

# LA NOUVELLE « MÉGARE » DE L'EST... DE PARIS



16

Classée parmi les six plus beaux monuments de Paris<sup>1</sup>, l'embarcadere de Strasbourg prend le nom de gare de l'Est en 1854 avec les concessions des lignes de Paris à Mulhouse et de Nancy à Gray.

L'emplacement choisi, à proximité du canal et de la route d'Allemagne (axe médiéval passant par Meaux, aujourd'hui rue de la Grange-aux-Belles, rue de Meaux et dans le prolongement, avenue Jean-Jaurès) concilie les besoins du marché parisien avec la forte concentration des circuits commerciaux (trafics routiers et des canaux).

Confiée à l'architecte François Duquesney (qui réalisa les plans d'une aile de l'École des Mines à Paris), l'architecture monumentale de l'embarcadere de Strasbourg détonne par rapport au néo-classicisme des autres gares parisiennes. Sa conception est d'ailleurs vivement critiquée par le Conseil Général des Ponts et Chaussées en raison de «son excentricité» et «du mélange de styles». Toutefois, elle suscita, par la suite, un intérêt méritoire et le modèle fut exporté un peu partout en Europe (gares Termini, à Naples, en Espagne, à l'Ouest de Budapest...).

Tête de pont pour l'envoi des soldats au front, la gare de l'Est est aussi le réceptacle de la mémoire

de la Grande guerre où sang et larmes mêlés ont exprimé alternativement patriotisme et pacifisme. Dans le hall des « Départs », (côté rue d'Alsace) le tableau du peintre américain Albert HERTER dont le fils a été tué le 13 juin 1918, près de Château Thierry, a immortalisé la jeunesse fauchée dans « la fleur de l'âge ». Cette fleur, le peintre l'a représentée au bout du fusil - douloureuse ironie – du personnage central qui offre sa poitrine à la mort. Une fresque empreinte de retenue et de gravité, un saisissant contraste avec les accents revanchards et guerriers qui s'expriment encore en 1926, le jour de l'inauguration du tableau.

### LES TRAVAUX DE DÉDOUBLEMENT DE LA GARE EN 1930

Après l'armistice, le projet de transformation de la gare va être repris et réalisé au cours de la décennie suivante. C'est le plus grand chantier public de l'après guerre, car il ne passe pas moins de 7 lignes de tramways par la gare de l'Est, et il n'est pas question d'interrompre les circulations pendant la durée des travaux.

La façade de la gare est doublée empiétant de 65 mètres sur la rue du Faubourg Saint-Martin, déplacée à droite. L'architecte Bernault a

conçu et dirigé les transformations de la gare, conciliant l'apport historique du monument avec les nécessités du trafic en lui apportant la note « Art déco » sur les coupoles intérieures ainsi que dans la forme géométrique de l'aile Saint-Martin, restaurée récemment pour l'accueil du TGV Est.

### UNE NOUVELLE ENCEINTE URBAINE

Libérée des enjeux stratégiques dont elle fut l'objet pendant les guerres, la gare de l'Est se dresse aujourd'hui comme une porte ouverte sur la ville. Grâce à son exceptionnelle monumentalité, elle est devenue un lieu de villégiature, une « agora des temps modernes » où se produisent alternativement des animations et des manifestations culturelles: stands régionaux, librairies, orchestres de rock ou de musique classique, expositions de peintures, de sculptures...

Survivance, à Paris, d'une concentration de transports inégalée, la réalisation du TGV-Est parachève le plus grand complexe de réseaux de transports européens dans le quartier des deux gares.

**Patrick Cognasson**

<sup>1</sup> Revue Le « Magasin Pittoresque », la gare de chemin de fer de Paris à Strasbourg, 1851