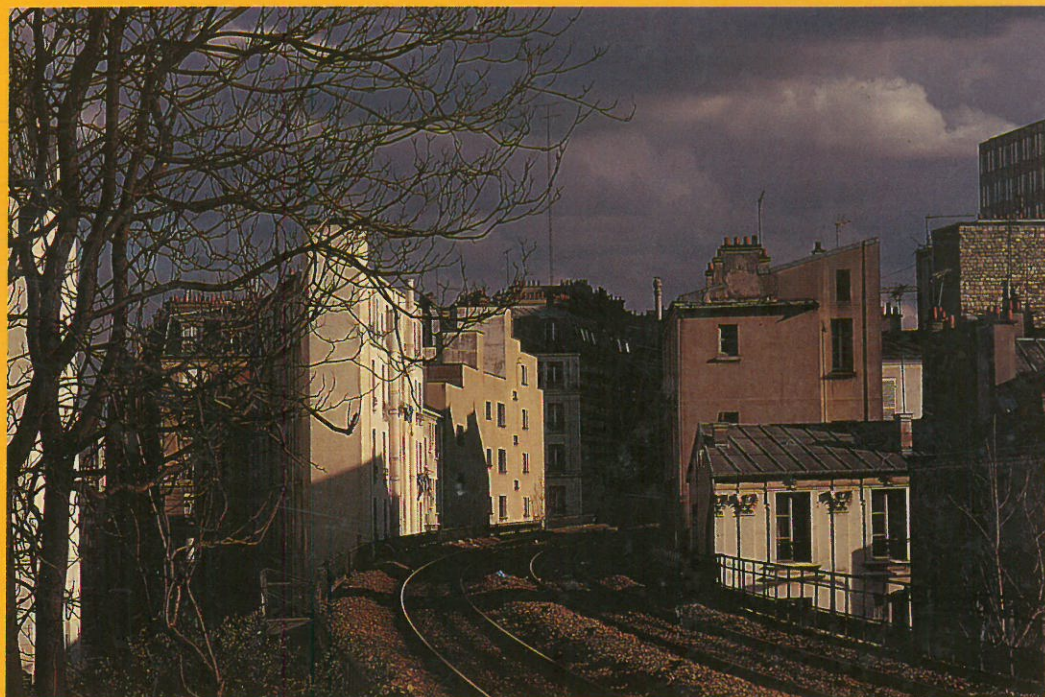


Dans le 19^e
arrondissement de
Paris, la Petite
Ceinture se faufile
entre les immeubles.



A. Bommart

Construite au siècle dernier pour assurer le transit marchandises entre les grandes gares parisiennes, la Petite Ceinture de Paris est bientôt devenue un chemin de fer urbain pour les voyageurs, exploité avec un matériel spécifique. Mais cette exploitation ne survivra pas à la révolution automobile des années 30, et devra comme les tramways céder la place aux autobus et aux voitures particulières.

Depuis plus d'un demi-siècle, la population parisienne s'est progressivement développée en périphérie, et les liaisons de rocade offertes par la Petite Ceinture revêtent un intérêt nouveau. Verra-t-on à nouveau y circuler ces trains qui jetaient des regards indiscrets jusque dans l'intimité des immeubles ?

Cliché de couverture :
Train de marchandises dans la verdure
parisienne sur les voies de la Petite Ceinture
Photo A. Bommart



Editions de
l'Ormet
03330 VALIGNAT

HORS SÉRIE
CONNAISSANCE
DU RAIL
165 FF

ISSN 0222-4844

Editions de l'Ormet

LA PETITE CEINTURE DE PARIS

La Petite Ceinture de Paris

BIBLIOTHEQUE de VERSAILLES



100124352

LESORT
G
1/44

Lesart G 1444

La Petite Ceinture de Paris



CDR Hors série PETITE CEINTURE

*AB 54217
04/03/1992*

textes et recherche documentaire

Pierre Laederich avec la collaboration de
André Jacquot,
Marc Gayda,
Patricia Laederich,
Denis Potel,
Sylvain Zalkind

photos

Adeline Bommart,
Marie-Françoise Frachot,
Nello Giambi,
Pierre Hénoch,
Thierry Joussant,
Bruno Lapeyre
ORLYVAL/Pasquino

iconographie

Ecole Nationale des Ponts et Chaussées,
Jacques Bazin,
Jean Bazot,
André Bègue,
M. Dubois,
Robert Eschenbrenner,
Jean Gallet (†)
André Poignant,
Jacques Renaud,
Maurice Rifault,
Jean-Pierre Rigouard

mise en page

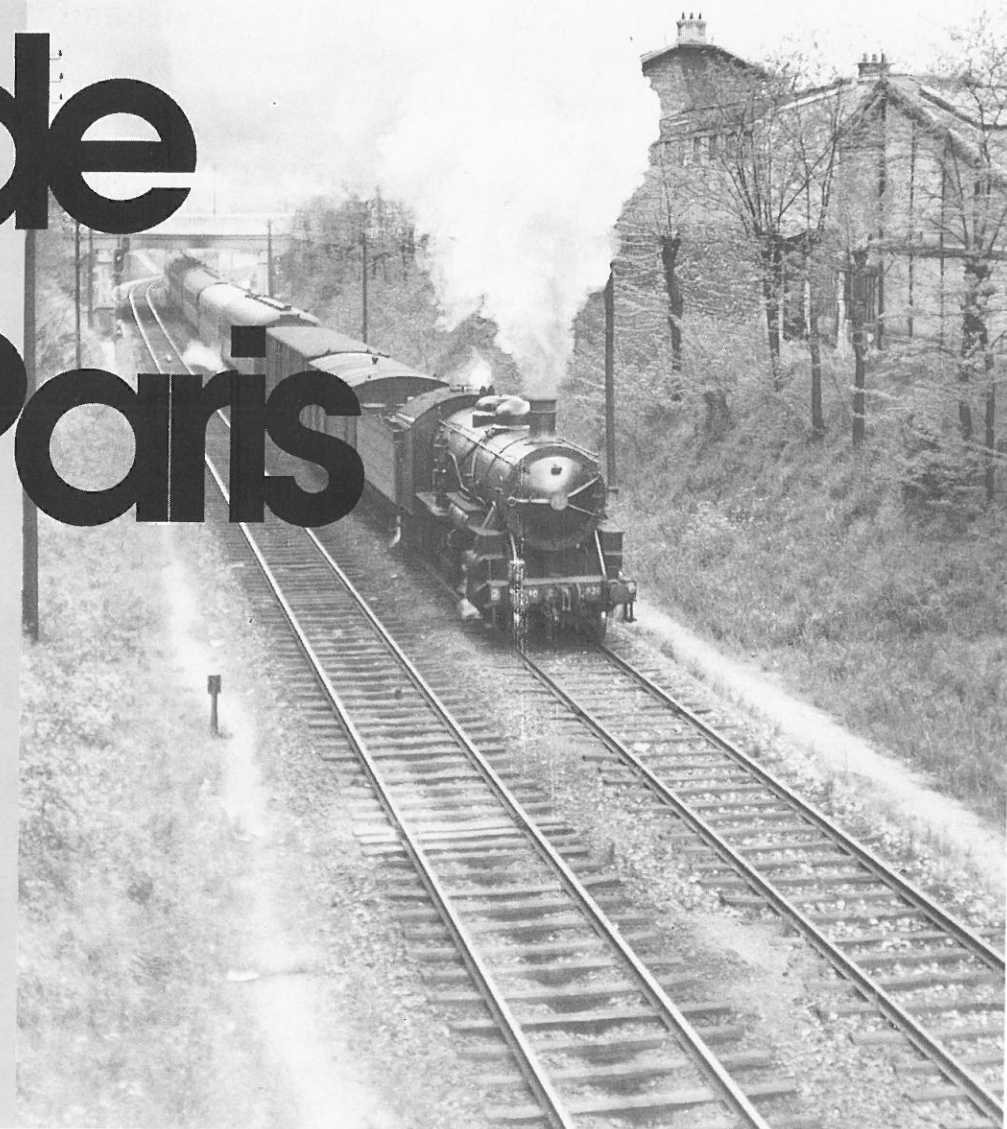
Patricia Laederich

Sommaire

La Petite Ceinture de Paris

5	Petite histoire de la Ceinture
6	Naissance du Syndicat de Ceinture
10	Les débuts difficiles du trafic voyageurs
12	Belleville-Villette, bifurcation des bestiaux
14	Histoires de passages à niveau
16	Une antenne de la Petite Ceinture : la ligne de Courcelles-Ceinture au Champ-de-Mars
18	Comment fonctionne le Syndicat de Ceinture ?
20	Tarifification
24	La Petite Ceinture, ligne de transit
26	Voitures et locomotives
27	Les voitures à voyageurs
31	Les locomotives
35	Le voyage de Monsieur Lartigue
40	Plan de la Petite Ceinture de Paris au début du siècle
44	Des accès souvent incommodes
56	Le temps des projets
58	Projet d'intégration de la Petite Ceinture au Métropolitain (1931 - 1938)
60	Projet La Défense - Bastille (1971)
61	Projet de réactivation de la Petite Ceinture (1971)
61	Un serpent de mer : ARAMIS
64	Un VAL autour de Paris ? (1987)
65	Le projet ORBITALE (1991)
66	La Charte d'aménagement de Paris (1991)
73	Mes souvenirs de «la P'tite»
74	L'œil du photographe
86	2020, l'odyssée de Paris
88	Carte de Paris à l'horizon 2020
90	Catalogue

La Petite Ceinture de Paris



Petite histoire de la Ceinture

Une ceinture, pourquoi ?

Au lendemain de la Révolution de 1848, l'économie française est en plein essor avec le fantastique développement de l'industrie ; l'extension du réseau de chemin de fer en décuple les sources d'approvisionnement ainsi que les débouchés. Les grands axes ferroviaires se dessinent, les petites compagnies se regroupent, mais il n'existe jusqu'alors aucune jonction entre les lignes aboutissant aux gares parisiennes. Paris ne dispose pas encore des grandes percées d'Hausmann, et sa voirie est héritée de l'époque gallo-romaine (rue Saint-Martin, rue Saint-Jacques). Les transits sont assurés par de lourds charrois à traction animale, nécessitant un double transbordement, générateur de pertes ou d'avaries. D'où la nécessité pour les grandes Compagnies de Chemin de Fer d'établir à Paris des jonctions ferrées supprimant les ruptures de charge, à l'instar de grandes capitales européennes, comme Londres, Bruxelles ou Berlin.

Par ailleurs, la Ville de Paris, pour protéger ses nouvelles limites, s'est doté en 1860 d'une nouvelle enceinte fortifiée qu'il importe de pouvoir approvisionner en hommes et en munitions en cas de conflit armé. Autour de l'enceinte — purement fiscale — des « fermiers généraux » (correspondant au parcours des



Sur le «Chemin de fer de Rive Droite», travaux de suppression des passages à niveau avec l'avenue de St Ouen.

lignes 2 et 6 du métro), cette enceinte nouvelle délimite une couronne dans laquelle vont se développer des zones industrielles d'une part, des quartiers résidentiels d'autre part. Ces considérations seront déterminantes quant au choix du tracé : ligne circulaire longeant les fortifications, à l'intérieur de l'enceinte de Paris.

Enfin, la réalisation des travaux d'infrastructure sera un moyen efficace de lutte contre le chômage, en faisant appel à la main-d'œuvre des « ateliers nationaux ». Il serait donc opportun d'entreprendre au plus tôt la construction de ce chemin de fer.

Le Chemin de fer de Rive Droite

Le cahier des charges est publié le 9 décembre 1851, reprenant les dispositions techniques du chemin de fer de Paris à Strasbourg. Comme prévu, la plate-forme sera établie à l'intérieur de l'enceinte fortifiée, afin de garantir l'approvisionnement des points stratégiques en cas de siège de Paris. La construction se fera aux frais de l'Etat, qui s'engage à livrer ce chemin de fer dans un délai de deux ans aux Compagnies concessionnaires, réunies en syndicat. En contrepartie, chacune des cinq Compa-

gnies constituantes s'engage à verser un million de francs comme contribution à la réalisation du chemin de fer. A noter que la Compagnie de Paris à Lyon, non encore formée, sera représentée au syndicat par un délégué du ministère des Travaux publics.

Le Chemin de fer de Rive Droite doit se raccorder aux chemins de fer de l'Ouest et de Rouen en gare des Batignolles, passer sous les voies du Nord et de Strasbourg (avec raccordement à ces dernières), traverser en souterrain les hauteurs de Belleville, se raccorder au Chemin de fer de Lyon, franchir la Seine sur un viaduc avant de se raccorder au Chemin de fer d'Orléans.

Long de 15 km, il sera établi à double voie, et de nombreux ouvrages d'art seront nécessaires. Des gares intermédiaires pourront être établies par les Compagnies en fonction des besoins. L'exploitation pourra commencer sur chaque section dès l'achèvement des travaux. Le décret de concession est signé le 10 décembre 1851, pour une durée de 99 ans. Les travaux commencent aussitôt après.

La ligne d'Auteuil

Tandis que vont bon train les travaux du Chemin de fer de Rive Droite, M. Pereire, directeur du Paris - Saint-Germain, signe, le 9 août 1852, une convention avec le ministère des Travaux publics. Il s'engage à construire à ses frais, risques et périls, une ligne quittant celle de Saint-Germain au niveau du pont de la rue d'Orléans (actuel Pont Cardinet) pour desservir les communes de Neuilly, Passy et Auteuil. Bien que dans le prolongement géographique du «Chemin de fer de Rive Droite», cette ligne s'adresse essentiellement aux voyageurs, et dans l'état du projet initial, n'assurera aucun trafic de transit intergares. Cependant, longeant les fortifications, elle pourra avoir un rôle stratégique ; de plus, elle constitue l'amorce logique du futur «Chemin de ceinture Rive Gauche».

Naissance du Syndicat de Ceinture

A la fin du règne de Louis-Philippe et durant la brève deuxième République, les grandes gares parisiennes, voyageurs et marchandises, ouvrent leurs portes. En 1843, les lignes de Rouen et d'Orléans entrent en service, suivies en 1846 par celle de Lille. A partir de 1849, les lignes de Strasbourg, de Lyon et de Bretagne sont ouvertes à l'exploitation par tronçons successifs.

Dès lors se pose la question du transit entre les différentes lignes. Les voyageurs y pourvoient par eux-mêmes. Pour les marchandises, les compagnies organisent des services de camionnage confiés à des entrepreneurs qui se chargent également de la réexpédition à défaut de l'existence d'une lettre de voiture couvrant l'ensemble du parcours.

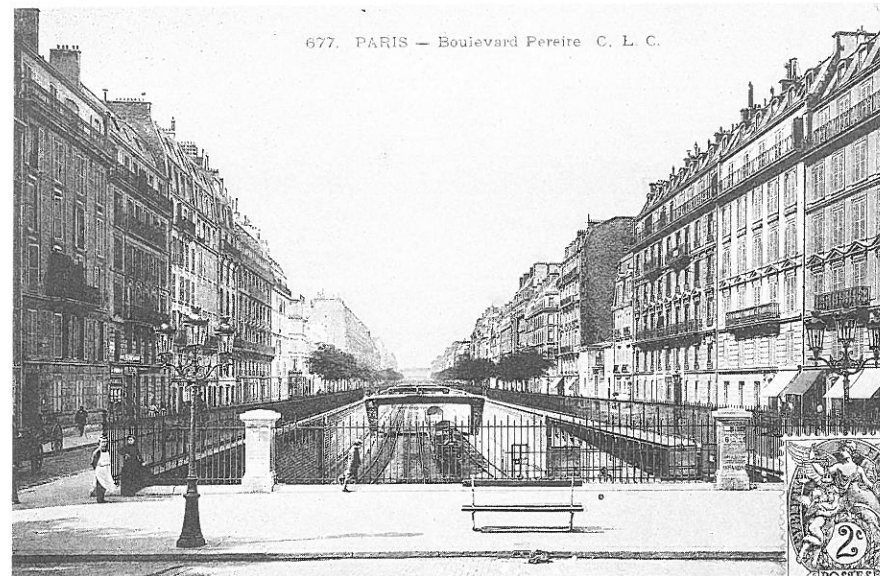
On devine aisément les inconvénients d'un tel système, et le commerce réclame avec insistance des améliorations. L'idée d'une liaison ferroviaire entre les grandes lignes fait son chemin. Elle n'émane d'ailleurs pas des compagnies, très individualistes à l'époque. Ces dernières penchent plutôt pour des relations bilatérales dont elles conserveraient le contrôle. Le Paris - Strasbourg et le Nord donnent l'exemple en procédant aux réserves foncières pour un raccordement La Villette - La Chapelle qui nécessite toutefois une déclaration d'utilité publique en raison de la traversée à niveau du rond-point de La Chapelle. Une liaison entre les gares de Lyon (Bercy) et d'Orléans (Ivry) pourrait s'effectuer dans les mêmes conditions. Les liaisons Batignolles - La Chapelle et La Villette - Bercy exigent davantage d'emprises, mais pourraient se réaliser à frais communs entre deux compagnies. Les transits s'effectueraient ainsi par étapes, chaque compagnie percevant sa dîme au passage. Le système paraît bien compliqué et les discussions se prolongent.

Après le coup d'état du 2 décembre 1851, il faut toute l'autorité et le pragmatisme du Prince-Président et de son ministre des Travaux publics, M. Magne, pour imposer une solution :

- construction du Chemin de fer de Ceinture par l'Etat avec participation financière des Compagnies ;
- concession à ces dernières qui constitueront un syndicat pour l'exploitation ;
- adoption de tarifs marchandises rémunérant à la fois les Compagnies pour les opérations effectuées dans les gares de jonction — la Ceinture ne supportant pas de dépenses de communauté — et le Syndicat qui exécute les transports ;
- solidarité financière des Compagnies en ce qui concerne les résultats d'exploitation et les dépenses de travaux complémentaires.

Mises en possession du décret déclaratif d'utilité publique, de la convention et du décret de concession ainsi que du cahier des charges, élaborés au Ministère et datés des 10 et 11 décembre 1851, les Compagnies n'ont plus, si l'on peut dire, qu'à régler les détails de l'opération : statuts du Syndicat et conditions d'exploitation.

A. Jacquot



677. PARIS — Boulevard Pereire C. L. C.

Implanté de part et d'autre de la ligne d'Auteuil, initialement à deux voies en tranchée, le Boulevard Pereire a marqué le début de l'urbanisation de ce qui allait devenir le 17^e arrondissement de Paris. (Coll. Rigouard)

jusqu'au 1^{er} septembre 1853, c'est à l'aide de chevaux que sont remorqués les wagons sur le raccordement provisoire du Pont du Nord à La Chapelle.

Les travaux se poursuivent

Alors que déjà les trains circulent sur la première section du Chemin de Rive Droite, les travaux se poursuivent activement, en dépit de nombreuses difficultés.

Tout d'abord, pour diminuer l'emprise sur des terrains destinés à des établissements industriels dans le secteur du Pont de Flandre, la plateforme doit être établie sur un viaduc en maçonnerie de près de 700 m de long.

Après le franchissement du canal de l'Ourcq sur un pont, la ligne doit traverser les hauteurs de Belleville et de Charonne, et deux souterrains sont percés. Le premier, long de 1124 m, est établi à 40 m au-dessous

En décembre de la même année, M. Pereire propose de faire établir par la Compagnie de Saint-Germain un boulevard établi de part et d'autre de la ligne d'Auteuil, entre les communes des Batignolles et de Neuilly. Cette nouvelle avenue serait plantée d'arbres et dotée d'un «trottoir sablé» (il s'agit de l'actuel boulevard Pereire). En compensation, la Ville de Paris accordera la jouissance des terrains du Bois de Boulogne que la ligne doit traverser entre Neuilly et Auteuil. Le Conseil Municipal accepte, heureux d'offrir aux Parisiens et aux habitants des Batignolles une liaison commode avec le bois.

Dans le même souci d'intégration du chemin de fer en zone urbanisée, les traversées des grands axes se feront en souterrain, dont le plus long atteindra 140 m. Six stations sont prévues, et doivent être dotées chacune d'un bâtiment voyageurs.

Mise en service

C'est le 11 décembre 1852, soit un an après la signature de la concession du Chemin de Ceinture Rive Droite, qu'est mise en service la première section. Les travaux ont été menés à bonne fin par M. Couche, futur ingénieur en chef de la Compagnie du Nord.

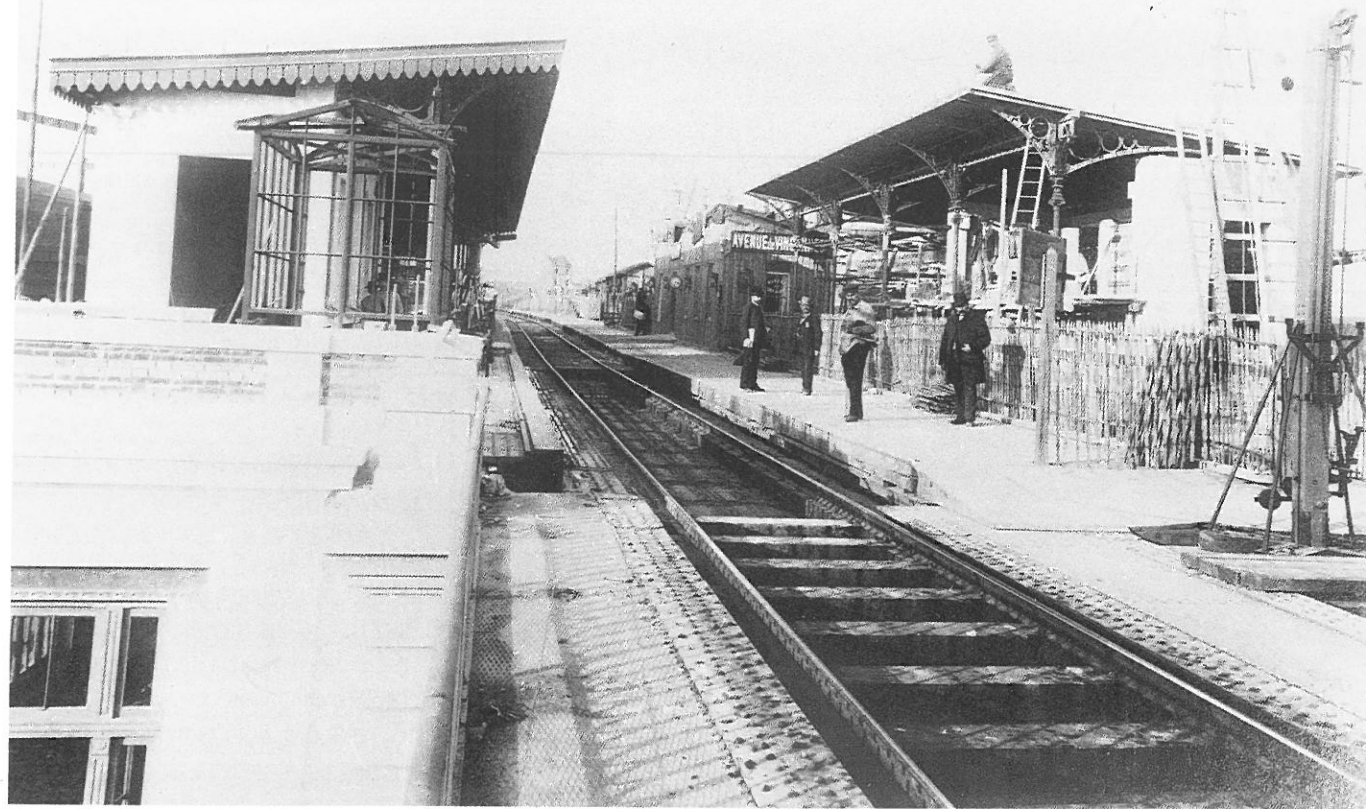
La ligne se détache de celles de la Compagnie de l'Ouest en gare des Batignolles et longe les fortifications jusqu'au Pont du Nord, sous lequel

sont franchies les voies de la Compagnie du Nord. Les travaux n'étant pas encore terminés au-delà, un raccordement provisoire est établi entre le Pont du Nord et la gare de La Chapelle. Par ailleurs, les Compagnies du Nord et de Strasbourg établissent une jonction à niveau entre les gares de marchandises de La Chapelle et de La Villette.

Le premier service de marchandises a lieu le 15 décembre 1852 ; la traction est assurée entre Les Batignolles et le Pont du Nord par des machines de l'entreprise Buddicom, puis sera confiée à la Compagnie de l'Est. Mais

Bel-Air : les voies de la Ceinture, au premier plan, passent par dessus celles de Vincennes, situées perpendiculairement sous les abris de quais. (Coll. et cliché ENPC Paris)





Av. de Vincennes : durant les travaux de suppression des passages à niveau, l'exploitation se poursuivait sur une seule voie. (Coll. et cliché ENPC Paris)

du sol dans des marnes, des glaises et des masses de gypse anciennement fouillées (carrières de plâtre). Le second, long de 1018 m, traverse des carrières abandonnées, et nécessita l'ouverture de sept puits intermédiaires de 25 m de hauteur. Enfin, la traversée de la Seine sur un viaduc en maçonnerie nécessita le fonçement de pilotis de 12 à 14 m de profondeur.

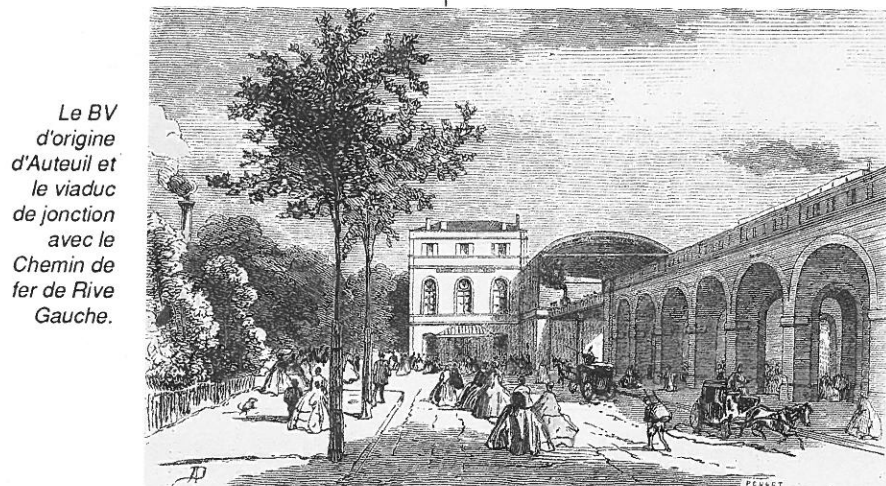
La construction de ces deux premières sections du Chemin de Ceinture coûtera 11,5 MF, dont 5 payés par les Compagnies et le solde par l'Etat. Sur cette somme sont comptés 260 000 F pour les acquisitions de terrains, 2,3 MF pour le percement des souterrains de Belleville et de Charonne, mais ni les frais de personnel, ni les remboursements d'intérêts ne sont compris.

Nouvelles mises en service

Le 25 mars 1854, le tronçon La Chapelle - Bercy est ouvert à la circulation ; il est raccordé à Bercy au Chemin de fer de Lyon, et après



De style très XVIII^e siècle, le BV de l'Avenue du Bois de Boulogne, donnant sur la perspective de l'Arc de Triomphe, a accueilli de nombreux souverains en visite à Paris. (Coll. Rigouard)



Le BV d'origine d'Auteuil et le viaduc de jonction avec le Chemin de fer de Rive Gauche.



Affluence du dimanche devant le BV de la Porte Maillot. Le terminus du petit train du Jardin d'Acclimatation était alors situé immédiatement à gauche du cliché. (Coll. Rigouard)

franchissement de la Seine, à celui d'Orléans. Il ne comporte aucun établissement intermédiaire ; en raison des nombreuses traversées à niveau des axes routiers, le service n'est assuré que de jour. Il n'y circule que des trains de marchandises, le trafic voyageurs se limitant au transit des convois occasionnels de militaires ou d'émigrants.

Peu après, le 2 mai 1854, c'est au tour de la ligne d'Auteuil d'être mise en service. A l'inverse du Chemin de Rive Droite, c'est un trafic (voyageurs) de banlieue qu'elle assure ; elle comporte à cet effet six stations : Les Batignolles, Courcelles, Porte Maillot, avenue de l'Impératrice, Passy et Auteuil.

Compte tenu des zones résidentielles traversées, aucune ne comporte d'établissement marchandises ni de raccordement industriel. Enfin, la ligne ne compte aucun passage à niveau, les traversées des voies routières étant toutes réalisées en souterrain, mesure nécessaire à la fois par commodité (pas d'entrave à la circulation piétonne et routière), par sécurité (circulation de trains de voyageurs fréquents), et par environnement (traversée de zones habitées).

Un trafic en expansion

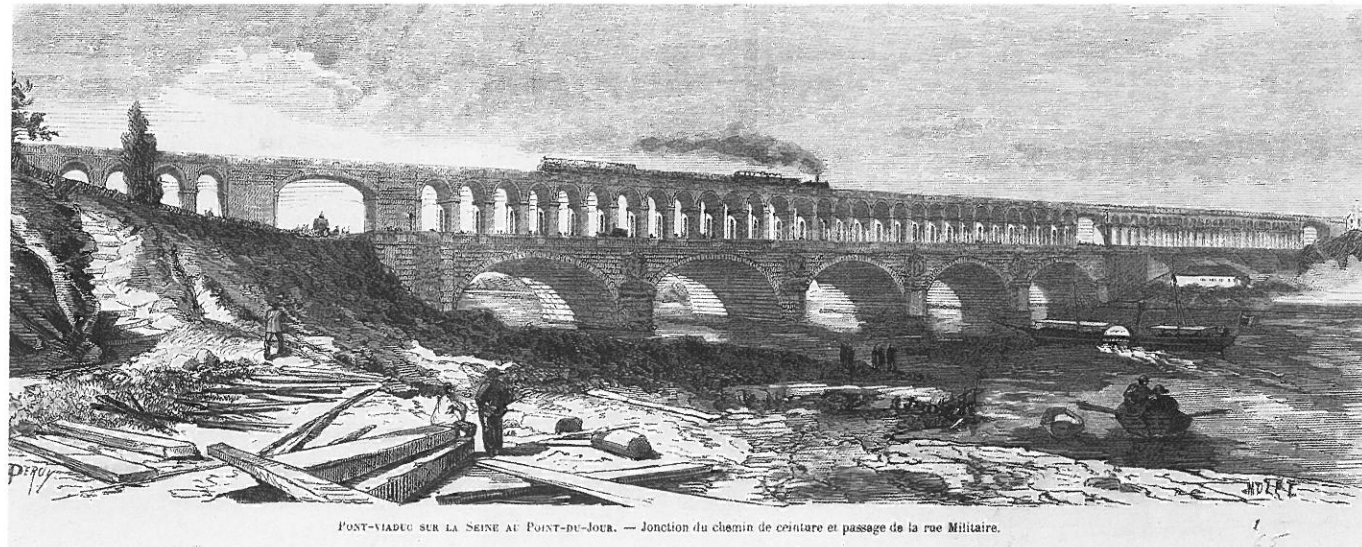
En 1855, le Chemin de fer de Rive Droite aura transporté 780 000 t, dont 20 000 en trafic local. De nombreuses

usines et entrepôts s'étant installés dans la zone comprise entre le centre de Paris et les nouvelles fortifications, le Syndicat de Ceinture est amené à ouvrir des gares marchandises locales : Charonne le 1^{er} septembre 1855 et Belleville-Villette le 15 juillet 1856.

Afin d'assurer dans de bonnes conditions de sécurité un trafic en expansion, un télégraphe est installé en 1857, rayonnant de la station centrale d'Aubervilliers vers Les Batignolles, La Chapelle, La Villette, Bercy et Ivry. A cette occasion est instauré un service de nuit. Le million de tonnes transportées est atteint dès 1860, tandis que se poursuit l'établissement de nouvelles gares et embranchements : gare d'eau de Saint-Ouen-les-Docks, embranchement de la Compagnie du Gaz, ainsi que divers raccordements industriels.

Le 14 juin 1861, afin de « donner satisfaction aux vœux légitimes exprimés par les populations des régions jusque-là déshéritées », l'Etat déclare d'utilité publique 25 lignes « destinées à combler des lacunes, à établir des communications transversales entre les grandes artères (...) ». Y est inclus le Chemin de fer de Rive Gauche, long de 10 km, qui doit relier par le sud Auteuil à Ivry via Grenelle, Vaugirard et La Glacière. Peu après commencent les travaux, avec la construction du viaduc du Point-du-Jour qui doit joindre Auteuil à Grenelle.

Un train se dirigeant vers Auteuil franchit le pont-viaduc du Point du Jour, vu ici depuis la Rive Gauche, alors que la ligne de Paris-Invalides à Versailles RG n'était pas encore construite.



PONT-VIADUC SUR LA SEINE AU POINT-DU-JOUR. — Jonction du chemin de croisière et passage de la rue Militaire.

Les débuts difficiles du trafic voyageurs

Les 5 compagnies aboutissant à Paris avaient freiné des quatre fers lorsque le Ministère, en 1861, leur avait rappelé l'obligation contractée 10 ans auparavant d'organiser un service voyageurs sur la Petite Ceinture.

Les arguments avancés visaient l'importance du trafic marchandises et son irrégularité, imposant la mise en marche de nombreux trains facultatifs ou spéciaux, et le fait que les voies, disposées en fonction des besoins de ce trafic, s'orientaient côté province dans les gares de jonction. Le 14 août 1861, un arrêté ministériel enjoint de passer à exécution, mais les compagnies ne croient toujours pas à l'utilité d'un service voyageurs. De ce fait, les installations correspondantes, que l'on espère provisoires, sont réalisées «à l'économie».

Le service débute le 14 juillet 1862. Au cours de la 1^{re} semaine, les trains transportent 6 754 voyageurs pour une recette de 2 623 F. Le service est assuré de manière satisfaisante mais exige, de la part des surveillants facteurs des gares, une présence de 16 à 18 heures par jour. Il est demandé d'ajouter un homme de plus par gare. Le comité d'exploitation s'y refuse sauf à Batignolles-Clichy en raison de la centralisation des caisses à finances. Ménilmontant bénéficie d'une receveuse, car le chef de station doit surveiller les quais situés en courbe sans visibilité.

Les premiers trains comportent, en semaine, 2 voitures et les habituels fourgons. Ils desservent Batignolles-Clichy, Belleville-Villette, Ménilmontant, Charonne, La Rapée. Les voitures à impériale ouverte du type EST n'étant pas encore livrées par Delettrez, chaque compagnie prête provisoirement 5 voitures de 2^e et 1 fourgon.

En un an, jusqu'au 13 juillet 1863, les trains transportent 183 426 voyageurs, soit 502 par jour, dont 112 095 voyageurs les jours ouvrables et 71 331 les dimanches et jours fériés dans 6342 trains, soit une fréquentation de 21,9 voyageurs par train les jours ouvrables, 57,5 les dimanches et fêtes.

Ces modestes résultats semblent donner raison aux compagnies, mais contraintes et forcées, elles jouent le jeu. Le resserrement des fréquences, l'abaissement des tarifs et la création de nouvelles gares améliorent la fréquentation des trains. De novembre 1862 à novembre 1863, le trafic augmente de 88,5 %. Et ce n'est qu'un début !

A noter que la faible charge des trains de voyageurs permet, uniquement dans le sens La Rapée - Batignolles, de leur ajouter des wagons, 496 en janvier 1864, 477 en février, effectuant le trajet entier. Dans l'autre sens, des difficultés de manœuvre empêchent d'organiser un service équivalent. Mais ce système de trains mixtes dure peu. Il cesse en tout cas à la mise en service de la section sud.

Ménilmontant est une des premières stations à être ouverte au service voyageurs, en 1862.

Ici la station vue en 1902. Ce train de jonction se rendant de la gare de Lyon à la gare du Nord passe sans arrêt. (Coll. Jacquot)



La gare aux marchandises de Belleville-Villette a été ouverte le 15 juillet 1856. Six ans plus tard, le 14 juillet 1862, le Syndicat de Ceinture ouvre la station au service voyageurs, en espérant bien que ce sera provisoire. (Coll. Rigouard)

Ouverture du Chemin de fer de Rive Droite aux voyageurs

A partir du 14 juillet 1862, soit plus de huit ans après l'ouverture du Chemin de fer de Rive Droite, sont mis en circulation les premiers trains de voyageurs réguliers. Cinq stations ont été ouvertes à cet effet : Batignolles-Clichy, Belleville-Villette, Ménilmontant, Charonne et La Rapée-Bercy. Ce service est assuré toutes les deux heures. Durant la semaine, il comporte 18 trains par jour l'été et 16 l'hiver ; les après-midi des dimanches et jours fériés du service d'été, la fréquence est portée à un train par heure.

Deux machines et 50 voitures à impériale de seconde classe sont nécessaires. Le 12 juin 1864 sont introduits des compartiments de première classe, mais qui ne suscitent guère l'intérêt de la clientèle : en moyenne, moins d'un voyageur par train en 1864 !

La boucle s'est refermée

Alors que se poursuivent les travaux du Chemin de fer de Rive Gauche aux frais de l'Etat, il restait à résoudre la question de la société concessionnaire. Après de longues discussions, c'est avec la Compagnie de l'Ouest — qui exploite déjà la ligne d'Auteuil — qu'est passée la convention du 31 mai 1865 approuvée par le décret du 18 juillet de la même année.

La Compagnie de l'Ouest doit avancer à l'Etat une somme remboursable de 5 MF, destinée à l'achèvement de la plate-forme. Par ailleurs, l'Etat se réserve le droit de racheter le Chemin de fer de Rive Gauche dans un délai de huit ans. Enfin, la ligne sera soumise au cahier des charges de la Compagnie de l'Ouest.

Outre la concession du Chemin de Ceinture Sud, le texte prévoit que la Compagnie de l'Ouest s'engagerait à réaliser et exploiter à ses frais un «embranchement provisoire» de Grenelle au Champ-de-Mars. Destiné à la desserte de l'Exposition Universelle de 1867 — qui doit avoir lieu au Champ-de-Mars —, cet «embranchement» doit également desservir les établissements industriels établis en

Gare de la Rapée-Bercy. Nous voyons, de gauche à droite :
— l'avenue descendant vers le quai de la Seine,
— le boulevard Poniatowski alors assez étroit ; il franchira la Seine au Pont National, le long des voies Ceinture,
— le bâtiment de la machine fixe du PLM et sa haute cheminée,
— le bâtiment-voyageurs. L'accès aux quais se fait par des escaliers intérieurs au bâtiment pour la voie extérieure, et situé sur le quai et desservi par un passage sous voie pour la voie intérieure.
Le détachement militaire, qui marche au pas de route, va donner un concert ! (Coll. Jacquot)



bordure de Seine dans les quartiers de Javel et de Grenelle.

Le 25 février 1867 sont simultanément mis en service le Chemin de Rive Gauche et l'embranchement du Champ-de-Mars, la ligne d'Auteuil ayant été préalablement adaptée à la circulation de convois de marchandises. La même année, le 18 octobre, est ouvert l'embranchement du marché aux bestiaux de la Villette, qui

offre la particularité de franchir le canal de l'Ourcq par un pont levant.

Dernière étape de la boucle, pour éviter les rebroussements des trains de marchandises en gare de Batignolles, est établi un raccordement direct entre Clichy (ceinture Rive Droite) et Courcelles (ligne d'Auteuil), mis en service le 25 mars 1869. Longue de 32 km, la boucle s'est refermée.

Construction du raccordement direct des Batignolles, qui va boucler la Petite Ceinture.



Pour débiter, un rappel paraît utile. Lorsque, à partir de 1854, la Ceinture commence son rôle de transitaire, son parcours se situe à l'intérieur des fortifications mais hors du Paris administratif. Cependant, le remodelage de la capitale s'annonce avec le proconsulat du baron Haussmann. Ce haut fonctionnaire compétent, véritable empereur au niveau parisien, va se révéler tour à tour administrateur, urbaniste, architecte, économiste, promoteur immobilier. En ce qui concerne les transports, il donne aux gares les dégagements qui leur manquent et réorganise le réseau des omnibus. Mais surtout, il attribue à la ville de nouvelles limites en annexant le territoire des communes suburbaines inclus à l'intérieur des fortifications. C'est chose faite le 1^{er} janvier 1860 et la première réussite présente un aspect fiscal : le volume des marchandises sujettes aux droits d'octroi augmente d'une façon considérable ; d'autre part, le fait de se trouver dans Paris confère aux terrains une plus-value tout d'abord morale puis effective. La Ville elle-même s'assure, avant la hausse, d'importantes réserves foncières. L'une d'elles va permettre, à la Villette, la création d'un vaste marché aux bestiaux qui fait alors défaut.

En effet, le commerce des bœufs, veaux, moutons, etc, consommés dans la région parisienne s'effectue dans deux marchés périphériques implantés à Poissy et à Sceaux. Le premier reçoit ses bestiaux de Normandie, le second du Centre, de l'Anjou et du Sud-Ouest. Avant la construction des chemins de fer, les animaux faisaient route à pied et parvenaient bien las à Sceaux ou à Poissy. Il leur fallait quelques jours de pacage dans les prés voisins des marchés pour se remettre des fatigues du voyage avant la vente. Le transport par train allait réduire à la fois ces

fatigues et les délais. Signalons, à l'intention des amis des bêtes, que les compagnies, se fondant sur le fait qu'un animal au pré ne disposait pas d'abri en cas de pluie, n'avaient pas couvert les wagons à bestiaux, qui prenaient l'allure de tombereaux à très hauts bords. La première amélioration consista à bâcher, la seconde à couvrir les wagons et à les équiper de rideaux coulissants en toile

effectuées puis se rendre au marché où il dispose d'une guérite pour effectuer ses encaissements. Les animaux sont conduits au marché en troupeaux.

Toute cette organisation conserve un caractère bien artisanal pour un trafic qui s'accroît en fonction de l'augmentation de la consommation parisienne. La Ville de Paris va donc

Belleville-Villette, bifurcations des bestiaux



496 MARCHÉ AUX BESTIAUX DE LA VILLETTE. — Embarquement des Bœufs vendus Collections ND P

Avant de charger leurs bêtes, les bouviers vérifient l'état des wagons, où le matériel Ouest domine. Mais rien n'est fait pour rendre le séjour des bêtes moins pénible. Un lit de paille serait pourtant le bienvenu. (Coll. Jacquot)

enduite noire ou grise à la partie supérieure de la caisse. La gare de Poissy reçoit donc des bestiaux. Le marché se tient le jeudi et des trains de 1^{re} et 2^e classes circulent entre Paris et Poissy à l'intention des mandataires et des chevillards. Les bestiaux acheminés par le PO arrivent à Choisy-le-Roi dans une gare spéciale au nord de la gare voyageurs. Les expéditions sont faites de province en port dû. La coutume veut que les mandataires et chevillards n'acquittent ce port qu'une fois les animaux vendus. L'agent comptable doit donc prendre soigneusement note des livraisons

assainir cette situation et construire à La Villette des installations dignes de la capitale, associant marché aux bestiaux et abattoirs. Une desserte ferroviaire s'impose, et une convention du 26 juillet 1864 entre la Ville de Paris et le Syndicat stipule que la Ville fournit le terrain, la Ceinture construisant la ligne et en assurant l'exploitation avec application de tarifs maxima. Le décret du 19 octobre 1864 prononce la déclaration d'utilité publique et approuve la convention. L'embranchement se détache au nord et au sud de la ligne principale de part et d'autre de la gare de Belleville-Villette, franchit à niveau la rue d'Hautpoul puis

vient longer la rue Manin et les boulevards Sérurier et Macdonald. Le franchissement de l'avenue d'Allemagne s'effectue à niveau, celui du canal de l'Ourcq par un pont levant. L'embranchement est mis en service le 18 octobre 1867 ; son trafic ne s'affirme que progressivement, en raison de l'inachèvement des installations du marché et de la lourdeur des redevances perçues par la Ville.

L'exploitation, assurée par la Ceinture, témoigne cependant de la bonne entente entre réseaux. Ces derniers forment, sur leur territoire, des trains entiers de bestiaux dont ils assurent la traction, la conduite et l'accompagnement jusque dans l'enceinte du marché. Ces mesures constituent une dérogation sur la Ceinture où la traction et l'exploitation, d'abord affrêtées à une compagnie unique, sont ensuite assurées pour compte propre. Mais, en face d'un trafic irrégulier et fluctuant, à délais garantis, la Ceinture ne dispose ni des installations, ni du volant de personnel et de locomotives pour acheminer elle-même les wagons de bestiaux. Elle gère donc les postes de bifurcation et la gare de Paris-Bestiaux elle-même. Les opérations commerciales de livraison ainsi que les manœuvres de mise en place, de retrait et de désinfection des wagons constituent un travail incessant. Le second point qui exige une bonne concertation entre les réseaux et la Ceinture est celui des tarifs communs et de la répartition des taxes. Là encore les difficultés s'aplanissent et des prix compétitifs, à la tête et par kilomètre, ou bien selon la formule des prix fermes, favorisent la venue à Paris d'animaux en provenance de contrées éloignées. Les accompagnateurs (ou toucheurs) et les propriétaires bénéficient de facilités de circulation en 3^e classe.

Pendant plus d'un siècle, le marché aux bestiaux, véritable ville dans la ville, bénéficie d'une desserte ferroviaire et anime tout un quartier. De nos jours, l'abattage réalisé le plus souvent en province et le transfert du marché à Rungis ont laissé le champ libre pour l'installation de la captivante Cité des sciences. Mais le pittoresque y a beaucoup perdu.

A. Jacquot



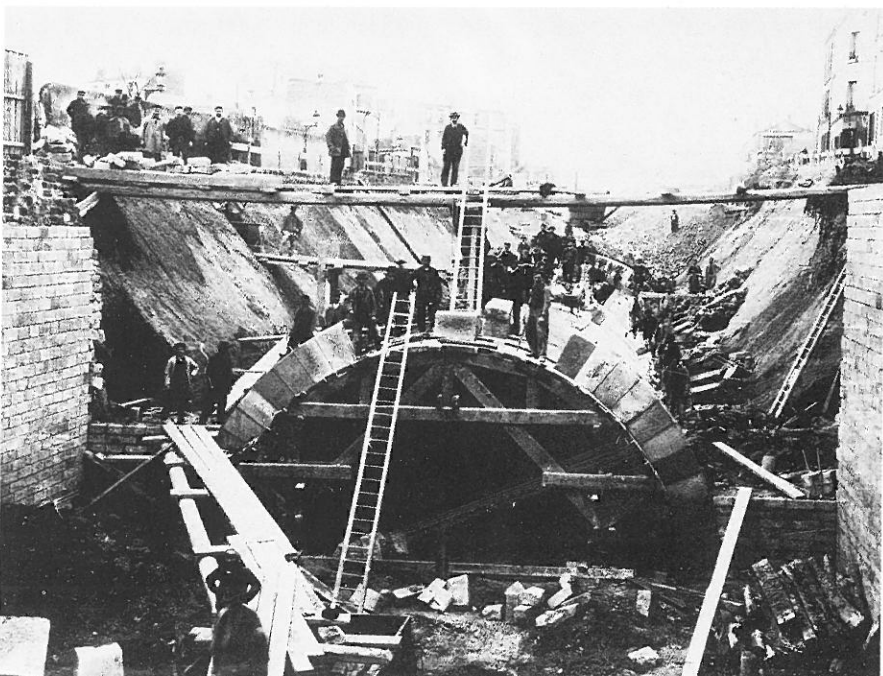
Travaux de mise en tranchée du raccordement des Epinettes, vers le fond du cliché. A gauche, direction de la Porte de Clichy ; à droite, l'avenue de St Ouen. (Coll. et cliché ENPC Paris)

Suppression des passages à niveau

À la faveur de la mise en service progressive de la Grande Ceinture (de 1877 à 1886), qui va assurer le trafic marchandises inter-réseaux, la Petite Ceinture voit croître son trafic voyageurs de façon spectaculaire : 5 millions de voyageurs sont transportés au cours de l'année 1878, et 30 millions en 1905 !

Le corollaire immédiat est l'accroissement de la fréquence des circulations, dans des proportions qui n'avaient pas été envisagées lors de la construction du chemin de fer de Rive Droite. De Clichy à Bercy, les nombreuses traversées à niveau — peu gênantes pour un trafic marchandises assuré le jour seulement — se transforment en autant d'entraves à la circulation lorsque, à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1878, la fréquence

Construction du tunnel sous la rue Béliard, entre l'avenue de St Ouen et Ornano. (Coll. CDR)



Histoires de passages à niveau

• *Accrochage impérial*

Le 5 avril 1857, l'Empereur se rend à Vincennes, conduisant lui-même sa voiture. Aux abords du passage à niveau de l'avenue de Vincennes, un léger accrochage se produit entre l'attelage impérial et une charrette chargée de pierres. A cet endroit, la traversée de la chaussée centrale par les voies est protégée par 4 barrières roulantes. Comme le personnel en place ne comprend que 3 gardes, la 4^e barrière reste fermée en permanence, ce qui impose aux véhicules de se détourner du droit chemin pour contourner l'obstacle. L'enquête révèle que l'accrochage aurait été évité si la 4^e barrière avait été ouverte, offrant ainsi une largeur de chaussée constante. Il est vraisemblable que cette enquête fut promptement diligentée car, dès le 13 avril, le comité d'exploitation décide la mise en place d'un 4^e garde ! Que se serait-il passé si l'accrochage avait eu lieu entre 2 voitures quelconques ? Selon que vous serez puissant ou misérable...

• *Même les défunts sont gênants !*

Les gardes des passages à niveau de la Ceinture ne disposent, comme d'ailleurs ceux des réseaux, d'aucun dispositif d'annonce. En conséquence, ils ferment leurs barrières 5 minutes avant l'heure obligée de passage des trains. Une situation particulière se présente au passage à niveau de la rue des Poissonniers car, en dehors des véhicules de toutes sortes, tirés par un ou plusieurs chevaux, il voit passer les convois funèbres se rendant au cimetière de Saint-Ouen. Or, un convoi comprend, en général, l'ordonnateur, marchant à pied, puis la calèche du prêtre, puis le corbillard cahotant sur les pavés inégaux d'autant plus qu'il est surchargé d'éléments de décoration ou de couronnes, puis la famille en grand deuil, puis une procession qui s'effiloche à mesure que le chemin devient long et fatigant. Et cet interminable convoi peut mettre un certain temps pour franchir le passage à niveau en engageant le délai impératif de 5 minutes. Il est non moins impératif de respecter l'intégrité du convoi et de ne pas le couper.

Le 5 décembre 1864, le comité d'exploitation décide soit d'intervenir auprès de la Ville de Paris pour faire modifier l'itinéraire des convois, soit de protéger le PN par des disques. Deux semaines plus tard, chacune des parties a fait un pas : les Pompes Funèbres prendront une autre route, mais prennent aussi des réserves quant à leur droit ; de son côté, la Ceinture installera au PN des sonneries d'annonce, moins coûteuses que les disques. Seuls les défunts n'ont pas eu leur mot à dire !

A. Jacquot

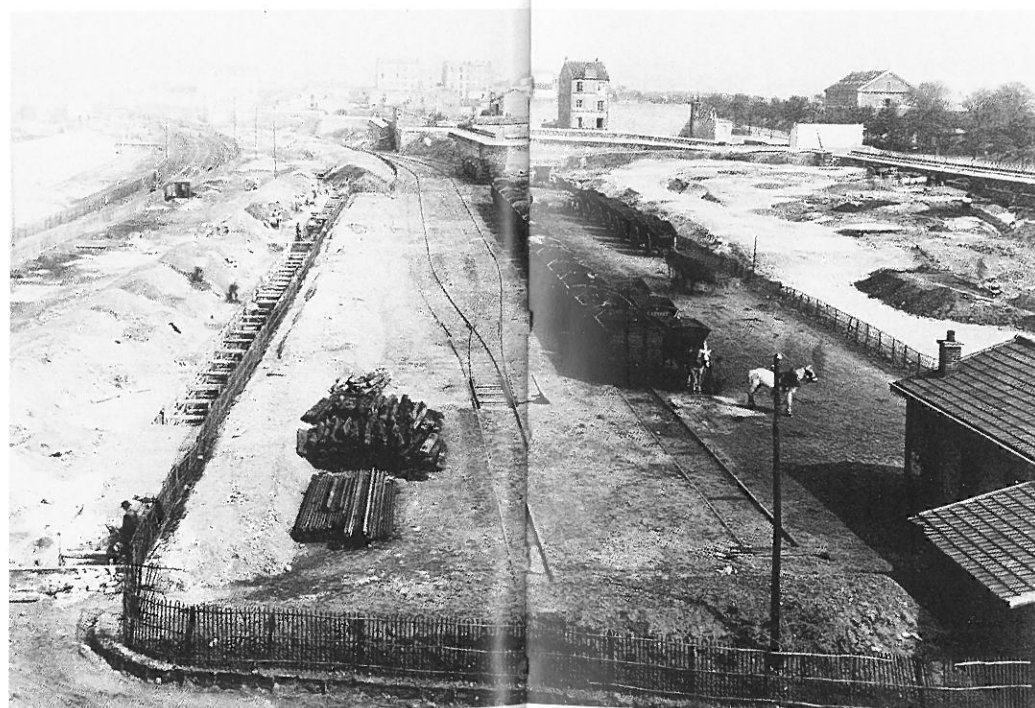
passé à six trains par heure dans chaque sens !

Il faudra pourtant attendre encore huit ans pour qu'une loi du 16 août 1886 autorise les travaux, le tiers des dépenses étant financé par l'Etat. Sur les 3,5 km qui séparent le souterrain de Charonne de la rue de Charenton, la plate-forme est relevée jusqu'à une hauteur maximum de 5,3 m. A l'inverse, il est procédé à un abaissement de la plate-forme de 6 à 7 m sur les 2,8 km entre l'avenue de Clichy et la rue des Poissonniers, avec création d'un souterrain de 500 m, le «tunnel de Saint-Ouen».

Au nord, la déviation provisoire des voies sur le glacis des fortifications, facilite l'exécution des travaux, effectués en l'absence de trains autres que de chantier. C'était impossible à l'est et au sud où il a fallu procéder voie par voie.

Raccordement avec le Nord

A l'origine, les voyageurs en provenance du réseau Nord, et désirant emprunter la Petite Ceinture, devaient quitter la station Nord-Ceinture pour se rendre à pied à celle de La Chapelle-Saint-Denis, distante de 250 m avec une différence de niveau de 7 m. D'autre part, les trains de voyageurs



CDR Hors série PETITE CEINTURE

de jonction entre le Nord et le PLM ou l'Orléans étaient obligés de transiter par des faisceaux marchandises, et surtout de traverser à niveau le Rond-point de La Chapelle.

La construction d'un raccordement direct vers l'est va d'éliminer cette sujétion, améliorant sensiblement la sécurité et la régularité des circulations. Un raccordement complémentaire vers l'ouest permettra de créer à la Gare du Nord un terminus des trains de Ceinture, les convois se dirigeant alternativement vers l'est ou vers l'ouest. Ainsi seront grandement améliorées les possibilités de «pénétration» de la Ceinture dans la capitale.

Commencé le 6 janvier 1892, le raccordement est mis en service dès le 3 novembre pour les trains de jonction. Le raccordement ouest, achevé à la même époque, est utilisé à partir du 1^{er} août 1893, date de création du service de Ceinture à la Gare du Nord.

Un train de charbon est en cours de déchargement en gare de Charonne-marchandises. A gauche, construction du remblai dans le cadre des travaux de suppression des passages à niveau. (Coll. et cliché ENCP Paris)

CDR Hors série PETITE CEINTURE



La gare de Charonne-Voyageurs durant les travaux de suppression des passages à niveau. A droite, la nouvelle voie établie en remblai. (Coll. et cliché ENCP Paris)

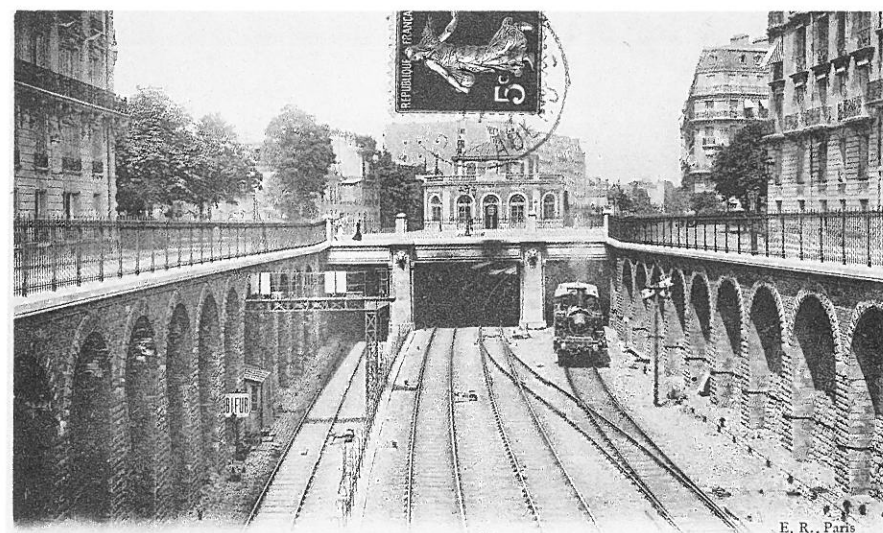
Quadruplement de la ligne d'Auteuil et ligne du Champ-de-Mars

L'expansion du trafic voyageurs est particulièrement sensible sur la ligne d'Auteuil, où se superposent les trains en provenance de Saint-Lazare et les services circulaires. Certains jours des années 1890, on a vu se succéder jusqu'à 20 trains par heure dans chaque sens ! Si l'on voulait lui conserver sa régularité, il devenait urgent d'augmenter la capacité de la ligne d'Auteuil.

Par ailleurs, le tournant du siècle est marqué par la très importante Exposition Universelle de 1900, dont les emprises s'étendent du Champ-de-Mars aux berges de la Seine. Le Champ-de-Mars n'est alors desservi que par l'antenne en provenance de Grenelle, tandis que la plus proche station de la Ceinture est située au delà du Trocadéro, avenue Henri-Martin.

C'est ainsi que le 14 juin 1897, la Compagnie de l'Ouest obtient la concession de la ligne à double voie de Courcelles-Ceinture au Champ-de-

Quittant l'avenue Henri Martin, un train s'engage vers le Champ de Mars par le raccordement de Passy. Les deux voies du centre correspondent à la ligne d'Auteuil. (Coll. Rigouard)

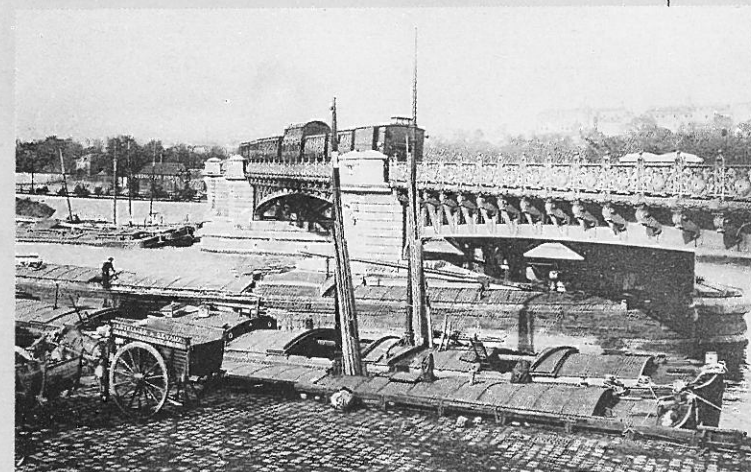


E. R., Paris

Une antenne de la Petite Ceinture : La ligne de Courcelles-Ceinture à Passy et au Champ-de-Mars

La ligne à double voie de Courcelles-Ceinture à l'avenue Henri-Martin (ex-avenue du Trocadéro) et au Champ de Mars a été déclarée d'utilité publique par la loi du 14 juin 1897 et ouverte le 12 avril 1900 pour la desserte de l'Exposition Universelle qui se tenait au Champ de Mars.

La section de Courcelles à l'avenue Henri-Martin (3,3 km à partir de l'embranchement de Courcelles) avait un tracé commun avec celui de la ligne d'Auteuil, la tranchée ayant été élargie pour



Un train de voyageurs à destination de St Lazare franchit la Seine par le pont courbe de Passy. Noter la présence d'une voiture à étages type Est. (Coll. Rifault)

permettre l'implantation des deux voies de part et d'autre, extérieurement aux deux voies de la ligne d'Auteuil.

Longue de 2 km, la section en propre de l'avenue Henri-Martin à l'embranchement du Champ de Mars comporte deux stations : Boulainvilliers et Quai de Passy ; la ligne traverse la Seine par une suite d'ouvrages d'art comportant notamment un pont métallique de 86 m à une seule arche sur le grand bras (côté Trocadéro) et un pont métallique courbe à trois travées de 28 m côté Champ de Mars. A l'occasion de l'Exposition Universelle, cette ligne connut un trafic considérable : plus de 8 millions de voyageurs. Aux trains du service régulier Paris-Saint Lazare - Champ de Mars s'ajoutaient alors des trains Paris-Nord - Champ de Mars (via Courcelles) et des trains circulaires Champ de Mars - Champ de Mars via Henri-Martin, Courcelles, la Petite Ceinture, Grenelle (et vice-versa).

La remorque des trains était alors effectuée en traction à vapeur ; il est toutefois vraisemblable que certains trains ont, pendant l'Exposition, été remorqués par les locomoteurs à air comprimé prévus pour la ligne des Invalides.

L'exploitation a été suspendue dans le courant de 1917 et reprise le 8 juillet 1919 ; entre-temps la section de l'avenue Henri Martin avait été mise à voie unique. Toutefois, la double voie est rétablie dès le 6 décembre 1920.

L'électrification en courant continu 650 V par troisième rail (comme la ligne des Invalides) est alors mise en service ; l'exploitation est alors assurée en navette sur cette section par des automotrices de 1^{re} série.

Par suite de la baisse importante du trafic (75 000 voyageurs seulement en 1923), la ligne de l'avenue Henri Martin au Champ de Mars est fermée aux voyageurs le 1^{er} juin 1924 (dernier jour d'exploitation). Elle reste utilisée comme raccordement de service entre le dépôt du Champ de Mars et la ligne d'Auteuil, ainsi que, quelque temps, pour des trains de marchandises entre les Batignolles et le Champ de Mars.

Toute circulation est interrompue au cours de l'année 1937, les ouvrages sur la Seine étant mis à disposition de la Ville de Paris pour être utilisés pour l'Exposition Internationale. Ensuite, l'utilisation est reprise comme raccordement de service entre le dépôt du Champ de Mars et la ligne d'Auteuil, mais rapidement, la circulation se fait en voie unique, l'une des deux voies étant mise hors service. Toute activité cesse en octobre 1963 après affectation, à partir du service d'hiver 1963-1964, des éléments Standard de la ligne d'Auteuil au dépôt de Rueil. Le rail conducteur est déposé courant 1964.

En 1969, le tunnel compris entre les sections avenue Henri-Martin et Boulainvilliers est momentanément utilisé pour le garage d'éléments RATP type MS 61 avant la mise en service du RER ; de même, courant 1977, des éléments Z 6400 ont été garés dans ce

Une rame automotrice à 2 niveaux de la VMI arrive dans la station rénovée du Quai de Passy. (Cliché N. Giambi)



tunnel avant la mise en service de la traction par courant alternatif monophasé 25 kV sur la ligne de Versailles-Rive Droite.

Après d'importants travaux de réfection entamés en 1985, la ligne de l'avenue Henri-Martin a été incorporée dans la branche VMI (Vallée de Montmorency - Invalides) de la ligne C du RER, ouverte le 24 août 1988.

S. Zalkind

Mars via l'avenue Henri-Martin. La première section doublera la ligne d'Auteuil, la tranchée étant portée de deux à quatre voies ; la seconde section, entièrement nouvelle, apportera une liaison plus directe entre la Ceinture et le Champ-de-Mars. Au Champ-de-Mars, l'ancien terminus de l'antenne de Grenelle est considérablement agrandi pour la durée de l'Exposition : 10 quais, 20 voies dont 6 pour Saint-Lazare, 4 pour la gare du Nord, 2 pour la Ceinture Rive Droite, 4 pour les Moulineaux, 2 pour Versailles et 2 pour la Ceinture Rive Gauche. De plus, un passage couvert donne accès à la «station» du Champ-de-Mars pour la correspondance avec la nouvelle ligne des Invalides.

Dès la fin de l'Exposition, la gare du Champ-de-Mars est affectée exclusivement aux marchandises, le service voyageurs étant dévolu à la station du même nom, et les fonctions de terminus étant reportées aux Invalides.

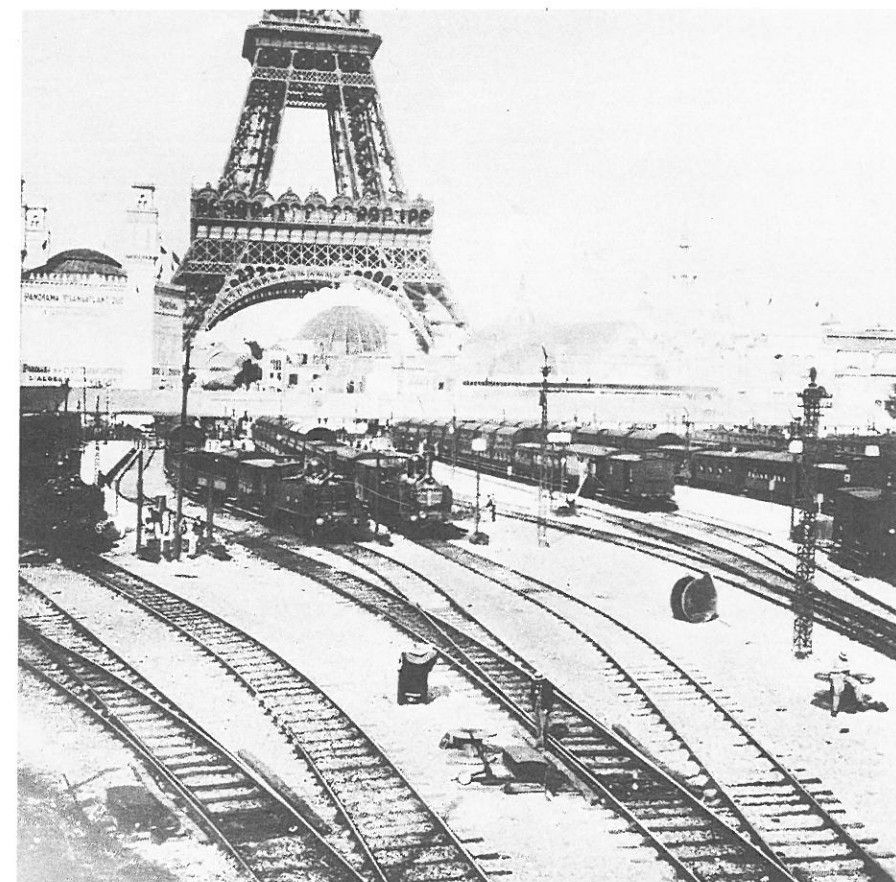
La Ceinture à la Belle Epoque

A partir de 1899, diverses améliorations sont apportées à la Ceinture, tant en ce qui concerne les installations fixes que le matériel roulant.

La voie est progressivement renouvelée, éliminant les rails anciens de moins de 38 kg au mètre. Les quais ont été rehaussés au niveau du plancher des voitures, afin de faciliter le mouvement des voyageurs ; l'éclairage électrique des gares est substitué à celui au gaz. Le 1^{er} juin 1903 est ouverte la gare aux marchandises des Gobelins, qui doit assurer un important trafic de sucre et de charbon.

Les anciens postes d'aiguillages type Vignier sont remplacés par des postes d'enclenchement système Saxby ou Bianchi-Servettaz, à manœuvre hydraulique.

L'éclairage électrique est appliqué aux voitures voyageurs ; il est alimenté à partir d'une batterie d'accumulateurs située dans le fourgon, et un commutateur permet au chef de train de ne le



Située à proximité de la Tour Eiffel, la gare voyageurs du Champ de Mars a connu son apogée lors de l'Exposition Universelle de 1900. Elle cédera la place à une gare aux marchandises, puis à un terrain de sport après l'Exposition de 1937.

mettre en service que dans la traversée des tunnels. En 1902 sont mises en service 15 nouvelles locomotives tender type 230 T compound, avec cylindres en tandem. Par leur puissance et leur masse adhérente, elles permettent des démarrages plus rapides.

Enfin, la vitesse des trains est augmentée, grâce à la diminution du temps des arrêts et par une plus grande accélération au démarrage. Le parcours circulaire, qui exigeait 1h et demie en 1890, est ramené à 1h20 en 1901, le service accéléré ne dépassant pas 1h10, soit environ 29 km/h de vitesse commerciale.

Deux stations accolées

Le service voyageurs est assuré par 29 stations dont 5 appartiennent à la Compagnie de l'Ouest (Courcelles-Levallois, Porte Maillot, avenue du Bois de Boulogne, avenue Henri-Martin et Passy). A noter la présence

des deux stations accolées de Courcelles-Levallois (ligne d'Auteuil) et de Courcelles-Ceinture.

Les quais, hauts de 0,85 m au dessus du rail, sont larges de 3 à 4 m et longs de 120 à 150 m. La voie repose sur des traverses en chêne ou en hêtre créosoté ; les rails, en barres de 12 m, sont de type Vignole sur la Rive Droite, et double champignon sur la Rive Gauche.

Le service des marchandises est assuré par sept gares principales (Aubervilliers, Belleville-Villette, Paris-Bestiaux, Charonne-Marchandises, Paris-Gobelins, La Glacière-Gentilly et Grenelle). La Ceinture est raccordée à toutes les lignes de chemin de fer aboutissant à Paris, à l'exception de la ligne de Sceaux, à l'écartement spécial de 1,75 m jusqu'en 1891. L'espacement des trains est assuré par block-system : 32 postes jalonnent les 25 km, soit une longueur moyenne de 780 m par canton.

Bicyclettes et Revolvers

A l'origine, la Ceinture ne possédait pas de matériel propre, et faisait appel à celui de la Compagnie du Nord. La ligne d'Auteuil, appartenant à l'Ouest, utilisait des 120 T dites «bicyclettes». Mais les machines du Nord, des 222 T dites «Revolvers», conçues pour la grande banlieue, se montrèrent peu aptes aux démarrages fréquents en raison de leur faible masse adhérente :

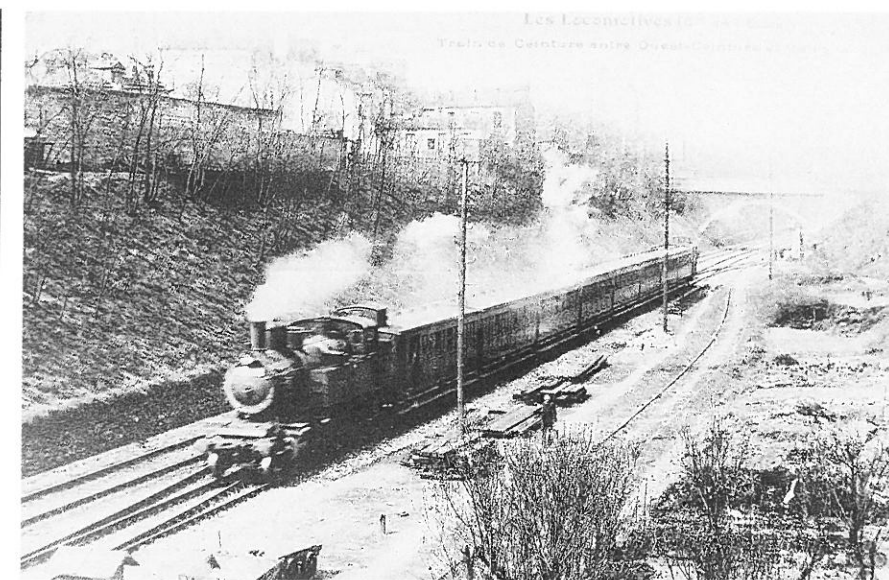
32 t sur 63 t de masse totale ! On leur substitua tout d'abord 15 machines «type 1900», des 030 T, de 44,4 t à roues motrices de 1,44 m et simple expansion. La commande fut complétée par 15 autres machines «type 1902», des 230 T de 58 t (dont 45 t de masse adhérente), à double expansion et quatre cylindres disposés deux à deux en tandem. Les trains de marchandises sont remorqués par 13 040 T à simple expansion, de 47 à 52 t

selon les séries. A partir de 1896, les voitures à impériale, dont le compartiment supérieur ne répondait plus aux normes de confort et de sécurité, sont remplacées par des voitures à un niveau et deux essieux. Pesant 13,5 t et longues de 11,6 m, elles comportent 6 compartiment en 2^e et 5 en 1^e. Afin de faciliter le mouvement des voyageurs, chaque compartiment est pourvu de portières latérales. En 1904,

le parc comporte 173 voitures de 2^e et 30 de 1^e, permettant de former 30 trains. En complément, sont mises en circulation des voitures de 1^e et de 2^e du Nord. La Ceinture ne possède pas de wagons à marchandises, son service se limitant à la traction et l'acheminement de ceux des Grands Réseaux.

Exploitation voyageurs

La Ceinture assure le service de jonction des grandes lignes transitant par la gare du Nord et celles de Lyon ou d'Orléans (Calais - Vintimille, Boulogne - Modane, Calais - Madrid...); s'y ajoutent les divers trains de pèlerins, d'émigrants ou de militaires. Au total circulent quotidiennement une quinzaine de trains de jonction au début du siècle. Le service métropolitain comporte d'une part le service circulaire, d'autre



Train de voyageurs sur la Ceinture intérieure arrivant à Ouest-Ceinture. Le raccordement avec Montparnasse se situait à l'extrême droite du cliché, au pied du talus. (Coll. CDR)

part des services partiels ayant au moins l'un des terminus dans Paris. Au début du siècle, le service circulaire est assuré par des trains de 8 voitures (dont 1 de 1^e et 2 fourgons) et comporte 6 trains à l'heure le matin et le soir, et 4 dans la journée (de 7 h 30 à 16 h 30). Les dimanches et fêtes, le service comporte 4 trains à l'heure jusqu'à 10 h 30, puis 6 trains à l'heure.

Au service circulaire s'ajoutent les très nombreux services partiels assurés de la gare du Nord à la gare du Nord, de Saint-Lazare à Auteuil, de Saint-Lazare au Champ de Mars, du Champ de Mars à Courcelles-Ceinture via Grenelle et Vincennes. On a du mal à imaginer aujourd'hui ce que pouvait être la succession des trains sur la Ceinture aux heures de pointe !

L'ancienne gare des Batignolles, par où transitaient les trains des lignes d'Auteuil et du Champ de Mars terminant à St Lazare. (Coll. CDR)



CDR Hors série PETITE CEINTURE

Comment fonctionne le Syndicat de Ceinture ?

Pour ne froisser aucune susceptibilité, le Syndicat fonctionne comme un organisme indépendant dirigé par un chef de service. Il dispose de son personnel et passe des accords avec certaines compagnies pour diverses prestations : travaux importants, traction, etc... Deux instances prennent les décisions : au plus haut niveau, le Syndicat, composé de 2 administrateurs de chaque compagnie, en-dessous le Comité d'exploitation, formé de représentants du cadre des compagnies et du chef de service. Le Comité instruit les affaires dans le détail, prend les décisions de sa compétence ou transmet les dossiers au Syndicat.

A l'origine, des précautions multiples sont prises. Au plan des écritures de transport, il faut effectuer dans les gares de jonction des opérations comptables complexes pour créditer les compagnies et la Ceinture des parts leur revenant, débiter le cas échéant la compagnie qui a encaissé le port, assurer le suivi des débours et la rentrée des remboursements. Dans les halles ou sur les voies des gares de jonction, un agent de la compagnie et un de la Ceinture procèdent à la reconnaissance contradictoire des marchandises. S'il s'agit de wagons complets, 2 visiteurs, un de la compagnie et un de la Ceinture opèrent de même en ce qui concerne l'état des wagons.

Mais néanmoins, la Ceinture joue pleinement le rôle pour lequel elle a été créée et son efficacité est patente. Rapidement, la Ceinture paraît, de plus, administrativement la mieux placée pour établir la comptabilité des transports effectués en trafic direct. Elle constitue un contrôle commun des recettes avant la lettre. De même, elle tient la comptabilité des parcours des wagons échangés entre réseaux. Ces opérations s'effectuent dans des bureaux spécialisés, allégeant ainsi le travail des gares de jonction qui se limite à la confection de bordereaux de transmission et de relevés, sur le vu des écritures de transport.

Ces deux questions vont enclencher un processus de

travail en commun au niveau du Syndicat ou du Comité où seront discutées de nombreuses questions d'intérêt général étrangères à l'exploitation de la Ceinture. Le Ministère participe d'ailleurs à ce travail en adressant au Syndicat ses dossiers d'affaires concernant tous les réseaux. Certes les particularismes demeurent. Au niveau des décisions du Syndicat, il n'existe que deux possibilités de réponse : l'accord unanime des Compagnies, ou la liberté d'agir laissée à chacune d'elles. Au niveau du Comité, s'en ajoute une troisième : l'incompétence, impliquant l'envoi à l'échelon supérieur. Cette énumération un peu lapidaire ne doit pas faire oublier le travail important réalisé au niveau des organismes de la Ceinture à une époque où la solidarité entre compagnies n'était pas une évidence. Les décisions ont concerné de nombreux domaines :

- unité technique du matériel ;
- instauration d'un régime simplifié de traitement des réclamations de faible montant lorsque 2 réseaux sont impliqués ;
- création très progressive d'un régime de confiance simplifiant les opérations de reconnaissance des marchandises ;
- organisation du parc de traction Ceinture ;
- création du service des voyageurs ;
- étude de tarifs communs ; en raison de la tarification particulière Ceinture, les réductions jouaient sur les péages attribués aux compagnies et non sur le transport revenant à la Ceinture ;
- etc...

De tout ce qui précède paraît résulter une certaine lourdeur administrative. L'organisation montée en 1851/1853 fait cependant ses preuves, puisqu'elle est pratiquement reconduite lors de la création de la Grande Ceinture en 1875. En outre, la multiplication des points de contact entre réseaux rend de plus en plus nécessaires les actions solidaires. La création d'organismes communs aux réseaux réduira le rôle de ceux de la Ceinture à celui d'exploitant mais ces derniers auront, pendant plusieurs décennies, défriché et réglé bien des problèmes.

A. Jacquot

Tarification

Lorsque la Petite Ceinture met en service les trains de voyageurs le 14 juillet 1862, les omnibus parisiens, regroupés sous l'autorité de la CGO, appliquent des tarifs très simples : parcours direct 0,15 F à l'impériale, 0,30 F à l'intérieur, correspondance 0,30 F à toutes places. Le cahier des charges de la Ceinture prévoit un prix de base kilométrique de 0,05 F avec minimum de perception de 6 km et réduction de 50 % pour les militaires. Les prix qui résultent de ce barème, vraisemblablement appliqués à l'origine, conduisent, par comparaison aux billets d'omnibus, à des perceptions jugées prohibitives par le public, qui boude les trains de Ceinture. Durant la première année, le nombre de voyageurs partant chaque jour des 5 gares en service varie de 66 à 115. Le chef des services enquête auprès des chefs de gare qui estiment, à juste titre, que l'accroissement du trafic passe par un resserrement des fréquences et par un abaissement des prix perçus.

Les 12 et 26 octobre 1863, le Comité d'Exploitation, propose les mesures ci-après, encore bien timides en ce qui concerne les horaires :

- application d'un service horaire entre 1h et 4h du soir.
- les nouveaux prix ci-dessous :

Jours ouvrables		Dimanches et fêtes
jusqu'à 6 km	0,15 F	0,25 F
plus de 6 km	0,30 F	0,40 F

(les prix des billets militaires restent inchangés sauf pour plus de 10 km (0,30 F) et s'appliquent également aux enfants).

Le 12 juin 1864, la Ceinture met en service des «compartiments de luxe» à raison de 2 par train. Du fait du nombre limité de places, la perception s'effectue en deux temps : billet de classe unique au guichet, supplément au niveau du quai si des places sont disponibles. Ce système peu pratique ne dure que quelques mois et, la fréquentation des places de luxe restant faible, les guichets délivrent des billets de 1^{re} classe.

Le 25 février 1867, la Ceinture n'est plus isolée : elle se relie à La Rapée à la section sud via Auteuil exploitée par la Compagnie de l'Ouest. La boucle se referme le 25 mars 1869 avec le raccordement de Courcelles. Il faut remanier les tarifs et prévoir des prix combinés avec l'Ouest, comportant en particulier 4 zones au départ de Paris-St Lazare. Cette tarification zonale s'adapte bien à une desserte urbaine. En 1877, le nombre de zones est passé à 7 avec les écarts de prix suivants :

Semaine		Dimanches et fêtes	
1 ^{re} classe	2 ^e classe	1 ^{re} classe	2 ^e classe
0,25	0,15	0,35	0,25
0,85	0,55		

Mais à cette époque, les réseaux de tramways et d'omnibus se développent, notamment dans les secteurs périphériques desservis par la Ceinture. La première mesure prise consiste à supprimer les prix majorés des dimanches et fêtes, à compter du 1^{er} janvier 1884. En 1891, c'est une véritable révolution tarifaire qui intervient d'entente entre la Ceinture et les compagnies. Elle inclut la ligne d'Auteuil et les gares de tête des Compagnies, ce qui simplifie considérablement la billetterie. Il n'existe plus que 2 zones tarifées comme suit :

	1 ^{re} zone (A)	2 ^e zone (B)
<i>Billets simples</i>		
1 ^{re} classe	0,40	0,60 puis 0,55
2 ^e classe	0,20	0,30
<i>Billets aller et retour</i>		
1 ^{re} classe	0,60	0,90
2 ^e classe	0,30	0,50
<i>Billets aller et retour ouvriers</i>	0,30	0,30

(A) D'une gare quelconque à la gare voisine ou à la suivante
(B) Parcours supérieurs

A ces prix compétitifs s'ajoutent des abonnements de 3 mois, 6 mois et un an. Le système de tarification donne satisfaction, et il sera conservé jusqu'à la fin du service voyageurs avec, en 1927, les prix ci-après au Chaix :

	1 ^{re} zone	2 ^e zone
<i>Billets simples</i>		
1 ^{re} classe	1,60	2,50
2 ^e classe	0,90	1,15
<i>Billets aller et retour</i>		
1 ^{re} classe	2,25	3,60
2 ^e classe	1,15	2,05
<i>Billets aller et retour ouvriers</i>	0,90	1,15

Lorsque l'autobus PC succède en 1934 à la Ceinture, les tarifs, fondés sur un découpage en 9 sections, favorisent les voyageurs à petit parcours (1 section = 0,60 F, 2 = 0,90 F) mais pénalisent les longs voyages (10 tickets = 3,00 F pour le circuit Porte Champerret - Porte d'Auteuil). Il est vrai que les amateurs d'un tel périple sont peu nombreux. Heureux les collectionneurs qui ont pu conserver des billets de la Ceinture, caractérisant les tarifs ci-dessus.

A. Jacquot

Grandeur et décadence

Difficultés et projets

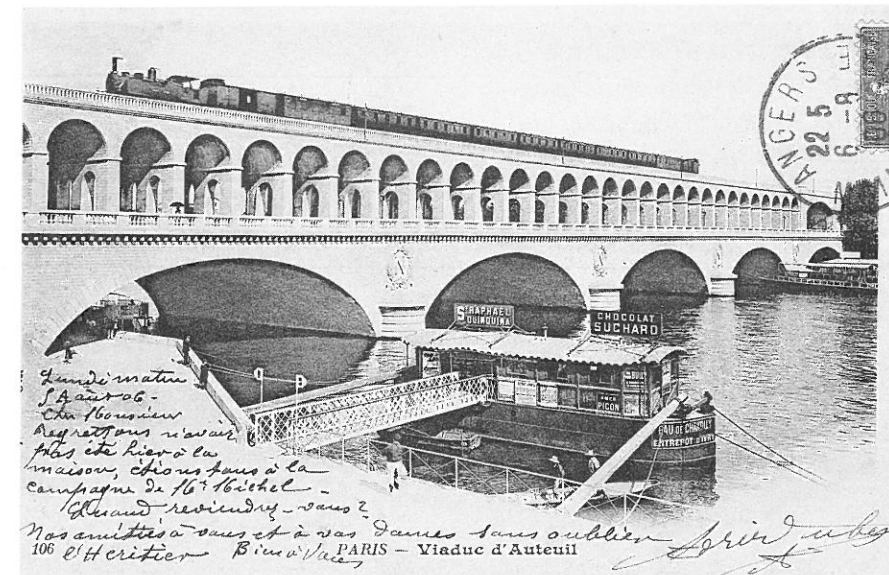
Les machines 222 T «Revolver» venant en renfort aux heures de pointe avaient tendance à désorganiser le service par leurs mauvaises accélérations. Elles seront progressivement remplacées par des 232 T, en service également sur la Grande Ceinture ; quelques 240 T vinrent en complément.

A l'exception de la ligne d'Auteuil, de nombreuses stations souffraient au début du siècle de la précarité de leurs aménagements : quais mal abrités, éclairage insuffisant, accès malaisés. Enfin, la tarification kilométrique alors en vigueur se prêtait mal à une desserte urbaine, d'où l'intérêt d'un tarif par sections, rapidement adopté.

En fait, la Ceinture manque surtout d'accès à l'intérieur de la capitale. Vers 1897, M. Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation au Nord, propose le prolongement des lignes Nord, d'une part en direction de l'Opéra, d'autre part en direction des Halles. Cette dernière ligne assurerait également le transport des marchandises (fruits et légumes). Le projet ne put aboutir devant l'opposition de la Ville de Paris à l'emprise des Grands Réseaux dans les transports parisiens. Un second projet, établi par la Compagnie du Nord à la demande du Gouvernement, prévoyait la jonction directe gare du Nord - Gare de Lyon, avec embranchements vers les gares d'Orléans et de l'Est. Dans le même ordre d'idée, citons la jonction entre deux gares voisines qui viennent alors de s'achever : Invalides et Orsay. Ces projets aboutiront ... quatre-vingts ans après !

Fin du trafic marchandises de transit

Avant même d'être bouclée, la Petite Ceinture se voyait déjà court-circuitée. En effet, dès le 20 juillet 1852, le raccordement de Viroflay assurait la jonction entre les lignes de Bretagne



Train de ceinture extérieure franchissant le viaduc du Point du Jour en direction d'Auteuil. Noter au premier plan le ponton du service des bateaux-mouches. (Coll. Rigouard)

(aboutissant à Montparnasse) et les secteurs industriels du nord-ouest de Paris, desservis par Saint-Lazare ; l'ouest était dès à présent pourvu d'un réseau homogène aux abords de la capitale. Onze ans plus tard, sont réalisées deux autres jonctions inter-réseaux permettant le transit direct des trains de marchandises : d'une part, le 1^{er} juillet 1863, Villeneuve-Saint-Georges - Juvisy entre le PLM et le PO ; d'autre part, le 1^{er} août de la même année, Ermont - Argenteuil entre le Nord et l'Ouest. Mais la quasi-totalité du transit marchandises fut sans conteste récupérée par la Grande Ceinture,

issue du même syndicat, et mise en service progressivement du 16 juillet 1877 au 1^{er} mai 1883. La Petite Ceinture put alors se consacrer au trafic voyageurs.

Chute du trafic voyageurs métropolitain

Jusqu'au début du siècle, la Petite Ceinture offrit aux Parisiens un service voyageurs de qualité, qui n'avait rien à envier aux omnibus à chevaux ou aux tramways, entravés par des concurrences ruineuses et des réglementations archaïques. Mais la Ville de Paris, déjà ambitieuse et consciente de ses prérogatives, voulait

Suite à la suppression des passages à niveau, le Cours de Vincennes est traversé par un ouvrage métallique. On distingue au fond les colonnes de l'Avenue du Trône. (Coll. Rigouard)



PARIS - Cours de Vincennes

se doter d'un réseau de transport à elle, et ne voyait pas d'un bon œil l'influence grandissante des Grands Réseaux au travers de la Petite Ceinture et de ses ramifications intramuros.

D'où la construction du métro urbain, qui en moins de quinze ans va détrôner la Petite Ceinture dans son rôle de transport de voyageurs. Après l'année record de 1900, où 39 millions de voyageurs furent transportés par la Petite Ceinture, le trafic annuel se stabilisa autour de 30 millions ; mais en 1913, il ne sera que de 14 millions, et de moins de 7 millions en 1927 ! Première conséquence, après une interruption de 1917 au 8 juillet 1919, le service voyageurs entre l'avenue Henri-Martin et le Champ-de-Mars est définitivement interrompu le 1^{er} juin 1924. Par ailleurs, le trafic en perte de vitesse permit en 1922 de libérer deux voies durant les travaux d'ouverture de la tranchée des Batignolles, ce qui se traduisit par le report à Pont Cardinet des trains en provenance de la Ceinture ayant précédemment leur terminus à Saint-Lazare.

Le chant du cygne

Dans le cadre de l'électrification de la proche banlieue de Saint-Lazare en 650 V continu par rail latéral, la ligne d'Auteuil est mise sous tension le 2 janvier 1925. La ligne de Boulainvil-

La station Claude Decaen, dont on aperçoit au fond les abris de quai en béton armé, fut réaménagée en 1931 pour desservir l'Exposition Coloniale. (Cliché R. Eschenbrenner)



23. PARIS VIII^e arr. — Gare Saint-Lazare. — Quai de Ceinture.

CADOT, PARIS

liers, électrifiée, permet d'assurer une jonction de service avec les ateliers de petit entretien du Champ-de-Mars. Enfin, pour desservir l'Exposition Coloniale de 1931 située au Parc de Vincennes, la station Claude-Decaen est réaménagée ; ce sera la dernière amélioration apportée à la Petite Ceinture...

Le démantèlement

Si la perte du trafic de transit marchandises au bénéfice de la Grande Ceinture a profité à la Petite Ceinture en ce qui concerne l'augmentation du trafic voyageurs, la chute de ce dernier trafic au profit du métro lui sera fatale. Après des résultats excédentaires

Les voies du Groupe I de St Lazare formaient le terminus des trains pour Auteuil et le Champ de Mars. Le trafic voyageurs de la Petite Ceinture baissant inexorablement depuis les années 1910, les deux voies de la Ceinture qui avaient leur terminus à St Lazare sont reportées à Pont-Cardinet en 1922. (Coll. Rigouard)

Nous voici, vers 1905, au niveau du boulevard Exelmans. La vue est prise en direction d'Auteuil. Cocher et valet vont chercher des invités ou faire quelques emplettes. (Coll. Jacquot). Document à comparer avec la photo de droite, prise au même endroit vers 1946. Lors d'un bombardement des usines Renault de Billancourt, une bombe se perd sur le viaduc d'Auteuil. Il ne sera pas réparé, et sera démoli en 1960. (Cliché Jean Gallet).



963. PARIS — Le Boulevard Exelmans et la Gare du Point-du-Jour C. M.

jusqu'à la première guerre, le déficit ira en croissant, pour atteindre 26 MF en 1920 ! La ligne Henri-Martin - Champ-de-Mars, dont le trafic avait atteint 8 millions de voyageurs en 1900, ne verra passer que 75 000 voyageurs en 1923 ! La mise en service en 1903 et 1906 de la ligne de métro n°6 (ex-n° 2-Sud), moins excentrée, lui aura été gravement préjudiciable.

Le 22 juillet 1934, alors que le métro a atteint sa pleine maturité et que les derniers tramways cèdent la place aux autobus, le service voyageurs est supprimé sur la Petite Ceinture. Dès le 27 août, un arrangement entre les Réseaux décide de la dissolution du Syndicat de Ceinture ; à partir du 1^{er} janvier 1935, le Nord sera chargé de l'exploitation des Ceintures RD et RG, les Compagnies utilisatrices le remboursant forfaitairement de ses dépenses.

Curieux retour des choses, la ligne d'Auteuil, concédée à part et vouée dès l'origine au trafic voyageurs, conservera ce trafic et restera exploitée par l'Ouest-Etat. Il est vrai qu'elle est électrifiée, dispose de matériel moderne (motrices «Standard» entièrement métalliques), de quais couverts, et est exploitée à la cadence de 10 mn ; bref, des conditions «métro». On est loin des trois trains à l'heure que l'on attendait sur des quais



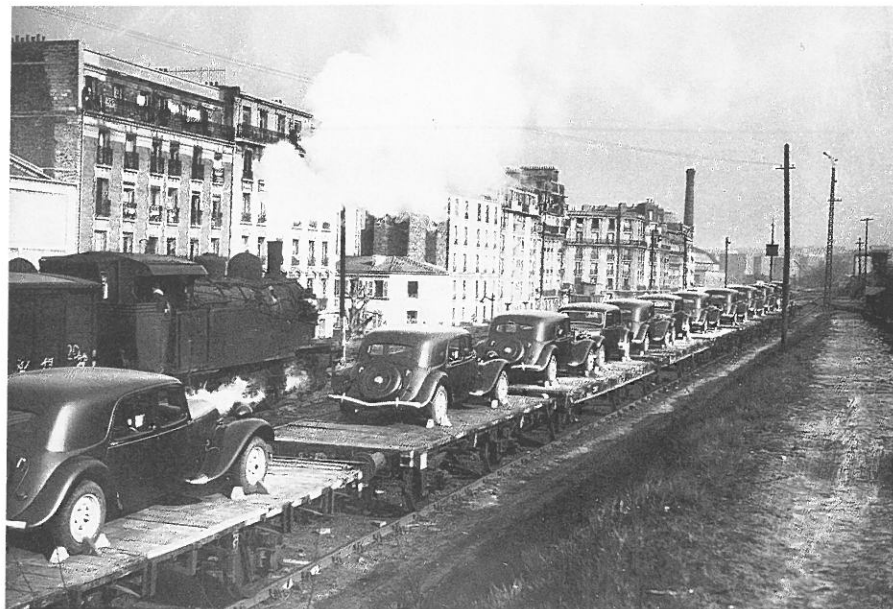
Rames Standard en gare d'Auteuil. C'est ce matériel moderne (pour l'époque) qui sera à l'origine de la longévité de la desserte de la ligne d'Auteuil. (Cliché Pierre Hénoch)

ventés, des tranchées enfumées, avec parfois des abris misérables tels ceux de Maison-Blanche ou de Grenelle, sans parler des accès sordides et mal éclairés.

Le viaduc d'Auteuil, devenu sans objet lors de la suppression du service voyageurs, et légèrement endommagé au cours de la Dernière Guerre, sera démoli en 1960 pour faire place au boulevard extérieur (boulevard Exelmans et pont du Garigliano). Quant à la Ceinture Rive Gauche,

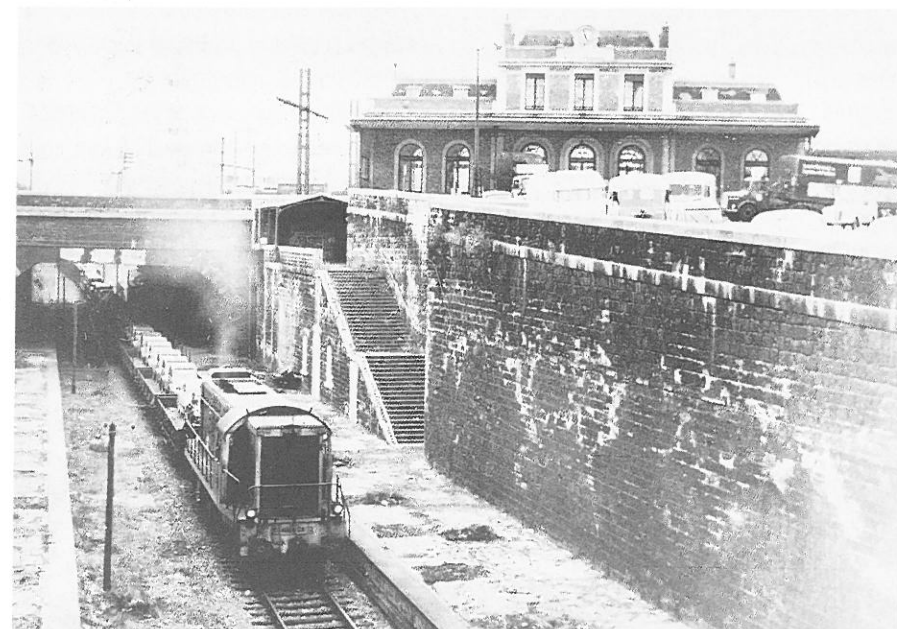
sans trafic de transit, sans service voyageurs, son rôle marchandises local est plus que modeste depuis la suppression des abattoirs de Vaugirard : la Glacière et les Gobelins sont desservis à partir de Tolbiac, Grenelle à partir de la ligne des Moulineaux grâce à un raccordement direct évitant les rebroussements dans Paris.





Citroën restera longtemps un des meilleurs clients de la Petite Ceinture Sud, pour la desserte de ses usines du quai de Javel.
 Ci-dessus, train de «tractions» en 1948 à Grenelle-Marchandises.
 (Cliché Dubruille/La Vie du Rail)
 Ci-dessous, plus modeste, train de «2 chevaux» à Ouest-Ceinture dans la fin des années 1950. (Cliché Sylvain Zalkind)

La Petite Ceinture, ligne de transit



Avec le déménagement des usines Citroën du quai de Javel, la suppression des installations portuaires intramuros et les opérations immobilières sur les emprises des gares marchandises (Champ-de-Mars, Vaugirard, Gobelins, Charonne), aucun avenir n'est à attendre d'un trafic de détail.

Que reste-t-il ? Ni plus, ni moins qu'une plate-forme de chemin de fer

urbain avec 27 stations, dont une bonne vingtaine comportent une possibilité de correspondance *directe* avec le métro. De ce potentiel, que va-t-on pouvoir — ou vouloir — faire ?

P. Laederich

En haut, à gauche :
 Près de la Rapée-Bercy, un train de jonction en provenance de Paris - Lyon tracté par une 140 G du dépôt de La Plaine vient de s'engager sur la Petite Ceinture pour rejoindre Paris-Nord.
 (Cliché M. Rifault)

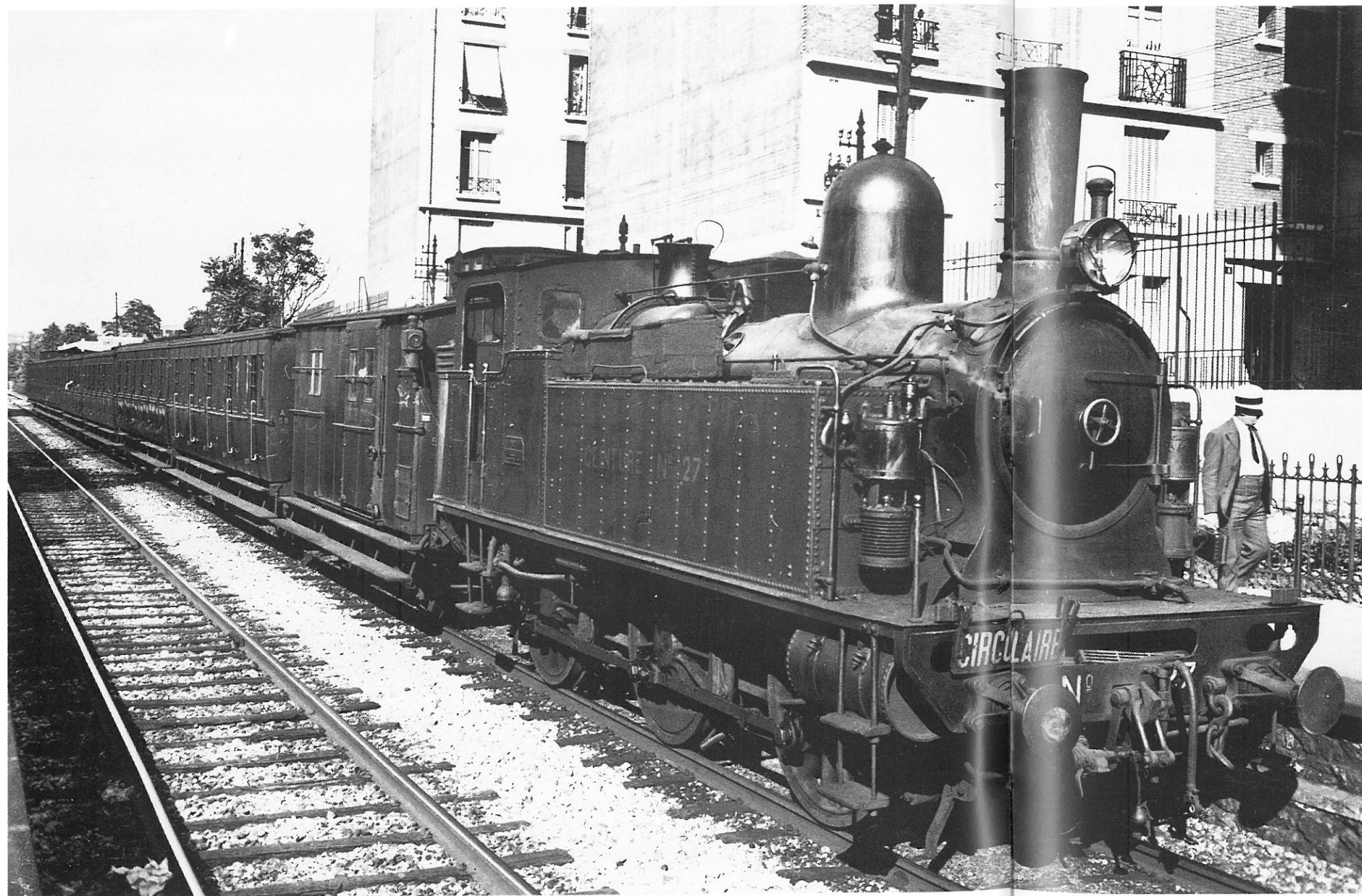
En haut, à droite :
 Le rapide Méditerranée - Calais, tracté par une 140 G arrive à Pont Marcadet en provenance de la Petite Ceinture, avant de rebrousser à Paris-Nord.
 (Cliché J. Renaud)

Ci-contre :
 En 1951, un train de marchandises quitte Bercy pour la Petite Ceinture, tracté par la 040 DA 30, future A1A-A1A 62030, de construction américaine. (Cliché Rifault)

En bas, à droite :
 En juillet 1956, train de jonction J 82 tracté par une 050 TQ SNCF de passage avenue Jean Jaurès en direction de Paris - Lyon.
 (Cliché J. Renaud)

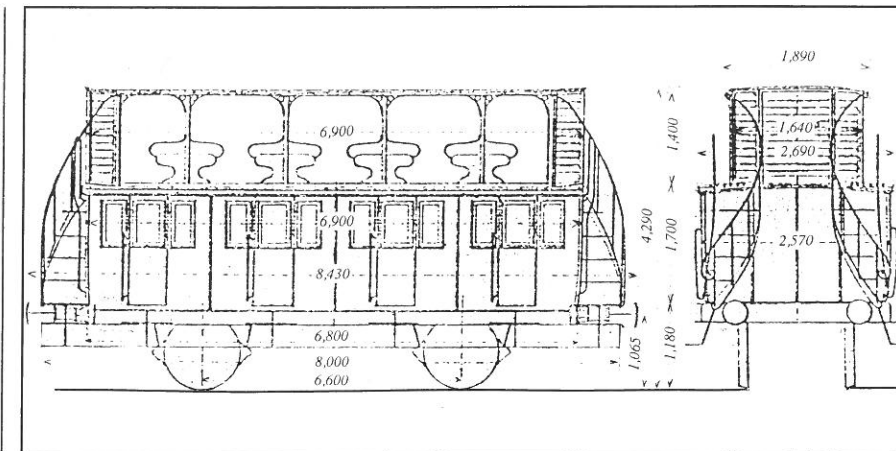
Voitures et locomotives

Un train typique de la Petite Ceinture, tracté par un 030 T série 21 à 31, et composé d'un fourgon et de voitures à portières latérales.
(Cliché Bègue)



Les voitures à voyageurs

Lorsque, en 1861, le Ministre impose l'organisation d'un service voyageurs, le Syndicat doit fixer son choix sur le matériel correspondant. A l'époque, seules les Compagnies de l'Est et de l'Ouest possèdent des voitures spécialement affectées au service de la banlieue, toutes équipées d'une impériale ouverte. Le Syndicat retient le type Est de 2^e classe utilisé entre Paris-Bastille et La Varenne. Le

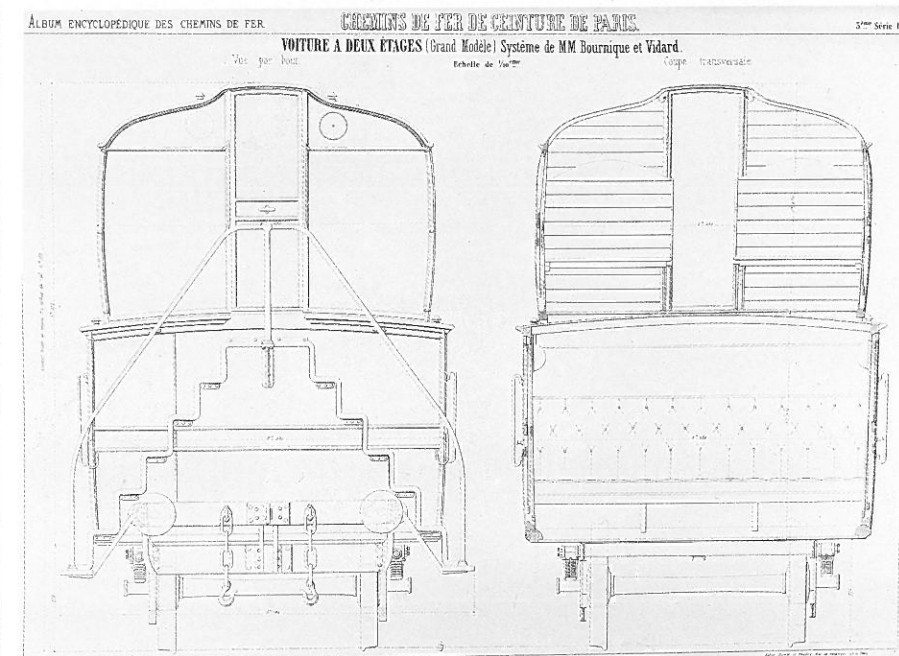


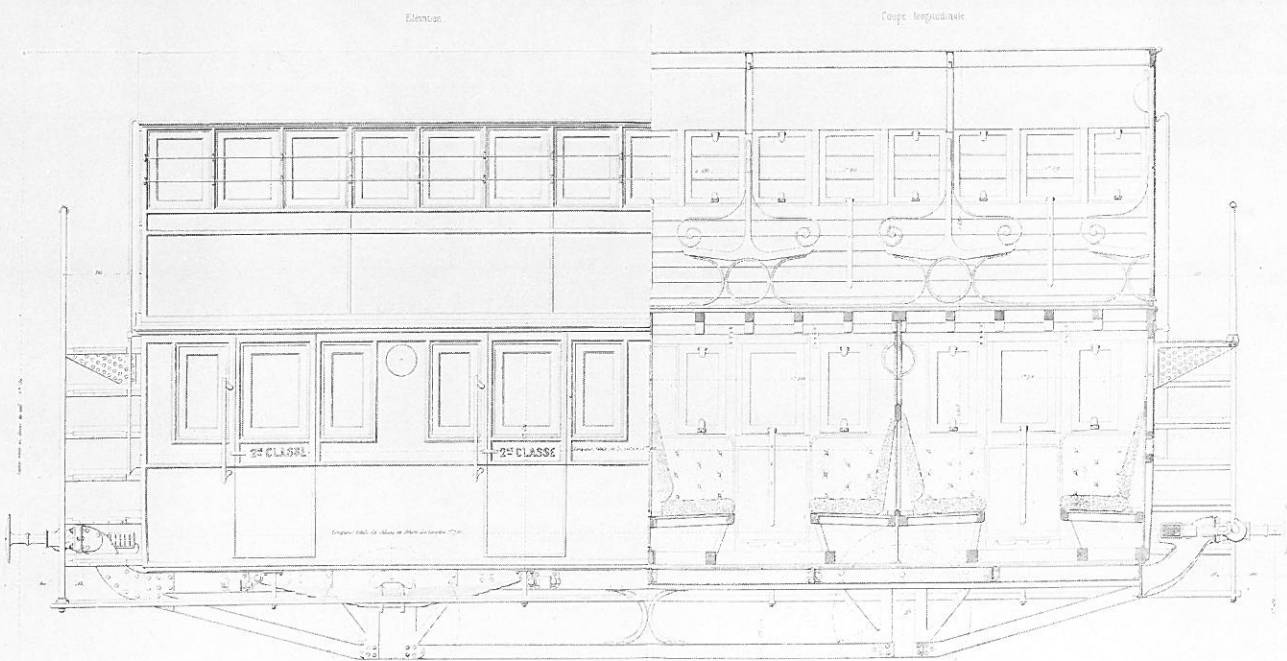
Voiture mixte type Est avec impériale semi-ouverte et escaliers à spirale.

châssis en bois, monté sur 2 essieux espacés de 3,6 m, supporte une caisse à 4 compartiments de 10 places possédant des banquettes garnies de drap bleu. Les escaliers d'accès à l'impériale, dessinés en spirale, font une saillie de 630 mm sur le châssis, ce qui impose l'utilisation de faux tampons allongés. La disposition des escaliers oblige les voyageurs à accéder à l'impériale du côté de la montée, donc côté quai, ce qui permet aux agents des gares de surveiller leurs évolutions. L'impériale comporte 5 travées de 1,33 m de long et de 1,30 m de haut au milieu. Les travées

d'extrémités comptent 7 places alors que les 3 du centre en offrent 8, avec un confort bien sommaire : banquettes en bois avec 3 planches peintes pour le siège, une pour le dossier et un accoudoir en fer à chaque extrémité. Cinquante voitures sont commandées à l'usine Delettrez. Ce choix d'un type Est marque le début d'une longue collaboration. Cette compagnie étudiera toutes les voitures de la Ceinture et assurera les grandes révisions dans ses ateliers. L'Ouest obtient le lot de consolation, puisque le Syndicat adopte, pour ses fourgons, le type Ouest 1860 et la

Voiture mixte à voyageurs à deux étages (grand modèle) construit par Bournique et Vidard pour la Petite Ceinture. (Album encyclopédique des Chemins de Fer, 1868).





Voiture voyageurs mixte 1^{re}/2^e à deux étages construite pour la Petite Ceinture, vue latérale. (Album encyclopédique des Chemins de Fer, 1868)

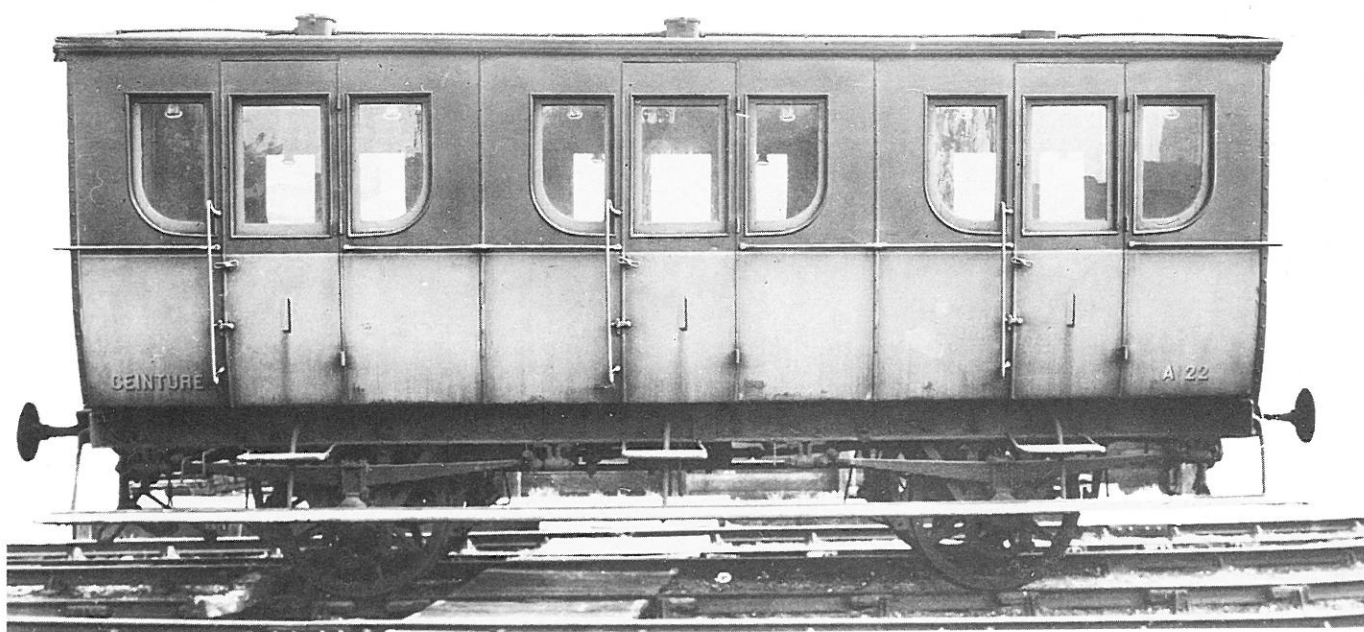
première commande porte sur 11 unités.

Des compartiments de luxe sont créés le 12 juin 1864 ; ils sont aménagés dans les voitures à impériale mais disparaissent rapidement, en 1867,

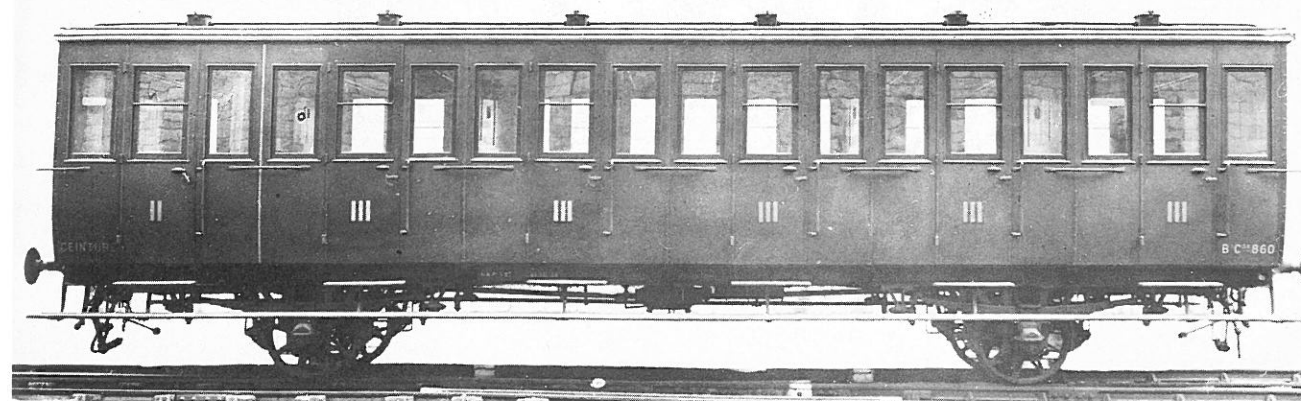
remplacés par des voitures de 1^{re} classe de type Est 1865. Ces voitures, désignées A 1 à 12, comportent un châssis en bois renforcé par des flasques en fer et une caisse à 3 compartiments de 8 places.

En 1867, le parc se renforce de 15 voitures à impériale, puis de 10 nouvelles en 1881 avec 4 voitures de 1^{re} A 13 à 16, cette fois du type Est 1878. Quatre fourgons sont affectés aux trains de marchandises, puis 13

Voiture de 1^{re} classe, série A 17 à 29 livrée de 1883 à 1885.



CDR Hors série PETITE CEINTURE



Voiture mixte 2^e/3^e à 6 compartiments, offrant 72 places.

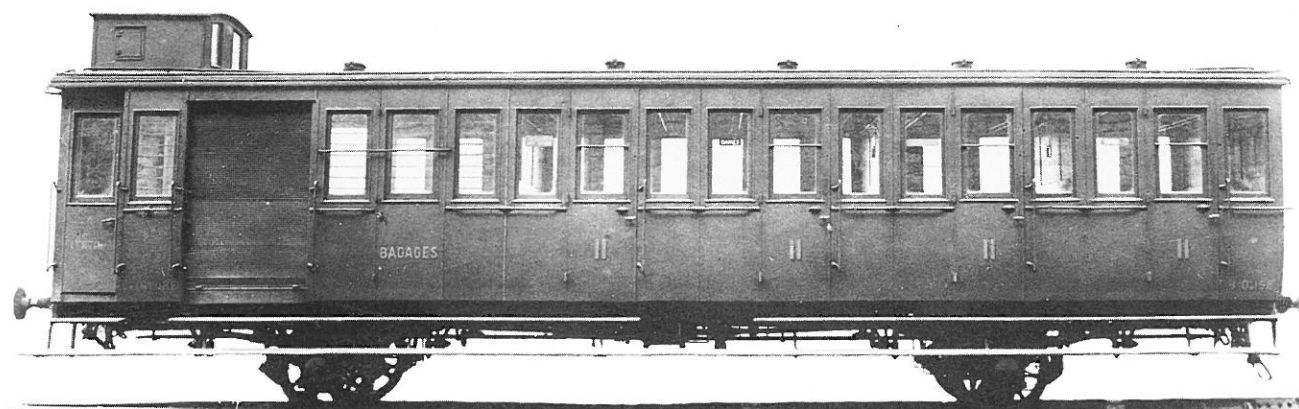
nouveaux renforcent l'effectif en 1883/1884 en même temps que 13 voitures de 1^{re} A 17 à 29 livrées en 1883/1885. Pour les voyageurs de 2^e classe, il faut signaler une nouveauté. Les voitures à impériale ouverte causent des accidents dont l'origine frise souvent l'imprudence ou la réaction irréfléchie, tel ce voyageur cherchant à rattraper son chapeau. Le matériel suit donc la même évolution qu'à l'Est avec adoption du type à impériale fermée. Rappelons que ce modèle comporte un châssis métallique surbaissé au

doubles, donnent accès à l'impériale formée de 5 travées de 8 places sur des banquettes garnies et revêtues de moleskine noire, disposées de part et d'autre d'un couloir central. A notre connaissance, 30 voitures ont été livrées en 2 étapes, 16 voitures ont été échangées avec l'Est contre 17 voitures de 2^e à 6 compartiments en 1900. Les 14 autres, garées dès 1901, ont été démolies en 1904.

Il faut évoquer le trafic de la Petite Ceinture à la fin du XIX^e siècle. En

manifestations diverses : un beau soleil ou les courses d'Auteuil attirent la foule vers les bois parisiens ou l'hippodrome, à une époque où les paris ne sont pas encore une institution nationale ! Les voyageurs prennent alors les trains d'assaut, jusque dans les fourgons, et sont difficiles à canaliser.

Pour la dernière évolution du matériel, il faut revenir à l'Est. Ce réseau envisage, en 1891, d'affecter sur la ligne de Vincennes toutes les voitures à étage (impériale fermée) et d'utiliser



Voiture de 2^e avec vigie équipée d'une cage à bagages, en vue de supprimer l'un des 2 fourgons du train.

droit de la caisse inférieure et recourbé vers le haut aux extrémités. La caisse inférieure offre 4 compartiments de 10 places plus haut et plus longs que dans les voitures d'origine mais présentent la même disposition intérieure. Des escaliers droits,

1895, le nombre de voyageurs atteint 718 487 en 1^{re} classe et 25 244 235 en 2^e. Le graphique d'occupation des trains présente d'importantes dents de scie ; certaines sont régulières, comme le trafic ouvrier ; d'autres résultent de la météorologie ou de

sur le grand réseau des voitures sans impériale à grande capacité (A5, B6 et C7). L'étude correspondante aboutit à la construction de 17 voitures BB 2601 à 2617 dont la caisse utilise toutes les possibilités du gabarit et offre 6 compartiments de 12 places. La

longueur de ces compartiments (1,75 m) permet de prévoir, sans le dire, l'admission de voyageurs debout entre les 2 banquettes. Ces voyageurs disposent d'une barre de maintien fixée au porte-bagages. Les banquettes offrent 6 places rembourrées et garnies de drap bleu, séparées en 3 stalles par d'étroits accoudoirs, à l'instar des omnibus. Et, comme la politique change, ces voitures se retrouvent sur... la ligne de Vincennes où, vis-à-vis des véhicules à étage, elles obtiennent un accueil mitigé. Entre-temps, en 1894, la Ceinture demande à l'Est de lui étudier de nouvelles voitures. L'Est propose son type BB dit 1895, adopté par la Ceinture sans autre modification que le sens d'ouverture des portières. En effet, la Ceinture a choisi d'ouvrir les portières à l'inverse de tous les réseaux français, à savoir de droite à gauche. Cette disposition permettait à une portière restée ouverte de se rabattre en direction de son logement et non vers l'extérieur, les quais étant toujours du côté gauche, dans le sens de marche du train.

La première commande concerne 80 voitures dont 20 avec vigie de type Est, numérotées B 251 à 310 et Bf 151 à 170 et livrées en 1896. Une seconde commande comprend 40 voitures et sera suivie d'autres, auxquelles il faudra ajouter les 17 voitures Est. En 1899, la Ceinture reçoit 30 voitures de 1^{re} classe A 30 à 59 comportant 5 compartiments de 10 places. De chaque côté du compartiment, nous trouvons une banquette de 5 places en 3 stalles (2+1+2), avec un haut dossier, des garnitures en drap gris mastic, des appuis-tête généreux, des accoudoirs mobiles, des housses en guipure à la marque de la Ceinture. Le grand confort !

Mais, dans Paris, les tramways étendent leur réseau et se modernisent. Le métro ouvre successivement ses premières lignes. Le trafic de la Ceinture amorce une pente descendante, ce qui conduit à la recherche d'économies.

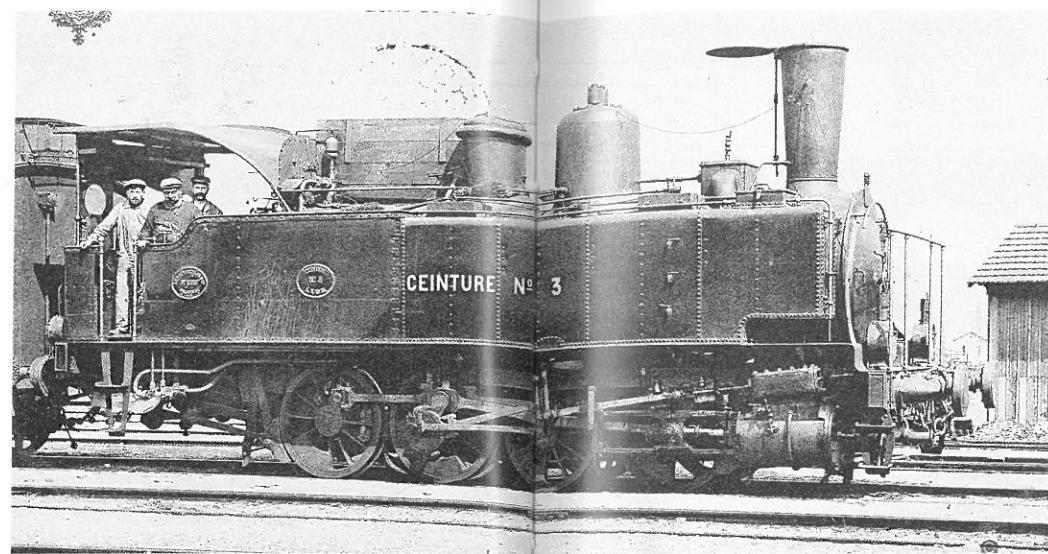
La première décision concerne la

transformation de voitures Bf en voitures-fourgons. Les deux compartiments côté vigie sont aménagés en cage à bagages. Cela permet la suppression d'un des 2 fourgons de chaque rame. La baisse du trafic conduit à un desserrement des fréquences et rend disponibles certaines voitures. Comme, par ailleurs, la Grande Ceinture prend son matériel en location auprès des compagnies, des mutations génèreraient des économies. C'est ainsi que des voitures de 1^{re} classe à 3 compartiments sont converties en 2^e, des voitures de 1^{re} à 5 compartiments en mixtes (1^{re}/2^e), des voitures de 2^e à 6 compartiments en mixtes 2^e/3^e ou en 3^e classe.

Au cours de la guerre de 1914-1918, la réduction du nombre des trains favorise la fréquentation de ceux qui subsistent. Pour résoudre le problème de l'affluence, les compartiments de certaines voitures de 2^e classe sont regroupés 2 à 2 avec suppression des cloisons intermédiaires et des banquettes qui s'y appuient. Il en résulte un espace pour 18 voyageurs debout. En principe, la situation d'origine sera rétablie, mais les voitures conserveront le numéro qu'elles avaient reçu lors de la première transformation. A quelques unités près, l'effectif variera peu et la situation suivante perdure jusqu'à la suppression du service voyageurs, avec répartition des voitures sur les 2 Ceintures :

Voitures	PC	GC
• 1 ^{re} à 3 compartiments		2
• 1 ^{re} à 5 compartiments	13	
• mixtes 1 ^{re} /2 ^e (A3-B2)		17
• 2 ^e à 3 compartiments (exA)		2
• 2 ^e à 6 compartiments	123	
• 2 ^e (fourgon)	21	
• mixtes 2 ^e /3 ^e (B2-C4)		13
• mixtes 2 ^e /3 ^e (BC5)		3
• 3 ^e à frein (C6f)		11

Il s'y ajoute 53 fourgons Df, 1 fourgon DDf et 25 fourgons Df utilisés dans les trains de marchandises.

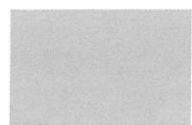


Locomotive à marchandises type 040 T série 1 à 8 construite en 1870 par Koechlin sur plans Est. (Coll. Rigouard)

A noter que les voitures recevront très tôt vers 1910, l'éclairage électrique au moyen d'une installation comportant une forte dynamo et une importante batterie dans le fourgon, et que le chauffage électrique a été envisagé, sinon partiellement réalisé. Les voitures de la Ceinture n'ont jamais porté la désignation uniformisée décidée en 1919.

Les remisages de rames s'effectuent à Courcelles-Ceinture et à la Glacière-Gentilly.

Les voitures ont terminé leur carrière durant la guerre de 1939-1945 sur des trains ouvriers affrétés par les autorités allemandes entre Orléans et Patay et entre Bourges et Avord ainsi que sur la ligne minière de Somain à Peruwelz. Enfin, il faut signaler qu'en dehors des voitures ci-dessus, il a circulé sur la Petite Ceinture des trains formés en matériel Ouest (voitures A3 et B6) et en matériel Nord (voitures A4 bleues et B5) chauffé par thermosiphon, sans parler des trains de jonction.



Locomotives

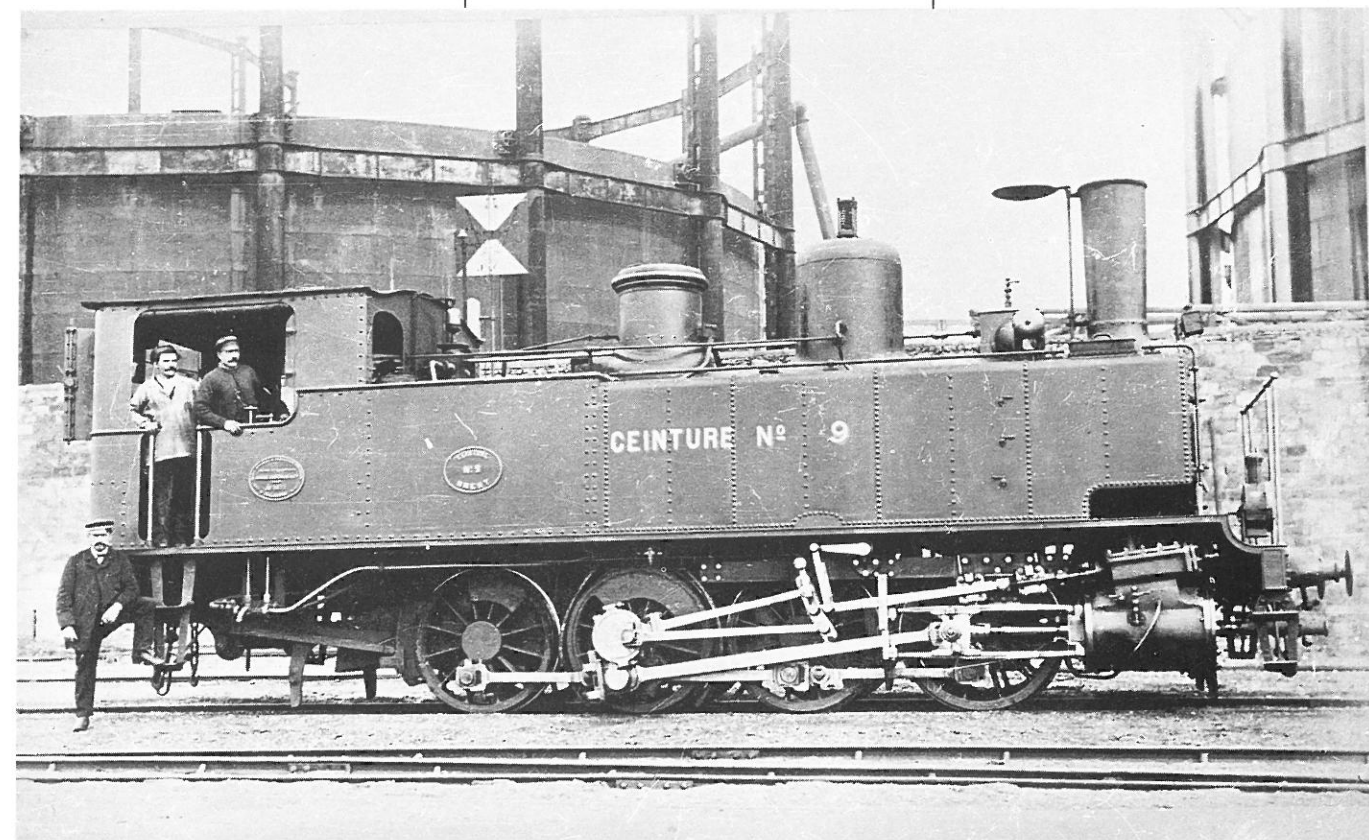
Dans le système envisagé à l'origine par les compagnies de trains de marchandises ne dépassant pas le premier transit, les machines effectuaient des navettes entre ces transits et les deux réseaux en contact se répartissaient la fourniture. Une autre solution, celle des trains continus et d'un système centralisé de traction, a heureusement prévalu.

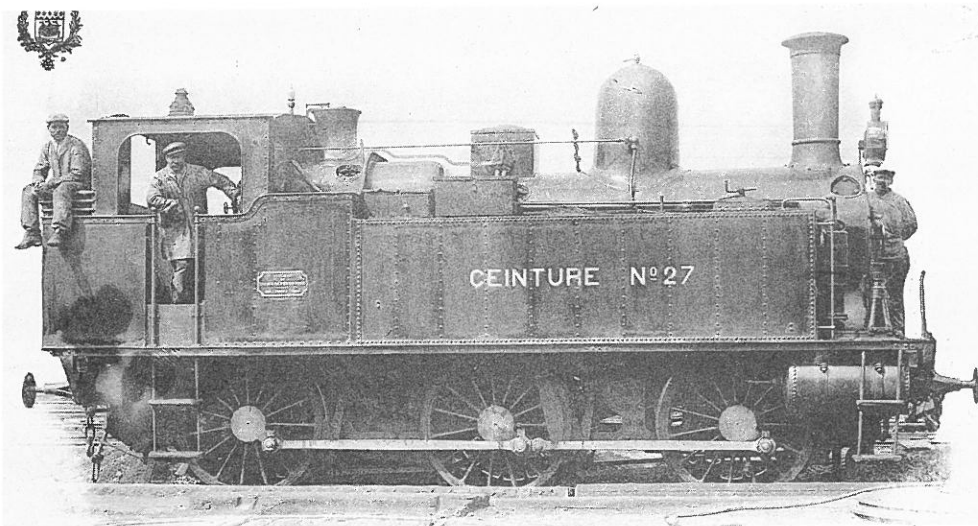
Lorsque les trains commencent à circuler entre Batignolles et La Chapelle, c'est M. Buddicom, entrepreneur de la traction du Paris - Rouen, qui fournit les machines. Au moment de l'ouverture complète de la section Batignolles - Ivry, c'est l'Est qui enlève l'affaire. Un premier traité de traction d'octobre 1853 prévoit une redevance de 1,125 F par kilomètre de train de 100 t utiles puis 1 % de cette somme supplémentaire jusqu'à 200 t. Au delà, il faut une double traction facturée 2,25 F. Les manœuvres sont assurées gratuitement. L'Est s'aperçoit rapidement que le traité lui est onéreux et, en

mars 1854, demande de nouveaux taux :
— 1,40 F par kilomètre pour un train de 18 wagons de 5 t utiles ;
— 1/18 de cette somme par wagon en plus ;

— 10 F par heure de manœuvre. Et pour rentrer dans ses frais, l'Est fournit des machines de faible puissance, au rythme de 10 par jour. L'accroissement du trafic marchandises rend ces machines insuffisantes eu égard aux déclivités de la Ceinture. L'Est cesse ses prestations le 1^{er} juin 1861 et le Nord lui succède, enlevant probablement aussi le trafic voyageurs qui, lors de sa création, n'exige que de 2 à 4 machines par jour.

A l'ouverture de la section sud par la Compagnie de l'Ouest, cette dernière prolonge ses trains avec leur machine jusqu'à l'Avenue de Clichy puis jusqu'à Courcelles. A partir de 1869, l'Ouest prend en charge tout le service voyageurs de la Ceinture. Le Syndicat adopte une position différente pour le service des marchandises, et décide de s'équiper en machines qui, au début, seront conduites par des mécaniciens Nord. Huit locomotives





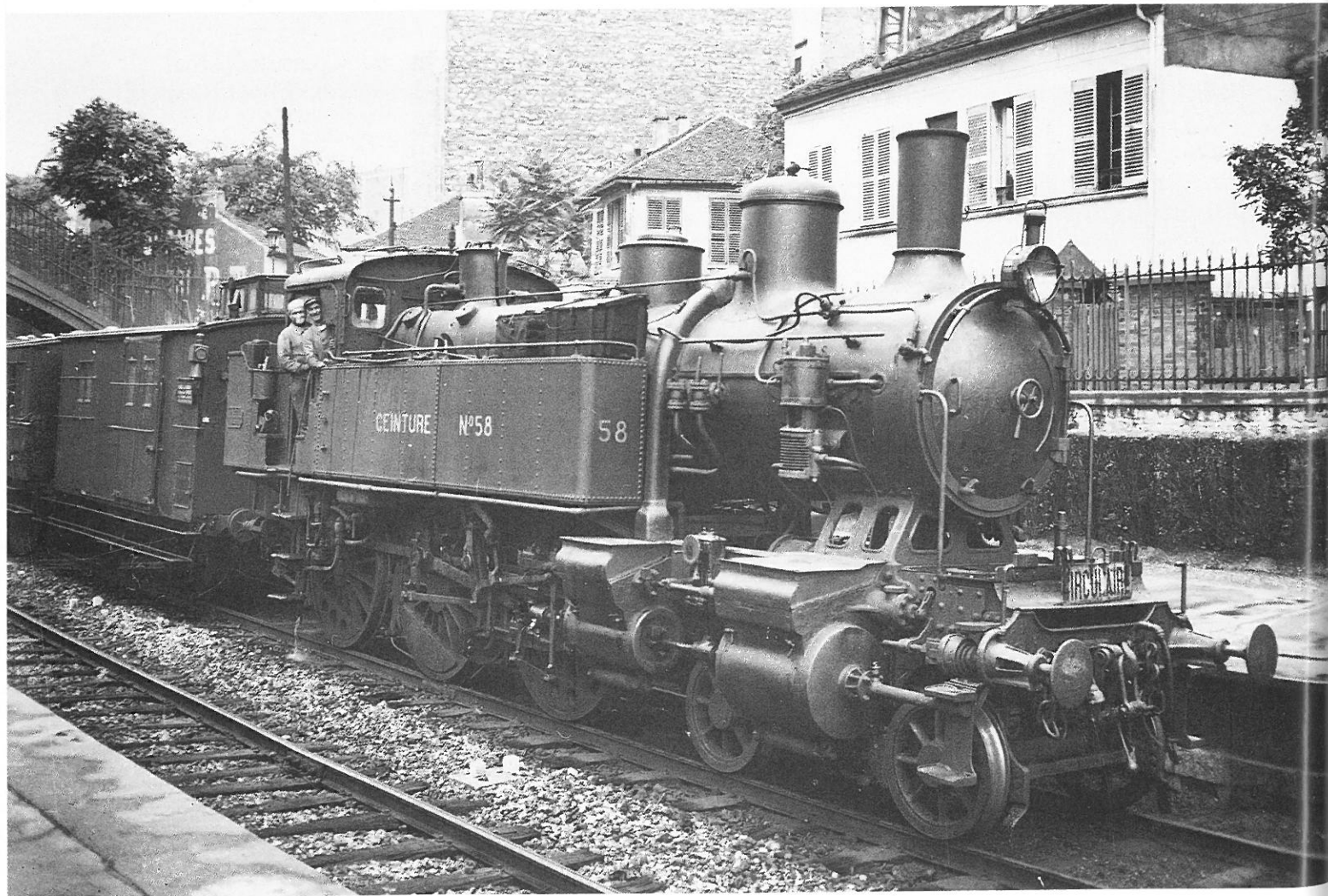
Locomotive pour trains de voyageurs type 030 T à mécanisme intérieur, série 21 à 35, construite par les Ateliers du Nord à La Chapelle en 1899. (Coll. Rigouard)

040 T n°1 à 8 étudiées par l'Est et basées au dépôt d'Aubervilliers assurent le service à partir de 1870. L'effectif se complète en 1877/1879 par 5 machines 9 à 13 à peu près semblables.

Pour le service voyageurs, la Ceinture prend également son autonomie en 1900 avec 15 machines 030 T de modèle Ouest, mais construites par les ateliers du Nord et formant la série 21 à 35. Des machines Nord assurent

également des prestations. La puissance des machines 21 à 35 au Nord se révèle un peu faible, notamment dans les rampes et au démarrage des stations dont l'espace-ment varie de 500 à 1800 m. Le Nord

A la station Ménilmontant, locomotive type 230 T, série 51 à 65 construite dans les ateliers de la Compagnie du Nord en 1902. Noter au premier plan les cylindres BP et HP montés en tandem. (Cliché Bègue)



CDR Hors série PETITE CEINTURE

étudie alors un nouveau type, de configuration 230 T, mis en service en 1903. De système compound à 4 cylindres en tandem, ces machines, numérotées de 51 à 65, permettent de gagner 11 minutes sur le circuit complet. Elles constituent une réussite technique et esthétique. De 1914 à 1934, les deux séries ci-dessus s'attribuent tout le service voyageurs.

Pour les manœuvres, la Ceinture se dote en 1910 de 3 machines 040 T 14 à 16 analogues aux machines récentes du Nord et de l'Est. Elles travailleront à Aubervilliers. Quatre locotracteurs les épauleront vers 1930.

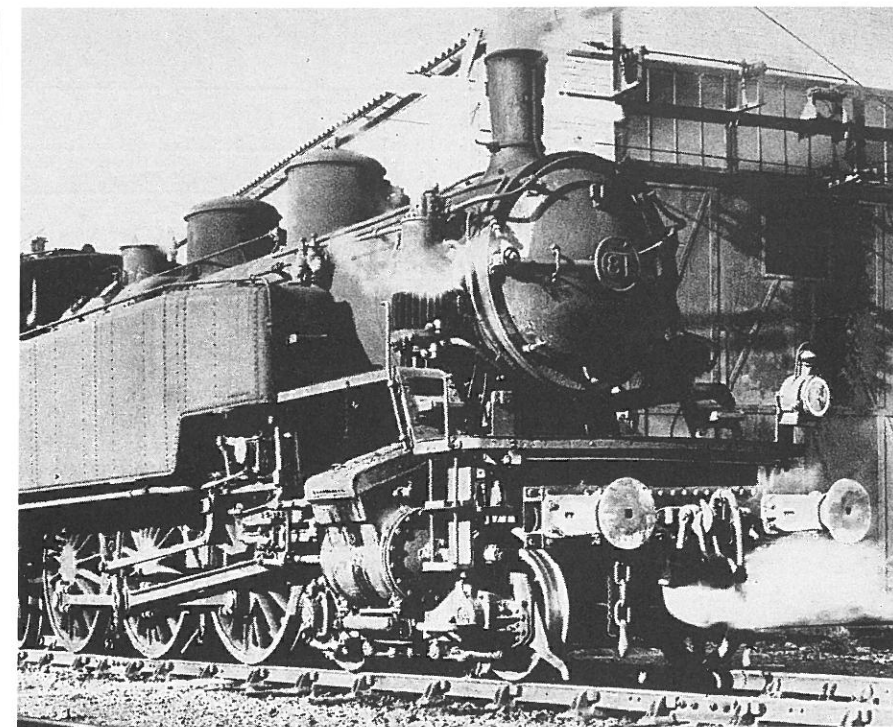
Livrées en 1910 au titre de la Petite Ceinture pour le service marchandises, les machines 232 T n°81 à 93, de type 3800 Nord, émigreront ensuite sur la Grande Ceinture.

Le dépôt d'Aubervilliers gérait le parc Petite Ceinture, les machines voyageurs étaient chauffées au coke. Il existait un quai à coke à Courcelles-Ceinture et des prises d'eau à Courcelles-Ceinture, La Rapée-Bercy, Orléans-Ceinture, La Glacière-Gentilly et Auteuil-Boulogne. Les machines 240 T 4001 à 4005 (1904), 031-130 T 6001 à 6038 (1910-1912), 151 T 5001 à 5012 (1928) appartiennent au parc Grande Ceinture.

Il convient enfin de citer la locomotive Diesel D 1, livrée en 1933. Commandée conjointement avec les 4 prototypes du PLM (1), cette locomotive a été construite en 1932 par la CEM (Compagnie Electro-Mécanique), avec moteur diesel Sulzer de 800 ch et transmission électrique BBC (Braun-Boveri et Cie). Avec une disposition d'essieu de type 1 D 1, elle comporte 4 moteurs électriques de traction suspendus par le nez. Sa masse totale est de 88,5 tonnes, dont 66,5 adhérentes, et la longueur hors tampons est de 14,30 m. La vitesse maximale est de 60 km/h. Les seules photos connues montrent cette machine en tête de trains de marchandises. La question de son utilisation sur des trains de voyageurs, au moins en essais, reste posée.

(1) Locomotives type A1A-A1A n°4 AMD 1, B1B n°4 BMD 1, BB n°4 CMD 1 et 1D1 n°141 AMD 1.

CDR Hors série PETITE CEINTURE



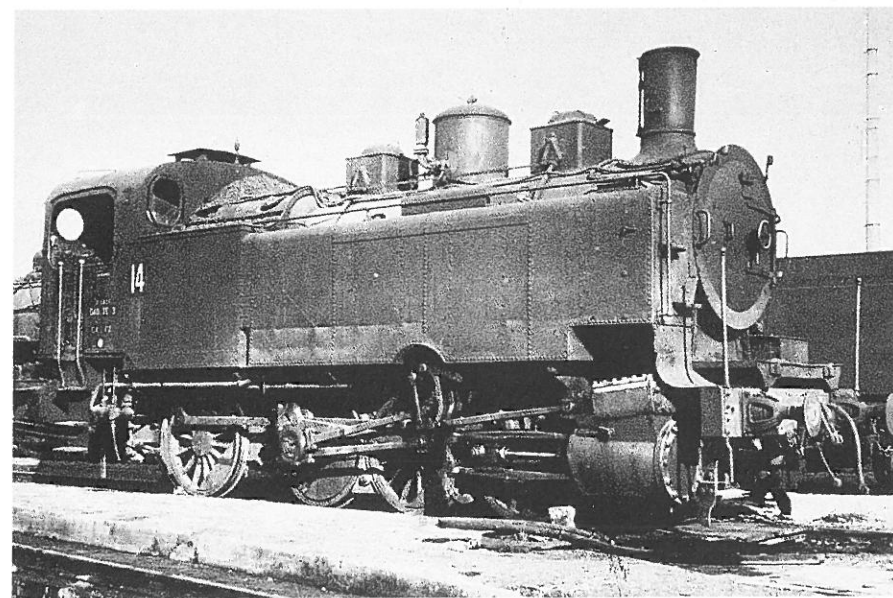
Locomotive type 232 T n° 81, issue de la série 81 à 93 construite en 1908 sur le type 3800 du Nord. (Cliché Vilain).

Avec les machines des trains de jonction ou spéciaux et celles des trains de bestiaux, les riverains de la Petite Ceinture pouvaient voir passer de nombreux types d'engins !

A la suppression du service voyageurs, les machines Ceinture excédentaires sont regroupées au triage du Petit

Thérain près de Creil. Presque toutes échouent au parc Nord, sauf 6 de la série 81 à 93 cédées à l'Etat. Les 031-130 T du Bousquet sont réparties entre le Nord pour les machines Est et Nord prises en location par la Ceinture et l'Etat pour les machines d'origine Ceinture. La locomotive Diesel D 1 va assurer des services marchandises autour de Compiègne. Elle

Locomotive de manœuvres type 040 T, série 14 à 16 livrée en 1909 et construite suivant le type Nord 4446 à 4460. (Cliché J. Renaud).





Les locomotives de la Petite Ceinture

N°	Type	Affectation	Vit. max. (km/h)	Masse (t)		Longueur (m)	Constructeur	Situation après dissolution du Syndicat de Ceinture
				Totale	Adhérente			
1 à 8	040 T	marchandises	50	53	53	10,11	Koechlin 1870	Nord 4961 à 68, puis SNCF 2-040 TB 1 à 8
9 à 13	040 T	marchandises	50	55	55	10,20	SACM 1877-79	Nord 4969 à 73, puis SNCF 2-040 TC 1 à 4
14 à 16	040 T	manceuvres					Cail 1908	Nord 4974 à 76
21 à 35	030 T	voyageurs	70	44,4	44,4	8,63	Nord 1899	Nord 3901 à 15
51 à 65	230 T (1)	voyageurs	105	63,2	47,8	11,44	Nord 1902	Nord 3701 à 3715
81 à 93	232 T	voyageurs	105				Nord 1908	Etat : 81, 82, 84 à 86, 93 Nord : 83, 87 à 92.

(1) Compound à 4 cylindres extérieurs en tandem.

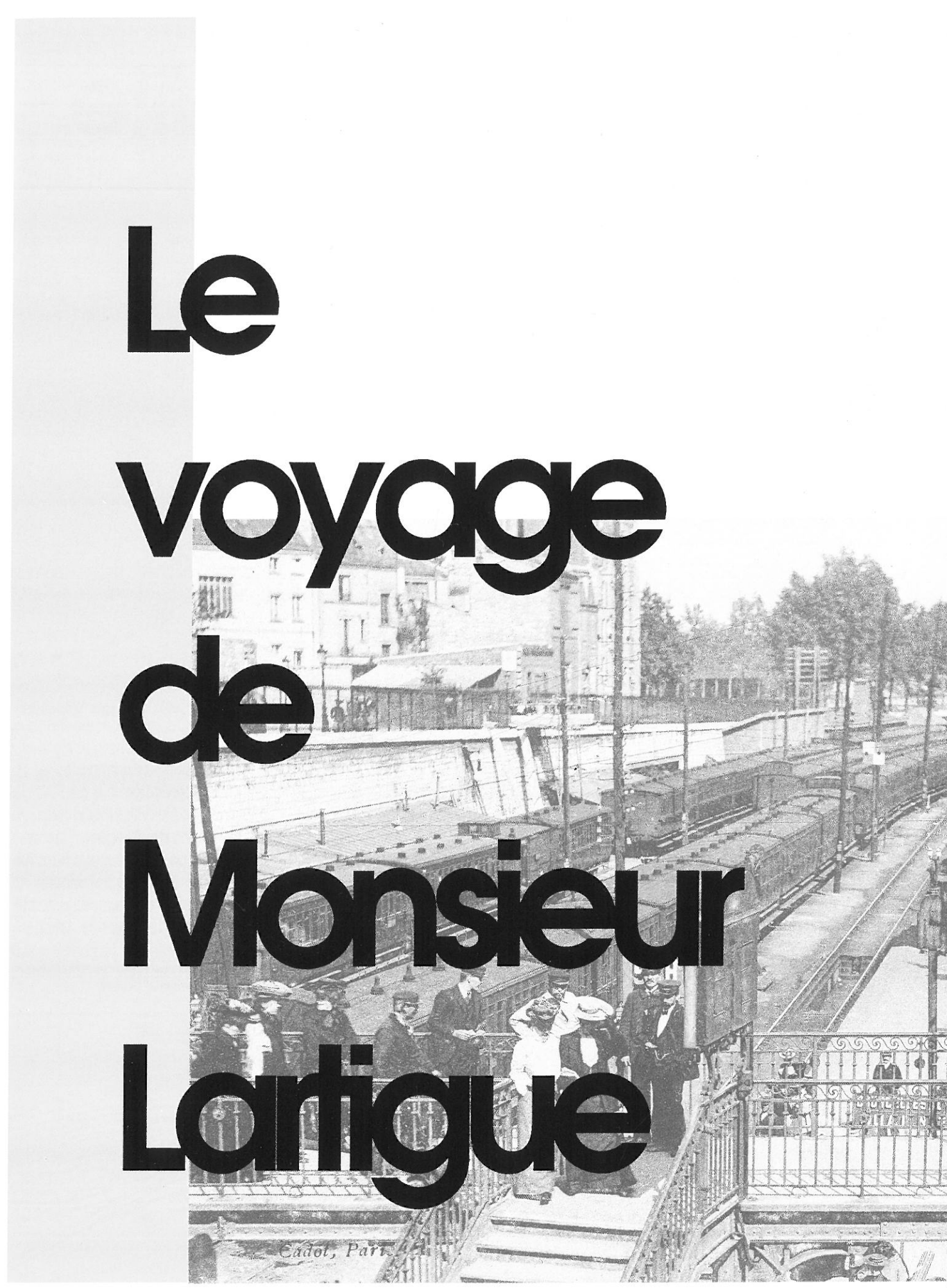


Légende photo ci-dessus : Locomotive diesel-électrique type 1D1 n°D1 en tête d'un train de marchandises près de Bel-Air vers 1933. (Cliché Dubois)

est ensuite reprise par le PLM, qui va l'immatriculer 141 DB 1. Fin 1947, cette locomotive est envoyée en Algérie, sur le Chemin de fer Méditerranée - Niger (Tendrarra - Abadla par Colomb-Béchar), amorce du Transsaharien resté inachevé et aujourd'hui abandonné.

La D1 s'engage sur le raccordement de Bercy-Ceinture. Noter les boîtes d'essieux suspendues par ressorts à lames et balanciers équilibreur, et les plates-formes extérieures donnant accès aux postes de conduite. (Cliché Dubois)

Le voyage de Monsieur Lantigue



25 km sur la Petite Ceinture en 1927

M. Lartigue, négociant bordelais au patronyme ferroviaire, effectue à Paris, avec son épouse, un voyage au triple objet : affaires, tourisme culturel et, à l'occasion, tourisme ferroviaire. L'occasion se présente justement lorsque Mme Lartigue, en sortant vers 14h00 d'un restaurant voisin de l'Opéra, exprime l'intention d'effectuer une tournée des grands magasins. M. Lartigue lui dit alors : «Moi je vais voir les trains» et il se dirige d'un pas alerte vers... l'escalier du Métro en précisant : «Rendez-vous à 17h00 devant l'église de la Madeleine».

Tel un explorateur

Notre voyageur avait bien étudié son coup en envisageant un circuit presque bouclé par la Petite Ceinture. Ainsi, il ferait connaissance d'une ligne ignorée des touristes et verrait le Paris de l'envers du décor. Ligne de métro n°3, direction



La gare de Courcelles-Levallois, située sur le tronc commun à 4 voies de la ligne d'Auteuil et de la Petite Ceinture. (Coll. CDR)

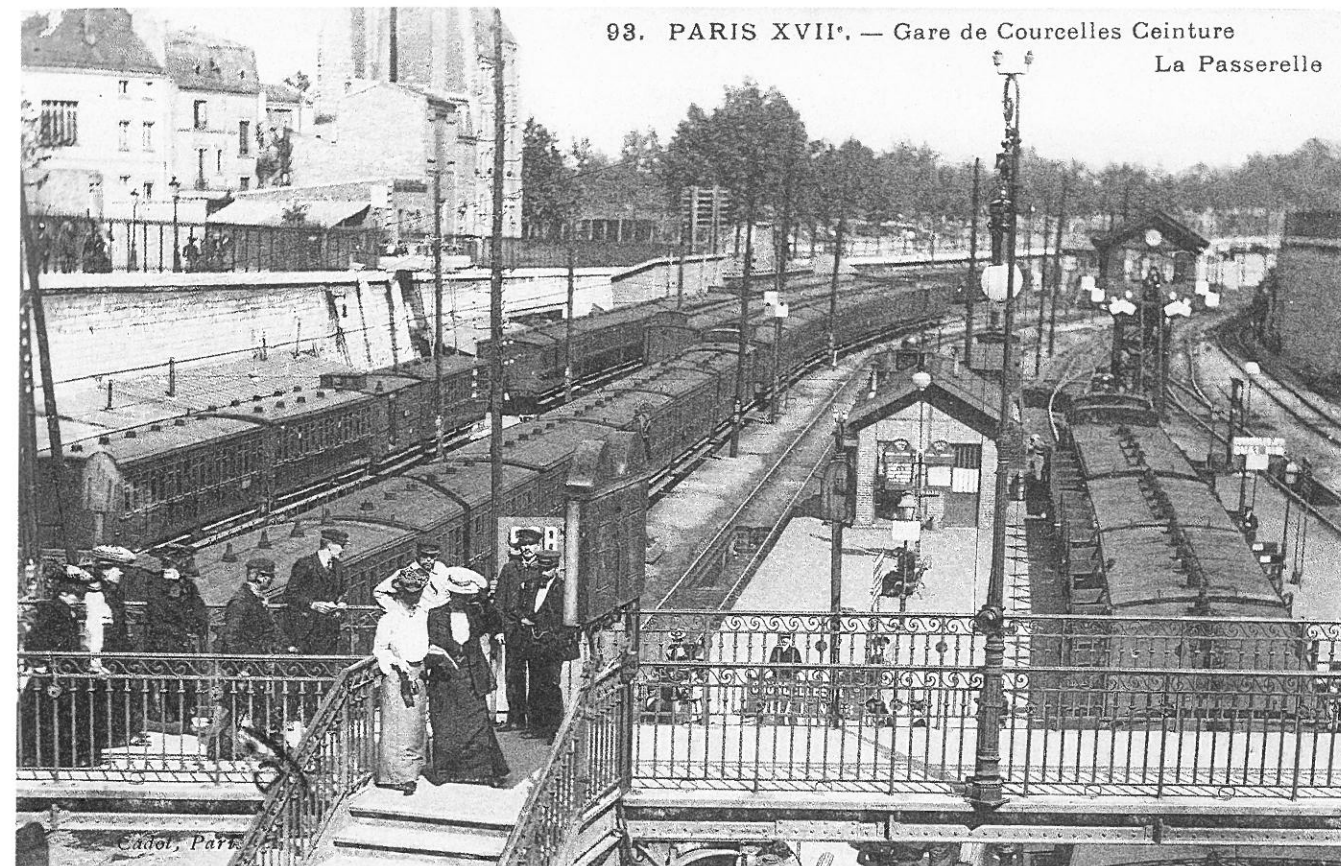
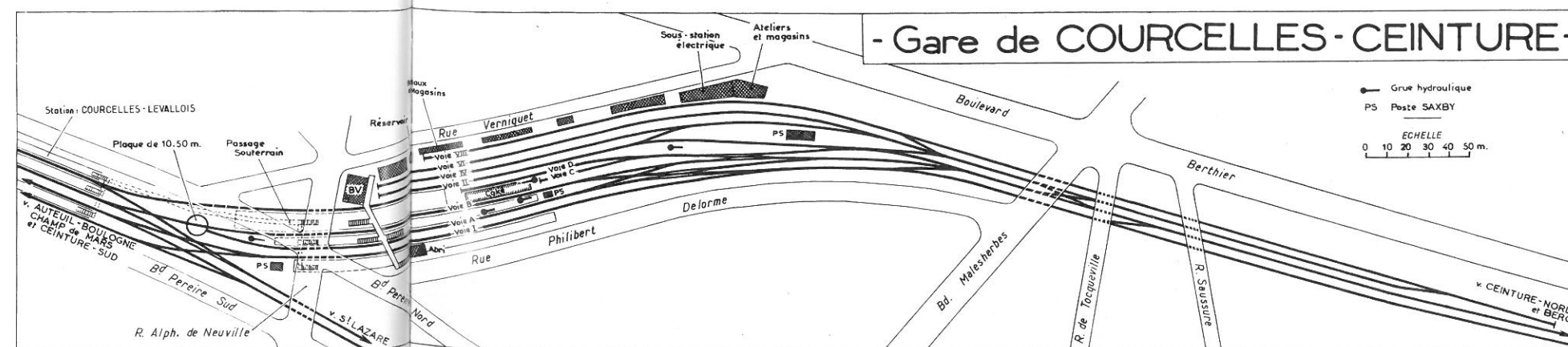
Champerret, tel un explorateur, voilà M. Lartigue en piste.

Courcelles-Ceinture

Descendu du métro à Pereire, notre voyageur aperçoit la gare Etat de Courcelles-Levallois, longe la ligne d'Auteuil, découvre la bifurcation de

Courcelles puis abandonne le boulevard Pereire pour la rue Alphonse de Neuville. Il salue au passage le buste d'Eugène Flachat, l'un des premiers ingénieurs ferroviaires, et entre dans une petite construction au style de pagode qui tient lieu de bâtiment-voyageurs. Là, il

Plan des voies de la gare de Courcelles-Ceinture. (Dessin J. Gallet)



Le BV de Courcelles-Ceinture donne accès à une passerelle dominant le faisceau des voies, vu ici en direction de la Ceinture Nord. (Coll. J. Bazot)

acquiert son billet. Au guichet il précise : «2^e zone, 1^{re} classe», sachant que s'il avait demandé un billet pour Auteuil-Boulogne, le receveur lui aurait suggéré de se rendre à Courcelles-Levallois. Il prend même deux billets, de façon à en conserver un en souvenir. M. Lartigue descend quelques marches, se retrouve sur une passerelle où un surveillant vérifie son billet et l'oriente vers la voie A.

La gare se trouve dans une tranchée limitée d'une part par les ponts Alphonse de Neuville et Malesherbes, d'autre part par les murs de soutènement des rues Verniquet au nord,

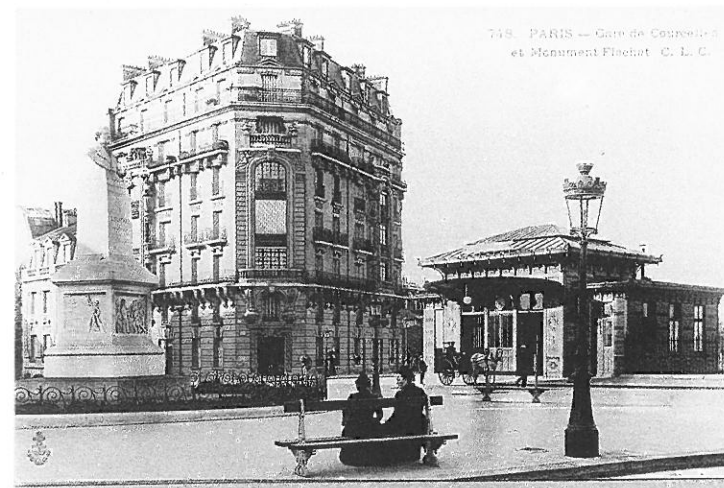
Philibert Delorme au sud. Dans cette tranchée, il existe 3 voies de remisage de rames (8, 6 et 4) au nord, puis 3 voies à quai (II, B et A) et une voie de passage (I). Entre les voies II et B, deux voies en impasse D et C forment une petite station-service pour les locomotives, avec grue hydraulique, quai à coke et un petit local traction.

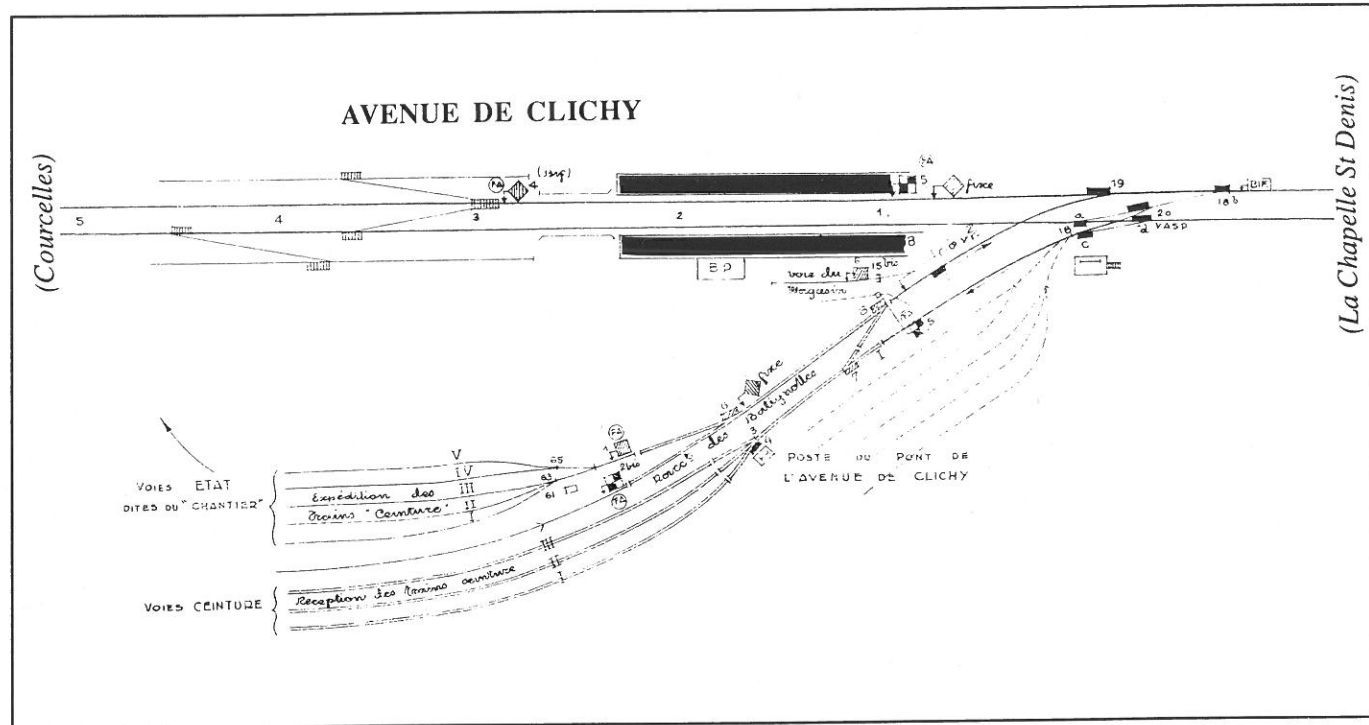
M. Lartigue fait connaissance avec son train. La locomotive 57 halète doucement. Bien astiquée, elle présente un aspect élégant avec ses cylindres placés bout à bout et ses pièces en acier moulé de dessin original. Elle

arbore une plaque «Circulaire». La rame se compose d'un fourgon type Ouest, d'une voiture de 1^{re} A, de 5 voitures de 2^e B et d'une BD regroupant 4 compartiments de 2^e et une cage à bagages.

Notre voyageur s'installe confortablement dans le compartiment du milieu de la voiture de 1^{re} et le train part à 14h38. Suivi par le poste central et le poste 1, le train passe de la voie A à la voie II extérieure. Il s'engage sous le pont du boulevard Malesherbes puis, presque au niveau de la voie publique, suit le boulevard Berthier. Un long passage

Le BV de la gare voisine, Courcelles-Ceinture, est de style «Pagode», et fait face à la statue d'Eugène Flachat, ingénieur qui participa avec Emile Clapeyron à la construction du Paris-St Germain. (Coll. CDR)





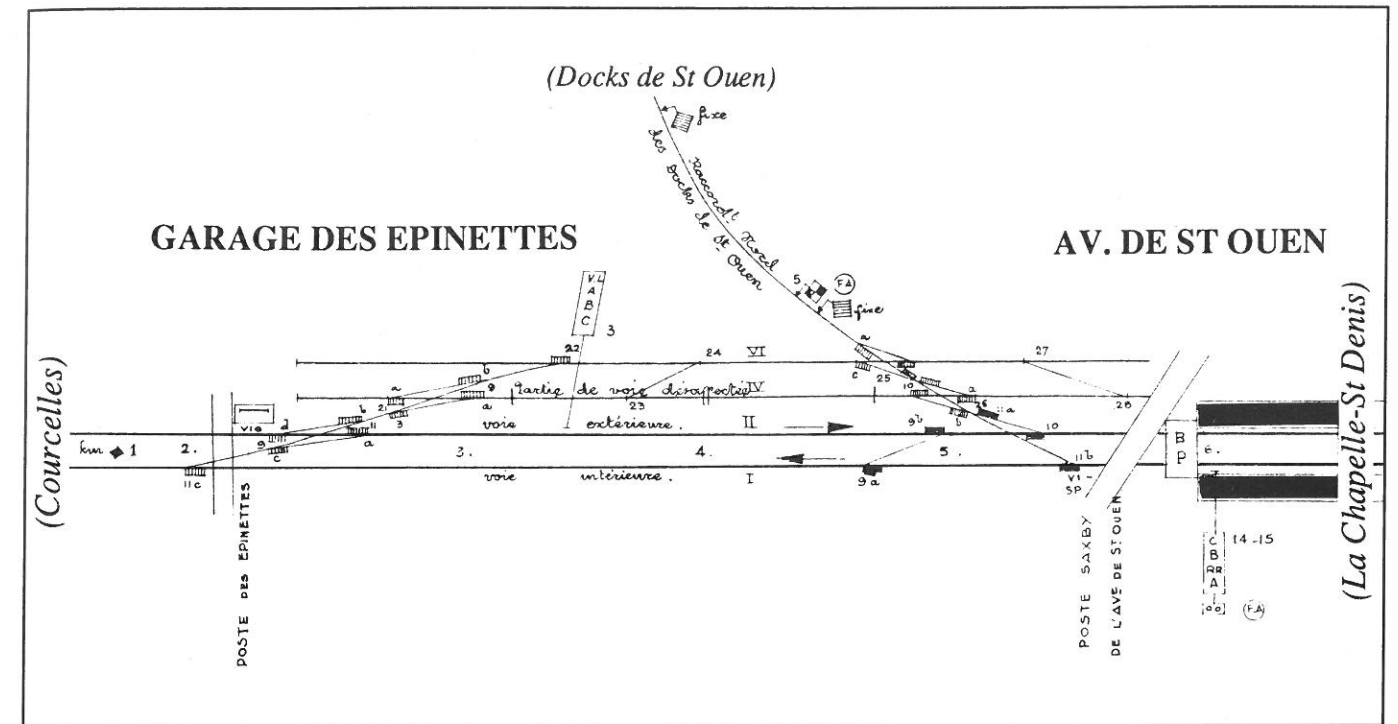
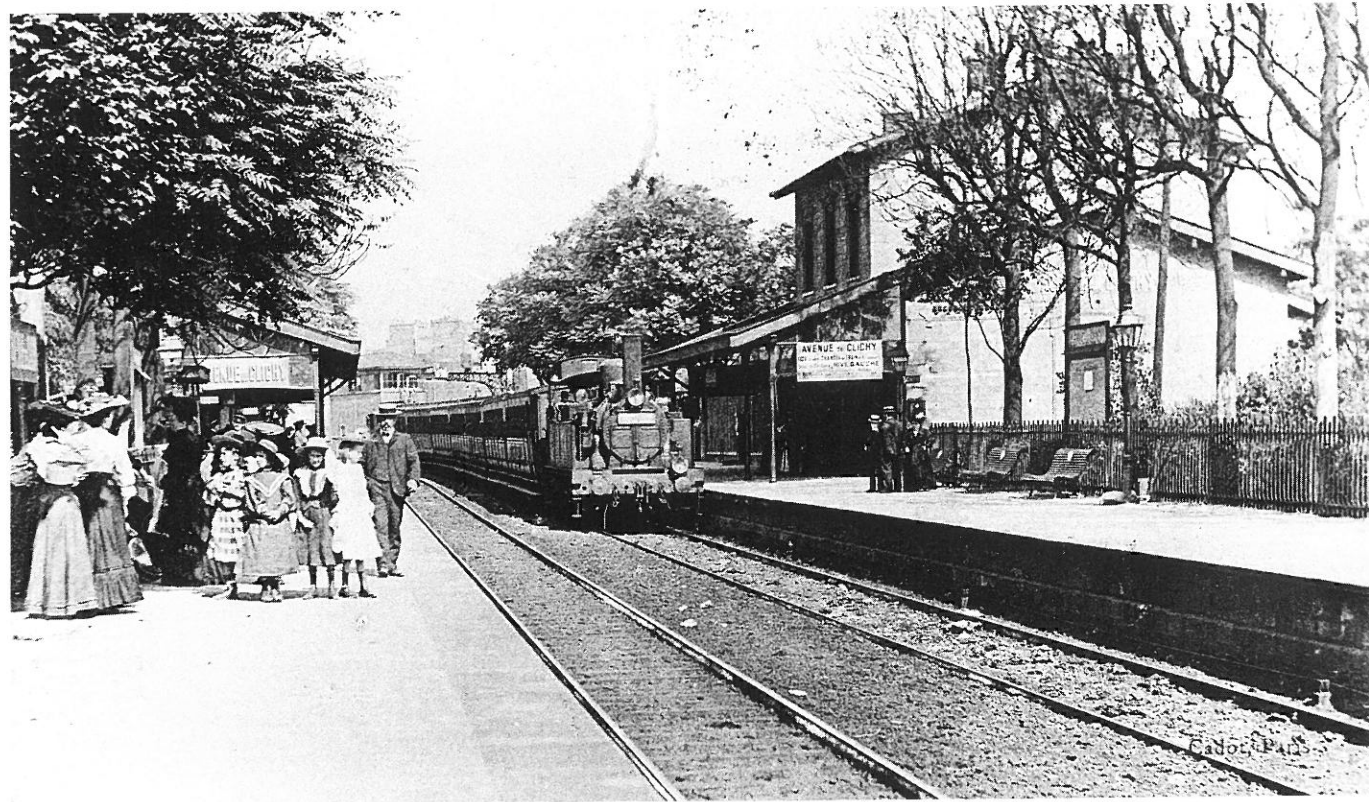
inférieur, accolé à celui du boulevard, permet de passer sous les voies Etat. La vaillante 57 attaque la rampe de 15 mm/m. Au nord, le voyageur aperçoit les ateliers de décors de l'Opéra ; au sud, les voies d'échange des Batignolles.

Avenue de Clichy

Mais les freins crissent, le train passe au-dessus de l'avenue de Clichy où un tramway 39 file vers Gennevilliers et s'arrête bientôt en gare à 14h41. Le BV se trouve au sud, du côté de la voie I intérieure. Le stationnement,

ponctué de quelques appels, est bref ; le train franchit, dès la sortie des quais, la bifurcation des Batignolles où se rejoignent le raccordement de Courcelles et la Ceinture primitive, constituée des voies d'échange avec le réseau de l'Etat (gare des Batignolles).

Avenue de Clichy : arrivée d'un train sur la voie «intérieure». On distingue à l'arrière-plan le poste d'aiguillage et la potence de signalisation du raccordement des Batignolles. (Coll. CDR)

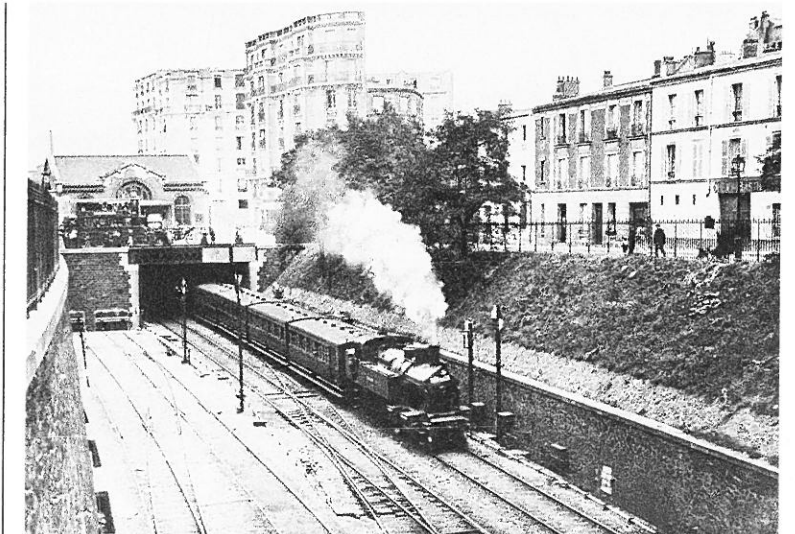


Avenue de St Ouen

Le train passe au-dessus de la rue de la Jonquière puis une faible pente conduit la ligne à un niveau inférieur à celui des voies publiques. Plusieurs ponts sont ainsi franchis et, à l'aplomb de celui de la rue des Epinettes, un poste commande l'accès à 2 voies de garage implantées au nord. A l'extrémité de ces voies, un raccordement, dit des Epinettes et venu des Docks de Saint Ouen (le nom de Docks vient d'une ancienne gare d'eau), se greffe sur la Ceinture. Le train passe sous l'avenue de Saint Ouen et sous le BV implanté à l'aplomb du pont puis s'arrête en gare de l'avenue de St Ouen à 14h44.

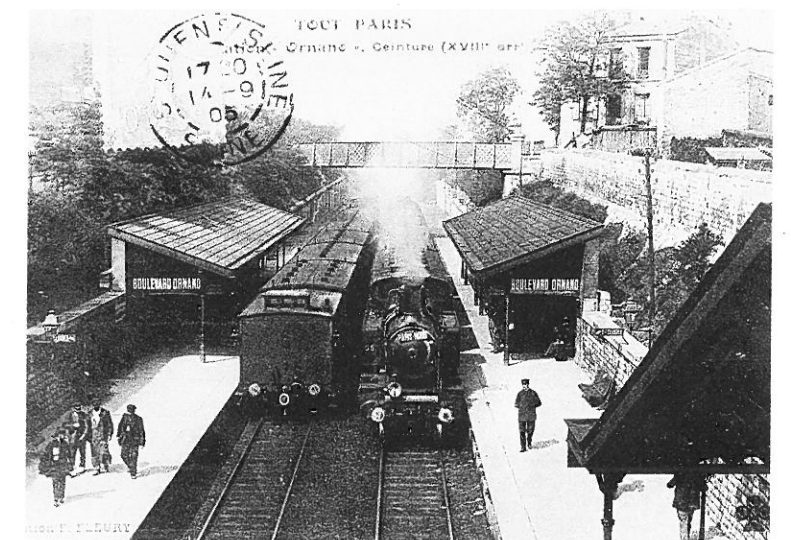
Boulevard Ornano

Dès le départ, le train passe sous la rue Vauvenargues et, en rampe de 6 à 8 mm/m, s'engouffre dans le tunnel de St Ouen (512 m), au pied de la butte Montmartre que M. Lartigue ne verra pas. A la sortie du tunnel, le train longe au sud la rue Belliard. Au nord, notre voyageur trouve que l'arrière des maisons présente un aspect bien triste. Et le train arrive à 14h48 au boulevard Ornano où le BV se trouve, là aussi, au-dessus des voies.

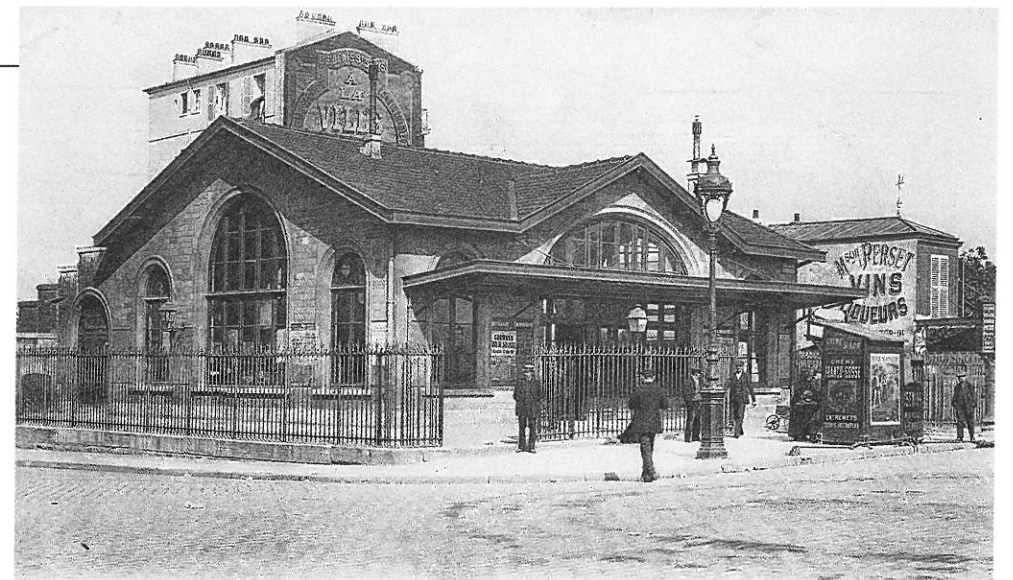
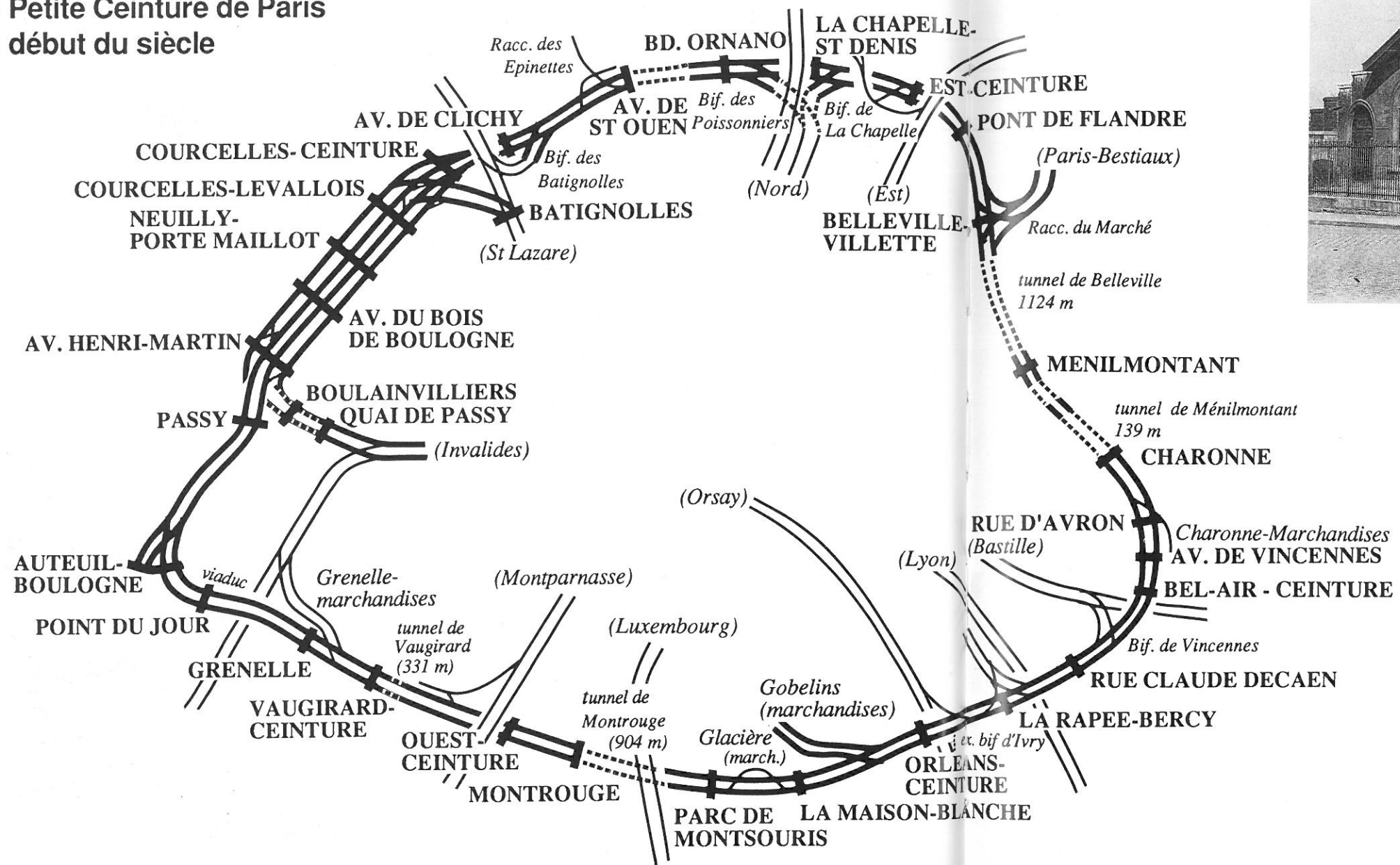


Avenue de St Ouen : départ d'un train sur la voie intérieure. Noter au premier plan à gauche les voies de garage et la voie d'accès au raccordement des Epinettes. (Coll. CDR)

Croisement de trains à la station Boulevard Ornano, vue depuis le BV en direction de l'ouest. Le train de droite est à destination de Paris-Nord, comme le précise la plaque située à l'avant de la locomotive. (Coll. CDR)



**La Petite Ceinture de Paris
au début du siècle**

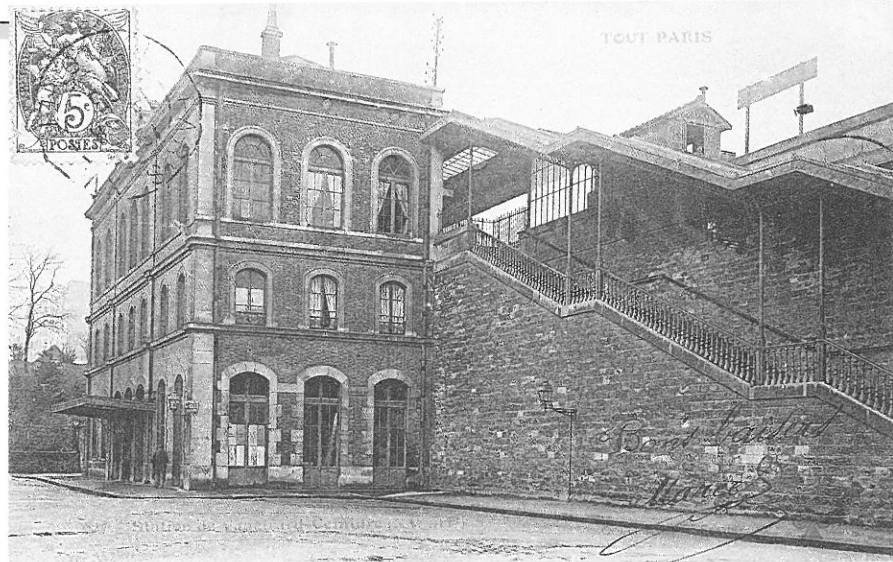


«Le train arrive à 14h48 au boulevard Ornano, où le BV se trouve au-dessus des voies». (Coll. Rigouard)



1124. PARIS — Buttes Chaumont
Le Tunnel du chemin de fer de Ceinture
C. M.

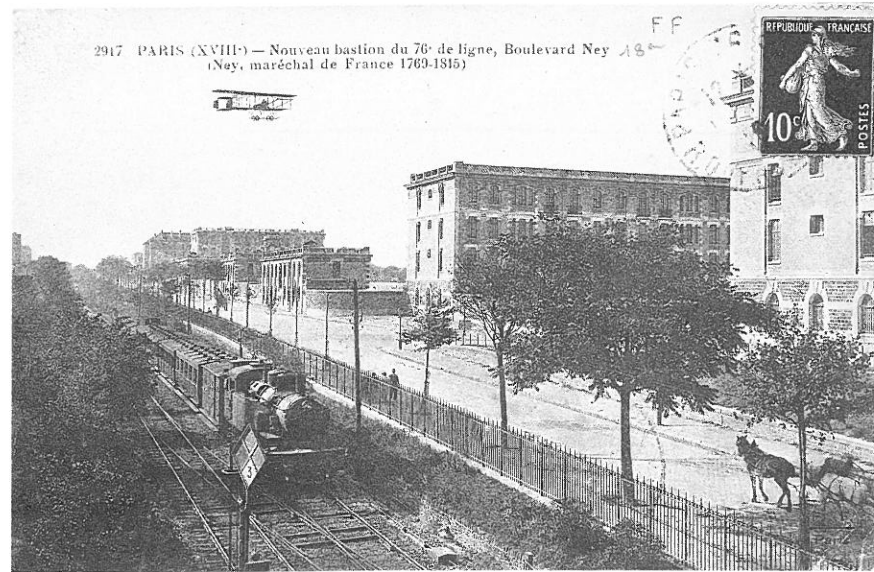
© CDR/Laederich 1991



«Voici à 15h40 la station de Vaugirard avec son BV accessible par d'interminables escaliers. (Coll. Rigouard)



«La station de Montrouge, où le train arrive à 15h03, est établie en tranchée au droit et à l'ouest de l'Avenue d'Orléans.» (Coll. Rigouard)



Train circulaire extérieur longeant le Boulevard Ney avant d'arriver à la Chapelle St Denis. Au premier plan, la bretelle précédant le raccordement ouest avec la Gare du Nord. (Coll. Rigouard)

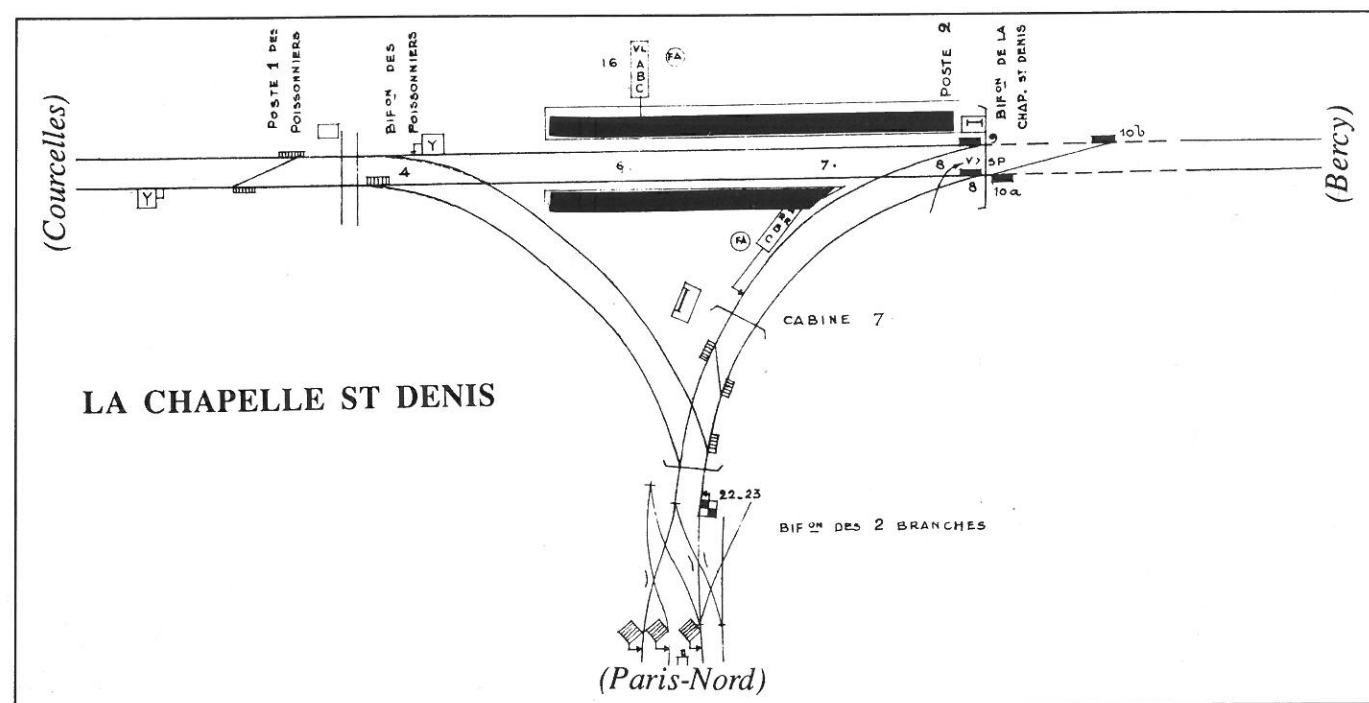


La Chapelle St Denis : train circulaire extérieur remorqué par la 230 T n°57. Les deux voies à gauche correspondent au raccordement des Poissonniers avec la Gare du Nord. (Cliché Bègue)

La Chapelle St Denis

La ligne passe sous le boulevard Ornano puis s'incruste entre le boulevard Ney au nord et la rue Belliard au sud. Le train passe en revue les bâtiments militaires du boulevard, modernes parallélépipèdes de briques qui n'ont rien de commun avec les casernes du XIX^e siècle. Mais, côté sud, les ateliers de Championnet, qui entretiennent les tramways et autobus parisiens, se cachent derrière de hauts murs. Le train passe sous la rue des Poisson-

niers et aborde la bifurcation du même nom où, vers la droite, se détache un raccordement vers Paris-Nord s'engouffrant bien vite dans un tunnel. Après un long passage inférieur sous les voies Nord et le pont sous la rue de la Chapelle, le train arrive à La Chapelle St Denis à 14h52. Au sud, un raccordement arrive de Paris-Nord. Il est équipé de voies à quai où stationne une «poule», officiellement une voiture à vapeur, avec la locomotive au centre de la rame.

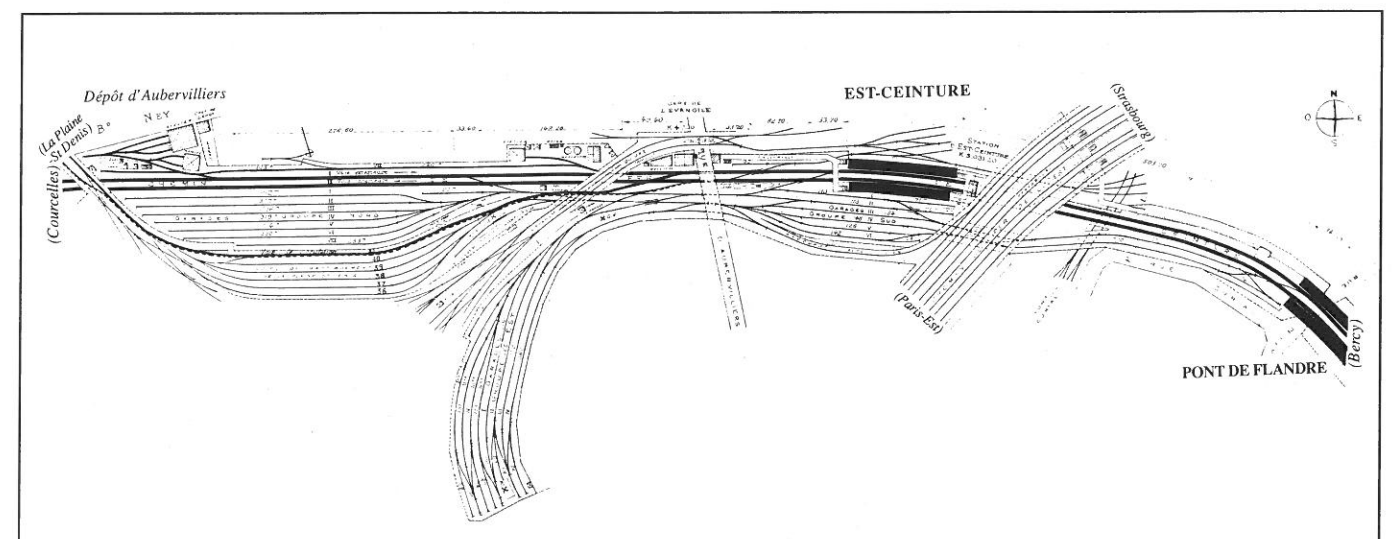


Le dépôt d'Aubervilliers-Ceinture

Départ ! La 57 prend son élan à grands coups d'échappement, car la rampe, de 2 à 13 mm/m, se poursuit jusqu'à Ménilmontant. Mais, dans l'immédiat, quel spectacle ! Tout d'abord un pont par dessus lequel deux voies arrivent de La Plaine. Puis, immédiatement après, côté nord, le dépôt d'Aubervilliers-Ceinture, dont dépend la 57. Coincé entre la ligne et le boulevard Ney, il comprend une remise à 2 voies, un atelier à 3 voies, un parc à coke et le pavillon du chef de dépôt avec jardin. Compte tenu de l'exiguïté des lieux, il a fallu reporter à plus de 350 m un second atelier à une voie, les réservoirs et les locaux destinés aux mécaniciens, locaux réduits en l'absence de découchers. Du côté droit, M. Lartigue découvre les 8 voies de garage du groupe Nord, en impasse, puis la voie de circulation 41 venant de La Plaine puis les 5 voies d'échange 40 à 36, toutes encombrées de wagons. Une station-service pour les machines évite une rentrée au dépôt toujours gênante.

La Chapelle-Charbons

L'immense gare de La Chapelle-Charbons, gérée par le Nord, se trouve au sud des voies d'échange Ceinture. Un pont supérieur double raccorde cette gare à l'usine à gaz. Puis un faisceau de 8 voies, perpendiculaire aux voies principales Ceinture,



constitue les garages du groupe Est. La ligne traverse alors les installations de la Compagnie du Gaz de Paris : gazomètres au sud, fours à coke au nord, avec l'interruption du pont de la rue d'Aubervilliers, le tout dans un dédale de voies occupées par des wagons réseaux ou privés. La Ceinture trouve là son coke de traction.

L'Evangile

A droite, nouveau faisceau de 6 voies dit du groupe sud et raccordement de l'Evangile, en forte rampe, vers les voies Est. Le faisceau se regroupe en 2 voies qui vont rejoindre les principales à l'entrée de la station Pont de Flandre.

Est-Ceinture

Revenons à gauche. Du petit BV implanté à l'aplomb Est du pont de la rue d'Aubervilliers, qui fait d'ailleurs face au beau poste de l'Evangile, une passerelle en ciment, avec lampadaires, permet d'accéder aux quais d'Est-Ceinture où notre train s'arrête à 14h56. La gare comporte une seconde sortie, déjà décrite, vers les voies Est (Paris et banlieue) et la rue Curial. Entre les voies Ceinture à quai et l'usine à gaz, une voie se dirige vers les Magasins Généraux.

Aubervilliers-Ceinture

Le train passe en dessous des voies Est puis par-dessus les voies reliant l'usine à gaz à ces magasins. Les Magasins Généraux se composent d'immenses bâtiments de meulière sombre, aux fenêtres étroites, desservis par de nombreuses voies avec plaques tournantes et par une ramification du canal St Denis. M. Lartigue ne peut voir l'inscription portée du côté des voies Est par l'un des bâtiments, agréé par la douane, et qui titre «Entrepôt réel des sucres indigènes». Avec la sortie des garages et le pont sur la rue de Cambrai s'achève le spectacle ferroviaire et industriel. La gare d'Aubervilliers-Ceinture, centre nerveux avec La Rapée, compte 5 km de voies de garage.

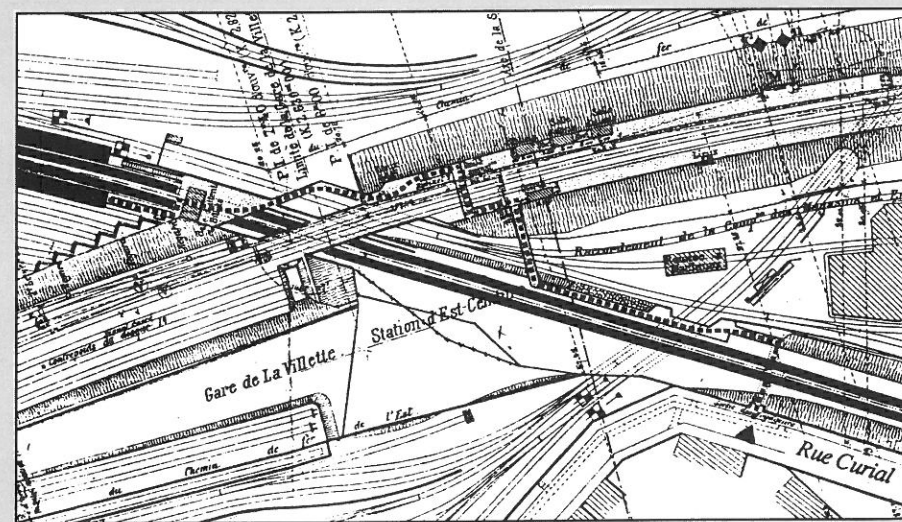


En gare d'Est-Ceinture, train de marchandises tracté par la 030 T n°2, cabine en avant, se dirigeant vers La Villette. (Cliché Dubois)

Des accès souvent incommodes

L'accès de certaines stations Ceinture représentait, en partant de la voie publique, un petit parcours du combattant. Citons en particulier Est-Ceinture, à deux époques différentes. La gare est enclavée entre les voies Ceinture, les voies Est, celle des Magasins Généraux et l'usine à gaz. Prenons le cas d'un voyageur local se rendant à l'avenue de Clichy. Il dispose, en

1883, d'un accès rue Curial, passe sous les voies Ceinture, tourne à angle droit, gravit un escalier, trouve un surveillant pour le renseigner, emprunte une passerelle qui enjambe la voie du gaz, longe les voies Ceinture, franchit celles des Magasins Généraux. Le voyageur gravit 3 volées d'escaliers pour franchir les voies Est, descend sur le quai impair Est et trouve une autre passerelle qui, en franchissant à nouveau la voie des Magasins Généraux, le conduit sur une plate-forme où il parvient enfin au bureau des billets Ceinture ! Cette plate-forme surplombant les voies Ceinture, il lui reste à descendre



l'escalier de gauche pour atteindre son train sur le quai de la voie intérieure.

Quelques années plus tard, le surveillant se trouve à l'entrée du quai pair Est où le voyageur transite. Par la suite, la situation s'améliore. Après avoir, sur la passerelle, franchi les voies du gaz et celles des Magasins Généraux, le voyageur pénètre dans un passage qui passe par dessous les voies Est et dessert 3 quais Est par des escaliers. A la sortie du souterrain, le voyageur débouche sur une rampe d'accès horizontale longeant les voies Est et permettant de découvrir les charmes de l'usine à gaz. Cette rampe débouche sur la plate-forme évoquée plus haut.

Enfin, dernière amélioration, la station a été reliée par une rampe en ciment, agrémentée de lampadaires, à la rue d'Aubervilliers. Un bureau de billets complétait l'installation.

Le voyageur en transit devait soit posséder un billet direct, soit reprendre un billet Ceinture (ou Est). Il était soumis à 2 contrôles ce qui n'a pas empêché le père du rédacteur de voyager pendant quelques mois, en 1921/1922, de Claude Decaen à Noisy-le-Sec, avec une carte de service de Paris Est à Noisy-le-Sec. Similitude des cartes, inattention ou solidarité cheminote, on ne sait, mais il y a de toute façon prescription !

De Courcelles-Ceinture à Courcelles-Levallois, la correspondance comportait aussi un joli dédale d'escaliers, de couloirs souterrains et de passerelles. D'autres correspondances s'effectuaient par la voie publique, par exemple entre Claude Decaen et Bercy-Ceinture ou entre Sceaux-Ceinture et Parc de Montsouris où les surveillants délivraient une contremarque de passage. Rappelons, pour la petite histoire, qu'à défaut de péages automatiques et de billets magnétiques, ce système a été utilisé pour la correspondance entre les stations de métro Aubervilliers (ligne 2) et boulevard de la Villette (ligne 7) jusqu'en 1942.



La rue de Flandre, où passent les tramways des lignes 50 et 52 vers Aubervilliers et Le Bourget, est franchie par un pont en maçonnerie. L'accès à la station s'effectue par un étroit passage à gauche du pont. (Coll. CDR)

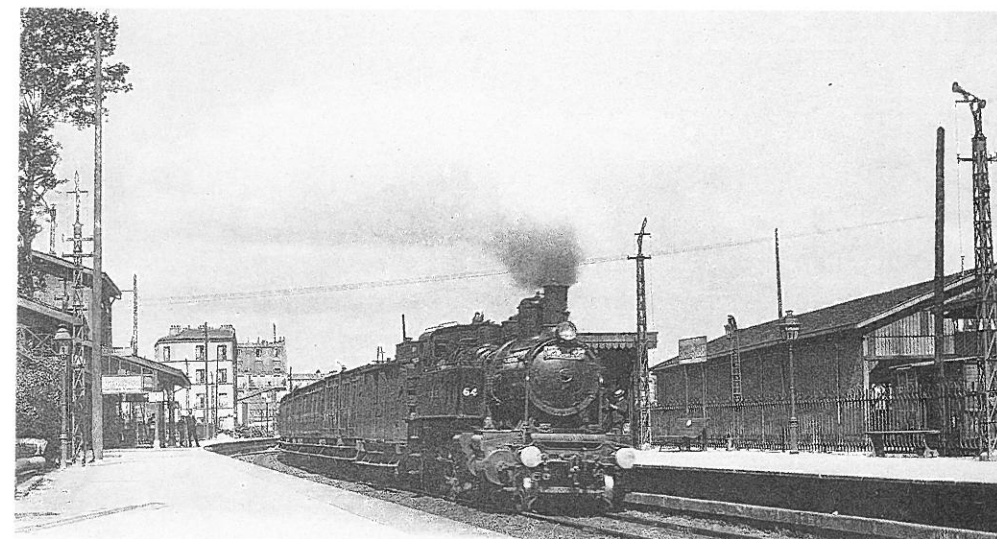
Pont de Flandre

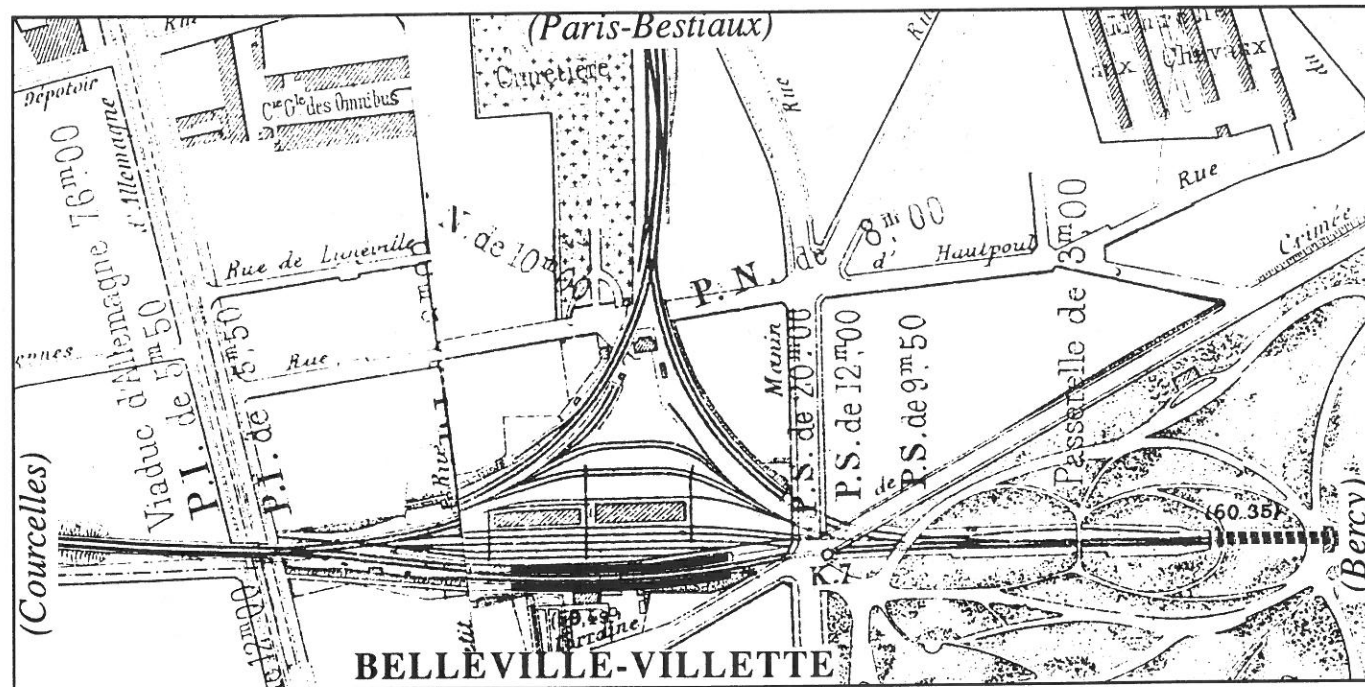
Et voici à 14h58 la gare de Pont de Flandre, au BV classique implanté côté Est et accessible de la rue de Flandre par un étroit passage dénommé à juste titre «sentier de la station». Les quais, toutefois, possèdent des abris corrects. M. Lartigue a bien remarqué que le tracé de la ligne a perdu son parallélisme avec les boulevards des Maréchaux. Rien ne sert, en effet, de grimper en haut de la butte de Belleville.

Belleville-Villette

Toujours en rampe cependant, la ligne se situe en surplomb à l'aide d'un long viaduc et franchit de nombreuses rues : rue de Flandre avec ses tramways, rue et place de l'Argonne, quais du canal de l'Ourcq et canal lui-même, rue de Thionville, avenue Jean-Jaurès. Seule cette dernière, où flâne un tramway 21 D, est bordée d'immeubles assez élégants, les autres rues n'ayant que des maisons bien médiocres, quelquefois sordides. Mais voici

Belleville-Villette : train circulaire extérieur tracté par la 230 T n°64. (Coll. Rigouard)





le pont de la rue Petit, où se détache l'embranchement nord du marché aux bestiaux, et la gare de Belleville-Villette avec son BV en bois côté ouest et un important chantier marchandises à l'est.

Départ à 15h02 ; suivent le pont de la rue Manin et une profonde tranchée percée dans le parc des Buttes Chaumont. Nous y remarquons la bifurcation sud du Marché, le poste qui la commande et une passerelle d'une allée du parc. Les lampes du compartiment s'allument et c'est le tunnel de

Belleville, le plus long de la ligne avec 1124 m, percé dans une zone de carrières.

Ménilmontant

A la sortie sud du tunnel, voici à 15h05 la gare de Ménilmontant, en courbe, traversée par une passerelle en arc. Le BV se trouve côté ouest. On se croirait, si l'on ignore les immeubles du haut du tunnel, à la campagne, mais M. Lartigue trouve que les maisons avoisinantes, quelque peu de guingois,

ne valent pas les échoppes bordelaises. Un court séjour à l'air libre avec, côté Paris, l'étroit passage de la station de Ménilmontant longeant la ligne.

Charonne

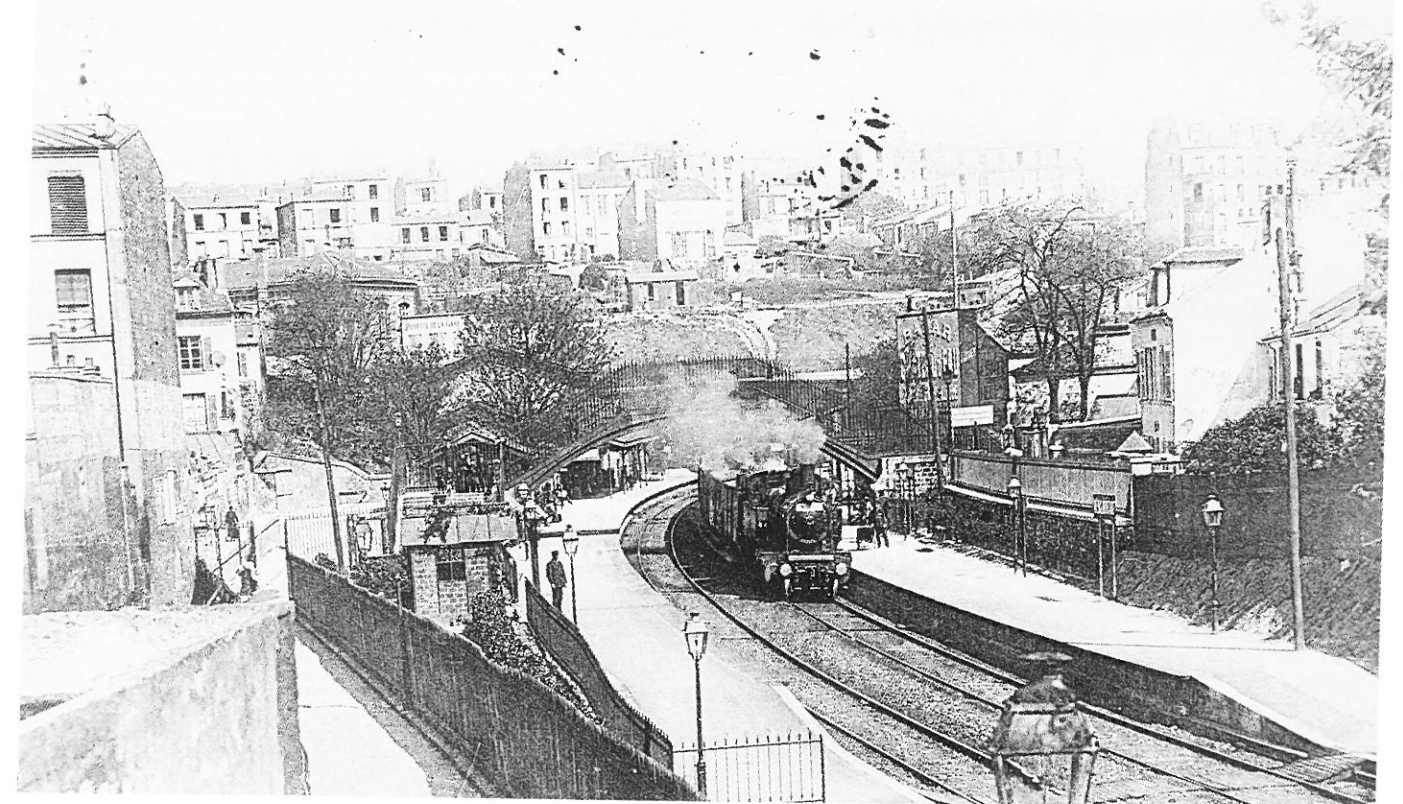
Un nouveau tunnel (139 m), une tranchée entre les rues Sorbier et de la Bidassoa puis encore un tunnel (1018 m) en partie percé sous le cimetière du Père Lachaise, une tranchée et c'est à 15h08 la gare de Charonne dont le BV se trouve à l'aplomb sud du pont de la rue de Bagnolet.

Encore une toute petite bosse, puis le mécanicien, jusqu'à La Rapée-Bercy, n'ouvrira le régulateur qu'aux démarrages. En effet, la pente, de 6 à 10 mm/m est continue, d'ailleurs moins forte que celle des rues parallèles puisque, progressivement, la ligne se retrouve en remblai.

Rue d'Avron

Les ponts-rails se succèdent : rue Vitruve, rue des Orteaux, rue de la Croix St Simon. La gare de la rue d'Avron, où le train arrive à 15h10, se trouve sur le côté nord de la rue. Sur le côté gauche, à l'est, une grande gare de marchandises étend ses emprises avec de très nombreuses voies longitudinales et transversales.

CDR Hors série PETITE CEINTURE



La station Ménilmontant est établie en courbe, entre le tunnel de Ménilmontant (vers le fond) et celui de Charonne. Le BV est situé derrière la passerelle, à gauche des voies. (Coll. CDR)

Le tiroir commence avant la gare de la rue d'Avron et une autre sortie se situe au poste de Lagny côté avenue de Vincennes. La gare reçoit du charbon, du bois de chauffage ou d'œuvre, de la farine, des matériaux de construction... De la première voie de desserte, une traversée cisaille les voies principales et descend en forte pente vers les ateliers du Métro

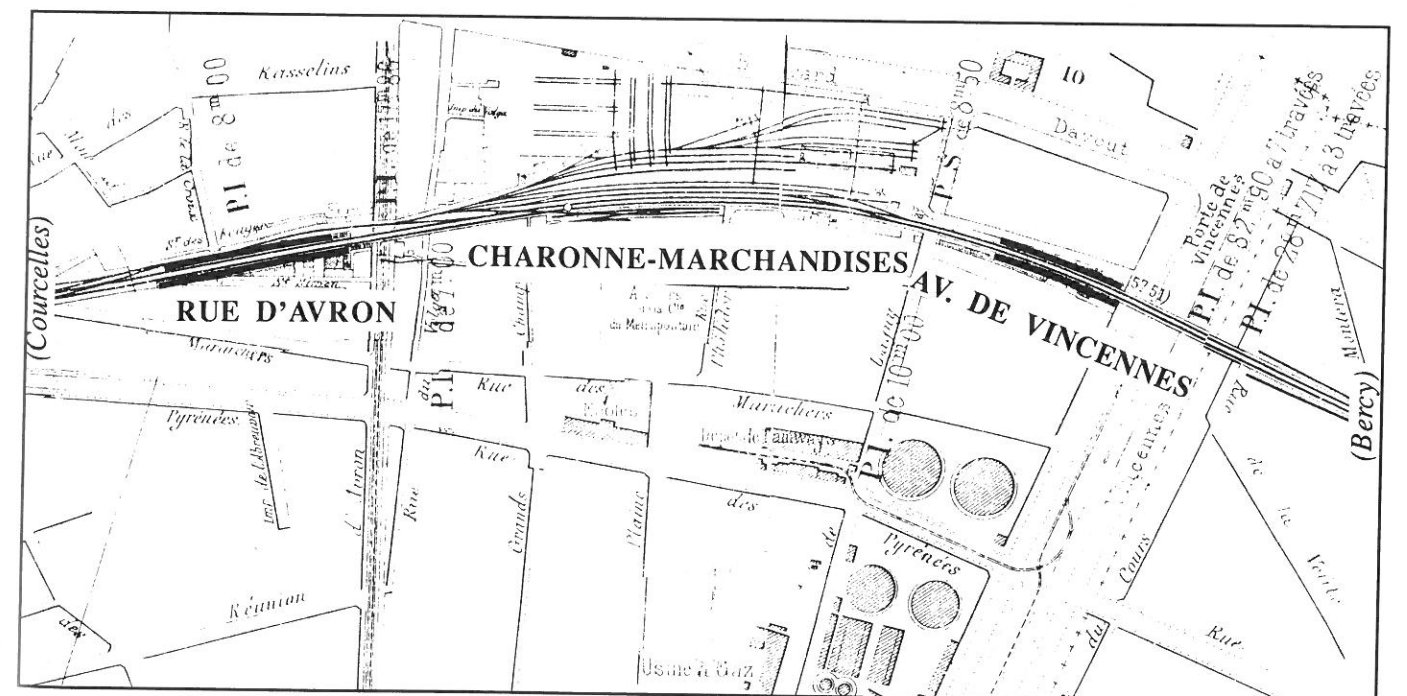
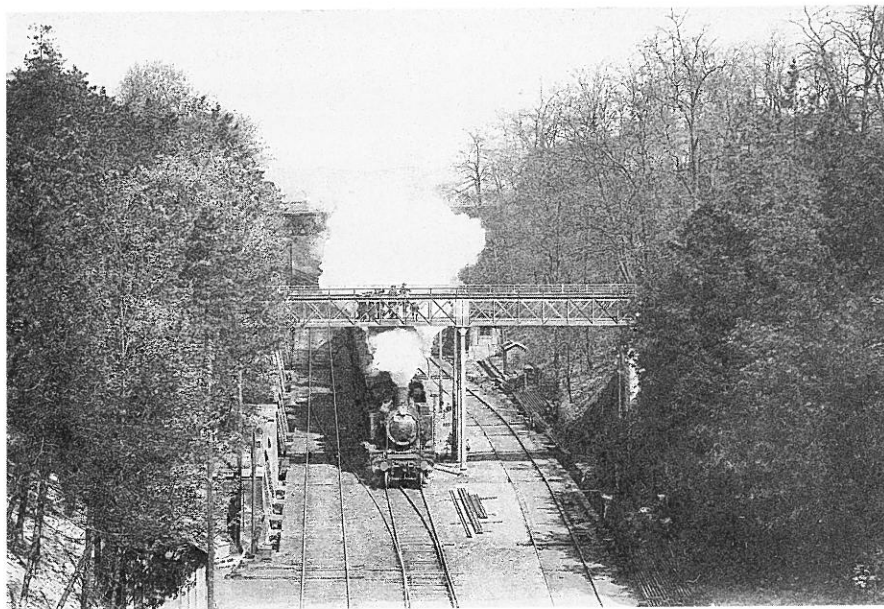
raccordés au réseau souterrain par traversée à niveau de la rue de Lagny. Le matériel neuf du Métro arrive par là.

Avenue de Vincennes

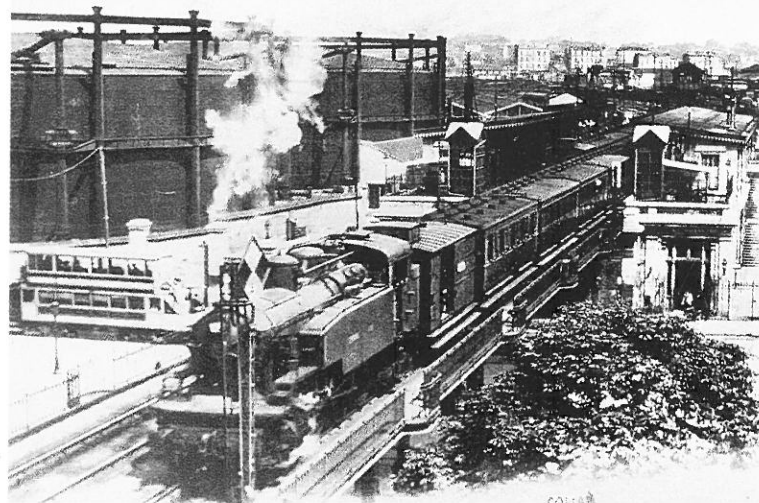
Entre les ponts-rails de la rue de Lagny et du cours de Vincennes se situe la gare de l'avenue de Vincennes où le train rarrive à 15h12. Un grand

pont franchit le cours de Vincennes et M. Lartigue pourrait vers l'ouest admirer les colonnes du Trône, mais il préfère regarder vers l'est le ballet des tramways sur 8 voies de front, et se promet de revenir. Au milieu des immeubles, plus élégants qu'au nord, les ponts-rails se succèdent : rue de la Voûte, rue Montera, avenue de St Mandé (avec trémie), rue du Niger.

Train circulaire extérieur s'engageant dans l'entrée nord du tunnel des Buttes-Chaumont. La voie de droite correspond au tiroir du raccordement sud de l'embranchement des abattoirs de La Villette. (Coll. Rigouard)



CDR Hors série PETITE CEINTURE



Dans un environnement industriel où fleurissent les gazomètres, le cours de Vincennes est franchi par un pont métallique. Noter à gauche la motrice de tramway à impériale, et au fond à droite les installations marchandises de Charonne. (Coll. CDR)

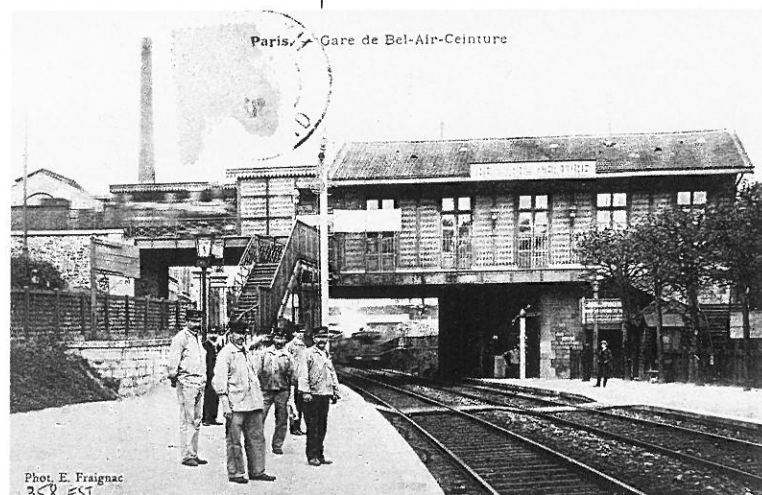
une plate-forme à un niveau intermédiaire entre les deux lignes. Des escaliers, venant des quais Est et de la voie publique, donnent accès à la plate-forme puis aux quais Ceinture, sans traversée de voies, avec un fléchage soigné.

Au droit du pont sur la rue de Rottembourg, un raccordement en courbe vient, sur le côté droit, de la ligne Est. Il est bordé de voies de service qui desservait, il y a quelques années, une usine à gaz alimentée à l'huile de schiste et permettant de recharger les réservoirs des «Bidel» de la ligne de Vincennes.

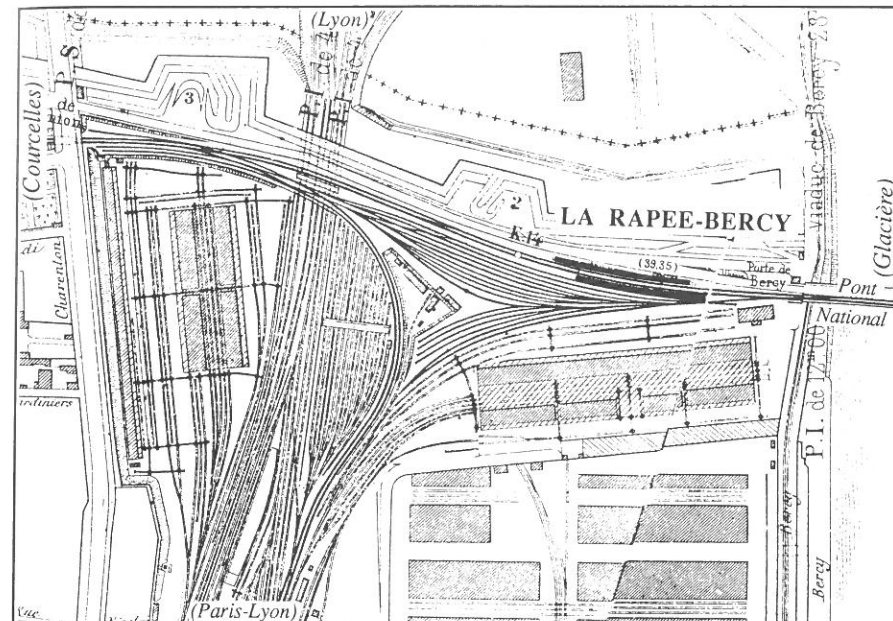
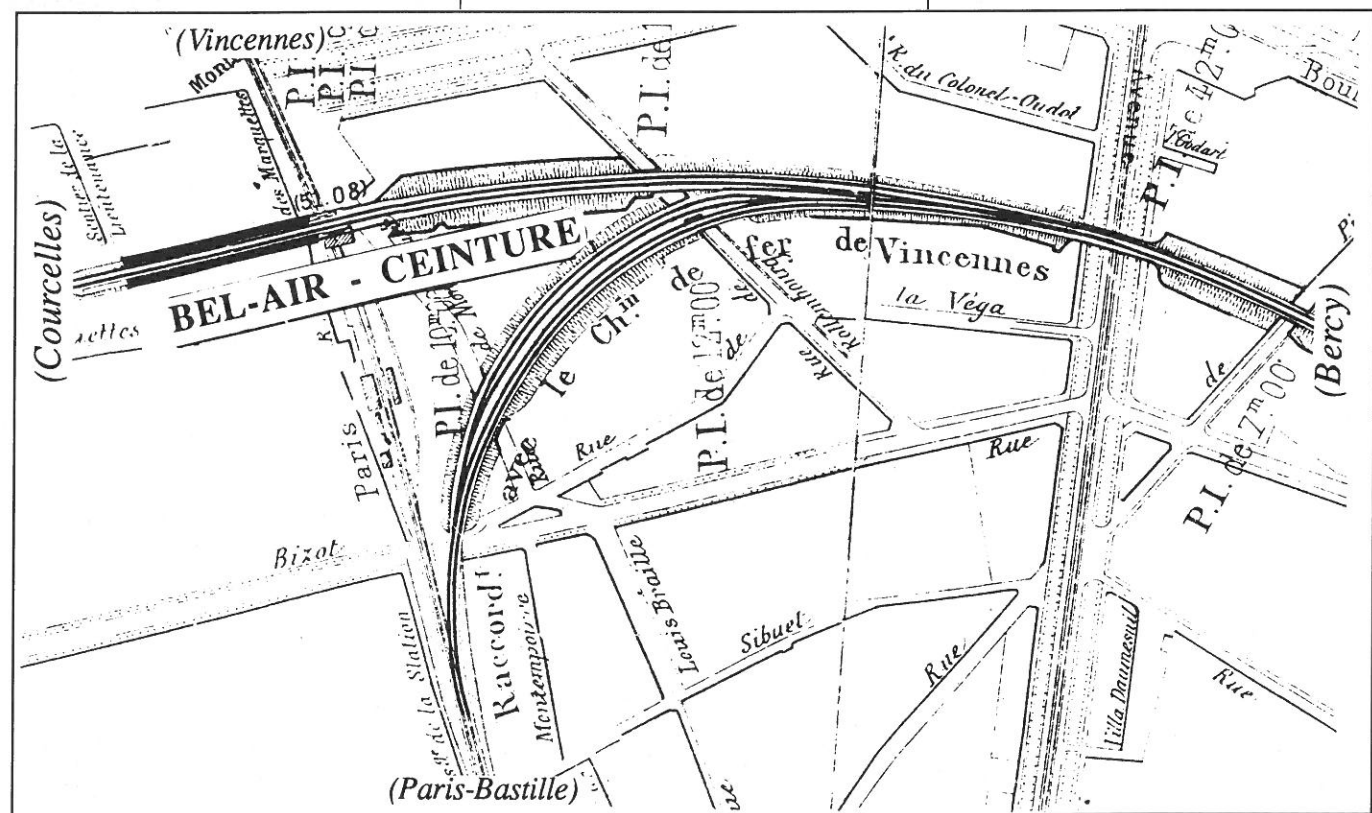
Bel-Air - Ceinture

La prochaine station, atteinte à 14h15, est Bel-Air, en correspondance avec la ligne de Vincennes de l'Est. Les quais Ceinture sont établis de façon curieuse sur un pont surplombant deux rues et les voies de l'Est. Le BV se trouve sur

La gare de Bel Air-Ceinture est établie au-dessus des voies de la ligne de Vincennes, située au premier plan du cliché. (Coll. CDR)



Phot. E. Fraignac 35x45



Claude Decaen

A une bonne hauteur, la ligne de Ceinture franchit l'avenue Daumesnil, la rue de Picpus, la rue Claude Decaen où se trouve une station assurant, par emprunt de la voie publique, la liaison avec la gare de Bercy-Ceinture PLM, rue des Meuniers, rue de Charenton. Le train repart à 15h18.

La Rapée-Bercy

La ligne, établie le long du boulevard Poniatowski, laisse échapper sur la droite le raccordement nord vers Paris-Lyon emprunté par les trains de jonction. Son accès concerne égale-

ment les groupes A (3 voies) et B (6 voies) utilisés pour les échanges. La Rapée constitue le second point névralgique de la Petite Ceinture, après Aubervilliers et le trafic y est fort actif.

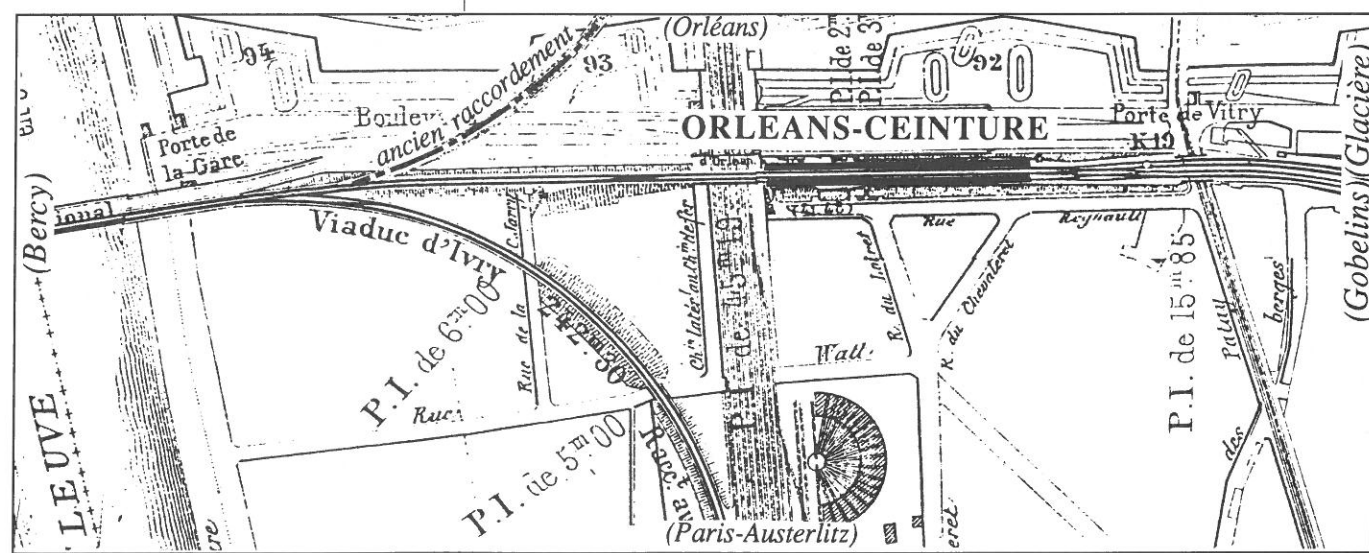
A 15h19, le train arrive en gare voyageurs de La Rapée-Bercy, point de ravitaillement en eau. La ligne reçoit sur la droite le raccordement sud.

Orléans-Ceinture

La ligne franchit le Quai de Bercy, puis la Seine au niveau du Pont National, puis le Quai de la Gare. Un double raccordement, vers Paris et vers la



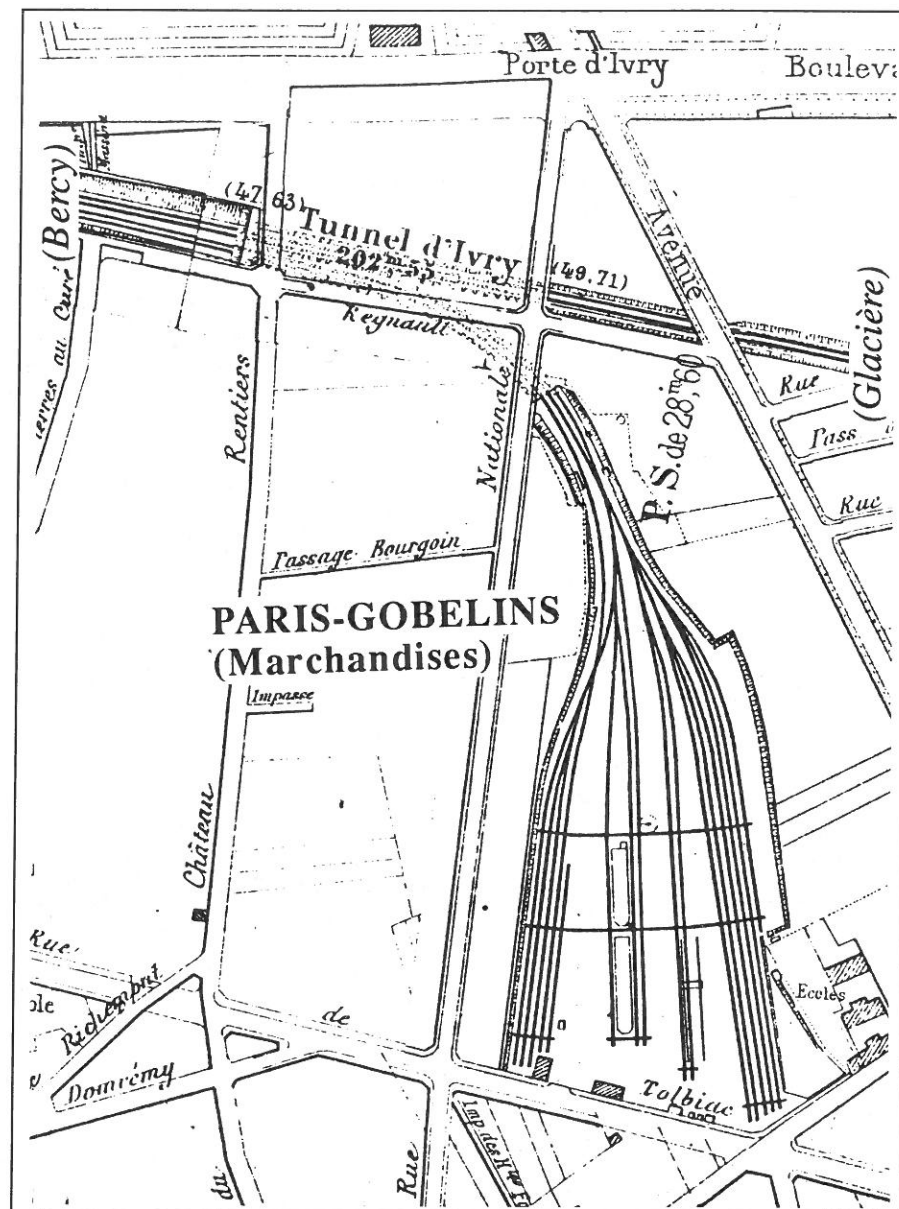
Orléans-Ceinture : arrivée d'un train Paris-Nord - Paris-Nord par la ceinture extérieure, tracté par la 030 T n°34. Noter au premier plan la grue hydraulique. (Coll. J. Bazot)



banlieue, rejoint les voies PO ; les trains de marchandises à destination du PO sont formés à La Rapée. La Ceinture franchit par-dessus les voies du PO et à 15h23 le train arrive à Orléans-Ceinture où le BV est commun au PO et à la Ceinture. Le chemin entre la rue Regnault, où se trouve le BV et les voies PO, représente un parcours sinueux et parsemé d'escaliers, alors que la correspondance PO-Ceinture s'établit assez aisément. La Ceinture surplombe des emprises ferroviaires en plein bouleversement : le chantier de remisage des rames, transféré de Paris-Austerlitz est terminé. L'entretien et le dépôt s'achèvent et vont remplacer les installations intra-muros remaniées à maintes reprises depuis 1843.

Paris-Gobelins

Le sol naturel s'élève sensiblement, la ligne aussi en rampe de 10 mm/m et se retrouve à un niveau inférieur à celui des rues : rue de Patay, rue du Château des Rentiers. Aux abords d'un tunnel de 202 m, un petit garage s'embranche du côté nord. Il donne accès à la gare en impasse de Paris-Gobelins, gare aux charbons du sud de Paris.



De type Ouest avec terrasse, le BV de Maison-Blanche surplombe les voies du côté est de l'avenue d'Italie. (Coll. Rigouard)



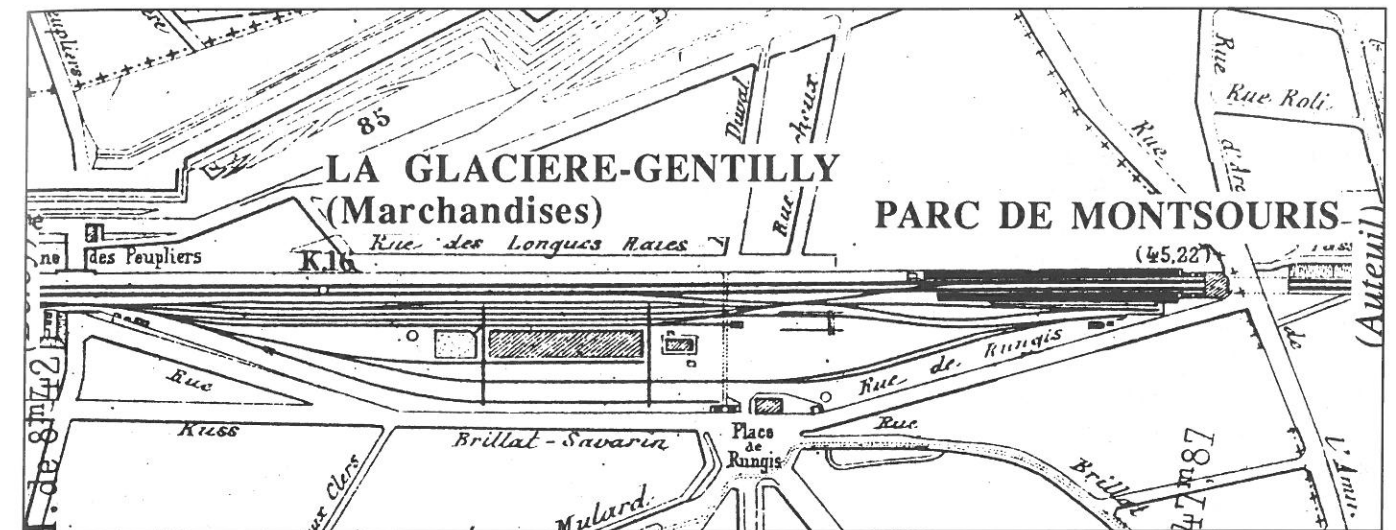
Marmuse, Paris

Maison-Blanche

La ligne continue vers l'ouest en pente de 10 mm/m et de nombreux ponts la franchissent dont ceux des avenues d'Ivry, de Choisy, d'Italie et de la rue des Peupliers. Le BV de la gare de la Maison-Blanche où le train arrive à 15h27, est de type Ouest avec terrasse, et surplombe les voies du côté Est de l'avenue d'Italie.

La Glacière-Gentilly

Après l'avenue des Peupliers, la plateforme s'élargit du côté nord pour implanter un petit faisceau de remisage des rames et la gare marchandises de La Glacière-Gentilly.



Vers 1905, un train circulant sur la voie intérieure vient de sortir du tunnel de Montsouris et passe sous le pont de la rue de l'Amiral Mouchez avant d'entrer dans la station du Parc de Montsouris dont le BV est caché par le feuillage. Une voiture de 1^{re} (comportant en toiture 5 fois deux couvercles de lampes) est placée devant le fourgon. (Coll. A. Jacquot)

Parc de Montsouris

A la sortie de la Glacière, le train arrive à 15h29 à la station du Parc de Montsouris, située au droit de la rue de l'Amiral Mouchez. Pour se rendre à la gare PO de Sceaux-Ceinture, il faut emprunter cette rue puis le boulevard Jourdan.

Le train passe sous la rue de l'Amiral Mouchez puis dans une tranchée bordée de maisons branlantes, sous la rue de la Cité Universitaire et enfin dans une nouvelle tranchée, profonde, avec de hauts murs de soutènement, surmontés par les frondaisons du parc Montsouris.

Montrouge

Suit un tunnel de 904 m, en rampe de 10 mm/m, qui débouche à l'ouest de la rue de la Voie Verte. La ligne de Sceaux passe au dessus du tunnel. M. Lartigue ne voit donc pas l'important dépôt de tramways de Montrouge. La station de Montrouge où le train arrive à 15h23, est établie en tranchée, au droit et à l'ouest de l'avenue d'Orléans. Le parcours se poursuit en tranchée avec de nombreux ponts-route : citons la rue Friant, l'avenue de Châtillon, les rues des Plantes, Didot et de Vanves.

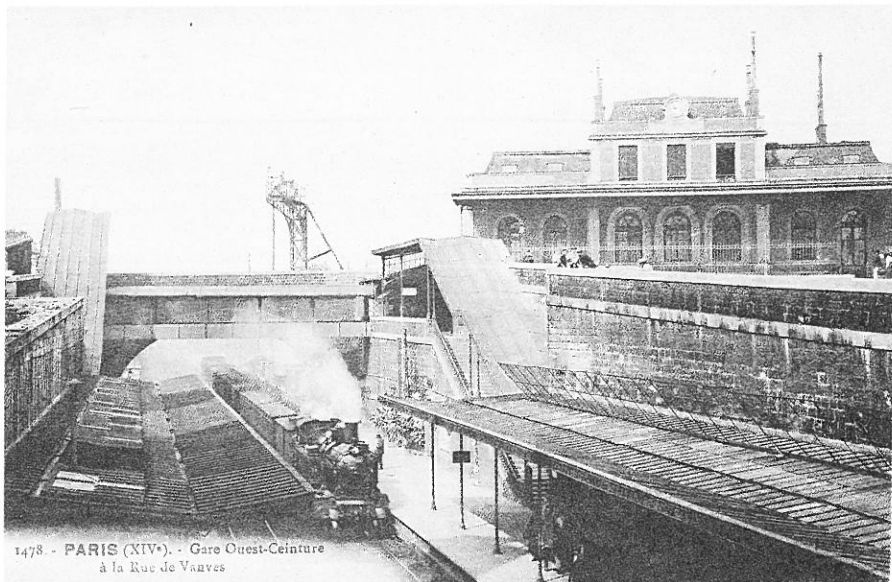
Montrouge : le BV donne sur le côté ouest de l'avenue du Général Leclerc. Au premier plan, un train Paris-Nord - Paris-Nord par la circulaire extérieure, tracté par une 030 T série 21 à 35. (Coll. CDR)



603. - PARIS. - Chemin de Fer de Ceinture - Station de Montsouris



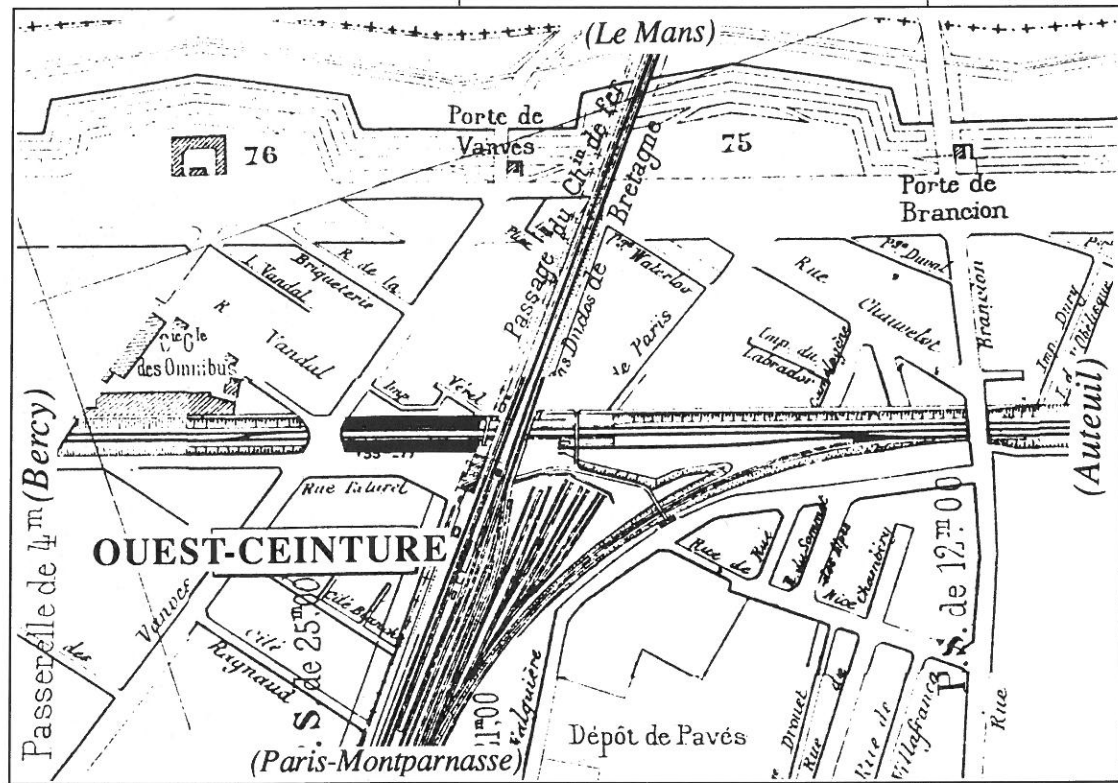
499. PARIS - Gare de Montrouge J. H.



1478. - PARIS (XIV^e). - Gare Ouest-Ceinture à la Rue de Vanves

Raccordement Nord-Sud

Jusqu'à la station de Grenelle, la ligne se trouve sur un remblai ponctué de plusieurs ponts-rails et se rapproche du boulevard Victor. En contrebas sur la droite, une voie surmontée d'un fil trolley se raccorde tangentielllement à la Ceinture. Il s'agit du raccordement avec les Ateliers du Nord-Sud, compagnie initialement distincte du CMP (Chemin de fer Métropolitain de Paris), qui exploitait les lignes Porte de Versailles - Porte de la Chapelle et St Lazare - Porte de Clichy et Porte de St Ouen, avec un matériel spécifique.



Ci-dessus : Le BV de Ouest-Ceinture est établi le long des voies de Paris-Montparnasse, et est accessible depuis la rue Vercingétorix. Un jeu de passerelles donne accès aux quais de la Ceinture, dont les voies sont en tranchée, et où arrive ici un train circulaire intérieur, tracté par une 230 T, série 51 à 65. (Coll. J. Bazot)

Ouest-Ceinture

A Ouest-Ceinture où le train arrive à 15h36, le BV se trouve le long des voies Ouest de Montparnasse. Il en résulte, pour accéder aux voies Ceinture, un cheminement par escaliers et passerelles, couvert de bout en bout.

Vaugirard-Ceinture

La ligne continue en tranchée, reçoit à droite le raccordement de Vaugirard pratiquement inutilisé et, entre les

ponts-route des rues Brancion et de Dantzig, longe les abattoirs hippophagiques.

La pente atteint, jusqu'à la Seine, 10 mm/m, inférieure à celle du sol naturel. Un tunnel de 331 m se situe sous le magasin des fourrages de l'Armée.

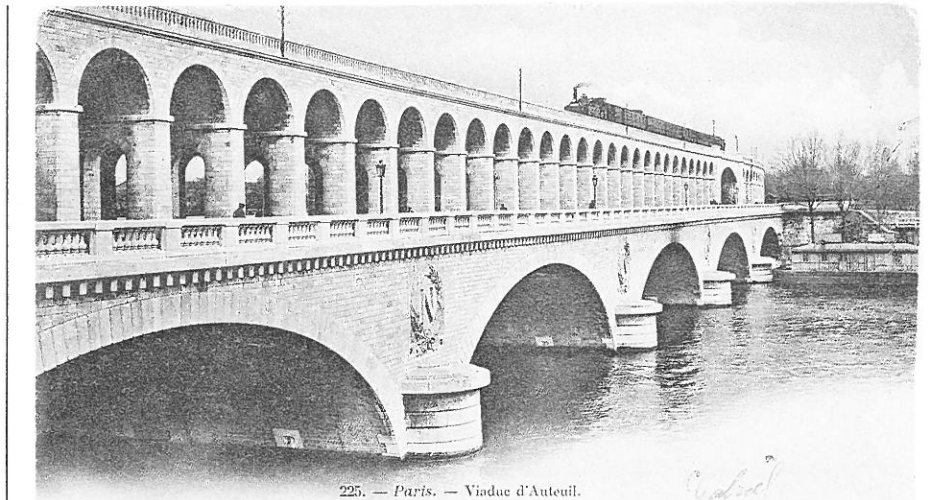
La ligne, après la rue Olivier de Serres, se retrouve au niveau du 2^e étage des maisons. Voici à 15h40 la station de Vaugirard avec son BV au nord de la ligne, accessible par d'interminables escaliers.

Grenelle

Deux voies, dites d'«en bas», se détachent avant la station et desservent à droite une gare marchandises commune Ceinture-Etat avant de se raccorder, côté Paris, sur la ligne des Invalides. La station de Grenelle, établie au niveau de la place Balard, comporte des abris de quai en béton et un évitement sur la voie extérieure. Le train repart à 15h43.

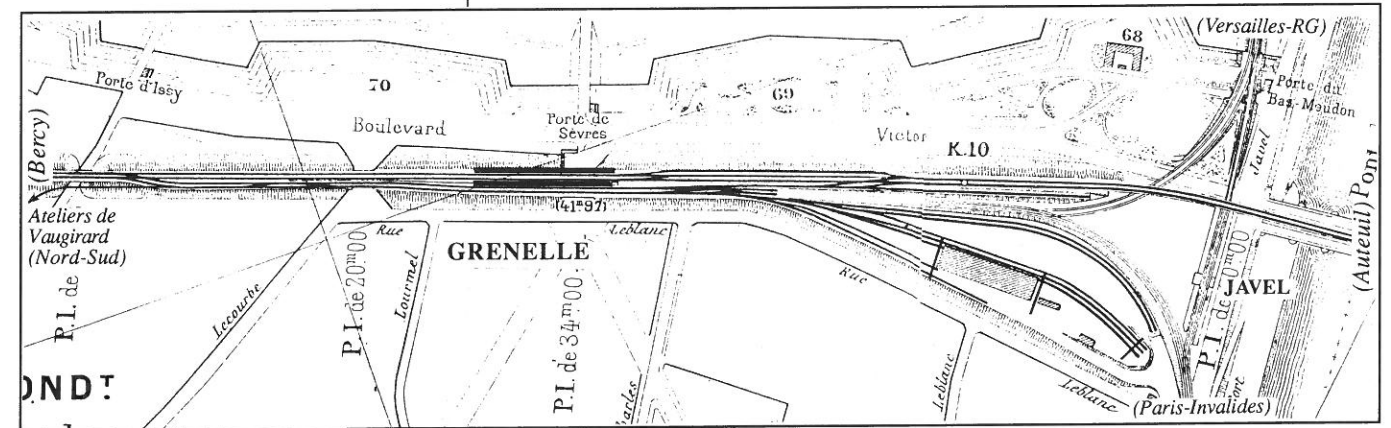
Point du Jour

Bientôt la Ceinture franchit la ligne des Invalides et s'engage sur le long viaduc d'Auteuil pour franchir la Seine, le quai d'Auteuil et suivre le boulevard Exelmans, au niveau du 2^e étage des immeubles cossus. A 15h47, le train entre à la station Point du Jour, de type métro aérien avec une verrière complète. Elle est établie immédiatement avant l'avenue de Versailles et M. Lartigue aperçoit au passage, une rame réversible du tramway 1 Louvres - Versailles.



225. - Paris. - Viaduc d'Auteuil.

Un train circulaire extérieur s'engage sur le joli viaduc d'Auteuil aux armes de Napoléon III, après avoir longé la gare de Grenelle-Marchandises. (Coll. J. Bazot)



Arrivée d'un train circulaire extérieur en gare du Point du Jour, couverte par une marquise d'un style qui sera adapté pour les stations aériennes de la ligne 6 du métro. (Coll. Rigouard)





A la sortie de la station aérienne du Point du Jour, les voies de la Ceinture franchissent l'avenue de Versailles. Au premier plan, les voies du tramway Louvre - Versailles, dont on aperçoit au fond du cliché une motrice Five-Lille, remorquée par une locomotive Purrey en attendant l'électrification. (Coll. Rigouard)

575 - PARIS - L'Avenue de Versailles et le Pont du Chemin de Fer - C.M.

Auteuil-Boulogne

La voie, toujours en viaduc sur le terre-plein du boulevard Exelmans, décrit une large courbe à 90° et le train achève son parcours à 15h52. «Auteuil-Boulogne ! Tout le monde descend ! Changement de train pour Pont Cardinet» crie le chef de train Ceinture.

Mais M. Lartigue, pratique, décide de se rendre à la Madeleine par le tramway 16 (Boulogne - Auteuil - Madeleine), non sans avoir remarqué que la gare ne comporte pas d'installations particulières pour les trains de Ceinture, en dehors des deux voies de stationnement, implantées côté est, et des aiguilles pour la remise en tête des machines, effectuée sans virage.

Réflexions dans un tramway

Tandis que le wattman de la motrice G du tramway 16 s'évertue, à coups redoublés de sonnette, à faire dégager la voie par les taxis en maraude, les voitures et même les autobus, grands gêneurs conscients de leur force, M. Lartigue réfléchit à la Petite Ceinture.



Auteuil - Boulogne, terminus ! Depuis 1914, les trains de ceinture n'offrent plus de service circulaire, et assurent des navettes entre Courcelles-Ceinture et Auteuil-Boulogne, par l'est et le sud de Paris. Ils sont en correspondance avec ceux de la ligne d'Auteuil, électrifiée le 2 janvier 1925, et dont les rails électriques (650 volts courant continu) sont bien visibles au premier plan. (Coll. Bazin)

Des mesures négatives

Depuis que le métro, les tramways et les autobus s'attaquent à son trafic, se dit-il, la Ceinture n'a réagi que par des mesures négatives telles que la réduction de la fréquence ou de l'amplitude du service et la suppression de relations (circulaires Paris Nord en 1910, circulaires complètes en 1914). En revanche, aucun investissement constructif n'a été réalisé et

les méthodes d'exploitation datent du début du siècle : gares peu avenantes et, sauf au niveau des quais, souvent inconfortables, bien que gérées par un personnel assez nombreux ; postes d'aiguillage à petit rayon d'action, donc multipliés en raison des nombreuses bifurcations, cantonnement manuel de type Ouest avec de nombreux postes gardés, matériel moteur de bonne qualité mais coûteux en entretien et de rendement médiocre, voitures confortables



199 - PARIS - La Gare St-Lazare (côté de la Cour de Rome) - A. P.
St. Lazare Station and Rome street

Depuis le 1^{er} avril 1922, St Lazare n'est plus terminus de la ligne d'Auteuil, qui nécessite une correspondance à Pont-Cardinet. Au premier plan, motrice G et «attelage» (remorque) type A alimentée par caniveau. (Coll. CDR)

tables en 1900 mais maintenant désuètes.

Et M. Lartigue de rêver à une Petite Ceinture électrifiée, équipée de postes modernes et de signaux automatiques, desservie par des rames automotrices fréquentes dans lesquelles le contrôleur du chef de train se substituerait aux contrôles à poste fixe, gênants et peu efficaces. Sans ces améliorations, la désaffection du public ne peut que s'accroître et laisser à la Petite Ceinture un avenir bien sombre.

Et les tramways ?

En ce qui concerne les tramways, ses réflexions sont parallèles. Il constate que leur insertion dans la circulation devient difficile et il incrimine le tracé des voies datant de 1910, surtout sur les places, (notamment à l'Etoile où certains trams circulaient en sens inverse du sens giratoire !), les arrêts sur chaussée dépourvus de refuges protégés, les rames à remorque qui

barrent les carrefours, la vitesse réglementaire trop faible, les terminus qui étalent démesurément leurs voies comme au triangle de la Madeleine.

M. Lartigue imagine pour Paris intramuros des lignes de tramway transversales sans terminus dans le centre, desservies par des motrices seules, fréquentes et rapides. Elles circuleraient sur des voies qui respectent les sens giratoires et s'arrêteraient à des stations peut-être plus espacées que les arrêts actuels mais bien disposées vis-à-vis du trafic et protégées de la circulation générale qui n'aurait plus à stopper systématiquement. Et notre voyageur ne considère pas ses prévisions comme utopiques. Malheureusement, les responsables ne jugent pas comme M. Lartigue et il le constatera plus tard !

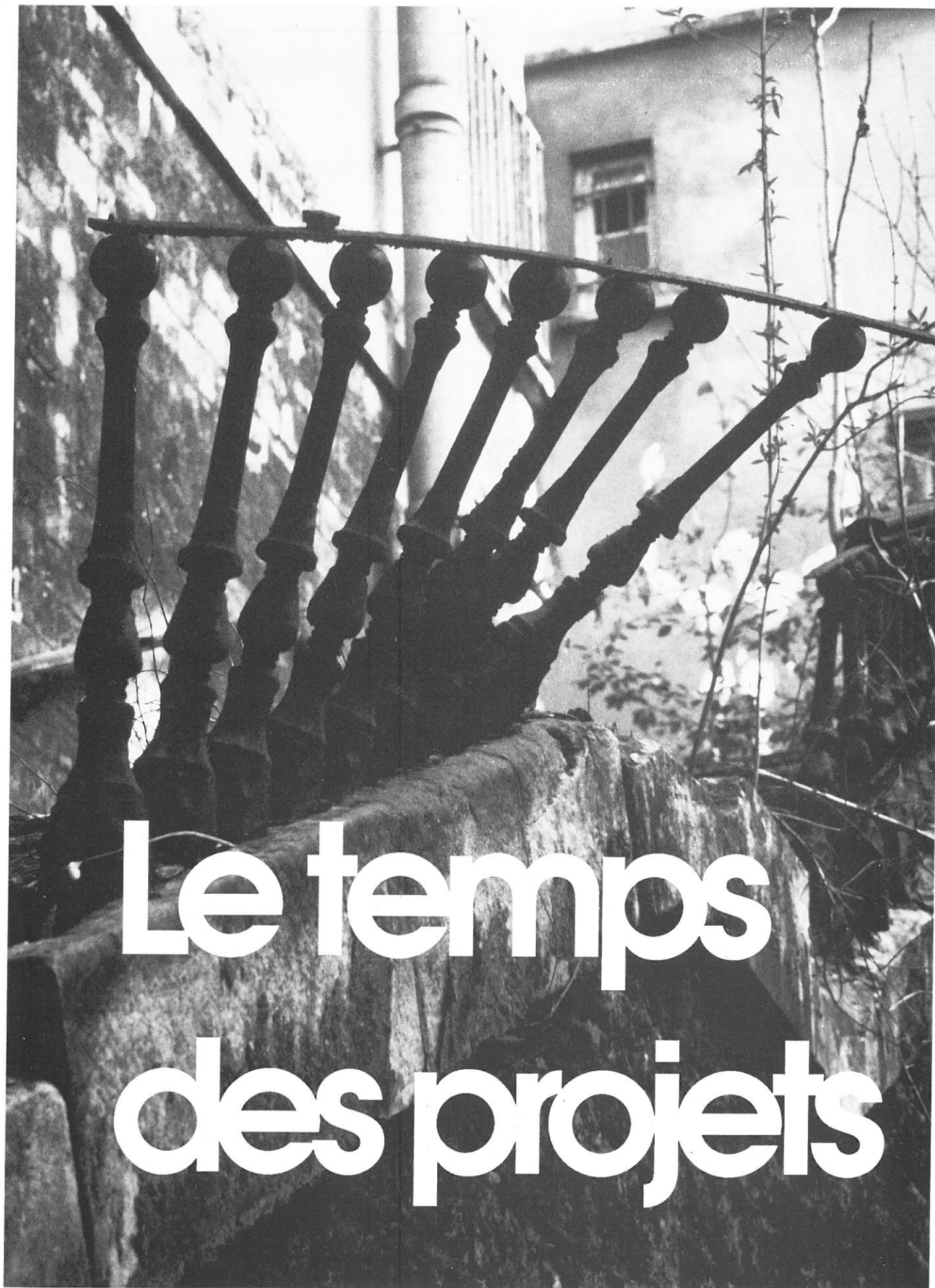
En attendant, il retrouve à la Madeleine une épouse bardée de paquets. L'un d'eux lui est destiné : «le

plus petit, mais pas le moins cher», précise Madame Lartigue. Et l'amateur ferroviaire découvre une superbe montre gousset ornée d'une locomotive. L'heureux possesseur trouve le mot de la fin en déclarant, ravi, à son épouse : «Je t'ouvre un second crédit pour une autre tournée des magasins. Moi, j'irai avec ma montre par la Petite Ceinture, chronométrer le mouvement des tramways à la Porte de Vincennes !».

André Jacquot

Note de l'Éditeur :

Si notre voyageur et désormais ami Monsieur Lartigue n'a pas emprunté la ligne d'Auteuil, c'est qu'il la connaissait déjà ! Vous pouvez la découvrir, si ce n'est déjà fait, en lisant, chez le même éditeur, «130 ans de trains sur la ligne d'Auteuil», par André Jacquot.



Le temps des projets

La nouvelle chance de la Petite Ceinture

L'abandon

Après les multiples projets de réactivation de la Petite Ceinture engagés depuis le début des années soixante-dix, l'idée même d'utiliser pour assurer des transports en commun de voyageurs cette plateforme pratiquement délaissée sur plus du tiers de sa longueur, n'est plus entretenue que par une poignée de visionnaires. En effet, après un silence seulement troublé par le roulement de trains de marchandises et le transit de quelques trains de voyageurs entre les gares du Nord et de Lyon, la Petite Ceinture est silencieuse depuis 1934, sauf sur la seule section modernisée en 1925, entre Pont Cardinet et Auteuil.

Cette léthargie risquait même de devenir définitive, lorsqu'en 1956 quelques parlementaires cédant aux pressions des partisans de la réouverture de la Ceinture — non par la SNCF mais par la RATP — interpellent le ministre des Travaux publics. En fait, le soufflé retombe vite. La RATP oppose une fin de non recevoir à une telle idée. Cette position est-elle alors aussi déraisonnable qu'il y paraît aujourd'hui ?



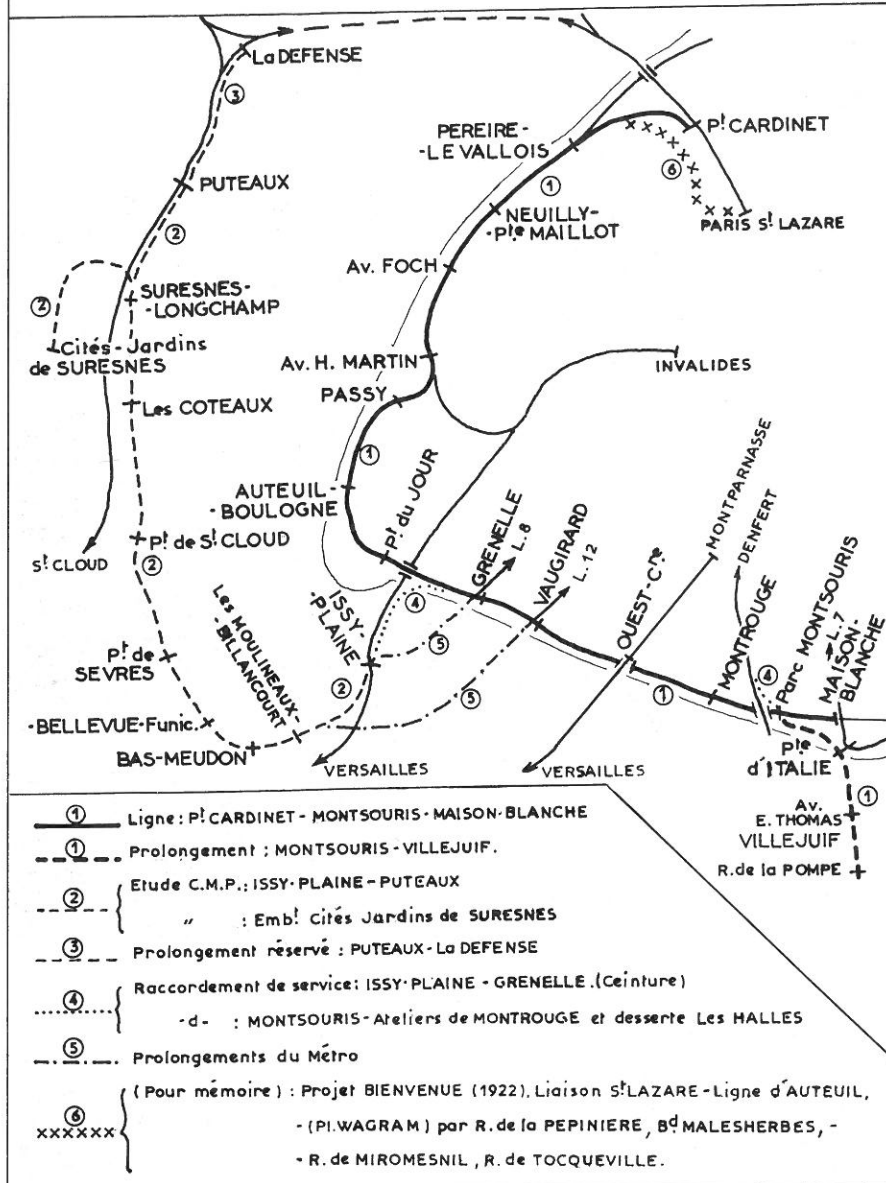
Seule section modernisée de la Petite Ceinture après la Première Guerre, la ligne d'Auteuil a conservé son service voyageurs jusqu'en 1985, assuré jusqu'à la fin par les rames Standard. (Cliché P. Hénoch)

Peut-être pas, si l'on considère qu'à cette époque, le métro n'a guère évolué depuis sa mise en service : les stations sont tristes et mal éclairées par quelques ampoules de 60 ou 100 watts (l'éclairage fluorescent sera progressivement introduit à la fin des années cinquante), le matériel fatigué par cinq années de guerre est obsolète, et à part les éléments articulés mis en service sur la ligne 13

vers 1953, aucun matériel nouveau n'est vraiment envisagé... Il faut donc parer au plus pressé.

Sous peine de voir le réseau périliter, la RATP doit rechercher, innover et développer, ce qu'elle saura faire brillamment avec le métro sur pneus puis, à la fin des années soixante avec la mise en service des matériels fer de nouvelle génération.

Projets d'intégration au Métropolitain de la Petite Ceinture et de la ligne des Moulineaux (1931 - 1938)



(Dessin Jean Gallet)

La gare d'Orléans-Ceinture en avril 1967 : la voie intérieure est déposée. (Cliché Robert Eschenbrenner)



Mais les crédits manquent... L'après-guerre, pourtant favorable au développement économique du secteur privé, n'est pas la meilleure période pour les investissements des entreprises publiques. De plus, il faut se souvenir que la RATP créée en 1949 a également pour mission de gérer le réseau routier, alors en piteux état. Le plan des 2000 autobus Somua OP 5, Renault, Berliet et Chausson est loin d'être réalisé. Les attentes supérieures au quart d'heure sur les lignes les plus fréquentées sont monnaie courante à Paris (ne parlons pas de la banlieue) et lorsque le bus arrive, il est bien souvent complet ainsi que le suivant... Vers 1958, pour aller de St Lazare à la Porte de Montmartre, si l'on ne veut pas se faire écraser dans le métro jusqu'à la Porte de St Ouen, il est préférable d'aller à pied... Cela va plus vite, quoiqu'avec un peu de chance, le troisième autobus rencontré en chemin puisse vous prendre en charge à deux arrêts du terminus, surtout si vous bénéficiez de cette carte alors convoitée par les Parisiens portant la mention magique « surcharge »... Mais elle est réservée aux policiers, mutilés et femmes enceintes...

Dans ces conditions, la RATP avait peut-être choisi la voie de la sagesse en s'abstenant, car on ne peut tout faire. Et si l'état de la Petite Ceinture d'alors n'était pas aussi désastreux que ce qui vient d'être évoqué, c'est qu'il était, malgré une voie encore en état, réellement catastrophique !



L'ancienne station du Quai de Passy en 1969, vue en direction du tunnel de Boulaivilliers. Les voies seront utilisées pour garer du matériel en attente de mise en service, comme le MS 61 de la RATP et les Z 6400 de la SNCF. (Cliché R. Eschenbrenner)

«bureaux de ville» prenant en charge les bagages des voyageurs de grandes lignes. Pour envisager une exploitation digne de ce nom il faut déjà, tout reconstruire. La réponse du président de la RATP est donc claire : c'est non, on ne reprend pas, fermez le ban...

Touché lors d'un bombardement aérien durant la Dernière Guerre, le viaduc d'Auteuil est laissé à l'abandon et la voie est neutralisée entre la Porte d'Auteuil et le Boulevard Victor. L'antenne de Boulaivilliers est le domaine des rats, des papiers gras et des herbes folles — qui se souvient alors des grandes heures des expositions universelles ? — et les gares sont toutes dans un état d'abandon, sauf celle de Boulaivilliers louée, comme d'autres, à un particulier. Certains bâtiments-voyageurs abritent des



(Ci-dessus)
La Petite Ceinture sud en février 1988 : la voie intérieure a été remise en état en 1964 avec équipement en rails Vignole ; les rails Double Champignon de la voie extérieure sont déposés, et seules subsistent les traverses, encore armées de coussinets. (Cliché T. Joussant)

(Ci-contre)
St Ouen : les installations voyageurs sont à l'abandon, mais la double voie est maintenue pour le transit des trains de marchandises et de service terminant ou partant des Batignolles. (Cliché A. Bommart)





Boulevard Victor : sur le site de l'ancienne gare de Grenelle-Marchandises a été installé en 1986 le Centre d'Expérimentation Technique du système ARAMIS. Au premier plan, la plate-forme de la piste d'essais ; au fond, le quai voyageurs ARAMIS, établi parallèlement à celui de la ligne C du RER, dont on aperçoit une rame Z 5100. (Cliché PL)

Les véhicules ARAMIS : leur faible capacité laissait mal augurer des aptitudes du système à assurer un transport de masse. (Cliché P. Hénoch, 1967)

désignées par les usagers ou les personnes en attente en station.

Il est vrai que la technique est à peu près connue, et qu'étant révolutionnaire (puisque jamais utilisée jusqu'alors) le projet a quelques chances de séduire les pouvoirs publics à l'affût de nouveauté... Nouveauté relative, si l'on sait que ce système est expérimenté sur le site de l'aéroport d'Orly depuis 1972, et a fait l'objet d'améliorations constantes jusqu'en 1976. Encore faut-il vérifier en vraie grandeur.

Prudence étant parfois bonne conseillère, la RATP ne tient guère à s'engager dans cette aventure sans garanties sérieuses. Dans ces conditions, le 12 mars 1982, le ministère des Transports va autoriser, sur proposition de la RATP et de Matra, partenaire en cette occasion, la construction d'un site expérimental au Boulevard Victor dans les emprises de l'ancienne gare de Grenelle-Marchan-

Le dépôt-atelier ARAMIS. Noter au premier plan les pistes de roulement, dont la structure dérive de celles du métro sur pneus, en plus petit et sans les rails en acier. (Cliché PL)



dises, le CET (Centre d'Expérimentation Technique).

Ce site sera aménagé pour permettre la simulation en vraie grandeur d'une ligne de rocade équivalente à celle envisagée entre Croix-de-Berny et Marne-la-Vallée et développant 55 km et 70 stations, le tout concentré sur un réseau en double boucle de 1500 m. Un atelier est rapidement construit et les premiers essais vont débiter en 1986.

Ces expériences seront de relativement courte durée. Le coût énergétique d'Aramis est en effet loin d'être négligeable. La circulation des quelques 665 «doublets» Aramis sur la ligne de Ceinture sud représente un potentiel de consommation important, correspondant à l'alimentation en énergie de 2600 moteurs de 29 kW chacun. Par comparaison, 80 tramways du type de ceux de Nantes, qui viennent alors d'être mis en service, équipés chacun de deux moteurs de 275 kW, sont suffisants pour exploiter une ligne semblable à celle prévue pour ARAMIS. Les études techniques préalables ont, il faut le dire, fait l'impasse sur de telles comparaisons, comme sur bien d'autres comme les contraintes d'environnement ou les frais de maintenance. Ignorés lors des études, ces paramètres sont rapidement devenus évidents à l'expérimentation ; les essais ont été abandonnés avec une certaine discrétion moins d'un an et demi après la création du centre, et bientôt le site a été envahi par les broussailles...

Il est vrai qu'avant même la mise en service du Centre d'Expérimentation, certains techniciens, reconnus dans leur domaine, étaient réservés sinon dubitatifs sur le système ARAMIS. Ainsi, le directeur de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (à cette époque, M. Nicolas Politis), interrogé par le mensuel *Connaissance du Rail* (1),

(1) *Connaissance du Rail* n°52, spécial Petite Ceinture

Les abattoirs de Vaugirard, aujourd'hui démolis, ont été l'un des derniers clients de cette partie de la Petite Ceinture sud. (Cliché A. Bommart)



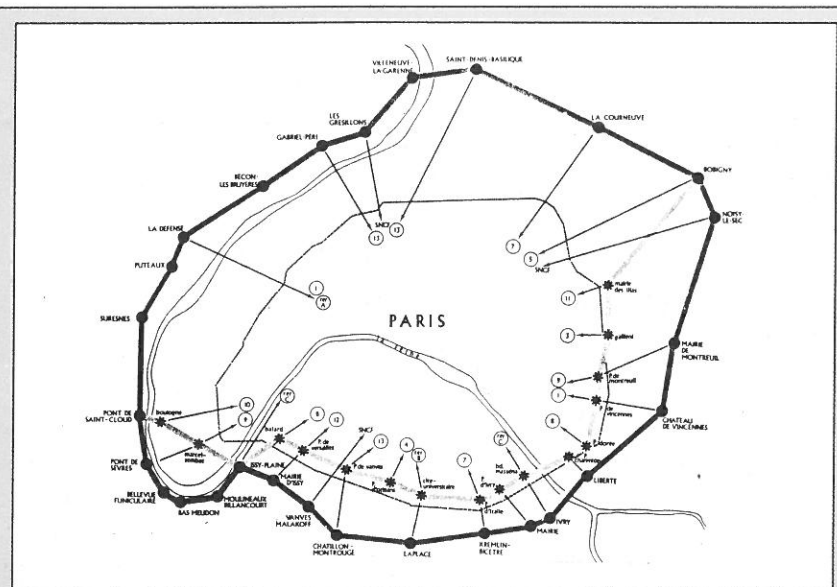
La station Vaugirard en 1988 : certains accès du BV sont murés ; l'unique voie serpente entre les quais déserts. (Cliché T. Joussant)

déclarait que «même si des doutes ou des interrogations pouvaient exister en ce qui concerne le développement de certains transports nouveaux, la Ville de Paris a (cependant) tenu à soutenir l'effort de développement et d'innovation entrepris (...). Il reste à vérifier les différentes hypothèses qui sous-tendent un tel projet». Traduit de la réserve du fonctionnaire, cela signifie en clair «il faut voir, il n'est pas sûr que cela soit la meilleure solution».

Il est vrai aussi que pour certains spécialistes, le rapport préliminaire à l'expérimentation d'ARAMIS introduisait une nouvelle donnée intéressante.

Pour la première fois depuis plus de quarante ans, le concept de tramway était évoqué par des techniciens de la RATP. Evoqué certes, pour être aussitôt rejeté au profit d'ARAMIS, mais non pas condamné comme un mode de transport désuet et dépassé. Le rapport ayant pour objectif d'autoriser la poursuite des études d'ARAMIS, cela revenait à considérer le tramway comme une alternative possible mais non retenue pour la ligne de Ceinture. Cette approche aura du reste des conséquences visibles, puisque c'est à partir de cette étude que la RATP va imaginer le développement du tramway St Denis - Bobigny.





Projet de VAL autour de Paris, présenté en 1987 par la Fédération Nationale des Travaux publics. (Doc FNTP)

Un VAL autour de Paris ?

En 1987, et après la décision du Gouvernement de la desserte des aéroports d'Orly par un système VAL, la Fédération Nationale des Travaux publics s'intéressa à la grande couronne parisienne. Un projet fut déposé auprès de M. Michel Giraud, Président du Conseil Régional d'Ile de France, pour desservir la périphérie de Paris au moyen d'un «métro» automatique de type VAL, système en service à Lille. Ce projet au coût estimé de 8 à 12 milliards de francs (valeur 1987) présentait un parcours de 50 km autour de Paris, avec un tracé à deux variantes au sud et à l'est qui emprunteraient une partie de la Petite Ceinture. En banlieue, le tracé longerait la Grande Ceinture avec des correspondances à chaque intersection des réseaux ferrés actuels, SNCF, métro et RER.

Une liaison inter-banlieues sans transit par la capitale, avec une cadence d'une minute entre chaque «train» offrant — seulement — 124 places par véhicule.

Un projet intéressant mais coûteux, qui n'eut aucun écho, ni auprès de la SNCF, ni auprès du ministère des Transports. En fait, rouvrir la Grande Ceinture au trafic voyageur sur sa totalité avec des trains offrant de grandes capacités eût apporté de substantielles économies avec une offre de transport beaucoup plus importante.

Pierre Hénoch



Exit ARAMIS, exit l'idée de revoir vivre la Petite Ceinture. Une fois encore, le calendrier va donner raison aux plus optimistes. L'achèvement des travaux de la ligne C du RER, commencés en 1983, va démontrer l'intérêt de réutiliser des infrastructures existantes en plein cœur de l'agglomération. De plus, l'environnement économique, social et politique a bien changé. Longtemps favorables à la voiture automobile (en 1961, les élus parisiens rejetaient l'idée d'étendre la zone bleue à la rive gauche ainsi que la proposition de recruter des contractuelles pour surveiller les stationnements abusifs), les édiles municipaux, devenus élus de droit comme leurs collègues des autres villes de France depuis 1977, se rendent compte de l'importance de l'enjeu.

A partir de 1989, la position de la Mairie de Paris en faveur des transports en commun va être officiellement affichée et approuvée par le Conseil Municipal les 19 février et 21 mai 1990, et la réalisation dès l'été 1990 d'axes rouges, où l'arrêt et le stationnement sont interdits, va marquer un tournant qu'il faut espérer définitif. Car cette volonté de créer des grands axes de transit est accompagnée de nombreuses mesures dont tous n'ont pas encore saisi la portée : développement des couloirs et aménagements pour autobus, amélioration des correspondances métro-bus, construction d'une nouvelle ligne de métro (METEOR) et de RER (EOLE), limitation draconienne du stationnement, etc ...

Cette évolution, partagée entre Paris, la Région et l'Etat, et qui a paru lente à certains, s'est concrétisée en cette fin d'année 1990 avec la présentation des premiers grands projets de transports publics depuis les années soixante-dix.

Ci-contre :
Le VAL a fait son apparition en Ile-de-France le 2 octobre 1991 pour la desserte des aéroports d'Orly, en correspondance avec la ligne B du RER.
(Cliché Pasquino/Orlyval)



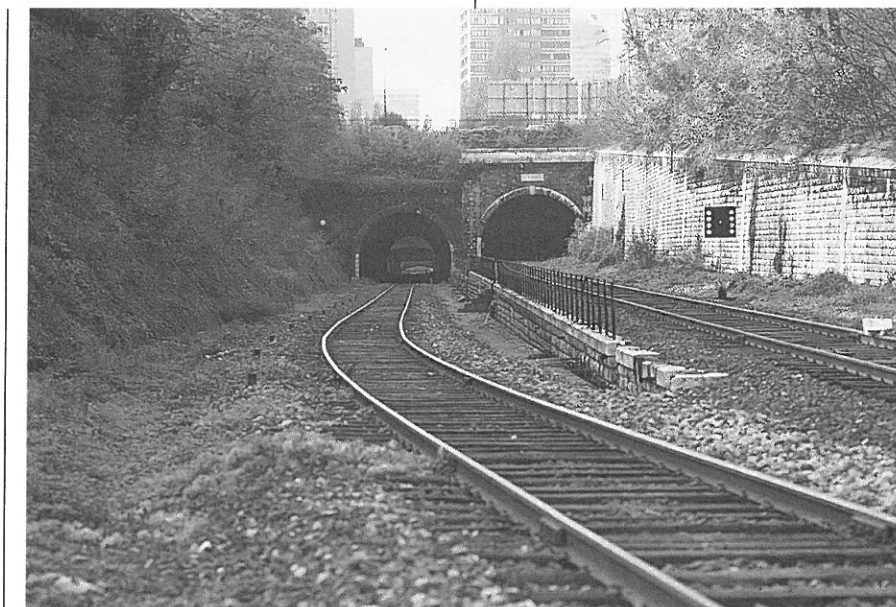
Dans la gare semi-souterraine des Gobelins, présence exceptionnelle d'un «Picasso» aménagé en autorail de commandement. La desserte ferroviaire de cet établissement marchandises a pris fin à l'automne 1991. (Cliché P. Hénoch)

(METEOR, prolongements prioritaires des lignes de métro 1 au delà de La Défense, 4 vers Bagneux, 11 vers Romainville et l'extension du RER avec une ligne nouvelle entre Masséna dans le XIII^e arrondissement et Noisy-le-Grand, sans compter d'autres projets moins prioritaires). Cette approbation se comprend lorsqu'on analyse le projet : les élus régionaux ont repris intégralement tous les projets des techniciens de la RATP, qui ont été consultés et mis à contribution à de nombreuses reprises. Les seuls ajouts que la RATP ne revendique pas concernent la liaison Vanves - St Cloud - Colombes (qui fait double emploi avec le tramway Issy Plaine - La Défense - Colombes) et une liaison La Défense - Montreuil par Levallois.

Le projet «ORBITALE»

Présenté le 5 décembre 1990 par M. Charles Krieg, président du Conseil régional d'Ile de France, il s'agit d'un projet ambitieux, à l'échelle de la région. Le projet ORBITALE («Organisation du Bassin Intérieur en Transports Automatiques Libérés des Encombrements» (sic) — ce qui est la preuve que les technocrates et les élus ne manquent ni d'humour ni d'idées !), est en fait un véritable réseau de transport de quelques 170 km de long, comportant 170 gares — soit en moyenne une gare tous les kilomètres — entourant comme un escargot le centre de l'agglomération et recoupant en de nombreux points (60 gares) les lignes radiales des chemins de fer de banlieue (Voir carte page 70).

Le projet, d'un coût estimé à 40 milliards de francs, serait réalisé en 20 ou 25 ans et pourrait assurer en moyenne le déplacement de près de 15 000 voyageurs à l'heure (certaines sections étant exploitées en trains, d'autres en métro classique ou en tramway).



Dans le XIII^e arrondissement : à gauche tunnel d'Ivry de la Petite Ceinture Sud vers Boulevard Victor ; à droite, tunnel d'accès à la gare des Gobelins. (Cliché M.F. Frachot)

Dans son ensemble, ORBITALE reçoit le meilleur accueil des élus régionaux (qui en sont les auteurs !). Côté transporteurs, le ton est plus nuancé. La RATP est très favorable au concept qui intègre les grands projets de l'entreprise. «ORBITALE est un projet réaliste et pertinent, dont nous partageons en grande partie les analyses» déclare alors M. Vivier, du département du développement de la RATP

Pour la SNCF, l'accueil est plus sceptique. Moins consultée, elle boude le projet, préférant à cette même époque axer sa politique de communication sur la modernisation des gares et du matériel. Du reste, pour la SNCF, les élus comptent moins que les techniciens du Syndicat des Transports Parisiens : «avant qu'une ligne nouvelle soit réalisée sur le terrain, il faut beaucoup d'étapes. La première



Suite au réaménagement du quartier, le raccordement de Tolbiac, à voie unique électrifiée en continu 1,5 kV, est appelé à disparaître au profit du rétablissement du raccordement d'Ivry, orienté vers la banlieue. (Cliché A. Bommart)

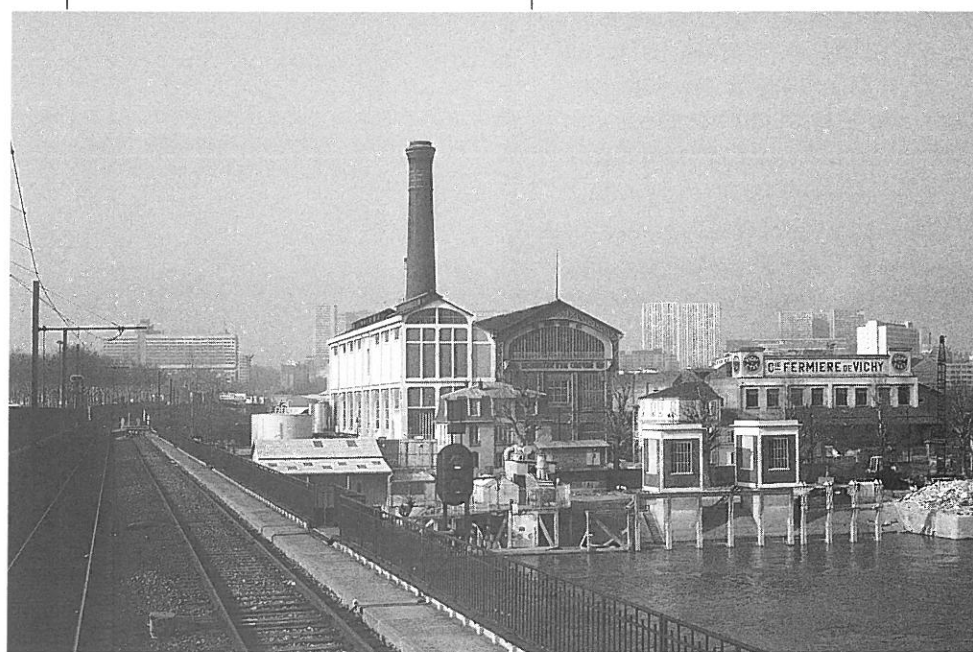
d'entre elles est la présentation d'un schéma de principe. Celui-ci résulte de la réflexion initiée soit par la SNCF, soit par l'Institut de l'Aménagement et de l'Urbanisme de la Région, soit par telle ou telle partie prenante, comme le Département, la Région ou le Syndicat des Transports Parisiens. C'est ce dernier qui finalement approuve le schéma de principe(...). La SNCF est une force de proposition, pas une instance de décision» déclare M. Berducou directeur des services régionaux des voyageurs SNCF en Ile de France...

En ce qui concerne la Petite Ceinture, ORBITALE reprend, pour la première fois dans un document stratégique de cette importance, l'idée avancée par la RATP de prolonger le tramway La Défense - Puteaux - Issy-Plaine jusqu'à Cité Universitaire, où il serait en correspondance avec METEOR. Cela entérine politiquement l'idée d'une

seconde ligne de tramway régional en Ile de France après celle de St Denis - Bobigny.

La Charte d'aménagement de Paris

Ce document (voir carte page 70), capital pour les prochaines années à Paris, a été présenté par M. Chirac, Maire de Paris, au conseil municipal le 3 juin 1991. Développant les grandes lignes stratégiques en matière d'aménagement, d'emploi et d'urbanisme, il reprend le thème de priorité aux



Vus ici depuis le Pont National — dont la voie est équipée d'une caténaire inclinée type Midi — les établissements industriels de Tolbiac sont aujourd'hui démolis. (Cliché A. Bommart)

transports en commun, développé lors de l'élaboration du Plan de circulation de 1989.

En ce qui concerne la Ceinture, deux projets sont soutenus par le Maire de Paris :

- le premier concernant la section entre Cité Universitaire (en correspondance avec METEOR) et Issy-Plaine puis La Défense, qui pourrait être exploitée par tramway ;
- le second porte sur la création d'une ligne à définir en rocade Est et la remise en service de la Petite Ceinture nord.

Le premier projet reprend celui proposé par la RATP et ORBITALE (auquel la Ville de Paris a été associée) ; le second, intéressant dans son concept, constitue en fait une variante de la liaison proposée par ORBITALE entre Levallois et Montreuil, évitant de construire une infrastructure nouvelle en proche banlieue, et avec prolongement vers Masséna assurant une excellente liaison avec Bercy et le quartier Tolbiac Seine Sud Est, deux secteurs en développement dans le Paris de la fin du siècle. Cette hypothèse, souhaitée par la Ville, rencontre cependant beaucoup de réserves, tant de la part de la SNCF que des riverains. La Ville en est consciente, puisqu'elle précise



Présence exceptionnelle d'une CC 72000 sur la Petite Ceinture, ici en tête d'un train spécial de l'IFC passant à la Rapée-Bercy en avril 91. (Cliché P. Hénoch)

Le trafic marchandises demeure par contre important sur la Petite Ceinture, et tout laisse à penser qu'il se maintiendra si l'on considère le projet de réouverture au trafic voyageurs de la Grande Ceinture dans le cadre du plan LUTECE «Liaison à Utilisation Tangentielle en Couronne Extérieure» L'importance du trafic qui en résultera, et les contraintes de cohabitation entre

Le long du Bd Poniatowski, les voies de la Petite Ceinture passent au-dessus de celles de Paris-Lyon, et du faisceau de petit entretien des rames TGV. (Cliché N. Giambi)



dans le document de consultation des Parisiens sur la Charte (la consultation est achevée au 30 septembre 1991) : «l'utilisation de la ligne existante de Petite Ceinture Est présente des difficultés : passage dans des quartiers denses, présence d'un trafic SNCF de marchandises et de grandes lignes, et difficultés d'établir de bonnes correspondances avec le réseau existant. Il conviendra donc d'étudier la création d'une ligne nouvelle plus attractive et mieux intégrée aux quartiers à desservir. Cette ligne pourrait permettre de rejoindre au sud le secteur Seine-amont et au nord le secteur Villette-Aubervilliers, voire Plaine St Denis en correspondance avec EOLE. L'ampleur de l'investissement nécessaire conduit cependant à réserver pour le long terme sa réalisation».

Il est vrai que l'obstacle SNCF est de taille, bien que pour le trafic grandes lignes, la plupart des liaisons qui empruntaient la Petite Ceinture (trains Flandre-Riviera par exemple) circulent désormais sur la Grande Ceinture.

Draisine et wagonnet assurant un train de travaux d'entretien à l'entrée nord du tunnel de Charenton. (Cliché MF Frachot)



le trafic marchandises en transit et le trafic voyageurs de banlieue, ne permettront pas l'absorption du trafic fret de la Petite Ceinture. Il y aura donc là de difficiles négociations avec la SNCF.

En revanche, l'idée de réactiver la section nord de la Petite Ceinture entre La Villette en correspondance avec EOLE, et Avenue de St Ouen puis St Denis, est particulièrement intéressante, puisque c'est la première fois que les élus parisiens l'évoquent. Cette solution ne manque pas d'atouts : prolongement possible vers La Défense à Batignolles, localisation de la ligne existante au droit d'opérations d'urbanisme importantes pour la Ville en cours ou prévues : La Villette, Moskova (Porte de St Ouen), Batignolles sur l'emprise de l'actuelle gare aux marchandises. Cette dernière opération se réalisera probablement d'ici quinze ou vingt ans, compte tenu de l'enjeu stratégique, du manque de terrains à bâtir dans la capitale et de la parfaite situation de cette gare de fret, une des dernières de Paris et dont le trafic devient de moins en moins important.

Les trains spéciaux sur la Petite Ceinture rencontrent toujours un grand succès. Élément Automoteur Double à Ménilmontant. (Cliché P. Hénoch)



Train de jonction Boulogne - Milan à la station Bel-Air en juin 1988, tracté par une BB 63000 livrée «Arzens» et équipée du chauffage électrique. (Cliché T. Joussant)

La Charte de l'Île de France

Ce document d'aménagement régional, présenté par le président du Conseil régional et adopté par cette assemblée le 19 juin 1991 se définit comme «une ambition à l'heure de l'ouverture de l'Europe». Il propose toute une série de mesures en vue de l'actualisation du Schéma d'aménagement et d'urbanisme adopté en 1976, et fait suite aux travaux du «Livre Blanc de l'Île de France» publié en janvier 1990.

Cinq projets majeurs dessineront un réseau de transports en commun fortement maillé avec des conditions

optimum de correspondances :
 — trois lignes de métro automatique de type METEOR, qui assureront l'unité de Paris avec les Hauts-de-Seine, le Val de Marne et la Seine St Denis, constituant ainsi le noyau central de l'agglomération ;
 — le projet ORBITALE, qui permettra à la proche couronne d'accéder à un niveau de qualité de desserte identique à celle existant aujourd'hui à Paris ;
 — un Réseau Express Régional élargi, avec six lignes irriguant la grande couronne et traversant l'agglomération centrale en continu.
 Cette infrastructure sera complétée par la modernisation des lignes ferroviaires de banlieue existante, et par la réalisation du projet LUTECE qui préconise la mise en place de liaisons interpôles reliant les zones fortement urbanisées de la grande couronne en utilisant largement l'infrastructure de la ligne de Grande Ceinture SNCF.

En ce qui concerne ORBITALE, le projet a été fortement remanié depuis décembre 1990. Il prévoit une plus grande densité d'infrastructures au nord de Paris, avec le prolongement du tramway St Denis - Bobigny vers Gennevilliers en desservant soit la zone portuaire, soit le sud de la commune de Gennevilliers ; au sud-est serait prolongée l'antenne prévue entre Villejuif et Créteil vers Sucy-

Bonneuil, et au sud-ouest améliorée la desserte du plateau de Saclay.

Pour la Petite Ceinture, le projet régional de l'été 1991 n'apporte pas de modification majeure par rapport à celui de décembre 1990, l'option Tramway étant réaffirmée comme prioritaire. Par contre, les projets évoqués par la Mairie de Paris sur les sections Nord et Est demeurent ignorés.

S'il n'y avait pas les immeubles en arrière-plan, le charmant BV de Belleville-Villette aurait fait penser à une gare de campagne aménagée à un passage à niveau ! (Cliché MF Frachot)



L'enjeu

L'année 1991 promet d'être importante pour l'avenir de la Petite Ceinture. C'est, en quelque sorte, l'année du futur. La décision de transférer la plate-forme entre Cité Universitaire et Boulevard Victor à celui qui exploitera le tramway la Défense - Puteaux - Issy

Locomotive diesel type A1A A1A 68000 devant l'ancien poste d'aiguillage de Belleville-Villette. Au premier plan, les voies neuves sur traverses béton ont remplacé les aiguilles d'accès à la gare aux marchandises et à l'embranchement de Paris-Bestiaux. (Cliché T. Joussant)



A La Villette, le canal St Martin est franchi par un double pont métallique à cage. (Cliché MF Frachot)



Entre le canal St Martin et le Pont de Flandre, la Petite Ceinture est établie sur un viaduc en maçonnerie. Les friches industrielles vont céder la place à de nouveaux immeubles d'habitation ou de bureaux. (Cliché MF Frachot)

Plaine n'est pas encore prise, les solutions techniques définitives n'étant pas arrêtées (trajet souterrain sous la Petite Ceinture ou emprunt de la plateforme SNCF). Ainsi, à Glacière, le dépôt de Météor n'utilisera que les emprises de la Glacière sans toucher à la Petite Ceinture, contrairement à ce qui était envisagé.

La situation actuelle est parfois difficile à vivre pour les responsables des entreprises de transports publics.

Ainsi, après avoir laissé en jachère la ligne de Puteaux - Issy-Plaine, faute d'avoir pu obtenir la mise à disposition par les Pouvoirs Publics des crédits nécessaires à sa modernisation, la SNCF avait entrepris des études techniques et financières en vue d'une intégration à la ligne C du RER de cette liaison prolongée à La Défense, les trains ayant une mission limitée à Boulevard Victor étant alors envoyés à La Défense. Ce projet avait reçu l'appui des dirigeants de la SNCF, mais l'influence de certains élus locaux et des responsables gouvernementaux a conduit à privilégier le projet RATP malgré une solution tramway proposée en 1990 par la SNCF.

D'ores et déjà, il est considéré comme acquis par la SNCF que la Ceinture sud doit être «mise en réserve» en



L'Évangile : au premier plan à gauche, la double voie de la Petite Ceinture vue ici en direction de l'est ; à droite, le raccordement avec les voies de Paris-Est. (Cliché T. Joussant)

considérant qu'il pourrait y être reporté une partie du trafic du tronçon central de la ligne C vers le Front de Seine ou vers la Gare Montparnasse. Cette dernière solution pourrait constituer l'amorce de la liaison Gare Montparnasse - Gare St Lazare, prévue au Schéma d'aménagement et d'urbanisme de la Région Parisienne en 1964 mais laissée en sommeil jusqu'alors, la jonction des lignes de métro 13 et 14 réalisée avec le prolongement Saint Lazare - Invalides de la ligne 13 ayant apporté une

solution provisoire. C'est dans cet esprit qu'il a été envisagé l'électrification et la mise à voie unique de certaines sections, à l'instar de ce qui a déjà été fait sur les liaisons entre Gare de Lyon et Austerlitz ou Gare du Nord - Gare de l'Est.

En attendant, la SNCF limite au maximum l'usage de la Ceinture sud en ayant obtenu le report à 1994 de la fermeture de Masséna - Pont National. Ainsi, la SNCF devrait conserver la liaison entre les gares de Lyon et d'Austerlitz par le Pont National.

Pour les autres sections, il faut être plus nuancé. La Petite Ceinture nord comporte pour Paris de nombreux éléments stratégiques qui sont autant d'atouts de persuasion ; de plus, cette partie serait en correspondance avec les lignes de RER-E (EOLE) à La Villette, C à Porte de Clichy-Batignolles (emplacement exact de la station à définir) et avec METEOR à Porte de Clichy. Il reste à définir les parcours extrêmes de cette section, parcours qui ne pourront être que sur le domaine SNCF :

— sur le réseau Est vers EOLE ; la Petite Ceinture nord serait alors une branche tangentielle à Paris de cette ligne nouvelle qui doit atteindre St Lazare au milieu de la décennie ;
— sur la banlieue St Lazare à Batignolles en direction de l'ouest.

Mais la SNCF n'est guère prolixe lorsqu'on évoque ces projets... Il est vrai que le Syndicat des Transports Parisiens ne s'est pas encore prononcé et que la Société Nationale a de nombreuses raisons d'être désormais prudente.

La plate-forme de l'ancien raccordement des Epinettes, reprise en souterrain pour l'établissement de la VMI. (Cliché PL)



CDR Hors série PETITE CEINTURE



La Chapelle St Denis : à droite, le raccordement avec Paris-Nord. (Cliché MF Frachot)

Une pièce du puzzle

Sur le plan pratique, les différents outils de stratégie d'aménagement de l'espace régional qui sont évoqués ne sont que des contributions d'élus locaux. Les calculs de coûts d'infrastructure (en investissement comme en fonctionnement) sont encore à l'état d'ébauches, et la révision du Schéma

d'aménagement est loin d'être achevée. De plus, seules les collectivités locales se sont prononcées pour le moment, et l'Etat, dont le rôle est prépondérant dans ce domaine (c'est l'Etat qui contrôle le Syndicat des Transports Parisiens), n'a produit aucun document technique, ni fait aucun commentaire sur les projets présentés par les élus sur la place publique.

Ce silence n'est malgré tout pas aussi inquiétant que certains veulent le croire. Il résulte avant tout de deux données politiques contradictoires : d'une part la logique même de la décentralisation, qui veut

que l'initiative revienne aux élus locaux, ce qu'ils sont en train de faire ; d'autre part l'angoissant problème pour le Gouvernement du financement de projets régionaux d'importance nationale, voire européenne à l'aube de la mise en vigueur de l'Acte unique avec tous ses effets au 1^{er} janvier 1993.

Sur ce point, il est possible que la surprise vienne de l'extérieur et que ce soit justement l'Etat, à l'origine de la décentralisation et de la révision du Schéma d'aménagement, qui se trouve avoir un jour un «métro de retard».

Car les élus sont devenus conscients des enjeux et les «technocrates» évoluent vite en tirant toutes les conclusions de cette nouvelle répartition des pouvoirs. Il sera alors peut-être possible de voir en février 1993, le président du Conseil régional, suivi des conseils généraux, solliciter l'aide technique et financière de la Communauté européenne pour mener à bien ces projets d'infrastructure. Et là, Paris et la Région ont un argument de taille à l'échelle européenne car c'est, avec Londres, la seule conurbation européenne à pouvoir contrebalancer celle du grand Berlin qui est en train de se reconstituer. Et Londres, malgré le Tunnel sous la Manche, restera toujours sur une île...

Dans ces conditions, la Petite Ceinture, EOLE, ORBITALE, et tous ces projets reliés au réseau TGV européen interconnecté, seront des éléments d'un puzzle dont la dimension dépasse largement ce que les anciennes Compagnies, associées dans l'explo-

tation de la Ceinture, imaginaient à la fin du XIX^e siècle en échangeant matériels de traction et voitures de voyageurs pour assurer la desserte de la boucle.

Marc Gayda

Les grands projets de réactivation de la Petite Ceinture

— 1956, 17 juillet

Réponse du secrétaire d'état aux Travaux publics aux Transports et au Tourisme et du directeur de la RATP à un parlementaire enterrant définitivement l'idée d'une reprise de la Ceinture par la RATP ;

— 1970, 23 septembre

Syndicat des Transports Parisiens ; création d'un groupe de travail sur la réactivation de la Petite Ceinture avec une rocade Bastille - La Défense ;

— 1976, 1^{er} juillet

Approbation du Schéma d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne prévoyant la réutilisation d'une partie de la Petite Ceinture ouest (liaison Vallée de Montmorency - Invalides) ;

— 1977, 17 mars

Approbation du Schéma d'aménagement et d'urbanisme de Paris, prévoyant une réutilisation des infrastructures de la Petite Ceinture ;

— 1982, 12 mars

Accord du ministère des Transports pour la réalisation d'un centre d'essai pour ARAMIS dans l'optique de la mise en service vers 1992 d'une ligne de navettes automatiques sur la branche sud de la Ceinture entre Bercy et Boulevard Victor ;

— 1990, 5 décembre

Présentation par M. Krieg, Président du Conseil Régional d'Ile de France, du projet ORBITALE prévoyant l'utilisation de la partie sud de la Ceinture en correspondance avec METEOR ;

— 1991, 3 juin

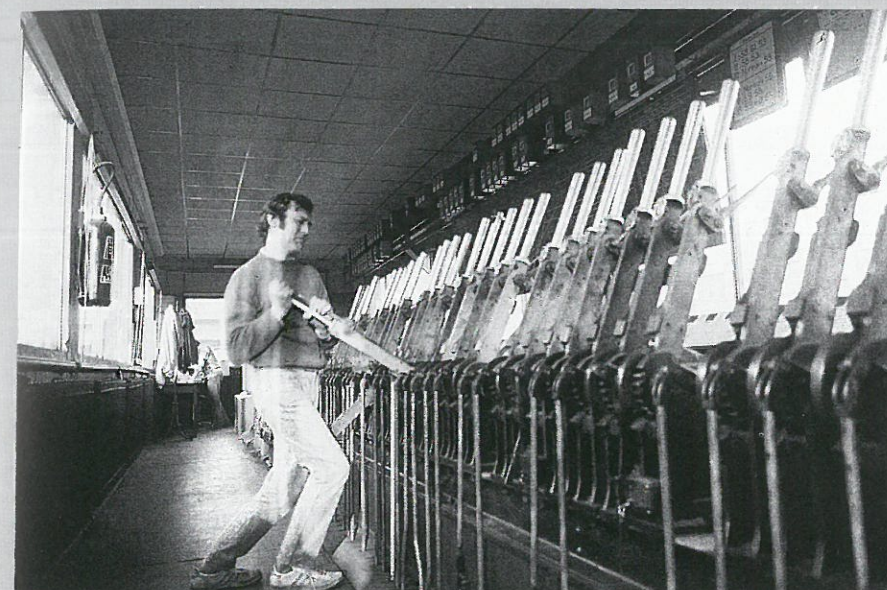
Présentation par M. Chirac, Maire de Paris, du projet de Charte d'aménagement de Paris envisageant l'utilisation de la partie Est de la Ceinture ou, si cela s'avère trop difficile, de réaliser un doublement en souterrain de cette ligne ;

— 1991, 19 juin

Présentation par M. Krieg, Président du Conseil Régional d'Ile de France du projet de Charte de l'Ile de France intégrant l'utilisation de la plate-forme de la Ceinture sud pour une ligne en site propre de Cité Universitaire à La Défense.

Mes souvenirs de la «Ptite»

Par un jour du mois de novembre 1982, j'ai découvert un roulement machine au Poste de commandement de Paris-Nord. J'effectuais à cette occasion mes premiers pas de régulateur Petite Ceinture ; l'exploitation commerciale de cette ligne consistait à gérer l'important trafic Messageries et Marchandises des différents chantiers (1) de Paris-Batignolles à Paris-Chapelle en passant par Noisy-Triage, Paris-Bercy et Paris-Tolbiac, et d'en suivre le trafic en s'assurant que les trains étaient bien à l'heure en rédigeant le graphique réel de la circulation au vu du graphique théorique. Il fallait assurer le rôle de Permanent Acheminement Trafic au cas où ces différents chantiers



L'intérieur du poste d'aiguillage de l'Evangile, encore équipé de commandes mécaniques. (Cliché A. Bommart)

disposaient soit de reliquats des trains à l'arrivée, soit de trains en retard et dont les correspondances d'acheminement n'étaient plus respectées (2).

Si l'on se retrouvait avec un «Fac» (3) à tirer, on interrogeait alors les chantiers pour savoir si tous les trains

étaient «couverts» (4). Dans le cas où un train régulier n'avait pas de wagons à acheminer, on «déboutiquait» le roulement en essayant de faire circuler le Fac dans les meilleures conditions en machine et personnel. Parfois, mais très rarement, l'accumulation de retards faisait que le mécano revenait au dépôt après avoir épuisé la totalité de son temps de conduite autorisé. Ouf ! La dérogation n'était pas loin, sinon l'on avait évidemment les félicitations du jury quelque temps plus tard (le jury était bien entendu nos supérieurs du Poste de Commandement).

La vitesse de la ligne était de 40 km/h, et les chantiers en question

expédiaient leurs trains dès qu'ils étaient bons au départ ; nous disposions ainsi de «petits bouts machines» (5) afin de tirer un éventuel Fac. Le Chef de Poste à Chapelle-Evangile nous renseignait dès qu'il constatait que des machines revenant en avance étaient disponibles.

Les rames à 2 niveaux VO 2N et VB 2N qui passaient en entretien aux ateliers de Rennes n'étaient pas admises au gabarit des tunnels de Belleville et de Charonne. Au lieu de l'acheminement par la Petite Ceinture et Tolbiac, elles suivaient un itinéraire spécial par Noisy-le-Sec et la Grande Ceinture.

En plus de la Petite Ceinture, nous étions chargés de réguler les lignes Mitry Claye - Crépy-en-Valois et Ormoy-Villers - Bif. de Rivecourt (Longueuil-Ste Marie) dotée de BMU (Block Manuel Unifié). Après quelque six mois passés à la Petite Ceinture, on me demanda d'aller réguler sa grande sœur ; il s'agit, vous l'avez deviné, de la Grande Ceinture.

Denis Potel



A bord du 63000, le mécanicien étudie son roulement. (Cliché A. Bommart)

- (1) gares marchandises
 (2) Il faut savoir qu'il existe des trains réguliers correspondant à un aller-et-retour machine circulant quel que soit le tonnage transporté.
 (3) Fac : train facultatif
 (4) c'est à dire disposant d'une machine pour les tracter.
 (5) tonnage à tracter

De passage à Bel-Air, deux 63000 haut-le-pied retournent sur Paris-Chapelle. (Cliché Th. Joussant)



L'œil du photographe



L'œil du photographe n'est pas le même que celui de l'historien ou celui du «ferrovipathe».

Il trouve de la poésie là où l'amateur ne voit que des boulons, du mystère là où l'historien ne perçoit que les faits, de la drôlerie là où le passant ne voit rien !

L'œil du photographe peut être tendre, ironique ou méchant. Il n'a pas le pouvoir des mots, mais «comme dit l'autre», il a le choc des photos. Et il arrive grâce à cela à en dire beaucoup...

L'architecte et le forgeron se sont réunis pour créer cette enfilade aux allures de bas-côtés d'église gothique. Avenue de Saint Ouen.



A. Bommart



Nello Giambi

Véritable cours de géométrie dans l'espace, le pont de la Petite Ceinture traversant le canal de l'Ourcq prend ici une autre dimension.



Nello Giambi

Semblant perdu au fond des herbes folles, le bâtiment de Masséna, que l'on ne peut plus dire voyageurs, attend un hypothétique coup de baguette magique...

A. Bommar



... peut-être de la statue de la Liberté, vue ici depuis le pont de Passy, reconstruit en 1988 pour la réalisation de la liaison VMI.



A. Bommart

La Petite Ceinture vit toujours même là où elle semble morte. Les quais de Maison-Blanche, s'ils sont désertés par les voyageurs, ont été annexés par des joueurs de pétanque...

Près des anciennes usines Citroën, dans le 15^e arrondissement, les joggers ont trouvé là un terrain de footing exceptionnel : la verdure dans Paris, et la course loin des pots d'échappement...

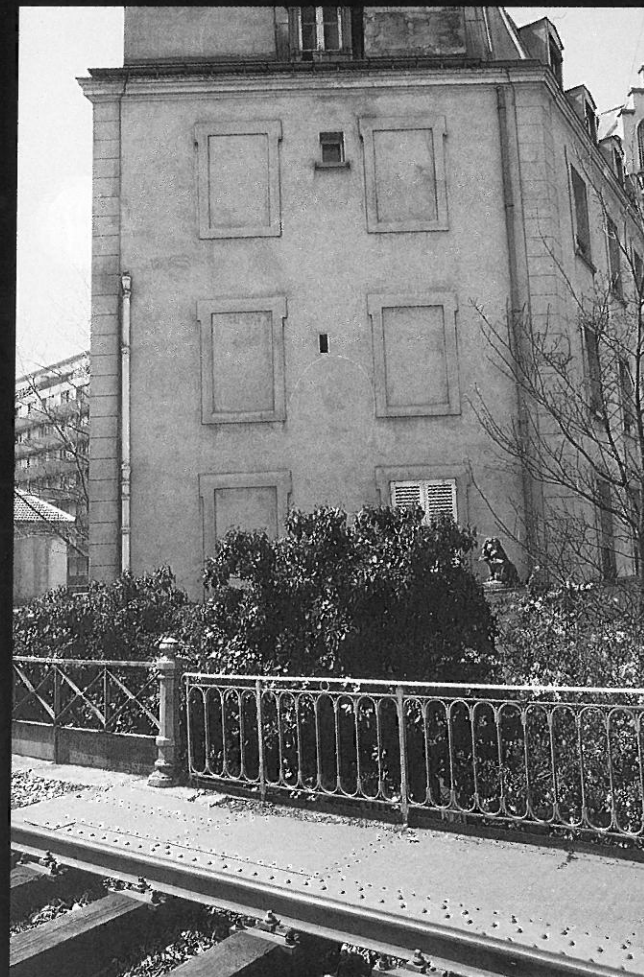


A. Bommart



A. Bommart

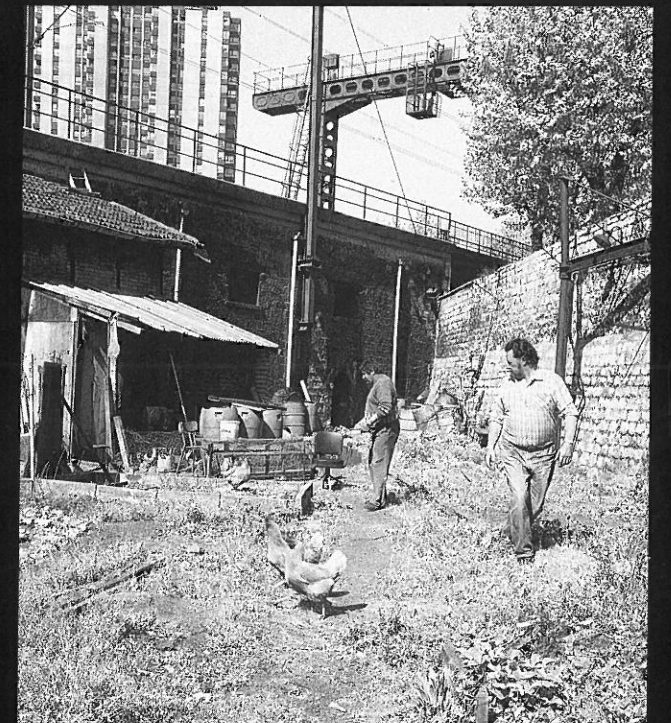
Est-ce par désespoir du ne plus voir passer les trains que ce riverain a transformé sa demeure en maison... close ?



A. Bommart

On n'est pas trop surpris de voir que la Petite Ceinture est aussi le domaine des clochards...

Mais saviez-vous qu'elle était aussi celui des poules et qu'on y trouvait de nombreux jardins potagers ?



A. Bommart



Bruno Lapeyre

Tournez manège ! L'œil du photographe est parfois bizarre. Un quart de tour à droite et hop, il distingue des formes et des lignes là où le commun des mortels ne voit que des planches et des poutrelles d'acier.

Las de ne plus servir, cet aiguillage a opté pour l'évasion dans une autre dimension.



Bruno Lapeyre

CDR Hors série PETITE CEINTURE



Nello Giambi

Sous le Pont National coule la Seine, lente, et les chalands attendent. Il ne manque plus qu'une locomotive à vapeur pour retrouver l'atmosphère du début du siècle.



P. Hénochi/IFC

La voilà, à la station Pont de Flandre, affrétée par une des associations qui, de temps en temps, font revivre la Petite Ceinture.

CDR Hors série PETITE CEINTURE



Bruno Lapeyre

Triste et noire à l'Avenue de Saint-Ouen, est-ce la même ligne qui semble s'enfoncer dans une forêt vierge au Parc Montsouris ? Elle mériterait ici, mais pas là, le surnom de Ceinture Verte.



A. Bommart

L'œil du photographe n'hésite pas à entraîner son propriétaire aux heures les plus insolites. Sous un soleil de minuit, éclairage étrange pour un caddie de supermarché qui aurait bien voulu prendre les rails de la Petite Ceinture... (Près de l'ancienne station Montrouge, 14^e)



A. Bommart



A. Bommart

La station Montrouge, acquise à la végétation et à d'étranges *graffiti* aux allures d'extra-terrestres, n'aura pas la chance...

... du bâtiment-voyageurs d'Ouest-Ceinture, situé sur la ligne de Montparnasse, et qui se prend désormais pour une gare à l'échelle HO, propre et brillante.



M.F. Frachot



A. Bommart

Un diesel 63 000 sortant des feuillages et dominant la trémie de l'avenue de Saint Mandé, 12^e arrondissement.



Th. Joussant

Le courrier prend-il aussi la Petite Ceinture ? Station Charonne, 12^e arrondissement.

A. Bommart

Il y aura peut-être un jour une desserte de Chinatown ? Entre Glacière et Gobelins, 13^e arrondissement.



CDR Hors série PETITE CEINTURE

L'œil du photographe peut être amer et désabusé : le voici fixant les arbustes qui, déjà, envahissent l'espace des voies et des quais de la station Auteuil-Boulogne.



Th. Joussant

Th. Joussant



A. Bommart

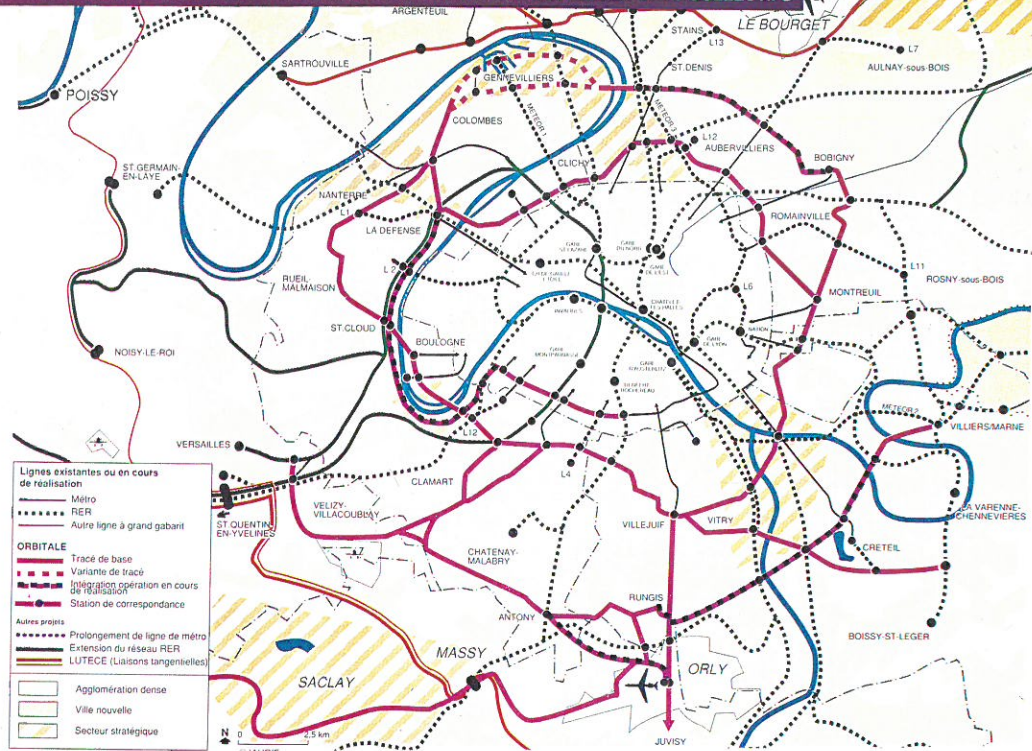


CDR Hors série PETITE CEINTURE

De la gare du Nord à la gare de Lyon, voilà les seuls trains de voyageurs circulant encore régulièrement sur la Petite Ceinture. Entre Porte de Vincennes et rue d'Avron, 12^e arrondissement.

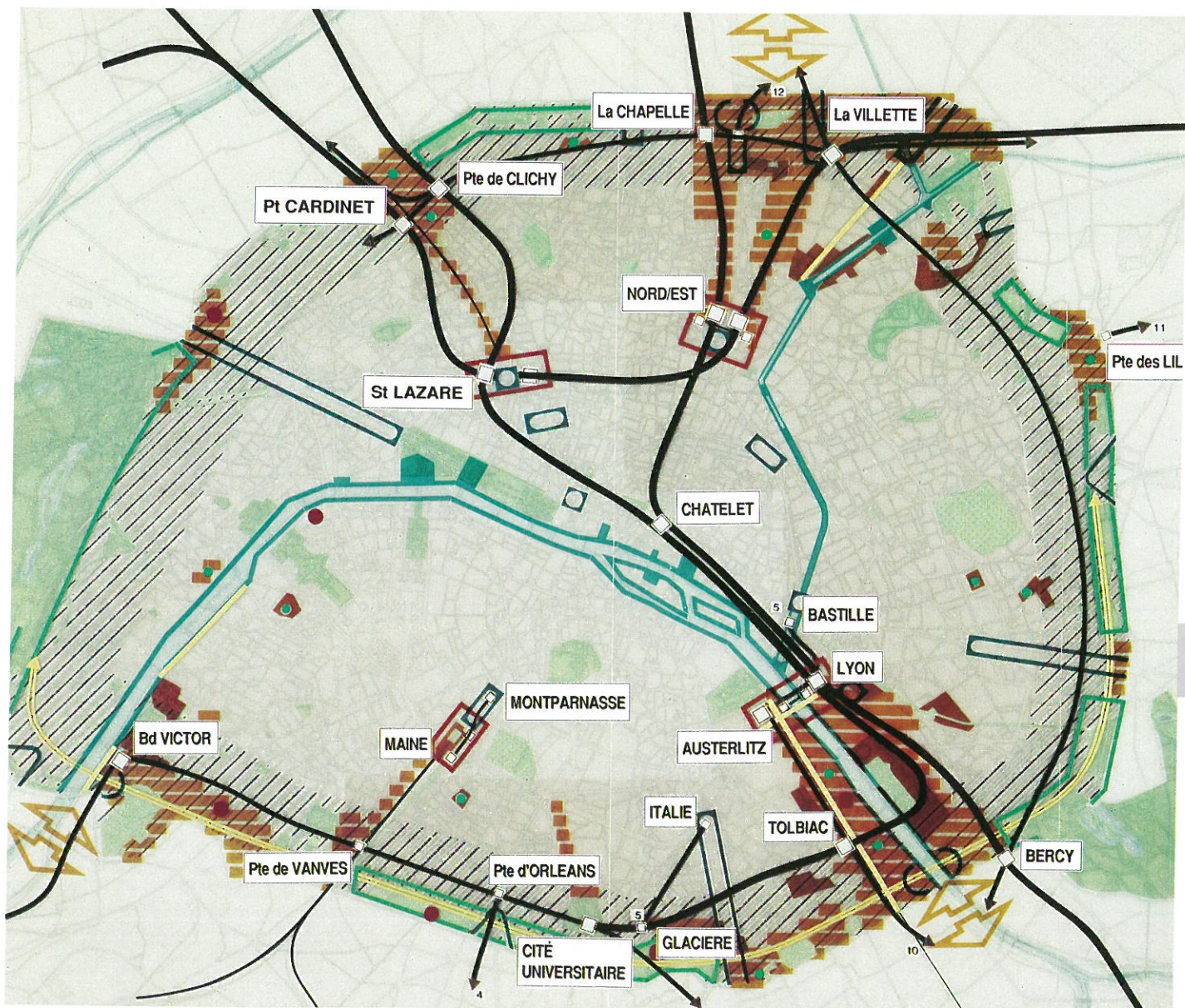
Glacière, enfouie sous des tonnes de papier. Elle va revivre dans les années à venir en tant que dépôt-atelier des rames Météor.

LE MAILLAGE DE PARIS ET DE LA PROCHE COURONNE PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS



Le projet ORBITALE tel qu'il était défini en juin 1991. En rouge, le projet ORBITALE lui-même, en noir le Réseau Express Régional. (Doc. IAURIF/Conseil Régional d'Ile de France.)

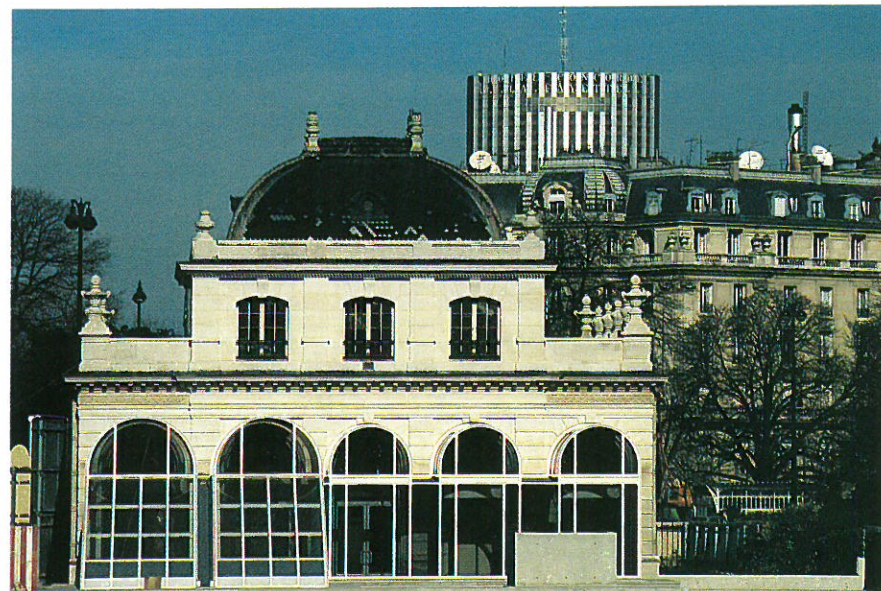
Ci-dessous Schéma d'infrastructure de la Charte d'Aménagement de Paris (juin 1991). Par rapport au projet ci-contre, noter l'utilisation de la Petite Ceinture Est de Bercy-Ceinture à Est-Ceinture. (Doc. Ville de Paris)



2020, l'odyssée de Paris...

Les différents projets remis à l'honneur aboutiront peut-être d'ici la fin du siècle à une réutilisation de la quasi-totalité de la Petite Ceinture. Mais les conditions d'exploitation seront bien différentes de celles qui prévalaient en 1934 lorsque la ligne a été fermée au trafic voyageurs.

Lorsque l'on projette ses conditions d'utilisation au début de l'an 2000, le Parisien ne saura probablement pas qu'il emprunte une ligne historique. N'oublions pas, en effet que la Petite Ceinture, dont le premier tronçon a été mis en service dès 1852 (le 11 décembre), devance largement la «Circle line» de Londres, mise en



La section Champ-de-Mars - Henri-Martin - Porte de Clichy de la Petite Ceinture a été entièrement reconstruite et électrifiée en 1988 pour être intégrée à la liaison VMI. Les autres sections auront-elles la même chance ? (Cliché A. Bommart)

Charte d'Aménagement de Paris. Juin 1991

Légende de la carte

- Réseau ferré régional et Météor
- Lignes de rocades et prolongement du métro
- Correspondances
- Restructuration des gares et de leurs abords
- En double trait jaune, la rocade routière souterraine

Les noms des stations en sont données qu'à titre indicatif.

service 8 ans plus tard. En fait, si les orientations en matière de transports publics avaient été identiques en France et en Angleterre, c'est-à-dire si une intégration réelle Métro-Traî n'avait été retenue, ce serait Paris et non Londres qui aurait possédé «le plus vieux métro du Monde».

Tout d'abord, le terme de Ceinture est à jamais révolu. La démolition dans les années soixante du viaduc d'Auteuil, endommagé lors de la dernière guerre, et le déclassement de la plate-forme entre Passy-La Muette et Auteuil font que cette ligne ne fait plus le tour de la capitale.

Cependant, au début de ce 21^e siècle, la quasi-totalité de la plate-forme subsistante est réutilisée, mais elle est découpée en tronçons

n'ayant en apparence plus de cohérence entre eux. La Ceinture, aujourd'hui, c'est un projet à l'échelle de la région Ile-de-France qui se développe sur plus de 170 km autour de Paris dont les premiers fondements ont été entrepris avec la mise en service de la branche de la Vallée de Montmorency sur la ligne C du RER le 25 septembre 1988.

Dans Paris de 2020, les lignes du réseau ORBITALE et du RER empruntent plusieurs sections successivement :

- de Henri Martin à Porte de Clichy, la ligne C du RER (branches C1/C3) ;
- de Porte de Clichy à Claude Decaen, par la liaison Créteil Seine Amont à Plaine St Denis ;
- de Cité Universitaire à Boulevard Victor avec la nouvelle ligne de

tramway, Cité Universitaire - La Défense.

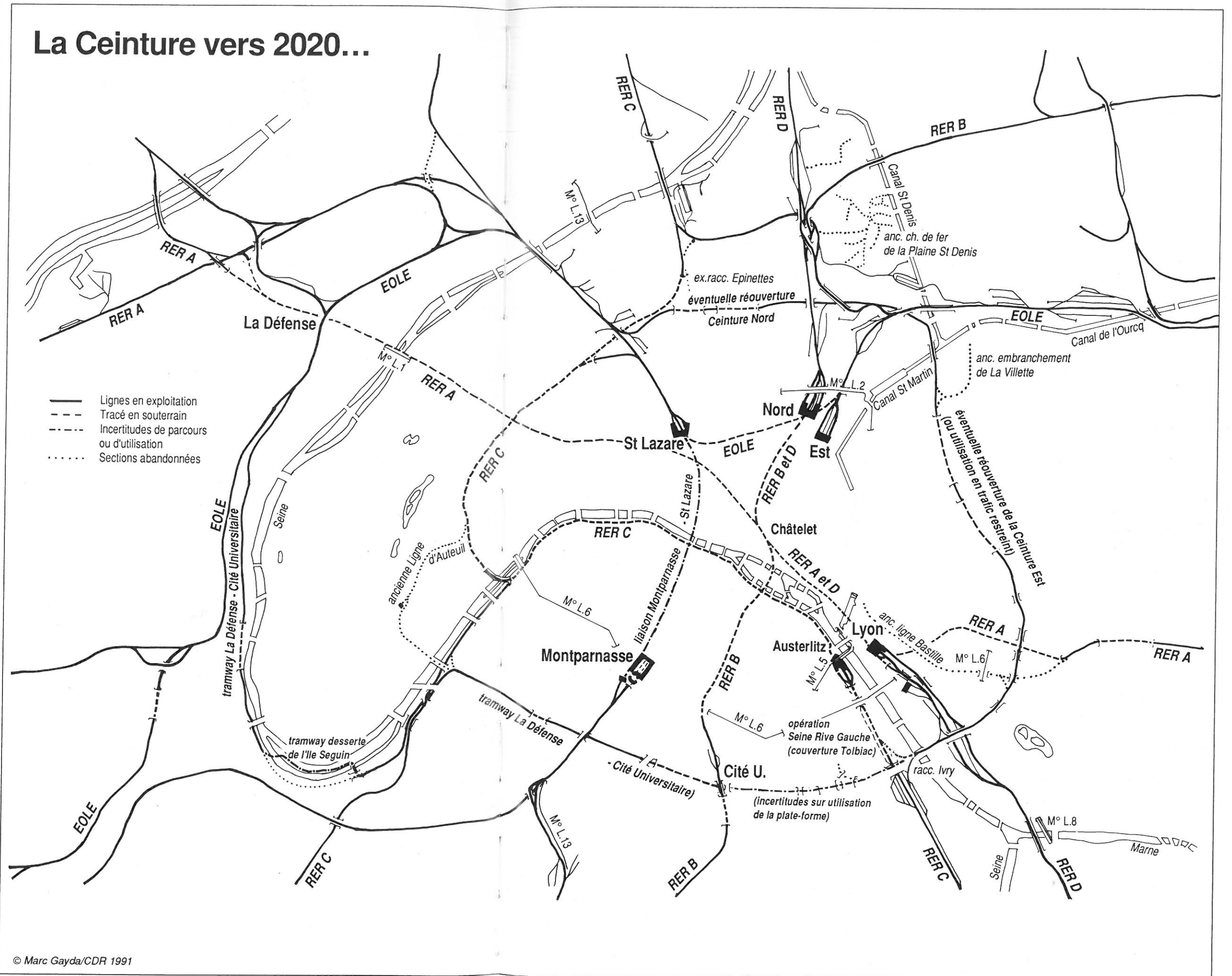
Ainsi, la boucle peut presque être bouclée, mais au prix d'une certaine gymnastique de correspondances, la plupart du temps difficiles à réaliser.

Mais le Parisien de 2020 se plaint-il ? Non, bien au contraire. Il se souvient que trente ans auparavant les liaisons de banlieue à banlieue étaient laborieuses. Aujourd'hui, la Ceinture constitue un élément des lignes tangentielles permettant de se rendre facilement entre deux pôles opposés de banlieue, tout en étant assuré de trouver des correspondances commodes avec les radiales pénétrant dans l'hyper-centre de la capitale. Les deux autres points forts du réseau sont concentrés sur La Défense à l'ouest (en correspondance avec les lignes A et E du RER, les tramways du Val de Seine vers le nouveau quartier de l'île Seguin et les nombreuses lignes des chemins de fer de banlieue), et sur Noisy le Grand-Mont d'Est qui permet une nouvelle fois des correspondances avec les lignes A et E du RER, une liaison avec l'aéroport de Roissy, Disneyland et le réseau de tramway de St Denis Bobigny - Trans Val de Marne qui décrit une large boucle entre St Denis et Antony...

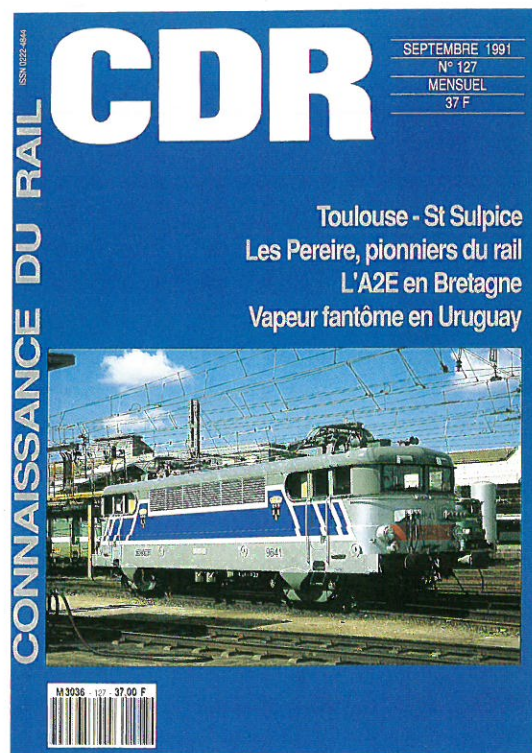
Finalement, notre Parisien n'est pas mécontent de ces quelques décennies d'atermoiement... Mais il se dit aussi qu'il était grand temps qu'une décision soit prise en 1992 lorsque les premiers travaux de METEOR ont commencé de manière opérationnelle. Tarder plus aurait abouti au grignotage de la plateforme déjà bien amorcé en de nombreux points, vers la Glacière, les Gobelins ou Belleville-Villette par exemple, et il ne serait bientôt plus resté de cette infrastructure qu'un vague chemin bitumé comme celui de la promenade du quartier Manin Jaurès dont, comme les très vieux se souviennent, le parcours emprunte le tracé de l'antenne de Belleville aux anciens abattoirs de la Villette...

Marc Gayda

La Ceinture vers 2020...



© Marc Gayda/CDR 1991



Le mensuel de l'histoire et de l'actualité des chemins de fer français



CDR

Chaque mois, **CONNAISSANCE DU RAIL** traite de l'histoire et de la géographie du chemin de fer, à travers des études de lignes, grands réseaux ou secondaires.

L'actualité est évoquée grâce à deux rubriques complémentaires :
 — les *Clips de CDR*, nouvelles brèves et succinctes sur ce qu'il faut savoir de l'actualité du mois,
 — *CDR Magazine*, qui développe et illustre les nouvelles les plus importantes.

Dans l'année, plusieurs "dossiers" primordiaux sont suivis : le renouveau des transports urbains, les électrifications, les fermetures de lignes, la réouverture de la ligne de Pau à Canfranc, le nouveau réseau à grande vitesse, le futur réseau de l'Ile de France, etc...

Ceux qui s'intéressent au **matériel** ne sont pas oubliés, avec des articles comportant plans et photos et caractéristiques techniques de matériels moteur et remorqué...

Le numéro 37 F(*) dans les Maisons de la Presse et principaux marchands de journaux, et chez l'éditeur.

Abonnement 1 an (11 numéros) 365 FF (*)
 Abonnement 2 ans (22 numéros) 730 FF (*)
 Spécimen gratuit sur demande.

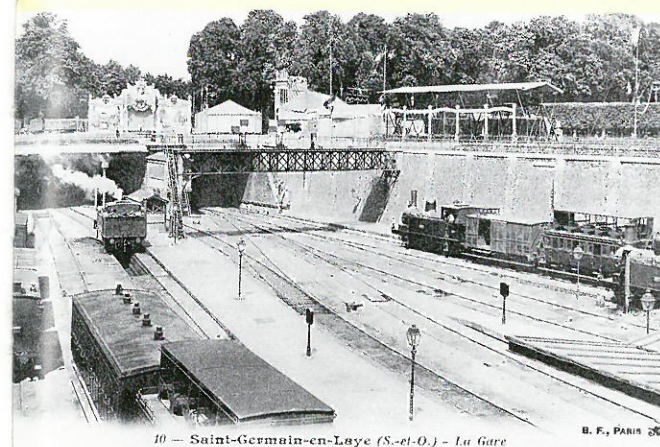
Editions de l'Ormet
 03330 Valignat
 Tél. (16) 70 58 53 19

(*) tarif au 31/10/1991

CDR Hors série PETITE CEINTURE

De Saint Germain à Disneyland

Claude Bordas
 et Marc Gayda
 Préface
 de Monsieur Christian Blanc,
 Président de la RATP



10 - Saint-Germain-en-Laye (S.-el.-O.) - La Gare

Le 24 août 1837 s'inaugure, bien discrètement, la ligne de chemin de fer de Paris à Saint-Germain-en-Laye, en fait limitée... au Pecq.

La construction de cette ligne, une des premières en France et l'une des plus courtes, a été déterminante pour l'avenir du chemin de fer en France. L'explosion urbaine, le développement incessant du trafic banlieue depuis 1865, la révolution de l'électricité, vont en faire dès le début des années 30 une desserte régionale avant la lettre. Et bientôt, le réseau, désormais «Express Régional», va s'affirmer comme un moyen d'aménagement volontaire de toute la Région Ile de France.

Une passionnante enquête menée sur plus de 150 ans, de 1837 à nos jours, sur le rôle toujours croissant des chemins de fer en Ile de France.

Un nouvel ouvrage en souscription aux Editions de l'Ormet



Ouvrage relié de 128 pages, format 240 x 320 mm, 200 photos noir et blanc et couleurs, plans de voie, cartes, etc...

L'origine du chemin de fer en région parisienne : du débarcadère de l'Europe à St Germain en Laye • Le chemin de fer de Vincennes • La révolution de l'électricité • L'exploitation commune RATP/SNCF : la situation des années 70 • Les matériels (le chemin de fer atmosphérique, la vapeur, l'électricité, les ateliers) • La sécurité et la signalisation • Le RER et le tourisme •

Prix de souscription 265 F
 Parution fin 1991
Prix après parution 295 F

Bon de souscription

à recopier et à adresser à Editions de l'Ormet F 03330 Valignat

Je soussigné
 Nom, prénom
 Adresse

commande exemplaire(s) de l'ouvrage
 De Saint Germain à Disneyland au prix unitaire franco de 265 FF, ouvrage que je recevrai dès sa parution.

Ci joint mon chèque de souscription.
 Je préfère virer le montant de ma souscription sur votre compte CCP 815 87 N Clermont Ferrand

date signature



130 ans de trains sur la ligne d'Auteuil

Auteur : André Jacquot

112 pages sur beau papier couché brillant 135 g
130 photos et cartes postales anciennes. Format 240 x 300 mm
Relié sous jaquette en couleurs pelliculée.

Prix franco France ou étranger :
220 FF.

A commander aux Editions de l'Ormet
03330 Valignat France

Pendant près de 130 ans, la ligne d'Auteuil, une des plus belles de Paris malgré sa modeste taille (8 km), traversa les jardins des beaux quartiers. Trains quotidiens aussi bien que trains spéciaux pour les rois et les hommes d'Etat sillonnèrent la ligne jusqu'en 1986, date à laquelle elle fut fermée «pour amélioration». Elle ne fut jamais rouverte et les récits et photos contenus dans cet ouvrage sont ses derniers souvenirs.

André Jacquot, ancien cheminot et l'un des meilleurs spécialistes de l'histoire du chemin de fer français, vous conte avec sa verve habituelle l'histoire de cette ligne, dans son contexte économique, géographique et humain, sans oublier l'aspect technique.



La ligne C du RER

ou
Un siècle et demi
d'histoire et de progrès

Auteurs : André Jacquot
et Pierre Laederich

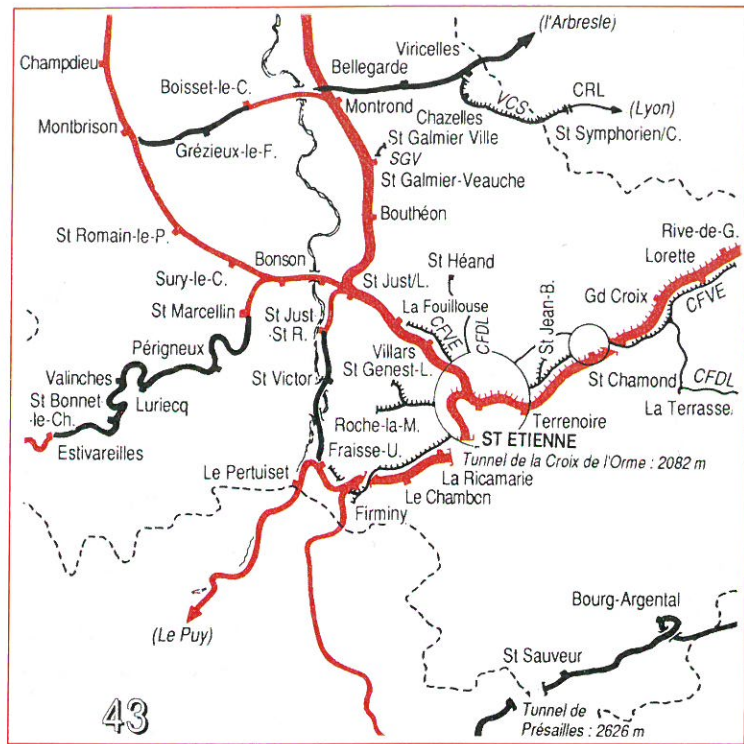
112 pages sur papier 135 g
couché brillant ; 140 photos ;
format 240 x 300 mm,
Relié sous jaquette en couleurs
pelliculée.

Prix franco France ou étranger :
245 FF

A commander aux Editions de l'Ormet
03330 Valignat France

Les auteurs vous invitent à un voyage dans le temps et dans l'espace, qui commence à Saint Quentin en Yvelines en 1842. Peu à peu, vont se profiler au fil des pages diverses lignes, issues de quatre exploitations différentes, et le lecteur va se promener dans la région parisienne, de la Banlieue Ouest à la Grande Ceinture Sud et de la Transversale Rive Gauche à la liaison Vallée de Montmorency - Invalides. Pour chaque section, passé, présent et avenir de la ligne sont traités. Chaque époque est illustrée de nombreuses cartes postales anciennes et photos de matériels.

André Jacquot prête une nouvelle fois sa plume et sa verve pour nous ouvrir les pages de l'Histoire du chemin de fer.
Pierre Laederich, rédacteur en chef du mensuel **CONNAISSANCE DU RAIL**, a traité la partie moderne de l'ouvrage.

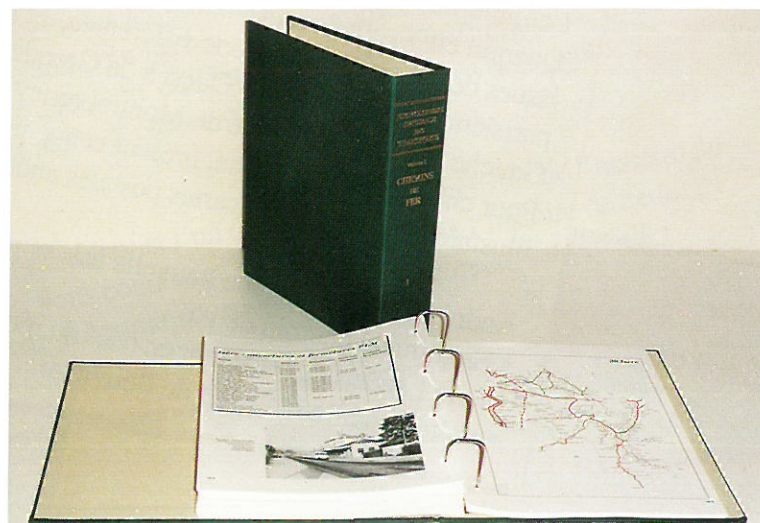


L'Encyclopédie des Chemins de Fer c'est quoi ?

L'Encyclopédie des Chemins de Fer réunit sous forme de feuillets mobiles prenant place dans un classeur, l'ensemble des réseaux ferroviaires français, grandes compagnies, lignes secondaires et tramways.

Chaque département comporte une présentation géographique générale, suivie d'un historique ferroviaire. De nombreuses illustrations anciennes et actuelles présentent les différents points clefs des réseaux. Des cartes situent les lignes en exploitation ou hors service avec les noms des stations, en détaillant l'écartement, le nombre de voies et les éventuelles électrifications. Des tableaux récapitulent par sections les dates d'ouverture, et s'il y a lieu de fermeture ou d'électrification.

A commander aux Editions de l'Ormet 03330 Valignat



CDR Hors série PETITE CEINTURE

- Comment se présentaient les anciens tramways qui sillonnaient les principales villes de France ?
 - Que reste-t-il de ces «tacots» qui musardaient dans les campagnes françaises ?
 - Que sont devenues les nombreuses lignes du Plan Freycinet élaboré à la fin du siècle dernier pour desservir toutes les préfectures et mêmes les chefs-lieux de canton ?
 - Quelle est l'importance du réseau SNCF électrifié et avec quels courants ?
 - Par où passent les lignes nouvelles du réseau TGV, qui préfigurent le rail de l'an 2000 ?
- Les réponses à ces questions et à bien d'autres, se trouvent dans l'Encyclopédie des Chemins de fer.

96 pages par fascicule ; format 315 x 230 mm sur papier couché brillant 135 g ; cartes en couleurs.

- Fascicule 1 : départements 01 à 05
- Fascicule 2 : départements 06 à 12
- Fascicule 3 : départements 13 à 21
- Fascicule 4 : départements 22 à 31
- Fascicule 5 : départements 32 à 37
- Fascicule 6 : départements 37 à 42
- Fascicule 7 : (parution décembre 91) départements 43 à 50

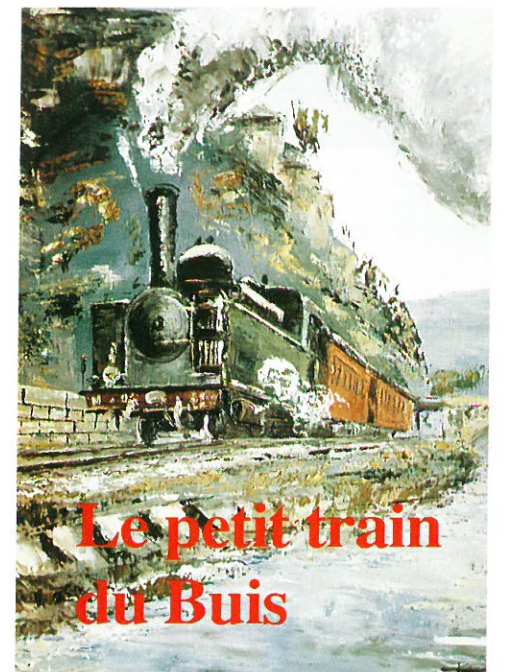
Chaque fascicule : 218 F
 Abonnement à 4 fascicules : 590 F
 Classeur (pour 6 fascicules) : 80 F
 Abonnement à 8 fascicules : 1 140 F
 Abonnement à 12 fascicules : 1 730 F
 (un classeur gratuit pour un abonnement à 12 fascicules).
 Abonnement rétroactif possible.

Editions de l'Ormet...

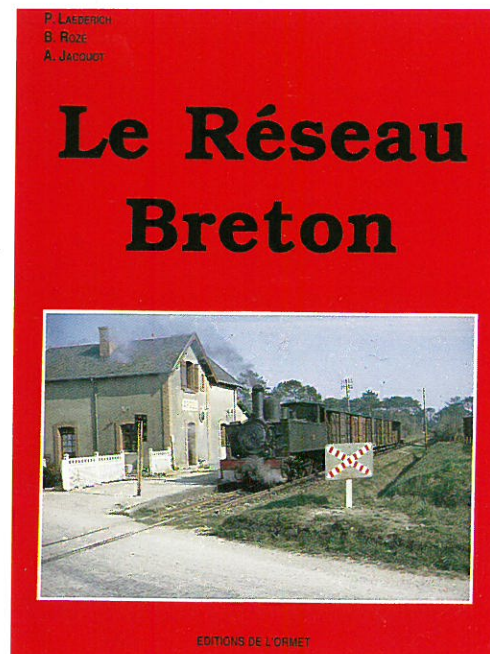
... un spécialiste des ouvrages sur les chemins de fer et les transports

... des publications de livres ferroviaires

- 130 ans de trains sur la ligne d'Auteuil
- La ligne C du RER
- De Saint Germain à Disneyland
- Le Réseau Breton
- Le petit train du Buis : histoire de la ligne à voie métrique d'Orange au Buis-les-Baronnies, aux confins de la Drôme et du Vaucluse (parution début 1992)



Le petit train du Buis - Prix de souscription 195 FF

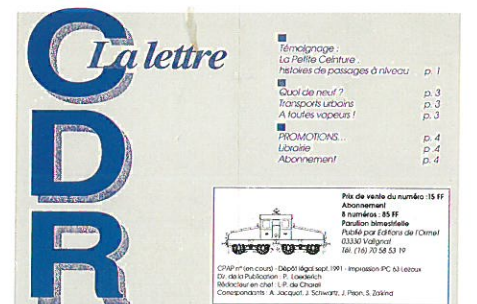


Le Réseau Breton 270 FF franco

... Le KIOSQUE de CDR, un catalogue fourni d'ouvrages de la plupart des éditeurs ferroviaires français, britanniques, allemands et suisses

... La lettre de CDR, une lettre bimestrielle d'information, consacrée à l'actualité des transports sur rails (spécimen gratuit sur demande)

La lettre de CDR
 Abonnement 1 an
 8 numéros 85 FF



... le mensuel CONNAISSANCE DU RAIL
 Toute l'histoire, la géographie et l'actualité des chemins de fer

... l'Encyclopédie Générale des Transports, dont le premier volume est consacré aux chemins de fer

EDITIONS DE L'ORMET - 03330 Valignat
 Tél. (16) 70 58 53 19 - Fax (16) 70 58 54 36

ÉDITO
 La Petite Ceinture : histoires de passages à niveau
 Accrochage impérial
 Le 5 avril 1857, l'Empereur Napoléon III rendit à Vincennes, commandant la subdivision, l'acte de concession du passage à niveau de l'avenue de Vincennes, un léger accrochage se produisant avec l'accrochage impérial et une charrette chargée de pierres. A cet endroit, l'avenue de Vincennes se trouve sur un pont en bois au-dessus de la voie ferrée. L'acte de concession stipule que l'accrochage avait été créé le 4 novembre 1856, et que, en attendant que l'avenue de Vincennes soit aménagée, elle serait maintenue en l'état. Bonne lecture, et à bientôt.

Edité par les Editions de l'Ormet,
03330 VALIGNAT France
Tél. (16) 70 58 53 19
Fax (16) 70 58 54 36

Dir. de la Publication : Patricia Laederich
Dépôt Légal novembre 1991
LEBOIS impressions 10200 BAR/AUBE
Commission paritaire 61 351

CONNAISSANCE DU RAIL
HORS SÉRIE OCTOBRE 1991

Prix de vente 165 FF

