rapport avec le train, à travers des témoignages ou des documents d'archives. Qu'ils soient usagers, riverains de voies ferrées ou encore cheminots, ils nous font redécouvrir les trains à vapeur et électriques et se rappellent de leurs voyages et du passage des trains à Bois-Colombes.*

## Prendre le train

*«Quand on voyait le train à vapeur arriver à la gare [de Bécon-les-Bruyères], on avait largement le temps de courir, de traverser le passage à niveau, de traverser les voies devant le train qui s'arrêtait tout doucement et de prendre le train. Ça n'allait pas très vite.»*

Témoignage de M<sup>me</sup> BARTHELEMY, 1993 (AMBC)



**Arrivée d'un train à vapeur en gare de Bécon-les-Bruyères, début du 20<sup>e</sup> siècle,** (Editions Malcuit, AMBC, don de Raymond LOUCOUGARAY)

*«à 10 ans, je prenais le train tout seul. On n'avait pas peur à l'époque et je prenais le train 4 fois par jour puisque je revenais déjeuner à midi.» (...) On avait des grands wagons verts. Alors nous on montaient dans les fourgons à bagages parce qu'il y avait des barres horizontales et on s'amusaient à faire de la gymnastique dessus, à chahuter dans les fourgons. On s'amusaient bien ! (...) Mon père, (...) m'a raconté qu'eux s'amusaient à faire le tour des wagons [par l'extérieur], alors que c'étaient des locomotives à vapeur qui trainaient les trains dans les années 1920.»*

Témoignages de Christian GALLOT, 2017 (AMBC)

*«Souviens-toi, Jean Cléroult, de nos années cinquante :*

*La guerre était finie, les sirènes hurlantes  
S'étaient tues à jamais, et nous pouvions enfin  
Profiter de la vie comme de vrais gamins.*

*Veux-tu bien avec moi revivre le passé ?*

*Nous allions tous les deux au lycée Condorcet.*

*Revoyons le train vert, la gare Saint-Lazare.*

*De la rue d'Amsterdam, le rutilant bazar.*

*Le passage du Havre et ses trains miniatures (...)*

Extrait du poème «Souvenir» de Christian GALLOT, vers 2016 (AMBC, don de Jean CLÉRAULT)

*«Je me vois encore monter avec ma sœur quand on partait le matin au début des années 60. Avec des talons hauts, fins, des jupes vachement étroites, c'était la mode à l'époque, (...). Il fallait monter dans les trains à vapeur, les marches étaient hautes (...). On était naturellement sportives (...) parce qu'on courait de chez nous jusqu'à la gare sans arrêt.»*

Témoignage de Chantal PICARD, 2017 (AMBC)



*«Quand on a commencé à prendre le train, soit pour aller à l'école, soit pour aller travailler, (...) les jours où on partait à la même heure que le grand-père, surtout on n'allait pas du côté où il était parce qu'il fonçait pour prendre une place assise, il bousculait tout le monde, on ne voulait pas que les gens sachent qu'on le connaissait.»*

Témoignage de Françoise PRÉVOT, 2018 (AMBC)

**Des voyageurs sortent du train en gare de Bois-Colombes, 1971** (Claude LEBAILLY, AMBC)

*«J'ai toujours utilisé le train, de jour comme de nuit, dimanche, même le jour de Noël. (...) Pour aller me promener, pour aller travailler aussi puisque la première entreprise, où j'ai travaillé, était à Clichy (...). Donc je prenais le train 4 fois par jour.»*

Témoignage de Bernard CHAUVIN, 2017 (AMBC)

# LES BOIS-COLOMBIENS ET LE TRAIN (2)

## Regarder passer les trains...

«[Sur le raccordement de Colombes à Courbevoie], au moment de la guerre de 1914, j'ai vu défiler des quantités de trains de marchandises remplis de soldats fleuris, avec des drapeaux et criant «À Berlin, à Berlin!». J'ai le souvenir de soldats qui sont partis au front et qui ne sont sûrement pas revenus»  
Témoignage de M<sup>me</sup> BARTHÉLÉMY, 1993 (AMBC)



**Rame de voitures État à 2 niveaux en gare de Bois-Colombes, vers 1934-1935**  
(AMBC, don d'Élisabeth VIRIOT)

«La passerelle alors là c'était la partie de rigolade. (...) On arrivait de l'école, on attendait le ronronnement d'un train à vapeur, on montait sur la passerelle, on restait dessus pour avoir bien chaud, on ne voyait rien puis on ressortait (...) et on redescendait. On était noir comme du charbon. (...) Qu'est-ce qu'on s'est payé comme partie de passerelle et quand on rentrait ma mère disait : Allez, elles ont encore été s'traîner sur la passerelle. (...) On avait bien chaud, on était bien!»  
Témoignage de Juliette JODEAU, 1994 (AMBC)

«Avant-guerre, les toits [des trains électriques] étaient peints en blanc (...) La guerre est arrivée, pour ne pas se faire repérer par les Allemands, les toits ont été peints en noir. (...) Les toits peints en noir étaient restés, après la guerre, noirs car il n'y avait plus de peinture blanche.»  
Témoignage de Marcel VOYER, 2017 (AMBC)

«J'ai connu la traction à vapeur. Mon petit plaisir quand j'étais petit donc, c'était de me mettre sur le pont de la gare de Bois-Colombes et quand la locomotive passait juste en dessous le pont, on ne se voyait plus. C'était rigolo!»  
Témoignage de Bernard CHAUVIN, 2017 (AMBC)

«Ce qui nous embêtait quand on se promenait [rue de l'église,] (...) quand on était petit (...), quand les locomotives passaient, ce qui était épouvantable c'était la masse de fumée.»  
Témoignage de Jean-Claude CAVARD, 2017 (AMBC)

**Un train vert (rame standard Z 1500) en gare de Bois-Colombes, années 1950** (Editions Malcuit, AMBC)

«Le petit train, qu'on appelait le petit train vert et que les vieux bois-colombiens se rappellent parce qu'on avait l'impression qu'il avait deux yeux (...) Il est dans la mémoire de la ligne de Bois-Colombes à Argenteuil.»  
Témoignage de Jean CLÉRAULT, 2017 (AMBC)

# LES BOIS-COLOMBIENS ET LE TRAIN (3)

## Des cheminots bois-colombiens

Bois-Colombes, de par la présence de voies et d'équipements ferroviaires sur son territoire et de par sa proximité avec Paris, attire des cheminots. 423 cheminots sont ainsi recensés en 1911 et 533 en 1946. Les Bois-Colombiens côtoient régulièrement les chefs de gare, les gardes-barrières et les contrôleurs. Des employés, des dactylos et mécanographes<sup>1</sup> bois-colombiens travaillent dans les services administratifs des compagnies ferroviaires puis de la SNCF. Des conducteurs, des tourneurs, des modeleurs, des électriciens, des aiguilleurs<sup>2</sup>, des chaudronniers, etc. sont eux au plus près du matériel roulant. Certains Bois-Colombiens exercent des métiers rares ou disparus aujourd'hui : les lampistes, en charge de l'entretien de la signalisation arrière des trains à vapeur, les dessinateurs ou maîtres d'hôtel pour une compagnie de wagons-lits.

<sup>1</sup> Ce métier a été remplacé par celui d'informaticien.

<sup>2</sup> Un aiguilleur est en charge de la gestion des voies ferrées et du trafic. Il manœuvre des signaux et appareils de voie afin d'assurer la fluidité du trafic ferroviaire.

*«Il y avait une garde-barrière [rue Pasteur], et moi j'étais très amie [avec elle]. Elle avait un grand jardin le long de la voie et souvent ma mère m'envoyait acheter de l'oseille. Elle me disait «va donc cueillir toi-même ton oseille». Et, j'allais dans son grand jardin (...) le long de la villa Chanoine (...) Et quand je revenais de cueillir mon bouquet d'oseille, elle me disait ça fait 4 sous, ça fait 6 sous (...) ce n'était pas cher.»*

Témoignage de Mme BARTHÉLÉMY, 1993 (AMBC)



**Alfred Bihan en habit militaire,**  
vers 1937-1938 (Archives Yannick BIHAN)

Une plaque rendant hommage aux agents de la Société nationale des chemins de fer (SNCF) tués pour des faits de guerre pendant la Seconde Guerre mondiale est apposée à la sortie de la guerre sur un mur à l'intérieur du bâtiment principal de la gare de Bois-Colombes. Parmi ces victimes, Alfred Bihan (né en 1917 à Landebaëron, Côtes-d'Armor) travaille comme manutentionnaire. En octobre 1937, il quitte sa Bretagne natale et le séminaire pour satisfaire à ses obligations militaires. Il est affecté

au 8<sup>e</sup> régiment du génie, à Versailles, puis mobilisé entre septembre 1939 et juin 1940. Il revient en région parisienne en 1941 et devient cheminot à la gare de Bois-Colombes. Célibataire sans enfant, travailleur sans qualification, Alfred Bihan est désigné pour partir travailler dans les chemins de fer allemands, le 18 décembre 1942.

Refusant de partir en Allemagne, il rentre en Bretagne et tente de rejoindre l'Angleterre avec des camarades en mars 1943. Dénoncé, Alfred Bihan est incarcéré à la maison d'arrêt de Saint-Brieuc, envoyé au camp de Royalieu à Compiègne, puis transféré le 8 mai 1943, au camp de concentration de Sachsenhausen (à proximité de Berlin). Épuisé par des mauvaises conditions de travail, miné par la faim, la dysenterie et les mauvais traitements, il meurt le 19 février 1945.



**Banquet des contrôleurs de route de la SNCF dans la salle des fêtes située au-dessus du marché de Bois-Colombes. Paul Viriot, 2<sup>e</sup> à gauche, est un cheminot bois-colombien,**

1932 (Sacha MASOUR, AMBC, don d'Élisabeth VIRIOT)



**Lahouri BENSEKHA, cheminot bois-colombien, devant une locomotive à vapeur 141C, années 1950-1960**  
1971 (AMBC, don de Reda REGHAY)

# REMERCIEMENTS ET SOURCES

## La Ville de Bois-Colombes remercie pour leur contribution, leurs témoignages et leurs dons

La Société nationale des chemins de fer (SNCF), et plus particulièrement Pierre-Gaël BARON, Stephan CHAMPAGNE et Lucile QUESSART (SNCF Mobilités / Établissement de gares ligne J), Jean-Luc MARTIN (AREP), Marie-Noëlle POLINO (Direction générale de la communication et de l'image) et le Centre des archives historiques de la SNCF

La Société du Grand Paris, et plus particulièrement Camila NAECK-ROUSSEY

L'Association pour l'histoire des chemins de fer (AHICF), et plus particulièrement Sylvère AÏT AMOUR et Cécile HOCHARD

L'association Cercle généalogique Cheminots, et notamment Henri DROPSY

Les Archives municipales et le Musée d'art et d'histoire de Colombes, et notamment Sylvie CRÉPIN, Christine DESSEMME, Martine HARIGA-DUFLLOT et Michèle MORNET

Caroline BERTIN

Alain QUILLÉVÉRÉ

Pierre TULLIN

Les donateurs et témoins : Marie-Catherine BARIGault, M<sup>me</sup> BARTHÉLÉMY, Yannick BIHAN, Jean-Claude CAVARD, Bernard CHAUVIN, Jean CLÉRAULT, Christian GALLOT, Marie-Renée HUET, Juliette JODEAU, Raymond LOUCOUGARAY, Chantal PICARD, Françoise PRÉVOT, Reda REGHAY, Laurent TAMBOUR, Philippe TOURNET, Elisabeth VIRIOT et Marcel VOYER

Les services de la ville de Bois-Colombes : le service Archives et Patrimoine culturel et la Direction de la Communication pour la conception de l'exposition, le pôle Aménagement urbain et des services techniques

## Sources

Fonds des Archives municipales de Bois-Colombes et de Colombes, des Archives départementales des Hauts-de-Seine et de Paris, de l'Association pour l'histoire des chemins de fer, du Centre des archives historiques de la SNCF et de l'association Cercle généalogique Cheminots.

Journaux d'information municipaux de Bois-Colombes : *Bois-Colombes communication* et *Le journal de Bois-Colombes*.  
Journal paroissial *L'Aubépine*.

Publications de la ville de Bois-Colombes.

ASSOCIATION DES AMIS DU MUSÉE MUNICIPAL D'ART ET D'HISTOIRE DE COLOMBES, *Le muséofil : Colombes et ses environs, histoire ferroviaire, 1837-1937*, numéro spécial, Colombes, Association des amis du Musée municipal d'art et d'histoire de Colombes, Paris, Cercle ouest parisien d'études ferroviaires, 2011.

ASSOCIATION DES AMIS DU MUSÉE MUNICIPAL D'ART ET D'HISTOIRE DE COLOMBES, *Le muséofil : De l'embarcadère du Champ-de-Mars à la gare électrique de Bois-Colombes*, numéro spécial, Colombes, Association des amis du Musée municipal d'art et d'histoire de Colombes, Paris, Cercle ouest parisien d'études ferroviaires, 2007.

AUZANNET Pascal, *Les Secrets du Grand Paris. Zoom sur un processus de décision publique*, Paris, Hermann Editeurs, 2018, 198 p.

BOCARD Hélène, BELHOSTE Jean-François, ÉTIENNE-STEINER Claire, [et al.], *De Paris à la mer. La ligne de chemin de fer Paris-Rouen-Le Havre*, Paris, Inventaire général du patrimoine culturel, APPIF, 2005, 151 p., (Images du patrimoine, n° 239).

CARRIÈRE Bruno, *Les trains de banlieue. Tome 1. De 1837 à 1936*, Paris, Editions La Vie du Rail, 1998, 303 p.

CORTEVILLE Julie, DEGUILLAUME Marie-Pierre (sous la dir. de), *Aux origines du Grand Paris : 130 ans d'histoire*, Suresnes, Musée d'histoire urbaine et sociale de Suresnes, Paris, Région Île-de-France, 2016, 206 p.

FIORI Ruth, *Paris déplacé : du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours. Architectures, fontaines, statues, décors*, Paris, Parigramme, 2011, 278 p.

FOITET Jean-Paul, *100 ans de gares françaises*, Turquant, Cheminements, 2008, 361 p.

FOURNIER Luc, LAMMING Clive, *Patrimoine ferroviaire*, Paris, Éditions du patrimoine, Paris, Centre des monuments nationaux, 2017, 259 p.

JANSSOONE Didier, *Les métiers du rail*, Antony, Éditions techniques pour l'automobile et l'industrie (E.T.A.I.), 2015, 160 p., (Trains Gares).

JOUAN Lucienne, *Bois-Colombes et son histoire*, Bois-Colombes, Association "1896-1996 Bois-Colombes a cent ans", 1995, 189 p.

LAMBERT-BRESSON Michèle, TÉRADE Annie (sous la dir. de), *Paysages du mouvement. Architectures des villes et des territoires XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Éditions Recherches, Paris, Ipraus, 2016, 349 p., (Les cahiers de l'Ipraus - architecture, urbanistique, société).

LEGROS Daniel, *Colombes. Le nom des rues, mémoire de la ville*, Paris, Valette éditions, s.d., 160 p.

LEROY Didier, BELLOT Paul-Henri, DELZIANI Samuel, *La gare Saint-Lazare et sa banlieue. 150 ans d'histoire*, Paris, Éditions La Vie du Rail, 2014, 156 p.

LES AMIS D'ÉMILE TRICON, *Émile Tricon, 59 ans au service de Bois-Colombes*, s.l., s.n., 1998, 112 p.

MUSÉE MUNICIPAL D'ART ET D'HISTOIRE, *Gares à Lisch, l'épopée d'un architecte ferroviaire (1828-1910)*, Colombes, Musée municipal d'art et d'histoire, 2009, 39 p.

QUÉNÉHEN Léon, *Histoire de Bois-Colombes*, Paris, Jouve et C<sup>o</sup>, 1946, 215 p.

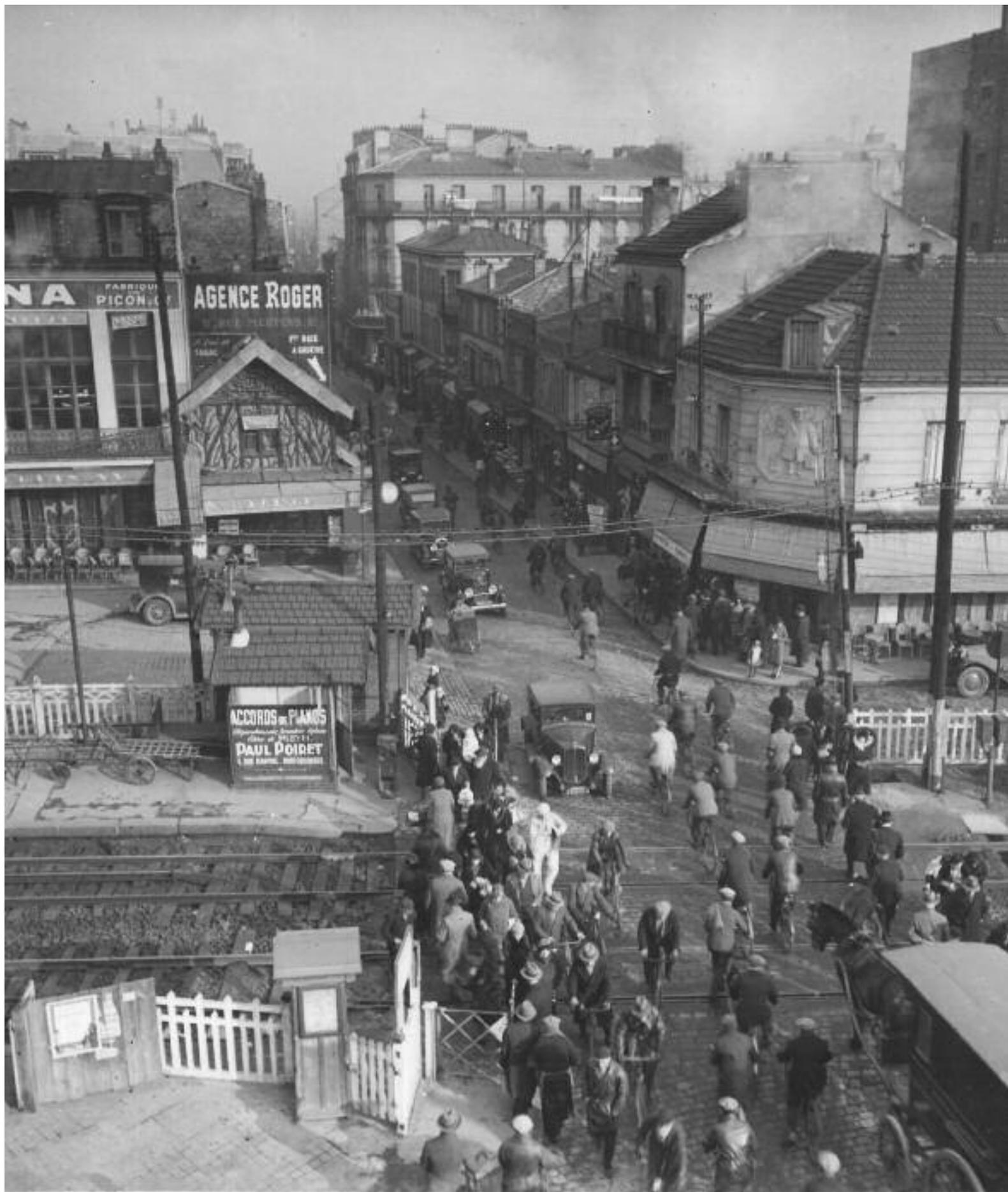
RIGOUARD Jean-Pierre, *Chemins de fer de la banlieue ouest Paris - Saint-Lazare*, Saint-Avertin, Éditions Alan Sutton, 2006, 128 p., (Mémoire en Images).

VILLE DE COLOMBES, *L'épopée de la Coulée verte de Colombes. 1883-2013, de la voie ferrée à une nature retrouvée*, s.l., Amandine Bornibus, [2013], 143 p.

VILLE DE COLOMBES, *Les voies de chemin de fer à Colombes*, Colombes, Ville de Colombes, [2005], 28 p.

Sites internet de l'encyclopédie libre Wikipédia, SNCF Open data, SNCF Transilien, de la ville de Paris, de la base Mérimée, de la Bibliothèque nationale de France – Gallica et de la Société du Grand Paris.





Le passage à niveau de la rue des Bourguignons sur la ligne Paris-Argenteuil, octobre 1933 (Studio Hébert. E.FRANÇOIS/AMBC)



*Travaux d'abaissement des voies à la gare de Bois-Colombes. Quai provisoire aménagé côté rue des Aubépines, janvier 1935*  
(Chemins de fer de l'État, service de la voie et des bâtiments, laboratoire de photographie / AMBC, don de Philippe TOURNET)





Septembre 2019