

La Petite Ceinture de Paris

avec ses extensions ferroviaires

n°9

Avril 2019

INFORMATIONS - ETUDES TECHNIQUES - LES TRAVAUX DANS LES ASSOCIATIONS



L'édito

Voilà un projet qui s'annonce particulièrement mystérieux ! Je m'explique. On en parle beaucoup, mais on ne voit encore rien ! C'est normal ne diriez-vous, car effectivement, chaque club travaille « sur », ou plutôt « dans », son show-case pour préparer la grande rencontre. Aujourd'hui, ce n'est plus un secret : le réseau «Petite Ceinture»

sera assemblée pour la première fois le vendredi 18 septembre 2020, à Mulhouse, dans le cadre de l'exposition nationale modélisme et patrimoine ferroviaire de l'UAICF, manifestation organisée pour l'occasion en collaboration avec l'association du RAMCAS et la Cité du Train. La rencontre est prévue sur deux jours, le samedi 19 et le dimanche 20 septembre : un beau spectacle que tout cheminot ne manquera pas ! Ce grand moment de partage entre le patrimoine et le modélisme, cela ne se refuse pas. Au Comité Est de l'UAICF, on a déjà pris les devants. Des rencontres et des échanges ont été effectués avec

l'association du RAMCAS, et un planning est déjà bâti pour fixer les principales échéances. En effet, l'organisateur principal est le RAMCAS et l'UAICF doit lui présenter un dossier complet pour le mois de Janvier 2020. Par conséquent, vous allez recevoir avant l'été les classiques fiches techniques pour l'inscription pour votre présentation. Parallèlement, sur le plan administratif, il faudra renseigner la GIM. Une première synthèse sera effectuée durant la prochaine commission technique de l'automne.

Une chose est sûre ! Le RAMCAS souhaite présenter à Mulhouse les grands projets de notre commission, notamment ceux qui assurent l'initiation des débutants à notre loisir comme le Module Junior ou le Modulopont, mais aussi, ceux qui illustrent le patrimoine ferroviaire comme le Train Jaune et aujourd'hui la Petite Ceinture.

Pierre Lherbon

260. PARIS. — Chemin de Fer de Ceinture

Station Avenue Henri-Martin. J.L.C.



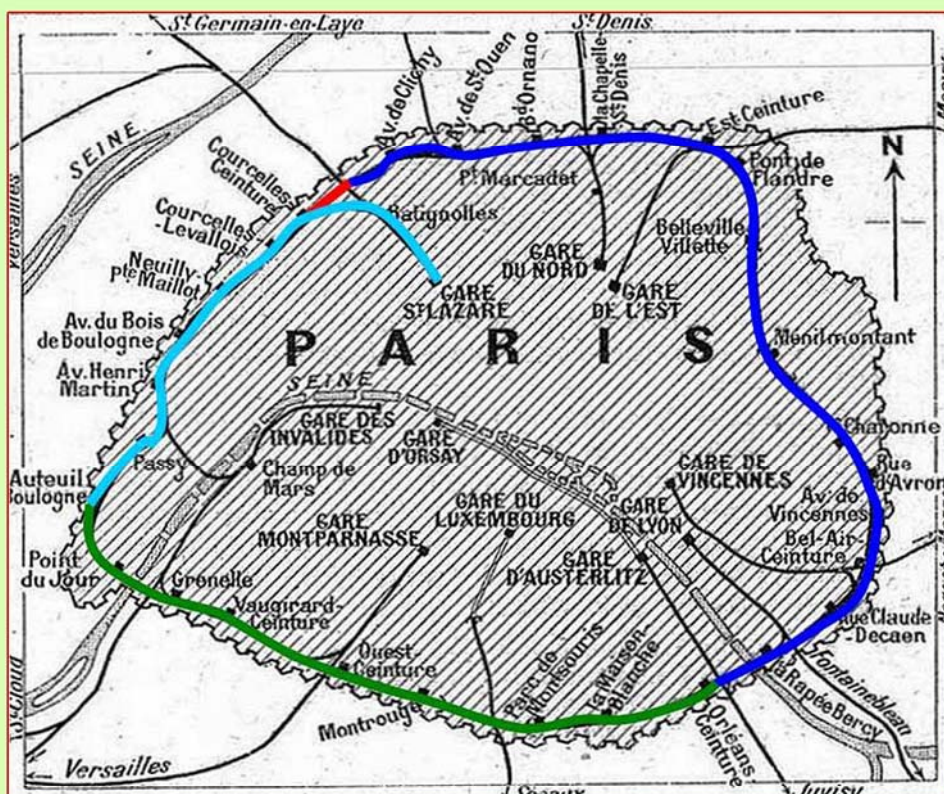
La Petite Ceinture et ses gares



Cet article a pour but de présenter très sommairement les principes généraux des gares, en vue d'une adaptation en modélisme. Pour en savoir plus sur les styles, l'histoire et les variantes de construction, nous vous invitons à lire l'article complet de Bruno Bretelle sur le site de l'Association Sauvegarde Petite Ceinture (ASPCRF) : «La Petite Ceinture ferroviaire de Paris et ses gares - Un patrimoine disponible pour les enjeux du XXIème siècle», disponible sur : <https://www.petiteceinture.org/>

Le service circulaire de voyageurs de la Petite Ceinture desservit jusqu'à vingt-neuf gares. Il en subsiste aujourd'hui dix-sept. Il est possible de caractériser l'architecture de ces gares au moyen de leur période de construction, de leur situation géographique et de leur disposition par rapport aux voies. Il est notamment possible de distinguer deux styles architecturaux : le type « Ouest » ou « ligne d'Auteuil » et le type « Petite Ceinture Rive Droite ». Du fait de l'insertion de la ligne en zone urbaine dense, le bâtiment est souvent placé au-dessus des voies. Cette disposition porte le nom de « gare-pont en forme de pavillon ».

À l'ouest et au sud, les bâtiments-voyageurs des stations sont construits par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Ces bâtiments sont réparties sur trois sections distinctes : à l'ouest, « la ligne d'Auteuil », ouverte en 1854 pour un service de voyageurs destiné à la bourgeoisie parisienne ; au sud, la « Petite Ceinture Rive Gauche »,



mise en service en 1867 pour l'Exposition Universelle ; enfin, le « Raccordement de Courcelles » mis en service en 1869 pour fermer la boucle entre le boulevard Pereire et la porte de Clichy. Ces bâtiments, tous construits au-dessus des voies à l'exception de la station d'Auteuil-Boulogne, répondent aux deux types suivants :

- Un type classique datant du Second Empire et inspiré des pavillons des châteaux du XVIIIème siècle,
- Un style conçu pour l'Exposition Universelle 1900 par l'architecte Juste Lisch ; ce dernier crée des bâtiments dans un style classique prestigieux (Neuilly-Porte Maillot

et Avenue Foch) et dans un style «Exposition» inspiré des pagodes japonaises (Courcelles-Ceinture). Au nord et à l'est, sur la «Petite Ceinture Rive Droite», les bâtiments-voyageurs sont construits par le Syndicat du Chemin de fer de Ceinture, association des cinq grandes compagnies possédant au moins une gare terminus dans Paris. Ces bâtiments, dont les proportions et le style austère rappellent les bâtiments des lignes de banlieue de la Compagnie de l'Est, évoquent l'activité industrielle des quartiers traversés.

Ci-dessous : la gare Ornano



La Petite Ceinture et ses gares



La disposition du bâtiment au-dessus des voies est adaptée à un environnement urbain dense. Habituellement, les ingénieurs disposent les bâtiments des gares de passage le long des voies, le rez-de-chaussée du bâtiment étant placé au niveau des quais. Mais dans un espace urbain déjà bâti ou en cours de lotissement comme celui des arrondissements parisiens périphériques dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, le terrain est cher. Par ailleurs, afin d'éviter les passages à niveau, la Petite Ceinture est établie au-dessus ou en-dessous du réseau viarie. Aussi les ingénieurs et les architectes qui conçoivent les bâtiments-voyageurs doivent s'adapter à la configuration de chaque site. Aussi, les bâtiments sont placés le long des voies uniquement sur les sections en talus. Sur les sections en tranchée, les bâtiments sont disposés à cheval sur les voies. Cette disposition, nommée « gare-pont en forme de pavillon » ou encore « gare à cheval sur les voies » concerne 14 des 29 bâtiments. Sur certains de ces bâtiments, un étage héberge le logement du chef de gare.

La disposition du bâtiment le long des voies est adoptée sur les sections en talus. Il s'agit du plan habituel des gares de passage de moyenne importance, constitué d'un corps central comportant un étage pour le logement du chef de gare et flanqué de deux ailes. Mais la configuration du terrain impose parfois des modifications. Ainsi, sur la Petite Ceinture Rive Gauche, la bâtiment est un petit immeuble de 3 niveaux où l'étage supérieur, qui comporte la salle d'attente et le



bureau du chef de gare, se trouve au niveau des quais. Le rez-de-chaussée héberge les guichets de vente des billets et des messageries (bagages et colis), tandis que l'entresol héberge le logement du chef de gare.

Enfin, des dispositions originales des bâtiments, préfigurant des stations du Métro parisien, sont adoptées pour les stations du Point-du-Jour (station aérienne établie sur un viaduc en pierre) et Cours-de-Vincennes (bâtiment sous les voies car la plate-forme de la ligne est installée sur viaduc métallique).

De nombreuses possibilités de réalisation s'offrent donc à vous selon la section ou la station choisie. Pour les caractéristiques architecturales, se reporter au texte de référence et aux cartes postales et autres photos existantes, ainsi qu'à la carte interactive du site :

<https://www.petiteceinture.org/>

Résumé Daniel Leclerc, avec accord et relecture de Bruno Bretelle.

*En haut : la gare Maison-Blanche
Au milieu : la gare de Montrouge*





Association née en 2010, Le Cercle Historique du Rail Français réunit des passionnés possédant quelques-uns des meilleurs fonds documentaires sur l'histoire technique des chemins de fer français.

Nous comptons parmi nos adhérents trois des six experts en patrimoine ferroviaire auprès du Ministère de la Culture et de la Communication et un chargé de mission de ce ministère, assurant la compétence et le caractère scientifique de nos publications. Ainsi cette expertise a été mise au service de la reconstitution de la rame de wagons USA et de sa présentation l'an dernier sur le Train des Mouettes.

Le CHRF est la seule structure associative qui centre clairement son activité de recherche et de documentation, de partage et de diffusion, sur l'histoire des grandes compagnies ferroviaires auxquelles on doit le développement du chemin de fer en France depuis les origines des compagnies primitives et durant la période d'activité des grands réseaux ferroviaires : AL, EST, NORD, OUEST, ETAT, MIDI, PO, PLM, Ceintures.

Le CHRF compte plus de 500 membres et tisse un réseau d'échange avec des amateurs étrangers, actuellement dans 12 pays.

Le CHRF, c'est avant tout la publication de la revue Rails d'Autrefois et c'est aussi le site de l'association et la documentation disponible dans les bases de données Wikis : WikiPLM, WikiPO, WikiMidi (Nord en préparation), ou encore la base des gares France Ferroviaire.

Rails d'Autrefois est une revue semestrielle, offrant une documentation exceptionnelle, basée sur une iconographie le plus souvent inédite. Chaque numéro de 64 pages de Rails d'Autrefois est fortement illustré : près de 90 photos, plans et diagrammes. Les sujets s'équilibrent entre le matériel moteur et le matériel remorqué, voyageurs ou marchandises. Des articles sur les réseaux et l'infrastructure sont également proposés.

La rédaction de la revue est participative, les membres du Cercle sont invités à produire des articles. La revue est notre meilleure carte de visite. Bien des membres adhèrent simplement pour bénéficier de la revue.

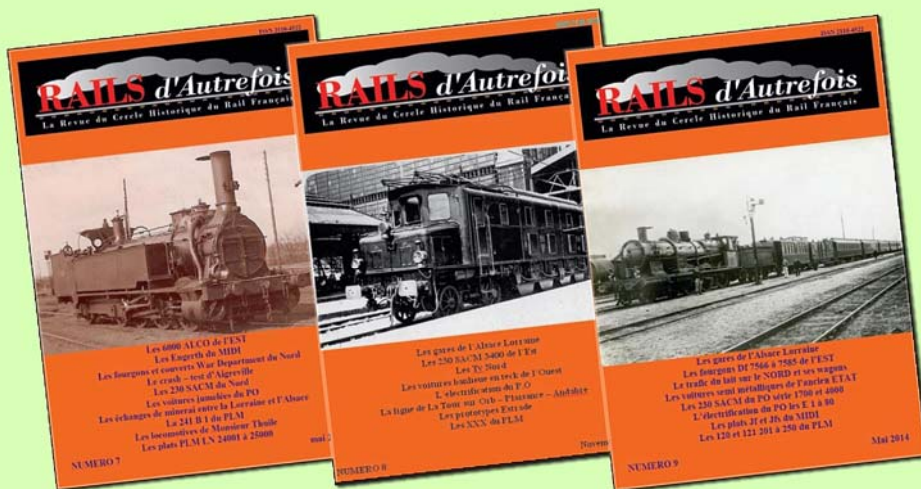
Tous les anciens numéros sont disponibles et accessibles aux nouveaux adhérents.

A parution de ce bulletin, 19 numéros de RdA et 6 hors-séries ont déjà été publiés.

Fort de sa notoriété, le CHRF est désormais sollicité par les artisans et fabricants de modèles réduits pour consolider leur documentation et valider leur production : marquage, variantes selon séries, etc.



Lien sur sommaires : www.chrf.fr , rubrique « La Revue »



Pour la Petite Ceinture, divers articles ont été publiés :

- n°3 - les 030 ceinture - 8 pages**
- n°4 - un service méconnu des 030 - 3 pages**
- n°10 - fourgons ceinture - 3 pages**
- n°11 - les voitures sans impériales - 5 pages**
- n°12 - la suite - 11 pages**
- n°13 - les 230 T - 18 pages**
- n°14 - la déviation des maréchaux - 5 pages**
- n°17 - les canons ALVF sur la petite ceinture - 5 pages**
- n°19 - Fourgons Ceinture GV 1900 - 6 pages**
- HS n°2 - Les voitures à impériale PC - 5 pages**

Déjà un ou deux autres articles sont programmés dans les numéros à venir. Indirectement, le matériel Ceinture a aussi été présenté dans l'article sur les fourgons OCEM (RdA 13), dont le Syndicat des Ceintures s'est doté en 1931.