L'inventaire du patrimoine ferroviaire à l'échelle du département de la Seine-Saint-Denis : l'exemple de la Grande Ceinture

An inventory of railway heritage seen through the department of Seine-Saint-Denis: the example of the Grande Ceinture (Great Beltway)

Evelyne Lohr et Gérard Jigaudon

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/715>

DOI : 10.4000/rhcf.715

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2009

Pagination : 35-52

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Evelyne Lohr et Gérard Jigaudon, « L'inventaire du patrimoine ferroviaire à l'échelle du département de la Seine-Saint-Denis : l'exemple de la Grande Ceinture », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 40 | 2009, mis en ligne le 01 novembre 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/715> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.715>

Ce document a été généré automatiquement le 22 avril 2022.

Tous droits réservés

L'inventaire du patrimoine ferroviaire à l'échelle du département de la Seine-Saint-Denis : l'exemple de la Grande Ceinture

An inventory of railway heritage seen through the department of Seine-Saint-Denis: the example of the Grande Ceinture (Great Beltway)

Evelyne Lohr et Gérard Jigaudon

- 1 En préambule de la présentation de l'étude de la Grande Ceinture, il nous faut en quelques mots évoquer le contexte de la commande de cette étude au CNAM¹ : pourquoi faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire en Seine-Saint-Denis et dans quelle optique ?
- 2 L'intervention du Service du patrimoine culturel du département de Seine-Saint-Denis en matière d'inventaire croise une approche communale (topographique) et des études thématiques (logement social, industrie, habitat pavillonnaire) à l'échelle du département. Un des fils conducteurs étant le processus d'urbanisation très rapide d'un territoire aux portes de Paris depuis le milieu du XIX^e siècle, l'étude des infrastructures de transport – et notamment du réseau ferré – apparaissait incontournable dans la mesure où elles ont largement conditionné cette urbanisation. L'importance de certaines emprises ferroviaires de banlieue (gare de marchandises ou de triage), leur impact sur le paysage, les perturbations urbaines qu'elles ont induites, enfin le liant géographique et historique que constitue le chemin de fer pour nos travaux d'inventaire (lien entre échelle communale et départementale et entre les différentes thématiques étudiées) plaident également en faveur de cette étude.
- 3 Celle-ci répond à une problématique urbaine. Il ne s'agit pas d'étudier un extra-territoire, au fonctionnement spatial propre et implanté selon une logique exogène

étrangère au territoire traversé, qui justifierait une étude en soi, celle d'un univers clos sur lui-même, sans examiner le lien qu'il entretient avec ce territoire.

- 4 C'est bien dans une logique territoriale que ce travail a été entamé et qu'il devrait se prolonger. Il comprend l'étude du rôle de l'infrastructure ferroviaire en tant que verrou et/ou catalyseur urbain pour comprendre les formes de l'urbanisation et les logiques d'implantation ; le recensement des interfaces avec le territoire traversé, notamment les embranchements particuliers, gares, ponts et ouvrages de franchissements, servitudes ; l'étude des lignes d'importance locale (comme la ligne des Coquetiers) et des projets avortés. Il s'agit d'appréhender un patrimoine linéaire, avec une succession de fonctions et l'articulation de sous-ensembles techniques, et un patrimoine de réseau, identifié par la répétition des gares, des décors, des objets techniques, mais aussi un patrimoine d'entreprise avec logements patronaux, centres de sport et de loisirs, jardins cheminots, cantines, dispensaires répartis sur le territoire. C'est également un patrimoine immatériel (avec une dimension urbaine dans le cas de villes à forte identité cheminote comme Drancy ou Noisy-le-Sec) et finalement un patrimoine à la fois urbain (au sens d'équipement, de service public avec une façade urbaine) et industriel et un paysage. Mais il reste avant tout, peut-être, un patrimoine technique qui requiert une expertise particulière justifiant un travail en tandem et l'établissement d'un vocabulaire normalisé.
- 5 En effet, si le versant architectural et urbain de l'étude entraine dans les champs de compétence du Service du patrimoine culturel du département de Seine-Saint-Denis, sa dimension technique et les difficultés d'accès au terrain, parfois aux archives, l'ont en revanche incité à chercher un partenariat scientifique externe dans le cadre d'un marché public, passé en l'occurrence avec le CDHTE/CNAM, pour l'inventaire de l'infrastructure. La première étape de l'étude consistait à définir une démarche, une méthode et ses instruments pour relever et décrire les objets techniques sur le domaine ferroviaire. Devant l'ampleur de la tâche, les deux partenaires ont décidé de choisir, pour effectuer un essai, un site « pilote ». Le choix s'est porté sur la ligne de Grande Ceinture dans son parcours séquano-dionysien. Ce choix se justifiait par le fait que ce tronçon de ligne allait permettre d'étudier différentes fonctions ferroviaires (au lieu d'isoler une gare de marchandises ou de triage), mais aussi en raison de son actualité (fig. 1).

Figure 1.

D'Argenteuil (exclu) à Neuilly-sur-Marne, la Grande Ceinture traverse le département de Seine-Saint-Denis (état 1957). Source : SNCF, Carnet de profils Ouest, 1957, site de Claude Bersano : http://users.fini.net/~bersano/francais-french/carnet_de_profils_plans_de_gare/profils_ouest_1957.pdf, consulté le 14-09-2009.

Les conditions de l'enquête

- 6 Si la connaissance des chercheurs du CDHTE de la banlieue parisienne et de son histoire a grandement facilité les recherches, la principale difficulté se trouvait sur le terrain. En effet, il était indispensable pour mener à bien l'inventaire d'avoir accès aux emprises ferroviaires concernées dans leur intégralité, c'est-à-dire tout au long des quelque 26 km de ligne de Grande Ceinture dans le département de Seine-Saint-Denis. Deux interlocuteurs potentiels étaient en présence : RFF, propriétaire des emprises, et la SNCF, exploitante de la ligne mais aussi gestionnaire des infrastructures. Des contacts ont été pris, tant du côté du Service du patrimoine que de celui du conseil général, en vain. Des relances ont été faites avec l'appui de l'AHICF, sans plus de succès. Il est impossible aujourd'hui de dire quelle fut la pierre d'achoppement qui fit échouer nos démarches.
- 7 Nous avons donc dû nous résoudre à une vision « extérieure » de la Grande Ceinture et nous n'avons donc pu répertorier tous les objets du patrimoine car la ligne est loin d'être accessible en tous les points de son tracé. Elle est souvent bordée par des propriétés privées et, quand elle l'est par la voie publique, c'est presque toujours – même sur les ponts – sous la protection de hautes clôtures peu favorables à l'observation et à la photographie (fig. 2 et 3).
- 8 Malgré ces difficultés, nous avons pu établir une centaine de notices descriptives et réaliser près de 200 photographies significatives. Cependant, certains éléments étant récurrents, nous pensons que notre échantillon est représentatif du patrimoine actuel de la ligne.

Figure 2.

La Grande Ceinture est souvent difficile d'accès à partir de la voie publique. À l'est de Noisy-le-Sec, les voies de la Grande Ceinture et de la ligne complémentaire, ici accolées, franchissent les voies paires Strasbourg-Paris sur un ouvrage vu en dessous de l'autoroute A 3.

© Gérard Jigaudon / département de la Seine-Saint-Denis, 20 décembre 2006.

Figure 3.

La Grande Ceinture est quasiment partout entourée de hautes clôtures grillagées, même au niveau des ponts comme ici à Villemomble sur la ligne complémentaire.

© Gérard Jigaudon / département de la Seine-Saint-Denis, 9 octobre 2007.

L'histoire de la Grande Ceinture et son actualité

- 9 L'histoire de cette ligne de plus de 120 km est complexe, notamment en raison du nombre et de la diversité des acteurs : État, grandes compagnies de chemin de fer privées (par l'intermédiaire du Syndicat des Ceintures), collectivités locales, usagers,

etc. Il serait trop long de l'évoquer ici. Pour en savoir plus, il convient de se reporter à la bibliographie du rapport et à l'ouvrage de référence de Bruno Carrière et de Bernard Collardey, paru en 1992 et réédité en 2003². Disons seulement, carte à l'appui, que la boucle fut achevée en 1883, puis complétée en 1886 par la « ligne stratégique » au Sud et en 1928 par la « ligne complémentaire » à l'Est. Présent dès l'origine, le trafic voyageurs disparaît avant la Deuxième Guerre mondiale, excepté entre Versailles et Juvisy. Aujourd'hui, la ligne est au premier plan de l'actualité des transports en Île-de-France, la « tangentielle nord » qui doit relier Sartrouville à Noisy-le-Sec ayant été déclarée d'utilité publique le 27 mai 2008. Il s'agit d'une ligne entièrement nouvelle à gabarit réduit dont la plateforme est parallèle à celle de la Grande Ceinture qu'elle franchit cependant à plusieurs reprises. Sa construction au voisinage immédiat de la ligne actuelle ne sera donc pas sans répercussions sur celle-ci : ses équipements, son environnement et son patrimoine. La mise en service, prévue en deux étapes, devrait intervenir en 2014 et 2017 (fig. 4).

Figure 4.

La future rocade ferroviaire reliera à terme Sartrouville à Noisy-le-Sec (2017). Le projet a été déclaré d'utilité publique le 27 mai 2008. La nouvelle ligne, à gabarit réduit, sera construite parallèlement à la Grande Ceinture. Source : <http://www.ile-de-france.pref.gouv.fr/actu/communiqu/2008/images/trace-tangentielle-nord.pdf>, consulté le 14-09-2009

L'inventaire du patrimoine

- 10 Les objets patrimoniaux encore présents en situation témoignent, pour la plupart, de l'histoire récente de la ligne. En effet, si la ligne existe depuis la fin du XIX^e siècle, les progrès technologiques, l'évolution des règlements, l'adaptation aux évolutions du trafic et surtout l'absence de politique de conservation ont conduit à la disparition de beaucoup d'objets, de façon définitive pour leur plus grand nombre. Pourtant, nos visites attentives de l'intégralité du parcours de la ligne, en dépit des conditions défavorables évoquées plus haut, ont soulevé plusieurs questions auxquelles nous avons pu répondre par des recherches historiques (fig. 5 à 8). Un bâtiment abandonné, un quai envahi par la végétation, une voie rouillée, etc., sont autant de vestiges que nous avons cherché à replacer dans le contexte de cette ligne singulière. En effet, du fait de son tracé circulaire, en rupture avec la structure radiale du réseau ferroviaire

français, son exploitation a toujours été particulière, même si les différences qui en résultaient se sont aujourd'hui estompées.

Figure 5.

Permettant à la ligne complémentaire de franchir la Marne entre Neuilly-sur-Marne et Noisy-le-Grand, ce pont est le plus important ouvrage d'art du secteur étudié. Vue en élévation contemporaine de sa construction. Archives nationales du monde du travail. 75 AQ 64 : ligne de Bobigny à Sucy-Bonneuil et raccordements directs avec les lignes de Paris à Strasbourg, à Gagny et de Paris à Mulhouse à Villiers. Plan en élévation au 1/500 et deux coupes transversales du pont sur la Marne au 1/100, s.d. (ca. 1928).

Figure 6.

Ayant subi des dommages lors de la dernière guerre, l'ouvrage a été reconstruit presque à l'identique. Seule l'électrification en 25 kV en 1974 (par fil trolley régularisé) a modifié son aspect d'origine.

© Gérard Jigaudon / département de la Seine-Saint-Denis, 30 octobre 2007.

Figure 7.

Le passage à niveau (PN) n° 38 de Noisy-le-Sec est l'un des derniers de la Grande Ceinture. Sa maison de garde, devenue inutile à la suite de l'automatisation de type SAL 4 (signalisation automatique lumineuse, quatre demi-barrières), a disparu lors de la construction du viaduc de l'autoroute A 3.

© Gérard Jigaudon / département de la Seine-Saint-Denis, 20 décembre 2006.

Figure 8.

[illegible]

Les archives historiques de la SNCF conservent une fiche technique descriptive de tous les PN avec leur situation géographique, un plan ou schéma de l'objet et de ses abords, ses caractéristiques, la signalisation routière, les systèmes de protection, les conditions de visibilité, le régime, des croquis de la maison de garde.

Centre des archives historiques de la SNCF, PNV 1 04673, 1949.

- 11 Pour mieux appréhender ce patrimoine, le nommer et le décrire, nous avons dressé une ébauche de glossaire. La richesse du vocabulaire ferroviaire technique nous a obligés à en inventorier les termes et à les répartir en cinq catégories : ouvrages, voies, énergie, signalisation et matériel roulant. À l'intérieur de ces dernières, nous avons distingué la dénomination (le terme cheminot générique) de l'appellation (le nom sous lequel cet objet est connu des cheminots ou du public).

GLOSSAIRE

CATÉGORIES, DÉNOMINATIONS, APPELLATIONS

OUVRAGES :

Dénominations : souterrains, ponts-rails, ponts-routes, viaducs, passerelles, murs de soutènement, tunnels, talus, tranchées, bâti (autres que les gares et stations), canalisations (passages des câbles électriques et de communications), passages à niveaux.

Appellations : terminologie SNCF et terminologie locale

VOIES :

Dénominations : rails, traverses, fixations, ballast, appareils de voies (aiguilles, croisements, traversées-jonction double ou simple)

Appellations : types de rail (poids, forme), de traverses (bois, métal, béton, mixte), d'appareils de voies (aiguille ordinaire, triple, etc.)

ÉNERGIE :

Dénominations : supports de caténaires, caténaires, sous-stations, matériels annexes (sections neutres)

Appellations : types des caténaires (suspension en Y, fil trolley régularisé ou non), annexes (feeders, parafoudres, etc.), sectionnements

SIGNALISATION, lumineuse et (éventuellement) mécanique :

Dénominations : signaux d'espacement, signaux des gares, signaux de bifurcation, indicateurs de vitesse, crocodiles, équipements radio, transmissions

Appellations : types des cibles (pleine voie, bifurcations) et des supports (mâts lourds, légers, signaux nains et potences), types de tableaux indicateurs, de pancartes, etc.

MATÉRIEL ROULANT (si affecté principalement à la Grande Ceinture) :

Dénominations : matériel moteur, matériel remorqué

Appellations : locomotives à vapeur, Diesel, électriques ; voitures, wagons, fourgons

- 12 Nous avons réuni les objets recensés dans un fichier Excel dont les têtes de colonnes reprennent les termes du glossaire. Mais on trouve également dans ce tableau la situation de l'objet sur la ligne (point kilométrique ou PK), une description, un court historique, les critères de l'intérêt qu'il présente, ainsi que les sources qui s'y rapportent. Un autre tableau répertorie les photos effectuées sur le terrain. Pour une question de mise en page, les tableaux correspondant à ces données n'ont pas été

imprimés. Ils sont consultables uniquement en version numérique sur un CD joint à notre rapport.

13 DESCRIPTION (mentionnée pour mémoire)

Mentions date, plaque de constructeur ou d'exploitant, etc.

Dimensions

État de conservation

Rattachement à un sous-ensemble technique (fonction)

Partie d'un assemblage

Partie d'une série

En activité ou non

14 CRITÈRES D'INTÉRÊT

Unique dans sa construction ou sa conception

Dernier vestige d'un groupe ou d'une classe

Représentatif d'un aspect de la technique ou de l'exploitation

Représentatif d'une étape du développement

Représentatif d'un aspect de l'organisation du travail

Intérêt local ou national

Implication dans un événement important

Intérêt paysager

15 LES OBJETS

N° de la fiche

Ligne

Commune

Code RFF

PK

Coordonnées Lambert

Catégorie

Dénomination

Appellation

Description

Historique

Critères d'intérêt

Documents, sources, iconographie

N° des photos

Conditions d'enquête

Date de l'enquête

Auteurs

16 Enfin, nous avons tenté de mettre en parallèle des photos actuelles avec des vues et des plans anciens pour mieux comprendre le patrimoine actuel, son origine et son intérêt (fig. 9 à 14).

Figure 9.

Les gares d'Epinay-Villetaneuse et d'Epinay-Grande Ceinture ont connu plusieurs modifications de leur plan de voies et de leurs abords. Ce plan de 1950 montre les aménagements résultant de la suppression du PN 22.

Centre des archives historiques de la SNCF, PNV 1 01709, 1950.

Figure 10.

La gare de Noisy-le-Sec a aussi connu de nombreux bouleversements, notamment à la suite des bombardements de la dernière guerre. Sur cette carte postale postée en 1919, on voit que la Grande Ceinture avait ses quais propres reliés par une passerelle à ceux de la Compagnie de l'Est. Une situation qui se reproduira après l'achèvement de la « tangentielle nord ».

Collection Gérard Jigaudon.

Figure 11.

L'architecture de la gare de Stains-Grande Ceinture était proche des constructions de la Compagnie de l'Ouest.

© Antoine Furio / département de la Seine-Saint-Denis, 2003.

Figure 12.

En juin 2007, il ne subsistait plus à son emplacement qu'un tas de pierres.

© Gérard Jigaudon / département de la Seine-Saint-Denis, 21 juin 2007.

Figure 13.

Le poste de Gagny occupe une position stratégique au milieu d'un triangle formé par la ligne complémentaire et les raccordements vers le triage de Vaires. C'est pourquoi il a été modernisé à plusieurs reprises. Pourtant, les progrès de la signalisation l'ont condamné, ses fonctions étant transférées à Villemomble.

© Gérard Jigaudon / département de la Seine-Saint-Denis, 9 octobre 2007.

Figure 14.

La gare de Bobigny possède une forte valeur mémorielle. C'est de là et plus particulièrement de la gare des marchandises que l'on aperçoit à l'arrière-plan qu'en 1943 et 1944 des centaines de déportés sont partis vers les camps de concentration. Cette photo a été prise avant les travaux de restauration du bâtiment.

Source : photo Laurent Desmoulins / CG 93, 2007.

- 17 Une annexe spéciale est consacrée aux locomotives Diesel CC 65500 (ex-060 DA) qui ont assuré presque tout leur service sur la Grande Ceinture. Les quelques exemplaires qui existent encore aujourd'hui constituent les seuls vestiges des engins moteurs spécifiques de la Grande Ceinture (fig. 15).

Figure 15.

Les CC 65500 (ex-060 DA) sont les seuls engins moteurs spécifiques à la Grande Ceinture qui existent encore. On voit ici la 65506 conservée à Oignies (Pas-de-Calais) par le Centre de la mine et du chemin de fer (CMCF). Source : photo Georges Nadeau, 26 août 2007.

- 18 La plupart des objets recensés datent de la période 1960-1990. La démarche qui consiste à répertorier des objets ordinaires et venus d'un passé trop proche pour qu'on puisse réellement en apprécier la valeur patrimoniale peut paraître sans intérêt. En fait, on se prend à souhaiter qu'ils ne subissent pas le sort des témoins disparus des techniques successives que l'étude historique a révélés. Ce qui n'est pas partie gagnée à une époque où règnent la récupération et le recyclage. Au moins restera-t-il un *corpus* documentaire qui permettra de poursuivre l'écriture de l'histoire de la ligne. La menace est proche, les travaux de la « tangentielle nord » vont commencer. Il est donc temps d'engager une politique de sauvegarde en liaison avec les aménagements imminents.

BIBLIOGRAPHIE

Les sources de l'étude

Dépôts d'archives visités

Archives nationales (Paris)

Archives départementales de la Seine-Saint-Denis

Archives nationales du monde du travail (Roubaix)

Archives historiques de la SNCF (Le Mans).

Sources imprimées, périodiques

La Vie du rail

Revue générale des chemins de fer

Le Génie civil

Connaissance du rail.

Ouvrages de référence

Bruno Carrière et Bernard Collardey, *L'Aventure de la Grande Ceinture*, Paris, Éd. La Vie du rail, 1992, 311 pages.

José Banaudo, *Trains oubliés*, vol. 4 : *L'État, le Nord, les Ceintures*, Menton, Éditions du Cabri, 1982, 223 pages.

Sources et bibliographie détaillées in Gérard Jigaudon et Dominique Larroque, « Le patrimoine ferroviaire de la Grande Ceinture dans le département de Seine-Saint-Denis », Conseil général de Seine-Saint-Denis, Bureau du patrimoine - Conservatoire national des arts et métiers (CNAM), Centre d'histoire des techniques et de l'environnement (CDHTE), 2007, p. 34-55.

NOTES

1. Cette présentation est une synthèse du rapport remis en décembre 2007, consultable à l'AHICF. Gérard Jigaudon, et Dominique Larroque, « Le patrimoine ferroviaire de la Grande Ceinture dans le département de Seine-Saint-Denis », Conseil général de Seine-Saint-Denis, Bureau du patrimoine - Conservatoire national des arts et métiers (CNAM), Centre d'histoire des techniques et de l'environnement (CDHTE), 2007, 69 pages.

2. Bruno Carrière et Bernard Collardey, *L'Aventure de la Grande Ceinture*, Paris, Éd. La Vie du rail, 1992, 311 pages.

RÉSUMÉS

L'inventaire du patrimoine ferroviaire de la ligne de Grande Ceinture a été commandé par le département de la Seine-Saint-Denis au Centre de documentation d'histoire des techniques et de l'environnement (CNAM). Le commanditaire et l'auteur principal de l'étude exposent le contexte de la recherche, ses conditions et ses résultats.

L'étude de l'urbanisation d'un territoire situé aux portes de Paris implique celle des voies de communication et des infrastructures de transports dont les emprises, très importantes, entretiennent des liens avec le territoire malgré les coupures urbaines qu'elles représentent.

Patrimoine technique du système ferroviaire, patrimoine linéaire dans un territoire, patrimoine qui témoigne de l'identité du réseau qui dépasse le territoire, patrimoine urbain enfin, il doit être appréhendé dans toutes ces dimensions. Construite dans les années 1880, la ligne de Grande Ceinture, dans son parcours sur le territoire du département, a été choisie comme site pilote d'une étude plus large. Les remaniements en cours justifient également relevé de son patrimoine dans son état actuel. L'étude a permis l'établissement d'une fiche descriptive adaptée au patrimoine ferroviaire et d'un glossaire ; un relevé photographique a été réalisé.

The study of the urbanization of an area located at one of the gateways to Paris also implies the study of paths of communication and transportation infrastructures whose considerable right-of-way permeate the area, despite the urban divisions that they represent.

Such a heritage must be studied and understood in all its dimensions: as part of the technical patrimony of the railway system and the heritage of railway lines in the area, as one that bears witness to the identity of a network that goes beyond the area, and finally as urban heritage. Built during the 1880s, the Grande Ceinture line, with its itinerary through the territory of the department, has been chosen as the pilot site for a larger study. The changes currently being made to the line also justify the careful account of its heritage in its present state. The study has allowed for a descriptive dossier adapted to railway heritage and a glossary to be compiled; a photographic account has also been created.

INDEX

Keywords : grande ceinture de Paris, inventory, method, typology, urban history

Mots-clés : grande ceinture de Paris, histoire urbaine, inventaire, typologie, méthode

AUTEURS

EVELYNE LOHR

Conservateur de l'Inventaire, Service du patrimoine, conseil général de Seine-Saint-Denis

GÉRARD JIGAUDON

Chercheur au Centre d'histoire des techniques et de l'environnement - Conservatoire national des arts et métiers