

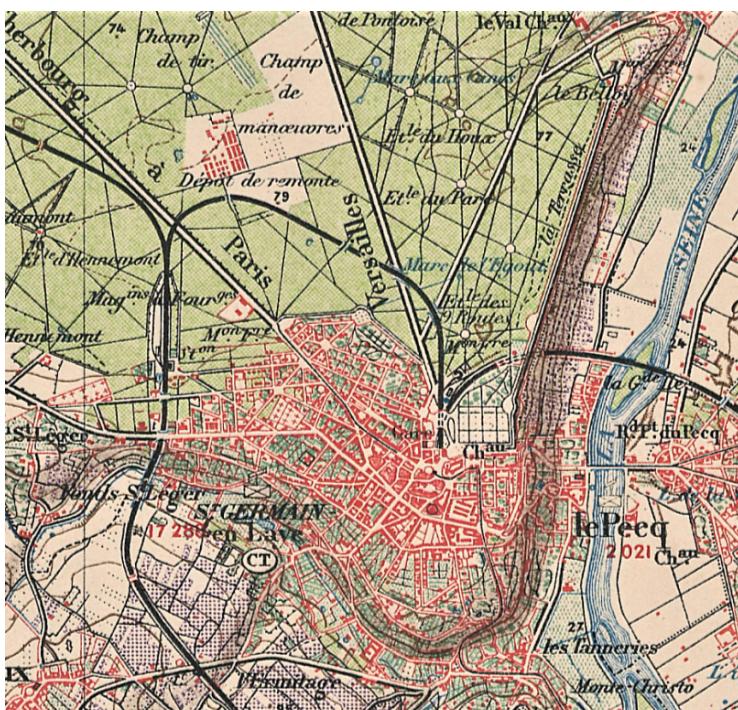
# Une page d'archive...

**page n° 65 du 7 septembre 2022**



**Il y a 140 ans était inauguré le raccordement des gares de Saint-Germain Ouest et de la Grande Ceinture**

Depuis le 6 juillet, la ligne 13 de tramway est ouverte aux voyageurs reprenant en partie le tracé de la ligne de Grande Ceinture qui fonctionna entre 1882 et 1939. Cet événement nous remémore l'inauguration le 30 novembre 1882 de la liaison ferroviaire entre la gare de Saint-Germain Ouest (place du château) et la gare de Grande Ceinture par une voie de 2,8 km traversant en partie la forêt.



Dès 1875, la réalisation d'une ligne de Grande Ceinture autour de Paris avait été décidée par l'État, les premiers tronçons ouvrent à l'est en 1877, la liaison est-ouest Noisy-le-Sec-Achères est créé en 1882 et sera prolongée la même année jusqu'à Versailles ; le bouclage par le Sud Juvisy-Versailles n'est mis en service qu'en 1883.

Alors que la ligne de Grande Ceinture est en chantier, intervient la mise en œuvre du plan Freycinet<sup>1</sup> dont l'un des objectifs vise à créer un maillage ferroviaire reliant les lignes radiales existantes vers la capitale, exploitées par diverses compagnies. Le souvenir du siège de Paris de 1870-1871 est encore bien présent et l'intérêt stratégique de ce réseau est évident.

Carte topographique de Paris et de ses environs, 1906,  
service géographique de l'Armée.

Dans l'Ouest parisien, la ligne de Grande Ceinture Ouest passant par Saint-Germain et rejoignant Versailles-Chantiers retrouve le réseau vers Paris-Montparnasse et la ligne Paris-Brest. Mise en service en septembre 1882, elle s'arrête à Fourqueux, Mareil-Marly, Noisy et Saint-Cyr l'Ecole. Le viaduc au-dessus des fonds Saint-Léger est réalisé à cette occasion en 1880. La ligne de Grande Ceinture se prolonge la même année au nord jusqu'à la gare de triage d'Achères assurant un lien vers Paris Saint-Lazare et la ligne Paris-Le Havre. Dans ce contexte, la jonction entre la gare centrale de Saint-Germain et la gare de Grande Ceinture prend tout son sens, assurant un maillon supplémentaire à ce dispositif.

Approuvée par une déclaration d'utilité publique en février 1880 pour, selon les termes du décret, « créer un débouché de la Grande Ceinture vers Paris et accessoirement [...] servir aux habitants de Saint-Germain pour leurs relations avec Versailles », la liaison entre les deux gares saint-germanoises est constituée d'une ligne est à double voie dont le chantier dura deux ans.

<sup>1</sup> Charles de Freycinet, (1828-1923), ministre des Travaux Publics fit adopter en 1878 un vaste programme d'infrastructures ferroviaires, fluviales et portuaires devant permettre le développement économique des régions et l'accès de tous les Français au chemin de fer et la desserte de toutes les préfectures, sous-préfectures. Il fut président du Conseil en 1879 et la mise en œuvre de son plan se poursuivit jusqu'en 1914.

L'annonce de l'inauguration de cette « navette » parue dans l'*Industriel de Saint-Germain* du 2 décembre 1882, donne les horaires des trains qui en huit minutes relient les deux gares. La ligne est exploitée par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest qui en obtient la concession de l'État en 1883. Seuls six trains par jour circulent : l'enjeu de cette liaison ne réside donc pas dans le service apporté aux voyageurs mais bien dans le souci d'unification du réseau.

La gare de Saint-Germain-Ouest (place du château) est aménagée en conséquence. On voit sur la photographie ci-dessous l'embranchement des 2 lignes : à droite, le départ de la ligne vers Saint-Lazare par Le Pecq et Le Vésinet, à gauche le tunnel à tablier métallique du raccordement vers la Grande Ceinture qui par une longue rampe remonte vers la forêt.



**CHEMIN DE FER DE L'OUEST**  
**OUVERTURE DU RACCORDEMENT**  
ENTRE LES DEUX GARES DE SAINT GERMAIN

*Saint-Germain (Ouest), place du Château, et  
Saint Germain (Grande-Ceinture), rue de  
Pologne.*

Le tronçon de ligne qui relie les deux gares de Saint-Germain (Ouest) et Saint-Germain (Grande-Ceinture), a été inauguré avant-hier jeudi 30 novembre, pour le service des voyageurs et des marchandises à grande vitesse. Le service des trains de ce raccordement est réglé ainsi qu'il suit :

DEPART		ARRIVEE	
DE SAINT-GERMAIN (Ouest) :		ARRIVEE	
8 <sup>e</sup> 21 — 10 <sup>h</sup> 30 — 12 <sup>h</sup> 01 — 3 <sup>h</sup> 20 — 5 <sup>h</sup> 01 — 7 <sup>h</sup> 09	A SAINT-GERMAIN (Grande-Ceinture) :	8 29 — 10 47 — 12 09 — 3 28 — 5 09 — 7 17	DEPART
8 45 — 10 58 — 12 25 — 3 40 — 5 25 — 7 29	SAINT-GERMAIN (Grande-Ceinture) :	8 51 — 11 06 — 12 33 — 3 48 — 5 31 — 7 37	ARRIVEE
	Saint-Germain (Ouest) :		
	8 51 — 11 06 — 12 33 — 3 48 — 5 31 — 7 37		

Les trains de 8 h. 21, midi et 5 h. 01 soir, départ de la place du Château, communiquent avec les trains de Versailles, à l'allée. Ceux de Versailles de 10 h. 05, 2 h. 47 et 6 h. 36 soir, avec ceux de Saint-Germain (retour).

Les Tarifs généraux applicables aux voyageurs ainsi qu'aux Marchandises à Grande Vitesse sont déposés dans les gares intéressées, où le public peut en prendre connaissance.

Il est établi en outre des relations directes pour les voyageurs avec Billets simples au départ de Paris (Saint-Lazare), Rueil, Chatou, Le Vésinet, le Pecq et Saint-Germain (Ouest) sur Saint-Germain (Grande-Ceinture), Poissy (Grande-Ceinture), Mareil-Marly, Noisy-le-Roi, Saint-Cyr (Grande-Ceinture), ainsi qu'au départ de Rueil, Chatou, Le Vésinet, Le Pecq et Saint-Germain (Ouest) sur Versailles (Chantiers) et vice versa.

Les rames sont constituées de wagons « cages à poules » s'ouvrant directement sur l'extérieur et de voitures « Bidel » à impériale, tirées par une locomotive-tender 030 T Ouest, modèle que la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest avait adopté pour la desserte de la ligne Paris-Saint-Germain dès 1861, et qui fut utilisé jusqu'à son électrification en 1927.

Certains « trains circulaires » l'ont empruntée desservant depuis Paris-St-Lazare, Nanterre, St-Germain-Ouest, St-Germain-GC, Poissy, Achères, Houilles, Paris-St-Lazare.

Cependant la ligne de Grande Ceinture reste peu fréquentée et est fermée aux voyageurs en 1939. Si les voies sont partiellement conservées, la liaison entre les deux gares de Saint-Germain est abandonnée et les voies sont totalement déposées, le tunnel à la sortie de la gare centrale est comblé et le pont métallique qui traversait l'avenue des Loges est détruit, restituant ainsi la perspective vers la Maison de la Légion d'Honneur.

Il est encore possible de suivre à pied le tracé de la ligne dont il reste quelques vestiges en forêt : un pont métallique entre la route des Mares et la route des Bonnes Filles, un second pont emprunté par la piste cyclable le long du stade Georges-Lefebvre ainsi que les piles du pont qui enjambait l'avenue des Loges.

Jean-Michel Bourillon

#### Pour en savoir plus :

Bruno Carrière et Bernard Collardey, *L'aventure de la Grande Ceinture*, Éditions La Vie du Rail, 1992,  
Marc-André Dubout, *Saint-Germain-Ouest – Saint-Germain Grande ceinture*,

<http://marc-andre-dubout.org/cf/baguenaude/st-germain/st-germain.htm>

Antoine Le Bas, « La forêt de Saint-Germain et les réseaux ferroviaires de l'Ouest parisien », *Bulletin des Amis du Vieux Saint-Germain*, n°43, 2006, p. 117-134.