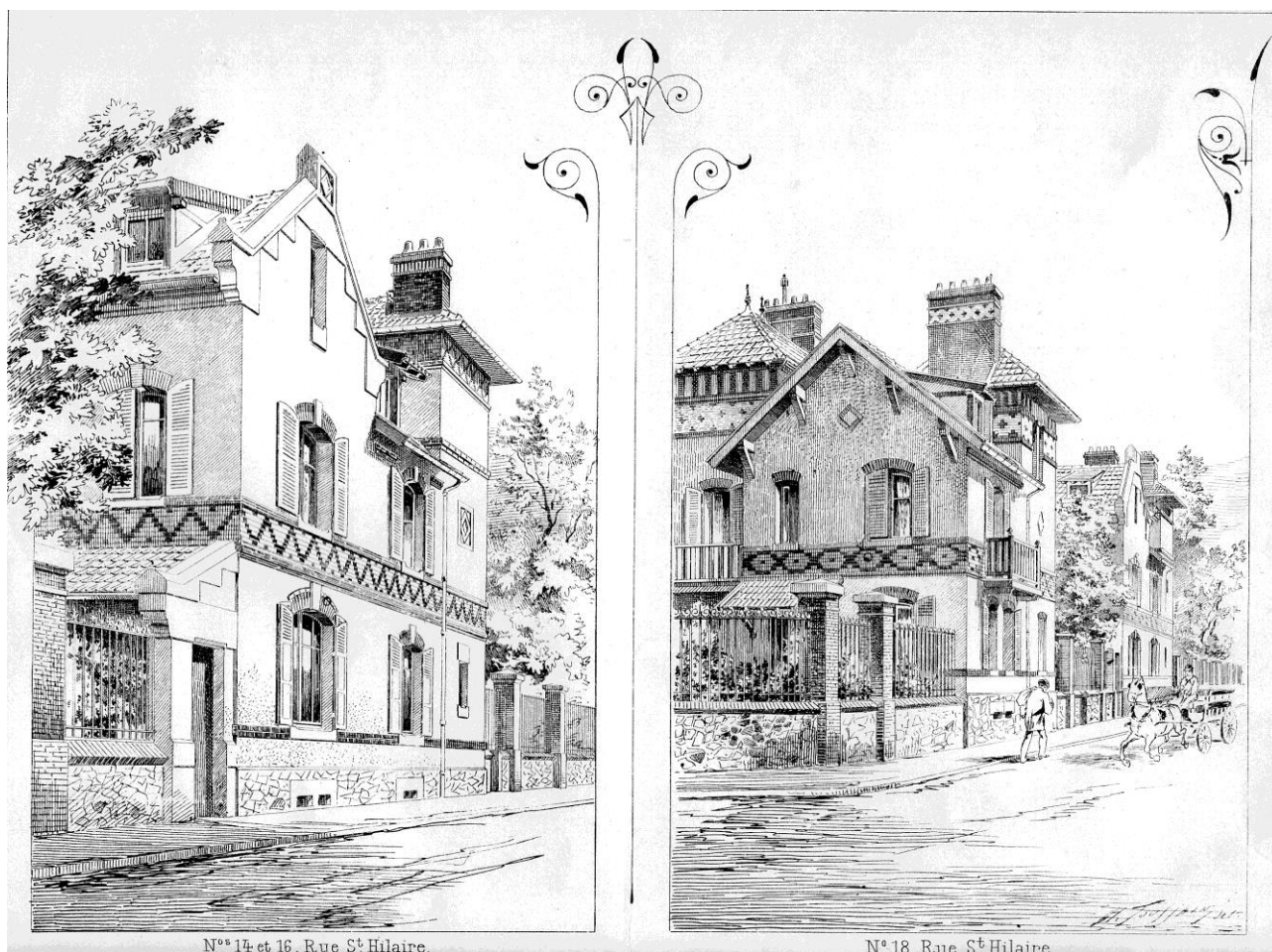


Regard sur la ligne de chemin de fer Cormeilles - Saint-Lazare

Lors d'un séjour à Saint-Malo, j'ai découvert cette planche dans une boutique de livres anciens. Tout de suite j'ai reconnu ces maisons. Je suppose que votre œil avisé les reconnaîtra également bien qu'elles ne soient pas situées dans notre ville.



Elles se trouvent à Colombes le long de la voie de chemin de fer ouverte en 1857, qui traversa la Seine en 1863 pour s'arrêter à Argenteuil et qui arrivera dans notre ville en 1892.

Je vous propose un arrêt sur cette ligne que vous empruntez peut-être régulièrement.

A la demande de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest un groupe d'immeubles et de maisons est édifié en 1895 à l'emplacement d'une ancienne propriété connue sous le vocable de *Boc Saint Hilaire*. La réalisation de ce projet est confiée à l'architecte Jean Just Lisch.

Parallèle à la rue Saint-Hilaire, percée depuis 1861, la rue Saint-Lazare est créée pour desservir ce lotissement. Elle encadre deux immeubles de rapport avec au rez-de chaussée des boutiques. Les maisons sont regroupées par deux ou par quatre. Elles disposent de leur propre entrée et d'un jardin privé.

Les façades sont animées par des frises de briques de deux couleurs faisant ressortir l'enduit clair. Les fenêtres sont décorées par des arcades en briques. L'automobile n'ayant pas encore envahies nos rues, ces maisons ne disposent pas de garage.

Ces habitations conçues pour la location ont rapidement trouvé preneurs. La valeur locative en était sûrement modeste avec un confort moderne, salle d'eau, WC, gaz...



Rue Saint-Lazare

À partir de 1934, sur l'impulsion de l'état les chemins de fer de l'Ouest, puis la SNCF en 1938, entreprennent la modernisation du réseau par le remaniement des voies, l'électrification des trains de banlieue et la suppression des passages à niveau qui entravaient la circulation automobile. La reconstruction de trois gares, Bois-Colombes, Colombes et le Stade est confiée à l'ingénieur architecte Urbain Cassan. A Colombes, il réalise la surélévation de la voie en créant un viaduc de 585m de longueur, de 5,50m de hauteur et près de 18m de large. Il est composé d'un plateau de poutres d'acier supporté par des portiques en béton armé. Il permet de libérer un large espace public couvert et de faciliter la circulation.

L'architecte : Jean Just Lisch est né à Alençon le 10 juin 1828 où son père dirigeait une importante filature. Il entre en 1847 à l'École des beaux-arts de Paris. Il est élève de Léon Vaudoyer. À sa sortie de l'école en 1852, il est attaché aux travaux de restauration du palais de l'Élysée. Puis sous le patronage d'Eugène Millet et Eugène Viollet-le-Duc, il entre dans le service chargé de l'entretien des édifices religieux de l'État. Viollet-le-Duc lui confie les travaux de restauration de la cathédrale d'Amiens et du château de Pierrefonds.

Pour les chemins de fer, il réalise la construction de nombreuses gares, l'embarcadère du Champ-de-Mars en 1877, l'agrandissement de la gare Saint-Lazare en 1889, la gare des Invalides en 1902.... Il décède le 24 août 1910 à Paris.

L'architecte : Urbain Cassan est né à Narbonne le 12 mars 1890 et décède à Paris le 4 avril 1979. Après des études à l'École nationale supérieure des beaux-arts et à l'École polytechnique (promotion 1911), il commence sa carrière à la Compagnie des chemins de fer du Nord. Il participe à la reconstruction du réseau après la Première Guerre mondiale avec l'ingénieur en chef Raoul Dautry. Celui-ci en fera son conseiller lors de son passage au Ministère de l'Armement en 1939.

En 1944, le même Dautry le nomme directeur général de la construction au Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme. Il est architecte-conseil pour Électricité de France entre 1946 et 1955 et est nommé architecte en chef des bâtiments civils et palais nationaux en 1953.

Autres gares :

1922 : gare de Senlis avec Gustave Umbdenstock.

1925 : gare de Chauny (ajout d'un auvent en béton armé)

1925-1927 : gare de Lens.

1926 : gare de Saint-Quentin avec Gustave Umbdenstock.

1927 : gare de Brest.

1927-1930 : gare de Noyon.

1937 : gare de Brest

Sources : Planche n°10 de la 2^{ème} année de la revue *Construction Moderne*, Wikipédia et guide des voies de chemin de fer édité par la ville de Colombes.

Connaissez-vous mon étude sur Julien Galopin architecte de Colombes ?

<http://www.fichier-pdf.fr/2013/12/05/julien-galopin-architecte/>

Réalisation et photographies Jean Pierre DENIS
Cormeilles-en-Parisis Juin 2016

