

Revue d'histoire
des chemins de fer

Revue d'histoire des chemins de fer

40 | 2009

Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire

L'action d'une association : l'inventaire de la Petite Ceinture de Paris

One association's actions: an inventory of the Petite Ceinture de Paris

Bruno Bretelle



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/728>

DOI : 10.4000/rhcf.728

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2009

Pagination : 91-107

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Bruno Bretelle, « L'action d'une association : l'inventaire de la Petite Ceinture de Paris », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 40 | 2009, mis en ligne le 01 novembre 2011, consulté le 19 avril 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/728> ; DOI : 10.4000/rhcf.728

Tous droits réservés

L'actiEn d'une assEciatiEn : l'inventaire de la Petite Ceinture de Paris



L'Association pour la sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son réseau ferré (ASPCRF) est une association d'intérêt général, à but non lucratif, régie par la loi de 1901. Elle a été fondée à la fin de 1992 dans le but de promouvoir la préservation et la réutilisation ferroviaire de la ligne de Petite Ceinture de Paris, aujourd'hui en grande partie sous-utilisée. Ainsi, l'association a milité pour le prolongement du tramway T2 sur la Petite Ceinture, au sud de Paris. Dans le cadre de la remise en service de la Petite Ceinture ferroviaire, nous sommes favorables à l'implantation d'un matériel tramway, en particulier de type tram-train, qui répondrait à la demande actuelle de transport de voyageurs, tout en souhaitant le maintien intégral de cette infrastructure ferroviaire au gabarit UIC (Union internationale des chemins de fer), afin de ne pas obérer son avenir ferroviaire, permettant ainsi le passage de tout type de matériel ferroviaire à plus longue échéance. Nous ne sommes donc pas attachés à un seul type de matériel roulant, surtout dans l'avenir. À différentes reprises, l'association a organisé en direction du grand public des circulations ferroviaires de découverte de la ligne, notamment en juillet 1993 sur la Petite Ceinture sud, puis en 1999, 2000 et 2003 sur les tronçons nord et est de la ligne.

Par ailleurs, même si ce point ne fait pas partie de l'objet de l'association, celle-ci suit le projet actuellement étudié par la SNCF et RFF de mise en service d'un trafic de fret léger qui limiterait le nombre de poids lourds entrant dans Paris. Cette initiative permettrait en effet de moderniser la ligne et faciliterait ainsi la remise en service d'un transport en commun de voyageurs.

HistEire du chemin de fer de Petite Ceinture de Paris

Depuis sa construction, le chemin de fer de Petite Ceinture a marqué l'histoire et la mémoire parisiennes. Ouverte entre 1852 et 1869, elle fut initialement destinée au trafic de marchandises, à l'exception de la ligne d'Auteuil qui, située à l'ouest de Paris, avait été commanditée par les frères Pereire afin de desservir les lieux de villégiature de la bourgeoisie parisienne durant le Second Empire. La Petite Ceinture constitua ainsi le premier chemin de fer urbain parisien, en ce sens précurseur du métro. Elle était gérée par la Compagnie du chemin de fer de Ceinture, une société anonyme administrée par un syndicat de dix membres représentant les cinq compagnies privées de chemins de fer dont les voies pénétraient dans Paris¹. La Petite Ceinture connut un important trafic de voyageurs au début du xx^e siècle : elle transporta trente-neuf millions de personnes en 1900, année de l'Exposition universelle. Le nom de cette ligne tient au fait qu'elle faisait le tour complet de Paris. Elle était alors longue de trente-cinq kilomètres, comportait vingt-neuf stations et était raccordée à toutes les voies ferrées pénétrantes dans Paris, ce qui permettait de faire partir ou arriver des trains de voyageurs de ou vers une grande gare parisienne (fig. 1). Deux gares jouaient le rôle de tête de ligne, si l'on peut les appeler ainsi dans une ligne circulaire : Courcelles-Ceinture, située dans le 17^e arrondissement près de la porte d'Asnières, et la gare du Nord.

La durée du trajet complet était d'une heure 30 minutes, voire d'une heure 20 minutes en service accéléré. Aux heures de pointe, la fréquence de desserte descendait à un train toutes les dix minutes dans chaque sens. Durant les années d'apogée, autour de 1900, le trafic fut très important : 566 circulations en moyenne par jour, dont 196 trains circulaires de voyageurs doublés de 212 trains sur la ligne d'Auteuil, dix trains grandes lignes de jonction entre les gares du Nord et de Lyon, ainsi que 148 trains de marchandises. Mais, au tournant du siècle, la conjoncture, jusqu'alors favorable au développement du trafic urbain de voyageurs sur la Petite Ceinture, se retourna. La mise

1- Bruno Carrière, *La Saga de la Petite Ceinture*, Paris, Éd. La Vie du rail, 1991, 287 pages.

en service des premières lignes de métro, plus centrales et dotées de rames automotrices plus modernes que les rames de voitures en bois tractées par des locomotives à vapeur, entraîna une baisse progressive de la fréquentation des voyageurs. Cette baisse fut mise à profit par le Syndicat des Ceintures, l'exploitant de la ligne, pour diminuer le nombre de circulations voyageurs et augmenter le nombre de circulations de trains de marchandises. Pour les grandes compagnies associées dans le syndicat, le transport de marchandises était beaucoup plus lucratif qu'un service urbain de voyageurs. En décroissance continue, ce dernier fut finalement arrêté le 22 juillet 1934 et remplacé dès le lendemain par une ligne de bus dont le nom perpétue la mémoire du service ferroviaire : PC pour Petite Ceinture. Cette ligne emprunte encore aujourd'hui les boulevards des Maréchaux, sauf aux endroits où elle a été remplacée par une ligne de tramway.

À la fin des années 1950, la Petite Ceinture a vu disparaître une partie de son emprise avec la démolition du viaduc d'Auteuil. Depuis sa fermeture en 1934, elle n'a plus vu passer de voyageurs urbains, sauf sur la section de la ligne d'Auteuil comprise entre les stations Auteuil-Boulogne et Pont-Cardinet, qui a fonctionné jusqu'en 1985 avant d'être en partie intégrée à la ligne C du RER en 1988. Abandonné, puis défermé durant l'été 1993, le tronçon Auteuil - Boulogne - avenue Henri Martin a été vendu à la Ville de Paris en 2009. Un « sentier nature » a été ouvert au public en janvier 2008 entre les gares (préservées) de Passy-La Muette et d'Auteuil-Boulogne. Sur les autres sections, le trafic fret resta important jusque dans les années 1980, à l'Est entre Évangile et Bercy, au Sud entre le boulevard Masséna et le boulevard Victor, desservant les différentes gares marchandises qui jalonnaient la ligne. Le trafic fret a été interrompu sur ces deux tronçons au début de l'année 1993. Jusqu'à cette date, des circulations de trains vides, ainsi que les allers-retours quotidiens des grands trains de nuit, tel le *Napoli Express*, empruntaient la section est entre les gares du Nord et de Lyon.

Visages actuels de la Petite Ceinture

Depuis 1993, les sections est et sud ne connaissent aucun trafic régulier (fig. 2). La section nord, entre Évangile et Les Batignolles, est toujours ouverte au trafic, notamment pour des échanges de locomotives entre les réseaux des gares Saint-Lazare, du Nord et de l'Est. Aujourd'hui, malgré la réduction de son activité ferroviaire, la ligne subsiste en continu entre le boulevard Victor, dans le 15^e arrondissement, et la Porte de Clichy, dans le 17^e arrondissement, exception faite de la coupure provisoire consécutive aux travaux de la ZAC



▲ Figure 2. La Petite Ceinture aujourd'hui. Hormis le RER C à l'Ouest, 23 km de voie ferrée sous-utilisés (trait noir). Document SNCF.

Paris Rive Gauche visant au prolongement de la dalle et de l'avenue de France : reconstruction avec mise en tunnel du pont National qui assure la jonction entre les sections est et sud, mais aussi entre les gares de Lyon et d'Austerlitz.

Les habitants des quartiers périphériques de Paris la connaissent, souvent partiellement, comme une traversée de nature sauvage dans la capitale avec tantôt ses aspects verdoyants, tantôt ceux plus hostiles d'un terrain vague laissé aux détritiques et aux marginaux. Mais son parcours est ponctué par les marques de son patrimoine historique : ses gares, souvent affectées à d'autres usages (restaurant en gare de Passy-La Muette, café-concert en gare de Charonne) ; ses ponts métalliques à rivets, comme celui du canal de l'Ourcq, caractéristiques de l'industrie de la seconde moitié du XIX^e siècle ; ses longs tunnels, comme ceux de Belleville (1 124 m), de Charonne (1 300 m) ou de Montrouge (904 m) ; ses tranchées, comme celles qui traversent les parcs des Buttes-Chaumont et de Montsouris.

MEtivatiEns pEur un inventaire de la Petite Ceinture

Depuis le transfert sur route du service voyageurs de la Petite Ceinture en 1934, la mémoire de ce service a largement disparu dans l'imaginaire collectif, constituant ainsi une première vague d'oubli. Mais jusqu'en 1993, du fait du maintien d'une activité ferroviaire régulière, la ligne était encore perçue comme une infrastructure ferroviaire jouant un rôle économique concret. L'arrêt de cette activité « a fait naître et évoluer une quantité étonnante de constructions symboliques différentes »² qui tendent à recouvrir progressivement la fonction ferroviaire de la ligne. Ce phénomène, à mesure que les années passent, constitue une seconde vague d'oubli. Nous pouvons distinguer trois principaux facteurs qui alimentent aujourd'hui ce processus.

Un patrimoine partiellement détruit, dégradé et menacé

Si l'emprise de la Petite Ceinture ferroviaire subsiste dans sa grande majorité, elle a toutefois subi depuis la fin des années 1950 une amputation de son patrimoine. Ont ainsi disparu le viaduc d'Auteuil, qui reliait la Porte d'Auteuil au 15^e arrondissement, et plusieurs bâtiments voyageurs, comme Belleville-Villette, Ménilmontant, Parc-Montsouris ou Claude-Decaen. Au total, sur les vingt-neuf stations d'origine, treize ont déjà été détruites. Les stations de l'ancienne ligne d'Auteuil, en activité jusqu'en 1985, puis partiellement intégrées à la ligne C du RER en 1988, n'ont pas connu de dommages

2- Émilie Bajolet, « Fabrique du lieu, l'aventure sociale d'une friche urbaine en milieu urbain, le cas de la Petite Ceinture de Paris », mémoire de DEA en ethnologie, GTMS-EHESS, 2002.

particuliers. Les destructions de bâtiments voyageurs se sont donc concentrées sur le nord, l'est et le sud de Paris.

Le patrimoine au caractère plus industriel des gares marchandises et des embranchements a subi lui aussi de lourdes pertes : les gares de Belleville-Villette, de Charonne-Marchandises et de La Glacière-Gentilly ont disparu, ainsi que les raccordements avec les abattoirs de La Villette et de Vaugirard. La gare marchandises des Gobelins a été entièrement remodelée dans les années 1970 pour être enterrée sous une dalle et des tours d'habitations.

La pénurie foncière de la capitale fait naître de fortes convoitises à l'égard des emprises et des bâtiments ferroviaires inutilisés ou sous-utilisés. La disparition des activités ferroviaires d'un certain nombre de gares marchandises parisiennes, comme La Glacière-Gentilly, Charonne-Marchandises, Les Batignolles ou Belleville-Villette, permet de libérer une très importante superficie de terrains, au point d'autoriser la réalisation de nouveaux quartiers ou de grands espaces verts. Mais une approche visant à préserver des vestiges pertinents du patrimoine ferroviaire doit être systématiquement menée. Un inventaire du patrimoine bâti toujours debout de la Petite Ceinture est donc nécessaire pour éviter des destructions inutiles.

Parmi les bâtiments préservés, certains ont été dégradés dans leur qualité esthétique et architecturale, comme ceux de la station Montrouge-Ceinture, située près de la Porte d'Orléans, de la station de l'Avenue de Saint-Ouen, près de la Porte de Saint-Ouen, ou encore de la station Ornano, près de la Porte de Clignancourt. Les façades de ces bâtiments ont été profondément modifiées ou masquées sous des couches d'aménagement de faible qualité architecturale, faisant disparaître leur fonction ferroviaire. De fait, ces bâtiments sont perçus par le public comme délaissés. Un inventaire est donc nécessaire pour favoriser leur réhabilitation.

Une identité méconnue avec l'ancienne ligne de la Bastille

La Petite Ceinture n'est pas toujours perçue comme un ensemble cohérent de sites ferroviaires (anciennes stations et gares marchandises) reliés entre eux et au reste du réseau francilien par une ligne continue mais d'une manière fragmentée, comme une voie ferrée perdue au milieu de quartiers parisiens.

Par ailleurs, elle est souvent confondue avec l'ancienne ligne de la Bastille. Il est vrai que les deux lignes étaient raccordées entre elles et possédaient des caractéristiques architecturales similaires (notamment les tranchées et viaducs). Cette confusion favorise une réflexion en faveur d'une réplique, pour ne pas dire un prolongement sur la Petite Ceinture, de la promenade plantée réalisée sur la partie parisienne de la ligne de la Bastille. L'aspect verdoyant de ses talus

fait que, pour certains, la Petite Ceinture est déjà partiellement une coulée verte et n'appartient plus au patrimoine ferroviaire. Un inventaire est donc nécessaire pour préserver son caractère de ligne de chemin de fer.

Une difficile compréhension de l'effet « réseau » chez les acteurs politiques

Sans en conclure quoi que ce soit sur leurs compétences générales, force est de constater que les décideurs connaissent souvent mal la Petite Ceinture, à l'instar de l'ensemble de la population francilienne. En effet, certains édiles ou candidats à des mandats n'hésitent pas à affirmer que la voie ferrée n'existe plus, ou que la plateforme est coupée définitivement sur les 23 kilomètres compris entre la station de RER C boulevard Victor et la porte de Clichy, ou qu'il n'y a plus sur cette vingtaine de kilomètres la largeur suffisante pour faire circuler des trains sur deux voies.

Cette perception fautive fait que ces décideurs sont indifférents à la nécessité de préserver les éléments subsistants du patrimoine de la Petite Ceinture, étant donné que le site n'a plus d'identité ferroviaire. Pire, certains la considèrent comme un simple ensemble de terrains vagues délaissés, autrement dit une friche urbaine, ce qui bloque tout projet de préservation ou de réhabilitation nécessitant une vision d'ensemble de cette ligne. L'exemple des anciens bâtiments voyageurs est à cet égard significatif : dans le cadre de l'élaboration de son plan local de l'urbanisme, la Ville de Paris avait initialement inscrit la préservation de certains bâtiments voyageurs, mais pas d'autres, car elle ne percevait pas alors l'existence de la notion de réseau. Un inventaire est donc nécessaire pour mettre en évidence cet « effet réseau » ferroviaire.

Pistes pour un inventaire de la Petite Ceinture

Un inventaire qui couvre l'ensemble du tracé de la Petite Ceinture et relate son histoire doit à la fois rechercher les traces patrimoniales de cette ligne au niveau local et confronter ce patrimoine avec celui des autres lignes de chemin de fer construites à la même époque en Île-de-France. Au niveau local, à l'échelle du quartier, sont concernés l'ancien bâtiment voyageurs, le pont, la tranchée au coin de la rue ou en bas d'un immeuble. À ce niveau, l'intégration de la Petite Ceinture dans l'urbanisme et l'histoire du quartier sont à prendre en compte. Au niveau régional, à l'échelle de l'agglomération francilienne, ce sont les connexions entre la Petite Ceinture et l'ensemble du réseau ferroviaire francilien qui importent. Ce niveau d'analyse souligne l'« effet réseau », c'est-à-dire la présence de la ligne comme un élément constitutif d'un ensemble cohérent sur les plans géographique et historique.

À chacun de ces niveaux d'inventaire, il est possible d'associer un ensemble d'acteurs : institutions régionales ou locales, associations, gestionnaires ou exploitants de l'infrastructure. Afin d'illustrer la coexistence de ces deux niveaux d'inventaire et de ces deux niveaux d'acteurs, nous prendrons comme exemples le projet (en cours) de réhabilitation du bâtiment voyageurs de l'ancienne station Montrouge-Ceinture, ainsi que l'organisation de circulations de trains spéciaux de découverte.

Étude de cas : préservation et réhabilitation de la station Montrouge-Ceinture

Fermée aux voyageurs en juillet 1934, la station Montrouge-Ceinture, située à proximité de la porte d'Orléans, fait l'objet depuis 2007 d'une menace de démolition suite à la mise en vente du bâtiment par la SOVAFIM (société publique chargée de la vente des biens de l'État). L'importante mobilisation du conseil du quartier Jean Moulin-Porte d'Orléans, d'associations locales et du conseil du 14^e arrondissement a permis le dépôt d'une demande d'examen de l'intérêt de la préservation de ce bâtiment auprès de la Commission du Vieux Paris³. Cet examen a permis de dépasser une approche purement locale au bénéfice d'une analyse à l'échelle de l'ensemble de la capitale. Notre association, l'ASPCRF, ainsi que l'AHICF et la direction de l'Architecture et du Patrimoine du ministère de la Culture ont mis en avant la nécessité de mesures de protection pour les autres bâtiments voyageurs de la Petite Ceinture manifestement oubliés lors de l'élaboration du plan local de l'urbanisme et ne bénéficiant, de fait, d'aucune mesure conservatoire. Ces bâtiments sont les suivants :

- Montrouge-Ceinture (14^e), à proximité de la porte d'Orléans ;
- Boulevard Ornano (18^e), à proximité de la porte de Clignancourt ;
- Avenue de Saint-Ouen (18^e), à proximité de la porte de Saint-Ouen ;
- Pont-de-Flandre (19^e), à la sortie de la station de métro Corentin-Cariou.

Suite au vœu de la Commission du Vieux Paris, le conseil de Paris a émis, les 20 et 21 octobre 2008, un avis favorable à l'engagement par le maire de Paris d'une procédure de modification du plan local de l'urbanisme visant à sauvegarder les quatre bâtiments concernés. L'action engagée auprès de la commission a donc permis de dépasser l'échelle strictement locale au bénéfice de l'échelle parisienne.

3- Voir Céline Oriol, urbaniste programmatrice, et Alexandre Hordé, architecte, « Étude participative de préservation et réutilisation citoyenne de la gare de Montrouge de la petite ceinture dans le 14^e arr. de Paris. Rendu de l'étape 1 », Conseil de quartier Jean-Moulin-Porte d'Orléans / Mairie du 14^e arrondissement / Ville de Paris – Direction de la décentralisation et relations avec les associations, les territoires et les citoyens, mars 2008, 27 pages.

Étude de cas : prEtEcEle d'accErd Ville de Paris – Réseau ferré de France

La signature, en juin 2006, d'un protocole d'accord d'une durée de cinq ans entre la Ville de Paris et Réseau ferré de France constitue la première étape d'une meilleure coopération entre ces deux autorités. Cette signature permet pour la première fois d'étudier la valorisation de la Petite Ceinture dans sa globalité (« effet réseau ») et non plus pour un secteur géographique particulier (« effet quartier »). Elle affirme ainsi l'appartenance de cette emprise au réseau ferré national et son caractère linéaire. Pour être appliqué, ce protocole nécessite de faire le point sur l'état du patrimoine de la Petite Ceinture et d'analyser les possibilités qu'il offre à l'échelle de la ligne entière. Autrement dit, il rend nécessaire un inventaire de ce patrimoine.

Étude de cas : circulatiEn de trains spéciaux de décEuverte

Comme nous l'avons vu, l'inventaire du patrimoine de la Petite Ceinture peut être motivé par l'intention de le préserver. Il peut être également motivé par la volonté de le faire vivre. La volonté de Réseau ferré de France de préserver cette infrastructure pour une utilisation ferroviaire à long terme n'est possible que si sa mise en valeur ferroviaire devient une réalité à court terme. La reprise des circulations touristiques est donc une nécessité pour faire vivre et valoriser le patrimoine qu'est la Petite Ceinture. À cette fin, l'ASPCRF a déjà organisé des trains spéciaux de découverte en 1993 puis en 1999, 2000 et 2003. La remise à niveau de l'infrastructure, propriété de Réseau ferré de France, est un préalable au retour de cette activité ferroviaire touristique. Des réflexions sont en cours sur l'organisation de circulations régulières de rames historiques du Métropolitain de Paris (matériel Sprague-Thomson) sur la section sud. Une telle initiative permettrait d'établir une véritable synergie entre des éléments phares du patrimoine ferroviaire parisien : le chemin de fer Métropolitain et la Petite Ceinture.

C'est bien *via* la Petite Ceinture que la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris et celle du Nord-Sud, puis la RATP, ont reçu des générations de rames de métro grâce aux raccordements entre cette ligne et les ateliers du Métropolitain de Charonne et de Vaugirard. Même les essais du matériel roulant automatique de la ligne 14 (Meteor) ont été effectués, entre 1994 et 1998, sur une base d'essai située sur la Petite Ceinture.

Ces deux réseaux, en apparence indépendants, ont donc une histoire commune encore méconnue.

Conclusion

Une réelle prise de conscience de la notion de réseau semble renaître concernant la Petite Ceinture, après une période d'« identité fragmentée » (à l'échelle des quartiers) liée à la disparition progressive du trafic à partir de la fin des années 1980. Il s'agit là d'une étape décisive dans la compréhension de ce patrimoine mythique du paysage ferroviaire français et dans la conception de son inventaire.

Dans ce contexte, un inventaire de la Petite Ceinture présenterait le double intérêt de pérenniser la perception de la fonction ferroviaire de cette infrastructure, indépendamment de tout usage futur, et de faire revivre sa nature de cheminement continu inscrit dans le réseau plus vaste des transports et du patrimoine industriel franciliens. Cet inventaire pourrait s'appuyer sur deux types de ressources : le patrimoine existant, les réalisations de la ligne, comme les ouvrages d'art et les bâtiments voyageurs, et les archives relatant les projets de transport ferroviaire étudiés depuis 1934 mais jamais réalisés. Cet inventaire saurait également stimuler les réflexions sur de futurs projets de transports de voyageurs utilisant la Petite Ceinture. Ces deux aspects de l'usage d'un inventaire – améliorer la connaissance du patrimoine ferroviaire de la Petite Ceinture et souligner l'intérêt de son utilisation dans le contexte actuel économique et environnemental – sont au cœur des préoccupations de l'Association pour la sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son réseau ferré.

« Stations de Montrouge, Gentilly et Maison-Blanche (Chemin de fer de ceinture) », par M. Marin, ingénieur du Chemin de fer de l'Ouest, *Nouvelles Annales de la construction*, 14^e année, n° 166 (octobre 1868), planches 41-42.

La construction de cette partie du chemin de fer de ceinture où les voies sont dans des tranchées de 8 à 10 mètres de hauteur a nécessité cette position des gares qui se trouvent, comme on le voit dans la figure 2, construites sur un tunnel dans lequel passent les trains. Cette disposition est très avantageuse en ce sens que les voyageurs descendent sur chacune des voies sans avoir à sortir de la gare ni passerelle à traverser, ce qui arriverait naturellement dans le cas d'une gare construite sur l'un des côtés de la voie.

Ces gares pouvant se comprendre dans le type troisième classe sont un parfait modèle de disposition en ce qui concerne le service des voyageurs particulièrement, car, comme on le voit dans le plan (fig. 4), l'encombrement de la foule ne peut avoir lieu, et il peut s'y faire un service relativement plus considérable qu'on n'est en droit de l'attendre dans des gares aussi restreintes.

Description générale. — Ces gares sont distribuées de façon à permettre la circulation rapide des voyageurs. Le service du chemin de ceinture est, comme on le sait, de desservir les différents quartiers de Paris. Or comme les trains sont distancés d'heure en heure, et même de demi-heure en demi-heure le dimanche, il faut donc qu'au moment des trains la circulation soit prompte et facile.

Au rez-de-chaussée (fig. 4) se trouve un grand vestibule ou salle des pas perdus faisant face sur la rue. Les voyageurs voient en entrant le bureau des billets et celui de l'enregistrement des bagages ; de chaque côté de ces bureaux se trouve un passage où passent les voyageurs après avoir pris leurs billets. Ces passages conduisent dans la salle d'attente proprement dite, d'une part, et d'autre part, sur chacun des grands escaliers conduisant aux quais ; de cette façon point de fausse direction : les voyageurs eux-mêmes, au bout de quelque

temps, savent parfaitement lequel des passages, celui de gauche ou de droite, ils doivent prendre selon le sens de leur direction. On peut remarquer ici que cette disposition offre d'autres avantages au point de vue du personnel. En effet, ces gares n'ayant dans chaque passage qu'une seule porte d'accès sur les voies, un seul employé peut donc faire ce service très-facile, comme on le voit, aussi bien pour faire monter les voyageurs en voiture que pour recevoir les billets de ceux qui arrivent et qui sont forcés de passer par ce même passage. Ce n'est donc pour celui-ci qu'une question de droite ou de gauche selon le train qui arrive.

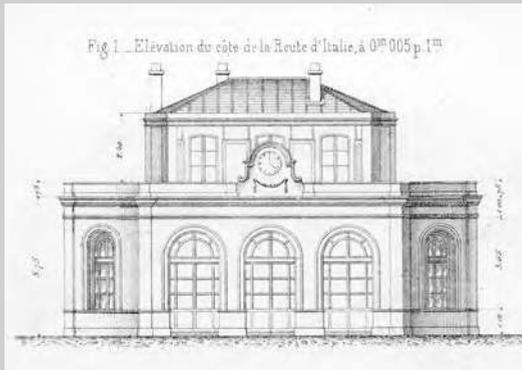
Dans le cas du croisement des trains dans l'une de ces gares, la nécessité d'un autre employé deviendrait urgente, car, les trains arrivant en même temps dans chaque direction, il faudrait absolument un employé dans chaque passage, aussi bien pour le contrôle des billets que pour empêcher les voyageurs de prendre une fausse direction.

Le premier étage de ces stations est affecté au logement du chef de gare ; il se compose d'une cuisine, trois chambres à coucher et une salle à manger. Comme cette partie du bâtiment est en retraite de 9^m 20 du rez-de-chaussée, l'espace résultant de cette retraite a été transformé en terrasse à la disposition du chef de gare.

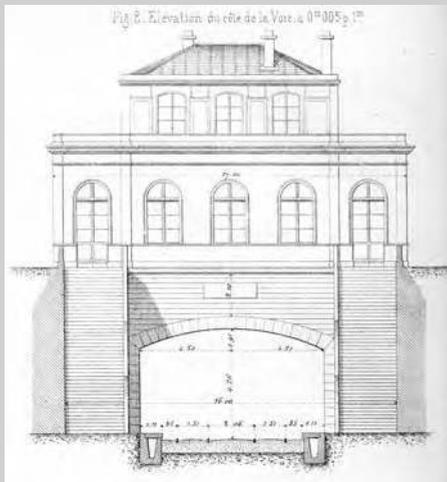
Détails de construction. La construction de ces stations jusqu'au premier étage est en pierres de taille et en briques.

Le socle, les pilastres, les chambranles et les corniches sont en pierres de taille, et les remplissages en briques.

La partie supérieure formant premier étage n'est construite qu'en pans de bois.



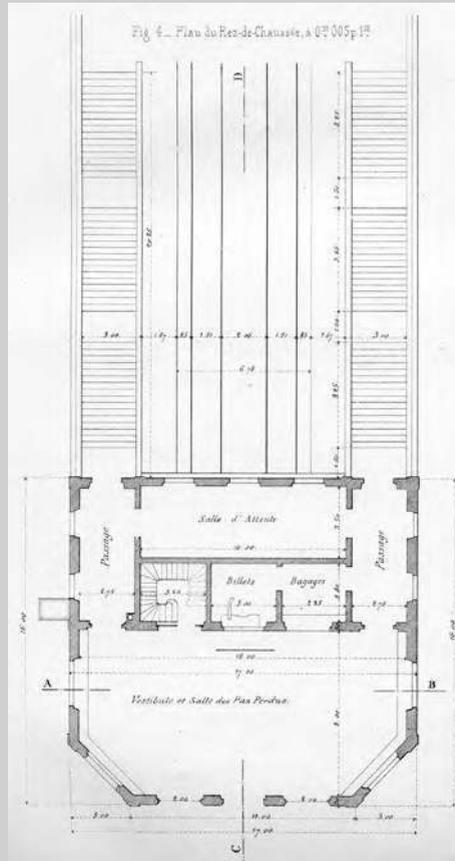
◀ Figure 1.
Élévation du côté de la rue.



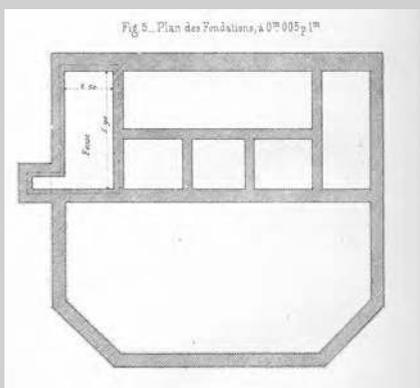
◀ Figure 2.
Élévation du côté de la voie.



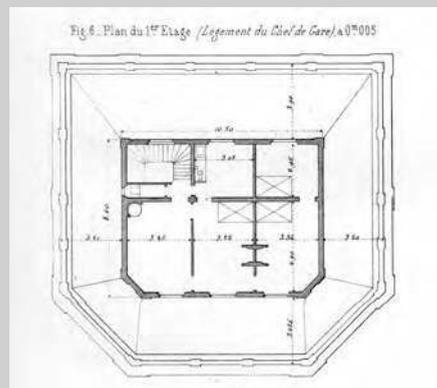
◀ Figure 3.
Coupe selon la
profondeur du
bâtiment (selon
l'axe des rails).



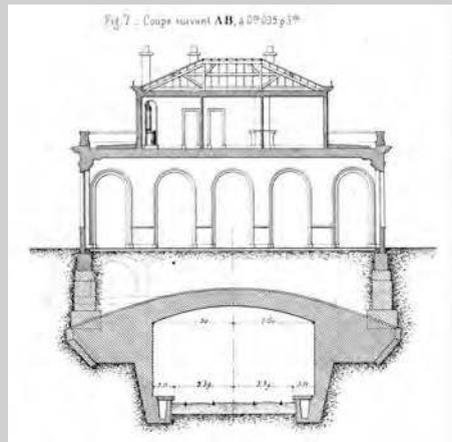
▲ Figure 4. Plan du rez-de-chaussée.



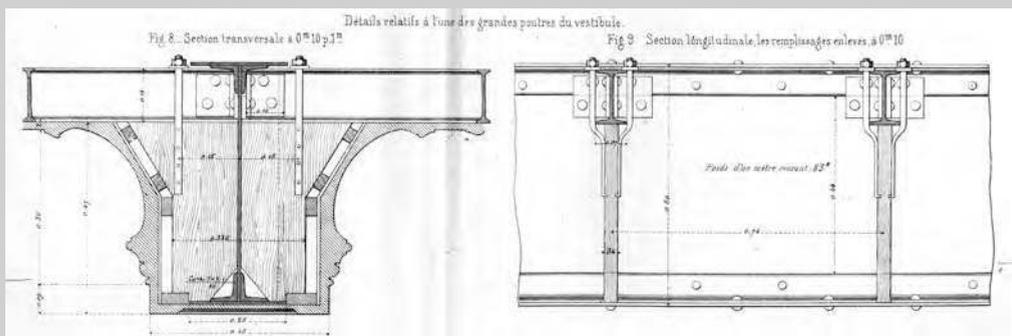
▲ Figure 5. Plan des fondations.



▲ Figure 6. Plan du 1^{er} étage.



▲ Figure 7. Coupe selon la largeur
(perpendiculaire aux rails)



▲ Figures 8 et 9. Détails relatifs à l'une des poutres du vestibule : section transversale (fig. 8),
section longitudinale, les remplissages enlevés (fig. 9).

