

Le train et l'Exposition de 1900

La desserte voyageurs

par Bruno Bretelle



Vue des gares du Champ-de-Mars depuis la Tour Eiffel pendant l'Exposition de 1900. Tandis que sur la gauche, la gare terminus accueille des trains à vapeur, à droite, au pied de l'usine Worthington, une navette électrique stationne dans la gare de passage. Les bâtiments du Panorama Transatlantique, du Maréorama et du Globe céleste, attractions de l'Exposition, dominent les deux gares - Cliché DR, collection Bruno Bretelle.

Le succès de l'Exposition de 1900 nécessite une desserte ferroviaire conséquente. La gare terminus du Champ-de-Mars est agrandie, des lignes construites et des gares parisiennes réaménagées, afin de relier le Champ-de-Mars aux gares de Paris-Saint-Lazare et de Paris-Nord, ainsi qu'aux stations de la Petite Ceinture et de la ligne d'Auteuil. Des trains urbains composés de matériels du Chemin de fer de Ceinture et des compagnies de l'Ouest et du Nord desservent la gare terminus, ainsi que des trains de plaisir de la Compagnie du Nord. Voici l'étude de ces travaux et de ces trains.

Une desserte voyageurs cruciale pour la réussite de l'Exposition

La question de la desserte voyageurs du Champ-de-Mars est cruciale pour les organisateurs de l'Exposition, car elle conditionne le succès économique de celle-ci. Il faut notamment permettre à de nombreux visiteurs d'assister aux événements organisés (fêtes, concerts, défilés, illuminations, feux d'artifices, etc.), afin que les recettes soient suffisantes.

Les chiffres de fréquentation de l'Exposition de 1889 servent de base de réflexion. De mai à octobre, plus de 3,6 millions de personnes ont transité par la gare terminus du Champ-de-Mars, soit une moyenne de 20 000 voyageurs par jour. Mais les dimanches, seul jour de congé hebdomadaire à l'époque, le trafic a plus que doublé par rapport à ce chiffre, atteignant une moyenne de 45 000 voyageurs par jour. Les jours fériés ont connu également une très forte fréquentation. Le record est d'ailleurs remporté par le lundi de Pentecôte, où 70 000 voyageurs transitent par la gare, soit 3,5 fois la moyenne quotidienne.

En 1893, la Commission préparatoire de l'Exposition de 1900, qui attend des chiffres de fréquentation supérieurs, reconnaît le rôle prépondérant joué par le chemin de fer pour le transport des personnes : « *Quelles que fussent les dispositions adoptées par les entreprises de tramways, d'omnibus, de voitures et de bateaux à vapeur, ces entreprises ne desserviraient jamais qu'une circulation restreinte. L'essentiel était d'avoir un ensemble de voies ferrées convergeant des quartiers excentriques de Paris vers l'emplacement de l'Exposition.* ».

Autrement dit, il est nécessaire de renforcer la desserte de la gare terminus du Champ-de-Mars depuis la boucle ferroviaire constituée dans Paris par la ligne d'Auteuil à l'ouest

et la Petite Ceinture au nord, à l'est et au sud. Deux types de projets sont lancés afin d'atteindre cet objectif : la construction de nouvelles infrastructures et l'augmentation du nombre de trains, notamment circulaires, desservant la gare du Champ-de-Mars.

Concernant la construction de nouvelles infrastructures, la Compagnie de l'Ouest, qui exploite la gare du Champ-de-Mars depuis sa création en 1867, ouvre deux nouvelles lignes : la ligne des Invalides à Versailles-Rive Gauche et la ligne de Courcelles au Champ-de-Mars - et augmente le nombre de voies de la gare du Champ-de-Mars.

Parallèlement, le Chemin de fer de Ceinture, la Compagnie de l'Ouest et la Compagnie du Nord, qui collaborent depuis plusieurs années sur l'exploitation des trains circulaires (depuis 1869 pour la Compagnie de l'Ouest et depuis 1893 pour la Compagnie du Nord), préparent des services spéciaux sur l'Exposition et étudient les besoins en matériel roulant de ces services.

Deux nouvelles lignes pour l'Exposition

Afin d'atteindre l'objectif défini en 1893 par la Commission préparatoire de l'Exposition de disposer d'un ensemble de voies ferrées convergeant des quartiers excentriques de Paris vers l'Exposition au Champ-de-Mars et aux Invalides, la Compagnie de l'Ouest construit deux nouvelles lignes : la ligne de Paris-Invalides à Versailles-Rive Gauche, communément appelée ligne des Invalides, à également pour objectif de soulager la ligne Paris-Montparnasse - Versailles d'une partie de ses trafics de banlieue et de grandes lignes. Dans Paris, les travaux concernant consistent à supprimer les passages à niveaux entre Issy-les-Moulineaux et le Champ-de-Mars, à prolonger en tranchée la ligne des Moulineaux du Champ-de-Mars jusqu'à l'Esplanade des Invalides. De nouvelles stations sont également prévues, ainsi qu'une gare terminus sur l'esplanade des Invalides.

Les retards pris par le percement du tunnel de Meudon, dus à la fragilité du sous-sol, empêchent l'ouverture de l'ensemble de la ligne pour l'Exposition. La Compagnie de l'Ouest exploite néanmoins pendant celle-ci des trains navettes entre le Champ-de-Mars et l'Esplanade des Invalides. La couverture de la tranchée sur cette section, rendue nécessaire par la construction de palais le long de la Seine, interdit l'usage de la traction vapeur à cause des fumées rejetées dans l'atmosphère. C'est donc vers la traction électrique que se tourne la Compagnie pour assurer ces trains navettes, préparant ainsi l'usage de la traction électrique pour l'exploitation de la future ligne des Invalides.

Les retards pris par le percement du tunnel de Meudon, dus à la fragilité du sous-sol, empêchent l'ouverture de l'ensemble de la ligne pour l'Exposition. La Compagnie de l'Ouest exploite néanmoins pendant celle-ci des trains navettes entre le Champ-de-Mars et l'Esplanade des Invalides. La couverture de la tranchée sur cette section, rendue nécessaire par la construction de palais le long de la Seine, interdit l'usage de la traction vapeur à cause des fumées rejetées dans l'atmosphère. C'est donc vers la traction électrique que se tourne la Compagnie pour assurer ces trains navettes, préparant ainsi l'usage de la traction électrique pour l'exploitation de la future ligne des Invalides.

Construction de la gare de passage du Champ-de-Mars sur la ligne des Invalides en avril 1899 - Cliché Albert Brichaut, collection Paris Musées / Musée Carnavalet, réf. PH42484.

2 - Carte montrant l'emplacement de l'Exposition et les lignes de chemin de fer la desservant, parue dans l'édition du 2 juin 1900 du Génie Civil. La ligne des Courcelles au Champ-de-Mars et la ligne des Invalides sont représentées par un trait plein. La ligne de Courcelles au Champ-de-Mars et la ligne des Invalides sont représentées par un trait hachuré - Le Génie Civil.



L'étude complète de la construction de cette ligne sortant du cadre de cet article, nous suggérons au lecteur intéressé par ce sujet de consulter les articles du Génie Civil publiés à partir du 6 juillet 1901 et disponibles sur le site Gallica.

La seconde ligne construite par la Compagnie de l'Ouest, la ligne de Courcelles au Champ-de-Mars, est quant à elle intégralement parisienne. Cette ligne n'est pas étrangère au débat sur le projet de chemin de fer métropolitain. En effet, face à l'urgence d'ouvrir de nouveaux services ferroviaires pour l'Exposition, le gouvernement et la Ville de Paris établissent un compromis en 1896 : en échange de la reconnaissance par le Ministre des Travaux Publics du principe d'un chemin de fer métropolitain municipal, autrement dit construit par la Ville, le conseil municipal donne son accord à l'exécution de la ligne de Courcelles au Champ-de-Mars.



La Compagnie de l'Ouest communique sur l'existence des services urbains Ouest, Nord et Ceinture desservant l'Exposition - Affiche de Gustave Fraipont, collection Paris Musées / Petit Palais, musée des Beaux-Arts de la Ville de Paris, réf. PPAF1.





Le bâtiment de la station avenue du Bois de Boulogne avant le début des travaux de la ligne de Courcelles au Champ-de-Mars. Cette architecture, propre à la Compagnie de l'Ouest, est inspirée des pavillons et des orangeries des châteaux construits sous l'Ancien Régime. Elle apparaît pour la première fois sur la ligne d'Auteuil en 1854, avant d'être déclinée sur la Petite Ceinture Rive Gauche en 1867 et sur la ligne des Moulineaux en 1889. L'étage supérieur abrite le logement du chef de gare. Ce bâtiment ne comporte qu'une seule ouverture sur la face centrale située du côté de la rue - Cliché DR, collection Bruno Bretelle.

Le bâtiment de la station avenue du Bois de Boulogne construits lors des travaux de la ligne de Courcelles au Champ-de-Mars. Tout comme celui de la gare des Invalides, il est conçu par l'architecte Juste Lisch dans un style néo-classique très orné, afin de souligner le caractère prestigieux de son emplacement - Cliché DR, collection Bruno Bretelle.



Cette ligne comportent deux parties :
- Entre les stations Courcelles-Levallois et Avenue Henri-Martin, les voies de la ligne d'Auteuil sont doublées, car cette dernière ne peut absorber sur cette section, déjà empruntée par les trains navettes de la ligne d'Auteuil et par les trains circulaires de la Petite Ceinture, le trafic ajouté pour l'Exposition.
- Entre la station Avenue Henri-Martin et la ligne des Invalides, une section à double-voie, communément appelée *raccordement de Boulainvilliers*, est construite. Elle comporte des tunnels et un pont franchissant la Seine, le pont Rouelle.

La desserte de l'Exposition n'est pas le seul motif de construction de la ligne de Courcelles au Champ-de-Mars. En effet, la Compagnie de l'Ouest compte l'utiliser après l'Exposition pour faire circuler des trains navettes entre les gares terminus de Paris-Saint-Lazare et de Paris-Invalides et faciliter ainsi les correspondances entre les deux gares de son réseau.
La mise à quatre voies entraîne la reconstruction des stations Courcelles-Ceinture, Neuilly-Porte Maillot et avenue du Bois de Boulogne (aujourd'hui la station Avenue Foch du RER C).
L'étude complète de la construction de cette ligne sortant du cadre de cet article, nous suggérons au lecteur intéressé de consulter les articles du Génie Civil publiés à partir du 7 mai 1898 et disponibles sur le site Gallica.

Vue, prise pendant les travaux de pose des voies, des deux tunnels à voie unique qui permettent aux voies à la ligne de Courcelles au Champ-de-Mars de se détacher de celles de la ligne d'Auteuil, au sud de la station Avenue Henri-Martin. Un train circulaire, tracté par une locomotive 030 T Ouest de la série 3500, se dirige vers cette dernière - Cliché DR, collection Bruno Bretelle.



Un train quitte la gare terminus du Champ-de-Mars pendant l'Exposition de 1889. Il est tracté par une locomotive 120 T Ouest dite *Bicyclette* et composé de nombreuses voitures à impériale ouverte. Vue prise au niveau de la passerelle de Passy, aujourd'hui remplacée par le pont de Bir-Hakeim qui supporte le viaduc du métro aérien - Cliché DR, collection Bruno Bretelle.

Les services urbains sur l'Exposition

Pour comprendre l'organisation des services urbains pendant l'Exposition de 1900, revenons à leur organisation pendant celle de 1889.

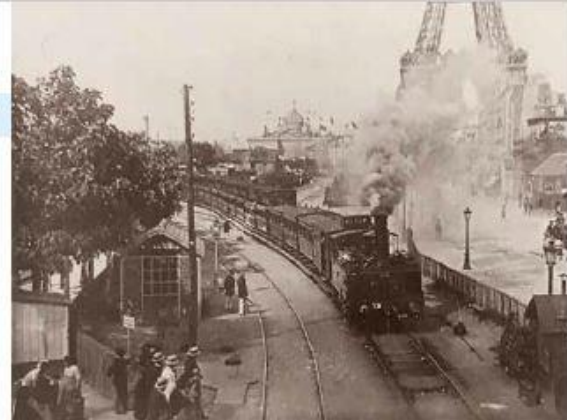
Deux services sont alors exploités :

- Un service de trains circulaires, intégralement parisien, entre le Champ-de-Mars et les stations de la Petite Ceinture par l'emploi du raccordement de Grenelle, qui relie la Petite Ceinture Rive Gauche et la ligne des Moulineaux.
- Un service de trains navettes, ouvert au début de l'Exposition et prolongé après la clôture de celle-ci, qui relie la gare de Paris-Saint-Lazare au Champ-de-Mars en empruntant la ligne des Moulineaux, c'est-à-dire en passant par la banlieue de Paris (Puteaux, Issy-les-Moulineaux).

Pour décrire les services sur l'Exposition de 1900, les sources suivantes sont utilisées dans cet article :

- Une brochure de la Compagnie des Chemins de l'Ouest intitulée *Services sur l'Exposition universelle de 1900*,
- Le guide des éditions Chaix intitulé *Exposition universelle de 1900 : les plaisirs et les curiosités de l'Exposition de 1900*,
- Une carte des services, issue des archives du Chemin de fer de Ceinture et publiée dans l'hebdomadaire *La Vie du Rail* en 1966,
- Des publicités de la Compagnie de l'Ouest parues dans la presse quotidienne en 1900.

Vue panoramique, prise vers 1909, des installations de la station Courcelles-Ceinture suite à la construction de la ligne de Courcelles au Champ-de-Mars. Le bâtiment voyageurs est conçu par l'architecte Juste Lisch comme les stations à cheval sur les voies de la ligne des Invalides, dont l'actuelle station Javel du RER C est la dernière représentante. Le RER C circule d'ailleurs sur la partie gauche de la tranchée. Les voies situées devant le bâtiment servent aux garages des rames Ceinture. Un monument rendant hommage à Eugène Fiacch...
pare le b...
Pereire. L...
tion de la l...
Compagnie de Paris à l...
des compa...
de la Comp...
Eugène Fla...
génieur en...
collection Br...



Ces sources indiquent uniquement les horaires des trains réguliers. Ne sont donc pas connus les horaires des trains supplémentaires qui circulent principalement les dimanches et fêtes.

Grâce à ces sources, il apparaît que les deux services exploités en 1889 sont repris voire étoffés :

- Le service des trains navettes de la ligne des Moulineaux est repris tel quel,
- Les trains circulaires ont désormais la gare du Champ-de-Mars comme point de départ et d'arrivée, grâce à la mise en service de la ligne de Courcelles au Champ-de-Mars,

Parallèlement, de nouveaux services sont ouverts :

- Un service de trains navettes reliant le Champ-de-Mars et la gare de Paris-Saint-Lazare,
- Un service de trains navettes reliant le Champ-de-Mars et la gare de Paris-Nord, Enfin, un service de trains navettes reliant le Champ-de-Mars à Bel-Air par la Petite Ceinture Rive Gauche au sud de Paris, afin d'assurer la correspondance avec les trains de la ligne de Vincennes à Bel-Air.



Lire la suite dans le n° 1 de
HF HISTOIRE FERROVIAIRE
Le chemin de fer au temps des compagnies