

# La Petite Ceinture de Paris

avec ses extensions ferroviaires

n° 8

Janvier 2019

INFORMATIONS - ETUDES TECHNIQUES - LES TRAVAUX DANS LES ASSOCIATIONS



L'édito

2019 sera l'année de tous les défis ! Pour vous bien sûr, avec une planification des travaux dans les show-case : la menuiserie, la voie, l'électricité, mais surtout le décor pour concrétiser votre thème parisien. Tout s'accélère ! Chez nos fournisseurs, c'est également l'heure de finaliser les dernières nouveautés. Dernièrement, vous avez reçu une première offre commerciale, celle d'Architecture et Passion, et très prochainement, nous allons vous adresser l'offre commerciale de Régions et Compagnies. Au niveau du matériel roulant, les dernières mises au point techniques sont terminées pour la locomotive 230 Ceinture. A St-Mandé, en présence des responsables de la FFMF et de Bruno Bretelle (Association de Sauvegarde de la Petite Ceinture), nous avons pu observer et photographier le prototype de la locomotive 230 Ceinture d'Est-Modèles. Les premières machines vont entrer en production au printemps. Un soin tout particulier sera accordé pour permettre un montage le plus aisé pour les modélistes. La motorisation et l'embellissage sur le kit seront fonctionnels sur le châssis, c'est-à-dire, que toute la partie mécanique de la locomotive sera déjà assemblée. Au niveau de la décoration, plusieurs options seront possibles : de mise en peinture par le modéliste jusqu'à la vente d'une caisse

intégralement décorée. Yves Marly, animateur de la société Est-Modèles propose d'organiser des stages au siège de l'UAICF pour nous guider et nous conseiller sur le montage de la locomotive. Enfin, nous vous indiquons d'une version Nord sera également proposée. Pour le matériel remorqué, Yves Marly étudie différentes solutions pour nous proposer des voitures. Nous vous communiquerons plus d'information dans le prochain bulletin.

En ce qui concerne la déclinaison du projet de la « Petite Ceinture » à l'échelle N, Monsieur Jean-Michel Lalardie de l'AFAN devient le pilote et votre correspondant pour toutes vos questions partiques (mail : [jean-michel.lalardie@orange.fr](mailto:jean-michel.lalardie@orange.fr)) Jean-Michel peut vous adresser toutes les données techniques pour construire votre show-case et vous conseiller sur les maquettes disponibles pour vos décors. Toutefois, l'AFAN doit encore étudier toute la logistique à mettre en place pour les prochaines manifestations.

Aujourd'hui, nous sommes dans la dernière ligne droite avant de présenter le réseau de la « Petite Ceinture » durant l'exposition nationale de l'UAICF prévue en 2020 (le lieu et la date sont encore à définir).

Pierre Lherbon



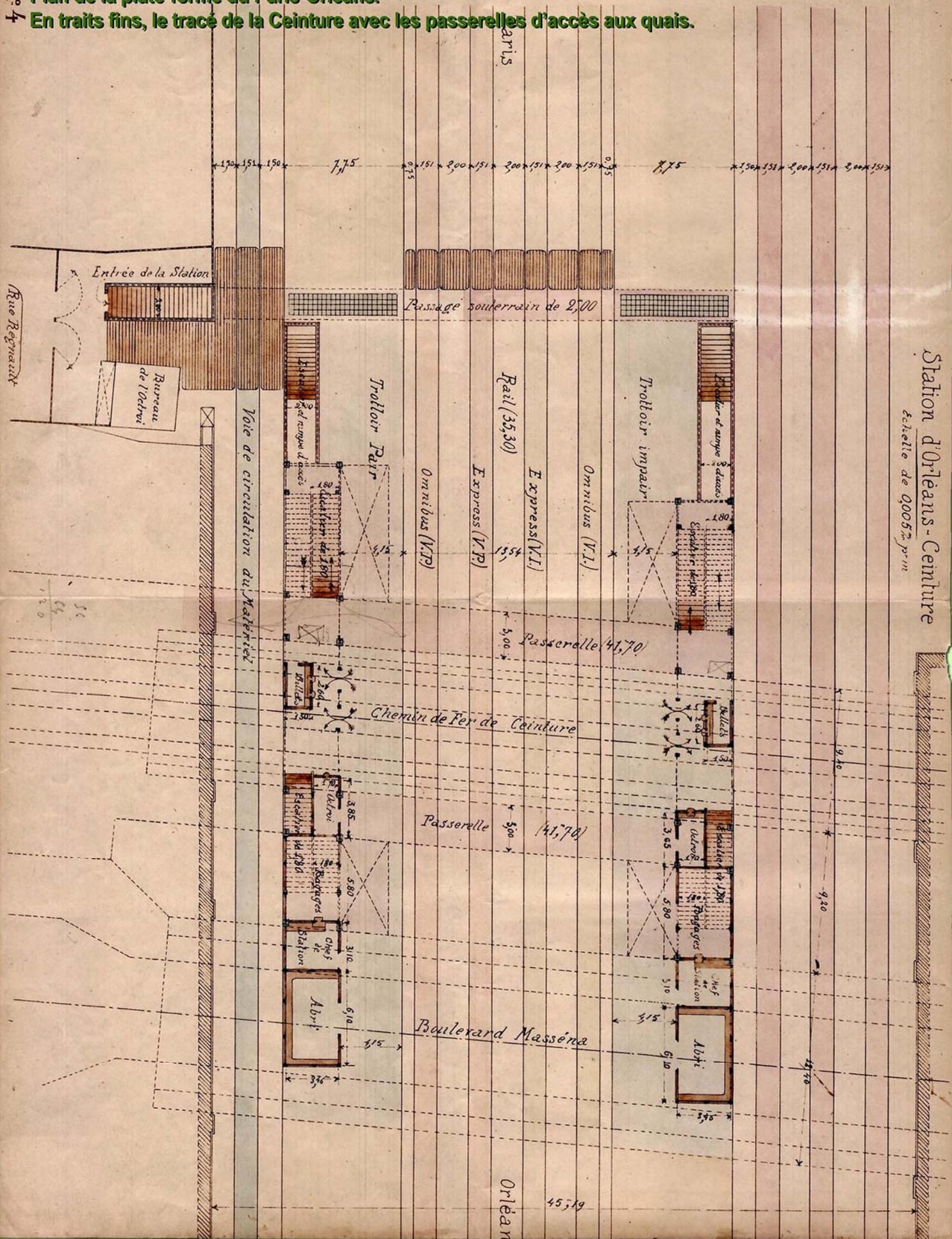
Photo : Eric QUERE (FFMF)



# Projet : Orléans Ceinture



An. 4  
**Plan de la plate-forme du Paris-Orléans.**  
**En traits fins, le tracé de la Ceinture avec les passerelles d'accès aux quais.**



Station d'Orléans - Ceinture  
 Echelle de 0,005<sup>m</sup> par m

45,19





## CARTE DES RELATIONS INTERNATIONALES DU RÉSEAU DU NORD AVEC LES AUTRES RÉSEAUX FRANÇAIS, EMPRUNTANT LE CHEMIN DE FER DE CEINTURE DE PARIS.

La carte exposée indique l'ensemble des relations établies entre les divers réseaux aboutissant à Paris par les chemins de fer de Ceinture de Paris (Petite Ceinture à l'intérieur de la Ville — Grande Ceinture à l'extérieur.)

Indépendamment des communications qui sont organisées par les Compagnies, tant pour les Correspondances des trains aux gares de contact, qu'au moyen des services de trains combinés pour les besoins régionaux, des services directs sont en outre organisés au moyen des trains de jonction pour les besoins des trafics internationaux.

Ce service de jonction par la Petite Ceinture de Paris est organisé de telle façon qu'au moyen de 12 trains spéciaux journaliers, relevant dans les deux sens les correspondances des trains internationaux, les voyageurs entre l'Angleterre, la Belgique, l'Allemagne, la Suède, la Norvège, le Danemark, la Russie, etc... d'une part, le midi de la France, la Suisse, l'Italie, les Indes, etc... d'autre part, transitent directement d'un réseau sur l'autre en s'évitant les ennuis résultant de la traversée de Paris au moyen de voitures, du transbordement des bagages et de la visite de l'octroi et de la douane.

Ainsi, par exemple, le train venant de Cologne, et amenant des voyageurs de St-Petersbourg, Berlin, Hambourg, Hanovre, Liège, etc.. arrivant à Paris à 7 h. 30 du matin — départ de Liège à minuit 58 — est mis en communication avec les trains de la ligne de P.-L.-M., des directions de Pontarlier, Clermont-Ferrand, Marseille, Chambéry, par un train de jonction partant de la gare de Paris-Nord à 7 h. 41 du matin, arrivant à la gare de Paris-P.-L.-M. à 8 h. 16 et empruntant la ligne de Petite Ceinture.

De même, le train rapide venant de Liège arrivant à Paris-Nord à midi 50, est mis en communication avec les trains de la ligne P.-L.-M. par un train de jonction partant de Paris-Nord à 1 h. 03 du soir et arrivant à la gare de Paris-P.-L.-M. à 1 h. 34 du soir.

Dans l'autre sens, les trains partant à 8 h. 15 du matin, à 1 h. 55 du soir et à 6 h. 15 du soir sont également mis en communication avec les trains de la ligne de P.-L.-M., par des trains de jonction.

De Calais, tête de ligne du service Maritime régulier Calais-Douvres entre la France et l'Angleterre et qui offre la traversée la plus courte et par conséquent la plus commode et la plus rapide partent notamment les trains de luxe :

Péninsulaire-express.....	} Hebdomadaire toute l'année.
Calais-Marseille-Bombay-express.....	
Engadine-Expres.....	} En été.
Calais-Oberland-Léman-express.....	
Calais-Méditerranée-express.....	En hiver.
Nord-express.....	Tous les jours et toute l'année.

et aboutissent par 3 services journaliers, les relations de l'Angleterre avec l'Est du continent, Lille-Bruxelles-Liège-Cologne-Berlin, etc... .

De même à Boulogne qui est aussi le point de contact d'un service maritime rapide, venant de l'Angleterre viâ Folkestone partent les trains internationaux vers Paris et le Sud de la France, l'Italie et l'Espagne et aussi vers Reims, Bâle et la Suisse.

Des trains de jonction de messageries assurent d'autre part dans des conditions particulières de rapidité, les relations du réseau du Nord avec les réseaux de P.-L.-M , et de la Compagnie d'Orléans.

Enfin, la ligne de Grande Ceinture est utilisée pour les échanges de marchandises par la grande gare du Bourget.

Cette ligne est également utilisée par les trains dits « de la Malle de l'Inde » et par les trains de luxe Péninsulaire-Express et Bombay-Marseille Calais-Express.