



L'ancienne gare Est-Ceinture, histoire et patrimoine

Association pour l'histoire des chemins de fer
Octobre 2010



www.ahicf.com

Cette étude, demandée à l'AHICF par la Ville de Paris par convention en date du 29 juillet 2010, a été rédigée par Bruno Carrière, docteur en histoire, AHICF, et Alia Corm, historienne, chargée de mission, entre août et octobre 2010. Ses résultats comprennent le présent rapport imprimé et un CD rom sur lequel sont livrés les clichés de l'ensemble des archives consultées et le relevé photographique du site.

Les photographies, toutes dues à madame Alia Corm, se répartissent entre reproductions de documents et prises de vue du site étudié.

La reproduction et la diffusion des premières sont soumises à l'autorisation des centres d'archives où sont conservés les documents (qui fourniront éventuellement aux demandeurs leurs propres clichés), celles des secondes à la seule autorisation de l'AHICF.

L'AHICF remercie très vivement pour leur accueil le Centre des archives historiques de la SNCF (Le Mans), madame Bour, sa directrice, et madame Hallier, chargée des relations avec le public ; les Archives nationales du monde du travail (Roubaix) ; les Archives de Paris ; la Bibliothèque historique de la Ville de Paris et la Bibliothèque administrative de la Ville de Paris.

Nos remerciements vont également aux chercheurs, anciens cheminots, membres de l'AHICF qui ont bien voulu répondre à nos questions : Michel-André Bono, M. Briffaut, Henri Dropsy, Jean-Claude Gross, M. Marjollet, François Poupardin, Pierre Tullin, et tout particulièrement Guillaume Kozubski qui nous a fait profiter de sa connaissance détaillée des fonds Voie et Bâtiments de la région de Paris-Est de la SNCF versés au Centre des archives historiques de la SNCF.

www.ahicf.com



Expertise de la valeur patrimoniale de l'ancienne gare Est-Ceinture

**Association pour l'histoire des chemins de fer
Octobre 2010**

Objectifs et résultats

L'étude coordonnée par l'AHICF avait pour objectifs de fournir aux acteurs du projet de gare RER Eole-Evangile

- 1) des éléments de décision quant au devenir des vestiges de la gare Est-Ceinture, aujourd'hui illisibles dans le paysage urbain et incompréhensibles à qui ignore l'histoire du système ferroviaire en ce point précis ;
- 2) une évaluation de la documentation disponible permettant par la suite de nourrir une exposition ou une publication.

L'étude a établi les trois points suivants :

- 1) Les circonstances de la construction :
 - par la Compagnie de l'Est, de la gare Est-Ceinture (ouverte de 1867 à 1871 et à partir de 1878, reconstruite en 1892, fermée en 1931)
 - par le Syndicat de Petite Ceinture, de la halte Est-Ceinture (ouverte de 1867 à 1871 et à partir de 1878, fermée en 1934) ;
- 2) Le fonctionnement de la gare et de la halte et leur articulation comme point de réseau ferroviaire et comme point d'entrée dans le réseau pour les voyageurs, compris à partir des plans de voies successifs, des horaires subsistants et des statistiques du trafic.
- 3) L'état des vestiges existants, et leur évaluation dans la perspective d'une éventuelle réutilisation, déplacement ou reconstitution.

www.ahicf.com

www.ahicf.com

Expertise de la valeur patrimoniale de l'ancienne gare Est-Ceinture

Le complexe ferroviaire « Est-Ceinture » : présentation générale et évolution résumée	p. 2
Chronologie sommaire	p. 3
Indications préliminaires indispensables	p. 4
Histoire de la correspondance « Est-Ceinture »	p. 5
1. La question des correspondances	p. 7
2. La première correspondance Est-Ceinture (1867)	p. 8
3. De l'ancienne (1869) à la nouvelle (1877) gare du Pont-de-Flandre	p. 9
4. La seconde correspondance Est-Ceinture (1878).....	p. 12
5. La construction de la gare souterraine Est-Ceinture (1892).....	p. 16
6. La gare souterraine Est-Ceinture : état des lieux	p. 21
7. De la gare Est-Ceinture à la halte Est-Ceinture : cheminement.....	p. 31
8. La halte Est-Ceinture s'ouvre enfin sur l'extérieur (1908)	p. 33
9. La fermeture de la correspondance Est-Ceinture (1931-1933).....	p. 37
Conclusion	p. 42
Annexes documentaires	p. 47
1. Liste des lieux de recherche visités	p. 47
2. Catalogue des archives disponibles, par lieu de recherche	p. 48
3. Liste des plans, cartes dessins et schémas disponibles à la consultation, classée par ordre chronologique	p. 51
4. Bibliographie.....	p. 54
5. Statistique des trafics voyageurs	p. 57
6. Catalogue des documents figurés joints sur CD-Rom	p. 58
Table des figures	p. 67

Planches hors-texte : agrandissement des figures 9, 10, 12

CD Rom : tableau des documents et fichiers image des documents, par dossier correspondant aux lieux de recherche

Le complexe ferroviaire « Est-Ceinture » : présentation générale et évolution résumée

« Est-Ceinture » est le nom donné aux installations – deux gares reliées entre elles par des cheminements accessibles aux seuls piétons – établies au croisement des voies de la ligne de la Petite Ceinture de Paris et des voies de la ligne de Paris à Strasbourg et à Mulhouse exploitées par la Compagnie des chemins de fer de l'Est, croisement assuré par un passage inférieur aménagé sous les voies de l'Est.

Cette « correspondance » a été rendue possible, au prix d'une rupture de charge pour les voyageurs, de 1867 à 1871 (soit cinq ans après l'ouverture aux voyageurs de la Ceinture Rive Gauche) et de 1878 à 1931.

Elle a concerné :

- pour la Petite Ceinture, les trains en provenance de Batignolles-Clichy et à destination de La Rapée-Bercy, puis, après l'inauguration de La Ceinture Rive Gauche en 1867, de l'Avenue de Clichy (ex- Batignolles-Clichy) à la gare de Paris-Saint-Lazare, et, enfin, après l'exécution du raccordement de Courcelles en 1869, en boucle au départ de Courcelles-Ceinture ;
- pour la Compagnie de l'Est, les trains de banlieue circulant entre les gares de Paris-Est et de Meaux.

Le premier aménagement a été ouvert aux voyageurs en 1867. Les ouvrages sur la Petite ceinture ont été détruits en 1968, et sur les voies de l'Est, selon notre hypothèse entre 1968 et 1972.

Notre étude et nos relevés permettent de confirmer que, de l'ensemble des aménagements ayant existé, à savoir :

- côté Ceinture, la halte et une passerelle débouchant rue d'Aubervilliers ;
- côté Est, la gare et une passerelle prolongée d'un passage souterrain ouvrant sur la rue Curial.

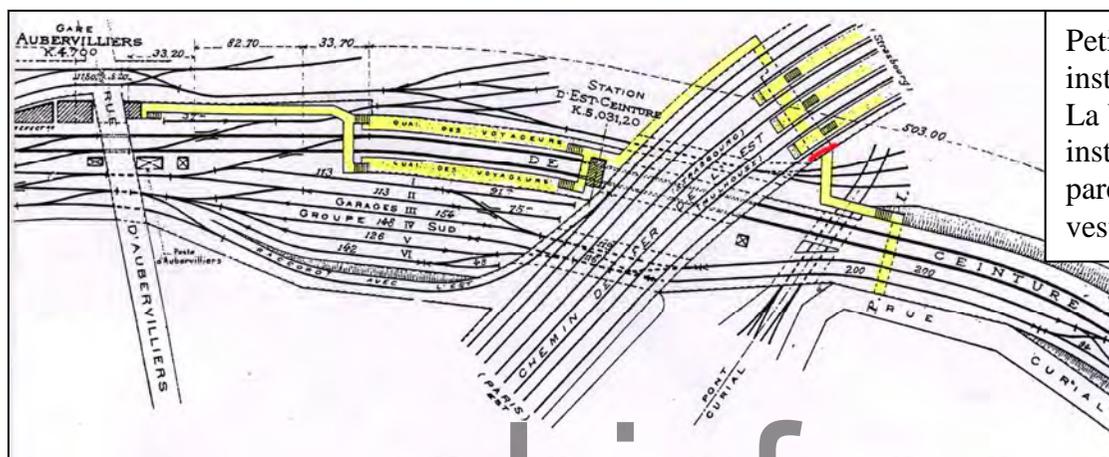
Il ne subsiste aujourd'hui qu'un parement du mur de soutènement des voies de l'Est, situé au km 2,7 (visible depuis les jardins d'Icade), qui correspond au mur nord-est de la gare souterraine de la Compagnie de l'Est, entièrement comblée entre 1968 et 1972 au plus tard.

Le présent rapport suit nécessairement un plan chronologique. Il s'attache néanmoins à mettre en valeur les trois thèmes suivants :

- Les infrastructures : décisions, construction, histoire
- L'exploitation de la jonction : horaires, trafics
- Le rapport des gares avec le quartier.

Chronologie sommaire

1852-1854	Ouverture de la ligne de Ceinture Rive Droite (des Batignolles à Ivry)
1854	Ouverture de la ligne d'Auteuil (de Paris-Saint-Lazare à Auteuil)
1862	Mise en place d'un service de voyageurs sur la ligne de Ceinture Rive Droite
1867	Ouverture de la ligne de Ceinture Rive Gauche (la boucle est bouclée)
1867-1871	Première correspondance Est-Ceinture
1869	Première gare du Pont-de-Flandre
1877	Deuxième gare du Pont-de-Flandre
1878	Deuxième correspondance Est-Ceinture : construction de la halte Est-Ceinture
1879	Ouverture de la gare Est-Ceinture (ligne de Strasbourg) sur l'extérieur : rue Curial
1892	Construction de la gare souterraine Est-Ceinture
1908	Ouverture de la halte Est-Ceinture (ligne de Ceinture) sur l'extérieur : rue d'Aubervilliers
1931	Fermeture de la gare Est-Ceinture : fin de la correspondance Est-Ceinture.
1934	Fermeture de la halte Est-Ceinture
1936	Condamnation des accès à la gare souterraine Est-Ceinture depuis les quais et destruction de la passerelle menant à la rue Curial
1968	Destruction des installations de la halte Est-Ceinture
1968-1972 (?)	Comblement de la gare souterraine Est-Ceinture



Petite ceinture, schéma des installations, tirage 1914 (Archives La Vie du rail), avec indication des installations Est-Ceinture. Le parement de mur qui en est le seul vestige subsistant est situé en rouge.

Indications préliminaires indispensables

Halte ou gare ? Terminologie adoptée par l'étude

Les documents d'archives sur lesquels nous nous sommes appuyés attribuent indifféremment l'appellation de « gare », « station » ou « halte » aux deux points d'arrêt de la correspondance Est-Ceinture établis, pour l'un, sur la Ceinture, pour l'autre, sur la ligne de la Compagnie de l'Est. Ainsi, tandis que la statistique des gares de l'Est a toujours retenu celle de « halte » pour le sien, les différents plans et rapports de l'époque lui ont presque toujours préféré celle de « gare ». Inversement, alors que la statistique des gares de la Ceinture qualifie très vite son point d'arrêt de « gare », ces mêmes documents optent plus volontiers pour la mention de « halte » pour le désigner. Dans un souci de compréhension, nous avons donc pris arbitrairement le parti d'attribuer le terme de « gare » à la correspondance de la ligne de l'Est (« gare Est-Ceinture ») et celui de « halte » à la correspondance de la ligne de Ceinture (« halte Est-Ceinture »).

Les compagnies et leurs sigles

- Est : la Compagnie des chemins de fer de l'Est et son réseau.
- Nord : la Compagnie du chemin de fer du Nord et son réseau.
- PLM : la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et son réseau.
- Orléans ou PO : la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans et son réseau.
- Ouest : la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et son réseau (rachetée par l'État en 1908).
- Syndicat d'exploitation des deux Ceintures : constitué en 1882, il exploite les deux lignes pour le compte du Syndicat du chemin de fer de Ceinture (1853) et le Syndicat du chemin de fer de Grande Ceinture (1881) formés tous deux par les compagnies ferroviaires intéressées : le Nord, l'Est, le PLM, le PO et l'Ouest. Il est dissous le 31 décembre 1934.

Orientation géographique

- Voie paire : de la province vers Paris, pour la Compagnie de l'Est ; de l'Ouest vers l'Est, pour la Ceinture (voie extérieure, les trains roulant à gauche)
- Voie impaire : de Paris vers la province, pour la Compagnie de l'Est ; de l'Est vers l'Ouest, pour la Ceinture (voie intérieure, les trains roulant à gauche).

Histoire de la correspondance « Est-Ceinture »

La correspondance Est-Ceinture dont il est question ici a pour but de permettre aux voyageurs de passer de la ligne de l'Est à la ligne de Ceinture, et inversement.

La ligne de l'Est, dont le tronçon initial de Paris à Meaux est inauguré en 1849, se scinde à hauteur de Noisy-le-Sec en deux branches, dirigées, l'une vers Strasbourg (1852), l'autre sur Mulhouse (1858). En dépit du développement du trafic, le tronc commun aux deux branches se limite à deux voies de circulation jusqu'au début des années 1890. Ce n'est qu'à cette époque que leur nombre est porté à huit.

Le chemin de fer de Ceinture (plus communément appelé la Ceinture, puis la Petite Ceinture à partir des années 1880 pour la différencier de la Grande Ceinture nouvellement construite) a pour vocation de mettre en communication entre elles les lignes des grandes compagnies (Ouest, Nord, Est, PLM et PO, *voir encadré*) qui « rayonnent » au départ de Paris. Il agrège trois entités différentes : la Ceinture Rive Droite (RD), concédée à un Syndicat formé des cinq compagnies précitées (1852-1854), la ligne d'Auteuil (1854) et la Ceinture Rive Gauche (RG) (1867), propriétés de la Compagnie de l'Ouest. Réservée à l'origine exclusivement aux marchandises, la ligne de Ceinture RD s'ouvre aux voyageurs en 1862. Inversement, les lignes d'Auteuil et de Ceinture RG n'acceptent les trains de marchandises, et cela très timidement, qu'à partir de 1874. Jusqu'en 1881, le service voyageurs est assuré par des trains Ceinture et des trains Ouest qui circulent en alternance. À cette date, l'unité d'exploitation est réalisée avec la création du Syndicat d'exploitation des deux Ceintures, l'Ouest renonçant alors à ses droits sur la Ceinture RG moyennant son entrée au sein du Syndicat d'exploitation de Grande Ceinture¹.

Établie à hauteur du croisement des deux lignes, la correspondance Est-Ceinture a nécessité la construction de deux points d'arrêt distincts, l'un le long de la Ceinture, l'autre le long de la ligne de l'Est, le passage inférieur permettant aux voies de la Ceinture de passer sous celles de l'Est faisant office de frontière entre les deux.

La gare Est-Ceinture se situe au kilomètre 2,7 de la ligne de l'Est.

La halte Est-Ceinture (sur la Petite ceinture) suit immédiatement la gare du Pont-de-Flandre à l'Est (distante de 500 m) et de La Chapelle-Saint-Denis à l'Ouest (distante de 1 200 m). Elle jouxte également, à l'Ouest, la gare marchandises d'Aubervilliers, dite ensuite de L'Évangile (distante de 500 m), qui dessert les deux raccordements de la Compagnie parisienne du gaz (1859) et de la Compagnie des entrepôts et magasins généraux de Paris (1864) **[fig. 1.]**

Page suivante : Figure 1. « Chemin de fer de ceinture de Paris, Rive droite et Rive gauche », s.l.n.d., © La vie du rail archives.

¹ La ligne d'Auteuil échappe à ce contrat. Son utilisation par la Ceinture fait l'objet d'un dédommagement (péage) au profit de l'Ouest.

CHEMIN DE FER DE CEINTURE DE PARIS, Rive droite et Rive gauche.

- La lisière rose s'applique à la ligne de Ceinture (rive Droite).... 14.029,36^{k m}
- La lisière bleue s'applique à la ligne de Ceinture (rive Gauche).... 11.891,00^{k m}
- La lisière jaune s'applique à la ligne d'Auteuil..... 8.221,00^{k m}

Les cotes rouges cumulée ont pour origine le point 0 du raccordement du Chemin de fer de Ceinture R.D. avec la voie du Héros (Ligne de l'Ouest) et se rapportent au Chemin de fer de Ceinture R.D.

Les cotes bleues cumulée ont pour origine le point 0' situé Sud du pont sur l'Avenue de Cléber et se rapportent au Chemin de fer de Ceinture R.G.

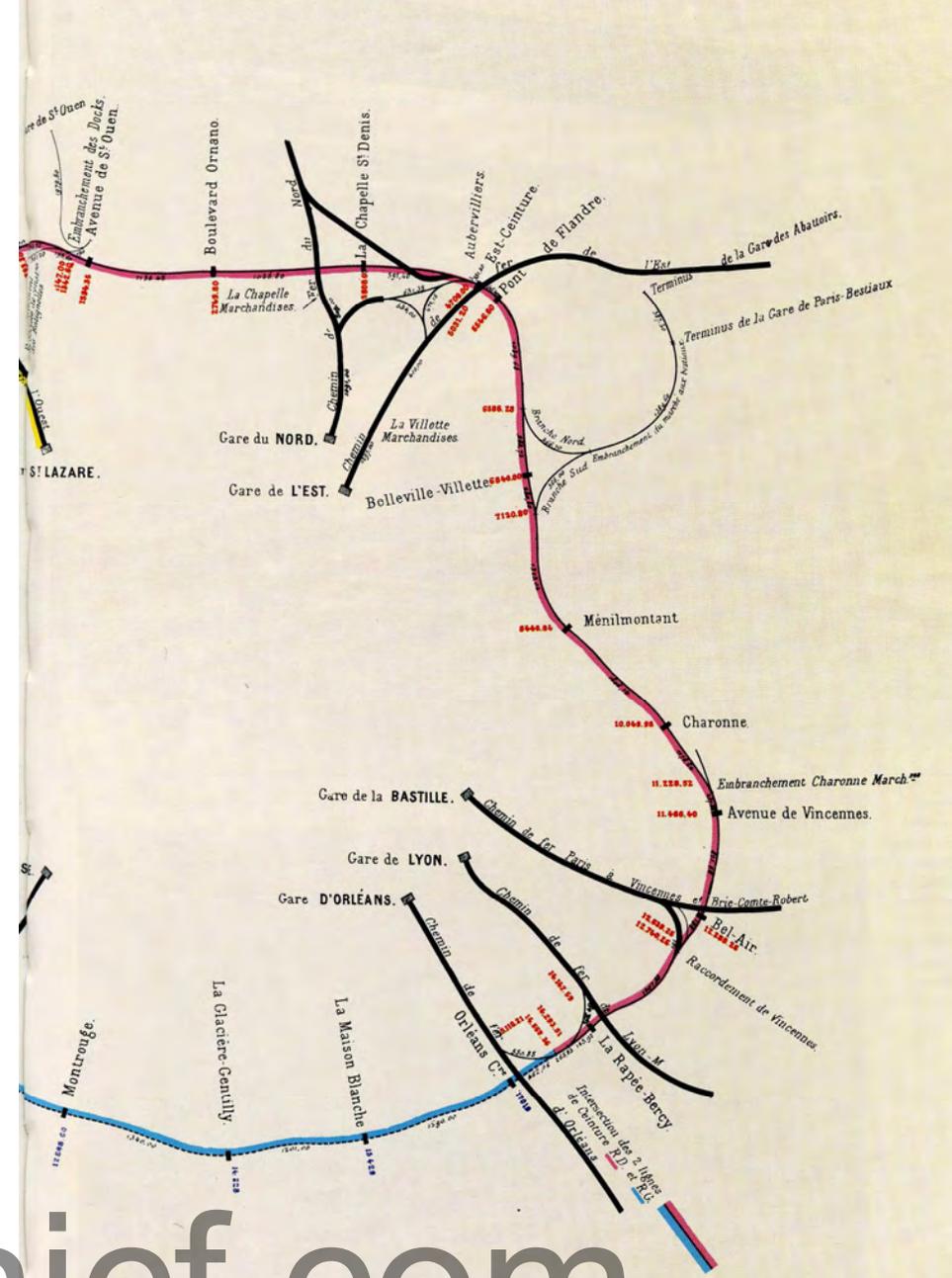
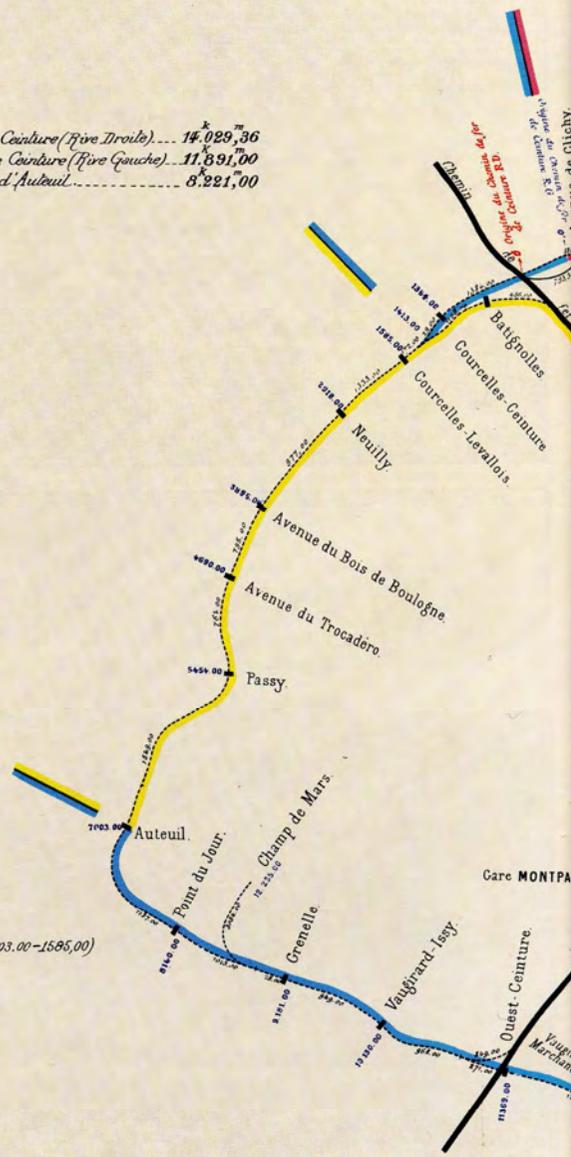
Les cotes noires indiquent pour les deux lignes les distances partielles des points cotés en distances cumulée.

Décomposition des chiffres ci-dessus

$$14.029,36 = 88,60 + 174,70 + (14.559,36 - 293,30)$$

$$11.891,00 = 1.384,00 + 29,00 + (11.481,00 - 2003,00)$$

$$8.221,00 = 1.067,00 + 456,00 + 1.108,00 + 172,00 + (2003,00 - 1585,00)$$



1. La question des correspondances

Les pourparlers préalables à l'ouverture aux voyageurs de la Ceinture RD posent aussitôt la question des correspondances avec les lignes de rayon, une contrainte que le Syndicat de la Petite Ceinture n'entend pas assumer. Cette attitude mécontente le ministre des Travaux publics qui, le 11 juin 1862, lui enjoint de revoir sa position : « Cette situation, si elle devait être définitive, ne répondrait pas aux vues de l'Administration supérieure et ne donnerait à l'organisation nouvelle du chemin de Ceinture qu'une utilité restreinte. Il est nécessaire, en effet, que le voyageur parti d'une des stations qui desservira le chemin de Ceinture puisse avoir des moyens de communication assurés avec les grandes lignes. » S'engage alors un bras de fer qui se conclut provisoirement par l'essai d'une correspondance à la rencontre de la Ceinture et de la ligne de la Compagnie de l'Est de Vincennes (la Bastille). Le faible nombre de voyageurs usant de la facilité offerte par la gare de Bel-Air, ouverte à cet effet le 16 novembre 1863, semble donner raison aux réticences du Syndicat. Seule une fréquentation accrue les dimanches et fêtes la préserve d'une fermeture prématurée.

La question redevient d'actualité en 1866 lors de la construction de la Ceinture RG. Les gares projetées d'Ouest-Ceinture, de Gentilly et d'Orléans-Ceinture étant conçues pour assurer aux voyageurs une correspondance avec les lignes de Versailles RG, de Sceaux et d'Orléans dans la perspective de l'Exposition universelle de 1867, le Syndicat est invité à rendre le même service à la rencontre de la Ceinture Rive Droite avec les chemins de fer du PLM, de l'Est et du Nord. Ce à quoi ce dernier répond :

« que l'organisation d'un semblable service lui paraissait à peu près sans intérêt pour les habitants de Paris et de la banlieue, et que d'ailleurs l'insuccès de la correspondance du chemin de fer de Ceinture avec le chemin de Vincennes n'était pas de nature à encourager d'autres tentatives du même genre ».

S'appuyant sur une pétition adressée à l'Empereur en ce sens, le ministre des Travaux publics remonte au créneau le 30 janvier 1867², estimant que le sacrifice demandé ne lui semblait pas « d'une exécution bien difficile, car il suffirait d'un simple escalier pratiqué dans le talus du chemin de fer pour assurer les communications que l'Administration [entend] établir ». Le Syndicat essaie bien de tergiverser une fois de plus, mais rien n'y fait. Injonction lui est faite d'établir une correspondance, sinon avec le Nord, du moins avec le PLM et l'Est.

2 Archives nationales du monde du travail (Roubaix), désormais ANMT 75AQ15. Procès-verbal des séances et résolutions du comité d'exploitation de la Petite Ceinture [puis, à partir de 1882, du comité d'exploitation du Syndicat des deux Ceintures, désormais : Procès-verbal] du 11 février 1867. Lecture d'une dépêche ministérielle du 30 janvier 1877 enjoignant au Syndicat « d'établir pour l'époque de l'Exposition, la correspondance entre les trains du chemin de fer de Ceinture et ceux des lignes aboutissant à Paris, afin de permettre aux voyageurs de se rendre directement à l'Exposition soit qu'ils partent des diverses gares situées dans l'intérieur de Paris, soit qu'ils arrivent à Paris par les lignes de rayon. »

2. La première correspondance Est-Ceinture (1867)

De la correspondance établie entre la Ceinture et la ligne de l'Est, on sait peu de chose. Nous n'avons trouvé aucun document qui nous permette de définir exactement son implantation sur le terrain. Tout juste peut-on supposer que sa création a conduit, tout comme cela a été fait dans le même temps pour la ligne du PLM, à l'édification de deux modestes haltes – baptisées toutes deux « Est-Ceinture » –, l'une le long des voies de Ceinture, l'autre en bordure de celles de l'Est, haltes reliées par un simple chemin de terre le long duquel les voyageurs se transportaient à pied. Ouvertes quelques mois après l'injonction ministérielle (le 12 juin 1867 pour la halte de la Ceinture, soit plus de deux mois après l'inauguration de l'Exposition universelle), elles n'ont pas eu d'autre fonction que de permettre le transit des voyageurs de la ligne de l'Est vers la Ceinture et inversement, aucune n'étant ouverte vers l'extérieur. Et encore cette facilité n'était-elle offerte que par quelques trains seulement et aux seuls voyageurs à destination ou en provenance de l'une des gares comprises entre Paris et Meaux, soit la petite banlieue de Paris. Le trafic de cette première année d'exploitation est dérisoire : quelques centaines de voyageurs au plus.

Deux ans plus tard, le 22 février 1869, le Syndicat prend la décision de renforcer le trafic voyageurs de la Ceinture en dotant sa ligne de quatre nouvelles gares « provisoires », dont l'une, au Pont-de-Flandre, est indiquée comme devant remplacer celle d'Est-Ceinture³.

Établie au croisement de la rue Curial (ex-route de Valenciennes), récemment prolongée, et de la rue de Cambrai, la gare provisoire du Pont-de-Flandre entre en exploitation dès le 26 avril 1869⁴, soit à peine plus de deux mois après la décision du Syndicat. Un délai très court qui, faute d'informations plus précises, peut nous laisser supposer que la première halte Est-Ceinture et la nouvelle gare du Pont-de-Flandre ne font qu'un. De fait, si l'horaire Chaix de mai 1869 signale la pérennité de la correspondance, il n'indique plus la halte d'Est-Ceinture, laquelle disparaît aussi, dans le même temps, de la statistique des gares de la Ceinture qui comptabilise le nombre de voyageurs ayant transité par chacune d'elles. Plus troublant, cette statistique fait l'amalgame entre les deux gares pour 1868 : halte Est-Ceinture, 603 voyageurs en 1867 et 3 575 en 1868 ; gare du Pont-de-Flandre, 3 575 voyageurs en 1868 et 191 807 en 1869⁵.

Une chose est sûre, l'horaire Chaix de septembre 1871 ne fait plus mention d'une quelconque correspondance entre la Ceinture et la ligne de l'Est. Une disparition que confirme la statistique des gares des chemins de fer de l'Est : prise en compte depuis 1867, la gare Est-Ceinture n'apparaît plus dans celle 1871. Et si la gare du Pont-de-Flandre subsiste, elle n'est plus considérée que comme une simple gare de passage.

Où la gare provisoire du Pont-de-Flandre (ex-halte Est-Ceinture ?) se situait-elle et à quoi ressemblait-elle ? Des renseignements nous sont fournis en 1872 par un dénommé Frémyn venu déposer devant le conseil général de la Seine au sujet du déplacement de cette gare en un lieu plus conforme aux attentes de la population :

« La Compagnie du chemin de fer de Ceinture, écrit ce dernier, n'a pas encore pris un parti sur l'emplacement définitif que devrait occuper la gare voyageurs. La station actuelle, tout à fait provisoire, n'est bâtie qu'en planches, et se trouve dans la rue de Cambrai, petite rue fort peu fréquentée, assez éloignée de la rue de Flandre, principale artère de ce quartier. Là où est la station, elle ne peut être connue que par les habitants seuls du quartier. Sa véritable place devrait être sur la rue de Flandre, tout près de l'entrée des abattoirs⁶. »

3 ANMT 75AQ15. Procès-verbal, 22 février 1869.

4 ANMT 75AQ15. Procès-verbal, 3 mai 1869.

5 L'augmentation considérable du nombre de voyageurs résulte du fait que Pont-de-Flandre est assimilée à une gare de passage ouverte sur l'extérieur et desservie par tous les trains.

6 Bibliothèque administrative de la Ville de Paris, désormais BAVP. Conseil général de la Seine, session extraordinaire, 23 avril 1872.

3. De l'ancienne (1869) à la nouvelle (1877) gare du Pont-de-Flandre

La question de la correspondance de la ligne de Ceinture et des lignes de rayon revient sur le devant de la scène fin 1871 sous la forme d'un vœu du conseil général de la Seine du 10 novembre réclamant « que toutes les lignes de banlieue soient mise en correspondance avec le chemin de fer de Ceinture pour le service des voyageurs, et que les correspondances de cette nature qui existent déjà présentent plus de facilités aux voyageurs ». Invité à réfléchir au problème, le Syndicat, pour ce qui est de la correspondance avec les voies de l'Est, émet l'avis « que la station provisoire établie pour la correspondance avec la Compagnie de l'Est [...] soit remplacée par une station définitive au Pont-de-Flandre »⁷. Par station provisoire, le Syndicat entend probablement la gare du Pont-de-Flandre ouverte en 1869 et dont plusieurs voix ont réclamé depuis lors comme nous l'avons vu son transfert plus à l'Est, au plus près de la rue de Flandre.

Le Syndicat est prêt à répondre favorablement au déplacement de la gare vers la rue de Flandre. Cependant, il insiste sur le fait que cette décision ne pourra qu'entraîner la suppression de la correspondance avec les voies de l'Est⁸ – sous-entendu la possibilité de réactiver l'ancienne correspondance. La décision ministérielle du 7 avril 1873 approuvant le projet de la nouvelle gare du Pont-de-Flandre prend acte de cette conséquence. Mais sous réserve, précise-t-elle, « que le Syndicat sera tenu de rétablir la correspondance avec la ligne de l'Est lorsque la nécessité en sera reconnue par l'Administration ; et que, dans ce cas, il sera prescrit au Syndicat d'édifier une nouvelle station à proximité du croisement avec la ligne de l'Est [et] à la Compagnie de l'Est d'arrêter à cette station tous ses trains de banlieue »⁹. Informé « officieusement » que cette condition pourrait lui être imposée sous peu, le Syndicat prend aussitôt la décision de suspendre l'adjudication des travaux de la nouvelle gare du Pont-de-Flandre¹⁰.

C'est alors que se cristallise l'idée de construire non pas une mais deux gares. Elle est évoquée au conseil général de la Seine le 24 novembre 1873, à la suite de l'adoption d'un certain nombre de vœux, dont le renouvellement de celui visant de nouveau la mise en correspondance de la Ceinture avec les lignes de banlieue. Évoquant la question de la nouvelle gare à établir rue de Flandre, le rapporteur (Mallet) signale que le Syndicat s'était borné à répondre qu'il venait de présenter un projet de reconstruction qui, « loin de faciliter la correspondance avec l'Est, la rendra plus difficile ». Ensuite, à une question sur le lieu où devrait être établie la nouvelle gare, il répond :

« Si cette gare est construite au point d'interception de la ligne de l'Est et de la ligne de Ceinture, elle ne donnera pas satisfaction aux besoins de la population du quartier, parce qu'elle sera trop éloignée du centre des habitations. Il sera utile que l'on construisît deux gares, l'une au point d'interception des lignes de l'Est et de Ceinture, pour le service de la correspondance entre ces deux voies, et l'autre en bordure de la rue de Flandre, afin d'épargner aux personnes du quartier un déplacement assez considérable. »

Il rappelle à ce propos que cette combinaison est déjà une réalité au croisement de la Ceinture avec les lignes de Versailles RG, d'Orléans et de Vincennes et que, sur chacun de ces trois points, « il existe deux gares distinctes séparées par un espace plus ou moins considérable ».

7 ANMT 75 AQ 10, Procès-verbal, 5 février 1872.

8 ANMT 75 AQ 10, Procès-verbal, 13 mai 1872.

9 ANMT 75 AQ 10, Procès-verbal, 20 avril 1873.

10 ANMT 75 AQ 10, Procès-verbal, 12 mai 1873.

Le 24 novembre 1875, le conseil général adopte une nouvelle fois un vœu réclamant le déplacement de la gare du Pont-de-Flandre. Ce vœu est réédité le 7 novembre 1876. Il s'appuie cette fois-ci sur une pétition signée par un grand nombre d'habitants du quartier. Son rapporteur (Bonnard) dénonce les inconvénients liés au site sur lequel s'élève le bâtiment actuel :

« En effet, de quelque côté que l'on vienne pour se rendre à cette station, il faut traverser des rues désertes, d'un accès difficile le jour, à peine éclairées et dangereuses la nuit, bordées par les grands murs de l'usine à gaz et des entrepôts. Aussi, dès que la nuit est tombée, il n'est pas une femme qui ose et puisse se rendre à cette gare. » Il explique ensuite comment on a pu parvenir à un tel résultat : « À cette époque [en 1869], la gare, destinée à desservir une commune aussi industrielle qu'était alors La Villette, fut placée de façon à satisfaire les besoins de la population. Mais depuis cette époque, d'importantes modifications se sont produites : on a accumulé dans le même quartier d'immenses entrepôts, la plus grande usine à gaz de Paris, de sorte que cette gare qui, dans l'origine, était parfaitement placée et répondait entièrement aux besoins locaux, s'est trouvée peu à peu resserrée, puis enveloppée par ces grands établissements qui l'enserrent aujourd'hui de tous côtés. Vint ensuite la création du marché aux bestiaux et des abattoirs qui, en nécessitant l'expropriation d'un grand nombre d'usines, éloigna encore cette gare du centre du mouvement. » Il énumère enfin les avantages de l'emplacement projeté rue de Flandre : « La suppression des abattoirs anciens est venue apporter un contingent nouveau à la population déjà si considérable de l'abattoir de La Villette, et grâce au tramway qui, dans quelques jours, circulera rue de Flandre en desservant Aubervilliers, les Quatre-Chemins, une partie de Pantin, qui n'avaient jusqu'ici aucune communication avec Paris, la station du Pont-de-Flandre est destinée à devenir une des plus fréquentées. »

Une nouvelle pétition et les invitations pressantes des pouvoirs publics à l'approche de l'Exposition universelle de 1878 finissent par faire céder le Syndicat, tant sur le déplacement de la gare du Pont-de-Flandre que sur la création d'une halte pour la correspondance avec les voies de l'Est. Ce qui est fait respectivement à l'automne de 1877 et au printemps de 1878. Elle donne lieu à la création, pour la halte Est-Ceinture, de six emplois : un chef de station (à 1 600 F), un surveillant (à 1 500 F), deux surveillants facteurs (à 1 400 F) et deux stationnaires préposés à la signalisation (à 1 350 F)¹¹ [fig. 2].

11 ANMT, 75AQ16. Procès-verbal, 26 mars 1878.

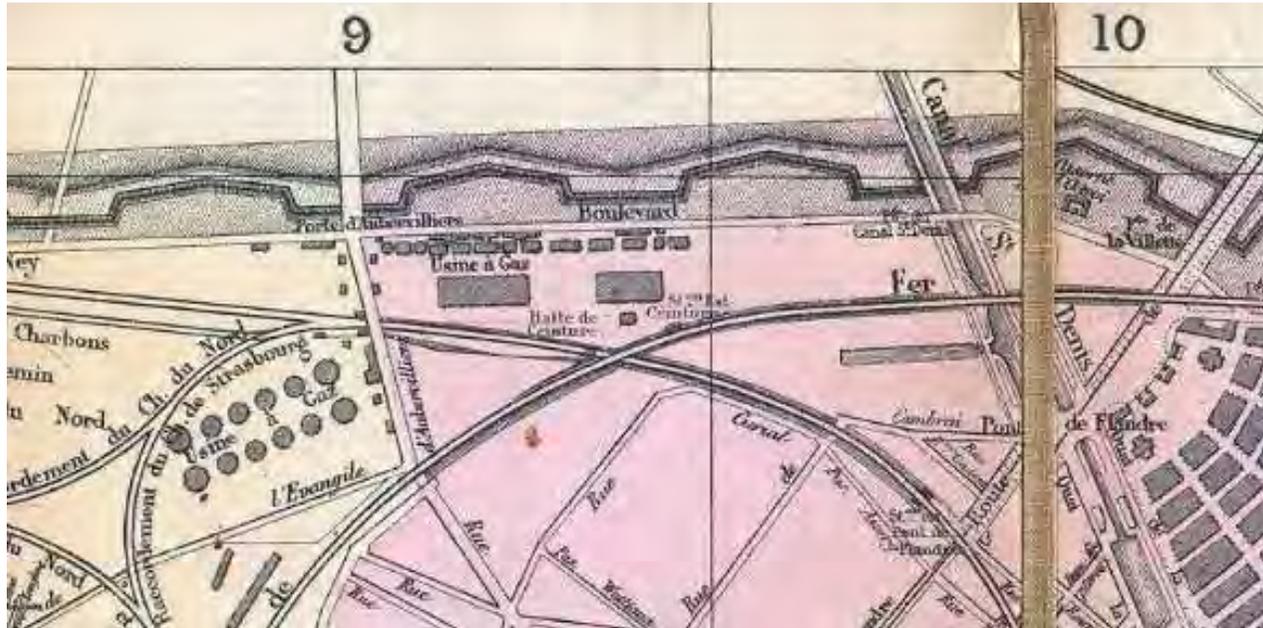


Figure 2. Andriveau-Goujon, plan de poche de Paris : "Plan de Paris à l'Echelle de 2 Millim. pour 25 metres, Indiquant les nouveaux percements et les changements de noms de Voies publiques..." <http://www.geographicus.com/P/AntiqueMap/Paris-andriveau-1882&Affiliate=cartolex> , site visité le 15/10/2010

4. La seconde correspondance Est-Ceinture (1878)

En définitive, comme en 1867, la correspondance réclamée s'est traduite par la construction de deux gares, édifiées la première le long des voies de la Ceinture, la seconde des voies de l'Est. La lecture des plans de l'époque laisse apparaître deux entités bien distinctes, distantes de 200 m environ l'une de l'autre, séparées cette fois-ci par la plateforme de la ligne de l'Est, et cernées d'espaces industriels qui sont autant d'obstacles à l'établissement de communications avec les rares rues adjacentes. La dénivellation entre les voies de la Ceinture et celles de la ligne de Strasbourg établie en remblai n'a pas non plus facilité la tâche des ingénieurs, une partie de la différence de niveau ayant été rachetée par la construction d'une plateforme au-dessus des voies de la Ceinture.

De la construction de ces deux gares, nous ne savons pratiquement rien. Les archives consultées nous ont appris tout au plus que le projet de la halte Est-Ceinture, adopté par le Syndicat le 24 octobre 1876, a été soumis à l'examen de l'Administration le 22 décembre de la même année, et que la gare Est-Ceinture a donné lieu en 1876 à « des difficultés d'installation qui [n'ont pas permis] de donner une suite immédiate aux prescriptions ministérielles »¹².

Par chance, un document de 1890 émanant de la Compagnie de l'Est¹³, sur lequel nous reviendrons plus bas, permet d'avoir une vision plus précise des installations telles qu'elles se présentaient alors **fig. 3**.

Celles de la gare Est-Ceinture bordent les deux voies de la ligne de Strasbourg, dont la plateforme offre ici une largeur de 15 m environ. Les deux « trottoirs » de 200 m « avec des bordures en bois » sont mis en relation par une passerelle également en bois établie au-dessus des voies « qui oblige tous les voyageurs à monter et descendre des escaliers dont la hauteur est de 4 m 50 ». Le quai de la voie paire supporte plusieurs « bâtiments provisoires en bois » dont trois « bureaux vitrés » – l'un réservé à la distribution des billets à destination du réseau Est, les deux autres faisant office de salles d'attente –, le quai de la voie impaire le bureau de l'octroi. Deux « guérites pour lieux d'aisance », l'une sur chaque quai, complètent l'ensemble.

Les installations de la halte sur la Ceinture sont plus sommaires. Elles se limitent à « une plateforme ou cour » aménagée au-dessus des deux voies de la Ceinture et bordée sur chacun de ses côtés d'une volée d'escaliers menant aux quais établis en contrebas¹⁴. Cette cour porte un « bâtiment dans lequel se fait la distribution des billets aux voyageurs venant du réseau de l'Est et se rendant sur le réseau de la Ceinture ».

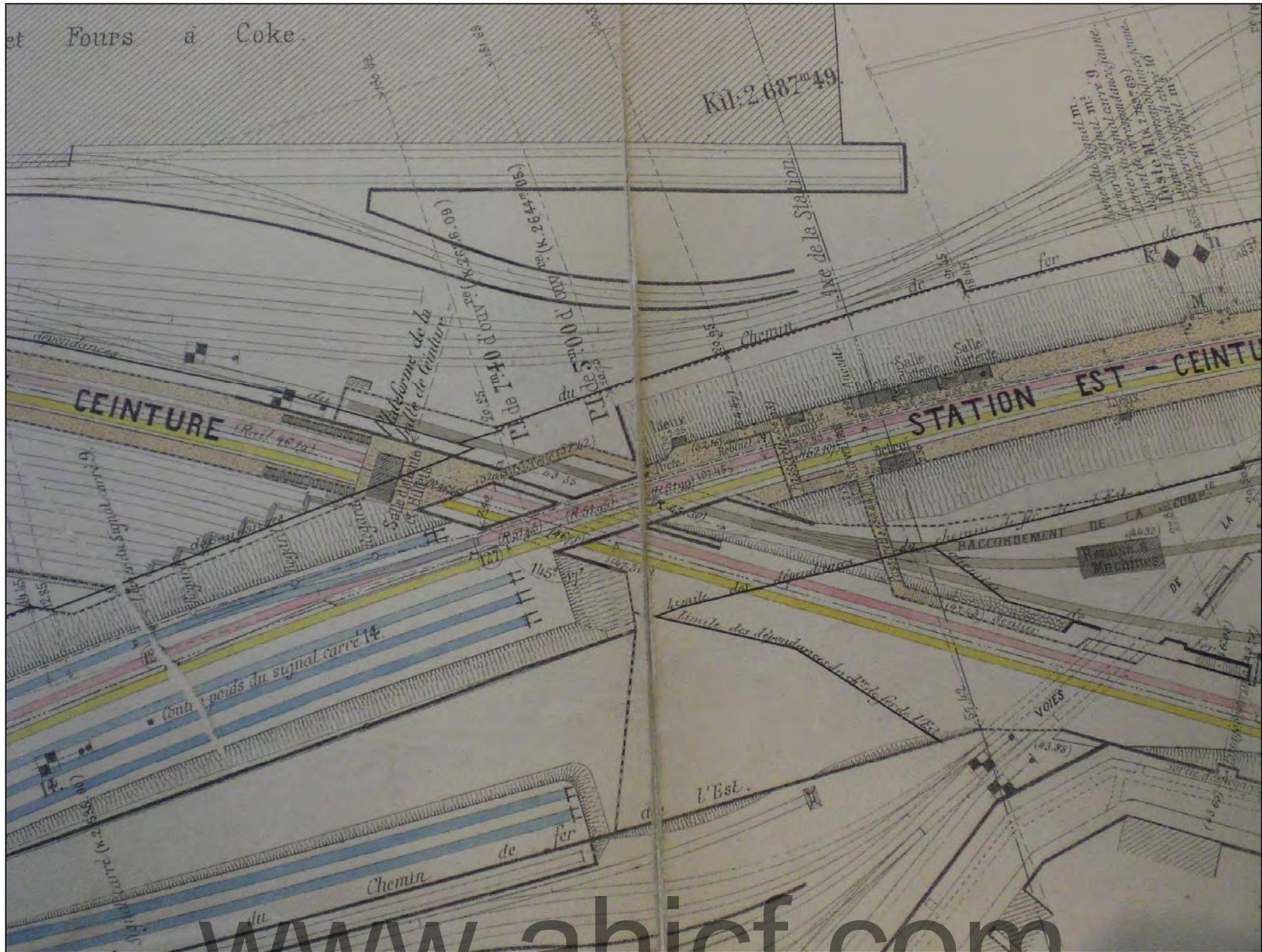
Les deux stations sont mises en relation par une passerelle coudée lancée au-dessus des voies du raccordement de la Compagnie des entrepôts et magasins Généraux.

Page suivante : Figure 3. Travaux Est-Ceinture: plans de la Cie de l'Est. Plans, élévations. [Croisement des voies de l'Est avec la Ceinture], janvier 1890. Centre des archives historiques de la SNCF [CAH], cote 877LM 113 - CA100 - Chemise 4. ©SNCF. Nom fichier image sur CD Rom : CAH_SNCF_1890_009

12 ANMT 13AQ61. Procès-verbal, 8 juin 1876.

13 Centre des archives historiques de la SNCF (Le Mans), désormais CAH, 877LM 113 - CA 100. Rapport explicatif des travaux de la Compagnie de l'Est du 2 janvier 1890.

14 Dans sa séance du 5 juin 1899, le conseil municipal émet le vœu que les quais de la halte Est-Ceinture soient dotés d'un abri. Rapport du directeur des affaires départementales au préfet, mai 1900. Archives de Paris, cote D5S93.



www.ahicf.com

Enfin, contrairement au Syndicat, la Compagnie de l'Est a tenu à ouvrir la gare Est-Ceinture sur l'extérieur en établissant une communication avec la rue Curial, en contrebas de ses voies donc, et en un point peu éloigné de la première gare du Pont-de-Flandre. « L'accès avec la rue Curial, précise le document précité, se fait au moyen d'une passerelle en bois établie au-dessus des voies du raccordement de la C^{ie} des Entrepôts et Magasins Généraux, d'un sentier qui longe les voies du chemin de fer de Ceinture et d'un passage construit sous ces voies. »

Les plans montrent que l'accès à passerelle, qui avait son origine à mi-hauteur du remblai, était commandé par un escalier établi au droit du quai de la voie impaire (côté Paris).

Situé dans les emprises de la Ceinture, le passage inférieur ouvert sur la rue Curial est exécuté par celle-ci en 1879 (décision ministérielle du 16 décembre 1878) pour le compte de la Compagnie de l'Est¹⁵. Cependant, prudent, le Syndicat s'était promis dans le même temps de « résister » aux demandes de l'Administration visant à établir une « double communication » [une sortie côté Ceinture répondant à la sortie rue Curial côté Est], la halte de la Ceinture n'ayant à ses yeux d'autre ambition que d'assurer un simple service de correspondance¹⁶. Deux ans plus tard, il semble pourtant prêt à répondre à la requête des élus d'Aubervilliers tendant à obtenir « son ouverture au service directe des voyageurs, [ce qui] rendrait de véritables services aux habitants de cette ville en facilitant leurs relations avec les autres communes suburbaines »¹⁷. Conscient du fait que l'apport de cette ville en plein essor industriel, forte de plus de 14 000 habitants, permettrait de développer le trafic, le Syndicat se dit prêt à étudier la question, mais subordonne son exécution à l'élargissement de la rue d'Aubervilliers dont la Ville de Paris a arrêté le tracé.

L'ouverture au public de la halte Est-Ceinture a lieu le 15 mai 1878 après un service à blanc de deux semaines annoncé comme suit par un ordre de service de la Ceinture : « Cette halte, affectée exclusivement au service de correspondance avec le Chemin de fer de l'Est, ne sera ouverte au service

des voyageurs qu'après le changement de service des trains sur la ligne de l'Est, c'est à dire le 15 mai prochain ; néanmoins, à partir du 1^{er} mai, tous les trains de voyageurs du Chemin de fer de Ceinture s'arrêteront et stationneront à Est-Ceinture, conformément aux indications du livret de la marche des trains ; mais, jusqu'à nouvel avis, ils ne devront pas y déposer de voyageurs ni en prendre¹⁸. »

L'affiche placardée pour l'occasion précise :

« La halte d'Est-Ceinture n'a pas de sortie extérieure ; elle est destinée seulement à permettre aux Voyageurs sans bagages de passer des trains de la Compagnie de l'Est dans ceux de la Compagnie de Ceinture et réciproquement. Les voyageurs en provenance des stations du Chemin de Ceinture ne doivent donc demander de billet pour la halte d'Est-Ceinture qu'autant qu'ils veulent se rendre à une station desservie par les lignes d'Avricourt et de Belfort. »

En revanche, l'horaire Chaix de juin 1878 signale que, si tous les trains de Ceinture marquent l'arrêt à la halte Est-Ceinture, seuls quelques trains de banlieue de la ligne de Paris à Meaux et à Château-Thierry en font autant à la gare Est-Ceinture, les trains de grandes lignes ignorant totalement cette étape. Ce qui explique sans doute la publication d'une seconde affiche, commune à la Ceinture et à la Compagnie de l'Est, annonçant la création de billets directs entre les gares de Paris-Est d'une part, de Pantin d'autre part, et les stations de la Ceinture. Une décision qui devrait permettre aux provinciaux de profiter eux aussi, mais au prix d'une rupture de charge supplémentaire, de la correspondance d'Est-Ceinture¹⁹.

Pages suivantes : Figure 4. Compagnie du chemin de fer de ceinture de Paris, Affiche annonçant l'ouverture au public de la halte Est-Ceinture, 15 mai 1878. Archives Nationales du Monde du Travail [ANMT], cote ANMT 75AQ67. ©ANMT. Nom fichier image sur CD Rom : ANMT_1878_017

Figure 5. Chemins de fer de l'Est et de Ceinture, Affiche annonçant la création de billets directs entre les gares de Paris-Est d'une part, de Pantin d'autre part, et les stations de la Ceinture, 1878. ANMT, cote 75AQ67. ©ANMT. Nom fichier image sur CD Rom : ANMT_1878_018

15 Il sera allongé de 1,35 m et doté d'un mur de tympan en 1909.

16 ANMT 75AQ16. Procès-verbal, 13 mars 1877.

17 ANMT 75AQ11. Procès-verbal, 6 octobre 1879.

18 ANMT 75AQ67. Ordre de service Petite ceinture n° 726 du 25 avril 1878.

19 Les affiches citées sont consultables aux Archives Nationales du Monde du Travail, sous la cote 75AQ67.

Compagnie du Chemin de fer de Ceinture de Paris

OUVERTURE

DE LA HALTE DE

EST-CEINTURE

A partir du 15 Mai 1878

La Compagnie du Chemin de fer de Ceinture de Paris a l'honneur d'informer le Public, qu'à dater du 15 MAI 1878, le Chemin de Ceinture, R. D., sera mis en relation avec les Chemins de fer de l'Est, au point où ils se croisent.

La halte d'Est-Ceinture n'a pas de sortie extérieure; elle est destinée seulement à permettre aux Voyageurs sans bagages, de passer des trains de la Compagnie de l'Est dans ceux de la Compagnie de Ceinture et réciproquement. — Les Voyageurs en provenance des Stations du Chemin de Ceinture, ne doivent donc demander de billets pour la halte d'Est-Ceinture, qu'autant qu'ils veulent se rendre à une Station desservie par les lignes d'AVRICOURT et de BELFORT.

La Compagnie informe en outre le Public qu'elle a soumis à l'homologation ministérielle l'addition suivante à ses Tarifs n° 1 et 2 :

ADDITION AUX TARIFS

Pour le Transport des Voyageurs, Enfants, Militaires, Marins et des Chiens

STATIONS CORRESPONDANTES	PRIX DES PLACES												
	VOYAGEURS				ENFANTS				MILITAIRES ET MARINS				
	SEMAINE		DIMANCHES & FÊTES		SEMAINE		DIMANCHES & FÊTES		SEMAINE		DIMANCHES & FÊTES		
	1 ^{re} Cl.	2 ^e Cl.	3 ^e Cl.	4 ^e Cl.	1 ^{re} Cl.	2 ^e Cl.	3 ^e Cl.	4 ^e Cl.	1 ^{re} Cl.	2 ^e Cl.	3 ^e Cl.	4 ^e Cl.	
De la halte d'EST-CEINTURE aux Stations ci-après :													
6 Avenue de Clichy . . .	35	25	45	35	20	15	25	20	25	15	25	15	30
6 Avenue de Saint-Ouen . . .	35	25	45	35	20	15	25	20	25	15	25	15	30
6 Boulevard Ornano . . .	30	20	40	30	15	10	20	15	25	15	25	15	30
6 La Chapelle-Nord-Ceinture . . .	25	15	35	25	15	10	20	15	25	15	25	15	30
6 Pont de Flandre . . .	25	15	35	25	15	10	20	15	25	15	25	15	30
6 Belleville-Villette . . .	30	20	40	30	15	10	20	15	25	15	25	15	30
6 Ménilmontant . . .	35	25	45	35	20	15	25	20	25	15	25	15	30
6 Charonne . . .	35	25	45	35	20	15	25	20	40	20	40	20	30
7 Avenue de Vincennes . . .	45	30	60	40	25	15	30	20	40	20	40	20	30
8 Bel-Air-Ceinture . . .	45	30	60	40	25	15	30	20	40	20	40	20	30
10 La Rapée-Bercy . . .	55	35	65	45	25	20	30	25	55	30	55	30	30

Figure 4.

Chemins de fer de l'Est et de Ceinture

TRANSPORTS A GRANDE VITESSE

Via EST-CEINTURE (halte)

Les Compagnies des Chemins de fer de l'Est et de Ceinture ont l'honneur de prévenir le Public qu'elles ont soumis à l'homologation ministérielle la proposition de mettre en relations directes les gares de PARIS (Boulevard de Strasbourg) et de PANTIN avec les gares du Chemin de fer de Ceinture, pour le transport des Voyageurs, Enfants, Militaires ou Marins et Chiens, en fixant comme suit les prix à percevoir :

GARES DE DESTINATION	VOYAGEURS							ENFANTS							MILITAIRES ET MARINS						
	SEMAINE		DIMANCHES & FÊTES		SEMAINE		DIMANCHES & FÊTES		SEMAINE		DIMANCHES & FÊTES		SEMAINE		DIMANCHES & FÊTES						
	1 ^{re} Cl.	2 ^e Cl.	1 ^{re} Cl.	2 ^e Cl.																	
De PARIS (BOULEVARD DE STRASBOURG) AUX STATIONS CI-APRÈS, ET VICE VERSA																					
12 Courcelles-Ceinture . . .	85	65	45	1 10	80	65	45	30	25	60	40	30	85	65	35	60	40	35			
11 Avenue de Clichy . . .	85	65	45	80	75	60	45	35	25	60	40	30	85	65	35	60	40	35			
10 Boulevard de Strasbourg . . .	80	60	40	75	70	55	40	30	25	55	35	25	80	60	30	55	35	25			
9 Boulevard Ornano . . .	75	55	35	70	65	50	40	30	25	50	30	20	75	55	25	50	30	20			
8 La Chapelle-Nord-Ceinture . . .	75	55	35	70	65	50	40	30	25	50	30	20	75	55	25	50	30	20			
7 Pont de Flandre . . .	75	55	35	70	65	50	40	30	25	50	30	20	75	55	25	50	30	20			
6 Belleville-Villette . . .	80	60	40	75	70	55	40	30	25	60	40	30	80	60	30	60	40	30			
6 Ménilmontant . . .	85	65	45	80	75	60	45	35	25	65	45	30	85	65	35	65	45	30			
6 Charonne . . .	85	65	45	80	75	60	45	35	25	65	45	30	85	65	35	65	45	30			
6 Avenue de Vincennes . . .	95	75	55	1 10	90	75	60	45	35	75	55	40	95	75	45	75	55	40			
8 Bel-Air . . .	95	75	55	1 10	90	75	60	45	35	75	55	40	95	75	45	75	55	40			
10 La Rapée-Bercy . . .	1 05	75	60	1 15	95	75	65	45	35	85	65	45	1 05	75	45	85	65	45			
De PANTIN AUX STATIONS CI-APRÈS, ET VICE VERSA																					
12 Courcelles-Ceinture . . .	75	55	45	60	70	65	40	30	25	65	45	35	75	55	25	65	45	35			
11 Avenue de Clichy . . .	75	55	45	60	70	65	40	30	25	65	45	35	75	55	25	65	45	35			
10 Boulevard de Strasbourg . . .	70	50	40	60	65	55	40	30	25	60	40	30	70	50	25	60	40	30			
9 Boulevard Ornano . . .	70	45	40	60	65	55	35	25	20	60	40	30	70	45	25	60	40	30			
8 La Chapelle-Nord-Ceinture . . .	65	40	35	70	65	55	35	25	20	60	40	30	65	40	25	60	40	30			
7 Pont de Flandre . . .	65	40	35	70	65	55	35	25	20	60	40	30	65	40	25	60	40	30			
6 Belleville-Villette . . .	70	45	40	60	65	55	35	25	20	60	40	30	70	45	25	60	40	30			
6 Ménilmontant . . .	75	55	45	60	70	65	40	30	25	65	45	35	75	55	30	65	45	35			
6 Charonne . . .	75	55	45	60	70	65	40	30	25	65	45	35	75	55	30	65	45	35			
6 Avenue de Vincennes . . .	85	60	50	70	80	75	65	45	35	75	55	40	85	60	35	75	55	40			
8 Bel-Air . . .	85	60	50	70	80	75	65	45	35	75	55	40	85	60	35	75	55	40			
10 La Rapée-Bercy . . .	95	65	55	1 05	75	65	45	35	25	85	65	45	95	65	40	85	65	45			

Figure 5.

5. La construction de la gare souterraine Est-Ceinture (1892)

À la fin des années 1870, la Compagnie de l'Est se résout enfin à améliorer l'accès à sa gare de Paris, toujours limité aux deux voies d'origine, travaux de longue haleine dont la *Revue générale des chemins de fer* nous donne un aperçu dans son édition de janvier 1890. Il est indiqué que le nombre des voies entre Paris et La Villette est passé de deux à six entre 1877 et 1881 et que le projet en cours d'exécution (dont les travaux ont été déclarés d'utilité publique par décret du 14 décembre 1885) vise à porter de deux à huit celui des voies entre La Villette et Bobigny et à dix entre Bobigny et Noisy-le-Sec, point de bifurcation des lignes de Strasbourg et de Mulhouse. La gare Est-Ceinture est bien entendu directement concernée par ce remaniement qui doit se traduire par un élargissement conséquent de la plateforme supportant les dites voies²⁰.

Si les archives consultées font brièvement mention d'intentions de réaménagement de la station à travers des plans dressés en 1879 et 1884²¹, ce n'est qu'à la fin des années 1880 que le projet prend véritablement forme. La Compagnie de l'Est en révèle même certains détails dans le cadre de l'Exposition universelle de 1889, succinctement repris par la *Revue générale des chemins de fer* dans son édition de janvier 1890 :

« À Est-Ceinture, la station des voyageurs comprendra un bâtiment placé sous les voies et trottoirs. Elle communiquera, d'une part, avec la rue Curial, au moyen d'une passerelle au-dessus des voies de la Compagnie des Entrepôts et Magasins généraux et d'un passage sous le chemin de fer de Ceinture, d'autre part, avec la halte du chemin de fer de Ceinture, au moyen d'un chemin de piétons longeant la voie ferrée. »

Les détails les plus significatifs nous sont donnés par un rapport de la Compagnie de l'Est daté du 2 janvier 1890 reprenant le détail des travaux en cours et envisagés, notamment ceux portant sur l'élargissement de la plateforme (portée de 15 à 46 m), l'agrandissement du passage inférieur donnant passage aux voies de Ceinture, l'établissement de la station souterraine de la gare Est-Ceinture et la modification de la plateforme de la halte Est-Ceinture²².

Ces travaux sont repris dans un courrier du ministre des Travaux publics adressé le 27 novembre 1890 au préfet de la Seine, accompagnés d'une estimation des coûts. Un paragraphe est consacré à la future gare Est-Ceinture :

« 3° - la reconstruction de la station d'Est-Ceinture ; le bâtiment présenterait un couloir central voûté de 4 m de large et de 2 m 90 de hauteur sous clef, établi transversalement aux voies. Les salles d'attentes, les bureaux pour les agents de la Compagnie, celui de l'octroi et les cabinets d'aisance seraient aménagés de chaque côté de ce couloir, dont le sol est à 3 m 90 en contrebas du niveau des rails. Les trottoirs voyageurs de 220 m de longueur chacun, seraient en partie recouverts par des marquises métalliques faisant suite aux cages vitrées qui fermeraient à leurs parties supérieures les trois escaliers en pierre reliant les trottoirs aux couloirs²³. »

Il est fait mention aussi de « quelques modifications » à apporter à la halte Est-Ceinture, dont la « cour » est appelée à être rognée en raison de l'élargissement de la plateforme des voies de l'Est, le long de laquelle doit courir une nouvelle passerelle.

[fig. 6 A et B]

20 Sont également appelés à être allongés les passages inférieurs permettant aux voies de Ceinture, d'une part, des Entrepôts et magasins généraux de Paris, d'autre part, de passer sous les voies de l'Est. Voir CAH, cote 877LM113 - CA100 - chemise 3.

21 Archives de Paris, cote D5S93.

22 CAH, 877LM 113 - CA 100.

23 CAH, 877LM 113 - CA 100.

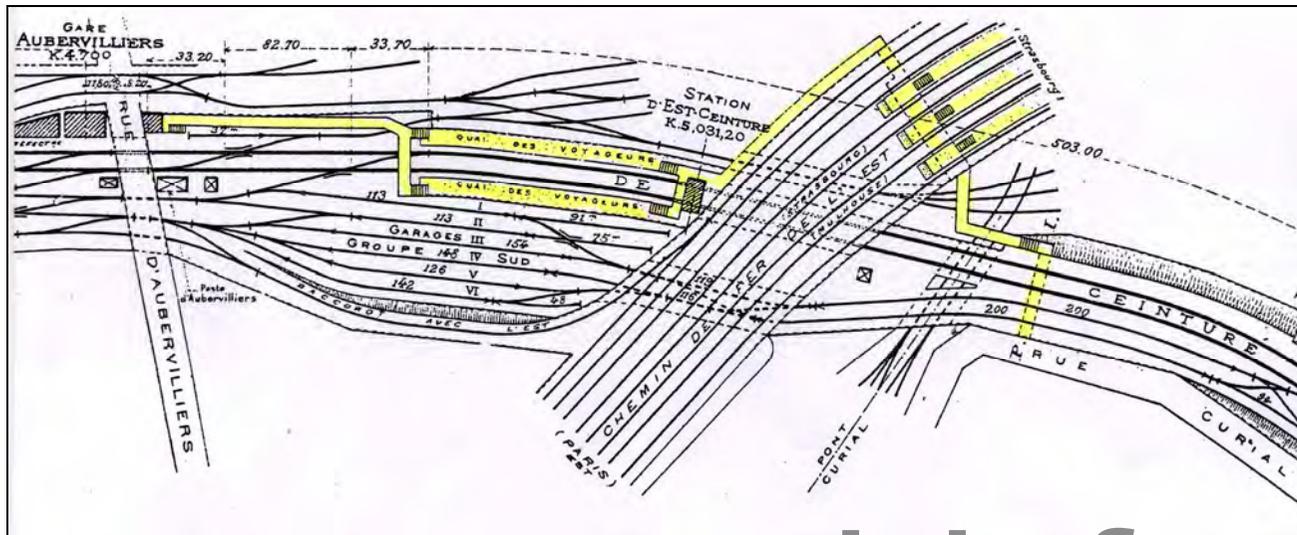
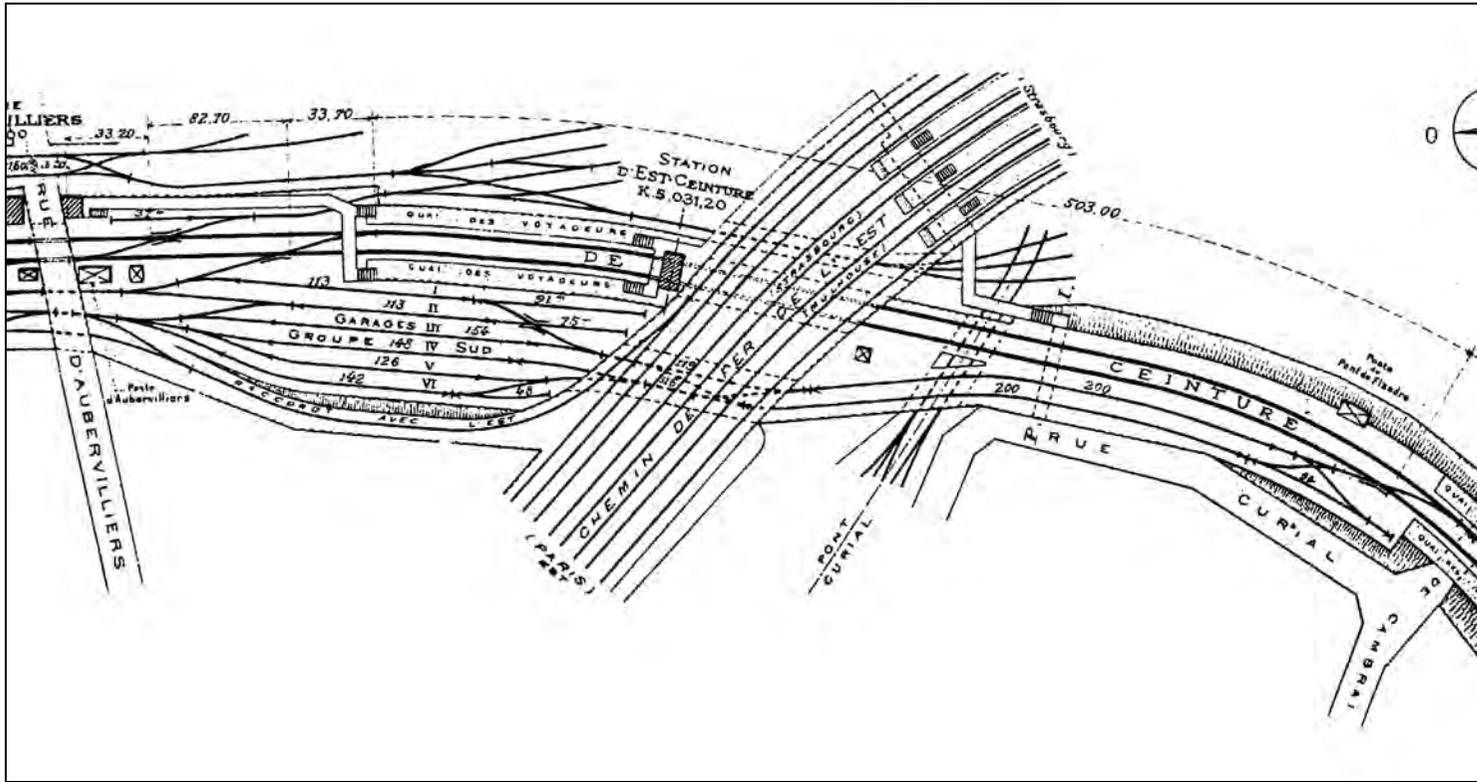
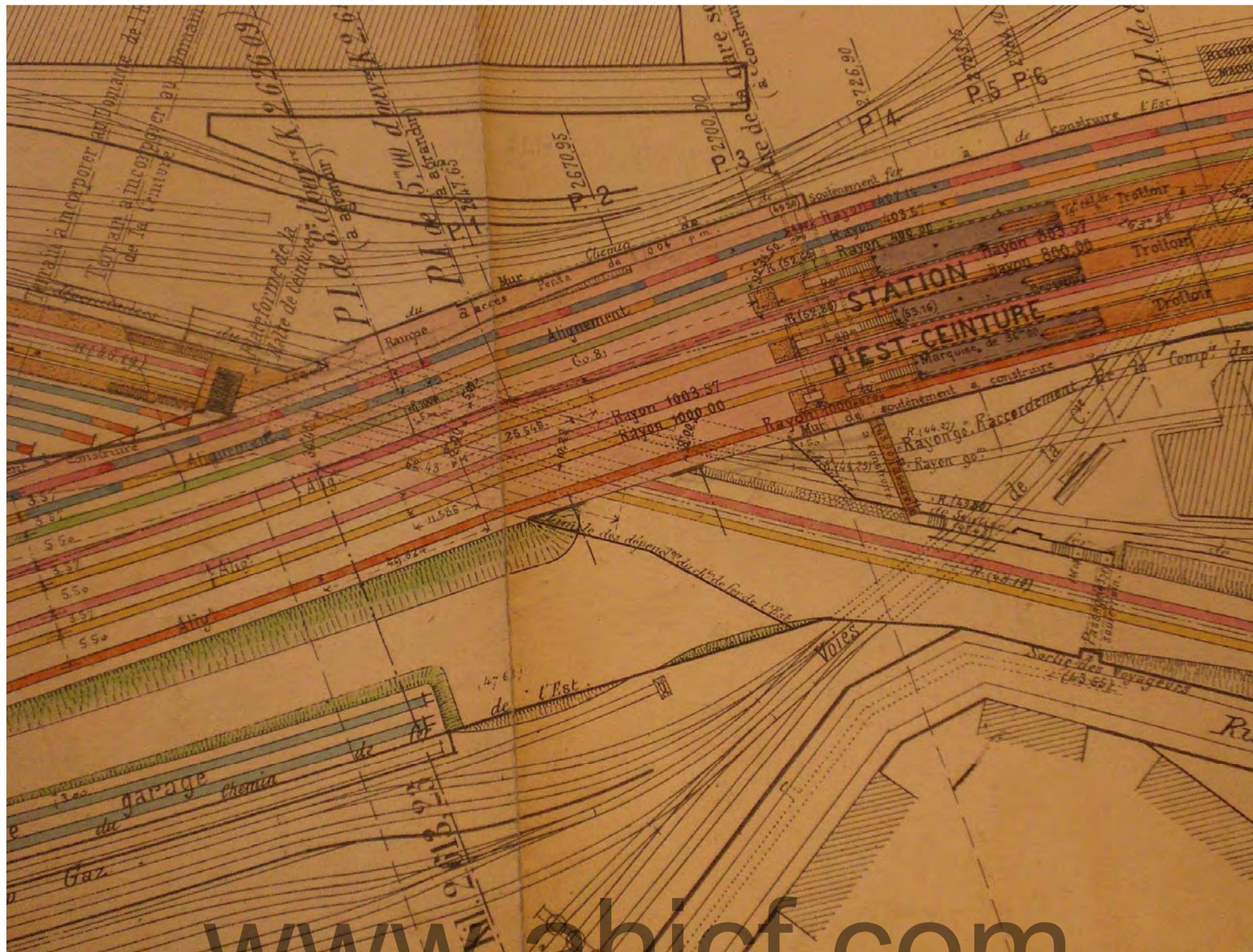


Figure 6, A et B. Petite ceinture, schéma des installations, tirage 1914, (B) avec indication des installations Est-Ceinture. Archives La Vie du rail. ©La vie du rail. Nom fichier image sur CD Rom : La_Vie_du_Rail_009 et La_Vie_du_Rail_010.

Au printemps de 1892, la Compagnie de l'Est informe ses actionnaires des progrès réalisés par les chantiers en 1891 : « Entre Paris et Noisy-le-Sec, nous avons achevé le gros œuvre de la nouvelle station souterraine d'Est-Ceinture et terminé la reconstruction, avec la largeur nécessaire à l'établissement des voies nouvelles [...]»²⁴. » On peut donc raisonnablement penser que les installations ont été livrées au public fin 1892 [fig. 7 et 8].

Page suivante : Figure 7. Travaux Est-Ceinture: plans de la Cie de l'Est. Plans, élévations. Plan Station Est-Ceinture (situation projetée) [détail], janvier 1890. CAH SNCF, cote 877LM 113 - CA100 - Chemise 4. © SNCF. Nom fichier image sur CD Rom : CAH_SNCF_1890_006

²⁴ Compagnie des chemins de fer de l'Est. Rapport à l'Assemblée générale ordinaire des actionnaires du 29 avril 1892.



www.ahicf.com

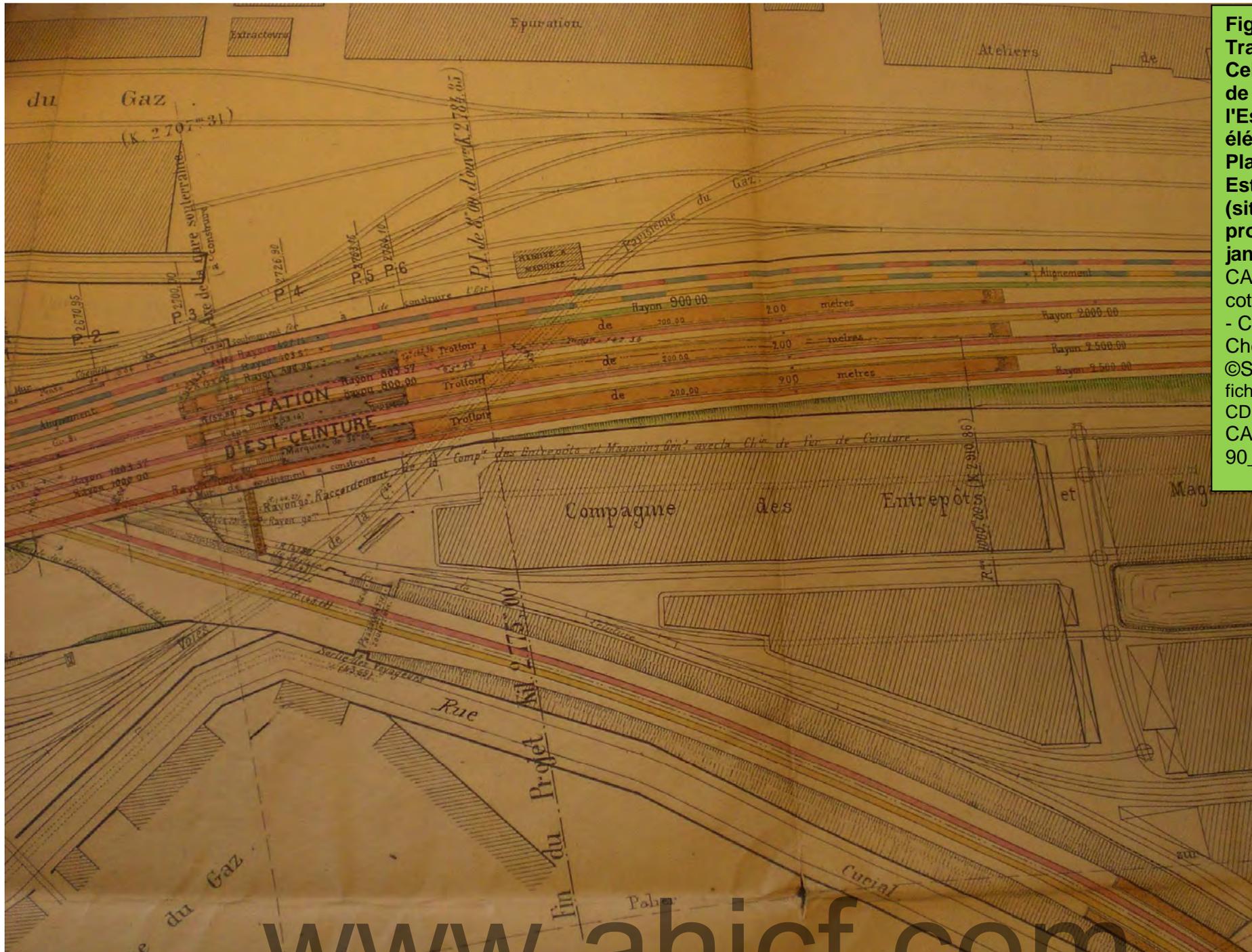


Figure 8.
 Travaux Est-Ceinture: plans
 de la Cie de
 l'Est. Plans,
 élévations.
 Plan Station
 Est-Ceinture
 (situation
 projetée),
 janvier 1890.
 CAH SNCF,
 cote 877LM 113
 - CA100 -
 Chemise 4.
 ©SNCF. Nom
 fichier image sur
 CD Rom :
 CAH_SNCF_18
 90_007

6. La gare souterraine Est-Ceinture : état des lieux

Large de 44 m, la plateforme supporte en ce point huit voies : deux pour les trains de voyageurs en direction d'Avricourt (Strasbourg), deux pour les trains de voyageurs en direction de Belfort (Mulhouse), deux pour les trains de marchandises, une pour la circulation des locomotives, une pour la desserte des embranchements industriels. Le plan de voies s'établit comme suit, avec d'Ouest en Est :

- deux voies pour les trains de marchandises
- une voie réservée à la circulation des locomotives
- un premier quai
- deux voies pour les trains de voyageurs de la ligne d'Avricourt (Strasbourg)
- un deuxième quai
- deux voies pour les trains de voyageurs de la ligne de Belfort (Mulhouse)
- un troisième quai
- une voie réservée à la desserte des raccordements industriels.

En remblai, la plateforme surplombe, à l'Ouest, les voies de la Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz (dénivelé de 6 m), à l'Est, les voies de la Compagnie des entrepôts et magasins généraux de Paris (dénivelé de 8,50 m).

La gare Est-Ceinture occupe en sous-sol toute la largeur de la plateforme. Elle est formée sur les deux tiers de sa longueur par trois galeries voûtées contiguës (côté est) ; sur le dernier tiers (côté ouest) par la seule galerie centrale. L'assise des galeries se situe à la cote - 4,25 m par rapport aux quais. Large de 4 m, chaque galerie à une hauteur sous clef de 2,90 m.

La galerie centrale sert de passage, les deux galeries adjacentes abritent différents espaces avec, d'Ouest en Est : côté Avricourt, la salle d'attente des voyageurs de 3^e classe, la salle d'attente des voyageurs de 1^{re} et de 2^e classes, le bureau de l'octroi ; côté Paris, les commodités, la lampisterie, un magasin, le bureau des billets, le bureau du chef de gare²⁵. Les deux salles d'attente et l'octroi sont délimités dans leur longueur par les trois escaliers qui, établis perpendiculairement à la galerie centrale, conduisent aux quais de surface. Les communs et le bureau du chef de gare sont contigus.

Le sol de la galerie centrale est recouvert par un carrelage en céramique, les parements des murs et des voûtes sont en briques vernissées blanches. Les salles d'attente et les bureaux ont un parquet en chêne sur bitume²⁶.

N'étant ouverte qu'aux voyageurs sans bagage, la station ne possède pas le service correspondant. La Compagnie de l'Est l'a néanmoins envisagé un instant. Sur le plan d'un projet antérieur à celui finalement adopté apparaît de façon très claire une « salle des bagages », qui occupe sur toute la longueur la partie arrière de la galerie côté Paris, et trois monte-charges à la verticale de chacun des quais²⁷.

25 En 1915, la Compagnie de l'Est présente un projet visant à transférer le bureau des billets qui « doit être éclairé en permanence à la lumière artificielle », en lieu et place du bureau du chef de gare : « Les guichets donneraient sur un vestibule indépendant du couloir. Le bureau du chef de gare, qui n'est occupé que de manière tout à fait intermittente, serait installé dans une partie du bureau actuel des billets. » Archives de Paris D5S93. Lettre du ministre des Travaux publics au préfet de la Seine, 28 avril 1915.

26 En 1910, un projet est à l'étude pour doter la gare Est-Ceinture de l'éclairage électrique avec installation d'une sous-station en sous-sol : « Il y aurait 63 lampes à incandescence, dont 26 à l'intérieur des locaux et 37 sur les quais des chemins d'accès. » Archives de Paris D5S93. Courrier du 18 novembre 1910.

27 En réponse à un vœu du conseil municipal visant à ce que soit établi un service de bagages à la gare Est-Ceinture, le ministre fait observer qu'une telle mesure « ne pourrait pas avoir une utilité bien grande, à raison des difficultés d'accès résultant pour les voyageurs de la grande distance et de la différence de niveau qui existent entre les rues voisines et cette halte ». Archives de Paris, cote D5S93. Lettre du ministre des Travaux publics au préfet de la Seine, 18 avril 1900.

Les voyageurs accèdent à la station soit par les quais établis en surface, soit par les ouvertures pratiquées de part et d'autre de la galerie centrale. Trois quais assurent la desserte des voies réservées aux trains de voyageurs. Longs de 200 m et larges de 4,60 m pour le quai central, de 4 m pour les deux autres, ils sont protégés sur 56 m par des « abris parapluie ». Ceux-ci servent de support aux « cages en verre » de 20 x 2 m qui protègent et éclairent la descente des escaliers aménagés à l'extrémité sud. Larges de 1,80 m, ces escaliers donnent accès à la galerie centrale par une volée de 24 marches. Véritables puits de lumière, les cages dispensent en outre un éclairage naturel aux salles d'attente grâce aux larges fenêtres à arc surbaissé aménagées à chacune de leurs extrémités. Cet éclairage est encore accentué par le dallage en verre des espaces laissés libres en surface de part et d'autre des cages vitrées, dallages qui recouvrent une partie des salles d'attente et de la galerie centrale **[Fig. 9 à 16]**.

La galerie centrale conduit également aux deux sorties vers l'extérieur proposées tant côté ouest (accès à la halte Est-Ceinture) que côté est (accès à la rue Curial). Côté ouest, le voyageur gagne une passerelle sur pilotis immédiatement accolée au remblai des voies de l'Est ; large de 2,50 m, elle le conduit en légère pente jusqu'à la plateforme de la halte Est-Ceinture. Il reste de cette sortie une arcade murée et l'amorce du cheminement, avec un vestige de la grille d'origine (les marches d'escalier qui transforment cette plate-forme en perron ont été ajoutées par la suite). Côté est, notre voyageur est invité à emprunter le même itinéraire que par le passé, amorcé par la passerelle autrefois desservie depuis le quai par un escalier. Désormais, l'accès à cette passerelle, longue de 19 m et large de 2 m, est donné par la galerie centrale de la station. Les trois arcades qui sont à l'origine de notre étude sont les derniers témoins visibles de cette sortie, la partie centrale correspondant à la passerelle, la partie gauche au bureau du chef de gare, la partie droite à celui de l'octroi **[Voir plus bas fig. 22 et 23]**.

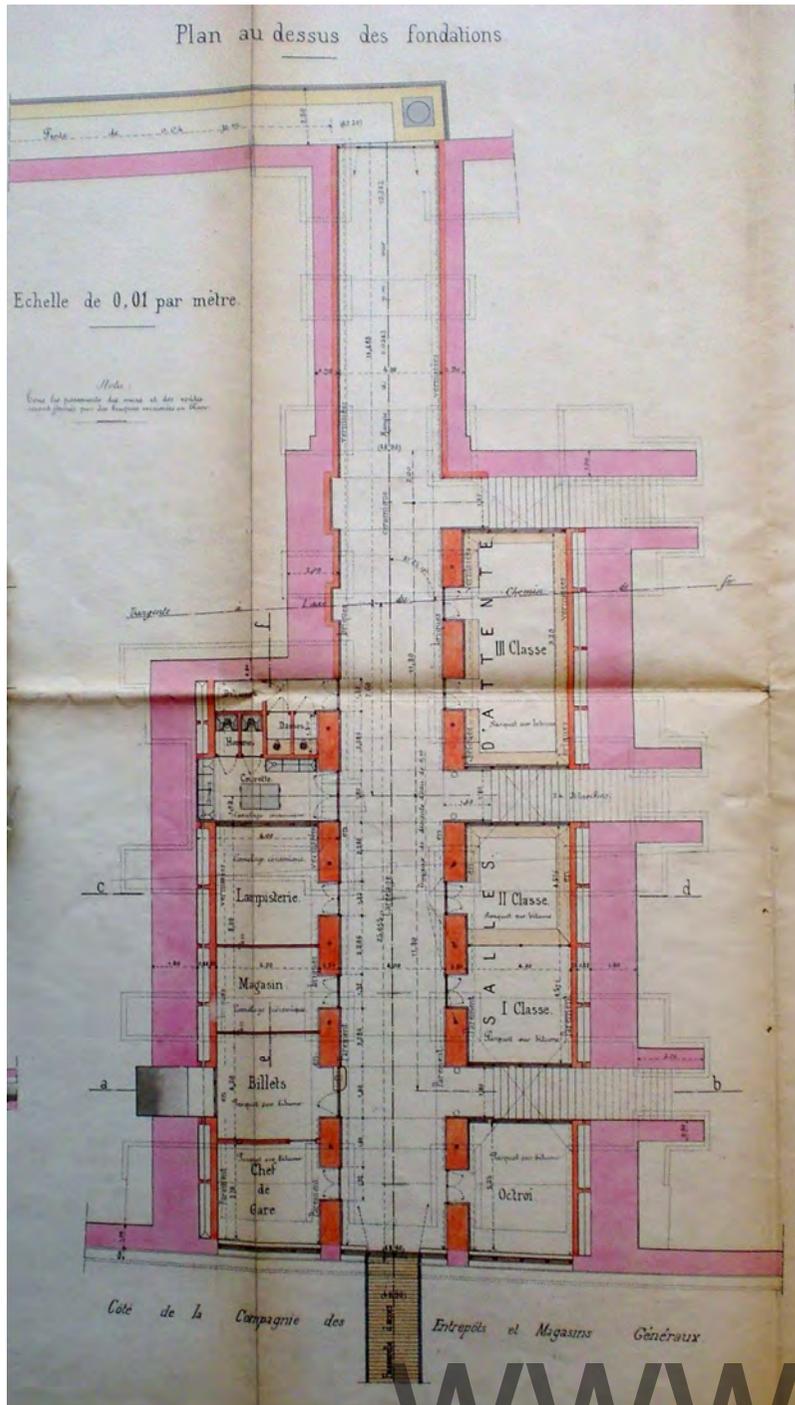


Figure 9. Travaux Est-Ceinture: plans de la Cie de l'Est. Plans, élévations. Plan au-dessus des fondations, janvier 1890. CAH SNCF, cote 877LM 113 - CA100 - Chemise 4. © SNCF. Nom fichier image sur CD Rom : CAH_SNCF_1890_001

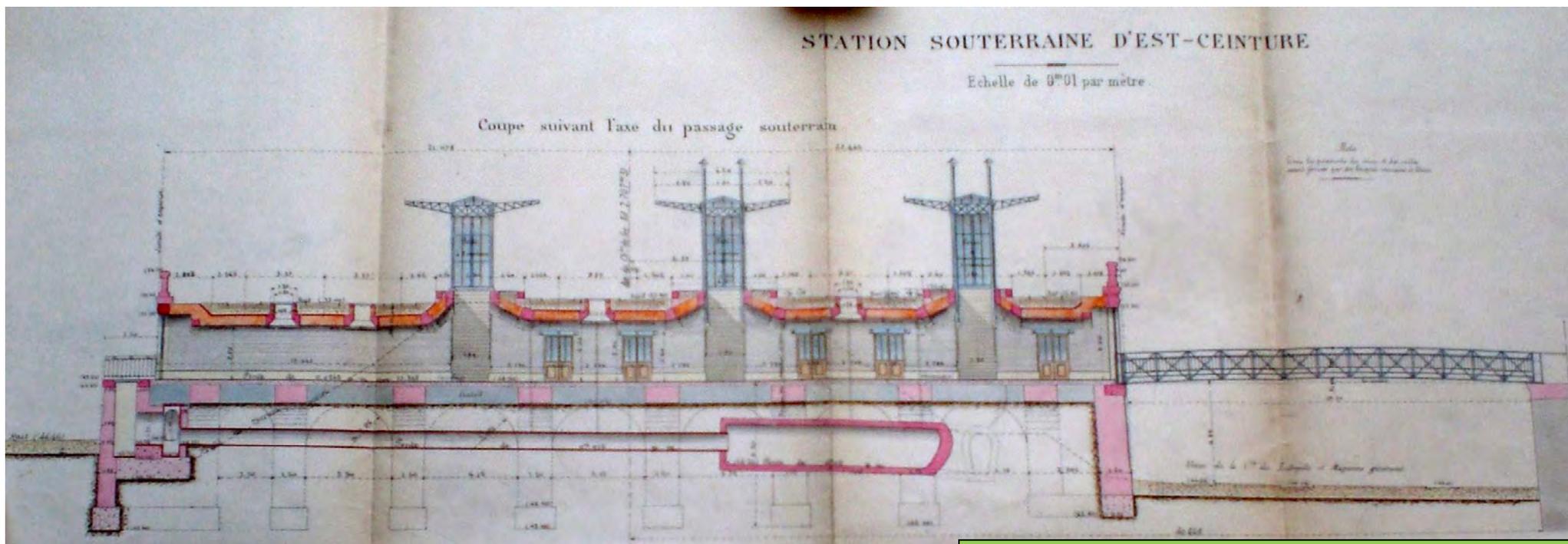
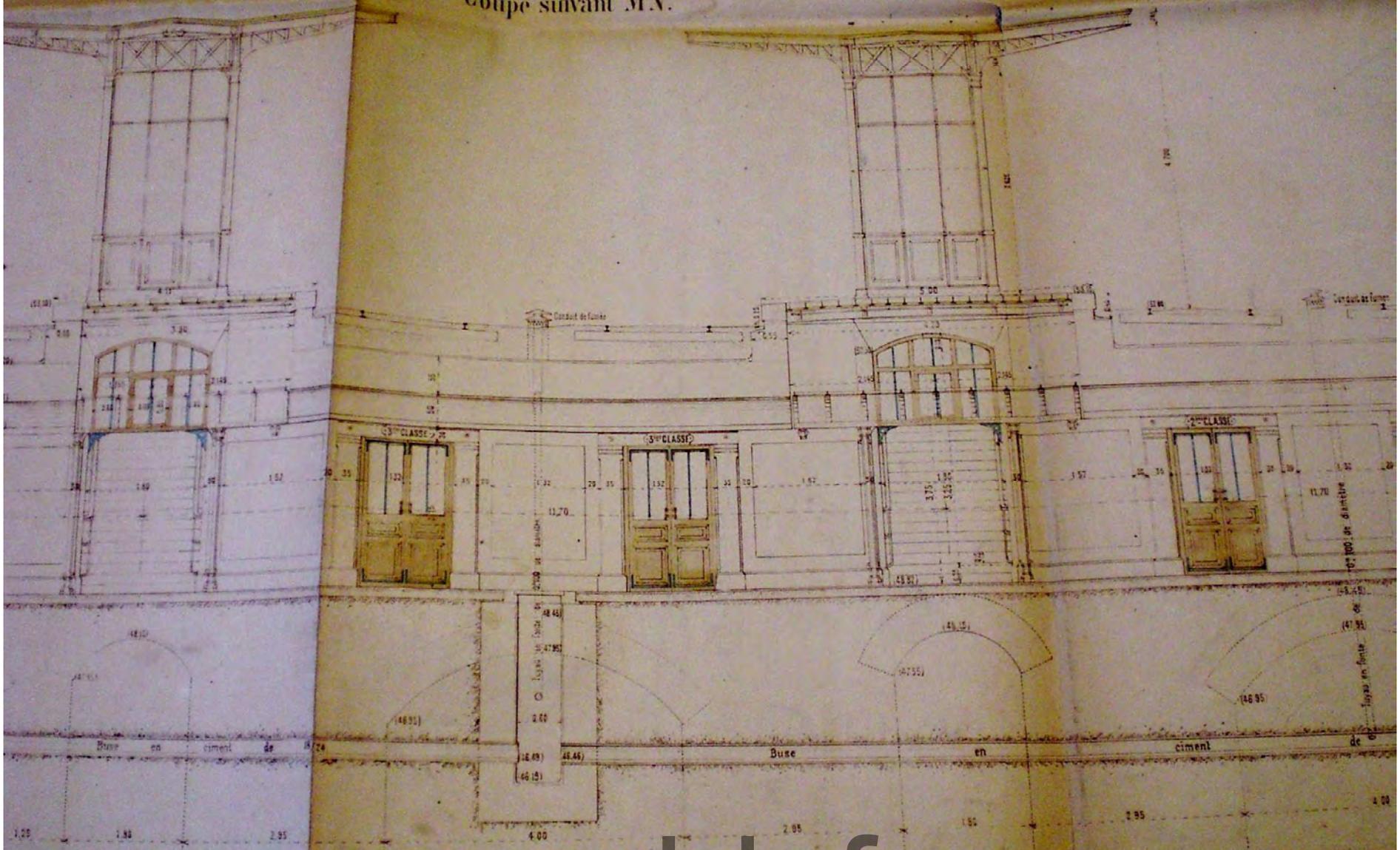


Figure 10. Travaux Est-Ceinture: plans de la Cie de l'Est. Station souterraine d'Est-Ceinture. Coupe suivant l'axe du passage souterrain. janvier 1890. CAH SNCF, cote 877LM 113 - CA100 - Chemise 4. © SNCF. Nom fichier image sur CD Rom : CAH_SNCF_1890_002

Page suivante : figure 11. Plans station souterraine d'Est-Ceinture, menuiserie et quincaillerie. Plan de détail de la distribution intérieure. Menuiserie et quincaillerie, coupes, janvier 1892. CAH SNCF, cote 877 LM 111 - CA 98 - Chemise 2. © SNCF. Nom fichier image sur CD Rom : CAH_SNCF_1892_021

Coupe suivant MN.



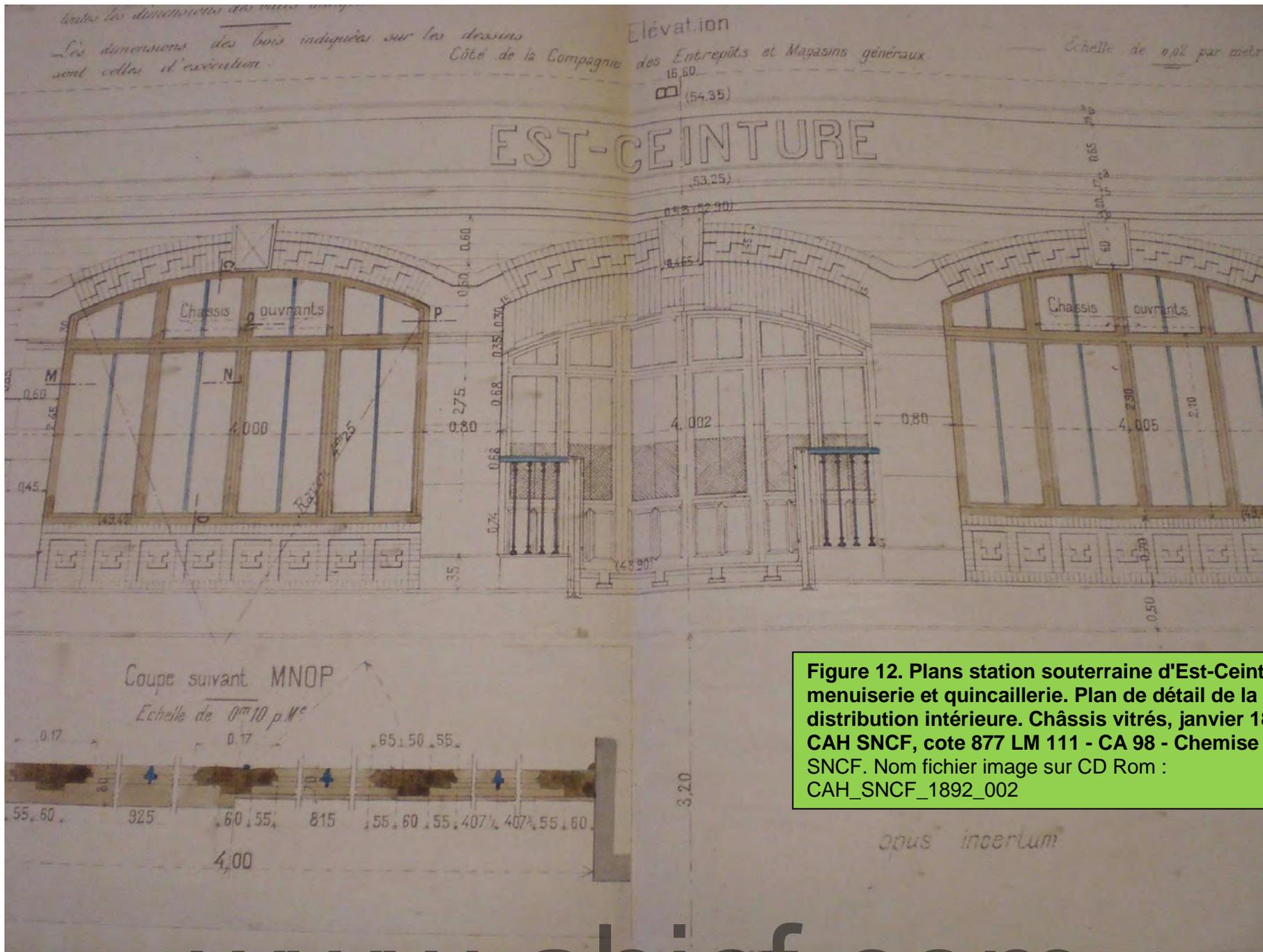
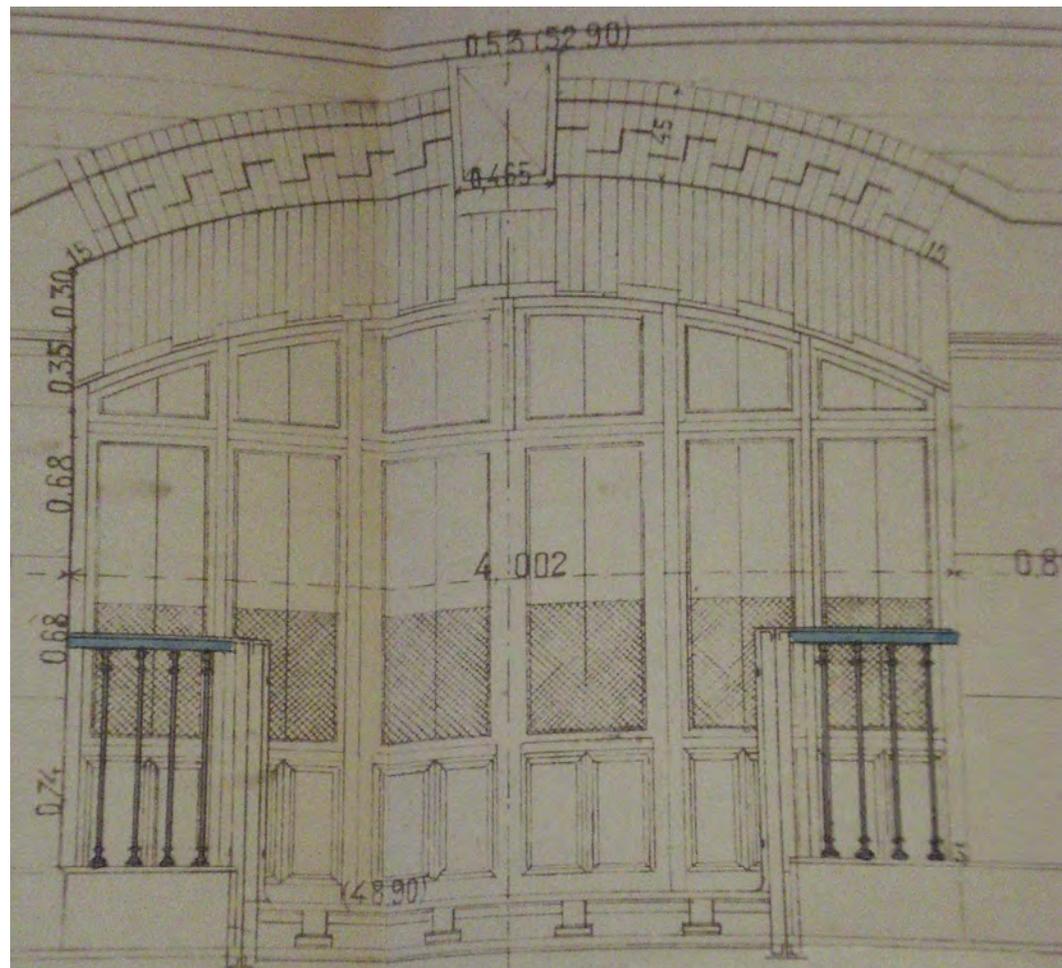


Figure 12. Plans station souterraine d'Est-Ceinture, menuiserie et quincaillerie. Plan de détail de la distribution intérieure. Châssis vitrés, janvier 1892. CAH SNCF, cote 877 LM 111 - CA 98 - Chemise 2. © SNCF. Nom fichier image sur CD Rom : CAH_SNCF_1892_002

Figure 13. Plans station souterraine d'Est-Ceinture, menuiserie et quincaillerie. Plan de détail de la distribution intérieure. Châssis vitrés, janvier 1892. CAH SNCF, cote 877 LM 111 - CA 98 - Chemise 2. © SNCF. Nom fichier image sur CD Rom : CAH_SNCF_1892_003



Coupe transversale suivant ab.

(Echelle de 0,020 p.m.)

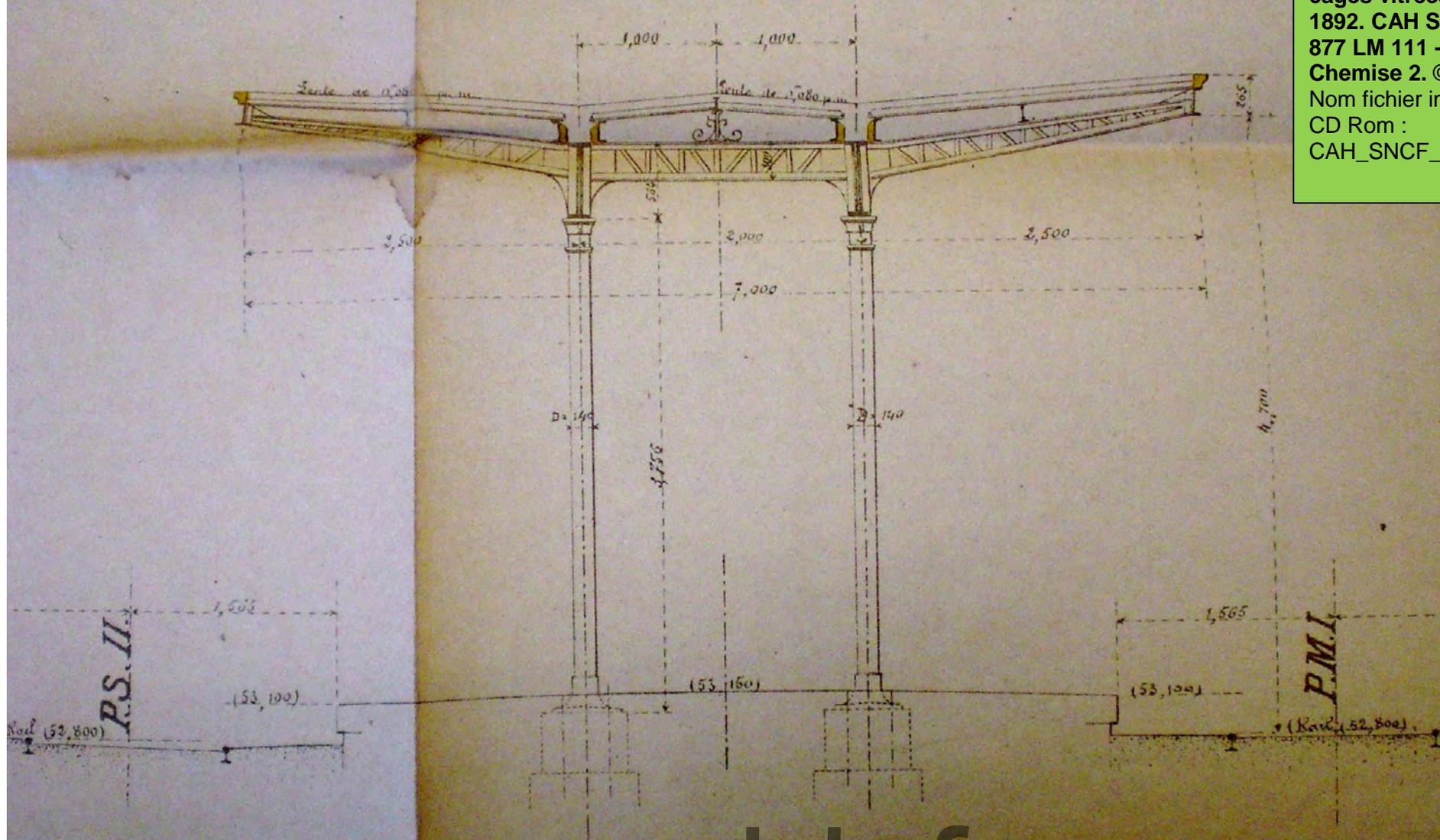
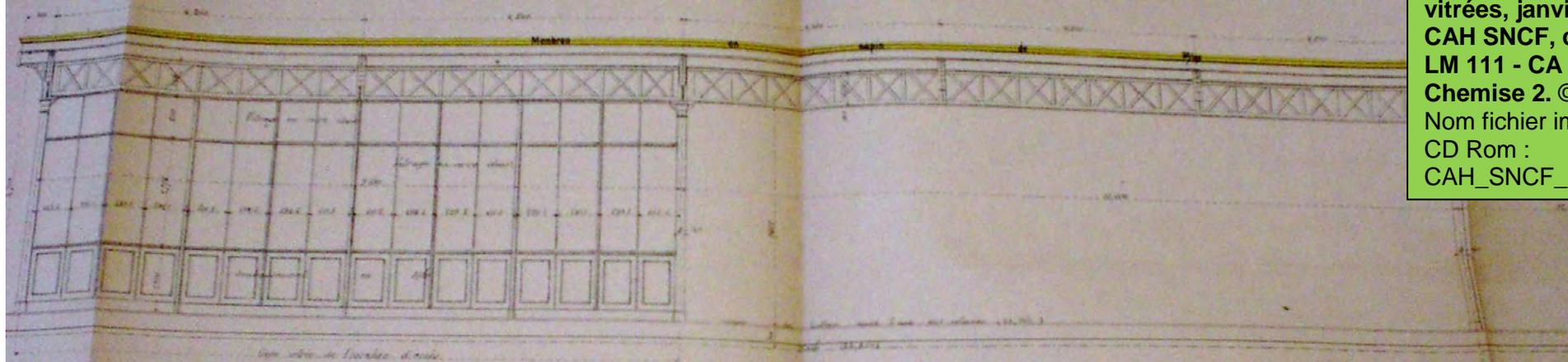


Figure 14. Plans station souterraine d'Est-Ceinture, menuiserie et quincaillerie. Plan de détail de la distribution intérieure. Marquises et cages vitrées, janvier 1892. CAH SNCF, cote 877 LM 111 - CA 98 - Chemise 2. © SNCF. Nom fichier image sur CD Rom : CAH_SNCF_1892_018

et installations nouvelles entre Paris exclu et Moisy-le-Dez inclus
Station souterraine d'Est-Ceinture.
Ensemble des marquises d'entrevoie
et cages vitrées pour escaliers d'accès

Elevation. (Echelle de 1/2000 p.m.)



Coupe transversale suivant ab.
(Echelle de 1/2000 p.m.)



Figure 15. Plans station souterraine d'Est-Ceinture, menuiserie et quincaillerie. Plan de détail de la distribution intérieure. Marquises et cages vitrées, janvier 1892. CAH SNCF, cote 877 LM 111 - CA 98 - Chemise 2. © SNCF. Nom fichier image sur CD Rom : CAH_SNCF_1892_017

Sapin
 Nota: Les dimensions des bois indiquées sur les dessins sont celles d'exécution.

Plan. (Echelle de 0,005 p 1)

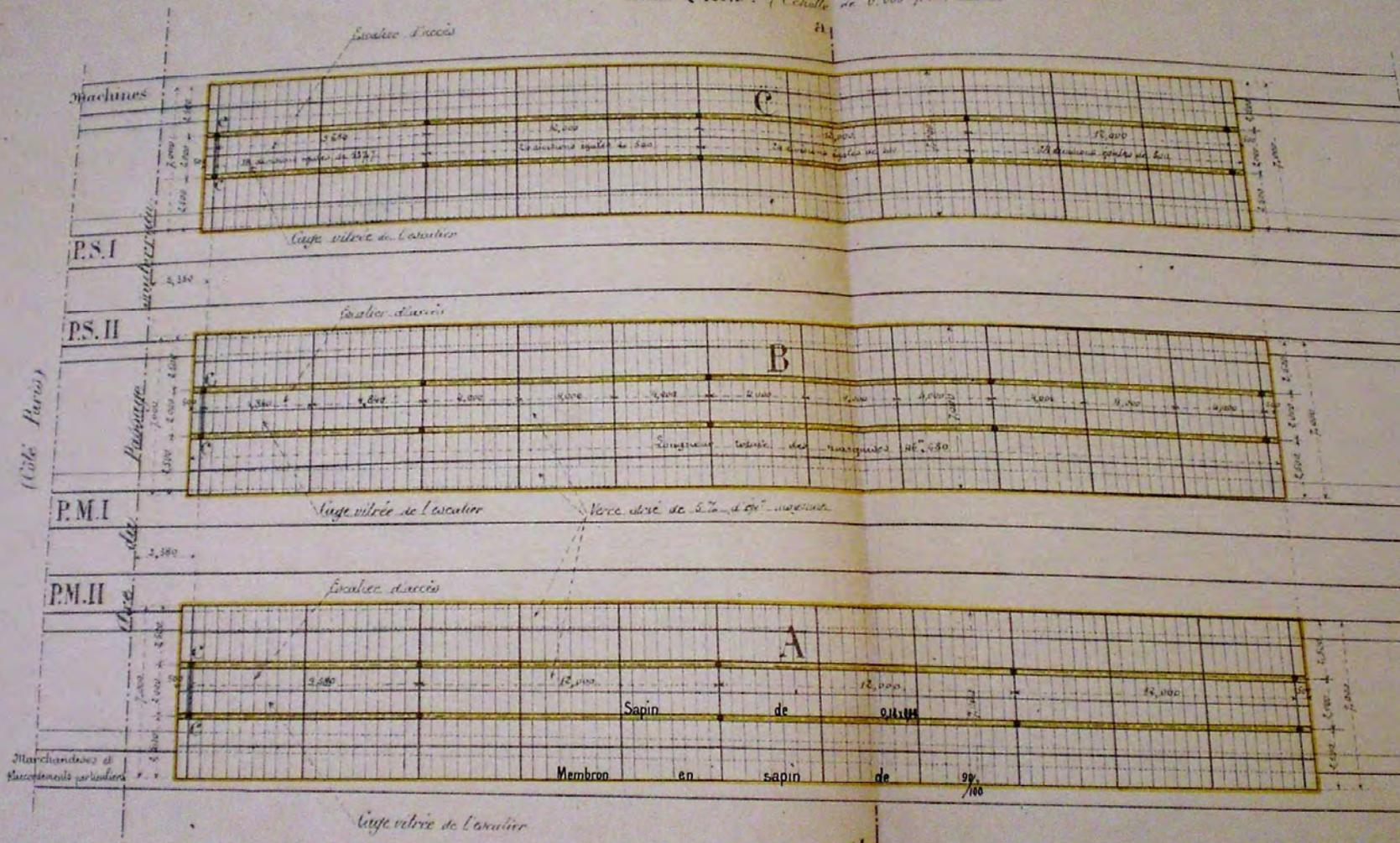


Figure 16. Plans station souterraine d'Est-Ceinture, menuiserie et quincaillerie. Plan de détail de la distribution intérieure. Marquises et cages vitrées, janvier 1892. CAH SNCF, cote 877 LM 111 - CA 98 - Chemise 2. © SNCF. Nom fichier image sur CD Rom : CMG_3791

7. De la gare Est-Ceinture à la halte Est-Ceinture : cheminement

Voyons maintenant le cheminement d'un voyageur. Descendu à la gare Est-Ceinture d'un train en provenance de l'une des gares de la ligne de la Compagnie de l'Est de Paris à Meaux, il gagne par l'un des escaliers la galerie centrale. S'il entend profiter de la correspondance pour rejoindre l'une des stations de la ligne de Ceinture, il rejoint la sortie ouest, emprunte la passerelle accolée aux voies de l'Est et, après une marche de 70 m, se présente au guichet de la halte Est-Ceinture, sauf s'il est l'heureux détenteur d'un billet direct émis exclusivement au départ de Paris-Est ou de Pantin. Une fois son titre de transport en poche, il ressort et descend les quelques marches qui le conduisent sur le quai correspondant à sa destination finale.

Le voyageur en provenance d'une station quelconque de la Ceinture suivra l'itinéraire inverse, à cette différence près que, s'il entend poursuivre son voyage sur la ligne Est de Paris à Meaux, il devra obligatoirement acquitter son billet au guichet de la gare Est-Ceinture.

Dernière hypothèse, qu'il descende à la gare Est-Ceinture ou à la halte Est-Ceinture, notre homme décide d'interrompre là son voyage en train. Une seule solution s'offre à lui : gagner la rue Curial. Pour cela, il se dirige vers la sortie est de la gare Est-Ceinture, traverse la première passerelle établie au-dessus des voies de la Compagnie des entrepôts et magasins généraux de Paris, bifurque vers la gauche où l'attendent deux autres passerelles puis, parvenu au pied des voies de la Ceinture, tourne à gauche pour gagner la rue Curial par le passage souterrain établi à cet effet. Mais cette course, de 70 m là aussi, n'est qu'un début si son intention n'était pas de rejoindre l'un des établissements de cette zone industrielle susceptibles de l'employer. Il a alors deux solutions pour rejoindre la « civilisation » : marcher en direction de la rue de Flandre – dans quel cas la solution la plus sage aurait été de descendre à la station du Pont-de-Flandre – ou relier la rue d'Aubervilliers : dans ce cas, la rue Gabriel-Tessier n'étant pas encore percée, il lui faut descendre la rue Curial jusqu'à la rencontre de la rue d'Aubervilliers. Pour peu qu'il habite Porte d'Aubervilliers, on imagine son exaspération d'être contraint à un si long détour alors qu'il pourrait bénéficier des avantages d'une gare toute proche (voir ci-dessous le rapport Poisson de 1904). Il lui faudra pourtant attendre 1908 pour que la Ceinture se décide enfin à établir une communication directe entre la halte Est-Ceinture et la rue d'Aubervilliers.

Une correspondance fréquentée

Voir en annexe 4 : Statistique trafics relevés à la halte d'Est-Ceinture et à la gare d'Est-Ceinture, p. 54

Dès la réouverture de la correspondance en vue de l'Exposition universelle de 1878, la statistique annuelle des gares de la Ceinture* ventile les voyageurs entre la « halte Est-Ceinture » et la « correspondance Est-Ceinture », sans préciser les règles qui président à cette répartition. Ainsi, en 1878, la halte Est-Ceinture et la correspondance Est-Ceinture voient passer respectivement 18 118 et 156 835 voyageurs. Sans doute doit-on comprendre que, en dépit de la réglementation, une partie des voyageurs qui fréquentent la halte Est-Ceinture profite de la possibilité que lui offre la gare Est-Ceinture voisine de quitter les emprises ferroviaires par le biais de la sortie aménagée rue Curial** (et inversement), même au prix d'un long détour. Une possibilité dont les voyageurs de la ligne de Strasbourg semblent également user sans restriction, la statistique des gares du réseau Est attribuant cette même année 27 028 voyageurs à la gare Est-Ceinture, sans référence aucune à une quelconque correspondance.

Le succès de la correspondance en 1878 (156 835 voyageurs) est étroitement lié à celui de l'Exposition universelle. Dans les années qui suivent, le réveil est brutal : seuls 21 voyageurs ont recours à la correspondance en 1879, 429 en 1880. En revanche, la sortie rue Curial est toujours aussi fréquentée : respectivement 26 245 et 34 507 voyageurs pour la halte Est-Ceinture, 28 209 et 37 872 pour la gare Est-Ceinture. On remarquera que la halte Est-Ceinture n'a eu aucune incidence sur la fréquentation de la gare voisine du Pont-de-Flandre dont le nombre de voyageurs n'a cessé de croître : 300 551 en 1877, 390 003 en 1878, 343 778 en 1879, 385 613 en 1880. Elle reste loin cependant de la fréquentation de la halte et de la gare Est-Ceinture utilisées comme accès à la rue Curial : respectivement 259 556 et 239 204 voyageurs.

La mise en relation de la halte Est-Ceinture avec la rue d'Aubervilliers en 1908 se traduit par une amélioration de la fréquentation de la halte Est-Ceinture : 241 672 en 1908, 315 168 en 1909.

Le point culminant du trafic est atteint en 1910 : 70 437 voyageurs pour la correspondance, 338 317 pour la halte Est-Ceinture, 192 782 pour la gare Est-Ceinture, 1 478 129 pour la gare du Pont-de-Flandre. Au-delà, la fréquentation s'érode très vite. En 1912, elle n'est déjà plus que de 32 428, 230 448, 182 060 et 776 961 voyageurs.

Au lendemain du premier conflit mondial, l'absence de statistiques pour les gares de Ceinture ne nous permet pas de suivre l'évolution de la correspondance. Le trafic de la gare Est-Ceinture, malgré un léger sursaut dans les années vingt (209 099 voyageurs en 1926, 188 793 en 1929, 134 670 en 1931), nous autorise cependant à affirmer que **la chute s'est poursuivie inexorablement jusqu'à son interruption en 1931** avec la fermeture de cette dernière gare.

* Rapports annuels aux actionnaires.

** Il n'est pas impossible que l'accès à la rue Curial ait été ouvert dès 1878, avant même donc l'autorisation officielle des travaux (décembre 1878) comme cela arrivait souvent.

8. La halte Est-Ceinture s'ouvre enfin sur l'extérieur (1908)

Au début des années 1900 ressurgit la question de la mise en communication de la halte Est-Ceinture avec la rue d'Aubervilliers. Dans sa lettre au préfet de la Seine du 27 novembre 1890 sur les travaux de la nouvelle gare Est-Ceinture, le ministre des Travaux publics avait invité le Syndicat à réfléchir au problème. Resté sans suite, le dossier est repris par le conseiller municipal Poisson qui résume son intervention dans le *Bulletin officiel municipal* du 25 décembre 1904 :

« Messieurs, la plus grande partie des habitants d'Aubervilliers qui ont à circuler sur le chemin de fer de Ceinture ou sur la banlieue de la ligne de l'Est prennent le train à [la halte] Est-Ceinture.

« De la porte d'Aubervilliers par laquelle ils passent, il y a, jusqu'à la gare, environ 400 mètres à vol d'oiseau, mais dans l'état actuel des choses, le voyageur est obligé d'en parcourir 1.200.

« Il faut en effet, qu'après avoir traversé la ligne de Ceinture et la ligne de l'Est, il poursuive la rue d'Aubervilliers bien au-delà de la voie de l'Est, jusqu'à la rue Curial, puis qu'il revienne, par cette rue, vers les lignes de l'Est et de la Ceinture, qu'il les retransverse par des escaliers souterrains informes [allusion à la gare Est-Ceinture] pour parvenir enfin à cette gare dont il s'était éloigné pendant la moitié de son trajet. [...] Ajoutez à cela que la rue Curial, enclavée dans les vastes dépendances de la Compagnie du gaz, est presque inhabitée, qu'elle est déserte et dangereuse et que pour aller à la gare, ou en revenir, une femme n'ose s'y aventurer la nuit.

« La conclusion rigoureuse est que ce coin d'Est-Ceinture est en dernière analyse d'un accès impraticable, que la population nombreuse pour qui la halte et la station d'Est-Ceinture ont été faites ne peut s'en servir, que beaucoup de voyageurs qui prendraient la Ceinture préfèrent traverser Paris en tramway, et qu'il en résulte certainement une perte de trafic pour la Compagnie intéressée. Mais aussi grand est le mal, aussi simple est le remède.

« Près de la porte d'Aubervilliers, au pont du gaz, sur le chemin de fer de Ceinture, un escalier descend sur la voie ; il est destiné au seul personnel du chemin de fer, il n'y a qu'à l'ouvrir aux voyageurs.

« Un chemin d'accès pour piétons réservé sur la voie ou construit sous forme de passerelle aérienne, ou aménagé de toute autre façon au gré des Compagnies intéressées, conduirait directement le public à la gare ; le voyageur avait 1 200 mètres à parcourir par une rue déserte et périlleuse, il n'en aura plus que 500 et par des voies dont la sécurité est absolue.

« [...] C'est pourquoi j'ai déposé le 30 novembre dernier, une proposition dans ce sens, proposition appuyée depuis par 1 000 signatures d'habitants d'Aubervilliers et de Paris [...].

« Nous n'ignorons pas que la question a déjà été posée il y a quelques années et qu'elle n'a pas été résolue, mais alors, ni la région n'avait cette activité industrielle et ces moyens de transport, ni la population, cette densité qu'elle a aujourd'hui²⁸. »

Saisi de la question le 14 décembre, le conseil général du département de la Seine émet le vœu suivant : « Qu'une voie d'accès direct soit établie du Pont-du-Gaz sur la rue d'Aubervilliers aux gares d'Est-Ceinture conformément au plan ci-annexé. »

Le Syndicat ne fait cette fois-ci aucune difficulté et, dans sa séance du 25 janvier 1905, donne un avis favorable à l'avant-projet qui lui est présenté à la seule condition que la construction de la passerelle (en béton armé) reliant l'extrémité des quais à la rue d'Aubervilliers et du bureau de distribution et de contrôle des

billets à établir à la nouvelle entrée soit prise en charge par le département de la Seine²⁹. Une décision ministérielle du 5 octobre 1905 autorise les travaux et fixe à 82 000 francs la somme forfaitaire à verser par le département.

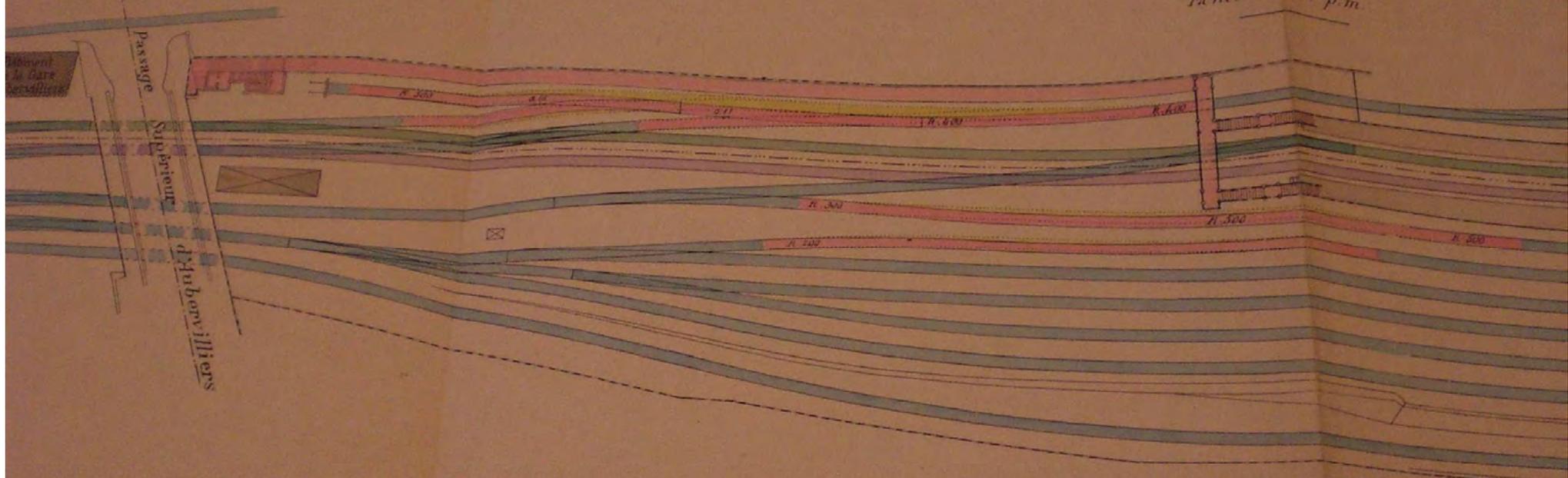
Le nouvel accès à la halte Est-Ceinture, long de 150 m environ, est livré au public ouvert le 15 août 1908³⁰ **[fig. 17 à 19]**.

**Page suivante : Figure 17. Station d'Est-Ceinture.
Accès par la rue d'Aubervilliers. Plan d'ensemble, ca.
1908. CAH SNCF, cote 3LM 1719 - PNV 101719. © SNCF.
Nom fichier image sur CD Rom : CAH_SNCF_1908_006**

29 CAH cote 3LM 1719 - PNV 10 1719.

30 *Ibid.*

STATION D'EST - CEINTURE
ACCÈS PAR LA RUE D'AUBERVILLIERS
Plan d'ensemble
Echelle : 0,002 p.m.



Elévation de la Passerelle
Echelle : 0,004 p.m.



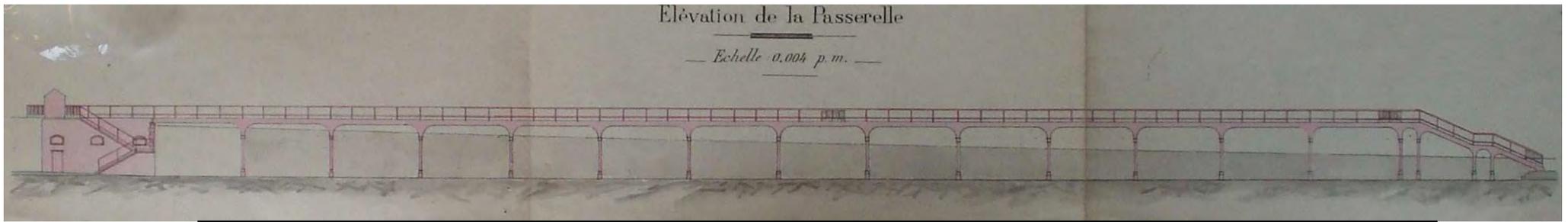


Figure 18. Station d'Est-Ceinture. Accès par la rue d'Aubervilliers. Plan d'ensemble. Elévation de la passerelle, ca. 1908. CAH SNCF, cote 3LM 1719 - PNV 101719. © SNCF. Nom fichier image sur CD Rom : CAH_SNCF_1908_008

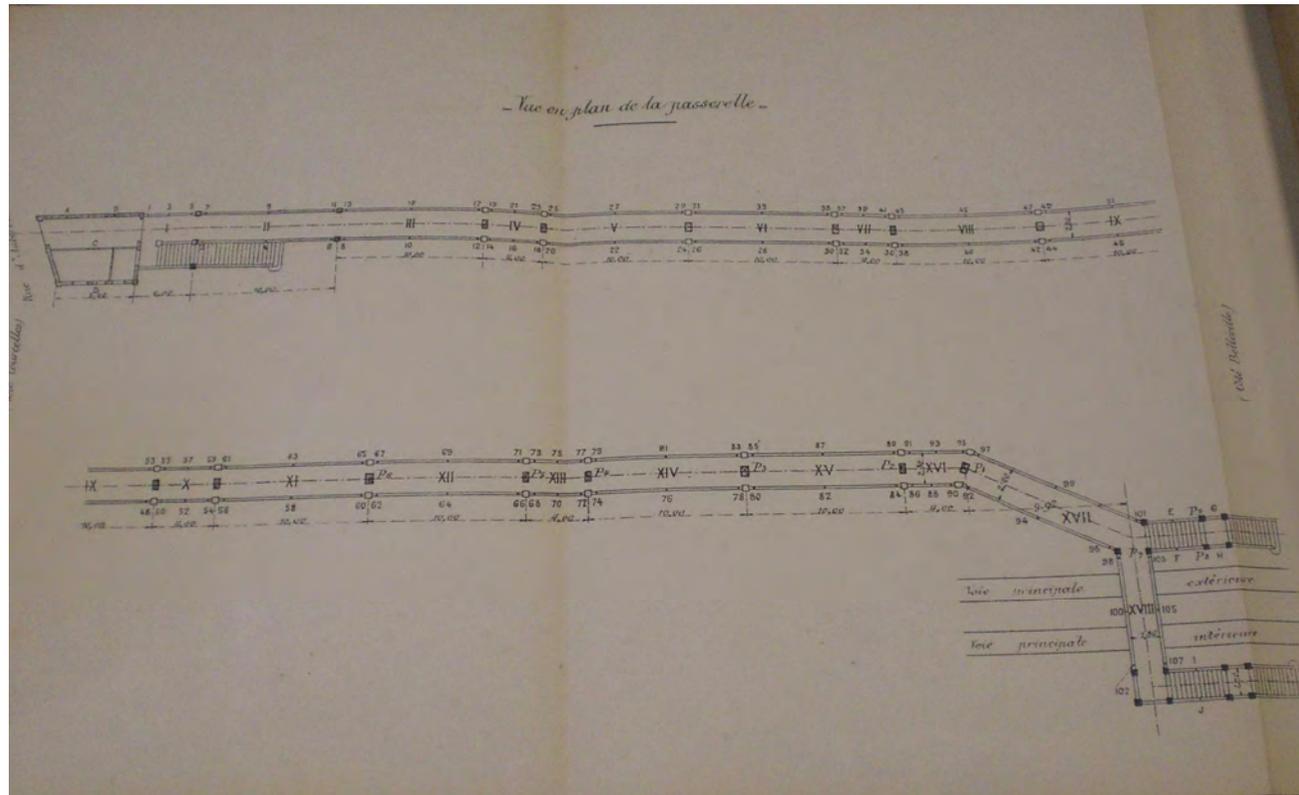


Figure 19. Station d'Est-Ceinture. Accès par la rue d'Aubervilliers. Plan d'ensemble. Vue en plan de la passerelle, ca. 1908. CAH SNCF, cote 3LM 1719 - PNV 101719. © SNCF. Nom fichier image sur CD Rom : CAH_SNCF_1908_001

9. La fermeture de la correspondance Est-Ceinture (1931-1933)

La fermeture de la correspondance Est-Ceinture intervient au début des années 1930 : la gare Est-Ceinture en 1931, la halte Est-Ceinture en 1933.

Le 9 décembre 1936, la Compagnie du chemin de fer du Nord, à qui a été confiée l'exploitation de la Ceinture³¹, informe son homologue de l'Est de son intention de condamner l'accès conduisant à la rue Curial : « La halte d'Est-Ceinture étant définitivement fermée au public depuis 1933, nous envisageons de supprimer son accès sur la rue Curial. Comme il est indiqué sur le plan ci-joint, la suppression de cet accès entraîne notamment la dépose de deux passerelles et d'un abri vitré appartenant aux chemins de fer de l'Est, mais situé en partie à l'intérieur des emprises du chemin de fer de Ceinture³². » Des courriers sont échangés à cet effet jusqu'en 1937³³. Une note ultérieure recommandera de recouvrir par une chape en béton les accès à la gare souterraine depuis les quais de surface.

La communication de la halte Est-Ceinture avec la rue d'Aubervilliers est momentanément conservée pour une utilisation en interne. Mais comme l'atteste un courrier en date du 28 août 1942, son état devient préoccupant :

« La visite de la passerelle en béton armé de l'ancienne station [halte] d'Est-Ceinture a fait ressortir la nécessité de procéder à des reprises d'enduits cloqués afin de mettre les fers des armatures à l'abri de l'oxydation. En outre de nombreuses crevasses et fissures dues aux effets de la dilatation sont à boucher. Tous ces travaux sont à exécuter dès que possible pour assurer la bonne conservation de la passerelle dont la suppression n'est plus envisagée [...]»³⁴

Un rapport daté de mai 1948 confirme sa réfection en 1943 « par suite de fissuration généralisée des éléments », travail qui a conduit par ailleurs à déposer les motifs décoratifs³⁵. Aucun élément ne nous permet cependant de déterminer l'époque de sa démolition.

Reste la plateforme de la halte Est-Ceinture établie au-dessus des voies de Ceinture (siège du bureau distributeur de billets) et la passerelle accolée aux voies de l'Est donnant accès à la gare Est-Ceinture. Suite à des dégradations signalées depuis 1966, leur démolition est demandée et acceptée en 1968³⁶.

Enfin, un dernier document, non daté, mais qui devrait se situer avant 1970, nous renseigne sur le comblement de l'ancienne halte d'Est-Ceinture³⁷ **fig. 21**. Aujourd'hui, seule la façade sud de la halte est encore visible depuis le parking de l'ICADE dans le parc du Pont-de-Flandre, à l'emplacement des anciens Entrepôts et Magasins généraux de Paris.

31 Le Nord est seul chargé de l'exploitation de la Ceinture à compter du 1er janvier 1935, suite à la dissolution du Syndicat d'exploitation des deux Ceintures au lendemain de la suppression du service des voyageurs.

32 CAH, cote 3LM 1719 - PNV 101719 - Dossier V. 892.

33 Courriers du 22 décembre 1936 et du 19 janvier 1937, CAH, cote 3LM 1719 - PNV 101719, dossier V.892.

34 CAH, cote 886LM/568 - 148 - 21 ter

35 CAH, cote 886LM/568 - 148 - 21 ter.

36 CAH, cote 886 LM/ 361 - 798, Lettre du Chef de la Division des études adressée au Chef de la Division des études VB Région Nord, 28 mars 1968.

37 « Notice descriptive n°2, remblaiements total », document émis par la division de l'Équipement de la région de Paris-Est de la SNCF sans doute à l'intention de l'entreprise exécutant les travaux, non daté, fourni par la Ville de Paris. Nous remercions MM. Jean-Claude Gross (responsable de la division Équipement de Paris-Est de 1976 à 1983), M. Briffaut, l'un de ses successeurs, et M. Marjollet, ancien chef de sous-division, pour l'aide qu'ils nous ont apportée dans la datation de l'opération.



Figure 20. Démolition passerelles rue Curial. Plan, décembre 1936. CAH SNCF, cote 3LM 1719 - PNV 101719 - Dossier V. 892. © SNCF. Nom fichier image sur CD Rom : CAH_SNCF_1936_003

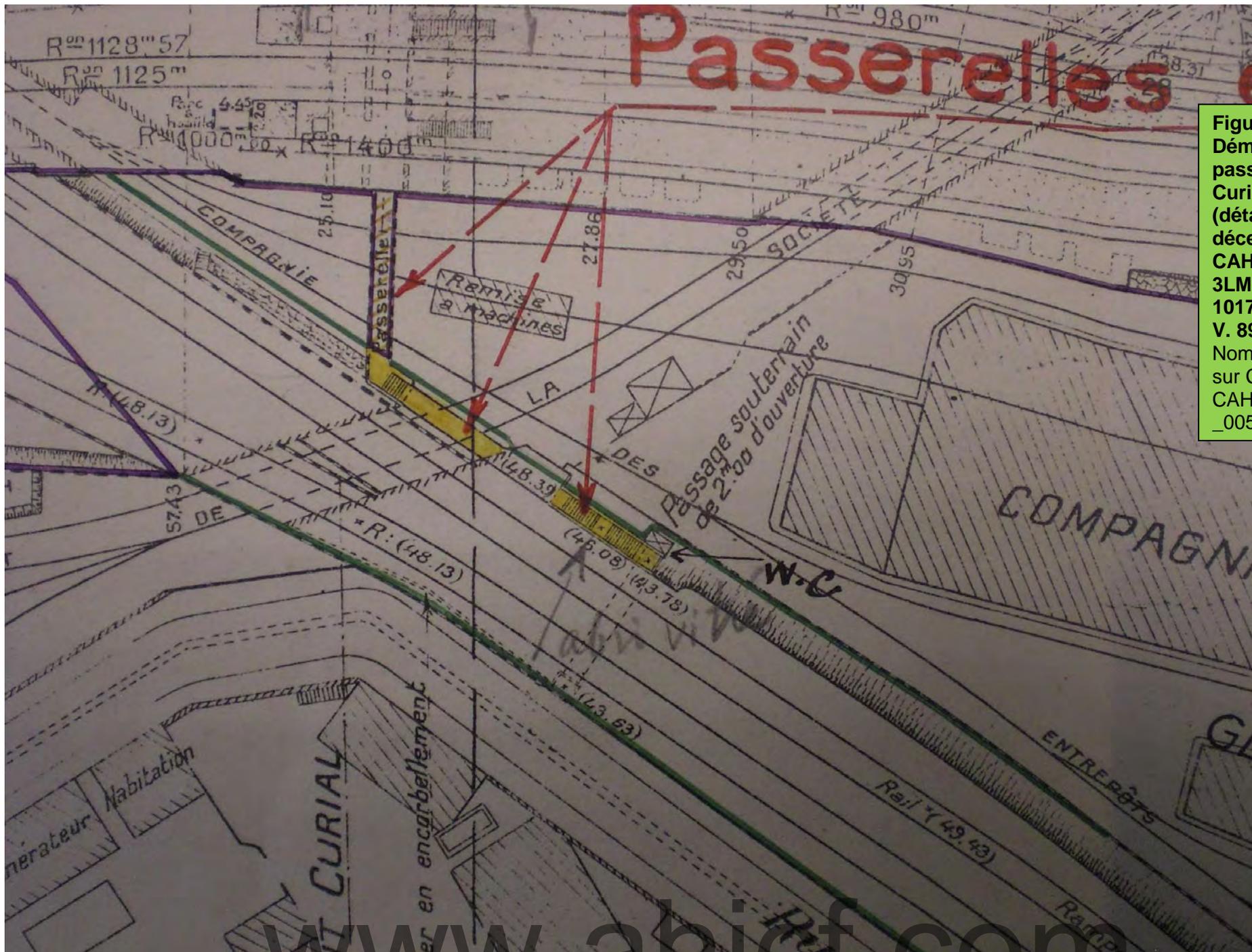


Figure 21.
Démolition
passerelles rue
Curial. Plan
(détail),
décembre 1936.
CAH SNCF, cote
3LM 1719 - PNV
101719 - Dossier
V. 892. © SNCF.
Nom fichier image
sur CD Rom :
CAH_SNCF_1936
_005

S.N.C.F.

Région de PARIS-EST

Division de l'Équipement

Ligne de PARIS-EST à MULHOUSE-VILLE (001) ""

Ancienne gare de l'Est - Ceinture km 2 + 707

Remblaiement de l'ouvrage

Notice Descriptive n°2

REMBLAIEMENT TOTAL :

Figure 21. SNCF, « Notice descriptive n°2, remblaiements total », document émis par la division de l'Équipement de la région de Paris-Est de la SNCF sans doute à l'intention de l'entreprise exécutant les travaux, non daté (d'après nos recherches entre 1968 et 1972), non versé au Centre des archives historiques de la SNCF, copie fournie par la Ville de Paris. Nom fichier image sur CD Rom : Ville_de_Paris_1968-1972_001 à 003

I Généralités

Voir notice descriptive n°1

II Conditions particulières d'occupation des terrains - Installations de chantier

Voir notice descriptive n°1

III Nature des études et travaux à exécuter - Fournitures

L'entrepreneur est tenu d'exécuter les travaux nécessaires à la démolition et à la réalisation des ouvrages tels qu'ils sont définis sur le dessin suivant annexé au présent marché :

Dessin n°DV 23/3 - 001 - 70 03 "Remblaiement total de l'ouvrage" notamment :

- démolition et enlèvement des dalles et bordures formant les anciens quais,
- démolition de toutes les maçonneries sous voies et entrevoies jusqu'à 0 m 40 sous le niveau inférieur des traverses. En raison de la proximité des voies avec circulation des trains sans ralentissement, cette démolition ne pourra s'effectuer que par petites parties après que le remblaiement aura atteint ce niveau
- remblaiement total de l'ouvrage par bourrage après construction de voiles en BA d'extrémité
- comblement définitif des vides par injection de coulis depuis le niveau supérieur avec matériel et matériaux sur wagons à équiper par l'Entreprise
- Mise en place d'un système de drainage sur les maçonneries bouchant les accès du passage souterrain.

III - 1 Démolition des anciens quais et remblaiement total de l'ouvrage

III - 1 - 1 Démolition

mêmes dispositions que le paragraphe 4.2.1. de la notice descriptive n°1, sauf pour la saignée dans le radier qui ne sera pas à effectuer.

III - 1 - 2 Remblaiement total de l'ouvrage

- Les remblais tout venant, fournis gratuitement par le S.N.C.F. sur wagons trémies, seront amenés à pied d'œuvre au cours des intervalles de nuit de non circulation.
- Déversement par l'Entreprise après démolition des planches d'entrevoies pour comblement total de l'ouvrage.

Les accès seront remblayés entre tympans de voûta jusqu'à une hauteur de 0m40, sous le niveau inférieur des traverses (0m75 sous niveau du rail file basse).

- Compactage mécanique général par couches de 0m20 d'épaisseur
- Préalablement, les 2 extrémités de la galerie seront convenablement murées à l'aide de voiles en béton armé dûment justifiées.

- L'entrepreneur utilisera dans la limite du possible les déblais et les maçonneries de démolition pour combler les galeries. Les remblais manquants seront fournis gratuitement sur le chantier par le S.N.C.F. au moyen de wagons trémie.

Ces opérations comprennent le transport du remblai de réemploi avec les moyens de l'entreprise à l'intérieur de l'ouvrage, le pilonnage et le bourrage des matériaux. Le compactage par immersion est interdit.

Les 2 extrémités de la galerie seront convenablement murées à l'aide de voiles en béton armé dûment justifiées.

- Le comblement définitif sera assuré par l'injection, à partir du niveau des voies d'un coulis composé de ciment, de cendres volantes et d'eau.

a) Coulis

Il appartient à l'entreprise de mettre au point les techniques de mise en oeuvre et les qualités du coulis. Il est de convention expresse que le prix appliqué sera valable quelle que soit la composition des matériaux.

La composition du coulis à base de ciment et de cendres volantes sera proposée par l'entreprise à l'agrément de la S.N.C.F. Elle devra permettre une résistance à la compression de 20 bars à 90 jours.

Les ciments à utiliser devront être choisis parmi les suivants :

CLK 45) toutes usines
CH 4 F 55)

b) Injections

Des forages en nombre suffisant seront exécutés à partir de la toiture de la galerie.

Le coulis sera injecté par l'intermédiaire d'injecteurs. Ceux-ci seront munis de compte-coups de piston, afin d'évaluer le cube mis en oeuvre, et d'un manomètre de contrôle de la pression de refoulement qui ne devra pas dépasser 5 bars.

La fabrication du coulis sera réalisée dans une centrale à coulis équipée d'un malaxeur à haute turbulence dont l'organisation matérielle permettra la vérification des quantités réelles des divers composants du coulis mis en oeuvre.

IV - MATERIAUX ET ESSAIS

idem que notice descriptive n°1.

Figures 22 et 23. Sorties ouest (accès à la halte Est-Ceinture) et est (accès à la rue Curial) de la gare Est-Ceinture, vestiges, état actuel. Cl. B. de Saint-Martin/ Ville de Paris.



Figure 22. © Ville de Paris. Nom fichier image sur CD Rom :Ville_de_Paris_2010_001
Figure 23. © Ville de Paris. Nom fichier image sur CD Rom :Ville_de_Paris_2010_002



Conclusion

En conclusion de cette histoire des lieux, appuyée sur l'analyse du bâti, la reconstitution du fonctionnement ferroviaire et le relevé de l'existant, nous pouvons tenter de répondre à deux questions : le caractère original, unique ou exceptionnel des installations qui ont existé ; la valeur de trace des vestiges existant encore et l'utilisation qui peut en être faite dans une perspective patrimoniale, c'est-à-dire de préservation des objets, de transmission et de diffusion de l'histoire à partir des traces.

Il n'existe plus, pour cause de fin du trafic voyageurs puis marchandises sur la Petite Ceinture, d'infrastructure permettant la connexion entre les voies des grands réseaux et celles de la Ceinture. L'unicité de la gare d'Est-Ceinture pourrait donc lui conférer un caractère exceptionnel. Mais il faut s'entendre sur ce caractère unique et rappeler dès l'abord que le rapport entre les vestiges subsistant, qui se limitent à un parement de mur de soutènement du remblai des voies principales partant de la gare de Paris-Est, et l'ensemble des installations telles qu'elles ont existé au moment de leur plein fonctionnement atteint un taux minimale (voir schéma p. 3). La gare d'Est-Ceinture sur les voies du réseau Est et la halte d'Est-Ceinture sur la Petite Ceinture, ainsi que les infrastructures légères qui les ont reliées, n'existent plus. Le relevé photographique réalisé en septembre 2010 montre qu'il ne reste, à part le parement cité, pas même une pierre d'accroche des passerelles, un pavement dessinant les quais, ou toute autre trace.

Il faut donc distinguer la façon dont nous qualifions les installations disparues, que notre étude a tenté de restituer, de leur trace matérielle en 2010.

En ce qui concerne les premières, le type de gare-pont adopté par la halte d'Est-Ceinture n'est pas exceptionnel. On le retrouve, sur la Ceinture RD, à Charonne (conservée), La Chapelle-Saint-Denis, Boulevard Ornano, Avenue de Saint-Ouen (conservée) ; sur la Ceinture RG, à Montrouge (conservée), La Glacière-Gentilly (Parc de Montsouris), Maison Blanche. En revanche la gare souterraine d'Est-Ceinture était plus intéressante, peut-être parce qu'elle se rapprochait davantage des arcades des lignes urbaines construites sur pont à Londres, sur la ligne de Vincennes (La Bastille – Verneuil-L'Étang, ouverte par la Compagnie de l'Est en 1859), ou des stations qui le seront plus tard sur les lignes aériennes du métro (Corvisart, par exemple, ligne 6, datant de 1906). Elle surprend ici, mais n'aurait pas été inhabituelle dans un contexte de chemin de fer urbain. Par ailleurs, nous n'avons ni nom d'architecte, ni nom de constructeur.

Du point de vue de l'histoire des techniques ferroviaires, nos deux gares et leurs liaisons (en gardant à l'esprit que les voies ne sont pas connectées) ne présentaient pas d'équipement particulier ou innovant. Les plans de 1892 relatifs à la gare Est-Ceinture portent la mention de l'éclairage électrique. Mais la question est prématurée, les grandes gares parisiennes étant les seules encore à bénéficier de cette innovation à cette date. Il faudra attendre près d'une vingtaine d'année avant qu'elle soit étendue à notre gare ainsi que le laisse supposer un projet de 1910. Les installations destinées aux clients des deux compagnies se limitent à des salles d'attente et à des toilettes, dont on ignore si elles sont réservées au seul personnel. On ne trouve aucun ascenseur ou escalier mécanique (le brevet pour l'escalier mécanique a été déposé en 1892 aux États-Unis) mais bien de longs cheminements excluant même une brouette ou une voiture d'enfant (il existait au moins un escalier qui assurait la jonction entre les passerelles et le passage inférieur donnant accès à la rue Curial).

Du point de vue de l'exploitation commerciale, on constate une rupture de charge, même si des efforts – restreints – de tarification et billetterie commune (voir p. 31) ont été entrepris. Il s'agit bien d'une jonction entre deux réseaux par ailleurs étanches du point de vue de l'exploitation (rendue possible par les transporteurs mais réalisée par leurs clients) et non d'une interconnexion ferroviaire au sens actuel du terme (qui implique l'interopérabilité technique et commerciale et une connexion des infrastructures).

Quand on étudie les traces matérielles de cette jonction, toute l'inscription des débouchés des deux réseaux dans le quartier (passerelles, tunnels...) a disparu, ainsi, comme on l'a dit, que leur moindre trace, à l'exception de l'origine de la passerelle qui part de la gare Est-ceinture vers la halte d'Est-Ceinture, côté ouest. Les cheminements ont disparu également (plus personne aujourd'hui ne peut faire le même trajet que les voyageurs en correspondance entre 1867-1871 et 1878-1931). La seule véritable inscription reste le cartouche « Est-Ceinture » qui porte toute l'histoire de la jonction en ces deux mots. Autant on peut les lire, et d'assez loin, autant l'infrastructure qu'ils ont signalée est à partir d'eux illisible. La riche histoire de la jonction que nous avons tenté de faire connaître, les intérêts engagés, les opinions exprimées, les travaux de génie civil et d'architecture, les motifs des voyages, l'expérience des voyageurs, la durée des parcours restent inaccessibles au passant. Or quand on regarde, par exemple, les trafics constatés (voir p. 32), « Est-Ceinture » représente bien une page d'histoire de la banlieue et des rapports entre Paris et sa banlieue (avec la présence du bureau de l'octroi) dont il faut conserver le souvenir, au-delà de la trace matérielle, tout à fait insuffisante pour être autre chose qu'un signal renvoyant à une réalité inconnue (comme toute ruine). Comme avec la Petite Ceinture, on se trouve dans une histoire aux traces très fragiles, sinon immatérielles, des limites, des frontières et des circulations.

Les vestiges actuels d'Est-Ceinture ont donc perdu, irrémédiablement, toute fonction de transport ou d'accueil des voyageurs : le comblement de la gare est irréversible. Il ne reste qu'un signal « vide » (parement de mur et inscription), qui devrait être transformé en signe renvoyant à une signification de continuité : mémoire des lieux, ancienne fonction, connaissance de l'histoire du territoire et de la façon dont il a été structuré (limites de Paris), occupé (industrie) et parcouru (réseaux ferroviaires).

Quels rapports établir alors entre ces vestiges et la nouvelle infrastructure projetée afin que leur lien enrichisse le projet actuel de gare multimodale pour ses usagers et pour les habitants des quartiers concernés ? Le projet actuel est analogue dans sa conception à la jonction ancienne, mais il ne s'agit que d'une analogie qui n'engage pas les dimensions des deux infrastructures, ni leur fonctionnement ou leur trafic : la nouvelle gare est également une gare souterraine sous les voies du réseau est et elle a l'ambition de relier les transports publics urbains (tramways, bus) et privés ou partagés (taxis, voitures, vélos) à une liaison ferroviaire de banlieue. Sa structure rappellera, par force, celle de la jonction précédente : cheminements piétons (moins longs que ceux imposés aux voyageurs de 1867, 1892 et 1908) et montée sur les quais depuis une gare en souterrain. Elle développe une dimension inconnue de son prédécesseur, celle de l'inclusion d'espaces verts et du souci des vues et des paysages. Ainsi, si un cheminement est prévu qui longe le remblai des voies de l'Est, du côté ouest de la gare Est-Ceinture vers la Petite Ceinture, il sera conçu comme une offre de promenade et non une contrainte imposée à un usager engagé dans une grille.

Dans cette perspective, la prise en compte de l'histoire et du patrimoine de la jonction s'inscrit dans deux programmes d'action différents.

- 1) La préservation et la mise en valeur des vestiges matériels, d'abord. La préservation du parement de mur et du cartouche de la gare Est-Ceinture, *in-situ* ou déplacés dans un périmètre proche, ne seront justifiés qu'à deux conditions : le choix d'un mode de mise en valeur de la Petite Ceinture dans les années à venir et sa nature, d'une part ; la fourniture d'explications suffisantes pour que tout à chacun puisse identifier et comprendre ce vestige, d'autre part. La première condition ne pouvant être remplie qu'à une date inconnue, une préservation provisionnelle est conseillée pour ne pas se priver dans l'avenir d'un élément de cette mise en valeur : dans un parcours d'interprétation de la Petite Ceinture réutilisée, la jonction Est-Ceinture permettra d'expliquer l'effort de réunion des réseaux rayonnants par la Ceinture qui n'a été que partiel et de peu de durée. Dans la perspective de la pose de repères dans un quartier en pleine mutation d'où jusqu'ici, et particulièrement au temps de l'exploitation d'Est-Ceinture, voyageurs en transit et promeneurs étaient repoussés, elle pourra être un point fixe d'interprétation des lieux, signal, par son ancienneté dans des constructions nouvelles,

pourvu d'un lien vers un contenu qui serait une histoire de leurs fonctions (limite, transit, jonction...) et réinvesti d'usages futurs (repère, point de rencontre, point de départ de circuits de découverte, pédagogiques, etc.).

- 2) L'interprétation des lieux, la transmission des savoirs, ensuite. Que les vestiges matériels soient conservés ou non, une interprétation de la mémoire des lieux et une transmission des savoirs semblent indispensables au projet actuel pour justifier sa forme par un précédent (une gare de jonction sur les voies de l'Est) et légitimer ses fonctions par la continuité, même analogique, avec les usages précédents. Plusieurs modes d'action, à définir par la suite, peuvent être envisagés, selon les publics auxquels on s'adresse. Ainsi, tous les usagers de la gare, quels que soient leur trajet, sa fréquence ou leur lieu de résidence, peuvent acquérir une familiarité avec l'histoire des lieux par une galerie d'images intégrée dans le parcours des espaces intérieurs de la gare. Par ailleurs, une exposition permanente, dirigée vers les élèves des écoles des quartiers environnant, peut être installée dans un des centres d'animation existant ou prévus (centre Michelet, 90 rue Curial, par exemple). Enfin, cette exposition et les vestiges conservés peuvent faire l'objet de visites et parcours d'interprétation à différentes occasions, comme les journées européennes du patrimoine, ou des programmes culturels développés par des associations à l'échelle de l'arrondissement.

Annexes documentaires

1. Liste des lieux de recherche visités

Centre des archives historiques de la SNCF

2, avenue de Bretagne
72100 Le Mans
Tél. : 02 43 21 74 65
Fax : 02 43 21 74 86

Archives de Paris

18, boulevard Sérurier
75019 Paris
Tél : 01 53 72 41 23
Fax : 01 53 72 41 34

Bibliothèque Historique de la Ville de Paris

24 rue Pavée
75004 Paris
Tél : 01 44 59 29 40
Fax : 01 42 74 03 16

Archives Nationales du Monde du Travail

BP 405
78, boulevard du Général Leclerc
59057 ROUBAIX Cedex 1
Tél : 03 20 65 38 00
Fax : 03 20 65 38 01

Association pour l'histoire des chemins de fer

9, rue du Château-Landon
75010 Paris
Tél : 01 5820 5101 ou 02
Fax : 01 5820 0286

Bibliothèque administrative de la Ville de Paris

5, rue Lobeau
75004 Paris
Tél : 01 42 76 48 87
Fax : 01 42 76 63 78

2. Catalogue des archives disponibles, par lieu de recherche

Centre des archives historiques de la SNCF

877LM 113 - CA 100 - Chemise 3 - PS. 481 – 9357/4

- Rapport explicatif sur les travaux de 1889
- PV de conférence service municipal de la Ville de Paris (7 mai 1863)
- Décision ministérielle (31 juillet 1863) sur projet de raccordement des voies de Chemins de fer de l'Est avec la Compagnie parisienne du gaz, et le raccordement projeté de la ligne de l'Est

CAH SNCF 877LM 113 - CA 100 - Chemise 4

- Rapport explicatif sur les travaux de 1890 (établissement station souterraine)

CAH SNCF 877 LM 111 - CA 98 - Chemise 2 - N° de classement 481

- Traité pour l'exécution des travaux avec l'entreprise Pelletier Doptin.
- Soumission Pelletier Doptin du 28 janvier 1892

3LM 1719 - PNV 101719 - Dossier V.892

- Courrier de l'ingénieur en chef de la Compagnie des Chemins de fer du Nord à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, daté du 9 décembre 1936 disant que la « Halte d'Est-Ceinture étant définitivement fermée au public depuis 1933 » il faudrait supprimer l'accès par la rue Curial.

3LM 1719 - PNV 101719 – Dossier Est-Ceinture

- 1908 Courrier de l'ingénieur en chef des services des chemins de fer de ceinture de Paris accompagné d'un plan d'ensemble station Est Ceinture accès par la rue d'Aubervilliers (évaluation approximative des coûts 85000 fr).
- Copie d'une lettre du ministre des TP aux membres du syndicat, datée du 14 déc. 1904, où il est fait mention de la séance du CG de la Seine du 30 novembre 1904 qui a signalé la commodité de la création d'un accès par la rue d'Aubervilliers à la station Est-Ceinture
- Extrait BO municipal du 24 déc. 1904 :
Vœu relatif aux accès de la station Est-Ceinture = discussion du rapport présenté par M. Poisson sur les accès par la Rue d'Aubervilliers de la station Est-Ceinture.

M. Poisson = rapporteur = il décrit avec précision le cheminement des voyageurs pour atteindre la gare

Extrait du PV de la séance du 25 janvier 1905

- Courrier adressé au ministre des Travaux publics par l'ingénieur en chef des services 26 janv. 1905 où l'avant projet pour le nouvel accès demandé avec la passerelle et le bureau de distribution des billets.
- Courrier de l'ingénieur en chef des services des chemins de fer de ceinture de Paris accompagné d'un plan d'ensemble station Est Ceinture accès par la rue d'Aubervilliers, avec annotation à la main : « Comité du 29 janvier 1909 ? »
- Courriers du 27 fév. 1905 au 22 juin 1905 sur les coûts et les subventions des travaux
- Convention entre le départ. De la Seine et le Syndicat du CF de Ceinture de Paris, en vue de la création d'un accès direct de la rue d'Aubervilliers à la halte d'Est Ceinture (ligne de Ceinture R.D.)

886LM/568 – 148 - 21 ter

- Courrier du 25 août 1942 sur la passerelle et les travaux à faire du chef de section principal à l'ingénieur

886LM/365 – 478

- Minute du 28 septembre 1962 sur le Pont Curial
- Courrier préfecture de la Seine 13 nov. 1964 de l'ingénieur des ponts et chaussées au chef de la subdivision des études générales voies et bâtiments région Nord
- Courrier de l'ingénieur en chef de la division des études à l'ingénieur en chef des services techniques de la ville de Paris chargé de la section Est de la direction technique de la voirie parisienne

886 LM/ 361 – 798

Suite aux dégradations signalées depuis 1966, la demande est faite de démolir la passerelle et la plateforme de la Halte :

- Courrier manuscrit du 2 décembre 1966 Adressé du chef de la subdivision des études générales à M. le chef de l'arrondissement V.B. de Paris
Objet : Ligne de la Rapée – Bercy à Batignolles
Passerelle d'accès à l'ancienne halte d'Est-Ceinture (OA n° 21 bis – km 28,224)
- Courrier typo. du 18 janvier 1968 du Chef de la Division des Etudes, Service de la Voie et des Bâtiments Région de L'Est
P.J. : 1 PV de 1910 et 1 plan (cf. tableau des documents)
- Courrier typo. le 28 mars 1968 Du Chef de la Division des études adressé au Chef de la Division des études VB Région Nord.

Bibliothèque administrative de la Ville de Paris

Conseil Général du département de la Seine (cote 1759)

Sessions ordinaires et extraordinaires :

Avril-mai 1872 (session extraordinaire)

Octobre 1872

1873 (session ordinaire)

Octobre-novembre 1876 (session extraordinaire)

Décembre-janvier 1876

Mars 1877 (session extraordinaire)

Octobre – novembre 1878

Janvier-février 1878

Archives de Paris

D7S921

Dossier accompagné d'un plan concernant la demande du directeur de la Générale parisienne du gaz de construire sur le chantier des gazomètres de l'usine de la Villette, un mur de clôture à la limite de la propriété de la Cie du gaz et de celle des terrains appartenant à l'Etat occupée par la voie ferrée qui sert à raccorder le chemin de fer de Ceinture au chemin de fer de l'Est (1879).

D5S93

Lignes de Strasbourg à Mulhouse : gare de Paris, Est-Ceinture et Villette :

- courrier du directeur de la Compagnie des chemins de fer de l'Est au préfet, daté du 20 juillet 1886
- courrier du 18 avril 1900 du Ministre des Travaux Publics, adressé au Préfet
- projet de rapport du Directeur des Affaires Départementales au Préfet (mai 1900)
- Courriers sont échangés à ce propos entre le Préfet et le Directeur de la société mutuelle des transports (octobre 1901)
- Courrier du 28 avril 1915 du Ministre des Travaux Publics adressé au Préfet

3. Liste des plans, cartes dessins et schémas disponibles à la consultation, classée par ordre chronologique

Chemin de fer de ceinture autour de Paris. Carte itinéraire [de Batignolles à Bercy par La Chapelle, La Villette et Charonne] [Document cartographique] / par J. Barrault : [entre 1857 et 1860] 1 atlas (1 carte) : pliée, rvd1040 x 775 mm

Echelle 1 : 10 000. Profil en long. Echelle 1 : 20 000

Note(s) Fac-simile. Au dos : plan des gares de : Aubervilliers, Belleville-Villette, Paris-Bestiaux, Charonne-Marchandises, La Rapée-Bercy, Paris-Gobelins, La Glacière-Gentilly ; Fac-simile d'un tirage de 1914 Documents annexés au livre de Bruno Carrière : "La Saga de la Petite Ceinture"

Bibliothèque Historique de la Ville de Paris Cote: 4° AT 95

Nouveau plan complet illustré de la ville de Paris en 1882 indiquant l'itinéraire des omnibus et tramways, les embarcadères et les gares et les stations escales des bateaux à vapeurs dressé par A. Villemin, A. Bès et F. Dubreuil Editeurs

Bibliothèque Historique de la Ville de Paris, Cote: G 524

Département de la Seine, Paris, 19^{ème} arrondissement, Compagnie des Chemin de fer de l'Est, construction, ligne de Paris à Strasbourg, agrandissement des emprises entre Paris et Noisy-le-Sec, Ville de Paris, plan parcellaire, échelle 1/1000, le 6 juillet 1886, signé par l'Ingénieur des travaux.

Archives de Paris, Cote : D5S93 ?

Paris. Chemin de fer de ceinture [Document cartographique] / gravé par R. Hausermann : [Vers 1889] Hausermann , Remy. [Graveur] Guérin , Gustave. [Editeur commercial] Paris : G. Guérin et cie, éditeurs , [s.d.] 1 plan : en coul. ; 180 x 140 mm

BHVP Cote: G 991

Compagnie des Chemins de fer de l'Est

Extensions et installations nouvelles entre Paris exclu et Noisy-le-Sec inclus

Kilomètre 2.644 :05

Allongement du passage inférieur de 5m00 d'ouverture de la voie de raccordement de la société des Entrepôts et magasins généraux de Paris avec le chemin de fer Est Ceinture **Septembre 1889** :

- Plan général de la situation actuelle
- Plan général de la situation projetée (photocopie A 3 + photos)
- Plan des abords
- Plan, coupe et détails de l'ouvrage actuel
- Modification de la plateforme de la halte de ceinture (plan, coupe)

Centre d'Archives historiques de la SNCF, 877LM 113 - CA 100 - Chemise 3 PS. 481 – 9357/4

Compagnie des chemins de fer de l'Est

Extensions et installations entre Paris exclu et Noisy le Sec inclus du kilomètre 2.613,25 au kilomètre 2.775

Elargissement de la plateforme du chemin de fer

Agrandissement du PI du chemin de fer de Ceinture

Etablissement de la station souterraine d'Est Ceinture

Et Modification de la plateforme de la Halte de Ceinture.

Janvier 1890 :

- Etablissement de la station souterraine d'Est-Ceinture (Plans)
- Etablissement de la station souterraine d'Est-Ceinture (Élévations et coupes)
- Elargissement de la plateforme du Chemin de fer, plan de la situation projetée

Centre d'Archives historiques de la SNCF 877LM 113 - CA 100 - Chemise 4

Compagnie des chemins de fer de l'Est

Extensions et installations entre Paris exclu et Noisy le Sec inclus entre le kilomètre 2.613,33 et 2.775

Etablissement de la station souterraine d'Est-Ceinture, Menuiserie et Quincaillerie

Janvier 1892

- Coupes longitudinales et transversales
- Plan de détail de la distribution intérieure
- Détails des Châssis vitrés de la façade côté des magasins généraux
- Petits cadres en sapin des châssis verre-dalles
- Marquises et cages vitrées
- Détails des Portes et cloisons du couloir central

Centre d'Archives historiques de la SNCF 877 LM 111 - CA 98 - Chemise 2- N° de classement 481

Création d'une voie d'accès à la station Est-Ceinture plan étoilé 1895-1896, échelle 2mm pour 1m

Centre d'Archives de Paris Cote : VONC 296, dossier Voie d'accès à la station Est-Ceinture

Chemins de fer de la Ceinture, service des voies et des travaux, ligne de Petite Ceinture (R.D.) Création d'un accès par la rue d'Aubervilliers à la station d'Est-Ceinture (plans de **1906**)

- Station d'Est Ceinture, accès par la rue d'Aubervilliers, plan d'ensemble échelle 0.001 pm et Élévation de la passerelle 0.004 pm
- Vue en plan de la passerelle
- Détails

Centre d'Archives historiques de la SNCF 3LM 1719 - PNV 101719

Ligne de Paris à Strasbourg, station d'Est-Ceinture, suppression de l'accès par la rue Curial, dépose de 2 passerelles et démolition d'un abri vitré, plan d'ensemble, échelle 0m001 p.m.

Pour projet, Paris le 9 décembre 1936, signé l'Ingénieur principal

Centre d'Archives historiques de la SNCF 3LM 1719 - PNV 101719- Dossier V. 892

Plan annexé au P.V. du **9 novembre 1910** de la C^{ie} des chemins de fer de l'Est et du Syndicat des chemins de fer de Ceinture concernant la Station d'Est-Ceinture et la Répartition des entretiens des travaux d'ouvrages d'art entre la Compagnie des chemins de fer de l'Est et le Syndicat des chemins de fer de Ceinture.

Centre d'Archives historiques de la SNCF 877LM/361 – 798

SNCF, région du Nord, Voie et bâtiments.

Affaires locales (stations)

(Répertoire L.S.)

Section Petite ceinture

Plan Est-Ceinture, dédoublement du raccordement avec la Pte Ceinture- Echelle 1/1000^{ème}

23 septembre 1944

Centre d'Archives historiques de la SNCF 3LM 1719 - PNV 10 1719

Rapport de constat de M. Parisot, contrôleur des Sous Régions sur la visite faite le 19 mai **1948** avec MM. Moulin, chef de section général à Charonne

Motif de la visite : inspection détaillée quinquennale de 1948

Ligne de Courcelles-C^{te} à Auteuil-Boulogne

Ouvrage n°21^{ter} P.C.R.D. Kil. 4⁸⁵⁵

Passerelle en béton armé de 2m de largeur, d'accès à la halte d'Est-Ceinture par la rue d'Aubervilliers.

Type de l'ouvrage : passerelle en b.a.

Construite en février 1908

Dessin d'archives : ouvrage n°21^{ter} P.C.R.D. S/dossier 3 – pièce 2

Centre d'Archives historiques de la SNCF 886LM/568 – 148 - 21 ter

Ligne de la Rapée à Batignolles, P.I. dit « Pont Curial », km 28,¹⁰⁰

Suppression des tabliers métalliques

Septembre 1962

Centre d'Archives historiques de la SNCF 886LM/365 – 478

4. Bibliographie

Ouvrages anciens

Jules Brunfaut, *Chemin de fer de ceinture de la banlieue de Paris*, Paris, 45 rue Joubert, siège de la société, 1872.

Jules Brunfaut, *Chemin de fer circulaire de la banlieue de Paris. Société en participation. Son coût, son revenu*, Paris, 45 rue Joubert, siège de la société, 1872.

Pierre Chabat, *Bâtiments de chemin de fer. Embarcadères. Plans de gares. Stations. Abris. Maisons de garde. Remises de locomotives. Halles à marchandises. Remises de voitures. Ateliers. Réservoirs. etc.* Premier volume, Paris, A. Morel et Cie, 1862, 20 p., 100 pl.

Paris Guide, par les principaux écrivains et artistes de la France, deuxième partie, La Vie, Paris, Librairie internationale, A. Lacroix, Verboeckhoven et Cie éditeurs, 1867.

Ouvrages récents

Mairie de Paris, *Une charte pour la petite ceinture, premières propositions*, janvier 1999.

Atelier parisien d'urbanisme, *Réflexion et étude sur le réaménagement de la Petite Ceinture. Dossier de synthèse*, APUR, 2000 .

Petite Ceinture. Données générales, Paris, APUR, 1998.

D. Adamovitch et A. Jacquot, *Cent trente ans de trains sur la ligne d'Auteuil ou De la ligne d'Auteuil à la VMI*, Vallignat, Éditions de l'Ormet, 1987, 112 pages.

J. Banaudo, *Trains oubliés volume 4 : L'État, le Nord, les Ceintures*, Breil-sur-Roya, Éditions du Cabri, 1982.

Bruno Carrière, *La Saga de la Petite Ceinture*, Paris, Éditions La Vie du Rail, 1991, 287 pages.

Nicolas Chaudun, *Le Promeneur de la Petite Ceinture. Récit de voyage*, Paris/Arles, Paris Musées/Actes Sud, 2003, 175 pages.

Patrick Cognasson, *Gare de l'Est, porte ouverte sur l'Europe*, Paris, Éditions La Vie du Rail, 1994, 159 pages.

Marie-Laure Crosnier Leconte, *La Naissance des gares*, Paris, Hachette/Réunion des musées nationaux, 1990.

Magalie Gémite, *Le 19^e arrondissement. Itinéraire d'histoire et d'architecture*, Action Artistique de la Ville de Paris, coll. « Paris en 80 quartiers », dir. par Michel Junot et Béatrice de Andia, 2000.

Clive Lamming, *Paris Ferroviaire*, Paris, Parigramme, 1999, 183 pages.

Moreau-Machet, *La Petite Ceinture*, [S.l.] [s.n.], impr. 1994.

Michel Ragon, *L'Architecture des gares : naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*, Paris, Denoël, 1984, 108 pages.

Jean-Pierre Rigouard, *La Petite Ceinture*, A. Sutton, coll. « Mémoire en images », 2002, 128 pages.

Jean-Pierre Rigouard, *La Petite Ceinture*, tome 2, *ibid.*, 2009.

Stéphanie Sauget, *À la Recherche des pas perdus, une histoire des gares parisiennes au XIX^e siècle*, Paris, Tallandier, 2009, 299 pages.

Marc Soriano, *Le Chemin de fer de la Petite Ceinture de Paris 1851/1981*, photographie Pierre Pitrou, Bernard Tardien, Périgueux, P. Fanlac, 1981.

Articles :

« La Petite Ceinture de Paris », *Connaissance du Rail*, Hors série, octobre 1991.

« Chemin de fer de Petite ceinture de Paris », *L'Intermédiaire des chercheurs et des curieux*, n° 613 (juillet-août 2003).

Mémoires universitaires :

Bertrand Dabas et Hervé Rabault, « Les gares de la petite ceinture », École d'architecture de Versailles, juin 1990, sous la dir. de Richard Helmy.
Les mémoires d'architecture sont nombreux à évoquer la Petite ceinture. Celui-ci est le seul à notre connaissance à mentionner Est-Ceinture et nous remercions François Poupardin de nous l'avoir signalé.

Catherine Carre, Philippe Cortot, « Autour du chemin de fer de Petite Ceinture de Paris », mémoire, sous la dir. d'Arnaud Lafage, UP6, septembre 1985.

Catalogues d'exposition :

Jean Dethier (préfacer, postfacier), *Le Temps des gares*, Paris, Centre national d'art et de Culture Georges Pompidou, 1978.

Karen Bowie (dir.), *Les Grandes Gares parisiennes au XIX^e siècle*, ouvrage réalisé par la Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris à l'occasion de l'exposition organisée à Paris, Mairie du 10^e arrondissement, en 1987 ; avec la participation de Béatrice de Andia, René Lisch, Pauline Prévost-Marcilhacy, Georges Ribeill... [et al.], Paris, Délégation à l'action artistique, 1987, 204 pages.

Karen Bowie et Simon Texier (dir.), assistés de Laetitia Bonnefoy ; préface de Henri Loyrette, *Paris et ses chemins de fer*, Paris, Action artistique de la ville de Paris, 2003, 287 pages.

Sites web

Association Paris Banlieue Environnement

<http://assospbe.free.fr/sitesweb/pbeweb/pbeimg/EOLE3%20TGV%20Est-Ceinture.JPG>

Association pour la sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris

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

Le forum – forum busparisiens

<http://5699.aceboard.net/5699-1615-53592-6-fabuleuse-expedition-petite-ceinture.htm>

Galerie et base de données internationale d'ouvrages d'art, Petite Ceinture de Paris :

<http://fr.structurae.de/projects/data/index.cfm?id=p0000567>

Wikipedia, ligne de Petite Ceinture

http://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Petite_Ceinture

5. Statistique des trafics voyageurs

Années	Petite Ceinture			Cie de l'Est
	Est-Ceinture (halte)	Corr. Est-Ceinture	Pont de Flandres	Est-Ceinture (halte)
1867	603			
1868	3 575			
1869	191 807			
1870			313 222	162
1871			225 497	
1876			311 792	
1878	18 118	156 835		27 020
1880	34 507	429		37 872
1881	44 465	5 869		48 765
1885		149		94 009
1889	106 495			110 415
1890	97 366		945 718	120 465
1891	101 697	20 759		134 361
1892	128 371	28 574		174 137
1893	194 981	21 826		212 611
1894	259 288	24 295		221 697
1899	259 559			
1900	294 175			296 912
1908	241 672	63 538	1 629 528	239 470
1909	315 168	52 325	1 558 382	228 191
1910	338 317	70 437	1 478 129	241 342
1913	227 322			157 089
1930				134 670
1931				1 931

Sources : Rapports annuels du Syndicat des Ceintures aux Assemblées générales ; Assemblée générales ordinaires et extraordinaires de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, Rapports annuels présentés par le conseil d'administration (consultables à l'AHICF).

6. Catalogue des documents figurés joints sur CD-Rom

Relevé photographique		
Date de prise de vue	Légende	Nom du Fichier*
31 août 2010	Sortie du métro Corentin Cariou	AC_31_08_1
	Mur longeant les voies_ rue Curial	AC_31_08_2
	Anciens Entrepôts et Magasins Généraux, actuel îlot d'entreprises	AC_31_08_3
	Vue façade Est-Ceinture depuis parking de l'ICADE	AC_31_08_4
	Vue 2 façade Est-Ceinture depuis parking de l'ICADE	AC_31_08_5
	Détail fenêtre de gauche	AC_31_08_6
	Détail fenêtre du milieu	AC_31_08_7
	Détail fenêtre du milieu murée	AC_31_08_8
	Détail fenêtre de droite	AC_31_08_9
	Station Pont de Flandres	AC_31_08_10
3 septembre 2010	Alentour poste d'aiguillage Evangile	AC_3sept_1
	Constructions Blv MacDonald	AC_3sept_2
	Poste d'aiguillage Evangile	AC_3sept_3
	Sigle des CF de PC sur le poste d'aiguillage Evangile	AC_3sept_4
	Pont au niveau du croisement de la PC avec les voies de CF de l'Est	AC_3sept_5
	Façade d'Est-Ceinture cachée derrière une végétation sauvage	AC_3sept_6
	Façade Est-Ceinture vue depuis les voies de PC	AC_3sept_7
	Passage d'un train de nuit Paris-Berlin	AC_3sept_8
	Passage du train d'un RER	AC_3sept_9
	Détail des accroches métalliques de la passerelle	AC_3sept_10
	Borne kilométrique sur les voies PC: km 28	AC_3sept_11
	Façade de la gare Pont de Flandres	AC_3sept_12
	Vue sur la gare du Pont de Flandres depuis les voies	AC_3sept_13

* Nom du fichier numérique

Centre des archives historiques de la SNCF - Le Mans

Cote	Date	Description		Nom du fichier*	
877LM 113 - CA100 Chemise 3 - PS - 481 - 9357/4	Septembre 1889	Travaux Est-Ceinture: plans de la Cie de l'Est	Plan des abords	Zoom station souterraine d'Est-Ceinture	CAH_SNCF_1889_001
				Zoom sur passerelle piétons	CAH_SNCF_1889_002
				Nota	CAH_SNCF_1889_003
				Plan	CAH_SNCF_1889_004
			Plan gl. situation projetée	Plan	CAH_SNCF_1889_005
				Zoom station Est-Ceinture	CAH_SNCF_1889_006
			Plan général de la situation actuelle	Page de garde plan	CAH_SNCF_1889_007
				Plan	CAH_SNCF_1889_008
				Zoom station Est-Ceinture	CAH_SNCF_1889_009
				Croisement CF de l'Est et Ceinture	CAH_SNCF_1889_010
				Zoom halte et station	CAH_SNCF_1889_011
			Plan coupes et détails de l'ouvrage actuel	Page de garde plan	CAH_SNCF_1889_012
				Plan	CAH_SNCF_1889_013
				Plan	CAH_SNCF_1889_014
				Elévation de la culée	CAH_SNCF_1889_015
				Coupes	CAH_SNCF_1889_016
				Extrémité d'une poutre	CAH_SNCF_1889_017
				Coupe suivant cd	CAH_SNCF_1889_018
				Extrémité d'une poutre	CAH_SNCF_1889_019
				Détail du garde-corps	CAH_SNCF_1889_020
				Plan, coupes, et élévation de l'ouvrage projeté	Page de garde
			Coupe suivant DEF		CAH_SNCF_1889_022
			Coupe suivant RT		CAH_SNCF_1889_023
			Photo Elevation de la tête biaise		CAH_SNCF_1889_024
			Photo Coupe suivant JKL		CAH_SNCF_1889_025
			Coupe suivant GHI		CAH_SNCF_1889_026
			Photo Nota		CAH_SNCF_1889_027

877LM 113 - CA100 - Chemise 4	Janvier 1890	Travaux Est-Ceinture: plans de la Cie de l'Est	Plans, élévations	Plan au-dessus des fondations Coupe Station souterraine Plan Station souterraine - Elévation Page de garde plan Etablissement de la station sout. - Plans Page de garde plan Etablissement de la station sout. - Elévation et coupes Plan zoom station Est-Ceinture (situation projetée) Plan Station Est-Ceinture (situation projetée) Page de garde plan Elargissement de la plateforme du CF - Situation projetée Plan croisement PC et CF Est Plan détail (station Est-Ceinture) croisement PC et CF Est	CAH_SNCF_1890_001 CAH_SNCF_1890_002 CAH_SNCF_1890_003 CAH_SNCF_1890_004 CAH_SNCF_1890_005 CAH_SNCF_1890_006 CAH_SNCF_1890_007 CAH_SNCF_1890_008 CAH_SNCF_1890_009 CAH_SNCF_1890_010
877 LM 111 - CA 98 - Chemise 2	Janvier 1892	Plans station souterraine d'Est-Ceinture, menuiserie et quincaillerie	Châssis vitrés	Page de garde: détails des châssis vitrés, côté M. G. 3 fenêtres Détail d'une fenêtre Coupe suivant AB Coupe suivant CD Coupe suivant MNOP	CAH_SNCF_1892_001 CAH_SNCF_1892_002 CAH_SNCF_1892_003 CAH_SNCF_1892_004 CAH_SNCF_1892_005 CAH_SNCF_1892_006
Plan de détail de la distribution intérieure			Page de garde Zoom salle d'attente 3ème classe Zoom salle d'attente 2ème et 1ère classe Zoom salles surveillant, public, octroi Zoom passerelle menant vers MG Zoom salle du chef de gare Zoom salle billets, monte-charge, chef de gare Zoom WC Zoom lampisterie, plafond vitré, monte-charge	CAH_SNCF_1892_007 CAH_SNCF_1892_008 CAH_SNCF_1892_009 CAH_SNCF_1892_010 CAH_SNCF_1892_011 CAH_SNCF_1892_012 CAH_SNCF_1892_013 CAH_SNCF_1892_014 CAH_SNCF_1892_015	
Marquises et cages vitrées			Détails d'un petite cadre A (129 cadres semblables) Ensemble des marquises d'entrevoies et cages vitrées (élévations) Coupes transversales suivant ab. Plan	CAH_SNCF_1892_016 CAH_SNCF_1892_017 CAH_SNCF_1892_018 CIMG3791	
Menuiserie et quincaillerie- Coupes			Page de garde Coupe suivant CD Coupe suivant MN	CAH_SNCF_1892_019 CAH_SNCF_1892_020 CAH_SNCF_1892_021	

			Détails portes et cloisons vitrées du couloir central	Page de garde Détail porte	CAH_SNCF_1892_022 CAH_SNCF_1892_023
3LM 1719 - PNV 101719	Ca. 1908	Accès rue d'Aubervilliers	Vue en plan de la passerelle	Vue en plan de la passerelle Détail côté rue d'Aubervilliers Escaliers à côté des voies	CAH_SNCF_1908_001 CAH_SNCF_1908_002 CAH_SNCF_1908_003
			Plan d'ensemble	Plan d'ensemble Passage supérieur d'Aubervilliers Passerelle Zoom station Est-Ceinture Elévation de la passerelle Evaluation approximative des coûts Zoom CF de l'Est	CAH_SNCF_1908_004 CAH_SNCF_1908_005 CAH_SNCF_1908_006 CAH_SNCF_1908_007 CAH_SNCF_1908_008 CAH_SNCF_1908_009 CAH_SNCF_1908_010
			Détails	Page de garde Contrôle des billets Plan d'accès à la rue d'Aubervilliers Plan d'accès à la rue d'Aubervilliers	CAH_SNCF_1908_011 CAH_SNCF_1908_012 CAH_SNCF_1908_013 CAH_SNCF_1908_014
3LM 1719 - PNV 101719 - Dossier V. 892	1936 décembre	Démolition passerelles rue Curial	Plan	Plan d'ensemble Page de garde Plan détails passerelles Plan détails passerelles Plan détails passerelles Plan détails passerelles Détail Halte Détail Halte Légende	CAH_SNCF_1936_001 CAH_SNCF_1936_002 CAH_SNCF_1936_003 CAH_SNCF_1936_004 CAH_SNCF_1936_005 CAH_SNCF_1936_006 CAH_SNCF_1936_007 CAH_SNCF_1936_008 CAH_SNCF_1936_009
3LM 1719 - PNV 10 1719	1944		Dédoublement du raccordement avec la PC	Plan Plan Plan Plan	CAH_SNCF_1944_001 CAH_SNCF_1944_002 CAH_SNCF_1944_003 CAH_SNCF_1944_004

886LM/568 – 148 - 21 ter	1948	Travaux passerelle	Rue d'Aubervilliers	Page de garde de la chemise Page de garde du rapport de constat Zoom Page de garde du rapport de constat Zoom Page de garde du rapport de constat Page 2 constat Page 3 constat Dessin passerelle	CAH_SNCF_1948_001 CAH_SNCF_1948_002 CAH_SNCF_1948_003 CAH_SNCF_1948_004 CAH_SNCF_1948_005 CAH_SNCF_1948_006 CAH_SNCF_1948_007
886LM/361 – 798	1910 novembre	Procès-Verbal de répartition des travaux entre la Cie de l'Est/ Syndicat PC	Ce PV est joint dans un courrier de 1968 sur la démolition de la passerelle	Plan joint au PV Légende du plan joint au PV Page de garde PV PV p.1 PV p.2 PV p.3 PV p.4 PV p.5 PV p.6 PV p.7 PV p.8	CAH_SNCF_1910_001 CAH_SNCF_1910_002 CAH_SNCF_1910_003 CAH_SNCF_1910_004 CAH_SNCF_1910_005 CAH_SNCF_1910_006 CAH_SNCF_1910_007 CAH_SNCF_1910_008 CAH_SNCF_1910_009 CAH_SNCF_1910_010 CAH_SNCF_1910_011
886 LM/ 365- 478	1962-1964	Suppression tabliers métalliques Pont Curial	Courriers et plan	Page de garde Minute Plan suppression des tabliers métalliques Pont Curial Zoom sur les tabliers métalliques Pont Curial	CAH_SNCF_1962_001 CAH_SNCF_1962_002 CAH_SNCF_1962_003

* Nom du fichier numérique

Archives nationales du monde du travail - Roubaix

Cote	Date	Description		Fichier*
75AQ15	27 août 1866	Compagnie des Chemins de fer de Ceinture	PV du Comité d'exploitation (CE): pétition adressée à l'Empereur	ANMT_1866_001
	11 février 1867		PV du CE: demande du Ministre d'établir une corr. entre PC et les lignes CF	ANMT_1867_002
	18 et 25 mars 1867		PV du CE, p.1: demande du Ministre de concertation entre PC et Cie Est	ANMT_1867_003
	19 et 25 mars 1867		PV du CE, p.2	ANMT_1867_004
	22 février 1869		PV du CE, p.1: Pont de Flandres (remplaçant Est-Ceinture)	ANMT_1869_005
	22 février 1869		PV du CE, p.2	ANMT_1869_006
	5 mai 1869		PV du CE: 26 avril ouverture de 4 stations	ANMT_1869_007
13AQ61	8 juin 1876	Cie de l'Est	PV: difficultés installations station Est-Ceinture	ANMT_1876_008
	27 janvier 1876		PV: approbation pour le tarif voyageurs	ANMT_1876_009
75AQ67	25 avril 1878	Compagnie des Chemins de fer de Ceinture	Ordre de service n°726 concernant la Halte d'Est-Ceinture p.1	ANMT_1878_010
			Ordre de service n°726 p.2	ANMT_1878_011
			Ordre de service n°726 p.3	ANMT_1878_012
	3 mai 1878		Annexe au tarif commun pour le transport des voyageurs...	ANMT_1878_013
			Ouverture de la Halte d'Est-Ceinture	ANMT_1878_014
	mai 1878		Affiche 1 d'avis public d'ouverture de la halte de Est-Ceinture à partir du 1er mai 1878	ANMT_1878_015
	mai 1878		Affiche 2 d'avis public d'ouverture de la halte de Est-Ceinture à partir du 15 mai 1878	ANMT_1878_016
	mai 1878		Affiche 2 d'avis public d'ouverture de la halte de Est-Ceinture à partir du 15 mai 1878	ANMT_1878_017
	mai 1878		Affiche 3 CF de l'Est et de Ceinture. Transports à grande vitesse via Est-Ceinture (halte)	ANMT_1878_018
	mai 1878		Affiche 3 CF de l'Est et de Ceinture. Transports à grande vitesse via Est-Ceinture (halte)	ANMT_1878_019
	17 juin 1879		Ordre de service n° 764: modification des signaux de la Halte + Pont de Flandres	ANMT_1873_020
17 juin 1879	Ordre de service n° 764 Plan dessiné en marge	ANMT_1873_021		
17 juin 1879	Détail du plan centré sur la Halte	ANMT_1873_022		
17 juin 1879	Ordre de service n° 764: modification des signaux de la Halte + Pont de Flandres	ANMT_1873_023		

13 AQ 367	25 avril 1877	Cie de l'Est	PV Comité de Direction: projet de communications directes entre la ligne de Strasbourg et le CF de Ceinture	ANMT_1877_024
75 AQ16	4 janvier 1876 6 juin 1876 20 juin 1876 10 octobre 1876 24 octobre 1876 12 février 1877 13 mars 1877 13 mars 1877 23 octobre 1877 23 octobre 1877 26 mars 1878	Compagnie des Chemins de fer de Ceinture	PV du CE: vœu du CG de la Seine du déplacement de la station du Pont de Flandres PV du CE: emplacement Pont de Flandres PV du CE: proposition pour établissement d'une halte PV du CE: nouvelles études pour établissement d'une halte PV du CE: soumission du nouveau projet de halte approuvé PV du CE: Pont de Flandres + Est-Ceinture PV du CE: projet de la Cie de l'Est de communication avec l'extérieur à Est-Ceinture PV du CE: suite PV du CE: Etat des travaux des stations définitives PV du CE: suite PV du CE: Ouverture de la Halte 1er mai + 6 emplois à créer	ANMT_1876_025 ANMT_1876_026 ANMT_1876_027 ANMT_1876_028 ANMT_1876_029 ANMT_1877_030 ANMT_1877_031 ANMT_1877_032 ANMT_1877_033 ANMT_1877_034 ANMT_1878_035
75AQ61	1934 1934	Compagnie des Chemins de fer de Ceinture	Tracés des chemins de fer de Ceinture RD et RG échelle 1/5000 - dossier de dissolution 1934 idem Zoom sur Est-Ceinture	ANMT_1934_036 ANMT_1934_037
75AQ63	Janvier 1929 mise à jour en mars 1934		Gare de l'Evangile (ex-Aubervilliers) échelle 0,01 PM	ANMT_1934_038 ANMT_1934_039 ANMT_1934_040 ANMT_1934_041 ANMT_1934_042
75AQ101			Schémas installation des Magasins Généraux en 1921	ANMT_1921_043 ANMT_1921_044 ANMT_1921_045 ANMT_1921_046

* Nom du fichier numérique

La Vie du rail

	Légende	Place dans l'ouvrage	Nom du Fichier*
<p>Photographies reproduites dans l'ouvrage de Bruno Carrière, <i>La Saga de la Petite ceinture</i>, Paris, La vie du rail, 1991</p> <p>(nous n'avons pu avoir accès aux clichés originaux, utilisés par les éditions au moment de notre recherche : ces fichiers sont issus de scans des illustrations de l'ouvrage, à usage de "fantômes")</p>	Chemin de fer de ceinture de Paris, rive droite et rive gauche, s.d.	p. 52	La_Vie_du_Rail_001
	Chemin de fer de ceinture de Paris, rive droite et rive gauche, s.d.	p. 53	La_Vie_du_Rail_002
	"Station située sous les voies de l'Est, avec la passerelle piétons vers la rue Curial, 1930"	p. 220	La_Vie_du_Rail_003
	"L'accès à la passerelle, rue d'Aubervilliers, vers 1930. Avec, à g., le PN des voies de l'usine à gaz"	p. 221	La_Vie_du_Rail_004
	"La station vers 1930" [la halte PC]		La_Vie_du_Rail_005
	"Un train de ceinture extérieure ; au fond, les bâtiments de l'usine à gaz de La Villette"	p. 221	La_Vie_du_Rail_006
	"Un train de marchandises passant la station d'Est-Ceinture"	p. 144	La_Vie_du_Rail_007
	"Station située sous les voies de l'Est, avec la passerelle piétons vers la rue Curial, 1990"		La_Vie_du_Rail_008
<p>Cartes hors-texte insérées dans l'ouvrage de Bruno Carrière, <i>La Saga de la Petite ceinture</i>, Paris, La vie du rail, 1991</p>	Petite ceinture, schéma des installations, tirage 1914 (Archives La Vie du rail)	carte hors-texte, verso	La_Vie_du_Rail_009
	Petite ceinture, schéma des installations, tirage 1914 (Archives La Vie du rail), avec indication des installations Est-Ceinture.	carte hors-texte, verso	La_Vie_du_Rail_010
	Petite ceinture, schéma des installations, tirage 1914 (Archives La Vie du rail), avec indication des installations Est-Ceinture. Le parement de mur qui en est le seul vestige subsistant est situé en rouge	carte hors-texte, verso	La_Vie_du_Rail_011
	J. Barrault, "Chemin de fer de ceinture autour de Paris. Carte itinéraire...", vers 1852-1854	carte hors-texte, recto	La_Vie_du_Rail_012

* Nom du fichier numérique

Documents transmis par la Ville de Paris		
	Légende	Nom du Fichier*
SNCF, « Notice descriptive n°2, remblaiements total »	Page de garde	Ville_de_Paris_1968-1972_001
	Page 1	Ville_de_Paris_1968-1972_002
	Page 2	Ville_de_Paris_1968-1972_003
Sorties ouest (accès à la halte Est-Ceinture) et est (accès à la rue Curial) de la gare Est-Ceinture, vestiges, état actuel. Cl. B. de Saint-Martin/ Ville de Paris.	Sortie ouest	Ville_de_Paris_2010_001
	Sortie est	Ville_de_Paris_2010_002

* Nom du fichier numérique

Table des illustrations du présent rapport

N° des figures	Titre original	date	Provenance/lieu conservation	cote	copyright	nom fichier informatique
1	Chemin de fer de ceinture de Paris, rive droite et rive gauche	s. d.	s. l.			
2	Andriveau-Goujon, plan de poche de Paris : "Plan de Paris à l'Echelle de 2 Millim. pour 25 metres, Indiquant les nouveaux percements et les changements de noms de Voies publiques..."	1882	s. l. [capture image Internet; à demander à la BNF?]	http://www.geographicus.com/P/AntiqueMap/Paris-andriveau-1882&Affiliate=cartolexle15/10/2010		
3	Travaux Est-Ceinture: plans de la Cie de l'Est. Plans, élévations. [Croisement des voies de l'Est avec la Ceinture]	janvier 1890	CAH SNCF	CAH 877LM 113 - CA100 - Chemise 4	SNCF	CAH_SNCF_1890_009
4	Compagnie du chemin de fer de ceinture de Paris, Affiche annonçant l'ouverture au public de la halte Est-Ceinture, 15 mai 1878	1878	ANMT	ANMT 75AQ67	ANMT	ANMT_1878_017
5	Chemins de fer de l'Est et de Ceinture, Affiche annonçant la création de billets directs entre les gares de Paris-Est d'une part, de Pantin d'autre part, et les stations de la Ceinture	1878	ANMT	ANMT 75AQ67	ANMT	ANMT_1878_018
6A	Petite ceinture, schéma des installations, tirage 1914 (Archives La Vie du rail)	1914	Archives La Vie du rail		La Vie du rail	La_Vie_du_Rail_009
6B	Petite ceinture, schéma des installations, tirage 1914 (Archives La Vie du rail), avec indication des installations Est-Ceinture.	1914	Archives La Vie du rail		La Vie du rail	La_Vie_du_Rail_010
7	Travaux Est-Ceinture: plans de la Cie de l'Est. Plans, élévations. Plan Station Est-Ceinture (situation projetée) [détail]	janvier 1890	CAH SNCF	CAH 877LM 113 - CA100 - Chemise 4	SNCF	CAH_SNCF_1890_006
8	Travaux Est-Ceinture: plans de la Cie de l'Est. Plans, élévations. Plan Station Est-Ceinture (situation projetée)	janvier 1890	CAH SNCF	CAH 877LM 113 - CA100 - Chemise 4	SNCF	CAH_SNCF_1890_007
9	Travaux Est-Ceinture: plans de la Cie de l'Est. Plans, élévations. Plan au-dessus des fondations	janvier 1890	CAH SNCF	CAH 877LM 113 - CA100 - Chemise 4	SNCF	CAH_SNCF_1890_001
10	Travaux Est-Ceinture: plans de la Cie de l'Est. Station souterraine d'Est-Ceinture. Coupe suivant l'axe du passage souterrain.	janvier 1890	CAH SNCF	CAH 877LM 113 - CA100 - Chemise 4	SNCF	CAH_SNCF_1890_002

11	Plans station souterraine d'Est-Ceinture, menuiserie et quincaillerie. Plan de détail de la distribution intérieure. Menuiserie et quincaillerie, coupes	janvier 1892	CAH SNCF	CAH 877 LM 111 - CA 98 - Chemise 2	SNCF	CAH_SNCF_1892_021
12	Plans station souterraine d'Est-Ceinture, menuiserie et quincaillerie. Plan de détail de la distribution intérieure. Châssis vitrés	janvier 1892	CAH SNCF	CAH 877 LM 111 - CA 98 - Chemise 2	SNCF	CAH_SNCF_1892_002
13	Plans station souterraine d'Est-Ceinture, menuiserie et quincaillerie. Plan de détail de la distribution intérieure. Châssis vitrés	janvier 1892	CAH SNCF	CAH 877 LM 111 - CA 98 - Chemise 2	SNCF	CAH_SNCF_1892_003
14	Plans station souterraine d'Est-Ceinture, menuiserie et quincaillerie. Plan de détail de la distribution intérieure. Marquises et cages vitrées.	janvier 1892	CAH SNCF	CAH 877 LM 111 - CA 98 - Chemise 2	SNCF	CAH_SNCF_1892_018
15	Plans station souterraine d'Est-Ceinture, menuiserie et quincaillerie. Plan de détail de la distribution intérieure. Marquises et cages vitrées.	janvier 1892	CAH SNCF	CAH 877 LM 111 - CA 98 - Chemise 2	SNCF	CAH_SNCF_1892_017
16	Plans station souterraine d'Est-Ceinture, menuiserie et quincaillerie. Plan de détail de la distribution intérieure. Marquises et cages vitrées.	janvier 1892	CAH SNCF	CAH 877 LM 111 - CA 98 - Chemise 2	SNCF	CMG_3791
17	Station d'Est-Ceinture. Accès par la rue d'Aubervilliers. Plan d'ensemble.	ca. 1908	CAH SNCF	CAH 3LM 1719 - PNV 101719	SNCF	CAH_SNCF_1908_006
18	Station d'Est-Ceinture. Accès par la rue d'Aubervilliers. Plan d'ensemble. Elévation de la passerelle	ca. 1908	CAH SNCF	CAH 3LM 1719 - PNV 101719	SNCF	CAH_SNCF_1908_008
19	Station d'Est-Ceinture. Accès par la rue d'Aubervilliers. Plan d'ensemble. Vue en plan de la passerelle	ca. 1908	CAH SNCF	CAH 3LM 1719 - PNV 101719	SNCF	CAH_SNCF_1908_001
20	Démolition passerelles rue Curial. Plan	décembre 1936	CAH SNCF	CAH 3LM 1719 - PNV 101719 - Dossier V. 892	SNCF	CAH_SNCF_1936_003
21	Démolition passerelles rue Curial. Plan (détail)	décembre 1936	CAH SNCF	CAH 3LM 1719 - PNV 101719 - Dossier V. 892	SNCF	CAH_SNCF_1936_005
22	SNCF, « Notice descriptive n°2, remblaiement total »	entre 1968 et 1972	?		SNCF	Ville_de_Paris_1968-1972_001 à 003

www.ahicf.com

Hors-texte 1

www.ahicf.com

www.ahicf.com

www.ahicf.com

www.ahicf.com

www.ahicf.com

www.ahicf.com

www.ahicf.com



©AHICF et auteurs, octobre 2010

www.ahicf.com