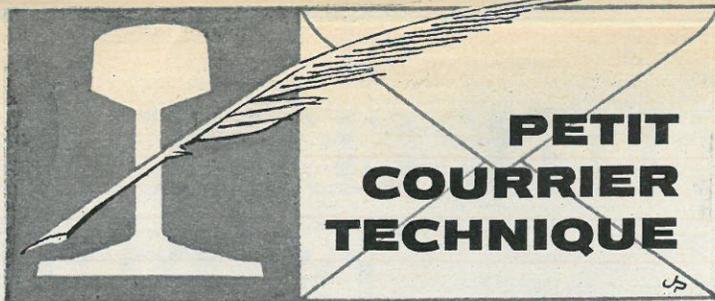




LA PETITE CEINTURE DE PARIS



Cl. Marc Dahlstrom



Ne poser qu'une seule question par lettre. Se limiter aux questions techniques. Joindre la somme de 1,20 F en timbres-poste PAR QUESTION POSEE. Indiquer nom et adresse complète.

De M. D. L..., à Tassin-la-Demi-Lune :

D. — Pouvez-vous me faire parvenir des renseignements sur une machine dont j'ai vu la photo sur « Le Progrès de Lyon », et pourquoi n'est-elle pas à Meyzieux, au C.F.T.M. ?

R. — La locomotive qui se trouve au musée de Rochetaillée est une locomotive Weidknecht, type 020, à voie de 0,60 m, provenant des Grandes Tuileries de Bourgogne. Elle a été acquise par le musée de Rochetaillée ; c'est la dernière locomotive Weidknecht à voie de 0,60 m existante connue.

S. Z.

De MM. J. P..., à Vierzon (Cher) et D. A..., à St-Vallier (S.-et-L.) :

D. — Ligne à voie métrique du Blanc à Argent :

- cette ligne est-elle supprimée ? Si oui, depuis quand ?
- longueur exploitée en 1963 ?
- composition du parc moteur et tracté ?

— trafic voyageurs et marchandises en 1963 ou en 1962 ?

— nombre d'agents nécessaires à l'exploitation de cette ligne ?

Si ce réseau est supprimé, que sont devenus les deux autorails Verney qui y circulaient ?

R. — Chemin de fer du Blanc à Argent (voie métrique) :

I. HISTORIQUE ET CONSISTANCE DU RESEAU :

La ligne du Blanc à Argent a été ouverte en 1901 et 1902 ; longue de 191 km, elle était exploitée par la Compagnie du Chemin de Fer du Blanc à Argent pour le compte du P.O.

La section Salbris-Argent (42 km) a été fermée au trafic voyageurs en mai 1939 ; tout trafic est supprimé entre Clément et Argent (11 km) depuis 1951.

La section Le Blanc-Buzançais a été fermée au trafic voyageurs le 1^{er} septembre 1953, et à tout trafic le 1^{er} novembre 1953.

Actuellement, la Compagnie du Chemin de Fer du Blanc à Argent exploite, pour le compte de la S.N.C.F., la section de Buzançais à Salbris (101 km) pour les trafics voyageurs et marchandises, et la section de Salbris à Clément (31 km) pour le trafic marchandises seulement.

L'Isle - Angély) avant d'être vendus à la S.N.C.F. en février 1952 (X 241 à X 244) ;

- 2 remorques S.C.F. (Verney) à bogies, construites en 1951 (XR 702 et XR 703).

B. Matériel à marchandises :

- Locotracteurs n^{os} 11 et 12 construits en 1940-1941 par les C.F.D. dans les ateliers de Neuillé-Pont-Pierre du réseau Nord d'Indre-et-Loire à partir d'anciennes locomotives 030, arrivés sur Le Blanc-Argent en février 1952 ;
- Locotracteurs n^{os} 13 et 14, construits en 1952-1953 dans les ateliers de Romorantin, du chemin de fer du Blanc à Argent, sur les châssis d'anciennes locomotives à vapeur 030 ;
- 5 fourgons et 215 wagons de types divers (97 couverts, 50 tombereaux et 68 plats).

II. MATERIEL ROULANT :

A. Matériel à voyageurs :

- 4 autorails S.C.F. (Verney) à bogies, équipés d'un moteur Willème de 140 ch (103 kW), construits en 1950-1951 (X 221 à X 224) ;
- 4 autorails Billard à bogies, équipés d'un moteur Willème de 100 ch (24 kW) ; ces autorails, mis en service initialement (1937-1938) sur le réseau C.F.D. des Charentes, furent mutés ensuite sur le réseau C.F.D. de l'Yonne (Laroche - Migennes à

III. PERSONNEL ET TRAFIC :

Année	Personnel	Trafic voyageurs	Trafic marchandises
	Agents en service	Voyageurs transportés	Tonnes transportées
1963	130	193 929	81 884
1964	132	196 382	97 651

Voir également : « Notre Métier » n^o 212, du 29 août 1949 ; « La Vie du Rail » n^o 366, du 29 septembre 1952 et n^o 851, du 17 juin 1962 ; « Loco-Junior » n^o 7 (1961).

S. Z.

NOTRE COUVERTURE :

Train spécial de la F.A.C.S. en gare de Ménilmontant.

(Cl. Dahlström.)

Pour les abonnés qui désireraient mettre sous verre la présente couverture et qui ne voudraient pas couper leur journal, nous avons fait faire quelques tirages supplémentaires non imprimés au verso et amputés au massicot du titre et autres inscriptions. Cette image sera envoyée contre la somme de 1,20 F en timbres-poste pour compenser les frais de secrétariat, emballage et envoi.

ÉDITIONS N. M. PARIS
11, rue de Milan - 9^e

LA VIE DU RAIL hebdo

“L'HOMME N'A PAS TROP DE TOUTE SA VIE POUR APPRENDRE”
Louis ARMAND

DIRECTEUR : ROGER FERLET
Rédacteur en chef : Jean SALIN
Secrétaire générale : Andrée MORIN
Chef de la diffusion : André PLORMEL

TÉLÉPHONEZ
à 874-73-00

Vous obtiendrez, en demandant les postes :

- 48-75 Secrétariat
- 48-95 Les petites annonces
- 48-91 La publicité
- 48-77 Le service des ventes
- 47-68 La documentation
- 48-70 Abonnements
- 48-07 Visites ferroviaires
- 48-80 Le secrétariat général

- Direction ... 874-06-75
- Rédaction ... 874-82-89
- Fabrication ... 874-89-54
- Abonnements 874-06-76

ABONNEMENTS ANNUELS PAR POSTE:

FRANCE : 28 F
au compte postal Éditions N. M. 2518-74 PARIS
Abonnement souscrit en France pour l'étranger : 41 F.

BELGIQUE ET LUXEMBOURG :

420 F belges
au compte chèque postal 6003-65 BRUXELLES. — “Notre Métier” 11, Rue de Milan, PARIS-IX^e.

SUISSE : 36,50 F suisses
à verser au C. C. P. n^o III-15.043 “La Vie du Rail” à Berne.

ITALIE : 5 200 lire

à verser au Crédit Commercial de France à Milan Piazzetta M. Bossi 1. Compte “Estero” de la Représentation S.N.C.F. en Italie.

ESPAGNE : 505 pesetas

à verser au compte 17354 - Crédit Lyonnais de Madrid - 22, carrera, de San Jeronimo - MADRID. Compte de la Représentation S.N.C.F. en Espagne.

Toute demande de changement d'adresse doit être accompagnée de la dernière bande et de la somme de 0,90 F en timbres. Pour les agents S.N.C.F., ne pas omettre d'indiquer également, s'il y a lieu, la nouvelle affectation administrative.

“LA VIE DU RAIL” décline toute responsabilité sur les documents qui lui sont soumis, insérés ou non, les textes, dessins et photos ne sont jamais rendus.



PHOTO DEMANDÉE

par M. R. R..., à PARIS

P.O., machines-tender 030 T pour service de gares, type Forquenot, série 1021 à 1030.

Construites en 1873 aux ateliers d'Ivry. Ce troisième type de machines de gares était renforcé comparativement aux deux précédents de 1854 et de 1861. Les 1021 à 1030 avaient toutefois une différence, caractérisée par la position de la bielle motrice calée sur l'essieu médian. Distribution Gooch, abri amélioré pour le personnel de conduite.

A partir de 1893, les n^{os} 1021, 1023, 1025, 1028 et 1030 reçurent une chaudière neuve à deux dômes, timbrée à 12 atmosphères, des soutes à eau et à charbon agrandies. Les unités non transformées furent vendues à des particuliers en 1923.

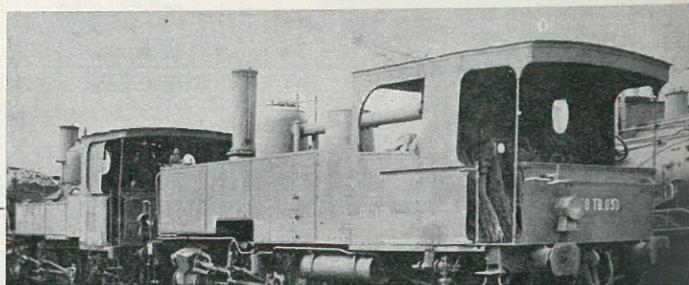
La construction de ce type fut poursuivie en 1884-1886, série 1091-1100. Trois machines figuraient encore à l'effectif en 1938. Les 1091 et 1099 à Paris leur dépôt d'origine, la 1093 à Nantes.

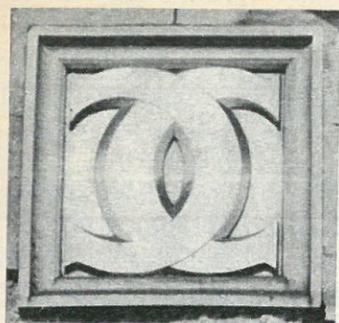
Caractéristiques de 1021 à 1030 avec chaudière à deux dômes.

Surface de grille : 1,42 m² ; surfaces de chauffe : foyer, 9,57 m² ; tubes, 99,41 m² ; totale, 108,98 m² ; timbre : 12 atm. ; dimension des cylindres : 420 x 500 ; diamètre des roues motrices : 1,05 m ; écartement extrême : 3,250 m ; longueur hors tampons : 9,751 m ; poids total à vide : 38 t ; en service : 48 t ; répartition : 1. 15,84 t ; 2. 16,20 t ; 3. 15,96 t ; effort de traction : 10 080 kg ; eau : 5,85 m³ ; charbon : 1,500 t ; frein à main et à vapeur d'origine, et Westinghouse après reconstruction.

(Photo Vilain.)

V.P.





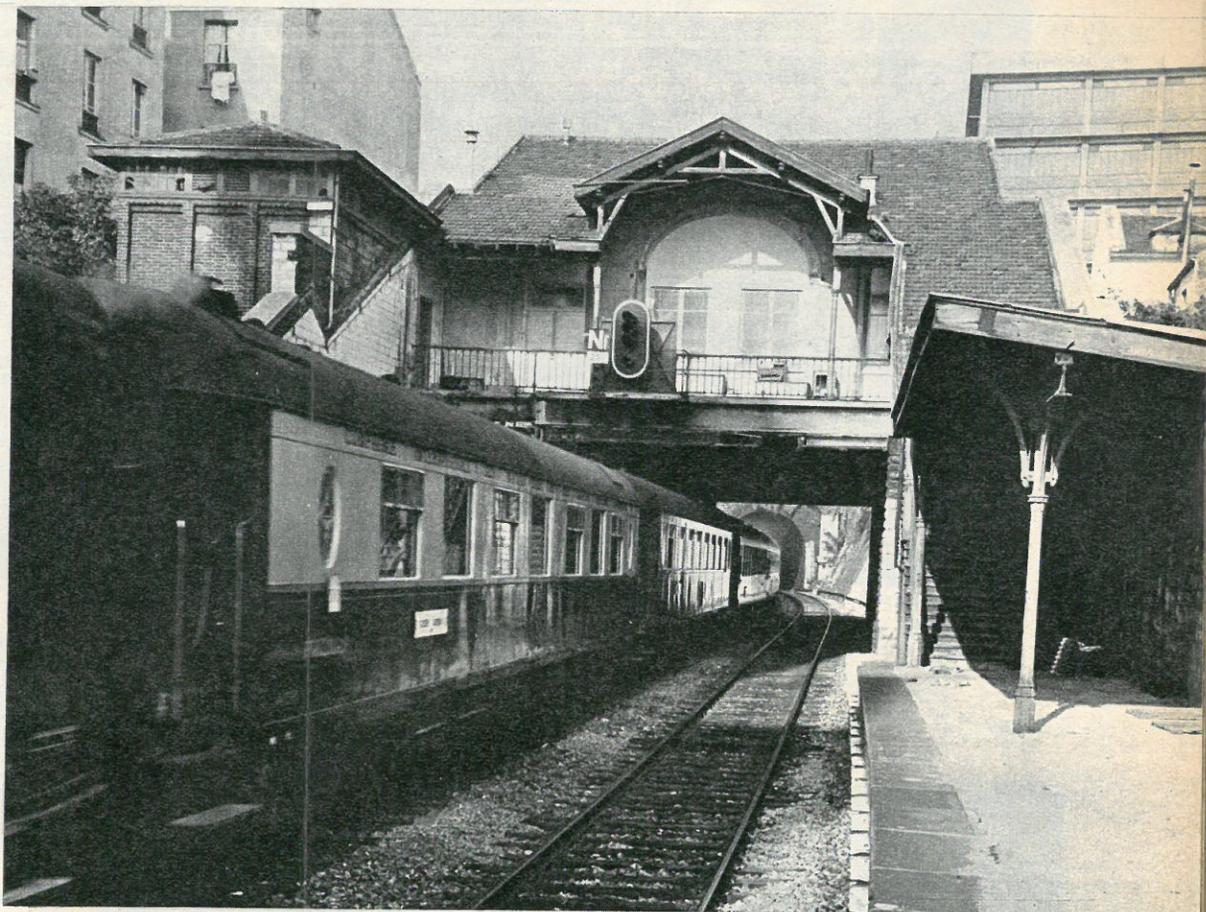
LES CHEMINS DE FER DE CEINTURE

une oubliée : la Petite Ceinture *

Les origines

En 1844, le réseau ferré français était pratiquement inexistant. De rares et courts tronçons étaient disséminés aux quatre coins de l'hexagone : Alès (qu'on écrivait Alais) à Beaucaire, Montpellier à Sète (qu'on orthographiait Cette), Saint-Etienne à Lyon et à Roanne, Paris à Rouen, Versailles et Orléans, Bordeaux à La Teste — Strasbourg à Mulhouse et à Thann — Lille à la frontière belge, à peine 800 km.

Huit ans plus tard, l'ossature des principales lignes proposées par Legrand était en exploitation ou sur le point de l'être. Après la pause consécutive aux événements révolutionnaires de 1848, l'économie française, activée par l'appui de l'Etat et l'afflux des capitaux privés, avait pris un foudroyant départ. Il est plus que



Symbole du passé et du présent : sous la station de Bagnolet autrefois fréquentée par les voyageurs de la Petite Ceinture passent les sleepings du train « Flèche d'or » allant de Paris-Lyon à Paris-Nord.

Une grande ligne qui tournait en rond : la Petite Ceinture entre le canal de l'Ourcq et Belleville-Villette.

probable que le volume du trafic dépassait les prévisions des dirigeants des divers chemins de fer. Ceux-ci, d'autre part, dont les lignes étaient séparées les unes des autres, étaient mal préparés à un travail en commun qui seul aurait permis l'organisation du transit des marchandises d'une compagnie sur l'autre. Etaient-ils déjà suffisamment armés pour faire face à leur propre trafic ? Il semble bien que tout était encore à inventer en matière d'organisation des acheminements si on en croit les débats parlementaires de l'époque. Toutefois, les critiques adressées à certaines compagnies étaient davantage le reflet des controverses qui, depuis l'invention du chemin de fer, opposaient les tenants du libéralisme et ceux de l'exploitation par l'Etat.

Il appartiendra à cette génération remarquable d'ingénieurs qui construisirent les premiers chemins de fer et en organisèrent, à partir de zéro, leur exploitation — ce terme étant pris dans son sens le plus large — de tracer les grands principes qui sont encore à la base des méthodes actuelles d'acheminement des colis de détail et des wagons.

Comme on le remarque sur la carte du réseau français en 1852,

(*) La seconde partie de cette étude sera publiée ultérieurement sous le titre : « Une inconnue : la Grande Ceinture ».





(Cl. Dahlström.)

Le train du souvenir des Amis des chemins de fer secondaires à Belleville-Villette.

La liaison quotidienne Flèche d'Or (Paris-Lyon-Paris-Nord), face à Ménilmontant.

(Cl. Piot.)

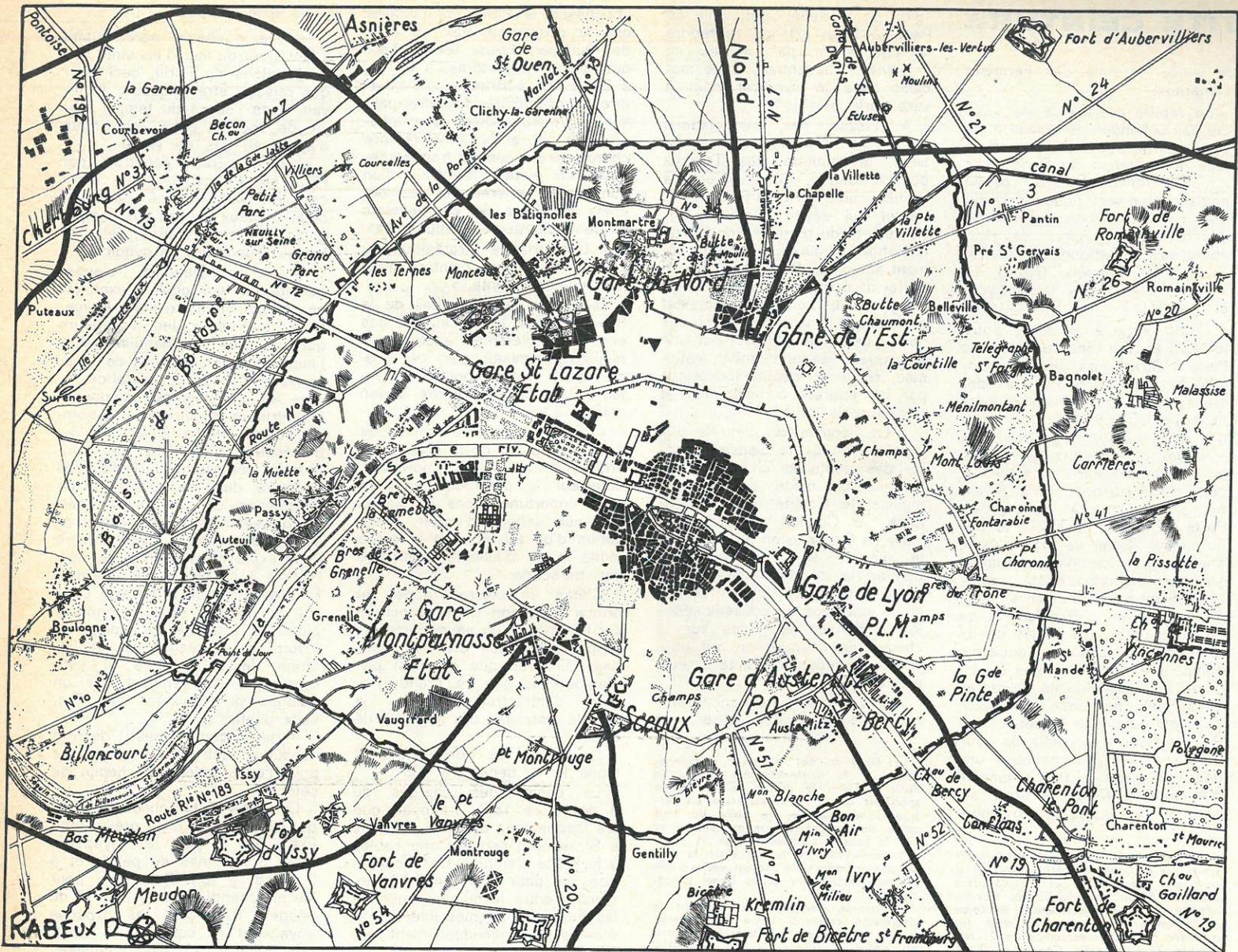


(Cl. Dahlström.)

Le train du souvenir. Changement de machine à Grenelle.

Couverture de la « Semaine illustrée » du 4 juillet 1896... A La Chapelle-Ceinture, à la suite de l'orage qui s'est abattu dans la soirée du 20 juin, l'eau s'est répandue sur les voies du chemin de fer, atteignant, sur les quais, une hauteur de 70 cm. Un train de voyageurs s'est trouvé bloqué... Les voyageurs, en passant par les baies des portières, ont pu sortir de leur situation critique... »

(Coll. Commault.)



Plan de Paris en 1852. Comme on le note sur ce plan datant « d'avant Haussmann », aucune voie à grand gabarit n'unissait entre elles les gares parisiennes des amorces du réseau national. Exception faite pour les « grands boulevards », œuvre de Louis-Philippe, qui, à cette époque, n'étaient pas complètement achevés et où subsistaient encore une partie des anciens fossés ; les charrois devaient le plus souvent emprunter des rues étroites et tortueuses.

(Suite de la page 3.)

aucune des lignes aboutissant à Paris n'avait de jonction avec une autre : entre elles, les échanges de marchandises devaient être effectués obligatoirement par camions à travers Paris, avec tous les inconvénients inhérents à un double transbordement.

D'autre part, le Paris de cette époque, non encore remodelé par Haussmann, ressemblait davantage à celui de Louis XIV qu'au Paris moderne. Un labyrinthe de rues étroites, semblables à cette rue de la Ferronnerie qui permit à Ravailac de poignarder Henri IV en profitant d'un embouteillage de carrosses (déjà !), séparait les « embarcadères » — le pont d'Austerlitz n'existait pas. La seule artère à grandes caractéristiques était constituée par les grands boulevards, grâce à la démolition de l'enceinte des Fermiers Généraux, décidée par Louis Philippe, en raison de la gêne

qu'elle constituait pour les agrandissements de Paris, et aussi de sa valeur défensive pratiquement nulle. Mais les grands boulevards eux-mêmes n'étaient reliés aux gares parisiennes, exception faite d'Austerlitz et de Montparnasse, par aucune voie permettant une grande circulation.

Déjà, en 1845, un précurseur anonyme, auteur d'un opuscule intitulé « projet d'établissement d'un chemin de fer dans l'intérieur de la ville de Paris », ayant remarqué cette anomalie, avait proposé au préfet de police Rambuteau la construction d'un chemin de fer destiné à relier la gare de Lyon aux Halles de Paris et aux gares de Strasbourg et du Nord. Il proposait d'emprunter la berge du canal Saint-Martin et les anciens fossés de l'enceinte des Fermiers Généraux qui, à l'époque, n'avaient pas été comblés. Mais l'auteur n'envisageait pas l'utilisation du matériel des Réseaux, le gabarit qu'il pro-

posait pour les souterrains indispensables était nettement insuffisant. Il n'envisageait d'autre traction que par chevaux. Bref, il eût été nécessaire, si le projet avait été retenu, d'en modifier profondément les dispositions techniques. La révolution de 1848 renvoya le préfet Rambuteau à d'autres occupations et les propositions de notre auteur dans ce linceul d'oubli où dorment les projets morts.

L'essor prodigieux donné à l'économie française par la création des lignes ferrées (35 concessions accordées entre 1849 et 1852) coïncidant avec le regroupement des petites compagnies, l'industrie en pleine expansion, donnait un caractère d'extrême urgence à la création d'un raccordement entre les gares de Paris. Déjà les Compagnies de l'Est, du Nord et de l'Ouest avaient entamé l'étude d'un embranchement reliant entre elles leurs gares de marchandises si-

tuées entre les « embarcadères » à voyageurs et les nouvelles fortifications. Celles-ci englobaient dans l'espace compris entre elles et les grands boulevards un certain nombre de « villages » dont les guinguettes attiraient les Parisiens le dimanche et qui, en semaine, retombaient dans leur calme campagnard. Cette ceinture de village était discontinue et comprenait une plus grande superficie de champs et de terrains vagues — la plaine Monceau appartenait aux maraîchers qui approvisionnaient les Halles en légumes qu'il n'était pas encore nécessaire d'acheminer du Comtat à Paris, par le Provence-Express.

Cette disponibilité de terrains entre l'ancienne et la nouvelle ligne de circonvallation avait permis aux différentes compagnies de placer leurs gares de marchandises desservant Paris entre les fortifications nouvelles et les installations à voyageurs qui toutes étaient situées en dehors de

PETITE CEINTURE

la vieille enceinte des Fermiers Généraux.

La rapide croissance du volume des échanges de réseau à réseau, qui ne pouvaient être effectués qu'en transit par Paris, avec double transbordement, devait immanquablement poser la question de la jonction entre elles des différentes gares de marchandises : Batignolles (Paris-Rouen), La Chapelle (Nord), La Villette (Est), Bercy (Paris-Lyon) et Ivry (P.O.).

D'une entente à deux, entre le Nord et l'Est (encore dénommé Paris à Strasbourg) que la proximité de leurs gares de marchandises devait tout naturellement inciter à les relier par fer, sortit une entente plus large pour une « ligne de ceinture », reliant le chemin de Paris à Rouen à ceux du Nord, de Paris à Strasbourg, de Paris à Lyon et de Paris à Orléans. Toutefois, le sort du chemin de fer de Paris à Lyon était encore incertain : la compagnie concessionnaire (1), empêtrée d'embarras financiers, avait été reprise par l'Etat (décret du 18 août 1848). Un projet de loi tendant à le rendre à l'ancienne compagnie, qui n'avait pas été indemnisée, avait bien été déposé en 1849, mais non voté en raison de l'imbrication de la concession Paris à Lyon avec celle de Lyon à Valence, ce qui impliquait une décision quant à la Compagnie d'Avignon à Marseille sous séquestre depuis le 21 novembre

(1) La loi du 26 juillet 1844 avait prévu que la ligne de Paris à Lyon serait construite par l'Etat, et l'exploitation concédée à une compagnie. Les travaux avaient été poussés activement de Dijon à Chalon-sur-Saône. La concession fut accordée par une ordonnance du 21 décembre 1845 à MM. Charles Laffitte, Hippolyte Ganneron et Guillaume Barillon.

1849. La nouvelle Compagnie de Paris à Lyon (2) qui reprendra la concession par décret du 5 janvier 1852 entrera à ce moment dans le syndicat dont il sera parlé plus loin.

A l'issue des négociations entre les compagnies intéressées, le ministre des Travaux publics, Magne, présentait en ces termes au Prince-président le décret qui devait décider l'établissement du premier tronçon de la Petite Ceinture : « L'établissement autour de Paris d'un chemin de fer de ceinture, destiné à relier les gares des lignes qui rayonnent de la capitale vers les principaux points de la République, est une entreprise essentiellement nationale, réclamée depuis longtemps par les intérêts commerciaux et militaires du pays.

« La Commission centrale des chemins de fer, le Conseil général des ponts et chaussées, la Commission mixte des travaux publics, le Comité des fortifications, le Conseil municipal de Paris, la Commission instituée par le ministre de la Guerre pour étudier la question des transports militaires par chemin de fer, en un mot, tous les conseils appelés à donner leur avis sur le chemin de ceinture en ont unanimement reconnu l'utilité et l'urgence.

« Les compagnies concessionnaires des grandes lignes qui

(2) Dans le but d'assurer l'indépendance et la neutralité du chemin de Paris à Lyon, le décret de concession spécifiait que « l'administration en resterait indépendante de celle de tout autre chemin antérieurement concédé et que le conseil d'administration ne pourrait comprendre ni le président ni plus de deux membres de chacun des conseils d'administration des autres lignes concédées ».

Le groupe financier qui reprenait la concession comptait entre autres MM. André Bartholony, de Rothschild (Paris et Londres), Seillière, le duc de Galliera et quatre ingénieurs constructeurs anglais : Locke, Batts, Brassey et Poto.

aboutissent à Paris ont compris que le commerce était en droit de réclamer d'elles les facilités qu'il trouve à Londres, à Berlin, à Bruxelles, à Breslau..., c'est-à-dire la possibilité de faire passer les marchandises d'un chemin sur un autre sans rompre charge ou par simple transbordement, en évitant les frais d'un camionnage onéreux et les déchets résultant de chargements et de déchargements multipliés.

« L'importance stratégique du chemin de fer de ceinture n'est pas moins évidente. »

Et comme les séquelles de la Révolution de 1848 n'étaient pas encore complètement apaisées, le ministre terminait par ce couplet qu'un homme politique d'aujourd'hui pourrait prendre à son compte :

« Votre constante sollicitude pour les besoins de la classe ouvrière vous fera comprendre, monsieur le président, combien sera opportune, dans la saison où nous venons d'entrer, l'exécution d'un travail dont la haute utilité n'est d'ailleurs contestée par personne. »

C'était un discret rappel au prince Napoléon de sa brochure sur l'extinction du paupérisme, un rappel aussi des ateliers nationaux. On voit que ce n'est pas d'aujourd'hui que les grands travaux d'infrastructure sont la grande ressource des périodes de crise.

Le décret de concession fut signé le 10 décembre 1851.

Le cahier des charges du 9 décembre 1851 prévoyait que les dispositions de celui du Paris à Strasbourg seraient applicables à la Petite Ceinture. Une convention en date du même 10 décembre entre le gouvernement et les quatre compagnies intéressées était signée individuellement par les représentants respectifs de celles-ci.

Ce texte prévoyait :

— que le chemin serait établi à l'intérieur du mur d'enceinte des fortifications de Paris, ceci pour des raisons stratégiques : il devait, dans l'esprit du temps, servir de rocade entre les points d'appui en cas de siège ;

— qu'il serait construit par l'Etat qui s'engageait à le livrer complètement terminé dans un délai de deux années aux compagnies concessionnaires, lesquelles se réuniraient en syndicat ;

— les compagnies s'engageaient de leur côté à exploiter ce chemin en fournissant le matériel tant pour les voyageurs que pour les marchandises et à l'augmenter en raison de l'accroissement de la circulation ;

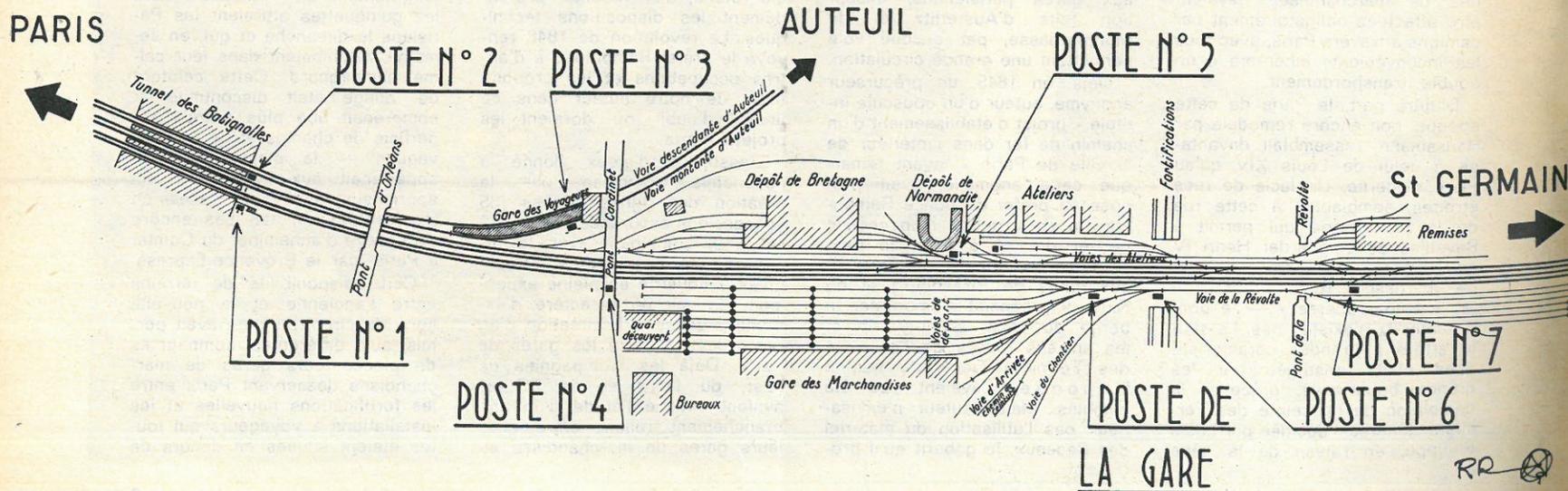
— les compagnies s'engagent à contribuer chacune pour la somme d'un million à la dépense d'exécution du chemin de ceinture. La compagnie du Paris-Lyon se verra, dans sa convention de concession, obligée de faire partie du syndicat et de verser la somme d'un million, cette mesure étant expressément précisée dans l'article 4 du cahier des charges. En attendant que le Paris à Lyon soit concédé, il devra cependant participer à toutes les charges et à tous les avantages de l'exploitation de la ceinture. Il sera représenté au syndicat par un délégué du ministère des Travaux publics ;

— les compagnies devront constituer une Société anonyme pour l'exploitation du chemin de ceinture.

La durée de la concession était de 99 ans. Le tarif prévu était fixé à 0 fr 05 pour les voyageurs (dont 3 centimes de péage et à 0 fr 18 la tonne/kilomètre pour les marchandises dont 0 fr 10 de péage. Toutefois, les troupes voyageant en corps et le matériel militaire et naval devaient être transportés gratuitement.

Croquis joint au règlement spécial Ouest « Signaux des Batignolles ». On voit nettement sur ce croquis l'arrivée de la Petite Ceinture et sa jonction avec Batignolles Ouest par le tirail dit « voie de la Révolte » en amont de la gare actuelle de Clichy-Levallois. La jonction en souterrain avec la branche d'Auteuil ne sera réalisée que plus tard.

GARE DES BATIGNOLLES EN 1867



Le tracé devait partir des Batignolles où ils serait raccordé aux chemins de Rouen et de l'Ouest, passer sous les voies du Nord et de Strasbourg et leur être relié, traverser en souterrain les hauteurs de Belleville et se rattacher aux chemins de Lyon et d'Orléans en franchissant la Seine sur un viaduc. Il devait être établi à deux voies sur tout son parcours sans aucune gare ni station intermédiaire. Nous verrons plus loin ce qu'il adviendra de cette prescription. La longueur totale, y compris les raccordements, serait d'environ seize kilomètres.

Toutefois, des gares intermédiaires pourraient être prévues, mais elles seraient établies par les compagnies et à leurs frais.

La ligne serait divisée en trois sections :

— de la gare des Batignolles aux abords de celles du Nord et de Strasbourg ;

— de la gare de Strasbourg à celle de Lyon ;

— de la gare de Lyon aux abords de celle d'Orléans.

Les compagnies étaient tenues de prendre livraison de chacune des sections au fur et à mesure de leur achèvement entre deux gares et de commencer immédiatement l'exploitation.

Longue de quinze kilomètres, la ligne présentait pour l'époque de nombreuses difficultés d'exécution, principalement en raison des mauvais terrains. Les souterrains de Belleville et de Charonne donneront lieu, on le verra plus loin, à de nombreux incidents. Il fallait traverser le canal de l'Ourcq et plus loin la Seine par un grand viaduc.

Les ouvrages d'art constituaient à eux seuls plus du quart de la longueur totale, soit quatre kilomètres : viaduc de La Villette, pont sur le canal de l'Ourcq, viaduc sur la Seine, souterrain de Belleville à 40 mètres au-dessous du sol dans des marnes, des glaises et des gypses anciennement remués, souterrain de Charonne construit dans des terrains déjà fouillés par d'anciennes carrières (les mêmes difficultés sur-

gironent au moment de la construction de la ligne numéro 7 du métro dans les carrières d'Amérique). La galerie d'axe fut ouverte au moyen de sept puits de 25 mètres de profondeur. Enfin, dans le quartier du pont de Flandre, la voie passe sur des arcades en maçonnerie longues de 700 mètres. Mais toutes les rues et les routes étaient traversées à niveau ce qui occasionnera plus tard d'importants travaux pour leur suppression.

Des débuts de l'exploitation (1852) à l'achèvement de la ceinture (1867)

La ligne fut ouverte en deux sections : Batignolles-La Chapelle le 12 décembre 1852 ; La Chapelle-Bercy le 25 mars 1854. Cette dernière présentait les plus grandes difficultés (deux tunnels et un viaduc) : la construction avait coûté 11 millions et demi, dont 5 payés par les compagnies, le solde par l'Etat.

Ce délai donna le temps de réfléchir sur la constitution du syndicat prévu par le décret du 10 décembre 1852. Ses attributions étaient résumées par l'article 2 du cahier des charges : « Elles devaient avoir pour objets l'entretien du chemin de ceinture, l'administration, l'exploitation et les comptes à rendre aux diverses compagnies, l'organisation du personnel, la création et la distribution du matériel, enfin l'accomplissement de toutes les obligations et conditions imposées aux compagnies concessionnaires de chemins de fer. »

Pourquoi le législateur crut-il devoir constituer une administration indépendante chargée de gérer un si court tronçon de ligne ?

En ces temps de monopole de fait, le chemin de fer était le seul moyen de transport à la disposition du commerce. Le développement de l'industrialisation laissait perpétuellement l'équipement des réseaux en retard sur les besoins de transport : les compagnies s'en tiraient par des interdictions périodiques de charge-

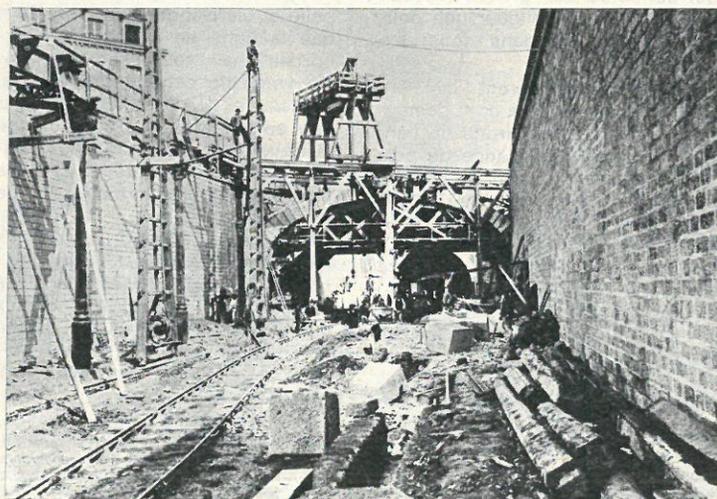
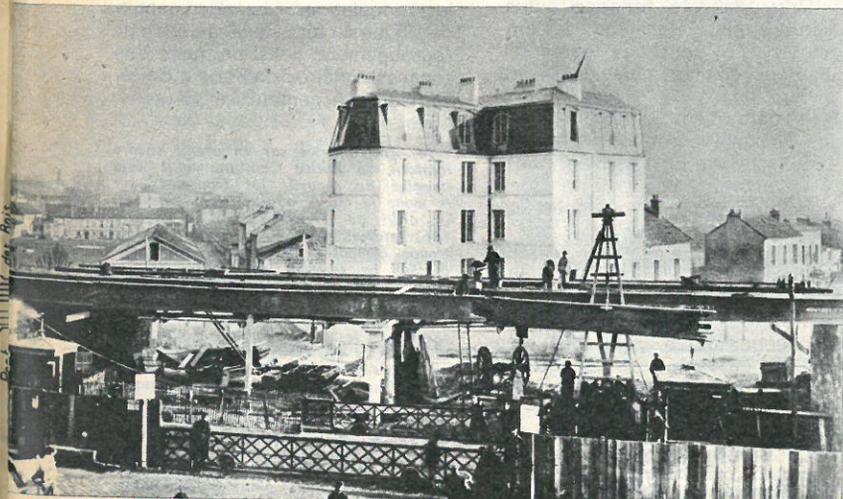


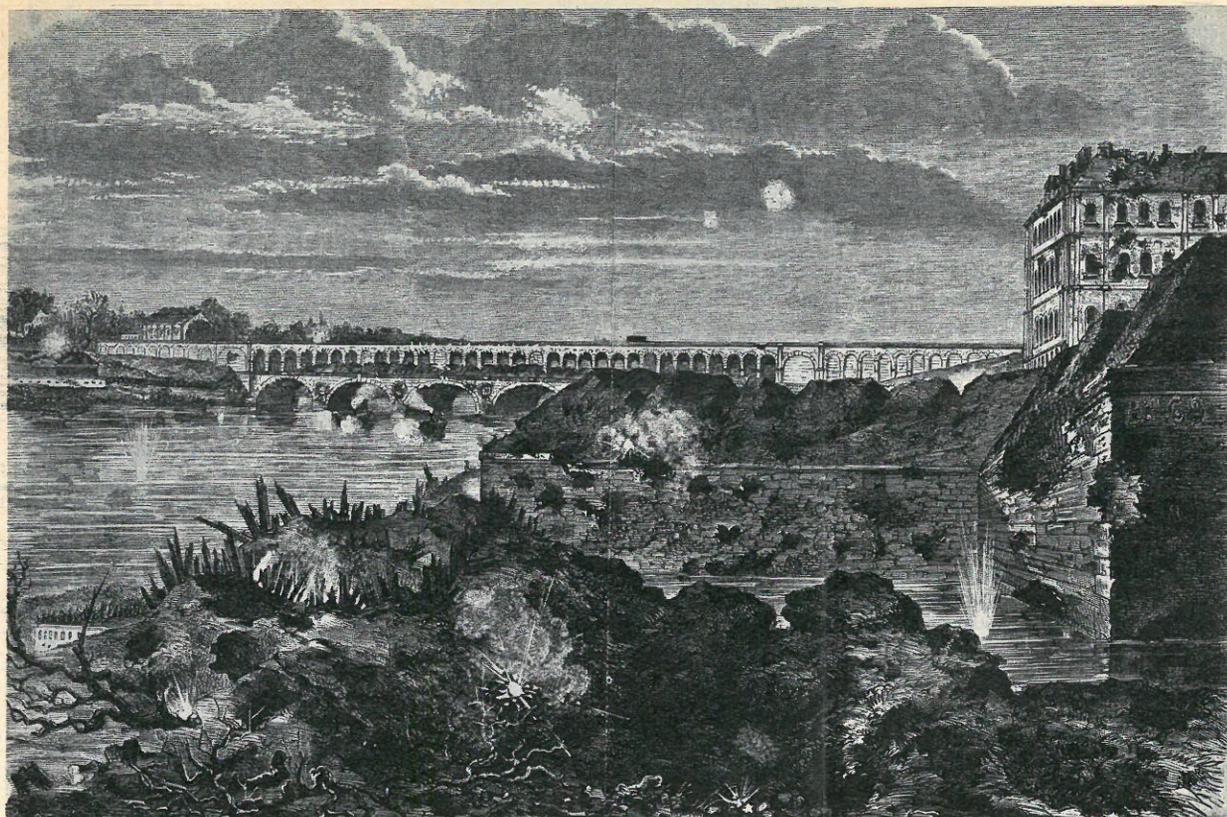
Reproduction d'une première page de « l'Illustration » : Les travaux de suppression des P.N. de la petite Ceinture suscitèrent l'intérêt de la population parisienne et du gouvernement de l'époque, car ils étaient liés au développement, à l'accélération et à la réduction des intervalles du service des voyageurs. Voici la remise des décorations qui clôturait généralement de telles visites.

ment au départ de certaines gares ou à destination d'autres. Un procès-verbal du comité de ceinture (n° 21 du 10 juillet 1871) précise en détail les mesures à prendre « quand une compagnie cesse de recevoir dans ses gares de province les marchandises à destination de sa gare de Paris ».

Il était donc indispensable que le chemin de fer qui reliait entre elles les gares parisiennes de cinq réseaux différents pût tenir la balance égale entre eux, donc qu'il fût géré par une administration indépendante. D'autre part, cette solution était le seul moyen de répartir équitablement les

Deux aspects de ces grands travaux : la construction du passage supérieur de la rue Vauvenarques, côté Courcelles, et celle du passage supérieur sur la rue des Orteaux.





(Coll. Commault.)

Pendant la guerre de 1870, la Petite Ceinture eut son heure de gloire et vit circuler des trains blindés (ici sur le viaduc d'Auteuil) tandis que des canonniers naviguaient sur la Seine.

charges ou les bénéfices d'exploitation entre les cinq compagnies syndiquées.

Rédigé après négociations avec les cinq réseaux intéressés, le décret du 22 janvier 1853 réglait le fonctionnement du Syndicat de ceinture et approuvait les statuts de la société anonyme chargée de l'exploitation de la ligne.

Cette société est administrée par un syndicat composé de dix membres, à raison de deux administrateurs de chaque compagnie syndicat, nommés pour deux ans, indéfiniment rééligibles et résignant leurs fonctions par ordre d'ancienneté. Le syndicat nomme chaque année un président et deux vice-présidents, également indéfiniment rééligibles. Véritable direction collégiale, le syndicat, on le verra quand il sera traité de la Grande Ceinture, sera en réalité l'organisme qui permettra aux grands réseaux de définir et d'appliquer une politique commune dans tous les domaines.

Ses bureaux seront installés 112, rue Saint-Lazare où il demeurera jusqu'aux environs de l'année 1890. La consistance du personnel, assez faible au début, augmentera à mesure que le réseau et son trafic croîtront pour arriver à 6 500 agents en 1930. Le rôle du syndicat (on le verra à propos de la Grande Ceinture) débordera largement la simple tâche de gestion de 120 km de ligne pour devenir la préfiguration du comité de direction des grands réseaux qu'instituera la convention de 1921.

En même temps que le gouvernement concédait aux quatre compagnies intéressées (et im-

plicitement à la future Compagnie de Lyon) la Petite Ceinture, il concédait à la même date (10 décembre 1851) aux Compagnies du Nord et de Strasbourg un « chemin de raccordement » entre les gares de La Chapelle et de La Villette. Ce raccordement devait traverser à niveau le rond-point de la route nationale n° 1 de Paris à Calais. « Les trains du chemin de fer de ceinture circuleront sur ce raccordement qui les reliera aux chemins du Nord et de Strasbourg comme sur le chemin principal aux mêmes clauses et conditions sans être assujettis à un péage particulier. » Le cahier des charges de l'Est, applicable à la Petite Ceinture, le serait à ce raccordement.

Ce raccordement fut ouvert le 1^{er} septembre 1853, la traction était effectuée par chevaux, ainsi que sur la première section de la Petite Ceinture, entre La Chapelle et les Batignolles. On notera que la ligne de ceinture se raccordait par rebroussement sur les voies de cette dernière gare, au-dessus des fortifications, sur une sorte de tiroir dit « voie de la Révolte » (*) reliant deux faisceaux situés du côté pair de la ligne de Saint-Germain et de Rouen.

La traction par locomotives n'apparaîtra qu'à l'ouverture définitive : à l'origine, les machines étaient fournies par les réseaux qui étaient rémunérés au moyen de péages.

Réservée alors aux seuls trans-

(*) Il existe toujours un ouvrage appelé « Pont de la Révolte » près de Clichy-Levallois ; il a été récemment reconstruit pour le passage du boulevard périphérique.

ports de marchandises, la Petite Ceinture transporte aussi des trains d'émigrants ou de l'armée. La circulation n'avait lieu que de jour, en raison des nombreuses traversées à niveau. Dès le début, le trafic est important : 780 000 tonnes en 1855, le Nord venant en tête du trafic de transit avec 375 000 tonnes, et déjà apparaissent 20 000 tonnes de trafic local. Des industries et des entrepôts s'installent en effet de plus en plus nombreux dans les terrains disponibles situés entre les anciennes et les nouvelles fortifications. Sous la pression du commerce, le syndicat est obligé d'ouvrir des gares marchandises locales : Charonne le 1^{er} septembre 1855, et Belleville-La Villette le 15 juillet 1856. Ces gares sont aménagées aux frais du syndicat, conformément aux stipulations de l'article 6 du cahier des charges.

Dès 1860, le tonnage transporté atteint le million de tonnes et de nouvelles gares ou embranchements doivent être ouverts :

— gare d'eau de Saint-Ouen-Docks (décret du 11 juillet 1856), ouverte le 1^{er} janvier 1861 ;

— embranchement de la Compagnie du Gaz et quelques autres ;

— embranchement du marché à bestiaux construit et exploité par le syndicat (décret du 19 octobre 1864, et son annexe la convention du 26 juillet 1864 avec la ville de Paris) ; il sera ouvert le 1^{er} juillet 1867 (3).

(3) Cet embranchement franchira le canal de l'Ourcq par un pont à tablier levant qui sera supprimé et remplacé par un ouvrage fixe en 1920.

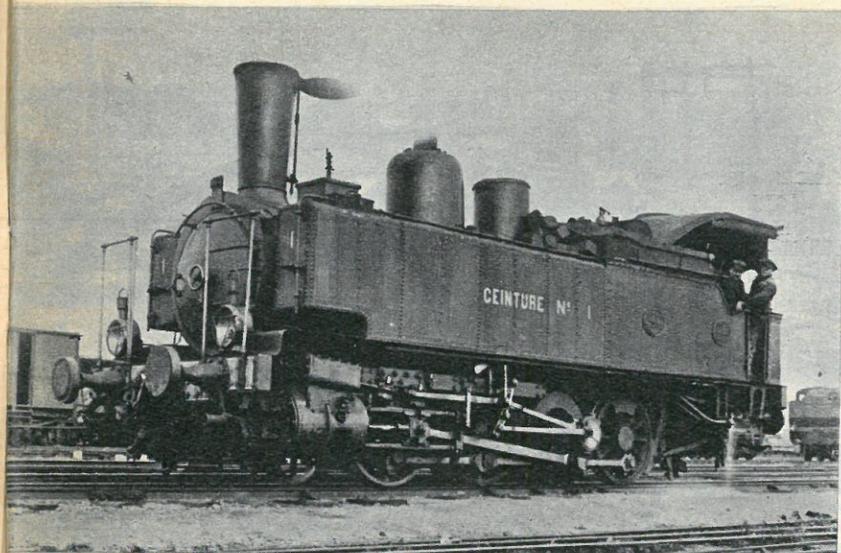
Il est bien évident que le développement industriel de ce qui était un « no man's land » à demi occupé compris entre les boulevards extérieurs (ceux desservis par les lignes circulaires du métro) et la Petite Ceinture devait imposer que ce chemin de fer fût ouvert aux voyageurs au temps où de rares omnibus à chevaux, aux tarifs élevés pour l'époque (25 centimes-or à l'intérieur et 15 sur l'impériale, interdite aux dames) assuraient seuls les transports urbains. A contrecœur, le syndicat ouvrira sept stations : Batignolles-Clichy (en raison du raccordement des Batignolles qui était orienté, on l'a lu plus haut, vers la province et non vers Saint-Lazare), non loin de la gare actuelle de Clichy-Levallois, La Chapelle-Saint-Denis, Belleville-La Villette, Ménilmontant, Charonne et Bel-Air. Le service des voyageurs est ouvert en 1862 avec 16 trains en semaine.

Parallèlement, les deux trafics vont se développer : en 1870, on transportera 1 500 000 tonnes, malgré l'ouverture de la liaison entre Argenteuil et Ermont, qui détourne le trafic entre le Nord et l'Ouest. Le service voyageurs passe à la cadence de trente minutes à heures pleines, tandis que de nouvelles stations ont été ouvertes en 1869, avenue de Clichy, Pont-de-Flandre, avenue de Vincennes. Ces anciennes communes banlieusardes du temps de Louis-Philippe, peuplées de maraichers et d'éleveurs de vaches laitières, deviennent des quartiers ouvriers dont les habitants vont travailler dans les usines créées le long de la Petite Ceinture (4).

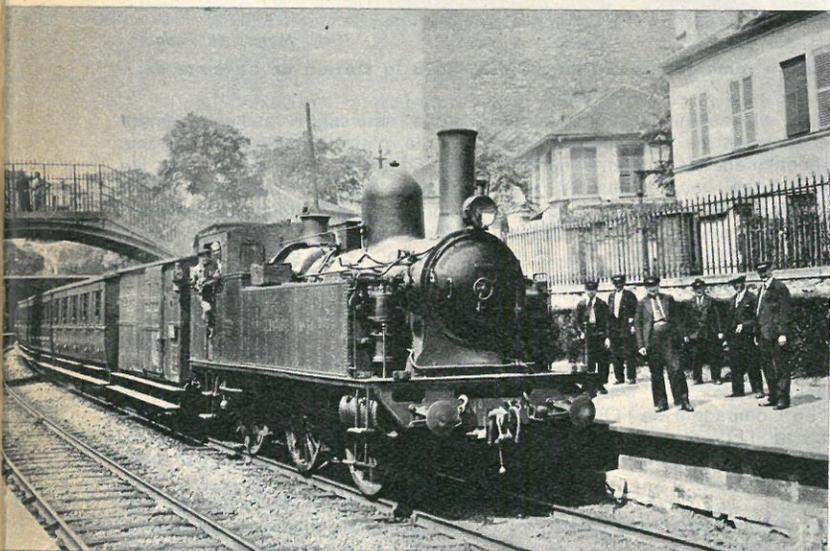
Entre-temps, la Compagnie de Saint-Germain (qui avait des liens étroits avec celle de Rouen) obtenait la concession d'un chemin formant prolongement du chemin de fer de ceinture et allant des Batignolles à Neuilly, Passy et Auteuil (décret du 18 août 1852). Cette ligne fut ouverte le 25 mars 1854.

Sous la pression du gouvernement impérial, les regroupements de lignes s'opéraient, à la fois pour simplifier les exploitations et permettre la construction de voies dont les prévisions de recettes étaient incertaines, mais que réclamaient avec insistance les populations. La Compagnie de l'Ouest fut ainsi créée par regroupement sous ce nom des concessionnaires de Paris à Saint-Germain, Argenteuil et Auteuil.

(4) Anticipatrice sur un avenir encore lointain, la Petite Ceinture avait déjà imaginé de répartir les transports sur le mode le mieux adapté techniquement. Un ordre de service n° 575 du 12 juin 1873 prévoit que les détachements de troupe composés de 20 hommes et au-dessous ne seraient pas acheminés par train mais par le nombre d'omnibus nécessaire fourni par la gare d'arrivée de la compagnie expéditrice. En ce temps-là les compagnies exploitaient elles-mêmes les transports terminaux de voyageurs et de marchandises. Ce n'est qu'au-dessus de ce chiffre et jusqu'à 500 hommes qu'il était mis en marche un train spécial dont la traction et l'accompagnement devait être assurés par la Ceinture. On verra plus loin que l'esprit anticipateur des « Ceinturons » se manifesta dans d'autres domaines...



La première locomotive à marchandises de la Ceinture ; la traction des trains voyageurs était assurée par le Nord.



Première série de locomotives voyageurs de la P.C., inspirée du type alors en service sur la banlieue Ouest.

Paris à Rouen, Rouen au Havre, Dieppe et Fécamp au chemin du Havre, Paris à Rennes et Le Mans à Mézidon, Paris à Caen et à Cherbourg. Cette compagnie se trouvait donc avoir deux gares dans Paris, Saint-Lazare et Montparnasse, et deux réseaux qui ne communiqueraient pas avant longtemps et encore à une grande distance de Paris par la bretelle Mézidon-Le Mans. Or, elle possédait déjà la ligne d'Auteuil : il lui était donc loisible de prolonger celle-ci jusqu'à la ligne de Rennes. Mais alors il semblait commode de se raccorder à Ivry avec la branche déjà construite de la Petite Ceinture, pour relier par une voie courte Montparnasse aux gares de Lyon et d'Austerlitz.

Ce désir (probablement inexprimé ou exprimé de façon moins apparente) de la Compagnie de l'Ouest rencontrait des intentions gouvernementales qui ne pouvaient que lui être favorables.

En juin 1861, en effet, le gouvernement procéda à un bilan de la situation des chemins de fer en France : à cette date, les

concessions s'élevaient à 15 000 kilomètres dont 9 500 exploités et 2 785 en cours d'achèvement. En dépit du fait que le réseau comprendrait rapidement près de 17 000 kilomètres et que les dépenses montassent à 4 611 millions déjà engagés et 1 633 millions à engager, il était nécessaire de donner « satisfaction aux vœux légitimes exprimés par les populations des régions jusque-là déshéritées. »

En conséquence, l'Etat déclarait d'utilité publique, le 14 juin 1861, vingt-cinq lignes « destinées à combler des lacunes, à établir des communications transversales entre les grandes artères, à mettre les centres manufacturiers en relation avec les ports maritimes et les principaux lieux de production et de consommation, à rattacher au réseau par des embranchements quelques villes ou contrées se recommandant par leur importance commerciale ou agricole, enfin, à faciliter le transport des matières premières nécessaires à l'agriculture et à l'industrie.

Or, bien que Paris ne pût figurer en tête des « régions déshéritées », sur ce programme de 1 325 km de lignes, figure en première place le chemin de ceinture rive gauche, estimé à 22 millions de francs-or pour 10 km de longueur.

On vient de voir que, très peu de temps après sa mise en service, le chemin de rive droite était devenu insuffisant pour le transit des marchandises. N'oublions pas qu'il n'existait à l'époque aucune liaison, on le verra à propos de la Grande Ceinture, entre les lignes radiales dans un rayon de 500 kilomètres autour de Paris. D'autre part, de nombreux établissements industriels désiraient être raccordés ou desservis. Enfin, le ren-

chérissement continu des terrains rendait cette exécution particulièrement urgente.

Plusieurs solutions s'offraient alors au gouvernement qui, de toute façon, en avait commencé la construction en application de la loi du 14 juin 1861, entre la gare d'Auteuil et le viaduc du Point-du-Jour.

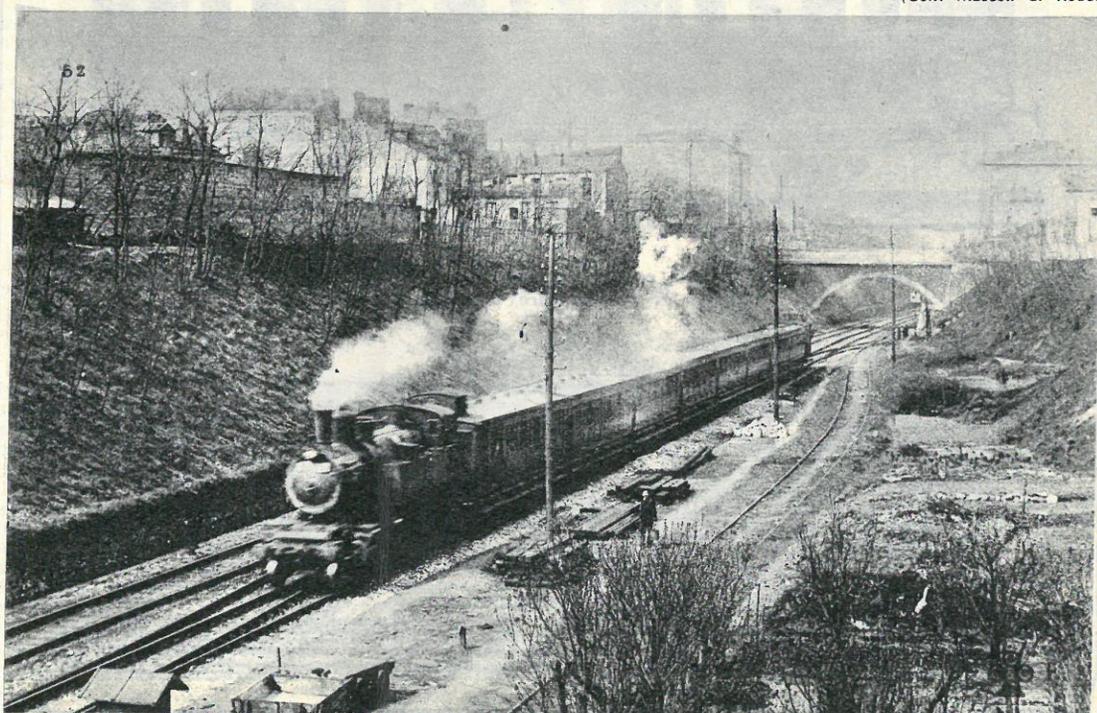
D'autre part, on envisageait, pour desservir la future exposition de 1867, un embranchement rattachant soit à la ligne d'Auteuil, soit à la future ceinture rive gauche, le Champ-de-Mars où une gare à voyageurs serait construite. Pour toutes ces raisons, la concession de la dernière section de Petite Ceinture devenait urgente.

On pouvait confier à une compagnie unique l'exploitation de l'ensemble des lignes déjà existantes : ligne d'Auteuil et Ceinture rive droite et la nouvelle concession. Mais cette solution se heurtait à l'impossibilité de racheter isolément le tronçon de Bercy aux Batignolles, les compagnies refusant d'accepter un rachat amiable.

Une seconde solution eût été de racheter la ligne des Batignolles à Auteuil, ce que la concession de l'Ouest rendait possible, et d'y adjoindre la concession de la section rive gauche. On aurait alors confié l'exploitation de l'ensemble au syndicat de la rive droite. Cela posait des difficultés pour la tête de ligne qu'il n'eût pas été possible de fixer à Saint-Lazare. D'autre part, il semble qu'à cette époque, le fonctionnement du syndicat de la ceinture rive droite, ait rencontré des difficultés de gestion, car diverses études parlent de son « mode d'administration à certains égards défectueux », sans qu'il ait été possible de déterminer les reproches qui pouvaient être adressés

Train de la Ceinture entre Ouest-Ceinture et Vaugirard.

(Coll. Museon di Rodò.)



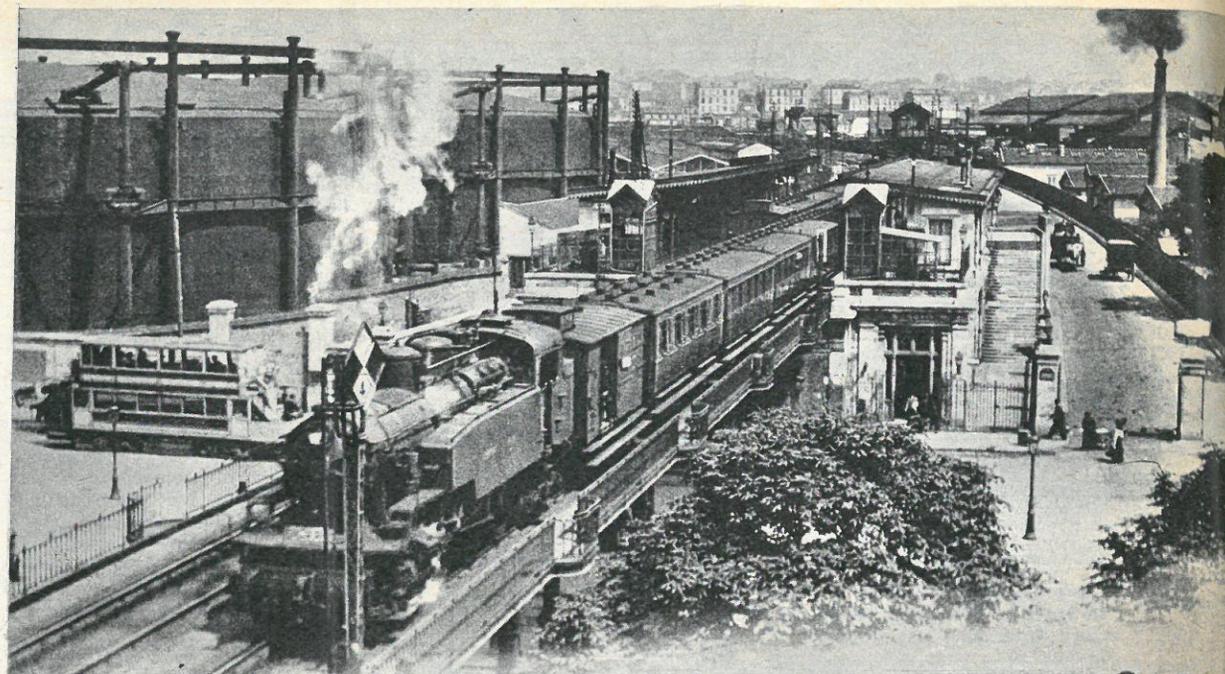
PETITE CEINTURE

au syndicat (comme il a été impossible de déterminer les motifs de l'opposition des compagnies à un rachat de leur concession de Ceinture rive droite).

Une troisième solution consistait à créer une nouvelle compagnie et à lui concéder la partie comprise entre la gare d'Auteuil et celle d'Orléans, avec ou sans le « chemin d'Auteuil ». Sans ce chemin, la nouvelle compagnie eût été grevée d'un capital relativement lourd (22 millions de l'époque) pour une ligne courte encadrée des deux compagnies rivales.

Le rachat de la ligne d'Auteuil eût posé, comme la solution précédente, le problème de la tête de ligne et de toute façon, il fallait agir rapidement et ne plus perdre de temps dans les négociations pour créer une nouvelle compagnie car on était en 1865 et l'exposition devait ouvrir deux ans plus tard, avec sa gare au Champ-de-Mars.

La seule combinaison acceptable devenait donc de concéder ces 10 kilomètres à la Compagnie de l'Ouest, déjà concessionnaire de la ligne d'Auteuil. Le gouvernement passa donc avec la Compagnie de l'Ouest la convention du 31 mai 1865, approuvée par décret du 18 juillet 1865, les clauses financières de cette convention ayant été précisées par la loi de 1865. La ligne serait soumise au cahier des charges de l'Ouest (29 juillet 1858 et 11 juin 1859) et ferait partie du nouveau réseau prévu par ces conventions, qui bénéficiait d'une garantie et dont le capital serait



(Coll. Museon di Rodò.)

Un train de « Petite Ceinture » remorqué par la machine n° 86 à la station de l'avenue de Vincennes.

augmenté de la somme admise au compte de premier établissement.

Toutefois, le tarif des marchandises était fixé à 16 centimes pour celles des deux premières classes du tarif Ouest et à 10 centimes pour celles des troisième et quatrième classes.

D'autre part, la Compagnie s'engageait à exécuter et à exploiter à ses frais, risques et périls, un embranchement provisoire du Point-du-Jour au pont d'Iéna : les recettes en seraient portées au compte d'établisse-

ment et l'administration devait se réserver de fixer si cet embranchement devait être supprimé et les lieux remis en état (il existe encore mais il a été construit une jonction partant d'Issy-Plaine).

De même, les dépenses engagées pour approprier la ligne d'Auteuil au passage des trains de marchandises seraient ajoutées au capital de premier établissement.

La Compagnie de l'Ouest avançait à l'Etat en quatre termes trimestriels la somme de 5 mil-

lions nécessaire à l'achèvement de la plate-forme ; cette somme lui serait remboursée suivant les règles admises par la convention de 1863 pour le paiement des subventions.

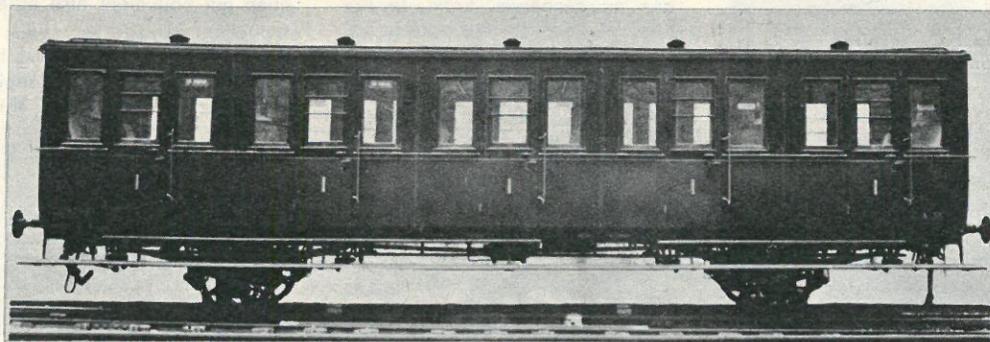
Enfin, l'Etat se réservait pendant un délai de huit ans, de racheter à la Compagnie de l'Ouest soit ensemble, soit isolément d'une part, le chemin d'Auteuil, d'autre part la Petite Ceinture rive gauche. Le prix de rachat aurait été réglé dans les formes prescrites par la loi du 29 mai 1845, modifiée par celle du 1^{er} août 1861.

La ligne fut ouverte en bloc, avec l'embranchement du Champ-de-Mars au commencement de 1867.

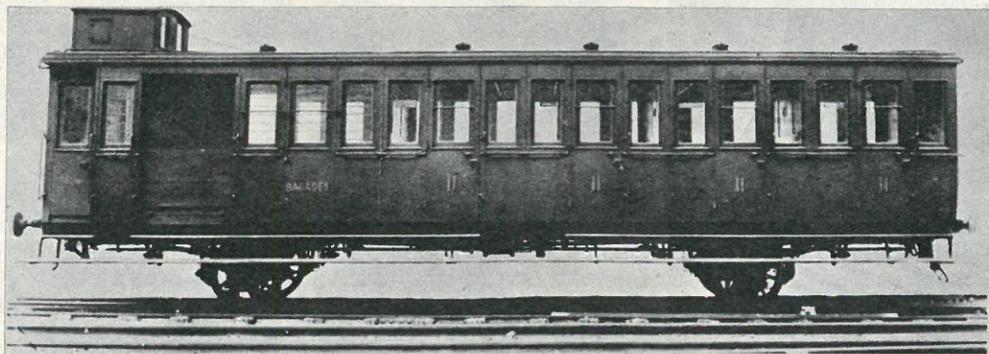
Notons pour la petite histoire qu'au cours de la discussion en séance publique devant le corps législatif du projet de loi approuvant la disposition financière de la convention de concession, Garnier, Pagès et Camille Pelletan s'élevèrent contre le fait que les tarifs de voyageurs fussent plus élevés les dimanches et fêtes que les jours ouvrables. Les commissaires du gouvernement, de Franqueville et Emile Pereire, fondateur de la Compagnie de l'Ouest et député, répondirent que cette majoration « était justifiée par le surcroît de dépenses imposé à la compagnie dans les jours de grande affluence de voyageurs : en effet, près de la moitié des trains revenait à vide. Les tarifs très bas adoptés en semaine ont pour but de mettre le chemin de fer à la portée du plus grand nombre pour les besoins ordinaires de la vie, c'est-à-dire afin de satisfaire à un intérêt plus puissant que celui des promenades... ». La « civilisation des loisirs » n'était pas encore entrée dans les idées du temps...

G. B.

(A suivre)



Le matériel à voyageurs mis en service pour l'exposition de 1900. Une voiture 1^{re} classe ci-dessus et une voiture 2^e classe-fourgon ci-dessous.



UN REVENANT SUR LA PETITE CEINTURE DE PARIS GRACE A LA FÉDÉRATION DES AMIS DES CHEMINS DE FER SECONDAIRES

DANS les dernières années de mon adolescence, au temps des premiers vrais soucis : examens, avenir, j'habitais chez mes parents, rue Michel-Ange à proximité du boulevard Exelmans. Du haut du balcon nous pouvions voir, sur le viaduc en moellons et aux chaînes d'angle appareillées, refuge aux soirs d'hiver des amoureux (et aussi des clochards), passer les trains de la petite ceinture. Certains jours, pour nous rendre chez des parents à Montrouge ou déjeuner d'une choucroute chez Bofinger, alors dans sa splendeur, nous prenions à la station du Point-du-Jour un train sur « la voie intérieure ». A Bel-Air-Ceinture, la correspondance avec un train de l'Est nous amenait à Paris-Bastille. Et, repartant à pied par les « Grands Boulevards » et la rue Auber, nous regagnions la gare Saint-Lazare, car le boulevard Haussmann butait encore sur la rue Taitbout. Le train d'Auteuil, qui partait encore de Saint-Lazare, avec ses voitures de seconde à impériales ouvertes et celle de première à trois compartiments remorquée par une « bicyclette » de l'Ouest, nous ramenait en gare d'Auteuil.

Pendant des années les trains de la Petite Ceinture, sur laquelle j'obtins mon autorisation de chauffeur de route et de mécanicien de manœuvres, furent de fidèles compagnons. Combien en ai-je débranché de ces rames à Paris-Gobelins ou à Charonne-Marchandises ? Car sur cette « voie-mère d'embranchements » qu'était la Petite Ceinture autant que ligne de transit et de métro avant la lettre, les trains de marchandises effectuaient plus d'heures de manœuvres que de parcours en ligne.

C'est dire avec quelle joie j'avais appris que la dynamique Fédération des Amis des Chemins de fer Secondaires organisait pour le 13 mars un voyage de rétrospective sur ce qui reste de la Petite Ceinture après la démolition du viaduc d'Auteuil entre cette gare et Grenelle. Grâce à la ténacité de son vice-président Maurice Geiger, à la diplomatie de son président, M. Hulot, et grâce à l'appui de la S.N.C.F., le voyage put être organisé, en dépit de toutes les difficultés techniques insoupçonnées de bien des membres de la F.A.C.S.

Car, pour se rapprocher le plus possible de l'époque où de 5 heures à 22 heures les trains de voyageurs allaient de Courcelles à Auteuil et d'Auteuil à Courcelles, les organisateurs avaient demandé à la S.N.C.F. du matériel ancien. Après bien des recherches on finit par décider que la remorque serait assurée par une 230 D du Nord (« Du Bousquet », construite par la S.A.C.M.) et on put constituer une rame avec deux voitures de seconde à bogies, couloir et portières latérales, ex-Nord (qui entrèrent déjà dans la composition du train spécial de la F.A.C.S. sur le chemin de fer de Chauny à St-Gobain en 1964) deux voitures à trois essieux, ex-Prusse (armistice) peintes aux couleurs Est et deux troisièmes à deux essieux ex-Est. Ce matériel est conservé pour le futur

musée des chemins de fer. Il était impossible de retrouver d'anciennes locomotives Ceinture, dont les très originales 2-3-0 T à cylindres en tandem ou les excellentes 2-4-0 T construites pour les rampes difficiles de la Grande Ceinture. De très petites séries, coûteuses en pièces de rechange, elles furent les premières « voracées » par suite des électrifications ou des diésélisations de la Grande Ceinture et du Réseau du Nord.

C'est ce train, remorqué par le 230 D 56 du dépôt de Creil, aux tampons passés au tour, à la peinture et aux cuivres étincelants, conduite par l'équipe Capron-Stol et accompagnée par le chef mécanicien Enet, qui attendait les 400 participants, plus les heureux admis du dernier moment, sur la voie 15 en gare du Nord le dimanche 13 mars. Son horaire était prévu pour permettre aux fanatiques du rail et de la photo de « manitrailer » le train et les gares. Le voici :

Le dimanche 13 mars 1966 - n° 2306

Départ : Paris-Nord, 10 h 05 ; L'Évangile, 10 h 10/10 h 35 ; Belleville-Villette, arrêt prévu de 20 minutes ; Ménilmontant, 11 h 04/11 h 34 ; Charonne, 11 h 40/12 heures ; La Glacière, 12 h 13 (déjeuner) 15 h 03 ; Javel, passage ; Pont de Saint-Cloud, 15 h 35/15 h 52 ; Batignolles, 16 h 23/16 h 55 ; Bifurc. passage ; L'Évangile, 17 h 15/17 h 30. Arrivée Paris-Nord, 17 h 40.

Bien avant le départ, opérateurs et reporters de la Télévision française interrogeaient et filmaient l'équipe de conduite et sa locomotive, ainsi que des membres de la F.A.C.S. A tous les points d'arrêt nous les avons retrouvés, toujours caméras ou micros en main et certainement étonnés de trouver dans Paris ces gares inconnues et ce chemin de fer au-dessus duquel se construisent des immeubles.

En gare de Ménilmontant, M. Wagner, chef adjoint du 1^{er} arrondissement de l'Exploitation de la Région Nord qui accompagnait le train, rappela brièvement, pour l'édification de la grande majorité des auditeurs, l'histoire de la Petite Ceinture, le rôle qu'elle a joué dans le passé et les services qu'elle rend encore puisque 90 circulations quotidiennes l'empruntent entre l'Évangile et Paris-Lyon ou Austerlitz. Après lui ce fut le tour du président de la F.A.C.S., M. Hulot, aussi applaudi que M. Wagner, de rappeler le but de la Fédération, ses projets et de remercier les dirigeants de la S.N.C.F. pour la bienveillance avec laquelle ils envisagèrent ce projet de voyage et les félicita pour sa parfaite organisation.

Au cours du long arrêt à Belleville-Villette, dont le bâtiment des voyageurs a cédé la place à des immeubles, le passage du J.J. 19 qui achemine de Paris-Lyon à Paris-Nord les voitures directes de la Côte d'Azur sur Londres, déclina les photographes, heureux de saisir le contraste entre les modes de traction d'hier et d'aujourd'hui.

Tout le long du parcours, ce train inhabituel souleva visiblement une intense et sympathique curiosité. Les câbles, les caméras de l'O.R.T.F. amenèrent certains curieux à nous demander « dans quel film passera ce train ? » Ils eurent la réponse, du moins ceux qui regardèrent la Télévision, le lendemain soir, quand passa en première vision un excellent reportage repris plus longuement dans « 5 colonnes à la Une ».

A Javel la 230 D 56 et son équipe durent rejoindre leur dépôt d'attache. La rame fut reprise par une 141 T de l'Ouest. La destruction du viaduc d'Auteuil pour faire place à un parc à autos (quand tant d'espaces verts manquent à Paris !) obligea à emprunter la ligne fort pittoresque qui longe la Seine entre Issy et Puteaux. L'arrêt au Pont de St-Cloud permit aux photographes impénitents qui suivaient le train en voiture pour le mieux fixer sur les pellicules, de retrouver les voyageurs heureux d'admirer ce qui reste du paysage, jadis agreste, des rives de la Seine.

L'emprunt à partir de Puteaux des raccordements de la Folie permit de voir au passage les gigantesques travaux d'aménagement de la station de correspondance à la Défense entre le futur réseau express régional et les lignes de banlieue restant exploitées par la S.N.C.F. Enfin l'échange de machines à Batignolles, où une 141 T du Nord remplaça la locomotive Ouest, permit de jeter un coup d'œil sur les transformations apportées à cette gare par la traction électrique : nouveau poste remplaçant les trois postes existants ; adieu au dépôt des Batignolles appelé à disparaître, les BB 25 200 et 25 500 devant être basées à Achères et à La Chapelle.

Et ce fut le retour sur Paris-Nord à travers les stations abandonnées des avenues de Clichy et de Saint-Ouen, du boulevard Ornano, pour s'arrêter à l'Évangile : la fermeture du raccordement Ouest entre Paris-Nord et la Petite Ceinture obligeait en effet à faire l'impasse de la locomotive pour emprunter le raccordement Est. La 141 T Nord souleva maints commentaires en raison de la présence sur ses traverses de tête et de queue d'un attelage automatique.

Et ce fut le retour à Paris-Nord, rigoureusement à l'heure, laissant les jeunes générations pleines de joie et les vieux comme moi pleins de mélancolie. L'aspect abandonné de vieilles gares de la Petite Ceinture, au charme vieillot très second Empire, le tronçon à voie unique entre La Rapée et Grenelle, la disparition du viaduc d'Auteuil qui donnait un aspect très particulier au boulevard Exelmans, ajoutait sa mélancolie aux regrets du passé et à la fuite du temps, qui semble de plus en plus rapide à ceux pour qui il est de plus en plus mesuré.

G. B.

LA VIE DU T.A. 1



Collioure : Vue générale, au premier plan le T. A. 507 Narbonne-Port-Bou; en tête un autorail de 300 ch. de la série X-3800.
(C. B. D.)

LES CHEMINS DE FER DE CEINTURE

Au-dessus de l'avenue Daumesnil, sur laquelle la circulation ne posait guère de problèmes à l'époque, voici un des viaducs construits en remplacement des passages à niveau.

SUITE DU N° 1047

une oubliée : la Petite Ceinture*

L'unification administrative, les réformes et aménagements techniques

En 1867, il existait donc bien une ligne de ceinture tout autour de Paris, mais elle était exploitée par deux administrations différentes : la Ceinture rive droite, par un syndicat de compagnies dans lequel figurait la Compagnie de l'Ouest, es qualité de successeur du Paris-Rouen, syndicataire « fondateur », l'autre celle de la rive gauche, exploitée pour son propre compte par la même Compagnie de l'Ouest, mais entre les Batignolles et Clichy demeurait une coupure avec la Ceinture rive droite.

Un décret du 18 juillet 1865, concédant à la Compagnie de l'Ouest la section de raccordement entre le chemin de Ceinture rive droite et celui d'Auteuil permettait de boucler complètement la ceinture en supprimant ce hiatus de 1 500 mètres. Il s'embranchait à la station de Courcelles (aujourd'hui Pereire-Levallois) sur la ligne d'Auteuil et aux Batignolles sur la ceinture.

(*) La seconde partie de cette étude sera publiée ultérieurement sous le titre : « Une inconnue : la Grande Ceinture ».

Au cours de l'examen des décrets correspondants, la commission du Corps législatif (notre Assemblée actuelle), un commissaire signale l'utilité de réduire à une demi-heure l'intervalle des trains sur le chemin de ceinture et d'obtenir du syndicat de rive droite des améliorations dans le service, et de rechercher les moyens d'établir des lignes de pénétration dans Paris mises en communication avec le chemin de ceinture. C'était la première idée d'un chemin de fer destiné à assurer les transports urbains dans la capitale.

Voici ce qui nous ramène à la Ceinture rive droite. Son trafic ne cesse d'augmenter, tant des voyageurs que des marchandises, au point qu'à partir de 1867, son compte d'exploitation devient excédentaire et le demeurera.

Entre-temps également, le réseau ferré est devenu plus serré : il atteint en ce même 1867 près de 16 000 kilomètres, exactement 15 700. Mais toutes les lignes construites convergent vers Paris, provoquant un embouteillage de la Petite Ceinture. Ne raisonnons pas en effet, en songeant aux trains d'aujourd'hui : les locomotives avaient une faible puissance, le wagon de 10 tonnes était une exception. On devait donc mettre en ligne un nombre

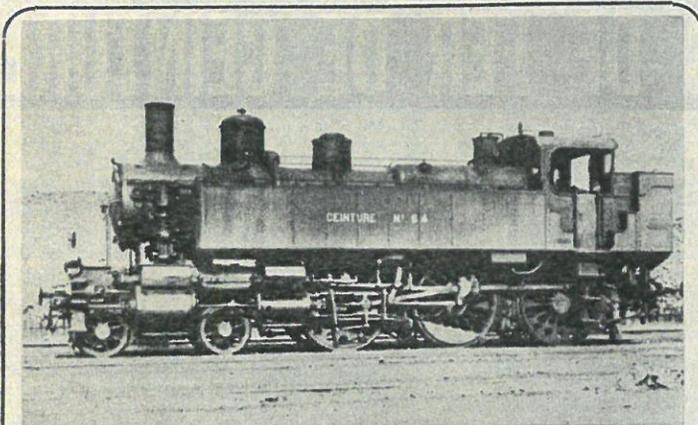
élevé de circulations pour transporter une même masse de marchandises. Les gares, dépourvues de postes d'enclenchements, aux aiguilles manœuvrées à la main, sans moyens de communication entre les agents de manœuvre, avaient un rendement dérisoire en comparaison des résultats actuels. On comprend que le gouvernement et les réseaux se soient préoccupés de la surcharge de la Petite Ceinture, que sa division entre deux administrations indépendantes compliquait certainement.

De cette surcharge, aggravée par l'augmentation des dessertes voyageurs (heureusement encore que, du fait des nombreux arrêts des trains de voyageurs, les marches devaient être sensiblement parallèles) et à laquelle le block système (5) ne pouvait encore

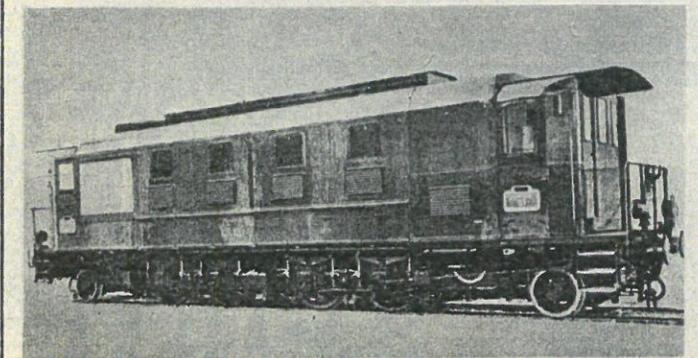
(5) Signalons toutefois qu'une sorte de block absolu existait pour la traversée des souterrains de Belleville et de Charonne dont l'entrée était réglée par des gardes placés aux deux extrémités : on superposait à la certitude qu'aucun train n'était engagé dans le souterrain un intervalle de dix minutes, porté à quinze si le garde n'avait pas obtenu la certitude que le train précédent était bien sorti du souterrain. Dans ce cas, le train suivant devait traverser le tunnel à la vitesse d'un homme au pas (ordre de service n° 9, article 55). Mais le document est muet sur la façon dont les gardes s'assuraient du balayage du canton et correspondaient entre eux

remédier, l'espacement par le temps était encore la règle unique à l'intervalle de 10 minutes, réduit à 5 et 2 minutes dans des cas bien précisés (ordre de service n° 9 — composition et circulation des trains, article 45), devaient naître la création de la Grande Ceinture, l'extension du Syndicat aux deux Ceintures et l'incorporation de la Ceinture rive gauche à celle de la rive droite, avec l'entrée de l'Ouest à ce même syndicat des deux Ceintures. Le détail en sera donné dans le cours de notre article sur la Grande Ceinture.

L'exploitation de la Petite Ceinture demeurera donc assez boiteuse, en raison de cette division en deux administrations, jusqu'à la création du syndicat des deux Ceintures, le 29 décembre 1880. En 1879, le tonnage marchandises dépassait les 2 millions de tonnes. Le trafic des voyageurs n'avait cessé de croître, activé par l'exposition de 1867 et surtout par celle de 1878 pour laquelle une correspondance avec la gare du Nord avait été aménagée (elle existait déjà en 1875) par la création de la station de Nord-Ceinture, sous le passage inférieur du boulevard Ney, séparée de la station Nord de La Chapelle-Saint-Denis par une distance de 250 m et une différence de niveau de 7 m.



La seconde série de locomotives à vapeur : les 230 compound à cylindres en tandem.



Locomotive diesel-électrique du chemin de fer de Ceinture. (Cl. Cie Electro-Mécanique.)

Mais si le trafic de transit était détourné par la Grande Ceinture, mesure coïncidant avec la création de gares de triage en amont des gares terminus dans Paris pour laisser celles-ci jouer exclusivement leur rôle de gares de desserte locale, sans obligation de triage et de reformation de trains sur d'autres gares de Paris, la pression des usagers allait infléchir les réseaux vers l'idée d'assurer des transports urbains. Il sera maintenu cependant un important service de desserte des gares marchandises de la Petite Ceinture, l'Ouest ayant ouvert sur la rive gauche les gares de la Glacière et de Vaugirard. Gares créées, comme celles de Belleville et de Charonne, à la demande du commerce : elles réduisaient la longueur des camionnages qui, n'oublions pas, étaient uniquement effectués par des camions à chevaux. Leur trafic augmentera parallèlement au développement industriel et commercial de ces quartiers excentriques, devenus des zones industrielles.

L'incorporation de la Ceinture rive gauche permettra la mise en marche de trains de voyageurs circulaires, encore que l'Ouest ait tenu à conserver l'exploitation pour son propre compte de la ligne d'Auteuil.

Cette évolution va amener à décider de la suppression des passages à niveau très nombreux, on s'en doute, et de plus en plus fréquentés en raison du développement de l'habitat et des

industries entre la Ceinture et les boulevards extérieurs. La loi du 16 août 1886 autorisera ces travaux dont l'Etat prendra en charge le tiers des dépenses.

La première section sera celle comprise entre le tunnel de Charonne et la rue de Charenton, sur 3,500 km. La plate-forme est

surélevée jusqu'à une hauteur de 5,30 m, les ponts sur les rues ainsi traversées ont une longueur totale de 350 m, soit 10 % du parcours. Sur la seconde section, entre l'avenue de Clichy et la rue des Poissonniers, sur 2,800 km, la voie est abaissée de 6 à 7 m et un souterrain artificiel de 500 m est créé.

Exécutée avec les moyens de l'époque, ce fut une entreprise de grande envergure, qui nécessita des mesures exceptionnelles tant pour la continuité du service des trains sur la ligne que pour la circulation routière heureusement infiniment moindre que de nos jours. Les clichés qui illustrent cet article donnent une idée de l'importance de ces travaux et des solutions utilisées, qui furent suivies par la population parisienne avec beaucoup d'intérêt.

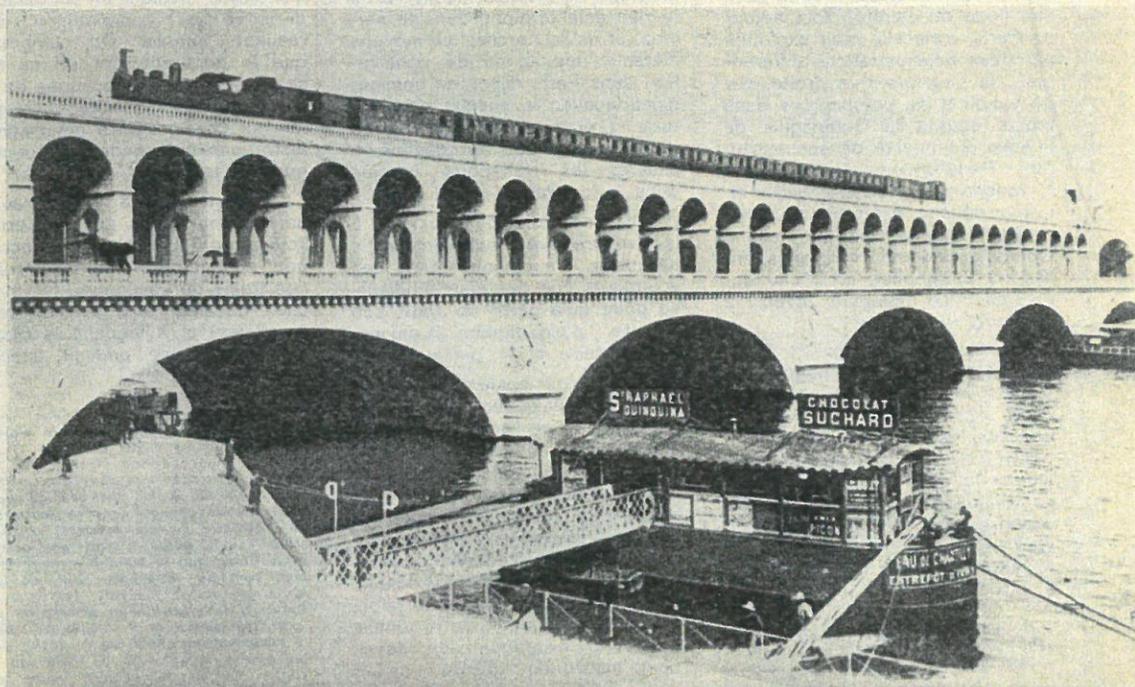
Enfin, répondant au vœu exprimé par M. Aymé en 1865 (rapporteur du décret de concession de la Ceinture rive gauche), la Compagnie du Nord obtient, en 1893, l'autorisation de construire deux raccordements symétriques entre sa gare et la Petite Ceinture. Un tronçon commun passe en tunnel sous toutes les voies principales partant de Paris-Nord et sous la gare de La Chapelle. Les deux branches se séparent en une branche Est et une branche Ouest. D'autre part, on construit du côté pair une extension de la gare du Nord, vers le faubourg Saint-Martin, dite « gare de ceinture ». Se superposant au service circulaire dont la « gare centrale » à proximité de la station Ouest de Courcelles était Courcelles-Ceinture, où des échanges de machines, des garages de rames étaient prévus, un service « gare du Nord à gare du Nord » était prévu, à la cadence de quatre trains par heure,

dont deux par la branche Est vers la Râpée et deux par celle Ouest par Courcelles.

Ces raccordements serviront (et le raccordement Est sert toujours) aux trains de jonction Nord-P.L.M. qui devaient utiliser le raccordement Est-Nord et traverser le rond-point de La Chapelle à niveau, soulevant des réclamations de la ville de Paris.

L'approche de l'exposition de 1900, à laquelle le changement de siècle donnait, dans l'esprit des Parisiens, l'impression d'entrer dans une ère nouvelle, attirait l'attention sur l'insuffisance des moyens de transport en commun de la capitale : omnibus ou tramways à chevaux, lents et de faible capacité, traction mécanique sur les tramways encore dans l'enfance, le développement du tramway électrique étant freiné par l'interdiction d'établir des fils aériens. On parlait beaucoup de métropolitain, sans trop y croire, encore que l'application de moteurs électriques aux « elevateds » de New York et de Chicago ait démontré que ce mode de traction était sorti de la période des essais de laboratoire. Les dirigeants des chemins de fer, à la tête desquels M. Sartiaux, directeur du Nord et déjà connu par son action en faveur du tunnel sous la Manche (voir « Vie du Rail Outremer », n°s 122 et 123) pensaient que les compagnies pouvaient avoir la charge d'assurer les transports urbains. M. Sartiaux lançait un premier projet d'antennes, partant de la gare du Nord et se dirigeant, l'une vers les Halles, l'autre vers l'Opéra. A la demande du gouvernement, il étudiait une liaison entre les gares du Nord, de l'Est et de Lyon, suivant à peu près le tracé préconisé cinquante ans avant par l'auteur de la brochure

Deux services publics alors à leur apogée voisinent sur cette carte postale : un train de voyageurs de la Ceinture sur le défunt viaduc d'Auteuil et la station du service des bateaux-mouche parisiens.



PETITE CEINTURE

non signée dont nous avons parlé au début de cet article. Une antenne aurait pu être amorcée sur la gare d'Austerlitz.

Dans le même temps, le P.O. prolongeait sa ligne vers le centre de Paris en construisant la gare d'Orsay, sur le terrain laissé libre par l'incendie de l'ancienne Cour des Comptes pendant la Commune. L'Ouest, qui avait assuré la desserte de l'exposition de 1867 par sa gare du Champ-de-Mars, demandait en même temps la concession d'une ligne à traction électrique, de Paris-Invalides à Versailles, et d'un raccordement long de 6 km entre Courcelles-Ceinture et le Champ-de-Mars, portant la section Courcelles-avenue Henri-Martin de la ligne d'Auteuil à quatre voies. Cette ligne était, en effet, arrivée à saturation en période de pointe, avec les circulations Ceinture, celles de la gare du Nord à la gare du Nord, et enfin le trafic propre Ouest de Saint-Lazare à Auteuil. La cadence atteignait 18 à 20 trains à l'heure à certaines périodes de la journée.

Il a circulé en effet, entre Courcelles-Ceinture et l'avenue Henri-Martin, non seulement les trains de Ceinture Paris-Nord à Paris-Nord, mais des trains Paris-Nord-Paris-Ouest, des « circulaires » Ceinture. Il s'y ajoutait des trains de Saint-Lazare à Auteuil et d'autres de Saint-Lazare au Champ-de-Mars. Enfin, il a également circulé les trains de marchandises : la concession de la Ceinture rive gauche prévoyait, en effet, que la Compagnie de l'Ouest prendrait à sa charge « les dépenses nécessaires pour approprier la ligne d'Auteuil à la circulation des trains de marchandises : des trains de cette nature, on le verra plus loin, ont également passé entre le réseau du Nord et la gare du Champ-de-Mars.

La concession fut accordée entre l'avenue Henri-Martin et le Champ-de-Mars, le 14 juin 1897, à la Compagnie de l'Ouest. Une gare terminus de voyageurs, plus étendue que celle restée en place depuis 1867, fut également aménagée au Champ-de-Mars.

Mais seuls ces deux prolongements ou raccordements furent réalisés. Les autres rencontrèrent l'hostilité unanime du conseil municipal de Paris : la majorité était, par conviction politique, l'adversaire des grandes compagnies de chemin de fer. La minorité tenait à garder la haute-main sur les transports urbains et sur ce chemin de fer souterrain ou aérien qui justifierait ainsi son nom de métropolitain. Tant il est vrai que l'union est plus facile contre un projet qu'en faveur de sa réalisation.

De l'apogée à la chute brutale

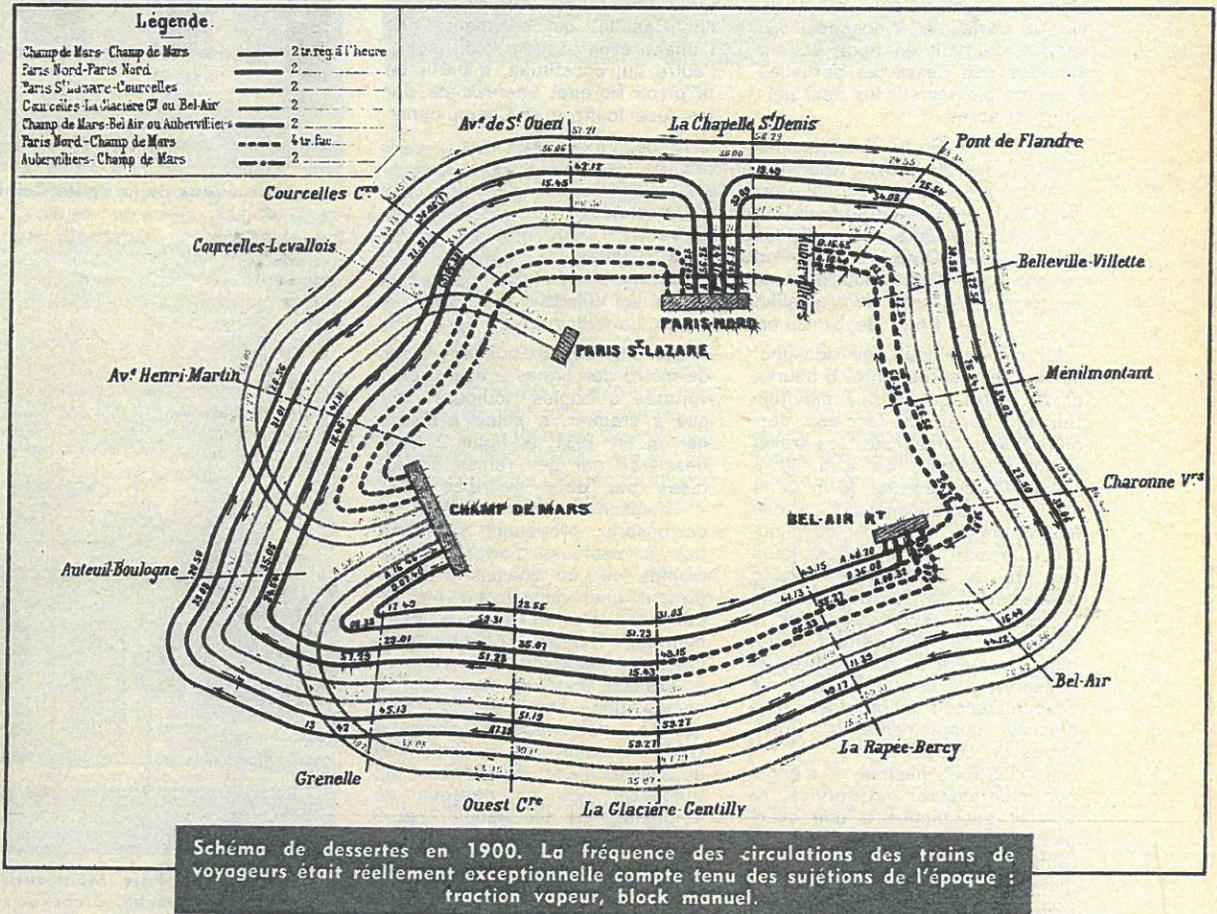
Les années fastes de la Petite Ceinture sont celles de l'exposition de 1900, avec 39 millions de voyageurs contre 30 millions en 1899, chiffre tout de même considérable en un temps où la popu-

lation de Paris ne dépassait pas le million (« intra muros » évidemment). Tombé à 32 millions en 1903, le développement du métropolitain, l'ouverture de lignes de tramways à traction électrique abaissent ce chiffre à 14 071 735 voyageurs en 1913 et à 6 782 732 en 1927. A cette date, de nombreuses lignes d'« omnibus automobiles » pour employer le terme officiel de la T.C.R.P. (Transports en commun de la région parisienne, société d'économie mixte ayant regroupé les

quelque 15 compagnies de tramways existant à Paris et les services d'autobus exploités par l'ancienne Compagnie des Omnibus — C.G.O. — le plus important concessionnaire de lignes de tramways et le seul d'autobus) s'ajoutaient au métro pour la desserte de Paris.

Malgré le regain de faveur que lui apporta l'Exposition coloniale de 1931 et en dépit des protestations des usagers, le service des voyageurs sur la Petite Ceinture était condamné : le chiffre

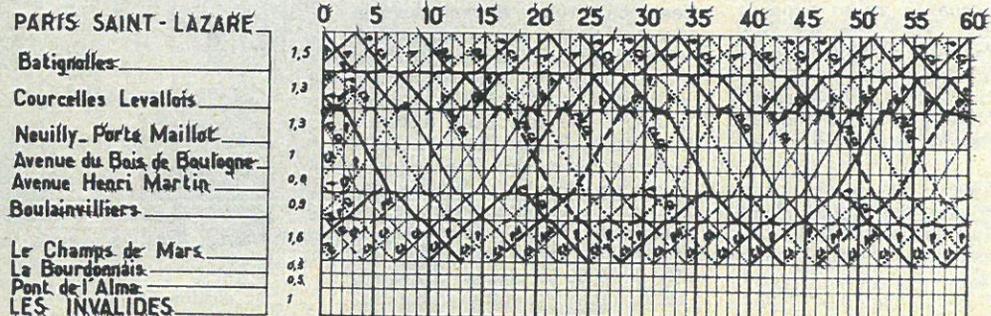
des voyageurs tombait à 7 716 000 en 1932. A cette époque, la ligne comptait 26 km de double voie desservant deux terminus, Auteuil et Courcelles-Ceinture, et 22 stations intermédiaires. La ligne d'Auteuil, électrifiée le 2 janvier 1925, était, depuis 1922, limitée au Pont-Cardinet, pour récupérer son groupe de voies entre cette station et Saint-Lazare, en faveur du groupe Versailles-Saint-Nom-la-Bretèche, dissocié d'avec celui de Saint-Germain. Le raccordement entre l'avenue Henri-Mar-



CHEMINS DE FER DE L'OUEST

1^{ères} Voies entre Courcelles-Levallois et l'Avenue Henri Martin. (MARCHES DIRECTES) Exposition Universelle de 1900

Légende : OUEST — Réguliers Facultatifs | **NORD** — Réguliers Facultatifs | **CEINTURE** — Réguliers Facultatifs



10,4 km

PETITE CEINTURE

tin et le Champ-de-Mars, électrifié en 1917, était fermé au service des voyageurs en 1924. Finalement, après avoir vainement offert au métropolitain, qui refusait un cadeau qu'il estimait empoisonné (à cette époque, le métro était exploité par une société privée, régisseur de la Ville de Paris, propriétaire de l'infrastructure) en subordonnant son accord à des conditions difficilement réalisables, le syndicat, la T.C.R.P. et la Ville de Paris négociaient pour remplacer le service des voyageurs par une ligne d'autobus entre la porte de Champerret et la gare d'Auteuil, via la porte de Vincennes. Au service de bout en bout, étaient ajoutées des dessertes partielles à heures pleines sur les neuf parcours ci-après :

- Porte de Champerret-Porte de Vincennes ;
- Porte de Champerret-Porte de Gentilly ;
- Gare d'Auteuil-Porte de Gentilly ;
- Gare d'Auteuil-Porte de Vincennes ;
- Gare d'Auteuil-Place Gambetta ;
- Gare d'Auteuil-Porte de La Villette ;
- Place Balard-Porte de Vincennes ;
- Porte de Versailles-Porte de La Villette ;
- Porte de Vincennes-Porte de La Villette.

La cadence était, en semaine, suivant les heures, entre 5 heures et 20 h 10, de 20 à 7 minutes. Sur le chemin de sa vie, les trains se succédaient, de 5 h 40 à 19 h 20 en semaine (6 h 20 à 21 h 10 les dimanches), à des intervalles de 20, 30 et 60 minutes. Certains dimanches et jours de fête, la cadence en pleine pointe était de 10 minutes. Elle fut même de 5 minutes pour la desserte de l'Exposition coloniale, située à la porte Dorée et desservie par la station de la rue Claude-Decaen, qu'on avait dotée d'accès supplémentaires provisoires en charpente.

La T.C.R.P. hésitait à s'engager pour assurer un service qui donnait satisfaction à une clientèle d'abonnés. Elle fut considérablement aidée dans l'établissement de ses horaires par les comptages détaillés que lui fournissait le service de l'exploitation de la Ceinture. La desserte routière fut retouchée à la lueur de l'expérience.

La ligne autobus comptait 29,900 km, parcourus en 90 minutes (vitesse commerciale 21,878 km/h contre 26 km et 74 minutes pour le train (vitesse commerciale : 28,888 km/h).

Pourquoi cette désaffection des autorités envers le rail et cet engouement pour l'autobus ? Pourquoi cette baisse du trafic de la Ceinture ? Rappelons d'abord que la crise mondiale, partie des Etats-Unis en 1929, n'était arrivée en France qu'en fin 1931. Une partie de la diminution du nombre des voyageurs de la Ceinture tenait au chômage qui sévissait dans la région parisienne.

Si, d'autre part, nous consultons un plan des lignes d'autobus et de métro en 1930, nous constatons que le métro desservait déjà une ligne circulaire Nord et Sud, avec une radiale, ensemble constitué par :

— Ligne 2 : Etoile-Nation par Barbès-Rochecouart ;

— Ligne 5 : Etoile - Gare du Nord par Italie ;

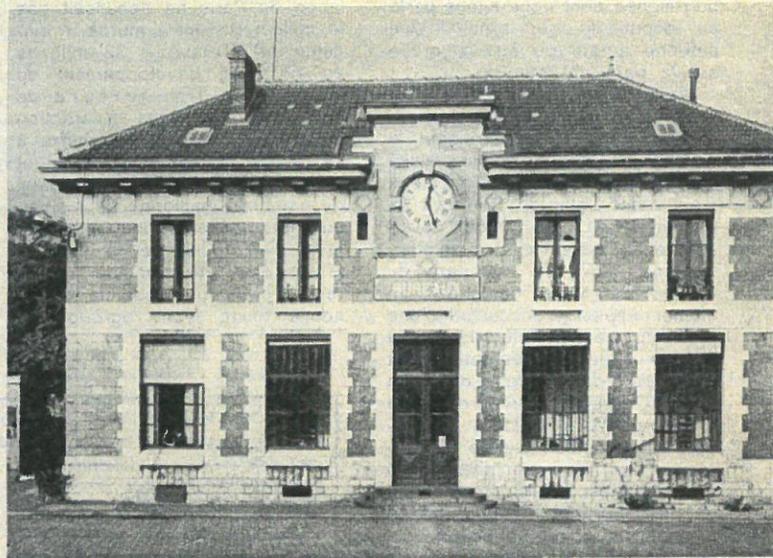
— Ligne 6 : Italie-Nation.

(Aujourd'hui la ligne 6 dessert Etoile-Nation et la ligne 5 part d'Italie et se prolonge jusqu'à l'église de Pantin.)

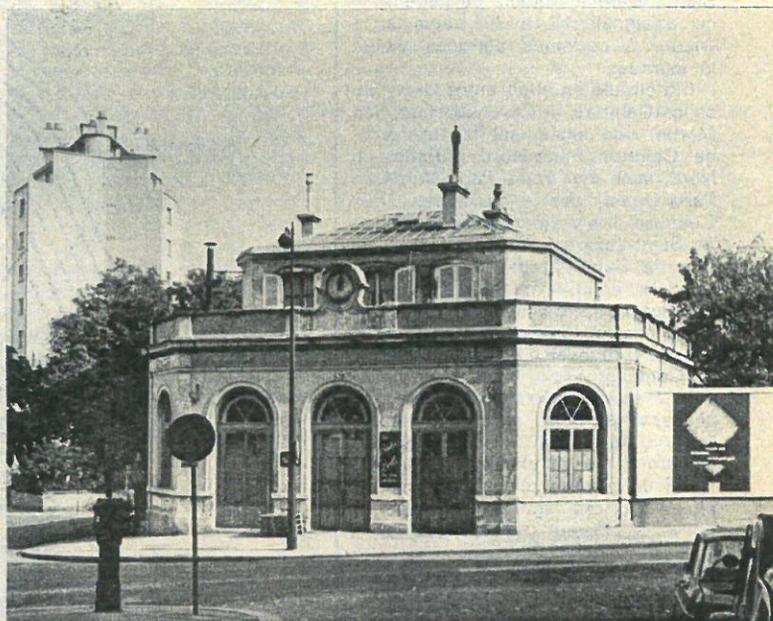
D'autre part, des lignes de tramways constituaient, entre la Ceinture et ces lignes de métro un cercle concentrique : c'étaient les 123/124 de la porte de Saint-Cloud à celle de Vincennes par l'Eglise d'Orléans, les lignes 30, Trocadéro/Gare de l'Est et 31, Etoile/Mairie du XVIII^e/Gare de l'Est/Bastille, qui suivaient l'une l'itinéraire de la ligne 2 du métro, l'autre qui constituait, à partir de la place Pereire, une rocade par les rues Louffroy et Championnet.

Qui voit aujourd'hui les rames de métro des lignes 2 et 6 à cinq voitures à bogies, toujours pleines à craquer, a peine à imaginer qu'en 1931 la ligne 2 était desservie par des rames constituées par deux motrices dites « Thomson doubles », dont la carrosserie, provenant du matériel à essieux d'origine, était montée sur un châssis à bogie portant une vaste cabine de conduite. Sur la ligne 5, deux motrices Thomson « unités multiples » encadraient trois voitures à essieux. Sur la ligne 6, la composition était encore plus réduite : deux motrices Thomson U.M. encadrant une voiture mixte à essieux. Les fréquences ne tombaient pas en dessous de 4 minutes sur les lignes 2 et 5 et 5-6 minutes sur la 6.

C'est dire que la clientèle était moindre qu'aujourd'hui et que la Petite Ceinture semblait surabondante. D'autant plus qu'au-delà des fortifications s'étendit jusqu'en 1930-1932 ce qu'on appelait la « zone », une bande de terrain large de 500 mètres au-delà des fossés des fortifications, sur laquelle l'autorité militaire avait interdit de construire en dur pour ne pas masquer les feux de l'artillerie des bastions. Bien que les fortifications aient été progressivement démolies, les fossés comblés, qu'une ceinture de larges boulevards (devenus aujourd'hui insuffisants) remplace les rues étroites et mal pavées qui bordaient par endroits seulement l'intérieur des murs, la portion « extra muros » de ce qui pouvait être considéré comme faisant partie de la zone d'attraction de la Petite Ceinture, était presque un désert. D'autre part, sur ces nouveaux boulevards, larges, bien revêtus, encore peu fréquentés, les nouveaux autobus surbaissés et à pneus, Renault TN 6 de 50-56 places, pouvaient tenir des performances honorables et profiter à plein de carac-



Les bureaux de la Petite Ceinture en gare de Tolbiac (état actuel).



La station Parc Montsouris d'un type courant sur la ceinture rive gauche, à cheval sur la tranchée de la voie ferrée.



La station Claude Decaen, proche de la gare P.L.M. de Charenton et qui fut la dernière construite sur la Petite Ceinture.

téristiques remarquables pour leur temps (vitesse maxima 45 km/h).

La mode était au déferage ; les tramways ont été supprimés entre 1930 et 1934, dans Paris et en banlieue, même là où ils roulaient sur plate-forme indépendante. L'autorité militaire poussait à l'utilisation intensive de l'autobus, qu'elle comptait utiliser en temps de guerre par réquisition (les Parisiens, réduits au seul métro, et les banlieusards, privés de tout moyen de transport pendant l'Occupation, eurent tout le loisir de mesurer les bénéfices qu'ils tirèrent de l'opération... Mais cette expérience cruelle est depuis bien longtemps oubliée...).

Si bien que l'affaire fut menée tambour battant : étudiée à la demande de la Ceinture par la T.C.R.P. le 25 mars 1932, indiquée comme réalisable le 29 juillet de la même année, la substitution était prescrite par le conseil général de la Seine le 12 juillet 1933 et entré en service le 23 juillet 1934, après livraison du matériel nécessaire (50 voitures, dont 43 en ligne).

La convention entre le conseil général et la Ceinture était signée le 31 janvier 1934 et approuvée par décision ministérielle du 28 février 1934. Elle imposait à la Ceinture des charges financières très importantes. Elle devait en effet :

— Payer au département de la Seine pendant une première période de six ans une allocation forfaitaire annuelle de 3 millions de francs ;

— Prendre en charge pendant cette même période la moitié du déficit de la ligne d'autobus P.C. (Petite Ceinture), compte tenu des charges de capital, mais l'allocation de 3 millions par an étant portée en recettes ;

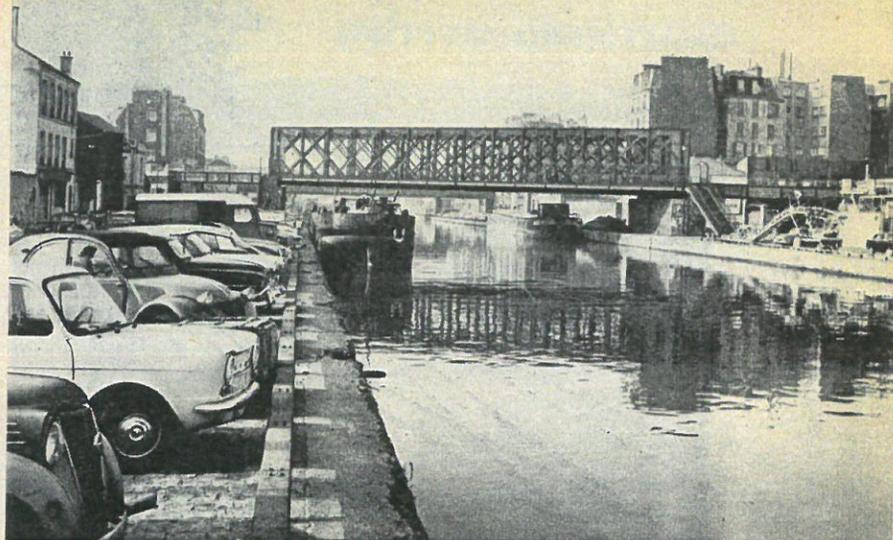
— Prendre en charge, pendant une nouvelle période de six ans suivant la première, la moitié du déficit éventuel de la ligne P.C., compte tenu des charges de capital.

En fait, dès 1935, la ligne P.C. est devenue une des meilleures de la T.C.R.P. Malheureusement l'encombrement du boulevard des Maréchaux, accru par les croisements à niveau des artères radiales aux portes les plus fréquentées (encombrement persistant en dépit de certains passages à deux niveaux réalisés depuis la guerre) a rendu dérisoire la vitesse commerciale des autobus qui tombe aujourd'hui à moins de 9 km/h aux plus mauvaises heures. La desserte est également incertaine en raison de ces mêmes encombrements et la tarification devenue exorbitante pour les parcours un peu longs, les sections, au nombre de 9 à l'origine, s'étant multipliées pour arriver au nombre de 22 aujourd'hui.

L'abandon du service des voyageurs sonna le glas de l'ensemble des Ceintures. On verra dans la partie relative à la Grande Ceinture comment le Syndicat des Ceintures sera dissous en application de l'arrangement du 1^{er} janvier 1935 qui répartira l'exploitation des deux ceintures entre le Nord et l'Est.

L'évolution après l'abandon du service des voyageurs

Tandis que la Grande Ceinture ne cessera de voir croître son utilisation au point d'arriver aux limites de la saturation, la Petite Ceinture sera de plus en plus délaissée. La branche Ouest du raccordement au départ de la gare du Nord a été comblée pendant la dernière guerre. Par contre, le raccordement Est reste en service et son intérêt s'accroît en raison de l'augmentation considérable du nombre de voyageurs en transit du Nord (Angleterre et Bénélux) vers la Côte d'Azur et les Pyrénées. En plus des trains de jonction, certains rapides sur Nice ont leur origine ou leur terminus reportés sur



Le viaduc de la Petite Ceinture au-dessus du canal de l'Ourcq.

Paris-Nord. Maintenu à double voie entre Batignolles et la Râpée-Bercy, la ligne est empruntée par les trains de R.A. interrégionaux et la desserte des gares P.V. très animées (les difficultés de circulation dans Paris incitent les utilisateurs à réduire au maximum les parcours de camionnage). Entre Belleville-Charonne, Paris-Gobelins, la Glacière-Gentilly et Grenelle (exploitée par l'Ouest, où sont formés des trains S.T.V.A.), le tonnage annuel est de l'ordre de 750 000 tonnes. La section entre la Râpée-Bercy et Grenelle a été mise à voie unique.

La traction est assurée par des Diesel A-I-A + A-I-A 62 000 (au nombre de 9 en 1963) qui effectuent également des manœuvres de gare.

Le viaduc d'Auteuil, entre Auteuil et Grenelle, a été démoli au profit, non d'espaces verts, hélas ! mais de parcs à voitures modifiant totalement l'aspect traditionnel du boulevard Exelmans.

La ligne de Courcelles au Champ de Mars a été mise à une seule voie. La gare de Courcelles-Ceinture, qui comprenait cinq voies à quai, des garages de rames et un petit dépôt, a

été démolie. Sur son emplacement, un groupe d'immeubles a été construit. Une seule voie a été conservée entre la gare actuelle de Pereire-Levallois et les Batignolles, dite « voie des souverains », car elle dessert la gare du Bois de Boulogne où furent reçus, jadis, nombre de visiteurs royaux (6). Son sort, entre l'avenue Henri-Martin et le Champ de Mars, est en suspens. Elle sert à des échanges de rames automotrices entre les lignes des Invalides et celles de Saint-Lazare. On y photographie aussi volontiers les matériels nouveaux, en raison de l'admirable fond de tableau que constituent le Champ de Mars, la Tour Eiffel, l'Ecole Militaire et le Panthéon. On parlait d'en utiliser l'infrastructure pour établir une voie routière entre les deux rives de la Seine, supplantant à l'insuffisance du pont de Bir-Hakeim (et on supprimerait aussi les dernières installations ferroviaires de la gare du Champ de Mars). Par suite, la gare de Grenelle serait reliée à la ligne des Invalides, aux abords d'Issy-Plaine : l'établissement de ce raccordement a été approuvé par l'Administration Supérieure. Mais le personnel de la Radio, dont le palais est juste à l'aplomb de l'ancienne gare de Boulainvillers, désirerait qu'un service soit repris, en raison de l'éloignement de toute station de métro.

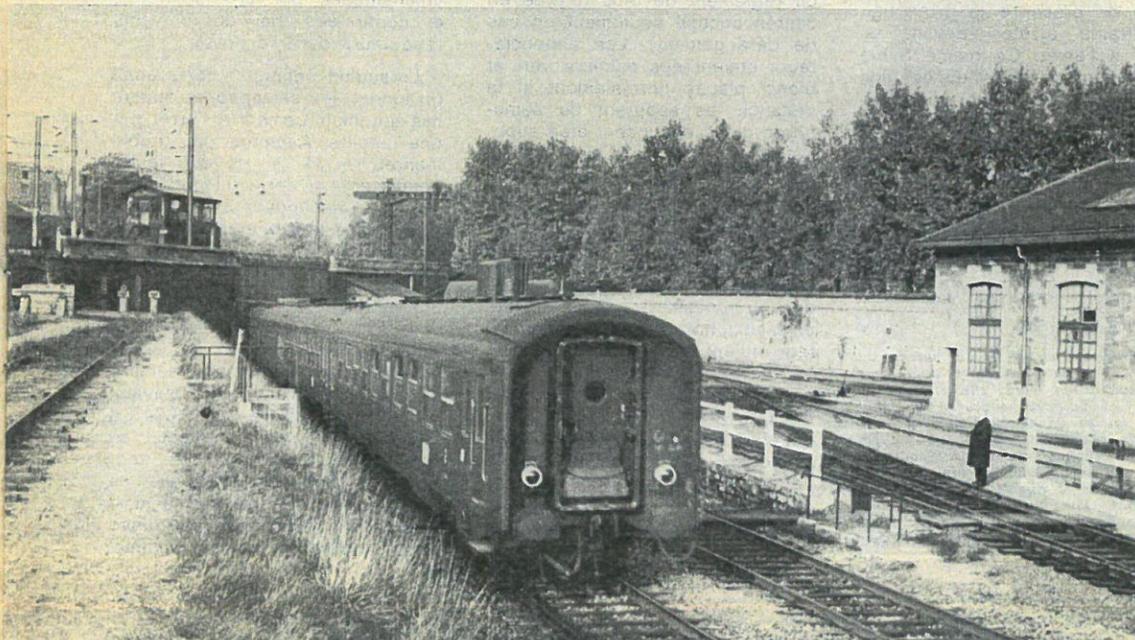
Et maintenant... un peu de technique !

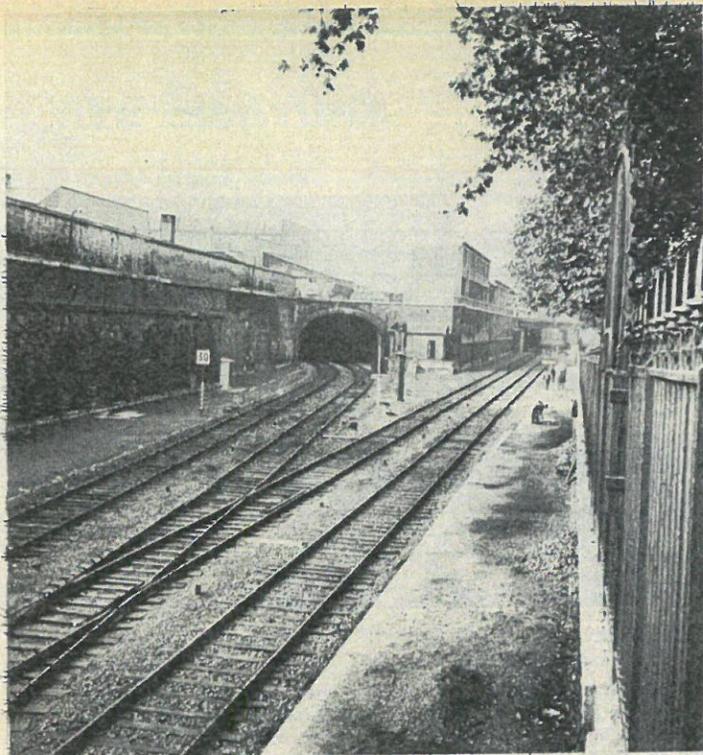
Revenons maintenant sur quelques particularités de l'exploitation.

Nous avons peu de documents sur ce qu'était la signalisation avant la mise en service du block manuel décrit plus loin. Il semble qu'elle ait été assez disparate, le recueil des « Instructions pour

(6) Le dernier train spécial qui circula sur ce tronçon fut celui qui conduisait le cercueil de l'Aga Khan qui devait être inhumé aux bords du Nil. Le cortège prit le train à la gare du bois de Boulogne et une marche spéciale le conduisit à la gare de Lyon pour être incorporé dans un train sur Marseille.

La tranche du train 9 Milan-Nice-Calais transitant entre la gare de Lyon et la gare du Nord passe sous le raccordement Ceinture-région Est côté province et au droit d'un ancien dépôt vapeur.





A la Chapelle-St-Denis, ce raccordement en souterrain vers les voies de la région Nord, côté Paris, est actuellement utilisé pour les liaisons interrégionales des trains de voyageurs.

la manœuvre et l'entretien des signaux et sémaphores » de 1872 dit très sagement :

« Toute installation de signal est susceptible de transformation et de perfectionnement, soit pour réduire le nombre des différents modèles de signaux, soit pour tirer le meilleur parti des emplacements disponibles. »

Admirons la modestie en cette matière des spécialistes de l'époque qui reconnaissent ainsi qu'ils ne bâtissaient pas pour les siècles à venir.

Il y avait certainement comme signaux à distance des disques rouges : « Ces signaux sont pour la plupart des signaux d'arrêt absolu » (instruction précitée, article II).

Enfin, il y avait des sémaphores à trois positions, imités de l'Angleterre, car :

« Lorsque le sémaphore est à voie libre, le voyant est placé verticalement. Dans cette position, les feux donnés par les lanternes sont blancs.

« Lorsque le sémaphore est au ralentissement, le voyant est incliné à 45° et penché vers la voie que parcourent les trains auxquels il s'adresse et, dans cette position, les feux donnés par les lanternes, pendant la nuit, sont tous deux verts.

« Lorsque le sémaphore est à l'arrêt, le voyant est placé horizontalement et pendant la nuit les feux donnés par les lanternes sont l'un vert et l'autre rouge, le feu rouge étant le plus rapproché de la voie. »

Et alors vient un article qui introduit, en 1872, près de cinquante ans avant la création de la commission Verlant qui unifia la signalisation et reprendra cette couleur avec la même signification, le jaune comme annonciateur d'un signal d'arrêt :

« Dans un certain nombre de postes, on a installé des sémaphores répéteurs dont l'objet, comme l'indique leur nom, est de répéter les signaux d'autres

sémaphores du même poste. Ces appareils sont installés dans les gares où, par suite des sinuosités de la voie et d'obstacles quelconques, les sémaphores de la gare n'étant visibles que de très près, il eût été impossible aux mécaniciens des trains ou des machines franchissant la gare sans arrêté de s'arrêter en vue des sémaphores placés aux extrémités des quais s'ils se trouvaient à l'arrêt.

« Les voyants de ces sémaphores répéteurs sont peints en jaune, un verre jaune remplace le verre rouge des sémaphores ordinaires et, pendant la nuit, ils ne diffèrent des sémaphores ordinaires que par la substitution d'un feu jaune au feu rouge des sémaphores ordinaires, dans la position du signal à l'arrêt. »

On voit que les dirigeants de la Ceinture ont, en bien des domaines, été des précurseurs...

Ils le furent également en imaginant un type original de bloc-système qui fut introduit sur la Petite Ceinture vers 1890. En raison de la faible longueur des cantons, il était absolu, ce qui évitait de prescrire la protection des trains arrêtés devant un signal à l'arrêt. Ce même faible espacement des signaux de bloc permit de se dispenser d'enclenchements électriques réalisés uniquement à l'époque par verrous commandés par électro-aimants.

C'était un système entièrement original, dont notre cliché montre la maquette au 1/5^e construite par M. Costa, qui fut, jusqu'à la reprise par le Nord, chargé de la signalisation sur la Petite Ceinture (7).

(7) Ramenée en 1935 du bureau du district de Belleville-Villette dans ceux de l'Exploitation Nord, elle disparut en 1939. Ces bureaux, évacués au début de la guerre en application d'un plan (absurde) de dispersion, furent occupés par une section de D.C.A. dont les pièces étaient installées sur les toits des bâtiments de la direction et de la gare du Nord. Elle ne fut pas retrouvée (comme beaucoup d'autres objets) quand les bureaux furent de nouveau occupés au début de 1940.

Les enclenchements entre les sémaphores de deux postes successifs étaient réalisés par des transmissions funiculaires sans compensateurs de dilatation.

Le réglage de ces transmissions, condition indispensable au bon fonctionnement des appareils, était assuré par des cantonniers, appelés « parcoureurs » (parce qu'ils devaient parcourir régulièrement la voie), chargés de cette opération. Cette solution était possible, on l'a vu, en raison de la faible longueur des cantons, 800 m sur la ceinture Rive droite, 1 200 à 1 500 m sur la Rive gauche. Le sémaphore d'entrée d'un canton était celui de sortie du canton précédent. Bien que du type sémaphorique, c'est-à-dire s'abaissant ou se relevant par rotation autour d'un

dispositifs sont dus (dont un verrou d'aiguille talonnable), ce block semi-automatique était très en avance sur son temps. L'enclenchement entre deux sémaphores successifs était réalisé par un désengageur. Le bloqueur du poste amont, après le passage d'une circulation, mettait le sémaphore en position de fermeture, ce qui bloquait le signal par le désengageur, puis remettait le levier du sémaphore en position de voie libre (renversée), ce qui préparait l'annulation du désengageur. Celle-ci était provoquée par la mise en position de fermeture du levier du sémaphore du poste aval, le désengageur mettant sous cette action le voyant du sémaphore du poste amont en position d'ouverture. Le bloqueur de ce poste devait alors



Fermée depuis 22 ans, voici la station de l'avenue de Vincennes.

axe horizontal, le voyant de ces signaux était peint aux couleurs du carré damier rouge et blanc, en raison du caractère absolu du règlement de bloc (entrée en canton occupé seulement en cas de dérangement). Les annonciateurs étaient des damiers vert et blanc, placés normalement si la distance les séparant du sémaphore qu'ils annoncent était supérieure à 1 000 m. Dans le cas contraire, le damier était placé sur la pointe. Un chiffre peint dans le carré blanc inférieur indiquait le nombre d'hectomètres, arrondi au chiffre supérieur, séparant ce signal du sémaphore qu'il annonçait. Les deux leviers du sémaphore et de l'annonciateur étaient enclenchés par barre. La position normale du sémaphore, lorsque le canton était dégagé, était à voie libre. L'annonciateur était en position de fermeture. La garde du poste l'effaçait quand il recevait une annonce.

Imaginé par Lebeau, ingénieur à la firme Saxby, à qui tant de

retirer les pétards qu'il avait lancés après dégagement total de son sémaphore par la circulation. Toutes ces manœuvres étaient commandées par des sonneries et confirmées par des voyants répéteurs dans le poste.

Lorsqu'un canton comprenait un tunnel, les sémaphores étaient mis automatiquement à l'arrêt par une pédale Auþinne, la double manœuvre N + R du levier confirmant la fermeture et préparant le désengageur à recevoir voie libre à la fermeture du sémaphore aval.

Vers 1930, on installa un block lumineux par circuit de voie à la traversée des souterrains de Charonne et de Belleville. Ces deux ouvrages demanderont constamment des travaux de réfection. Déjà, en 1874, à la suite d'un éboulement, on remarquera que, dans les sections où se situaient des venues d'eau ou des infiltrations, le mortier était complètement désagrégé. Mais le block manuel

décrit plus haut demeura fort longtemps en service.

A l'occasion d'une réfection de ces mêmes tunnels, en 1931, il fut inauguré un système de pilotage sans aiguilles, à quatre files de rails : une pédale enclenchait entre eux les carrés d'accès sur la voie unique, de manière à ne laisser s'engager simultanément deux mouvements de sens contraire, mais le block continuant à fonctionner permettait d'engager des rafales de circulations de même sens.

La Traction

Il semble bien que depuis sa création jusque vers les années 1890, la Ceinture n'ait pas eu de traction propre. Les locomotives et le matériel à voyageurs étaient moyennant redevance, fournis par le Nord et, plus tard, par l'Ouest. Un traité en date du 29 décembre 1880 précise que la Compagnie de l'Ouest devait fournir le matériel roulant et assurer la traction sur les lignes qu'elle remettait au Syndicat des deux Ceintures. Mais des circulations remorquées par les soins de la Ceinture étaient prévues sans qu'il soit précisé à qui appartenaient les locomotives.

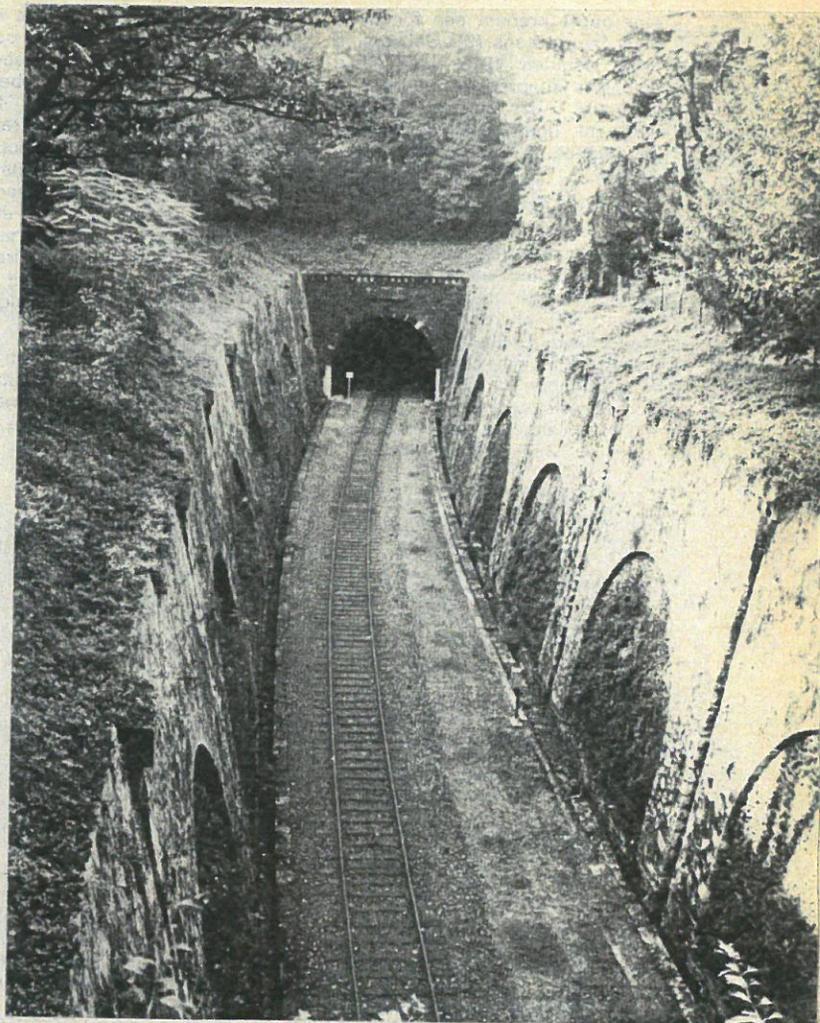
On vit donc longtemps circuler sur la Petite Ceinture des locomotives tender du type 1 - 2 - 0, dites « bicyclettes » dont l'Ouest posséda une grande variété de modèles dérivés d'un prototype unique. Pour la remorque des trains de marchandises, la Ceinture mit en service différents modèles de locomotives tender de figuration d'essieux 0 - 4 - 0 à simple expansion.

A partir de 1900 apparurent des 0-3-0 à tender dérivées de celles que l'Ouest venait de construire pour prendre la relève des « bicyclettes », trop faibles au point que les trains de banlieue devaient être remorqués en double traction. Les dernières bicyclettes finirent leurs jours sur la ligne d'Auteuil jusqu'à l'électrification de celle-ci (1925).

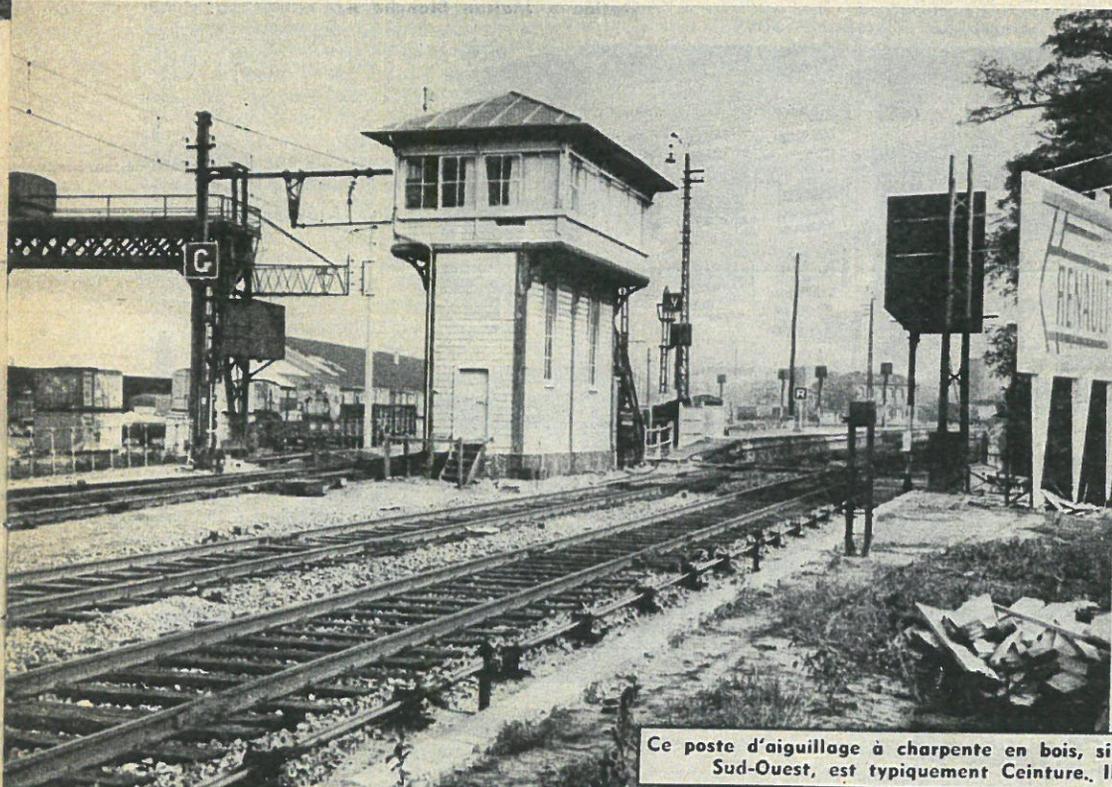
Puis vinrent des 230 T compound aux cylindres placés en tandem, des 2-3-2T du type de la banlieue nord, étudiés par du Bousquet. Quelques 2-4-0 T, construites pour la Grande Ceinture, circulaient également sur la Petite Ceinture (8).

Pendant longtemps les voyageurs furent transportés dans des voitures à impériales ouvertes, du type Ouest ou en dérivant, seules les voitures de 1^{re} classe n'avaient pas d'impériale. On vit aussi des voitures Bidart, à impériale fermée, analogues à celles adoptées par le réseau de l'Est. Ce matériel fut remplacé au moment de l'exposition de 1900 par des voitures à deux essieux à grand empattement, à portières, sans couloir, comportant sept compartiments en seconde (il n'y avait que deux classes de voiture) et six, garnis de drap clair, en première. Les banquettes de seconde étaient rembourrées, grand luxe pour le temps. L'éclairage électrique fut installé peu de temps après au moyen d'un groupe électrogène à essence placé dans le fourgon, un commuta-

(8) A noter que les mécaniciens des locomotives affectées à la traction des trains de voyageurs sur la Petite Ceinture étaient agents Nord fournis par le dépôt de la Plaine.



Ce pourrait être une ligne secondaire au cœur d'un de nos grands massifs forestiers ; c'est tout simplement la Petite Ceinture, mise en voie unique, profondément enfouie dans la tranchée du parc Montsouris.



Ce poste d'aiguillage à charpente en bois, situé au raccordement des voies de la région Sud-Ouest, est typiquement Ceinture. Il n'a pas été modifié depuis l'origine.

teur général était à la disposition du chef de train. Les portières étaient montées de telle sorte que les charnières se trouvaient à gauche du voyageur placé en face de la voiture, et non à sa droite, disposition généralement adoptée. De ce fait, la charnière était du même côté que la machine, ce qui en facilitait la fermeture et réduisait les dangers de chute des voyageurs en cas d'ouverture intempestive dans les tunnels, danger qui fut toujours la hantise des dirigeants de la Ceinture.

Le service des trains, on l'a vu, était très serré avec des circulations fréquentes. Pendant l'exposition de 1900 et autour de cette date il circulait des trains allant de Paris-Nord à Paris-Nord, d'autres de Paris-Nord à Paris-Saint-Lazare (mais en raison de la disposition du raccordement à Clichy, la section Pereire-gare du Nord par l'avenue de Saint-Ouen n'était pas desservie par ces trains). Le règlement prévoyait que dans un sens le conducteur nord faisait fonction de chef de train, le conduc-

PETITE CEINTURE

teur ouest prenant ces fonctions dans l'autre sens (9). Ce service dura jusqu'en 1915. La guerre amena la suppression du service circulaire : des correspondances avec la ligne d'Auteuil furent aménagées à Courcelles et à Auteuil.

En 1931/32, des locomotives diesel, au nombre de trois, furent mises en service sur la Petite Ceinture. Elles étaient à transmission électrique et développaient 900 ch. Elles donnèrent d'excellents résultats, mais l'expérience ne fut pas continuée après la dislocation de la Ceinture et ces locomotives, très en avance sur leur époque, finirent leurs jours au Méditerranée-Niger.

La tarification était la suivante :

En 1900 : 1^{re} zone (deux gares) :
 1^{re} : aller : 0,40 - AR : 0,60
 2^e : aller : 0,20 - AR : 0,30

En 1933 :

1^{re} : aller : 1,50 - AR : 2,50
 2^e : aller : 1 - AR : 1,25

Celle du Métropolitain était la suivante :

En 1901 :
 Billet simple, 1^{re} cl. : 0,25 -
 2^e cl. : 0,15 - AR 2^e cl. : 0,20.

Terminons en soulignant que la Petite Ceinture a tenu, dans la vie quotidienne de nos grands-pères, la même place que peut aujourd'hui tenir le métro : des chansons l'ont immortalisée, que les « gommeux » ou les « tour-lourous » débitaient dans les cafés-concerts des quartiers populaires. Que ces temps sont lointains !... Dès les années 1925, la Ceinture n'était plus connue que de quelques habitués profitant du tarif avantageux des abonnements ouvriers, moins cher que celui du métro. Pour le grand public, elle fut une révélation au moment de l'Exposition coloniale.

Ainsi, en moins de cent ans, la Petite Ceinture a joué tous les rôles. Conçue au début comme voie de transit pour les marchandises entre les grandes lignes rayonnant autour de Paris, quand le réseau était dépourvu de ro-cades, elle deviendra bientôt insuffisante. Au trafic de jonction de compagnie à compagnie s'ajoutera en effet un trafic local nécessité par l'installation d'industries de plus en plus nombreuses entre les boulevards extérieurs et les fortifications et

(9) Voici le texte de l'article 195 du Recueil des Ordres de Service concernant le mouvement (Nord) de 1905, volume II, « Service des Trains » :
 II « Service commun avec l'Ouest et l'Est.

« Les brigades faisant le service des trains circulaires entre Paris-Nord et Paris-Ouest sont composées de deux conducteurs-Nord et d'un conducteur-Ouest. Les fonctions de chef de train sont confiées : 1) au départ de Paris (Nord) au conducteur Ouest, 2) au départ de Paris (Ouest) au conducteur-Nord. Entre le Réseau du Nord, Bagnolles et le Champ-de-Mars le service des trains de marchandises est fait exclusivement par les agents de la Compagnie du Nord. »

desservies par des gares à marchandises qu'il aura fallu ouvrir sous la pression des usagers (Charonne, Belleville, Gobelins, La Glacière, Grenelle). Seul moyen de déplacement rapide jusqu'en 1900 pour une population en accroissement constant, elle devra assurer un service voyageurs de plus en plus étoffé qui posera des problèmes de circulation difficiles à résoudre en un temps qui ne disposait pas des moyens actuels de signalisation.

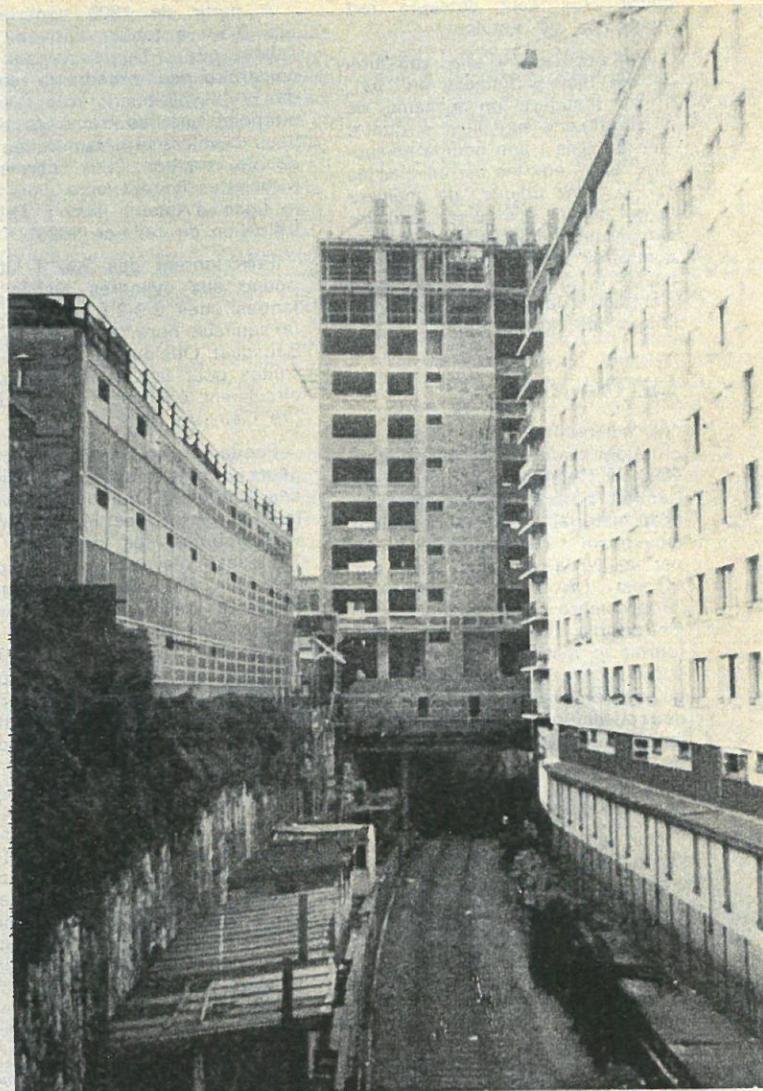
L'ouverture des lignes du Métropolitain, dont celles circulaires de la Nation à l'Etoile (lignes 2, 5 et 6) concurrencera cette desserte voyageurs par une fré-

2^e zone (toute la ligne) :
 Aller : 0,55 - AR : 0,90
 Aller : 0,30 - AR : 0,50

En 1933 :
 Aller : 2,25 - AR : 3,50
 Aller : 1,25 - AR : 2

En 1933 :
 Billet simple, 1^{re} cl. : 1,15 -
 2^e cl. : 0,70 - AR 2^e cl. : 0,85.

quence plus grande, une situation moins excentrique et des tarifs plus bas. Seuls les riverains, grâce aux cartes d'abonnement, lui conserveront une clientèle qui s'amenuisera au fur et à mesure que le Parisien perdra l'habitude de marcher. Le regain d'activité amené par l'exposition de 1931, malgré l'évidence du service rendu à ce moment en suppléant à l'encombrement de la ligne 8 du Métropolitain, poussée à cette occasion jusqu'à la Porte Do-



La Petite Ceinture dissimulée par les réalisations de l'urbanisme parisien : côté pile et côté face d'un immeuble construit avenue d'Italie et dont l'achèvement va entraîner la disparition de la station « Maison Blanche ».



rée (10), ne convaincra pas de son utilité les partisans de l'autobus. Au même moment, rappelons-le, les tramways seront déferés, même sur les lignes de banlieue où leur voie, souvent récemment renouvelée, était un site propre (11).

La fin du service voyageurs ne souleva guère de protestations que de la part des habitués. Mais un article de l'époque donne la mesure de l'importance des trains de la « Petite ceinture » en 1934 :

« Seul il permettait au maçon de se rendre au lieu de son travail en transportant ses instruments, au petit forain de faire enregistrer sa petite voiture, à la mère de famille d'aller au bois de Vincennes, au parc de Montsouris, aux Buttes-Chaumont, à la Muette avec une nichée d'enfants et de pelles et de cerceaux et de patinettes. »

Mais existe-t-il encore de nos jours des artisans maçons et de petits forains ?

Les récentes années viennent de consacrer la déchéance d'une fraction de la ligne de la Rive Gauche par la suppression du viaduc d'Auteuil au profit de parcs de stationnement. Il semble bien que nous ne verrons jamais, bien que la vitesse commerciale de l'autobus P.C. soit tombée au tiers de celle des trains qu'il a remplacés, la Petite Ceinture devenir une seconde ligne circulaire de métro. Ou alors il faudrait procéder à un remodelage complet de la structure des transports parisiens, au prix de dépenses d'infrastructure très élevées. Ne serait-ce que pour dissocier du service des voyageurs la desserte marchandises et la circulation des trains de jonction dont le nombre augmente en raison de l'extension du trafic d'Angleterre et du Benelux sur la Méditerranée. L'évolution actuelle laisse peu d'espoir de voir un jour la Petite Ceinture retrouver son ancienne splendeur en s'intégrant dans un nouveau système rationnel de desserte de la région parisienne.

Il n'est cependant pas interdit aux amoureux du rail de rêver à cette renaissance du moyen de transport cher au cœur de nos grands-parents, elle correspondrait à une renaissance du bon sens, aujourd'hui trahi par certains tenants du véhicule individuel qui, si on les écoutait, transformeraient Paris en une ville inhabitable comme certaines cités des U.S.A., ou une ville sans âme comme Brasilia.

Enfin, il serait injuste de ne pas rappeler que le rôle très particulier et souvent difficile dévolu

(10) L'insuffisance des accès de la station « Porte Dorée » aboutissait à ce que les rames de métro en partaient à moitié vides, l'étranglement à l'accès au quai limitant le nombre de voyageurs admis au quai à un chiffre inférieur à celui de la capacité de la rame.

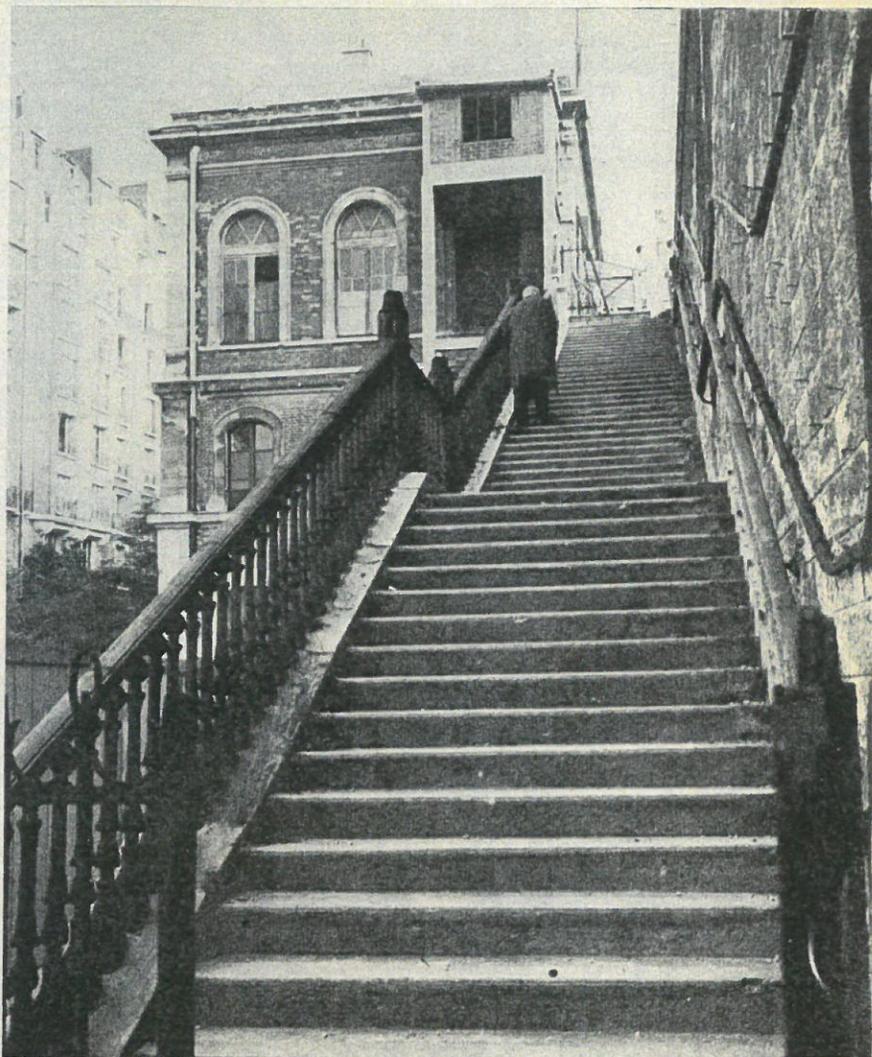
(11) Dans de nombreux cas, la plateforme des voies du tramway demeure encore telle quelle, sans avoir été récurée pour élargir la voie routière.

aux Ceintures avait donné aux agents de ce réseau un remarquable esprit de corps que les dirigeants entretenaient avec soin. Le personnel était soit recruté directement, soit détaché des cinq réseaux syndiqués. Dans ce dernier cas, les agents pouvaient opter pour le régime Ceinture ou conserver leur statut d'origine.

Trente ans après la liquidation de la Ceinture en tant qu'administration indépendante, l'esprit « ceinturon » est encore vivant : il nous a suffi pour le constater de mesurer l'empressement et la cordialité avec lesquels les anciens de ce réseau nous ont aidés dans la rédaction de ces lignes.

G. B.

P.-S. — Qu'il nous soit permis de rendre hommage à tous les derniers dirigeants des Ceintures pour qui, si justifiée qu'eût été cette mesure, la disparition de leur réseau fut cruelle : à ceux qui sont morts, MM. Robaglia, ingénieur en chef des Services, et son adjoint, chef de l'Exploitation, Albert Bernard, ainsi qu'aux survivants, M. Oudot, qui termina sa carrière comme ingénieur en chef à l'Exploitation Nord, M. Fellot, qui fut chef du Mouvement du Sud-Est. Remercions aussi MM. Barrère, ancien ingénieur de traction Ceinture, aujourd'hui directeur à la S.A.C.M., et Costa, ancien chef de district signalisation, à qui nous devons de précieuses documentations sur l'exploitation, le matériel roulant et le bloc de la Petite Ceinture.



Ce n'est pas le dernier voyageur de la Petite Ceinture mais l'auteur du présent article gravissant — à la porte de Versailles — le Golgotha de ses souvenirs.

« Petite Ceinture ». Le dernier train du dernier jour ! (Doc. communiqué par M. Lengellé.)

