

Des Chellois et des transports

Deux siècles de transports à Chelles

1828 - 2028

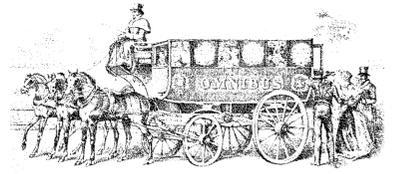


Une exposition
organisée par la ville
de Chelles et le SAHC

Avec les
partenaires:



DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS, ET LA MARCHE



LA MARCHE

Pendant des siècles la marche va constituer le principal mode de déplacement.

Les Chellois se rendent à pied au marché à Lagny, les marchands de fourrage cheminent à coté de leurs attelages et livrent chaque jour leurs chargements à Paris.

Des marcheurs au long cours traversent Chelles : équipages des trains de bois s'en retournant dans l'Est, régiments en manœuvre, travailleurs saisonniers en fin de contrat.

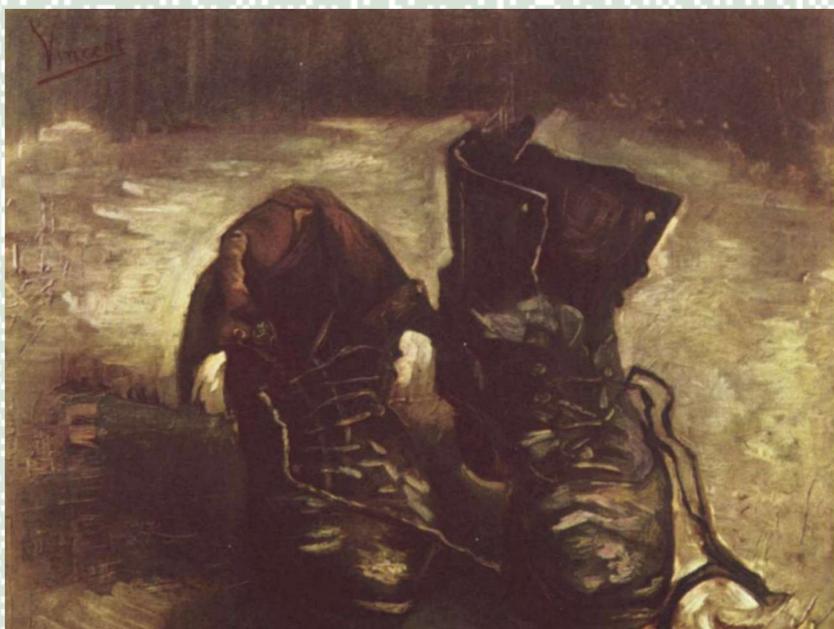


La longueur des étapes ne se compte pas en kilomètres mais en nombre de pas pour les hommes, de foulées pour les chevaux.

Marcheurs et passagers des diligences suivent les mêmes routes et dorment dans les mêmes auberges. On compte environ 60 000 foulées / 45 kilomètres entre chaque relais de poste.

On marche avec des sabots, des chaussures en cuir cloutées ou non.

Dans les années 1860, les manufactures d'Alexis Godillot produisent une chaussure moderne avec la distinction pied droit/pied gauche, voute plantaire et imperméabilisation entre la semelle et la chaussure.



Les piétons partagent la route avec les chevaux attelés ou non puis avec les automobiles en s'effaçant sur le bas-côté pour leur laisser le passage.

Les distances parcourues par les marcheurs vont diminuer au fil des décennies avec le développement des transports individuels et collectifs.

Liste Electorale du Tribunal et de la Chambre de Commerce.	Le Conseil nomme comme délégués pour reviser les listes électorales du Tribunal et de la Chambre de Commerce : M. M. Cottet et Deterois.
Bordures de trottoirs	Commission des Ecrans (Rapporteur M. Chevalier) Le Conseil est d'avis de demander à Monsieur Peroy, Ingénieur, de relever la longueur des voies communales à pourvoir de bordures et de caniveaux, les propriétaires des voies privées pourrout prendre connaissance des renseignements qui seront donnés.
Gouttière	L'architecte établira un devis pour la fourniture et la pose d'une gouttière au marché couvert.
Grilles de la Mairie	Un plan, avec devis, sera demandé à l'architecte.
Monument aux Morts de la Fille Sainé	La Commission propose de faire établir le devis de la dépense qui pourrait résulter du déplacement de ce Monument ou de la modification de la statue. M. Faucomel demande si, en effet.

En 1910, le Conseil Municipal envisage la création d'une piste pour piétons le long de la route de Brou. Elle ne sera réalisée qu'en 1922.

de force autre que le gaz	Sauf erreur, à conditions égales, la profession sera donnée à la Société de gaz et d'électricité et en cas de refus par le concessionnaire ou ses ayants droit et faite par eux de répondre dans un délai de trois mois aux propositions faites, la ville de Chelles passera outre sans aucune réserve à cet égard.
Cité de l'Est - rue du Eic	Commission des Chemins - 12 juillet 1922. M. Mummé, rapporteur. Sur la proposition de la Commission, le Conseil autorise la Cité de Chemins de fer de l'Est de pomper des vases sur le chemin de fer et traverser la petite Rivière de Chelles, mais la Cité devra faire une demande régulière et sera soumise aux droits exigés par l'article 1 ^{er} du règlement du 28 mars 1915 sur l'occupation du sol des voies publiques.
Piste route nationale	Le Conseil demande à l'Administration des Ponts et Chaussées la création d'une piste adhérente pour piétons, sur le bas côté nord de la route de Chelles à Brou, entre la bordure du trottoir et la première ligne d'arbres.

En 1951 est votée la mise en place de feux de signalisations aux abords de la gare pour sécuriser la traversée des piétons.

Feux de signalisation	Monsieur de Haize expose au Conseil qu'à la suite de nombreux accidents survenus aux abords de la Gare, dont certains mortels et de la circulation de bus en plus, Monsieur Peroy, Ingénieur T.P.C. et Monsieur le Commissaire de Police ont formulé l'avis qu'il était nécessaire de créer une zone verte sur la Route Nationale entre Boulevard Chiffon et l'avenue du Maréchal Foch. Monsieur Buisson rappelle à ce sujet les observations qu'il a faites lors de la fixation de l'arrêt des autobus qui se fait qui aggrave l'embouteillage se produisant à certains moments. Il renouvelle les réclamations présentées par plusieurs membres du Conseil au sujet de la vitesse excessive des camions de l'Union des Entrepreneurs et d'être contre l'indication donnée récemment de leur mise à la charge des conducteurs, il estime cette mesure anormale, l'entreprise devant une prime de rendement et semblant de ce fait inciter à une plus grande vitesse. Une étude a été établie par la Maison André Garbarini, constructeurs d'appareils de signalisation électrique, 23 Rue de Colombe à Bourdonville. Le devis de ce devis a engager s'élève à 602 460 francs auquel il y a lieu d'ajouter les frais de pose et d'entretien des installations électriques portant de dépenses totale à : 800 000 francs. M. BLONDIN, PARIS, Buisson, estime que la présence d'un agent est indispensable. Faisant une proposition de Monsieur de Haize pour une réunion sur des lieux avec Monsieur Peroy, Monsieur BONNARD demande que de semblables des voitures soit réglementé. En conclusion, le Conseil se met d'accord pour l'inscription au budget supplémentaire 1951 d'un crédit de 900 000 francs pour l'achat et la pose de signalisation aux abords de la Gare. La Commission de voirie se rendra sur place au prochain samedi après-midi pour fixer l'emplacement des feux.
Acquisition d'un véhicule automobile	Sur l'initiative de Monsieur de Haize, Monsieur BONNARD

En 1954, un premier passage piéton est créé rue Gambetta pour faciliter le passage des enfants des écoles.

Passage pour piétons rue Gambetta	Le Conseil adopte ces propositions. Le Conseil sur la demande de la Commission de Voirie, décide l'établissement de bandes pour passage des piétons rue Gambetta, au débouché de rue Buisson et de la Gare qui ont le front d'adhérence monté sur des poteaux genre Pierre Curie (Belle et abbatoyelles).
Arbres d'alignement	Sur l'avis favorable de la Commission de Voirie,

LES VEHICULES HIPPOMOBILES

Au XIX^e siècle, les chevaux sont omniprésents dans les activités chelloises et le resteront très longtemps ; les 2 derniers chevaux des Services Techniques Municipaux seront vendus en 1955.



La dernière diligence de Chelles, appartenant à M. Gilquin, en 1900.



On les retrouve à plusieurs endroits:

- Dans les fermes petites et grandes pour les travaux agricoles
- Dans le commerce pour la livraison des fourrages, de la farine.
- Dans les carrières pour livrer le plâtre au canal ou à la gare.
- Dans les transports de personnes par diligences et voitures de place qui acheminent les voyageurs dans Chelles et vers les communes non desservies par le chemin de fer



Des plaques installées aux principaux carrefours orientent les cochers, charretiers et rouliers.



De nombreux incidents et accidents sont à déplorer : Incidents avec les nuisances causées par les nombreux chevaux de voitures de place stationnées devant la gare.

Voitures Place de la gare

cerde, le locheit beccode à cette dte, une subvention annuelle de 50 fr. à prélever sur les dépenses imprévues

M. Berchamps, propriétaire limitrophe de la place Gasnier-Suy se plaint que les cochers en stationnant de plain pied obtiennent complètement sa porte et sortent sur la dite place.

M. le Maire fait connaître que M. Collignon ne lui présente un projet de passage d'une partie de cette place afin d'adopter une nouvelle disposition pour le stationnement de ces voitures.

Accidents des véhicules versant sur le bas-côté à la suite de ruptures de roues ou d'essieux et qui entraînent dans leur chute passagers et chargement.

Mercredi soir, au moment où le dégel commençant avait formé une épaisse couche de verglas, une déplorable catastrophe eut lieu à Montmartre. Trois jeunes gens descendaient le raide escalier qui aboutit à la rue Gabrielle, lorsque l'un d'eux, trébuchant sur les marches glissantes, tomba sur le sol, comme s'il eût été frappé de la foudre. On s'empressa de le relever, mais le malheureux s'était tué raide.

— Hier, la diligence de Chelles et de Lagny a versé dans le faubourg St-Antoine. Plusieurs personnes ont été blessées, et le conducteur a été précipité sous la voiture ; une de ses jambes a été tellement fracturée, qu'il a fallu lui faire l'amputation. Ce malheureux a succombé quelques heures après.

— Un violent incendie a éclaté hier soir rue des Filles-du-Calvaire, dans une maison occupée par un nourrisseur et où se trouvait un grand nombre de vaches, de chevaux et d'autres animaux. Le feu a pris dans un râtelier à foin.

M. Imbaud jouissait d'un juste sentiment d'estime et de considération.

— La diligence faisant le service de Lagny à Paris était au grand complet ; des chasseurs parisiens retournant dans leurs foyers étaient là en majorité, et un d'eux avait même été obligé de prendre place auprès du conducteur. La lourde machine, dans laquelle vingt-six personnes se trouvaient entassées, était arrivée à 1 kilomètre environ au-delà de Chelles ; les chevaux marchaient au pas sur une route très accidentée et fort mal entretenue, lorsque tout à coup une compagnie de perdreaux se leva dans un champ de luzerne qui borde la route. Le chasseur assis à côté du cocher arma aussitôt son fusil et lâcha ses deux coups.

Au bruit de cette double explosion, les chevaux s'emportent, rompent les guides, se jettent dans le débord, et la voiture verse dans un fossé. Des cris de douleur, d'effroi retentissent ; le conducteur et les moins maltraités des voyageurs s'efforcent de se dégager pour porter secours aux autres ; quelques-uns se disposent à aller réclamer l'assistance des habitants du village le plus proche, mais en ce moment le galop de plusieurs chevaux se fait entendre ; deux cavaliers accourent à toute bride, ce sont les gendarmes attirés par les coups de fusil.

« Messieurs, s'écrie le brigadier, votre permis de chasse, s'il vous plaît ? — Il s'agit bien de permis de chasse, répond le malencontreux chasseur auteur de l'accident ; aidez-nous à retirer les voyageurs de

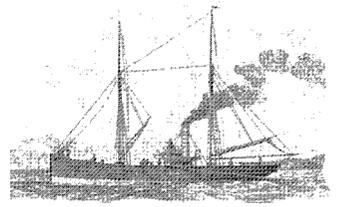
l'intérieur ; on s'expliquera après. — Chaque chose a son temps, répliqua le brigadier ; s'il y a des blessés, appelez un médecin ; mais, en attendant, votre permis de chasse, ou je verbalise. »

Le chasseur cherche, retourne ses poches, fouille son carnier, point de permis. Force lui est alors de décliner ses nom, prénoms, domicile et profession, de tout quoi le brigadier prend note. Cependant, aux cris avaient succédé les gémissements ; six voyageurs, dont un avait le bras gauche démis, attendaient sur le revers du fossé ; c'était un spectacle douloureux, mais il fallait verbaliser !

Enfin, au bout d'une heure, les voyageurs les plus écopés purent être reconduits à Lagny. Les gendarmes ne leur furent d'aucun secours, mais leur procès-verbal a vengé les perdreaux de la peur que leur avait faite un chasseur malavisé. Cet épisode de la nouvelle loi sur la chasse aura nécessairement son dénouement en police correctionnelle.

Les chevaux de la Compagnie Générale des Omnibus viennent en convalescence dans les fermes de Claye Souilly et de Courgain au Pin.

DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS, LA MARNE ET LE CANAL



Jusqu'à l'arrivée du train au milieu du 19 -ème siècle, la Marne est l'unique voie de transport pour les produits métallurgiques (fer et fonte) arrivant de l'Est de la France et destinés au marché parisien (10 000 tonnes en 1846)

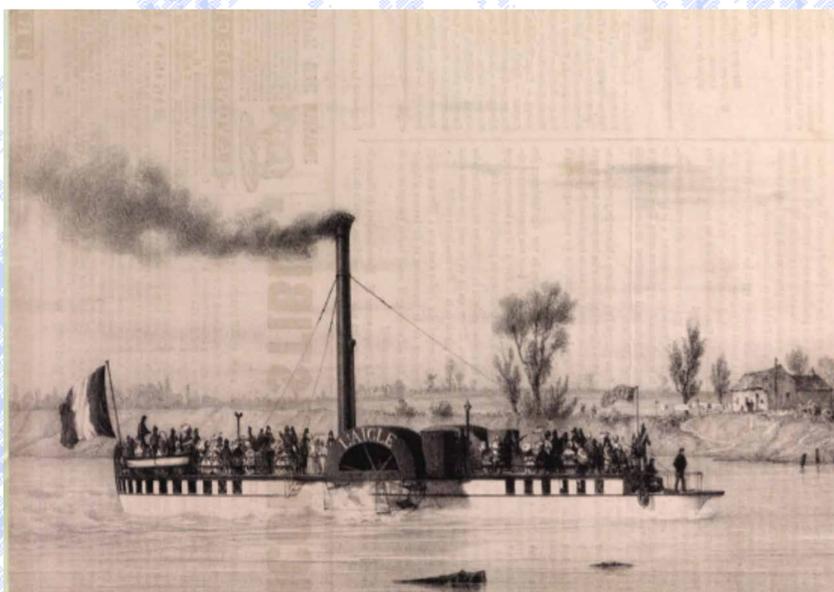
D'autres trafics majoritairement destinés à Paris transitent par la rivière; bateaux "Marnois" chargés des céréales de la Brie ou de charbon de bois, trains de bois d'ouvrage ou de chauffage, trains de grumes de bois destinés aux arsenaux royaux.



La Marne avant ses aménagements était une rivière capricieuse navigable seulement 40% du temps en dehors des périodes de gel et de basses eaux.

Pour permettre une navigation plus régulière 16 barrages avec pertuis avaient été construits entre Epernay et Charenton ; si ces barrages amélioraient grandement la navigation à la descente, ils constituaient des obstacles difficilement franchissables à la remontée.

La navigation sur la Marne était, comme sur de nombreuses autres rivières, presque exclusivement



descendante. C'était une navigation à « bateaux perdus ». Les bateaux construits dans les chantiers de Saint Dizier étaient « déchirés » à Paris et transformés en bois d'ouvrage ou de chauffage.

De rares trafics comme le sel de la gabelle étaient à même de supporter les surcouts du halage à la remontée. Ce type de halage impliquait l'utilisation d'un grand nombre de chevaux et désorganisait le passage des trafics descendants.

A compter de 1822, avec la navigation sur le Canal de l'Ourcq, une partie des trafics descendants de la Marne vont être transbordés de la Marne vers le canal.

A compter de 1838, des liaisons Paris/Meaux se mettent en place avec l'utilisation de bateaux vapeur à roues. Le passage du pertuis de Noisiel entraîne fréquemment un débarquement des passagers et un changement de bateau.

A compter de 1838, un bateau poste express sur le canal de l'Ourcq relie Paris à Meaux en environ 5 heures.

En 1849, le train reliera Paris et Meaux en 1 heure et entrainera la disparition des trafics passagers sur la Marne

**BATEAUX-POSTE
POUR MEAUX,**
par le Canal de l'Ourcq. 4 lieues à l'heure.

GRANDE BAISSÉ DE PRIX.
1^{er} SALON, 1^{er} 25. 2nd SALON, 1^{er}
DEPARTS.
de la Villette, à 8h. 1/2 du matin, de Meaux, à 8h. du matin,
à 2h. du soir. | à 2h. du soir.

BUREAUX À PARIS,
FAUB. S^t. DENIS, 12. ET BOUL. S^t. DENIS, 22
à MEAUX SUR LE PORT.
Les Salons sont chauffés en hiver.

A compter de 1853, quelques transports de marchandises à la remonte seront réalisés par des bateaux à vapeur avec l'utilisation de treuil pour le passage du pertuis de Noisiel.

FEUILLETON.
APPLICATION DE LA VAPEUR
À LA NAVIGATION DE LA MARNE.

Une curieuse épreuve a eu lieu samedi sur la Marne. Il s'agissait d'en faire remonter le cours à un bateau à vapeur chargé de marchandises, sans recourir pour les passages difficiles à l'emploi coûteux et embarrassant de chevaux de halage.

On conçoit que le succès de cette épreuve n'intéresse en rien le transport des voyageurs. Sous ce point de vue, une vitesse d'environ 10 kilomètres à l'heure en remontant, et du double à peine en descendant, n'a aucune prétention de rivaliser avec la vitesse d'un chemin de fer ; mais quels avantages pour le commerce, l'industrie et la propriété peut offrir le transport économique par la navigation qui réunira une célérité convenable à la régularité !

Plus que beaucoup d'autres rivières, la Marne présente de grandes difficultés, les unes naturelles et les autres artificielles. Hauts fonds, rapidité, longscircuits, sont les principales difficultés naturelles. Afin d'obtenir autant que possible à la rapidité du cours, et pour conserver aux eaux une hauteur indispensable, on a dans certains endroits du lit de la rivière établi des barrages qui élevent le niveau de l'eau supérieure ; ces barrages ont une interruption dans l'espace seulement nécessaire au passage des bateaux, c'est cette interruption que l'on appelle pertuis ; l'eau resserrée dans ce pertuis s'y précipite en nappe rapide et bouillonnante, formant une chute de 50 à 80 centimètres. Ce sont-là, avec quelques usurpations d'usines, les difficultés artificielles.

Les tunnels de St-Maur et de Chalifort, ont abrégé de longs circuits ; les canaux latéraux et des écluses remédieront dans un avenir plus ou moins éloigné aux hauts fonds et aux pertuis ; mais déjà, tout incomplet qu'ils soient, les travaux d'amélioration exécutés ont permis de réaliser d'une manière toute satisfaisante l'expérience dont il est ici question.

Au mois de novembre 1851 une première épreuve avait été tentée avec un des bateaux qui font depuis deux ans avec le succès le plus complet un service de transport entre Paris et Rouen, descendant à Rouen en un jour (près de 60 lieues par la Seine) et remontant chargés en un jour et demi. Mais ce bateau qui n'était pas destiné à notre rivière, était un peu trop long pour les écluses du canal latéral à la haute Marne et pour celles du canal de la Marne au Rhin ; il ne pouvait aller au-delà d'Epernay. En outre il lui fallait pour remonter les pertuis un renfort d'une quinzaine de chevaux au moins. M. l'ingénieur en chef de la navigation de la Marne conseilla d'installer sur un bateau réduit à la longueur convenable, un treuil sur lequel au besoin la puissance de la machine elle-même enroulerait un câble préalablement fixé à un pieu en amont du pertuis.

C'était donc un bateau disposé dans de telles conditions qu'il s'agissait d'expérimenter, solide et léger bateau en tôle, de 36 mètres de longueur, pouvant porter 70 tonnes (le chargement de 17 wagons complets) pourvu d'une machine à basse pression de la force de 12 chevaux, fort ingénieusement disposée, dont les ailes placées à l'arrière ne dépassent point la largeur de la coque.

Il était venu le vendredi à de ce matin se placer en aval du pont de Gournay ; samedi matin, M. Fournier et Lavoux, M. l'ingénieur en chef de la navigation de la Marne, un ingénieur ordinaire, des Conducteurs, M. Gâche constructeur du bateau, M. Piot entrepreneur de transports sur Rouen, et quelques personnes invitées, le mouillèrent, et à 9 heures et demi il prit sa course vers Meaux.

Course curieuse vraiment, voyage fécond en émotions et en impressions, qui toutefois aujourd'hui doivent le céder dans un récit sérieux au simple exposé des faits.

Au point de distance du point de départ, au moulin de Chelles, existe un rapide qu'un effort de la machine surmonta bravement, puis après avoir serré entre des îles qui doivent offrir l'été un délicieux aspect, le bateau se trouva en face de son premier et de son plus sérieux obstacle, en face du pertuis de Noisiel. Il y avait là toute une étude à faire, elle eut lieu suivant la plus ordinaire formule :

« D'abord il s'y prit mal, puis un peu mieux, puis bien. »

Si nous passions sans le secours du treuil ? Essayons. Le pilote fort au courant de la rivière, mais habitué à la lenteur uniforme des chevaux de remonte, est déstabilisé par la fougue de la vapeur ; il donne de l'avant contre l'estacade, fait une voie d'eau, et retombe de l'arrière contre la berge qui fracasse un des tambours, et nous voilà désemparés.

On s'en va à la dérive trouver dans les parages voisins un havre convenable. On se procure une nacelle, un cric ; le mécanicien à quelques outils, et au bout de trois quarts d'heure les avaries sont réparées provisoirement.

Au fil des siècles, les Chellois ne vont que peu profiter de la Marne du fait :

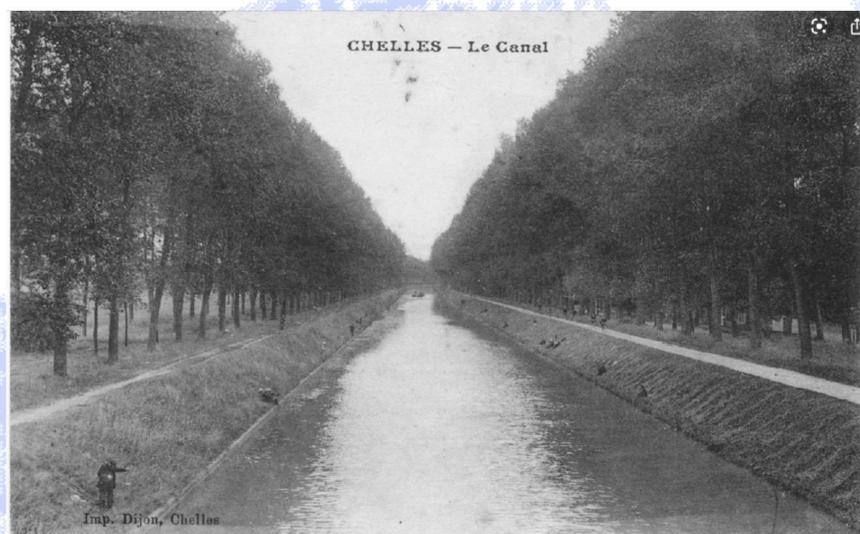
- Du positionnement du bourg de Chelles au pied de la montagne à 1,5 kilomètre des bords de Marne.
- De la présence historique d'un port à Gournay sur la Marne d'abord puis sur le Canal.
- D'une navigation compliquée par les hauts fonds rocheux des Iles de Chelles et le redoutable pertuis de Noisiel.

Le canal

En 1848, environs 2000 ouvriers des Ateliers Nationaux vont débiter les travaux de terrassement du canal entre Neuilly sur Marne et Vaires. Le chantier restera inachevé jusqu'à sa reprise en 1864. L'inauguration du Canal de Chelles et de ses écluses en 1865 va permettre le contournement du pertuis de Noisiel et des hauts fonds des Iles de Chelles ouvrant la voie à la navigation montante.



Les trains de bois compte tenu de leurs dimensions seront alors seuls à franchir les pertuis. Ils disparaîtront rapidement : le charbon remplacera le bois de chauffage, le fer remplacera le bois dans la construction navale. En 1869 l'inauguration de l'écluse de Suresnes va assurer un plan d'eau de 2 mètres de profondeur à Paris et ouvrir la possibilité d'une navigation tout au long de l'année.



Cette navigation apaisée va entraîner le développement des trafics avec la mise en place de bateaux de plus grande taille. Les remorqueurs puis plus tard les automoteurs remplaceront peu à peu le halage par chevaux.



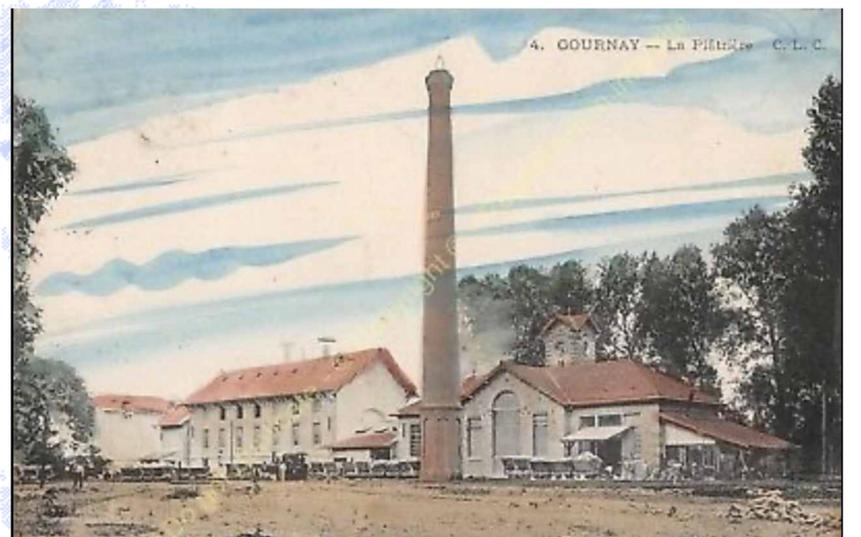
Le port de Gournay

Implanté à l'origine sur les bords de Marne, le Port va être transféré sur le canal en 1865.



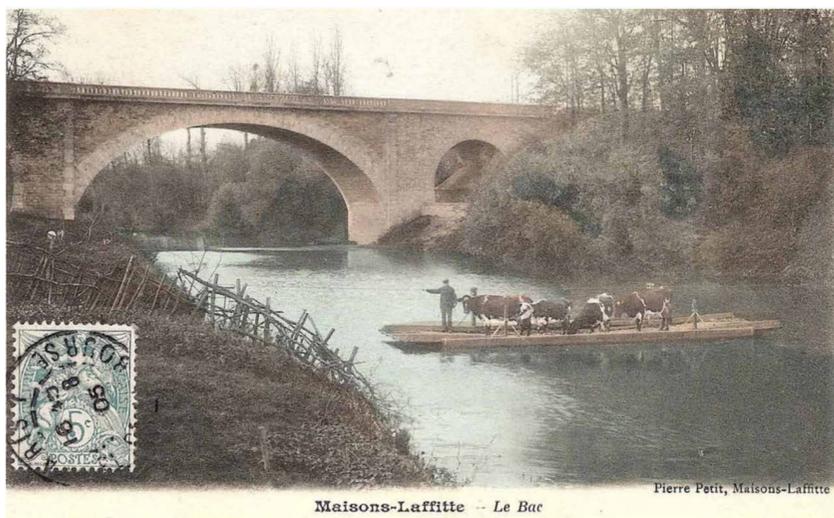
C'était le point de chargement du plâtre extrait des carrières Saint Pierre à Gagny et de celles de Chelles. Un chemin de fer à voie étroite descendant de Gagny alimentait la plâtrerie Poliet et Chausson. Le plâtre extrait des carrières de Chelles était livré par tombereaux.

A la fermeture de la plâtrerie, les trafics de matériaux ont remplacé le plâtre ;



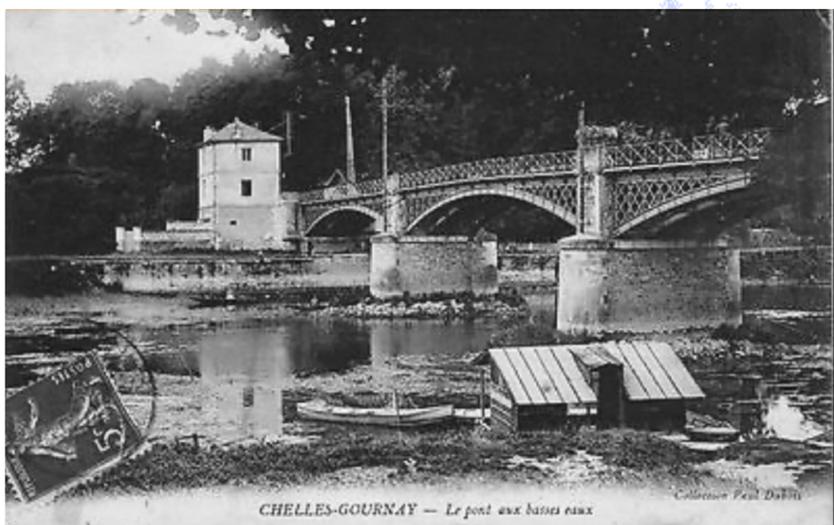
LE PONT DE GOURNAY

Un pont existait au Moyen Age mais fut détruit vers 1600 au moment des Guerres de Religion



Pendant plus de 2 siècles, la traversée entre Chelles et Gournay ou Champs s'effectuait en bac pour les piétons, les chevaux ou les voitures.

En période de basses eaux, un gué permettait de traverser la Marne.



En 1828 le Duc de Lévis propriétaire du Château de Champs et le Comte de Barrès financent la construction d'un pont en pierre pour franchir la Marne. Ce pont inauguré en 1829 est un pont à péage avec une concession de 100 ans. Ce péage prendra fin en 1911 avec le versement d'une indemnité de rachat pour les 17 années restantes. En 1862, un pont en métal remplacera le pont en pierres. Ce pont détruit sur l'ordre de l'état-major français en 1870 sera reconstruit à l'identique.

De nouveau détruit en 1940, il sera remplacé par un pont provisoire avant la construction d'un pont en béton en 1957.

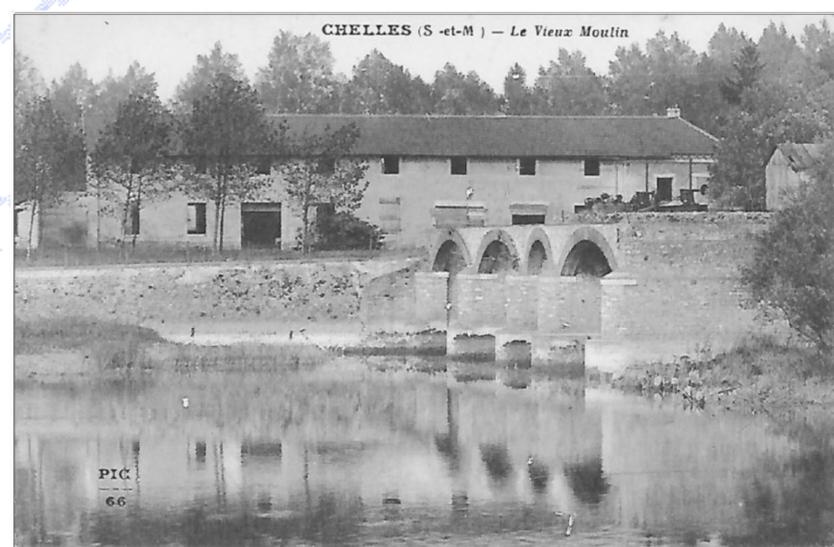


LE MOULIN

Bâti à l'emplacement de l'ancien moulin de l'Abbaye, le moulin de Chelles va subir de nombreuses transformations au cours du XIX^e siècle.



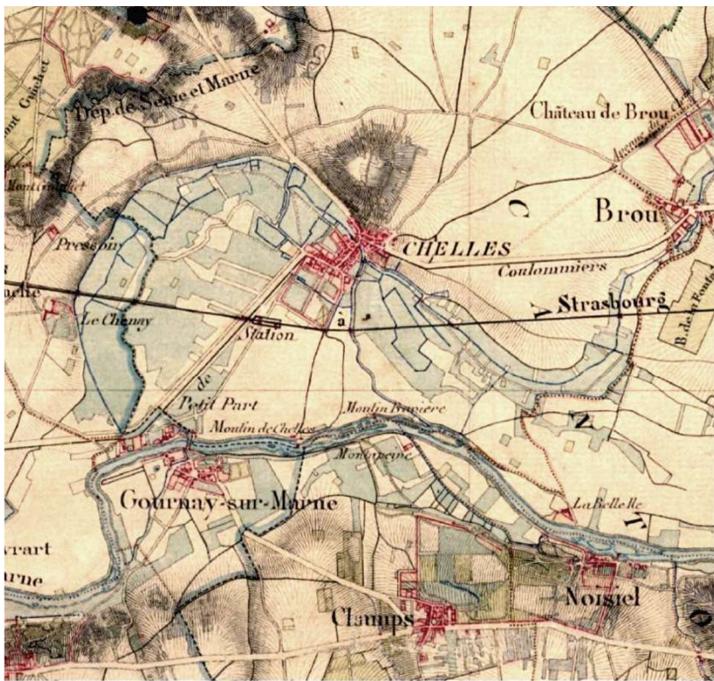
En 1859, un incendie ravage le moulin et le détruit en totalité. C'était déjà à cette époque un établissement industriel important : Le Journal de Seine et Marne évoque la livraison juste avant l'incendie d'un lot de 2500 sacs de farine destinés aux hospices publics parisiens. Après son rachat par Menier, un incendie détruit une fois encore les installations du moulin.



Les arches et le mécanisme sont conservés pour permettre le fonctionnement des meules d'une vermicellerie installée dans un bâtiment sur la rive. En 1895, un nouvel incendie ravagera cette vermicellerie et Menier transférera sa production dans un nouveau bâtiment le long du chemin de fer.

DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET LE CHEMIN DE FER

L'arrivée du train en 1849



Source IGN : carte état major 1850

- La ligne Paris- Strasbourg est implantée en talus au sud de la commune : voie double, pont sur la route de Paris
- L'embarcadère de Chelles est provisoire et édifié en bois
- Le temps de parcours entre Paris et Chelles est d'environ 30 minutes
- Le prix du billet est de 1,95 franc en 1ère classe, 1,50 franc en 2ème classe et 1,10 franc en 3ème classe
- Seules les gares de Noisy-le-Sec et Gagny existent entre Paris et Chelles

CHEMIN DE FER
PARIS A STRASBOURG,
AVEC EMBRANCHEMENTS SUR REIMS ET SUR METZ ET LA FRONTIÈRE PRUSSIENNE.

OUVERTURE
DE PARIS A MEAUX, JEUDI 5 JUILLET 1849.
BEE NEUVE-DE-CHABROL.
(PARIS: BASTIÈRE ET FATHON; MEUX: BASTIÈRE.)

Départ de Paris à Meaux.

STATIONS.	HEURE DE DÉPART DE PARIS.	HEURE D'ARRIVÉE À MEUX.	HEURE DE DÉPART DE MEUX.	HEURE D'ARRIVÉE À PARIS.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.
PARIS	8 20	11 30	5 30	1 30	1 95	1 50	1 10
Meaux	8 30	11 40	5 40	1 40	1 95	1 50	1 10
Gagny	8 40	11 50	5 50	1 50	1 95	1 50	1 10
Clamart	8 50	12 0	6 0	2 0	1 95	1 50	1 10
Lezay	9 0	12 10	6 10	2 10	1 95	1 50	1 10
Enay	9 10	12 20	6 20	2 20	1 95	1 50	1 10
MEAUX	9 20	12 30	6 30	2 30	1 95	1 50	1 10

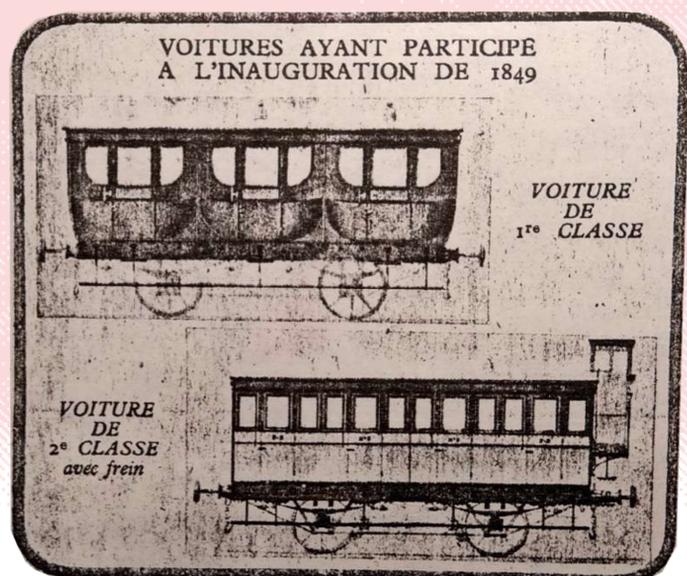
Retours de Meaux à Paris.

STATIONS.	HEURE DE DÉPART DE MEUX.	HEURE D'ARRIVÉE À PARIS.	HEURE DE DÉPART DE PARIS.	HEURE D'ARRIVÉE À MEUX.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.
MEAUX	7 30	11 30	5 30	1 30	1 95	1 50	1 10
Enay	7 40	11 40	5 40	1 40	1 95	1 50	1 10
Lezay	7 50	11 50	5 50	1 50	1 95	1 50	1 10
Clamart	8 0	12 0	6 0	2 0	1 95	1 50	1 10
Gagny	8 10	12 10	6 10	2 10	1 95	1 50	1 10
Meaux	8 20	12 20	6 20	2 20	1 95	1 50	1 10
PARIS	8 30	12 30	6 30	2 30	1 95	1 50	1 10

STATIONS D'EMBRANCHEMENT DANS PARIS :
Place de la Concorde;
Boulevard de la Flandre, par Saint-Martin;
Place de la Madeleine;
Place Saint-Sulpice;
Monsieur-Guérin;
Monsieur-Guérin.

REVENUS PAR CORRESPONDANCE:
Paris à Meaux par Paris-Strasbourg: 12 000 fr.
Paris à Meaux par Paris-Strasbourg: 12 000 fr.
Paris à Meaux par Paris-Strasbourg: 12 000 fr.

Coll. Pierre Eberhart



La sécurité

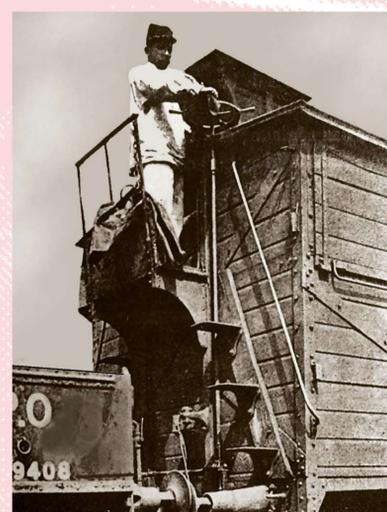
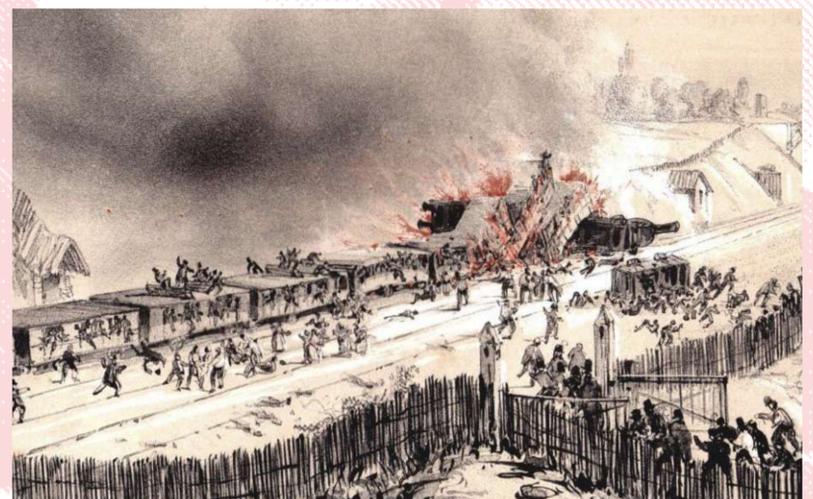
La fermeture des portes

A la suite de tentatives d'accès frauduleux et de suicide durant la marche des trains, le préfet de police décide que les portières des convois seront verrouillées avant le départ. Cette décision aura des conséquences dramatiques lors du déraillement d'un train reliant Versailles à Paris le 8 mai 1842.

Ce jour là, à l'occasion de la fête du roi Louis-Philippe à Versailles une très forte affluence conduit à rajouter des voitures aux trains en circulation.

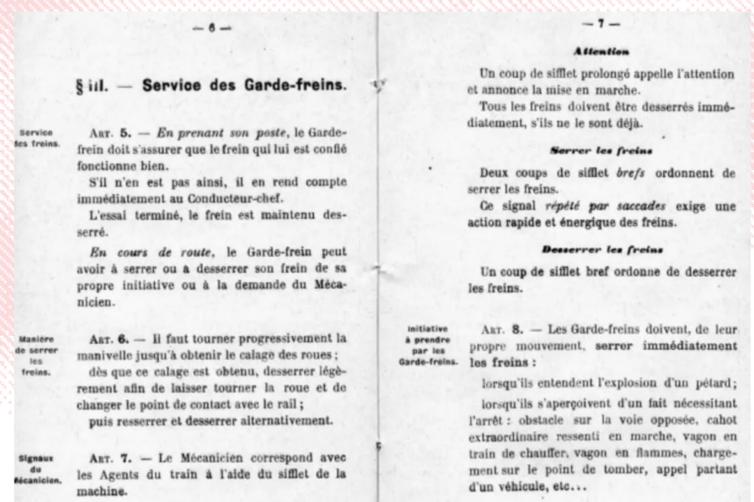
A 17h45 un convoi de 17 voitures tracté par deux locomotives déraille à l'entrée de la gare de Meudon suite à une rupture d'essieu de la locomotive de tête, provoquant l'incendie d'une partie des voitures en bois. De nombreux voyageurs prisonniers du fait de la fermeture à clé des portières périront (au moins 55 morts).

Ce tragique accident eut pour effet immédiat la suppression du verrouillage des voitures.

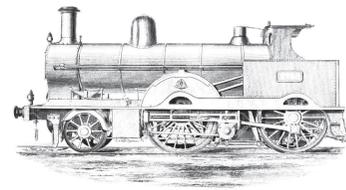


Le freinage

A l'origine du chemin de fer, ce sont des agents placés dans des guérites à l'arrière des wagons qui serrent manuellement les freins à la demande du mécanicien.



DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET LES TRAINS DE BANLIEUE

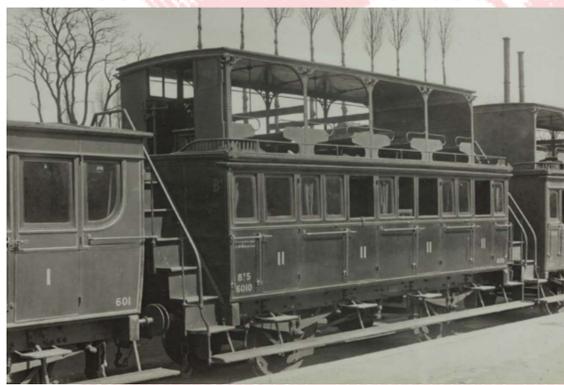


Matériel roulant

Train circulant sur la ligne Paris Strasbourg en 1849.



A partir de 1860, les compagnies de chemins de fer construisent des voitures spécifiques à impériale non fermées pour le service de banlieue.



Suite aux nombreuses réclamations et accidents, la Compagnie de l'Est les retirent du service durant les mois d'hiver à partir de 1891. Elles seront définitivement réformées en 1900.

A partir de 1889, la Compagnie de l'Est met en service des voitures à impériale fermée. Surnommées Bidel par les voyageurs qui leur trouvaient une ressemblance avec les cages d'un fameux cirque de l'époque, les dernières disparaîtront en 1947.



A partir de 1932, un nouveau matériel plus capacitaire et plus spacieux est mis en service. Les dernières voitures seront réformées en 1986.



A partir de 1962, date de l'électrification, un nouveau matériel permettant des compositions à 4 ou 8 voitures est mis en service. Les dernières voitures circulant entre Paris et La Ferté Milon seront réformées en 2020.



En 1975 les voitures à deux niveaux font leur retour (VB2N voiture banlieue à 2 niveaux).



A partir de 1995, les rames tractées cèdent progressivement la place aux matériels automoteurs à deux niveaux (Z 20500)



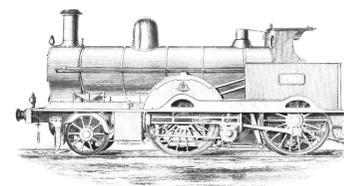
En 1999 la naissance de la ligne E du RER entre Chelles et Hausmann Saint Lazare s'accompagne de la mise en service d'un nouveau matériel MI2N



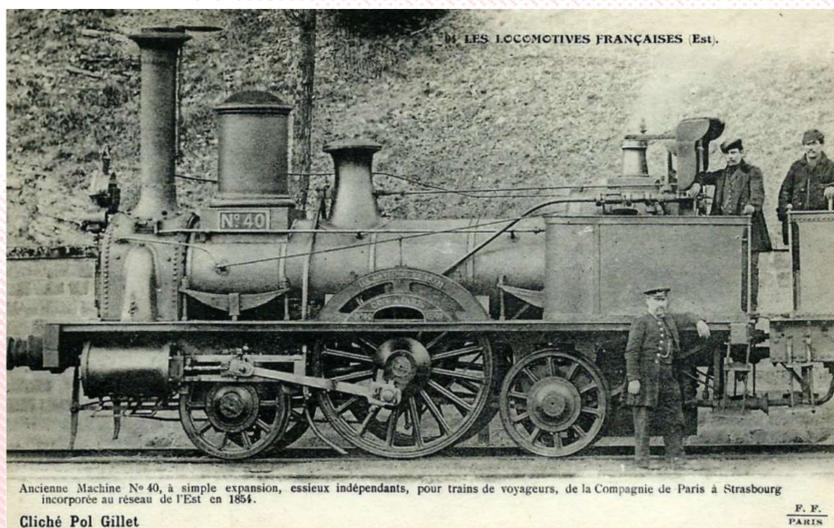
En 2013 la mise en service de nouveaux trains Transilien (Z 50000) sur l'axe Paris Meaux fait disparaître les trains automoteurs à deux niveaux



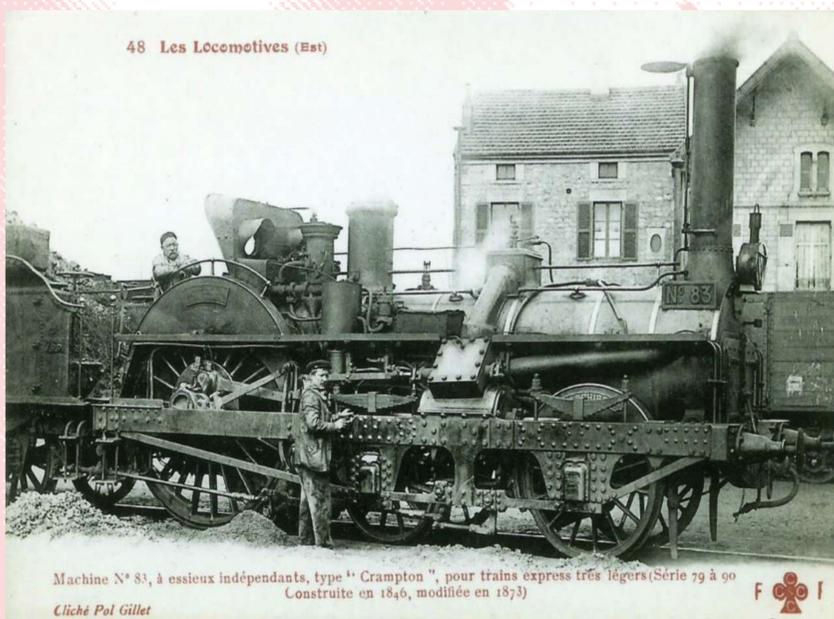
DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET LES TRAINS DE BANLIEUE



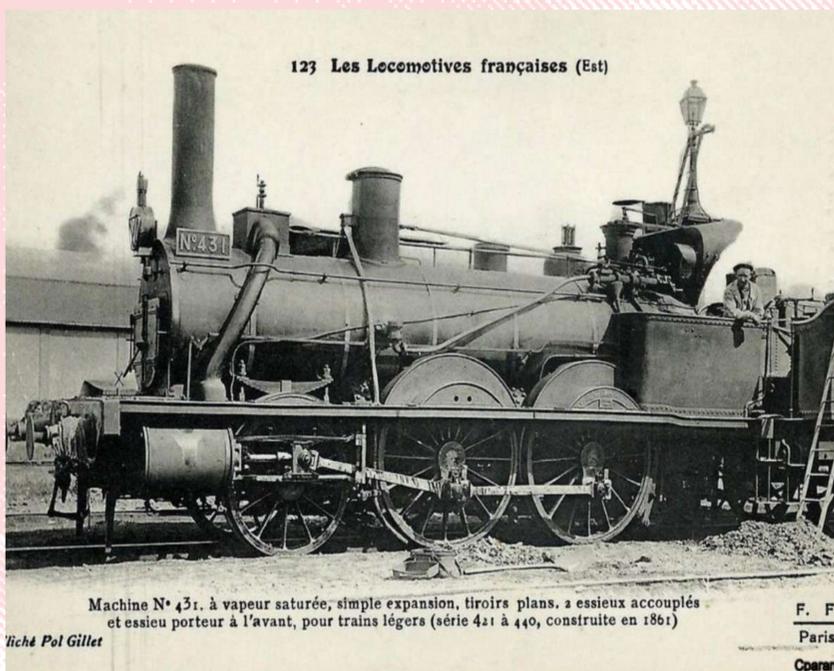
DIFFÉRENTS TYPES DE LOCOMOTIVES ONT
ÉTÉ UTILISÉS POUR LA REMORQUE DES
TRAINS PASSANT À CHELLES



1849: Locomotive type 111

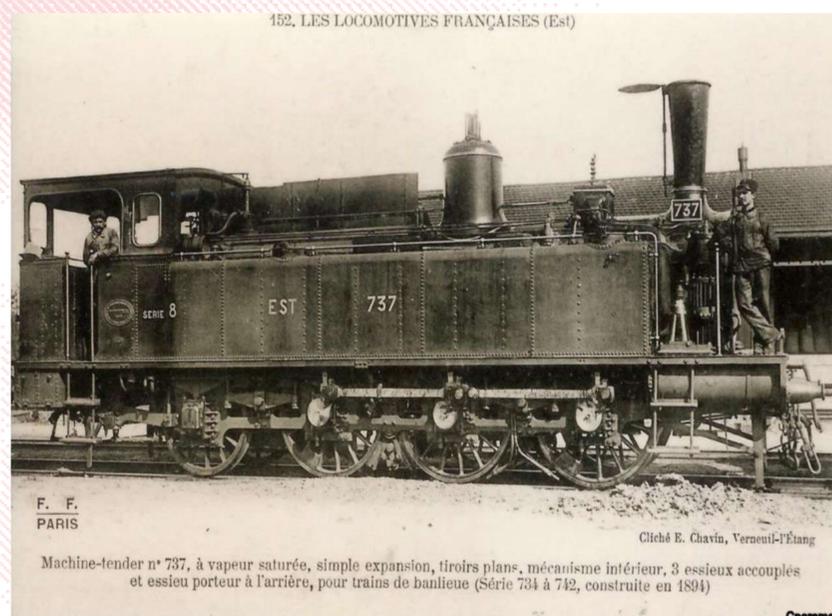


1852: Locomotive type Crampton



1869: Locomotive type 120. Celle numérotée 426 portait le nom de la ville de Chelles. A noter que 120 ans plus tard la SNCF renouera avec la tradition, en baptisant la BB 15047 avec les armoiries de la ville.

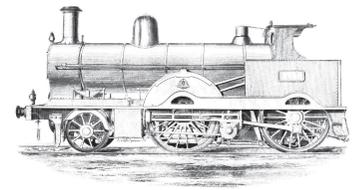
1898: Locomotive type 031



Les locomotive 141 TB sont retirées de la ligne Paris Meaux en 1962 lors de l'électrification. Elles seront remplacées par des BB 16500



DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET LA GARE DE L'EST



LES PROJETS ET L'HISTOIRE DE LA GARE

Il y a 6 projets de tracés qui sont présentés pour construire la ligne de chemin de fer de Paris à la frontière allemande dont:

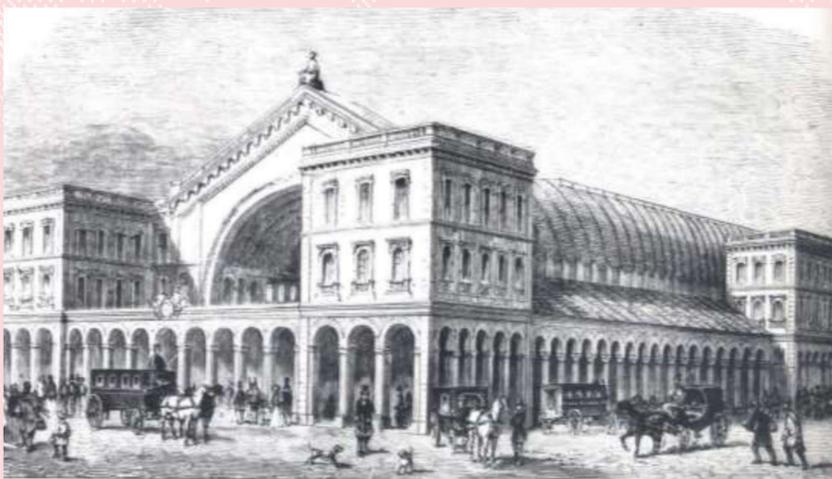
- Un par le nord en passant par Creil, Reims et Metz
 - Un par le sud par un tronc commun au départ d'Austerlitz puis une bifurcation vers le nord.
- En 1842, l'Etat tranche en faveur d'une ligne passant par Nancy et Strasbourg et adopte un tracé direct par la vallée de la Marne.
 - En 1845, choix de l'embarcadère dans le quartier Saint Laurent (en relation avec les entrepôts de La Villette où aboutissent aussi routes et canaux) et voisin de l'embarcadère du chemin de fer du nord.
 - Le 5 juillet 1849, ouverture de la ligne de Paris à Meaux avec des embarcadères provisoires en bois. La desserte est de 3 trains par jour et la vitesse de 31 km/h.
 - La gare de l'Est est inaugurée le 1/12/1850: l'architecte F. Duquesney a conçu une halle encadrée de 4 pavillons.

Gare monumentale, elle sera imitée ailleurs en Europe (Italie, Espagne). Au sommet du fronton, figure la statue de la ville de Strasbourg.



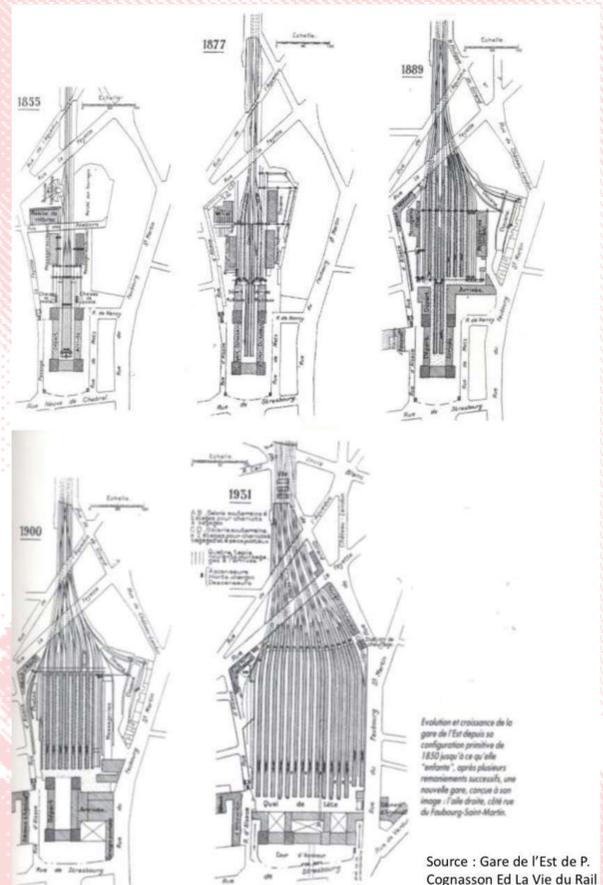
Plaque originale de la ligne Paris - Strasbourg visible sur le sol du hall de la gare de l'Est.

ORGANISATION DE LA GARE



- A l'origine, 2 voies à quai (départ et arrivée Strasbourg)
- En 1854, 4 voies avec la ligne de Mulhouse
- En 1877, 4 voies sous halle (Strasbourg) et 4 voies extérieur (Mulhouse)
- Le trafic augmentant sans cesse avec la croissance des communes suburbaines, la gare doit s'agrandir : 14 voies à quai en 1891

- Entre 1901 et 1911, le trafic passe de 8 à 12 millions de voyageurs par an.
 - Nouveau projet d'agrandissement mis à l'étude mais repoussé après la guerre : l'embarcadère est reproduit symétriquement à droite dans le même style. La statue de Verdun occupe le haut du fronton. Elle est inaugurée en décembre 1931. Il y a 30 voies à quai. C'est la plus grande gare de Paris.



QUELQUES DATES CLEF

1938 - Création de la SNCF qui absorbe les anciennes compagnies ferroviaires

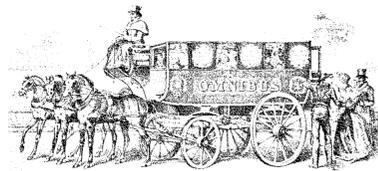
1962 - Electrification des lignes du réseau Est en 25000 V entraînant une augmentation des vitesses. Disparition progressive des trains à vapeur. Nouvelles installations de sécurité pour gérer la circulation des trains

1999 - Mise en service du RER E : les lignes de proche banlieue ne sont plus en terminus dans la gare mais desservent la nouvelle gare souterraine Magenta proche de la gare du Nord avant de se diriger vers le nouveau terminus Haussmann-Saint Lazare

2007 - Mise en service du TGV Est. Rénovation de la gare et mise en service d'une zone commerciale



DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET LA LIGNE 113



LES TRAMWAYS DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NOGENTAIS

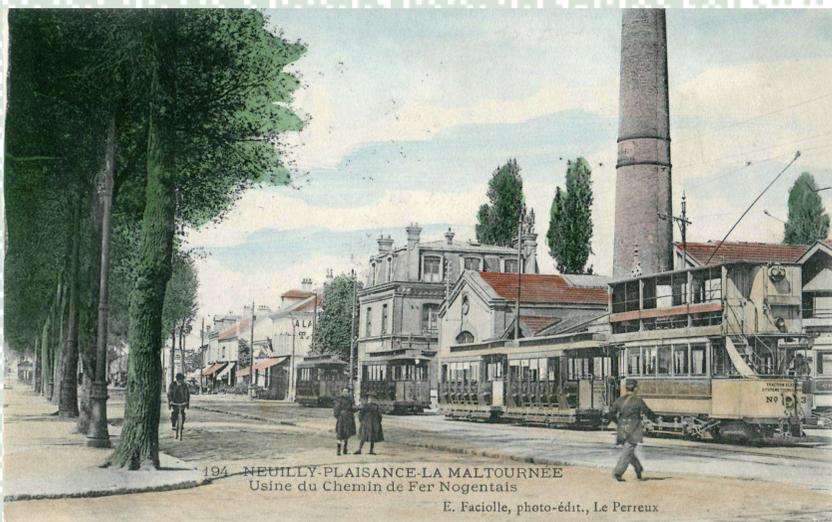
En 1879 l'ingénieur Louis Mékarski inventeur de la traction à air comprimé avait obtenu une concession pour l'exploitation des tramways de Nantes.

S'affranchissant de la traction à vapeur et de ses nuisances, le principe consiste à comprimer en usine de l'air à 30kg/cm² puis de l'amener par des canalisations souterraines au terminus des lignes afin de charger les réservoirs placés sous le véhicule. L'air est alors envoyé par l'intermédiaire d'un détendeur dans un cylindre entraînant un piston et les bielles pour transmettre le mouvement.

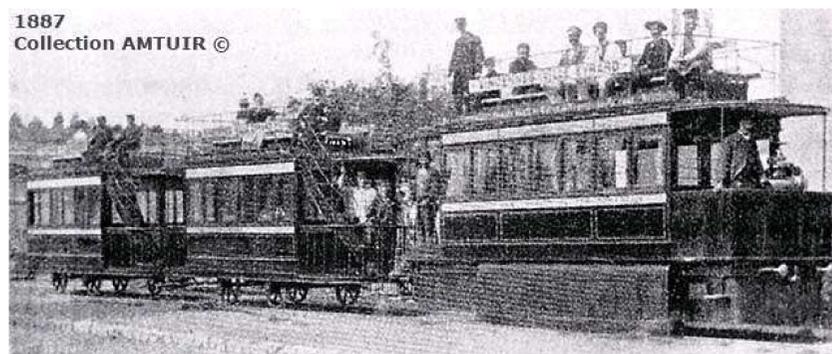
Ne voulant pas entrer en conflit avec la CGO (Compagnie Générale des Omnibus) Louis Mékarski demande la concession d'une ligne dans un secteur de la banlieue est qui n'est pas encore desservi.

Il crée une nouvelle entreprise appelée Chemins de Fer Nogentais (CFN). Celle-ci met en exploitation le 21 août 1887 une ligne longue de 11,6 km reliant Vincennes à Ville Evrard passant par Nogent, Le Perreux, et Neuilly sur Marne.

En 1888 la ligne transporte plus de 600 000 voyageurs, chiffre qui sera plus que doublé en 1890 avec près de 1,3 million de voyageurs. La ligne connaît un important trafic les dimanches car elle transporte de nombreux citadins venant se détendre sur les bords de Marne.

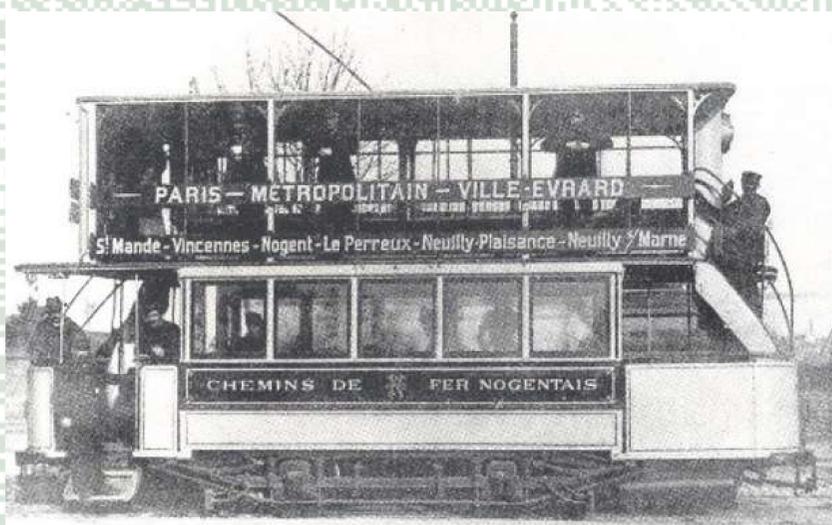


En 1892 la ligne est prolongée jusqu'à la Porte de Vincennes.



En 1900 le tracé initial par le centre de Nogent est modifié pour emprunter le boulevard de Strasbourg. En 1900 la traction à air comprimé est remplacée par la traction électrique avec fil aérien.

En 1901 le prolongement de Ville Evrard à Maison Blanche est mis en service.



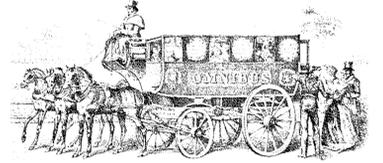
En 1921 le prolongement de Maison Blanche à la Pointe de Gournay est mis en service.

A cette même date la STCRP (Société des Transports en Commun de la Région Parisienne) est créée. Elle reprend l'exploitation des lignes des CFN. La ligne Porte de Vincennes Gournay est désormais désignée sous l'indice 113 et non plus sous l'indice 1.

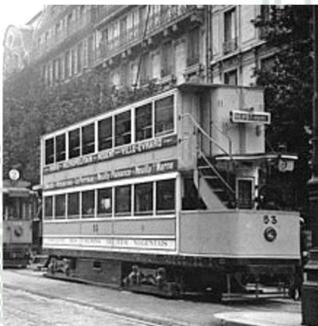
En 1934 suite au prolongement du métro, le terminus de la ligne 113 est ramené au Château de Vincennes.

Le 15 février 1937 le tramway est supprimé et remplacé par des autobus.

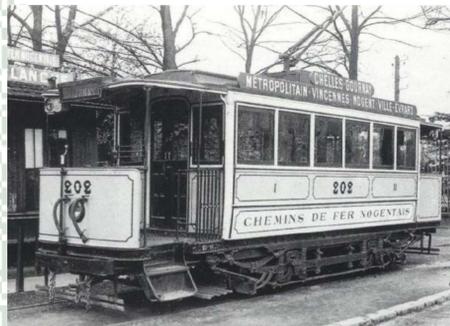
DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET LA LIGNE 113



Le 113 en accotement à Neuilly sur Marne



Motrice type 74 places



Motrice type 44 places

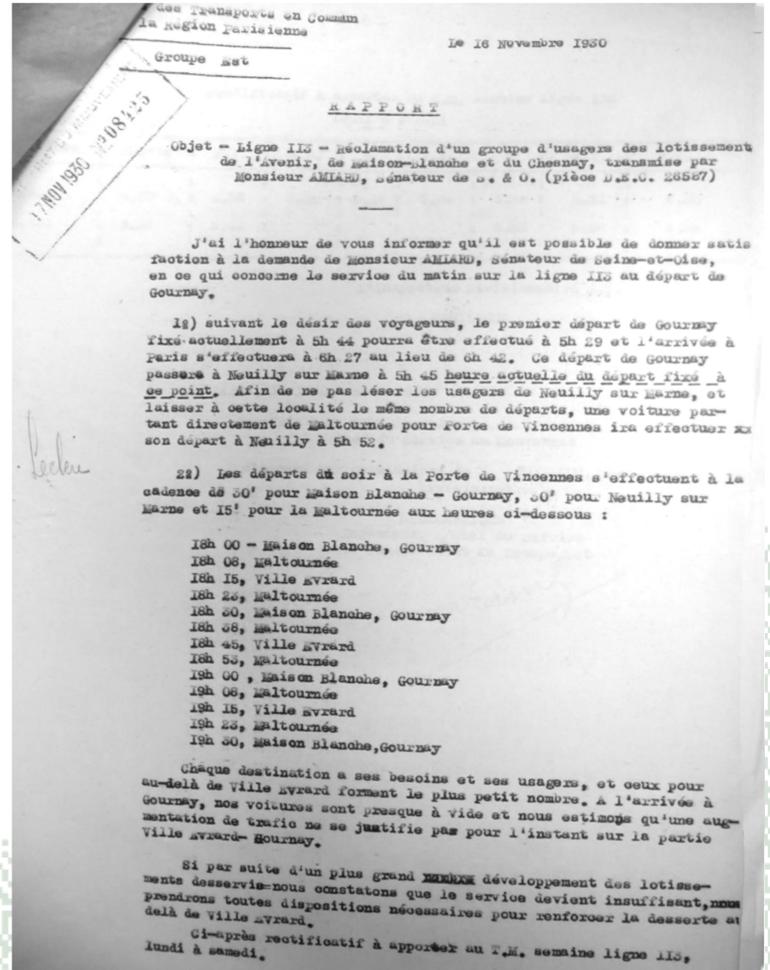
Noter le motif de destination Chelles Gournay alors que la ligne n'a jamais été à Chelles



Terminus de la ligne 113 Pointe de Gournay



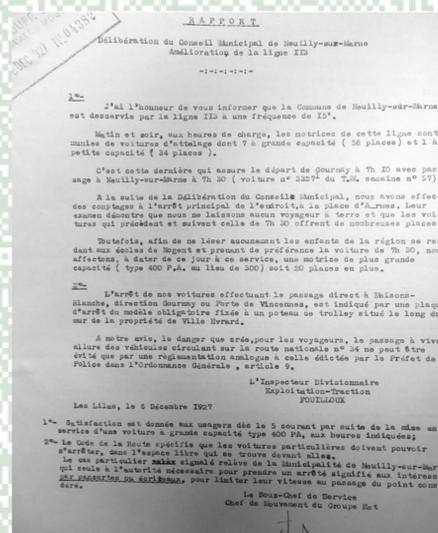
Tramway funéraire



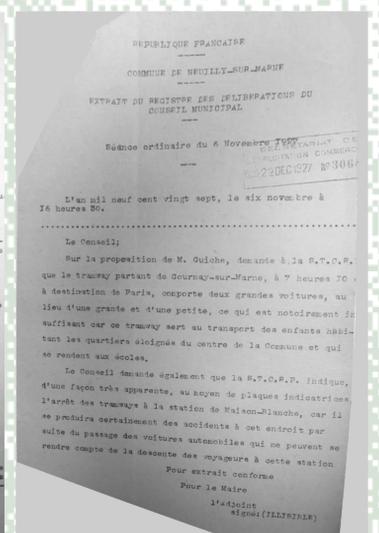
Réponse de la STCRP à une réclamation d'usagers en 1930



Réseau des Chemins de Fer Nogentais

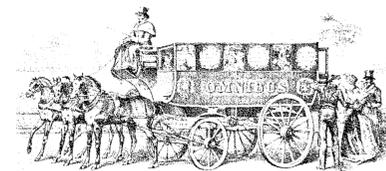


Réponse de la STCRP à la réclamation du 6 novembre 1927



Réclamation de la ville de Neuilly sur Marne en date du 6 novembre 1927

DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET LA LIGNE 113



LES AUTOBUS DE LA STCRP ET DE LA RATP

En 1921 la STCRP (Société des Transports en Commun de la Région Parisienne) est créée. Elle reprend l'exploitation des lignes des CFN. La ligne Porte de Vincennes Gournay est désormais désignée sous l'indice 113 et non plus sous l'indice 1.

En 1934 suite au prolongement du métro, le terminus de la ligne 113 est ramené au Château de Vincennes.

A partir du 15 février 1937 la ligne 113 est exploitée par des autobus.

Le 21 avril 1947 la ligne 113 est prolongée jusqu'à Chelles place de la République.

Le 27 juillet 1953 la ligne est exploitée sous l'indice 213 et offre un service direct entre le Château de Vincennes et Neuilly Plaisance (La Maltournée) avec un arrêt à la gare de Nogent.

Le 28 février 1968 la ligne est de nouveau exploitée sous l'indice 113.

Le 6 mai 1996 la ligne est prolongée jusqu'au nouveau centre commercial Chelles 2,

A noter que depuis sa création en 1887 elle a toujours emprunté le même itinéraire par la RN 34.

Si la ligne 113 de la RATP et son ancêtre la ligne 1 des Chemins de Fer Nogentais reste la plus ancienne ayant desservi Chelles, d'autres lignes ont été créées pour la desserte des communes voisines.

Entre 1972 et 1980 une ligne 113N relie la gare de Chelles à la mairie de Champs sur Marne exploitée entre autres par un prototype de bus électrique (Currus Sauvel).

Entre 1980 et 1990 Les lignes 213A et 213B reliant la gare de Chelles respectivement, à la gare de Noisy-Champs, et la gare de Lognes sont créées.

En 1990 la ligne 212 est créée entre la gare de Chelles et la gare d'Emerainville mais à partir de 1995 le tronçon gare de Chelles Champs sur Marne est supprimé.

En 1990 la ligne 213 est créée entre la gare de Chelles et la gare de Noisiel le Lizard et sera prolongée jusqu'à Lognes en 1995.

En 1995 la ligne 312 est créée entre la gare de Chelles et la gare de Noisy-Champs via Emerainville mais à partir de 2012 elle sera supprimée.

En 1996 la ligne 211 reliant La gare de Torcy à la gare de Vaires est prolongée jusqu'au Centre Commercial Chelles2.

AUTRES LIGNES

La ligne 613 relie la gare d'Aulnay sous Bois à la gare de Chelles.

La ligne 701 relie la gare de Chenay-Gagny à la gare de Chelles.

La ligne 19 de « Seine et Marne Express » relie la gare de Torcy à l'aéroport Roissy Charles De Gaulle en desservant Chelles.

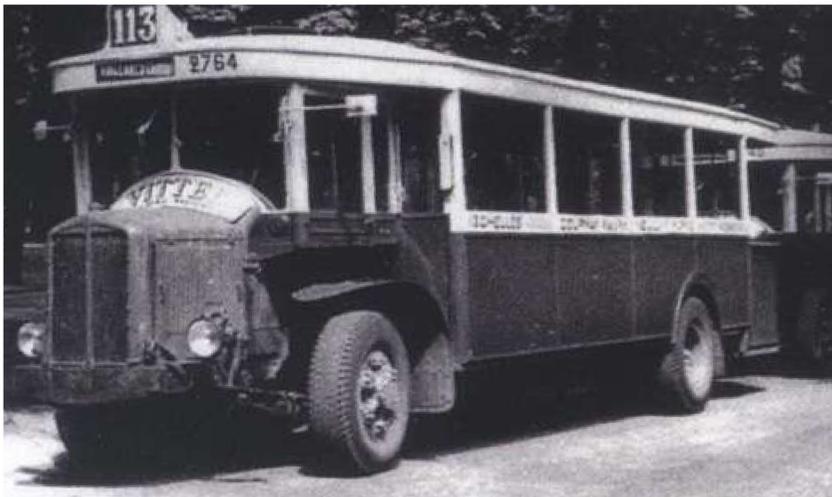
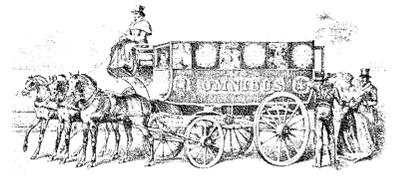
La ligne 100 relie Chelles (R°Pt des Sciences) à l'aéroport Roissy Charles De Gaulle, en desservant Aéroville, Sevran, Clichy sous Bois et Montfermeil.

La ligne N23 circule la nuit de 1h00 à 5h00 entre Paris (Châtelet) et la gare de Chelles.

La ligne N141 circule la nuit de 1h00 à 5h00 entre Paris (Gare de l'Est) et la gare de Meaux en desservant la gare de Chelles.



DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET LA LIGNE 113



1940 Autibus TN6C



1968 Autibus Saviem SC10



1950 Autibus Somua OP5



1997 Autibus Saviem SC10 restylé



1953 Autibus Chausson APH2-52



1998 Autibus Renault R312

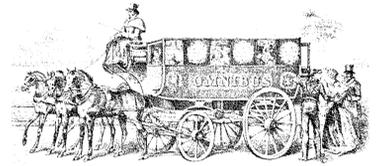


1966 Autibus Chausson APVU4



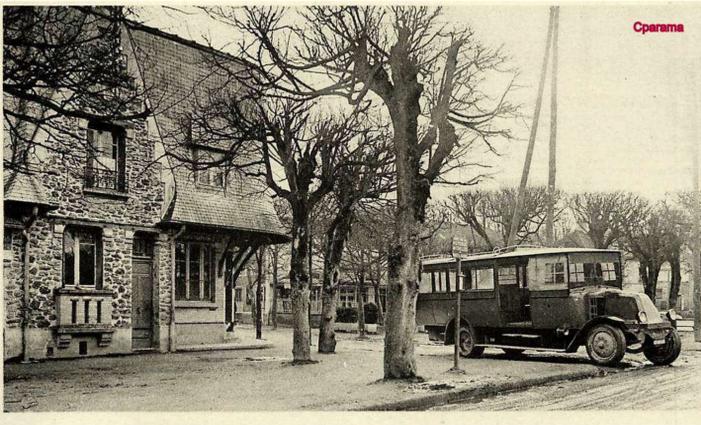
Autibus Irisbus Citélis

DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET LES TRANSPORTS LOCAUX CHELLOIS



LES CARS MARIETTE ET MILLET

En 1928 deux lignes sont créées reliant la gare de Chelles à Villevaudé en desservant au passage les Coudreaux et Le Pin d'une part et Champs sur Marne en passant par Gournay d'autre part.



En 1933 Chelles est desservie par les transports Citroën qui exploite une ligne entre Paris et Coulommiers. Il faudra attendre la fin de la 2^{ème} guerre mondiale pour assister à la reprise et la création de nouvelles dessertes.

En 1947 M. André Mariette possédant la société « Les Cars Chellois » (2 autocars) reprend l'exploitation de « La Gournaysienne » à l'origine de la ligne Chelles-Champs sur Marne créée en 1928.

En 1950 M. René Millet reprend l'exploitation de la ligne Chelles-Villevaudé et la prolonge à Claye Souilly.

Entre 1951 et 1955 M. Millet ouvrent plusieurs lignes de desserte des marchés dont une entre Chelles et Lagny qui subsistera jusqu'en 1976.

A partir des années 60, les « **cars Millet** » et les « cars



Mariette » renforcent les dessertes .

DE « L'ARTISANAT » À LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT

En 1975 une nouvelle société TUC (Transports Urbains Chellois) cogérée par les transporteurs Millet et Mariette voit le jour. Elle exploite 4 lignes partant de la gare de Chelles desservant exclusivement la ville.

Il est accessible gratuitement aux chellois et au porteur de « Carte Orange ». Cependant la gratuité sera abandonnée en 1978, le coût de la mesure devenant insupportable pour les finances municipales.

À partir de 1993 de nombreuses difficultés financières amèneront les TUC à laisser la place à un nouveau réseau exploité par Transdev.

En 1996 le réseau comporte 8 lignes dont une dessert Claye Souilly



APOL07 et le réseau actuel

En 1997 à l'initiative de la ville de Chelles et des communes du bassin chellois un partenariat entre Transdev et la RATP permet la création d'une société commune STBC (société des Transports du Bassin Chellois).

En septembre le réseau Apolo7 (Autobus Pour assurer des Liaisons Optimales sur le bassin des 7 communes) est créé avec 6 lignes:

En 1998 le nouveau réseau enregistre une progression de 10%, la fréquentation s'élevant à 2,8 millions de voyageurs.

Durant la décennie 2000/2010 pour améliorer la desserte du Centre Commercial Chelles 2 et tenir compte de la création du nouveau quartier de l'Aulnoy des modifications sont de nouveau nécessaires.

Enfin en avril 2018 un nouveau réseau se met en place afin d'adapter l'offre de transport en actualisant le tracé des lignes.

Ligne 1: Gare de Chelles-Hôpital de Montfermeil

Ligne 2: Gare de Chelles-Vaires (Paul Algis)

Ligne 3: Gare de Chelles-Gare de Villeparisis

Ligne 4: Gare de Chelles-Mairie de Claye Souilly

Ligne 5: Hôpital de Montfermeil-Gare de Lagny

Ligne 6: Gare de Chelles-Gare de Vaires (Nord)

Ligne 7: Gare de Chelles-Courtry (Michel Lefevre)

Ligne 8: Gare de Chelles-Gare de Vaires (Sud)

Ligne 9: Gare de Chelles-Gare de Chelles (Circulaire)



Mercedes Citaro articulé Source Wikipédia



Mercedes Citaro Source Wikipédia



APOLO7 AUJOURD'HUI

9 LIGNES

11 COMMUNES DESSERVIES

CHELLES, MONTFERMEIL, POMPONNE, LE PIN, VILLEPARISIS, VILLEVAUDÉ, COURTRY, BROU SUR CHANTEREINE, CLAYE-SOUILLY, VAIRES SUR MARNE ET MICRY-MORY

52 VÉHICULES

105 CONDUCTEURS

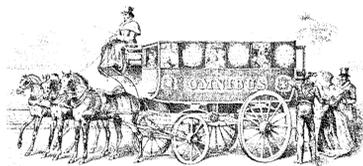
310 POINTS D'ARRÊT

17 000 VOYAGEURS/JOUR

1,7 MILLION DE KMS/AN



DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS, ET L'AÉRODROME



position, la nacelle était tombée sur un arbre peu d'un toit d'habitation dans un jardin après de la route par un pont sur, et l'autre était mal accroché de l'autre côté.

Chacun a fait son devoir et prêtés ses concours, le maire en tête, aucune fleur n'a été détachée par les enfants, qui cependant entouraient la nacelle avec curiosité, et le plus grand d'eux n'a cessé de regarder pendant tout le temps que dura le dégonflement et le transport du ballon. Aucun accident n'est arrivé, on vit seulement à été enlevé avec l'autre par les fils dans lesquels il était accroché mais il n'a été qu'après la nuit.

Une fois l'équipage en route sur Paris, les fils de l'air soulevèrent aux réalités qu'éprouvèrent les plus modestes filles de la terre; Miss Angélique surtout avait peine à contenir les accès douloureux que les souffrances physiques lui avaient causées, et elle se reposait fréquemment un véritable festival était préparé en toute hâte chez M. Parquin, riche plâtrier de Vendoué. L'accueil le plus empressé, le plus cordial fut fait aux voyageurs aériens pour lesquels une table somptueuse avait été dressée dans le jardin.

C'est à l'issue de ce repas, c'est que quinze jours auparavant, le même M. Toutain était allé descendre avec son petit Émile à Chelles et avait été reçu par le frère du même M. Parquin chez lequel il avait dîné. Les conclusions inattendues ne devaient pas en rester là; M. et Mme Parquin fils, qui étaient à Paris, ce jour-là et qui avaient assisté à la représentation de l'Épaveur frappant à mort à la porte de leur père sans se douter qu'ils allaient y rencontrer ceux qu'ils avaient vu partir.

La nuit qui s'était cessé de régner jusque là recommença de nouveau. Les échanges de politesses furent lous. Les habitants de la nacelle offrirent en faveur le seul drapeau tricolore qu'ils eussent à leur disposition; regrettant amèrement, que, contrairement aux usages, leur directeur eût oublié de leur donner des bouquets de fleurs naturelles. Ces dames lancèrent les seules roses artificielles qu'elles avaient soigneusement placées à leur chevelure, et M. Parquin, fils, offrit en échange de jolies statuettes d'art. L'air avec le plaisir de la façade de son père.

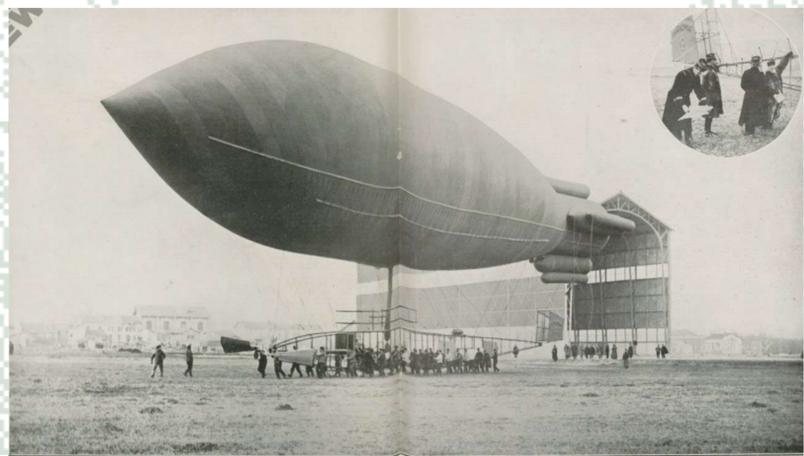
La quantité des objets étant limitée à deux, une fut offerte à ces dames qui la tirent au sort, elle échut à Mme Parquin qui accepta avec modestie les modestes et de bon goût, et qui, sous un nomme sûr, la donna depuis à Mme Andria, car ainsi devint dire que ces deux dames se sont fait remarquer tout le temps par une tenue parfaite et distinguée.

Quant à la seconde statquette, elle appartenait de droit au capitaine de l'Épave, ainsi M. Toutain en devint-il l'heureux et unique propriétaire.

Un tapageux retentissement eut lieu dans les rues de Paris après qu'ils eurent fait la promesse à M. Parquin de venir les voir s'ils n'ont pu circuler le permis, et lui quand M. Toutain aura trouvé le moyen, cherché depuis si longtemps, de se diriger dans les airs. Auguste JOUHAN.

Avant 1900, quelques aérostats vont venir se poser à Chelles mais à cette époque c'est le vent et non le pilote qui détermine la zone d'atterrissage. En 1852, l'aéronaute Toutain se pose à Chelles et à Villeparisis.

Les 15 et 17 janvier 1908, toute la population chelloise est dans les rues pour observer le passage du dirigeable Ville de Paris. Il est prévu qu'il se rendra de Sartrouville à Verdun. Le 15, la machine fait demi-tour au-dessus de Chelles pour rentrer à sa base par suite de conditions météorologiques défavorables; le 17 il survole Chelles à nouveau et poursuit sa route jusqu'à Verdun.



En juin 1911, ce sont plus de 1000 spectateurs qui sur les hauteurs de Chelles s'enthousiasment du passage des concurrents du départ du Château de Vincennes, seuls 17 concurrents parviendront à Liège. On déplorera 3 décès. 1 des avions se posera à Chelles sans conséquence pour le pilote.

de célébrer la messe à Arras, le 7 mai.

LA CONQUÊTE DE L'AIR

Le Circuit Européen

Dix-sept aviateurs sont à Liège

Ils prendront part à la seconde étape Liège-Spa-Liège (80 km.)

Quelle protestation contre les épreuves d'aviation! Devant les trois nouvelles victimes de la science nouvelle, on a reculé d'effroi. Les morts sont trop vite, on dit hier, dans la presse, et au Sénat, cette protestation est son echo.

À la veille de l'épreuve on était unanime, pour féliciter le Journal de son initiative. Maintenant, on s'aperçoit que les courses organisées par les quatre grands journaux, partaient au fond pour le seul plaisir de l'aviation, mais qu'elles ont été aussi des prétextes à réclamer.

Hier, des confrères ont été jusqu'à reprocher des opinions tellement exagérées qui assaient les progrès de l'aviation de puis quelques mois.

Dans ces protestations faisons une bonne part à l'émotion et le reste sera légitime.

Voici, en particulier, quelques observations bien fondées de l'un des membres de l'Aéro Club de France, M. Archiduc.

C'est d'abord au surmenage des pilotes, dit-il, ainsi qu'à l'impressionnisme causé par les épreuves d'aviation qui font souffrir les pilotes, et surtout par les accidents. La plupart des aviateurs, trop pressés de gagner de l'argent et de conquérir la gloire, s'abandonnent aux souffrances physiques sans se soucier de leur santé et de leur vie.

Les courses d'aéroplane, demeurant à notre avis, fort utiles. Il est excellent que les aviateurs puissent ainsi s'exercer et s'habituer à des efforts précis. La discipline des épreuves et pour les aviateurs un élément de formation et oblige à des perfectionnements techniques ainsi qu'à la maîtrise des pilotes.

Quant à nier les progrès de l'aviation, c'est folie. Faut-il rappeler que l'un des derniers, et même l'un des plus grands de l'État, une rafale de 8 à 10 mètres dépassant les aviateurs de cette hier, les pilotes ont volé par un vent de 18 mètres à la seconde, tel-que cela tient au par hazard? Et évidemment non. Au contact d'expériences nombreuses, les constructeurs ont progressé et les pilotes se sont perfectionnés, voilà la vérité.

Limitons le nombre des meetings, dotons-les d'une réglementation sévère, soit, mais en les supprimant pas, même sous le coup d'une émotion douloureuse.

QU'ILS ÉTAIENT AVANT LA 1^{re} JOURNÉE

Voici la position des concurrents non parvenus à Liège hier :

Moria, appareil brisé à Chevon.

Bobbe, arrêté à Danville (Meuse).

Préval, arrêté à Billaix (Belgique).

Pascal, en panne à Verdun (Meuse).

Nalanda, arrêté à Sainte-Ménéhould (Meuse).

Egraud, arrêté à Sainte-Ménéhould (Meuse).

Comte d'Espèy, à Puterbourg, près Reims.

Morillon, arrêté à Gagny (Oise).

Huber, chuté à Longpont (Aisne).

Kimmerling, arrêté à Villiers (Ardennes).

Allard, appareil brisé à Sévigny (Ardennes).

Molla, appareil brisé à Chelles (Seine-et-Marne).



En Avril 1914, un avion Esnault-Pelterie en panne se pose sur la place du Poncelet. Photo 5



Club Aéronautique

Beaucoup de personnes ignorent qu'il existe à Chelles un club aéronautique fondé en avril dernier par quelques jeunes gens actifs et persévérants.

Les sept fondateurs estimèrent qu'avant de rendre public la naissance de ce cercle il convenait de travailler avec acharnement et sans bruit, et d'arriver à des résultats probants avant de faire appel aux nombreux actifs et surtout aux membres honoraires.

Les résultats obtenus dimanche dernier leur ouvrent un avenir plein d'espoir et leur donnent aussi la possibilité de faire un large appel à tous les amis de l'aviation.

Sans subvention aucune, grâce à leur dévouement, à leur travail, à leur loyauté et à leurs deniers ils sont arrivés à construire, suivant les conseils et les directives de membres fondateurs compétents, un appareil qui a donné de très bons résultats.

Notre espoir est que les sportifs et les sportsmen de Chelles amis de l'aviation voudront apporter leur aide pécuniaire à ces vaillants jeunes gens, et se feront inscrire comme membre honoraire du « Club Aéronautique de Chelles », (Cotisation annuelle : 20 francs).

Ceux qui désirent en faire partie comme membres actifs sont priés de s'adresser au président M. Wintz, au siège social, café Moulin, 66, boulevard de la Gare.

Fête d'aviation

Notre espoir est que les sportifs et les sportsmen de Chelles amis de l'aviation voudront apporter leur aide pécuniaire à ces vaillants jeunes gens, et se feront inscrire comme membre honoraire du « Club Aéronautique de Chelles », (Cotisation annuelle : 20 francs).

Ceux qui désirent en faire partie comme membres actifs sont priés de s'adresser au président M. Wintz, au siège social, café Moulin, 66, boulevard de la Gare.

Les résultats obtenus dimanche dernier leur ouvrent un avenir plein d'espoir et leur donnent aussi la possibilité de faire un large appel à tous les amis de l'aviation.

Sans subvention aucune, grâce à leur dévouement, à leur travail, à leur loyauté et à leurs deniers ils sont arrivés à construire, suivant les conseils et les directives de membres fondateurs compétents, un appareil qui a donné de très bons résultats.

Notre espoir est que les sportifs et les sportsmen de Chelles amis de l'aviation voudront apporter leur aide pécuniaire à ces vaillants jeunes gens, et se feront inscrire comme membre honoraire du « Club Aéronautique de Chelles », (Cotisation annuelle : 20 francs).

Ceux qui désirent en faire partie comme membres actifs sont priés de s'adresser au président M. Wintz, au siège social, café Moulin, 66, boulevard de la Gare.

En 1930, création du Club Aéronautique Chellois avec Mr Wintz comme Président. Ce club de vol à voile fera l'acquisition d'un treuil pour le tractage des planeurs. L'emplacement de l'aérodrome n'est pas précisé.

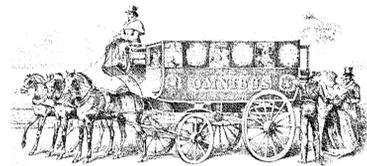
En Aout 1933, une grande fête aérienne est organisée "sur le terrain derrière la montagne de Chelles route du Sempin qui conduit aux Coudreaux près du champ de tir". De 4000 à 5000 spectateurs assistent à ce meeting.

En 1936, Emile Donne trouve la mort aux commandes d'un "pou du ciel" Henri Mignet.

Une pierre marque encore aujourd'hui le lieu de la chute. Cette pierre si elle n'a pas été déplacée se trouve aujourd'hui sur le taxiway de l'aérodrome et prouverait l'existence de l'aérodrome avant sa reconnaissance officielle en 1937.



DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS, ET L'AÉRODROME



En février 1937, le Conseil Municipal donne son accord à une demande des Services Aéronautiques pour le déclassement du Chemin de Courtry et la construction d'une déviation contournant les terrains de l'aérodrome.

*Proposition de déclassement
Chemin de Courtry.*

*ne permettant pas cette réponse en même.
Le Maire donne connaissance au conseil d'une
lettre de M. l'Ingénieur en chef des travaux commu-
nals de l'Aéronautique faisant connaître qu'une
partie du chemin rural dit « de Courtry » se
trouve comprise dans le périmètre des terrains en
cours d'acquisition par ce service, en vue de la créa-
tion d'un aérodrome. Il demande d'envisager
le déclassement de cette partie.
M. Parnot donne lecture d'un rapport qu'il
a établi sur la question.
Le déclassement demandé ne pouvant, en tout
état de cause être accordé, que sous réserve de construc-
tion d'une déviation reliant le tronçon Nord du
Chemin de Courtry à une grande voie de Commu-
nication, pour conserver aux propriétaires riverains
et aux usagers l'accès de leurs propriétés. M. Parnot
expose deux suggestions.
La première de demander aux services aéronau-
tiques de faire le nécessaire pour cette déviation.
La seconde de réclamer une indemnité, la ville*

En septembre 1945, c'est le Général De Gaulle qui sur le terrain de l'aérodrome vient passer en revue les combattants de la 1ère Division de la France Libre. En 1947, grand meeting aérien organisé par l'Aero Club Chellois.



En 1963, 8 Clubs sont présents sur l'aérodrome ; 2 à 300 élèves suivent des cours de pilotage et de 2 à 3000 voyageurs par an s'y croisent.



En 2022, Les adhérents de 3 clubs fréquentent toujours l'aérodrome de Chelles Le Pin.

Aviation Populaire

Le Ministère de l'Air, par l'intermédiaire de la Fédération Populaire des Sports Aéronautiques vient de confier à l'Aéro-Club Populaire Chellois la gérance d'une Section d'Aviation Populaire pour les cours techniques, les modèles réduits et l'éducation physique.

Les cours techniques, qui ont commencé le lundi 20 juin aux écoles de garçons de la rue Eterlet, et qui sont professés par M. Atger, ingénieur des Arts et Métiers, ingénieur adjoint de l'Aéronautique, pilote des corps techniques, ont pour principal objet la préparation du certificat d'aptitude de mécanicien d'aviation qui permettra aux jeunes gens de faire leur service dans l'aviation.

En outre, dès la première année de cours, les élèves reçus au brevet élémentaire de mécanicien d'aviation sont admis par ordre de classement à la section de vol mécanique qui fonctionne sur le terrain de Chelles sous la direction de l'excellent chef-pilote Landry et peuvent ainsi obtenir gratuitement leur brevet de pilote avant leur départ au régiment ; ce qui leur ouvre l'accès de la carrière de pilote militaire et par la suite celle de pilote de transports publics. En outre, tous les jeunes gens inscrits aux cours pourront également être inscrits à la section de vol à voile qui fonctionnera à Chelles très prochainement.

En 1938, le ministère de l'Air confie à l'Aéroclub Populaire Chellois la mise en place de cours techniques. Les cours dispensés ont pour principal objet la préparation du certificat d'aptitude de mécanicien d'aviation. Ces cours sont dispensés aux Ecoles de garçons de la Rue Eterlet.

Section d'aviation populaire

OLGA GIRAUD à Chelles

Mme Olga Giraud, la championne Française bien connue de vol à voile, a visité la Section d'Aviation Populaire de Chelles.

Cette visite avait d'autant plus d'intérêt, qu'indépendamment de la personnalité et de l'autorité de la visiteuse, le cours d'aérodynamique est fait d'après le livre que Mme Giraud a écrit en collaboration avec René Fossier.

Il nous est permis d'affirmer que la championne qui a assisté à tout le cours d'aérodynamique fut pleinement satisfaite des résultats obtenus dans cette science assez compliquée qu'est l'étude de la résistance et des effets des courants d'air en aéronautique.

Cinq élèves de la Section se présentent le 20 mars à l'examen pour l'obtention du Certificat de Préparation Militaire aux emplois d'une spécialité de l'armée de l'Air. Ce sont : André Colson, comme mécanicien-électricien ; Roger Beaudoin, comme mécanicien radiotélégraphiste ; Paul Coschiémique, comme mécanicien d'avions ; Roger Perrier, comme mécanicien d'avions ; Jean Parisot, comme mécanicien d'avions.

Un autre élève, André Coschiémique, se présente en juin à l'école de Rochefort ; quatre élèves se présenteront d'autre part à l'examen fédéral d'aptitude aérienne du 19 mars.

On travaille... on travaille, à la Section d'Aviation Populaire de Chelles !

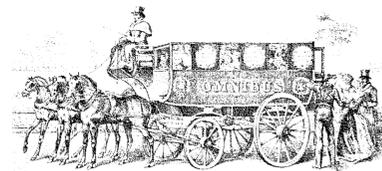
Nous rappelons qu'indépendamment des cours de mécanique, de lecture au son, d'aérodynamique, M. Pelletier, professeur de mathématiques, fait chaque jeudi, au local de la Section un cours de géométrie et d'algèbre.

En mars 1939, Olga Giraud championne de vol à voile vient féliciter les 10 élèves de la première promotion.

En juillet 1945 se tient une grande fête aérienne réhaussée par la participation des pilotes de l'escadrille Normandie Niémen.



DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS, DES VÉLOS ET DES MOTOS



LE VÉLO

Si les draisienne et les grands bi ne semblent pas avoir sillonnés les rues de Chelles, les vélocipèdes y font leur apparition au début des années 1880 dans le cadre du cyclotourisme et des compétitions.

Le développement du cyclotourisme réservé à une clientèle aisée du fait du prix élevé des matériels va s'accélérer avec la création du Touring Club de France en 1890 et l'invention du pneu démontable de Dunlop puis de Michelin en 1891.



Dans ses colonnes, le quotidien Le Vélo dévoile ses circuits et donne la liste des restaurants à même d'accueillir les cyclotouristes et leurs engins tout en précisant l'adresse des réparateurs locaux.



En 1894, Charles Bivort, industriel domicilié à Chelles, organise salle Wagram le 1er Salon du cycle. Photo 3

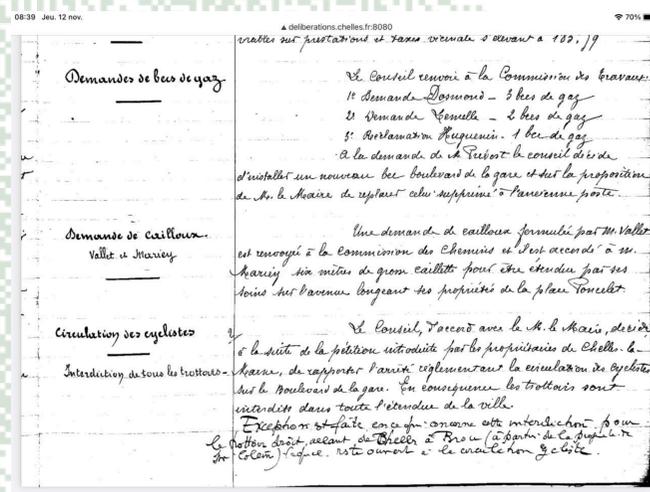


En 1895, une première piste cyclable est créée sur le trottoir de l'avenue de la Gare (Av Foch aujourd'hui) pour les cyclistes se rendant à Gournay.

Un "trottoir cycliste" est établi sur la route entre Chelles et Brou.



En 1908, le Conseil Municipal étend l'interdiction de circulation pour les vélos sur les trottoirs à l'ensemble des rues de la commune avec 2 seules exceptions entre Chelles et Brou et entre la gare et Gournay. Une vitesse maximale de 8km/heure est cependant imposée.

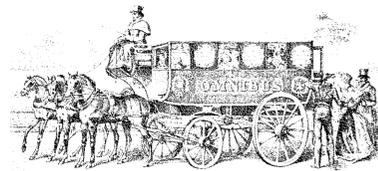


A compter de 1936 avec l'instauration des congés payés, le tandem va accompagner les premiers vacanciers dans des randonnées plus ou moins lointaines.



A compter des années 1950, des stationnements et des gardiennages organisés des vélos se mettent en place. Tout d'abord pour les clients du marché, puis pour les chellois allant travailler à Paris et déposant leurs vélos avec du côté Sud la maison Coisel et du côté Nord la Maison Alexandre Avenue des Abbesses. En 1956, le Conseil Municipal se préoccupe de l'organisation du stationnement des vélos très présents devant les cinémas.

DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS, DES VÉLOS ET DES MOTOS



LES COMPÉTITIONS CYCLISTES

Très tôt, les compétitions et les exploits des coureurs cyclistes sont repris dans la presse spécialisée et passionnent les foules.

1868: Première course cycliste en France.

1891: Premier Paris-Brest-Paris 1200 km et Bordeaux-Paris 600km.



1892: Auguste Stéphane coureur cycliste professionnel domicilié à Chelles remporte la course Bordeaux-Paris.

1883: On peut lire dans les colonnes du quotidien *Le Vélo* le récit de l'accident de Stéphane survenu lors d'un entraînement entre Lagny et Chelles.



1895: la Société Vélocipédique de Chelles organise des courses de vitesse entre Chelles et Lagny.



La MOTO

Apparue en 1895, la compétition moto va rapidement passionner les foules et contribuer au développement de ce nouveau mode de transport.

En Août 1913, c'est Chelles qui accueillera et verra repartir les motos et side-cars des 57 concurrents engagés dans les 600 kilomètres de la course Liège-Paris-Liège.

Le journal *l'Eclair* s'en fait l'écho dans son édition datée du 15 Août 1913.

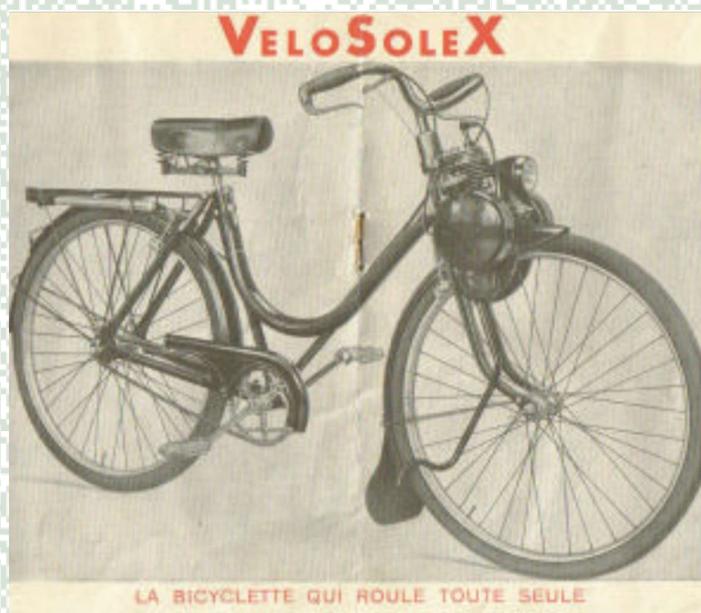


Le développement de la moto se poursuivra dans l'entre-deux guerres.

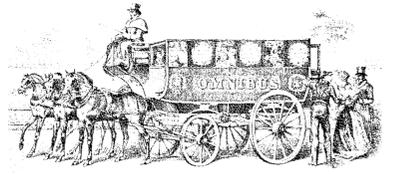
2 sérieux concurrents aux motos de petites cylindrées vont apparaître après-guerre :

- En 1946, c'est le Solex qui fait sa première apparition
- En 1959, c'est Mobylette qui produit ses premiers modèles.

Des générations de Chellois enfourcheront les différentes versions du Solex et les fameuses "bleu" et "orange" de Mobylette.

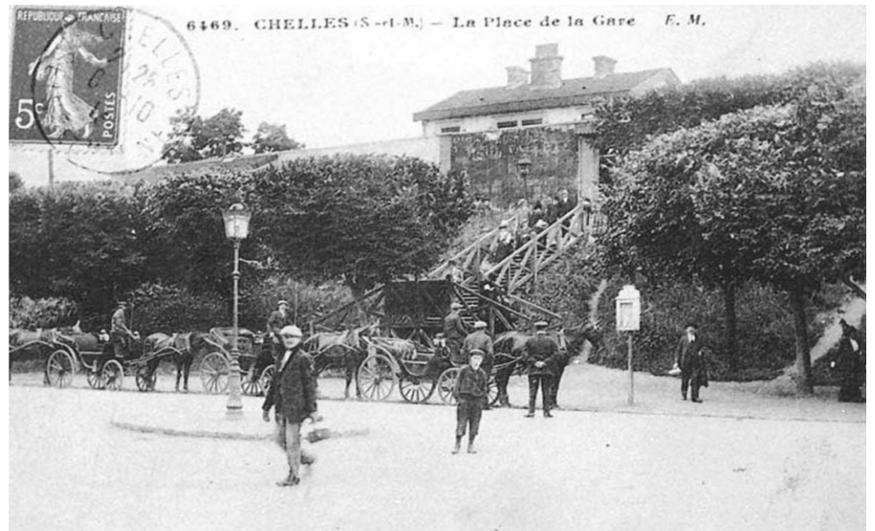


DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS, DES AUTOS ET DES CAMIONS



LES LOCOMOBILES

Les machines à vapeur - massivement utilisées sur les voies du chemin de fer - vont également trouver leur application dans l'agriculture et les transports routiers.



des voitures de place auto sur celui des voitures de place chevaux.

10 centimes en voitures ou en voitures au gaz, soit recourir au profit de la ville.

Tarif des voitures automobiles
Y'avait avant fixé le tarif des voitures publiques, indéterminé, par les voitures automobiles de place, 1^{re} Course, même tarif que pour les voitures à chevaux 2^e Heures; liberté du prix à débattre entre le souscripteur et le client.

Décombrement de la population
Le conseil approuve la indemnité accordée aux employés qui ont effectué le recensement de la

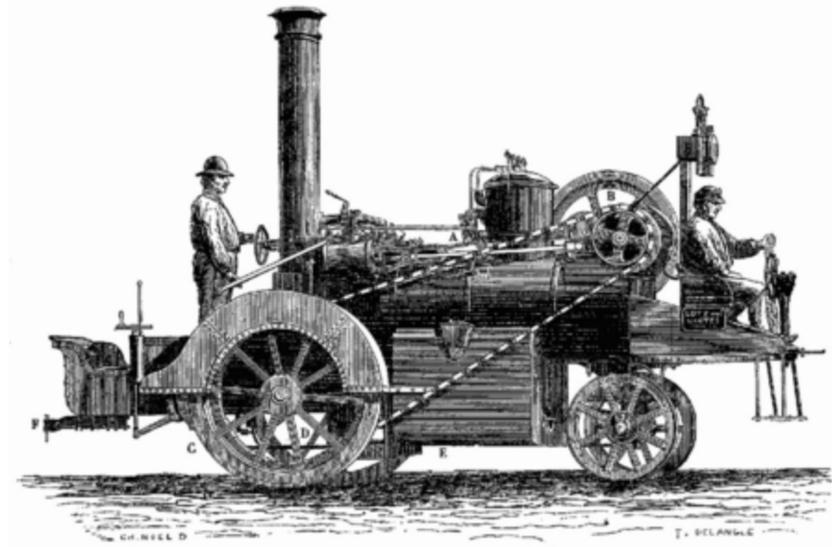


Fig. 221. — Voiture à vapeur de M. Lotz, de Nantes.

Ces locomobiles ou locomotives routières à vapeur sont apparues dans les années 1850 et vont timidement se développer pour les transports routiers de lourdes charges.

En 1866 à Chelles, l'entrepreneur Parquin exploitant de carrières à Chelles va tester une locomobile Lotz construite à Nantes et venue à Paris en démonstration.

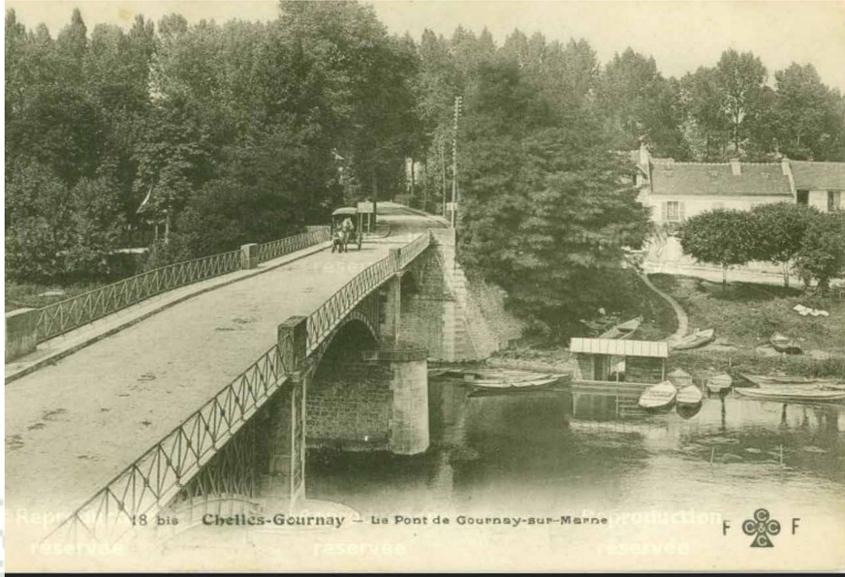
En 1870, ce sont les Prussiens qui vont réquisitionner les locomobiles de la région pour déplacer leurs pièces d'artillerie.

75	septembre, près de M. Lotz aîné, qui lui a montré son convoi remis derrière les ateliers en construction de M. Flaud.	19
22	La locomobile s'appelle la France; elle est de la force de 15 chevaux et pèse 10,000 kilogrammes. Elle remorque trois fourgons à deux roues chacune. Le tout est articulé de façon à pouvoir tourner et passer partout où les voitures à deux ou à quatre roues peuvent tourner ou passer.	20
91	M. Lotz a apporté dans son convoi les pièces principales d'un atelier et d'une maison de dépôt qu'il fonde tout à côté de M. Flaud, en face du palais de l'Exposition universelle. Il a ainsi largement gagné son voyage, puisqu'il s'est fait accompagner de huit ouvriers, et il aurait pu facilement en prendre davantage.	21
72	Cette machine restera deux jours où nous l'avons vue ce matin, puis elle ira par les routes ordinaires à Chelles, chez M. Parquin, plâtrier, qui a le projet d'en faire l'acquisition pour le service des nombreuses plâtrières qu'il possède près des ruines de célèbres abbayes, non loin de la prairie où Chilpéric fut assassiné par Landry.	22
51	La charge utile, venue de Nantes, dans les fourgons était de 6,000 kil. Dans la pratique régulière, M. Lotz affirme qu'elle pourrait être plus considérable.	23
51		24
75		25
22		26
91		27
72		28
51		29
75		30
22		31
91		1
72		2
51		3
75		4
22		5
91		6
72		7
51		8
75		9
22		10
91		11
72		12
51		13
75		14
22		15
91		16
72		17
51		18
75		19
22		20
91		21
72		22
51		23
75		24
22		25
91		26
72		27
51		28
75		29
22		30
91		31
72		1
51		2
75		3
22		4
91		5
72		6
51		7
75		8
22		9
91		10
72		11
51		12
75		13
22		14
91		15
72		16
51		17
75		18
22		19
91		20
72		21
51		22
75		23
22		24
91		25
72		26
51		27
75		28
22		29
91		30
72		31
51		1
75		2
22		3
91		4
72		5
51		6
75		7
22		8
91		9
72		10
51		11
75		12
22		13
91		14
72		15
51		16
75		17
22		18
91		19
72		20
51		21
75		22
22		23
91		24
72		25
51		26
75		27
22		28
91		29
72		30
51		31
75		1
22		2
91		3
72		4
51		5
75		6
22		7
91		8
72		9
51		10
75		11
22		12
91		13
72		14
51		15
75		16
22		17
91		18
72		19
51		20
75		21
22		22
91		23
72		24
51		25
75		26
22		27
91		28
72		29
51		30
75		31
22		1
91		2
72		3
51		4
75		5
22		6
91		7
72		8
51		9
75		10
22		11
91		12
72		13
51		14
75		15
22		16
91		17
72		18
51		19
75		20
22		21
91		22
72		23
51		24
75		25
22		26
91		27
72		28
51		29
75		30
22		31
91		1
72		2
51		3
75		4
22		5
91		6
72		7
51		8
75		9
22		10
91		11
72		12
51		13
75		14
22		15
91		16
72		17
51		18
75		19
22		20
91		21
72		22
51		23
75		24
22		25
91		26
72		27
51		28
75		29
22		30
91		31
72		1
51		2
75		3
22		4
91		5
72		6
51		7
75		8
22		9
91		10
72		11
51		12
75		13
22		14
91		15
72		16
51		17
75		18
22		19
91		20
72		21
51		22
75		23
22		24
91		25
72		26
51		27
75		28
22		29
91		30
72		31
51		1
75		2
22		3
91		4
72		5
51		6
75		7
22		8
91		9
72		10
51		11
75		12
22		13
91		14
72		15
51		16
75		17
22		18
91		19
72		20
51		21
75		22
22		23
91		24
72		25
51		26
75		27
22		28
91		29
72		30
51		31
75		1
22		2
91		3
72		4
51		5
75		6
22		7
91		8
72		9
51		10
75		11
22		12
91		13
72		14
51		15
75		16
22		17
91		18
72		19
51		20
75		21
22		22
91		23
72		24
51		25
75		26
22		27
91		28
72		29
51		30
75		31
22		1
91		2
72		3
51		4
75		5
22		6
91		7
72		8
51		9
75		10
22		11
91		12
72		13
51		14
75		15
22		16
91		17
72		18
51		19
75		20
22		21
91		22
72		23
51		24
75		25
22		26
91		27
72		28
51		29
75		30
22		31
91		1
72		2
51		3
75		4
22		5
91		6
72		7
51		8
75		9
22		10
91		11
72		12
51		13
75		14
22		15
91		16
72		17
51		18
75		19
22		20
91		21
72		22
51		23
75		24
22		25
91		26
72		27
51		28
75		29
22		30
91		31
72		1
51		2
75		3
22		4
91		5
72		6
51		7
75		8
22		9
91		10
72		11
51		12
75		13
22		14
91		15
72		16
51		17
75		18
22		19
91		20
72		21
51		22
75		23
22		24
91		25
72		26
51		27
75		28
22		29
91		30
72		31
51		1
75		2
22		3
91		4
72		5
51		6
75		7
22		8
91		9
72		10
51		11
75		12
22		13
91		14
72		15
51		16
75		

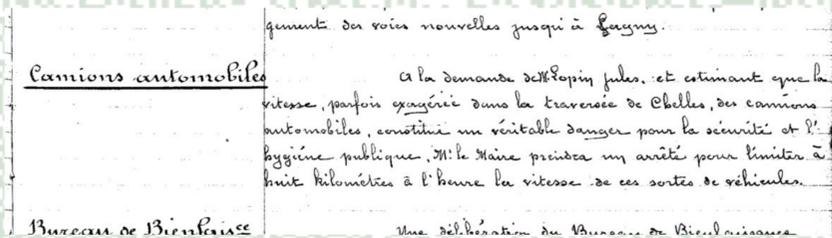
UNE RÉGLEMENTATION PROPRE AUX VÉHICULES AUTOMOBILES :

LES LIMITATIONS DE VITESSE

Des panneaux limitants la vitesse des véhicules automobiles à 12km/ heure vont être installés aux entrées de Chelles.

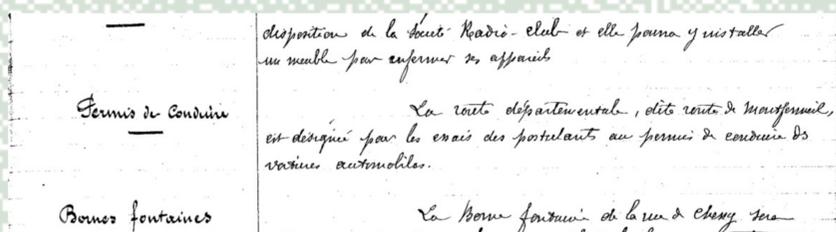


En 1922, un arrêté municipal limitera la vitesse des camions à 8km /heure.



L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE

En 1926, le Conseil Municipal désigne la côte de Montfermeil comme lieu d'apprentissage pour les nouveaux conducteurs.



LES POMPES À ESSENCE

Des arrêtés municipaux vont venir encadrer l'implantation des pompes à essence sur les trottoirs. Ces implantations s'accompagneront d'une nouvelle taxe pour l'encombrement de l'espace public.



18. - CHELLES (S.-et M.). - Rue de Lagny.

LES CAMIONS

Dans les années 1920, les camions automobiles vont progressivement remplacer les chariots, tombereaux et charrettes du temps passé.

En 1922, Fernand Seigneur va créer son entreprise de déménagements.



DEMEMAGEMENTS
Messageries et
Service rapide

Fernand SEIGNEUR
 15, avenue Gudefin, CHELLES (S.-et-M.)
 (Téléphone 62)

VILLES DESSERVIES ET BUREAUX

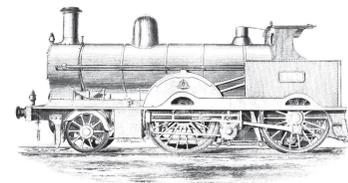
CHELLES, bar de la Gare, M. Paul, 72, boul. de la Gare ; café de la Mairie, 6, rue Louis-Eterlet ; **Brou, Vaires, Pomponne, Thorigny**

LAGNY, café du Commerce, 1, rue Saint-Denis ; **Montevrain, Chessy**, hôtel des Voyageurs ; **Montry**, hôtel des Marronniers **Saint-Germain-s-Morin, Couilly**, hôtel des Bons-Enfants ; **Quincy-Ségy**.

MEAUX, café-brasserie Jeanne-d'Arc, 14, place du Marché ; **Villenois**.

ESBLY, Coupvray, Chalifert.

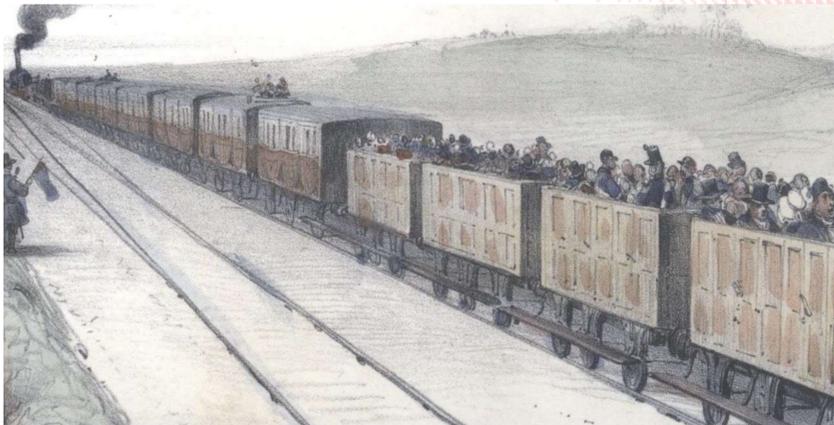
DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET DU CONFORT



LES CLASSES

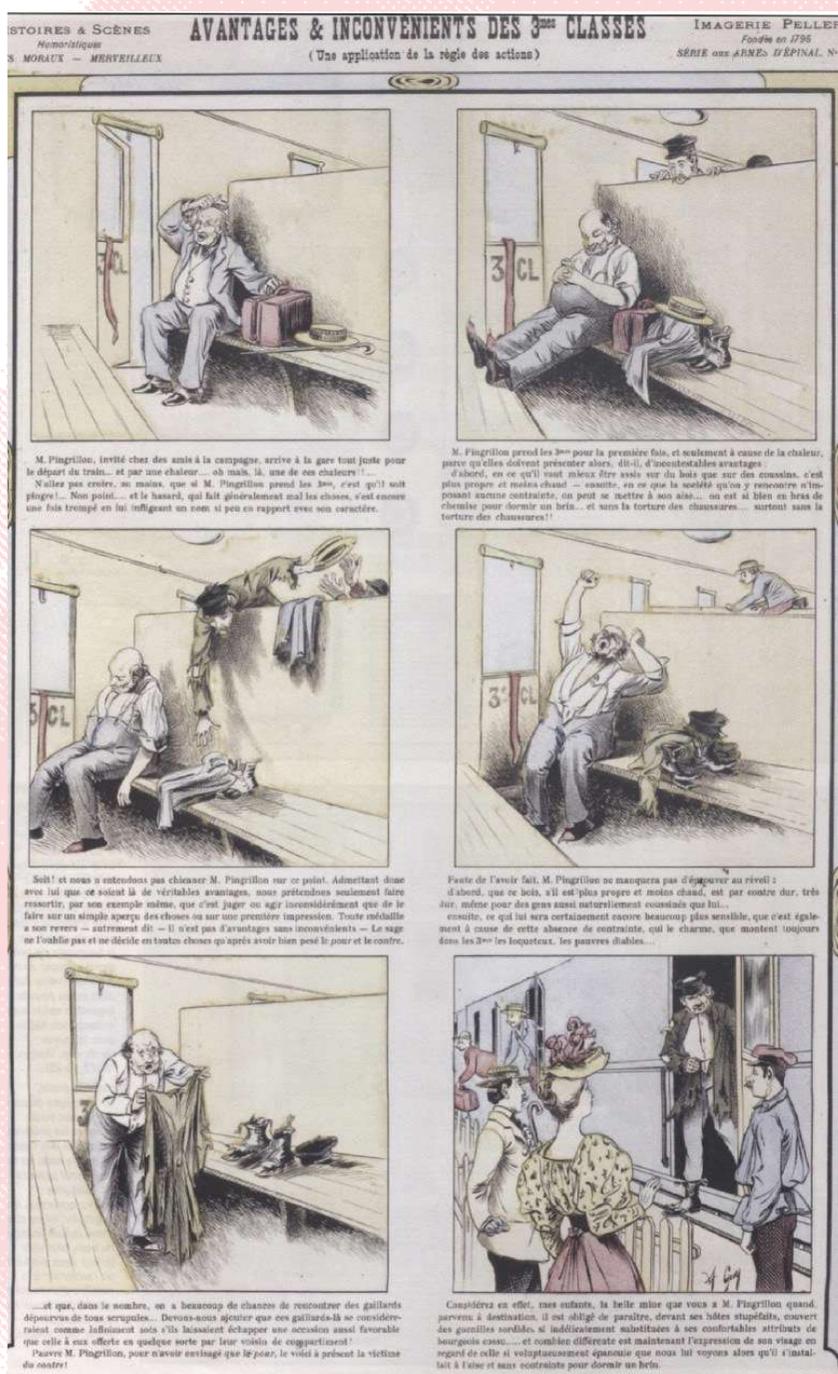
Les 3 classes de confort découlent de l'aménagement des diligences

Les compagnies de chemins de fer maintiennent l'inconfort de la 3ème classe pour encourager le surclassement



En 1844 la loi fait obligation de couvrir les voitures de 3ème classe et de les fermer avec des rideaux. La 3ème classe ne disparaîtra qu'en 1956.

Les largeurs de sièges et nombre de personnes par voiture différent selon les classes : 1ère : 24 places, 2ème : 30 places, 3ème : 50 places



L'ÉCLAIRAGE

En 1839, premiers textes officiels concernant l'éclairage, les trains partant de nuit doivent toujours être éclairés. Pour les autres trains, utilisation d'un tableau indiquant les heures de coucher du soleil

- En 1ère classe une lampe à huile par compartiment, en 2ème classe une lampe à huile pour 2 compartiments et en 3ème classe de 2 lampes à huile pour l'ensemble de la voiture,
- A partir de 1878 l'éclairage au gaz se substitue à l'éclairage à huile
- En 1900 circulaire ministérielle pour l'installation d'un éclairage permettant de lire aisément,
- En 1902 début de l'éclairage électrique par accumulateurs,
- En 1921 obligation de généraliser l'éclairage électrique



Les tubes sur le toit des voitures sont remplis de gaz pour l'éclairage

LE CHAUFFAGE

Au début du chemin de fer, seules les voitures de 1ère classe étaient chauffées par chaufferettes à eau chaude au sol.

- A partir de 1879, généralisation du chauffage à toutes les classes pour les parcours supérieurs à 2 heures.
- A partir de 1890, essai de chauffage continu sur le train à partir de la vapeur émise par la locomotive.
- Dans l'attente de la généralisation du chauffage à vapeur, les voitures à impériale ouverte ne circulent plus l'hiver et les voitures à impériale fermée reçoivent un poêle en fonte et des bouillottes en partie basse,
- En 1897, généralisation à toutes les voitures du chauffage à vapeur
- En 1901, obligation de chauffer même sur les petits parcours pendant la saison froide.
- En 1902, suppression des derniers poêles dans les voitures

SEUL JOURNAL FRANÇAIS RECEVANT PAR FILS SPÉCIAUX LES DERNIÈRES NOUVELLES DU MONDE ENTIER

LE TOUR DU MONDE EN 63 JOURS

RETOUR TRIOMPHAL

Le héros de l'expédition... **M. GASTON STIEGLER**... **L'ARRIVÉE À PARIS**... **EN GARE D'AMENS**... **À BULLOINE**... **À LA GARE DU NORD**




Ces trains vont être réservés dans un premier temps aux clientèles aisées voyageant en 1^{ère} et 2nde classes. A compter de 1880, ces trains vont s'ouvrir aux classes populaires voyageant en 3^{ème} classe, dont l'inconfort des conditions de voyage sera tel qu'il attirera l'attention de caricaturistes comme Daumier.

South Eastern Railway. London-Chatam-Dover Railway
CHEMINS DE FER DU NORD & DE L'EST DE FRANCE

LONDRES-PARIS-CONSTANTINOPLÉ

Service Rapide Sans Changement de Voitures
FAST TRAVELLING Without any Change of Carriages
The Trains are Started From LONDON & PARIS EVERY WEDNESDAY ONLY ON WEDNESDAY FOR CONSTANTINOPLÉ On THURSDAY & SUNDAY FOR BUKAREST

PARIS-MUNICH-VIENNE-BUDAPEST-BELGRADE-CONSTANTINOPLÉ

PARIS & BUKAREST

ORIENT EXPRESS



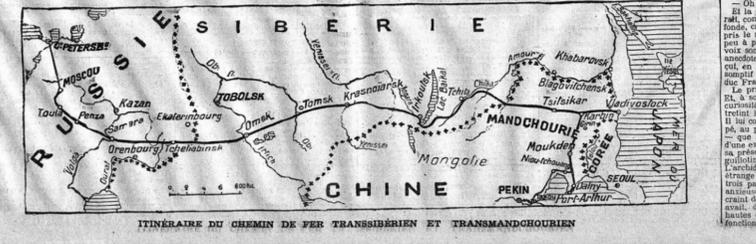
HIVER 1888-89 WINTER 1888-89

Route	Class	Price
LONDRES-PARIS-VIENNE	1 ^{ère}	7 50
	2 ^{ème}	5 00
PARIS-CONSTANTINOPLÉ	1 ^{ère}	12 50
	2 ^{ème}	8 00
PARIS-BUKAREST	1 ^{ère}	10 00
	2 ^{ème}	6 50

LE "MATH" EN EXTRÊME-ORIENT

LE TRANSSIBÉRIEN

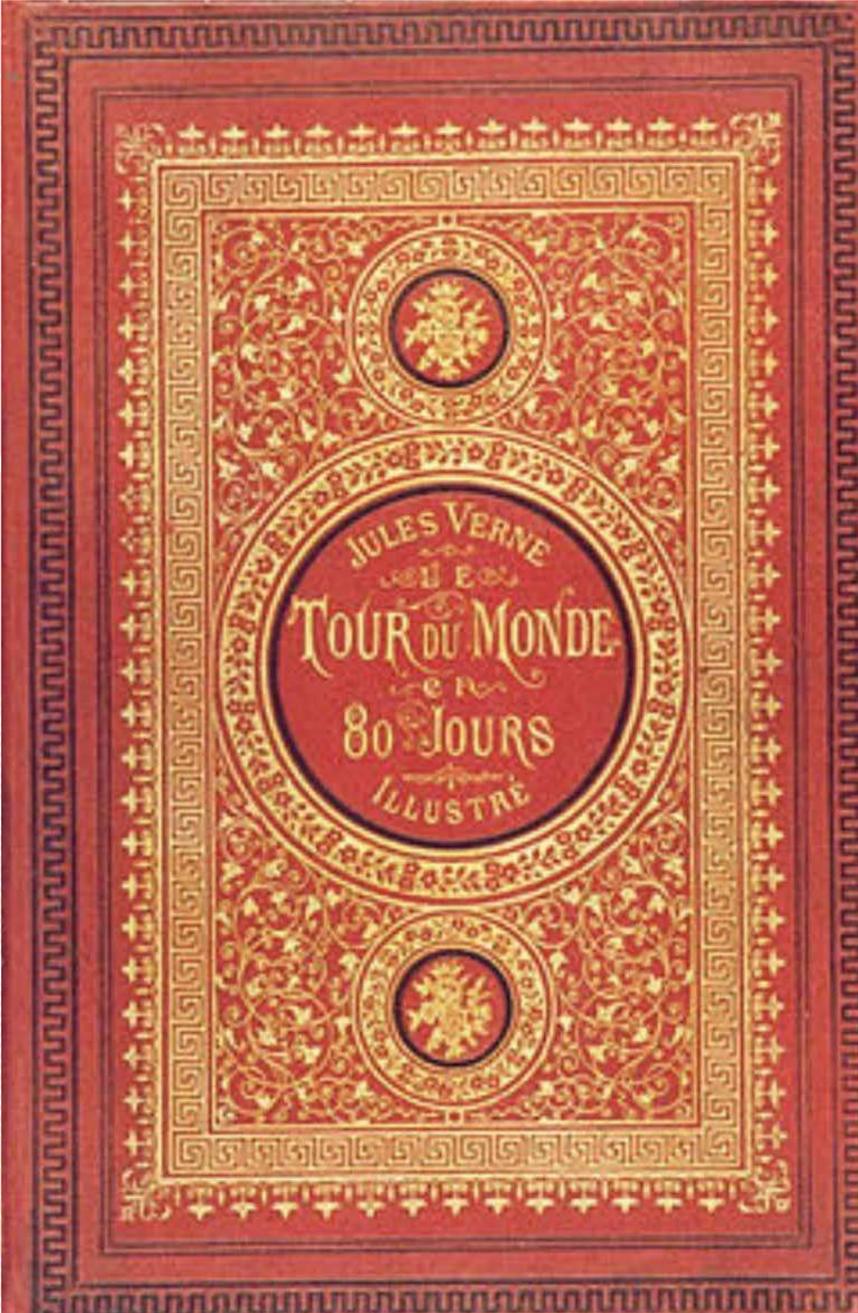
Sur la route de Vladivostok... **LE TRANSSIBÉRIEN**... **LE TRANSMANDCHOURIEN**



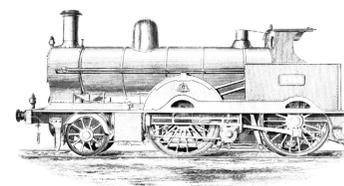
En allant prendre leur train de banlieue à la Gare de l'Est, les chellois vont côtoyer les voitures mythiques de l'Orient Express et vont pouvoir rêver de voyages lointains. Les reportages publiés dans les journaux sur le Tour du Monde ou le Transsibérien vont leur permettre de relier l'imaginaire de Jules Verne à la réalité.

JULES VERNE

TOUR DU MONDE EN 80 JOURS ILLUSTRE



DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET LA DÉCOUVERTE DE L'EXACTITUDE

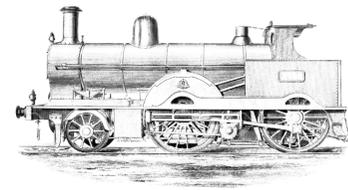


Autrefois, pour les longs voyages avant l'arrivée du chemin de fer, on savait quand on partait mais on ne savait jamais quel jour et à quelle heure on arriverait : Les saisons, les conditions météo, l'état des routes, les problèmes liés aux chevaux - blessures ou absence de relais, les problèmes liés aux véhicules - essieux ou roues brisés, les brigands, ... constituaient autant de fréquentes causes de retard.

Avec l'utilisation du chemin de fer, on connut pour la première fois à la minute près l'heure du départ et l'heure d'arrivée.

Evolution des durées de trajet au XIXème et XXème siècles								
De Paris à :	Km	Au pas (jours)	En diligence (heures)		En malle poste (heures)	En train (h. et m.)	En TGV (h. et m.)	En TER (h. et m.)
			1800	1830				
Amiens	130	2,5		15	10	2 h 10		1 h 07
Angoulême	451	8,5		48	30	8 h 06	1 h 44	
Besançon	405	7,5	120	72	33	7 h 58	2 h 28	
Bordeaux	561	10,5	180	72	40	10 h 55	2 h 36	
Brest	581	11		108	44	16 h 10	3 h 46	
Caen	234	4,5	36	24	14	5 h 18		1 h 59
Calais	274	5	60	36	18	5 h 30	1h51	
Châlons-en-C.	192	3,5		22	13	3 h 23		2 h 01
Charleville- M	234	4,5	60	30	18	5 h 22	2 h 33	
Chartres	90	1,5	24	12	8	1 h 41	1 h 14	1 h 14
Clermont-F.	382	7	108	72	35	8 h 28	3 h 50	
Dijon	323	6		60	25	5 h 47	2 h 06	
Genève	519	9,5	168	84		11 h 55	3 h 41	
Le Havre	211	4		24	14	4 h 48		2 h 18
Lille	223	4	48	28	18	4 h 30	1 h 02	
Lyon	470	8,5	108	78	36	9 h 17	2 h 07	
Metz	312	6	36	44	23	7 h 33	1 h 26	
Mulhouse	467	8,5		72	37	11 h 20	2 h 42	
Nancy	308	5,5		48	24	7 h 03	1 h 31	
Nantes	393	7,5	96	60	30	8 h 27	2 h 02	
Orléans	132	2,5	24	12	9	2 h		0 h 57
Périgueux	486	9		84		10 h 40	4 h 21	
Reims	155	3	36	17	13	3 h 15	1 h 06	
Rennes	360	6,5	96	60	26	7 h 55	1 h 58	
Rouen	123	2,5	24	14	8	2 h 40		1 h 44
Strasbourg	448	8,5	108	72	36	10 h 10	2h18	
Toulouse	681	12,5	192	108	54	20 h 02	4 h 14	
Tours	234	4,5		27	16	4 h 31	1 h 45	
Troyes	158	3	36	24		3 h 41		1 h 26

DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET LA DÉCOUVERTE DE L'EXACTITUDE



L'HEURE C'EST L'HEURE MAIS DE QUELLE HEURE PARLE-T-ON ?

Avant l'arrivée du train, on vit dans les villages à l'heure du cadran solaire.

**Heure locale vraie donnée par le
cadran solaire à Chelles 10h00**
C'est le temps du " quart d'heure de grâce "

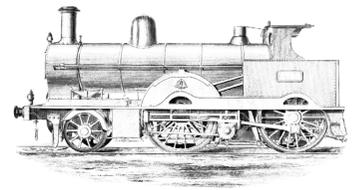
Heure de Paris 09h59
L'exploitation du chemin de fer va imposer une uniformisation de l'heure et c'est l'heure de Paris qui va être retenue.

Heure Chemin de Fer 09h54
Jusqu'à 1911, les horloges installées sur les quais des gares vont retarder de 5 minutes pour permettre aux retardataires de monter dans le train

Heure de Greenwich 09h50
L'heure de Greenwich sera adoptée par la France en 1911 entraînant un décalage d'environ 9mn avec l'heure de Paris ; La France adopte le fuseau horaire de l'Europe occidentale.

Heure allemande 10h50
Lors de l'occupation allemande en 1940, la France passe à l'heure allemande et adopte le fuseau horaire de l'Europe centrale.
Cette adoption n'a jamais été remise en cause.

DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET L'AGRICULTURE



Au XIX^e siècle, la production agricole chelloise est en très grande partie destinée à satisfaire les besoins de Paris .

Vin, produits laitiers, fruits et légumes, viande de mouton, farine, céréales, fourrages et paille originaires de Chelles sont très présents sur les marchés parisiens .

La proximité géographique de Paris représente un avantage concurrentiel fort pour les producteurs chellois. Le développement des techniques et du chemin de fer vont profondément modifier cette situation.

Fourrage

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, en dehors du chemin de fer, le cheval est omniprésent pour les transports de voyageurs et de marchandises.

On compte 75 000 chevaux à Paris en 1900 ce qui entraîne des besoins très importants en fourrage, paille, avoine ... L'utilisation de la vapeur, de l'air comprimé, de l'électricité et enfin le développement de la traction automobile vont révolutionner le monde des transports

Les derniers omnibus hippomobiles cesseront leur service à Paris en 1913.

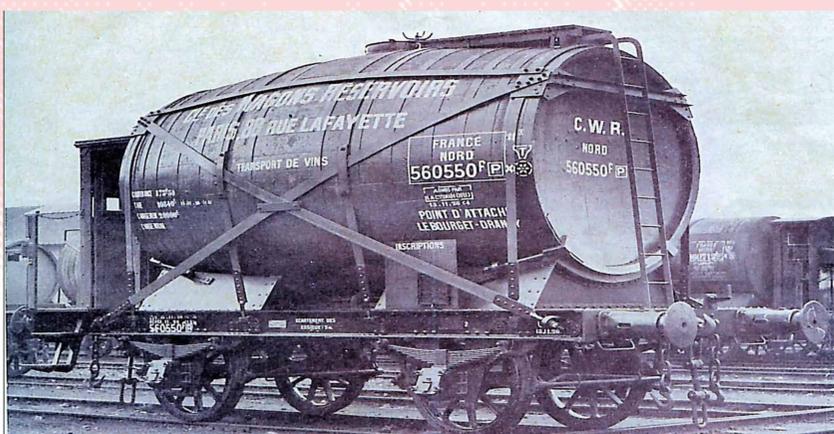
L'activité des nombreux marchands de fourrages chellois qui livraient toutes les nuits leurs chargements va disparaître au fil des années entraînant une forte diminution des cultures fourragères.



Vigne

Les vignes, très présentes à Chelles au Montguichet et sur la Montagne vont souffrir , comme partout en Ile-de-France, des ravages causés par l'Odium, le Mildiou et le Phylloxéra.

Le surcoût des traitements et la plantation de nouveaux plans de vigne vont fortement diminuer les revenus des viticulteurs.



La concurrence des vins du Midi, acheminés massivement sur Paris par wagons citernes à moindre coût viendra porter un coup fatal aux vignobles d'Ile-de-France et entrainera sa disparition.



Viande

Les deux marchés aux bestiaux de Poissy et de Sceaux vont avoir pendant de nombreuses années le monopole du commerce des animaux destinés aux " tueries " parisiennes.



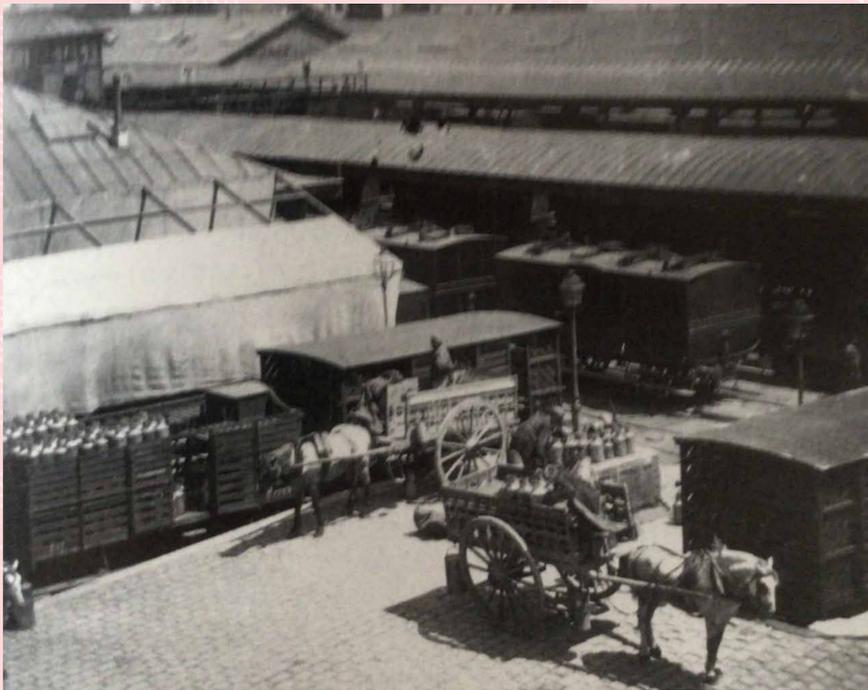
Les troupeaux y parviennent à pied en provenance de leur province d'origine après plusieurs jours voire des semaines de marche. Une période de repos est nécessaire à l'arrivée afin de reconstituer les réserves perdues lors du voyage.



Les troupeaux de moutons Chellois gagnent le marché de Sceaux en une journée économisant tous les frais d'un long voyage.

L'ouverture des abattoirs de la Villette en 1867 va une fois encore révolutionner le marché en organisant une livraison unique des animaux par le chemin de fer avec la mise en service de la gare de Paris Bestiaux.

PRODUITS LAITIERS

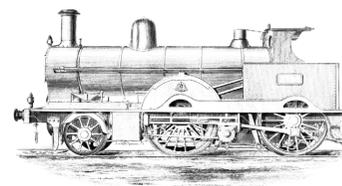


Chaque nuit, les propriétaires des "vacheries" chelloises livrent des produits laitiers sur les marchés parisiens. Faute de méthode de réfrigération, le circuit de distribution des produits laitiers se doit d'être le plus court possible ce qui privilégie les producteurs établis dans les communes proches de Paris.

La mise en place de transports rapides par les chemins de fer va une fois encore ouvrir ce marché à la concurrence.



DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET L'ALIMENTATION



Les nouveaux modes de transport au XIX^e siècle vont révolutionner le transport des marchandises périssables. De nouvelles habitudes alimentaires vont progressivement se mettre en place avec la consommation de produits divers.

La locomotive remplace la traction animale et apporte vitesse, régularité, capacité et confort.

La vapeur remplace le vent et apporte vitesse et régularité dans les transports de denrées.



A Paris, la Halle aux vins et les Entrepôts de Bercy reçoivent par voies fluviale et ferroviaire des vins venus de tous horizons

DES PRODUITS VENUS D'AU DELA DES MERS

BUFFET DE LA GARE DE NEAUX

A partir du 15 Septembre, **arrivage direct de Pares d'huîtres** aux prix suivants :

Huîtres de roche la douz.	» 35
Gravettes (genre Ostende) —	» 50
Portugaises grosses . . . —	» 80
Arcachon très belles. . . —	» 90
Cancal grosse moyenne. —	1 25
Marenes grosses —	1 50

Les plus grands sois seront apportés aux livraisons.
Réduction aux personnes qui les prennent aux gros.

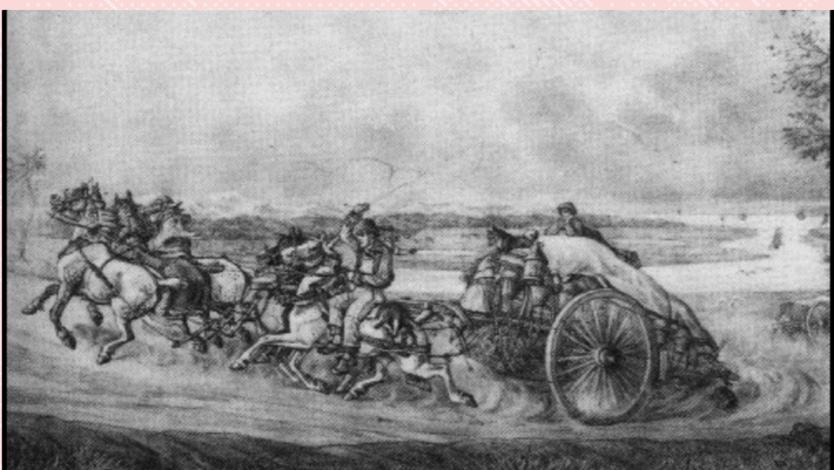
Pour faciliter ma clientèle, à partir du 20 septembre courant, j'ouvre un dépôt de mes arrivages d'huîtres chez

G. LOUIS
8, rue Saint-Nicolas, 8,
A la spécialité des tripes à la mode de Caen.

14, rue d'Arnetal, 14, à Meaux

LES PRODUITS DE LA MER : POISSONS, COQUILLAGES, CRUSTACÉS

Ces produits, autrefois transportés en quantité limitée dans les voitures à chevaux des chasse-marées, vont être distribués massivement et en tous lieux grâce au chemin de fer.



doute pour cela qu'on s'occupe actuellement de la réfection du trottoir situé devant cette maison ???

— Hier, un train chargé de cailles, à destination de Paris, a traversé la gare de Dijon.

Ces volatiles, pris au filet en Egypte, avaient été embarqués à Alexandrie. Débarqués à Marseille quatre jours après leur capture, ils devaient être vendus à la Halle, à Paris, six jours après avoir quitté les blés déjà en épis de la vallée du Nil.

Ce long et rapide voyage est accompli dans des cages en bois blanc de dix centimètres de haut, de deux mètres carrés de surface, où les oiseaux sont enfermés par cinquante.

A l'extrémité de la cage est un auget rempli de millet, où les voyageuses peuvent trouver leur pâture, et deux siphons d'eau. Il périt pendant la traversée à peine cinq pour cent des voyageurs, et pourtant comme elles sont serrées ! Le train qui a traversé notre département contenait 4,000 caisses ou cages, c'est-à-dire deux cent milles cailles.

Côte-d'Or

On nous écrit d'une commune du canton est de Dijon :

Un homme dont le fils est employé au télégraphe a-t-il le droit de faire de la propagande contre le gouvernement sans faire

Exemple: Des cailles transportées d'Alexandrie en Egypte jusqu'à Paris en 6 jours en 1889

A partir des années 1900, l'évolution des techniques de réfrigération constituera une nouvelle étape du transport des produits périssables et permettra de découvrir de nouveaux produits tels que bananes et oranges.

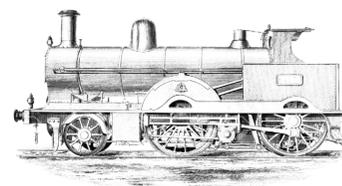


LES BOISSONS : VIN ET BIÈRE

Entre 1860 et 1870 ; des trains complets de bière acheminent 6 jours sur 7 leur chargement de 2000 hectolitres, ce qui équivaut à 200 tonnes entre les villes de Strasbourg et Paris.



DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET LES FLUIDES



A compter des années 1850, les Chellois vont découvrir des produits dont l'utilisation va profondément transformer leur vie quotidienne: **le charbon et le gaz**

Le charbon, transporté dans un premier temps depuis le Nord de la France, va arriver à Chelles au travers des canaux et du chemin de fer.

Jusqu'à l'arrivée du charbon, le bois constitue le combustible de base pour la préparation de la cuisine et le chauffage des habitations

Le charbon de bois et accessoirement la tourbe viennent en complément.



L'utilisation du charbon va peu à peu s'imposer dans les foyers et les poêles et cuisinières vont remplacer les anciennes cheminées à feu ouvert.

L'utilisation de ces nouveaux modes de chauffage à foyers fermés va entraîner une forte baisse des accidents domestiques causés par l'utilisation des anciennes cheminées (incendie, brûlures)



L'utilisation du charbon, ayant un pouvoir calorifique double à celui du bois, va apporter dans les habitations un confort jusque-là inconnu.

Le charbon utilisé dans un premier temps pour le chauffage va dans un second temps être utilisé pour la production de gaz d'éclairage et de gaz de ville.

L'usine à gaz de Chelles est inaugurée en 1890. L'éclairage public au gaz remplace l'éclairage public au pétrole mis en place en 1865. En 1913, Chelles comptera 326 becs de gaz pour l'éclairage public.

TRANSMISSIONS ET RÉSEAUX: 50 ANNÉES DÉTERMINANTES À CHELLES

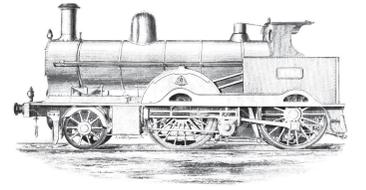
1874 Mise en service du télégraphe

1875 Mise en service du réseau d'eau courante

1890 Mise en service du réseau de gaz

1925 Mise en service du réseau électrique

DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET LE TRIAGE DE VAIRES



ORIGINES DU TRIAGE

Pendant la première Guerre mondiale deux gares de permissionnaires et un dépôt de matériel militaire avaient été installés sur le site.

En 1921 pour remédier à l'insuffisance des triages de Bobigny et Noisy le Sec, la Compagnie de l'Est décide d'établir un nouveau triage entre les gares de Chelles et Vaires.

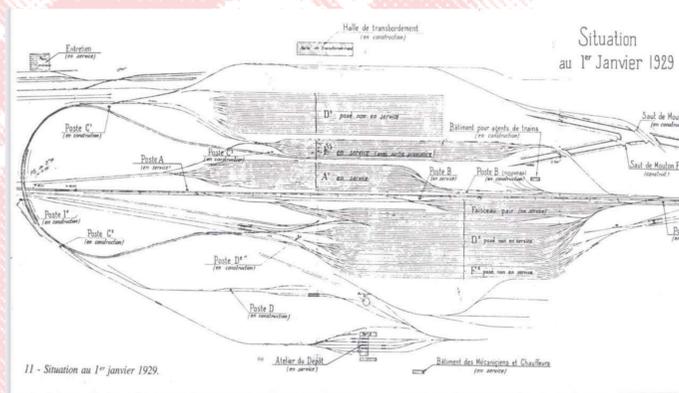
Elle acquiert un terrain d'environ 3400m de long sur 950m de large représentant une superficie de 210ha.

Afin de ne pas dévier les voies principales de la ligne Paris Strasbourg deux triages seront établis de part et d'autre de celle-ci.

Ces installations représentant environ 100 km de voies seront complétées:

- Au sud par un dépôt de locomotives, un chantier de stockage de combustibles.
- Au nord par un atelier d'entretien du matériel roulant, un faisceau de garage des rames de banlieue, un chantier d'approvisionnement du service de la Voie.

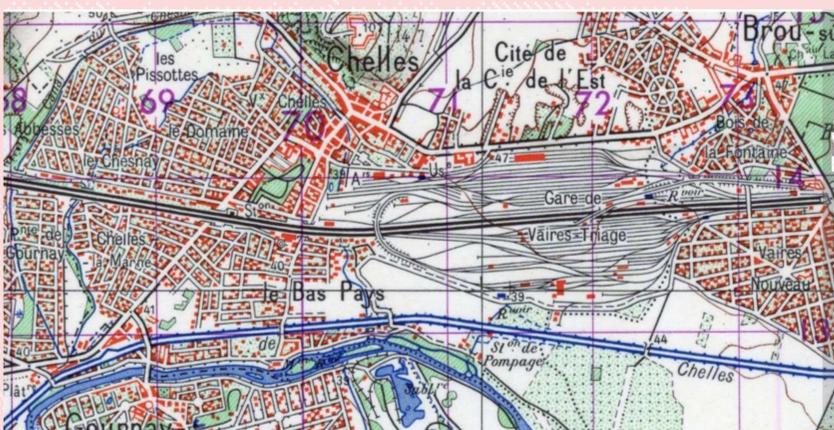
En 1932 le triage de Vaires expédiait en moyenne 3600 wagons par jour.



Le triage se compose de:

- 1 faisceau de réception pair de 10 voies de 800m
- 1 faisceau de réception impair de 15 voies de 800m
- 1 faisceau de débranchement pair de 20 voies de 800m
- 1 faisceau de débranchement impair de 30 voies de 900m
- 1 faisceau de formation pair de 10 voies de 800m
- 1 faisceau de formation impair de 10 voies de 800m
- 1 chantier de transbordement de 12 voies de 800m

Cette carte permet de constater que la déviation de la N 34 et la zone industrielle de la Trentaine n'existent pas encore.



La partie nord du triage sera abandonnée au début

de années 1990 laissant place au nouveau quartier de l'Aulnoy et au centre commercial Terre Ciel.



LE DEPOT DES LOCOMOTIVES

Le dépôt des locomotives voit le jour en même temps que le triage.

Contrairement aux autres dépôts il ne possédera pas de rotonde mais une grande remise rectangulaire d'une longueur de 80m complété par un grand atelier, un bâtiment administratif, un foyer pour les mécaniciens et les chauffeurs et un centre d'apprentissage.

Un pont tournant de 24m, un parc à charbon et deux réservoirs de 250m³ complétaient les installations.

Les principales séries de locomotives hébergées furent les 141 TB et TC (banlieue) 141 R, 140 C et 151 TA (marchandises). Les locomotives de « grandes lignes » étaient affectées dans les dépôts de La Villette et Noisy le Sec.

En 1959 l'effectif était de 109 locomotives, après l'électrification en 1962 il tomba à 28 et à 2 en 1966 avant disparition totale en 1967.



Loco 141 R



Loco 140 C



Loco 141 TB



Loco 151 TC

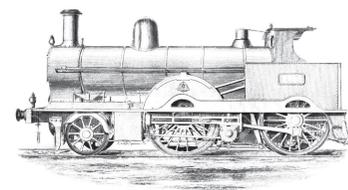
LES ATELIERS D'ENTRETIEN DES WAGONS

2400 wagons sont entretenus ou réparés en moyenne par mois dans les années 1930

Avec un chantier forain pour les petites réparations et des ateliers pour l'entretien des wagons réformés.

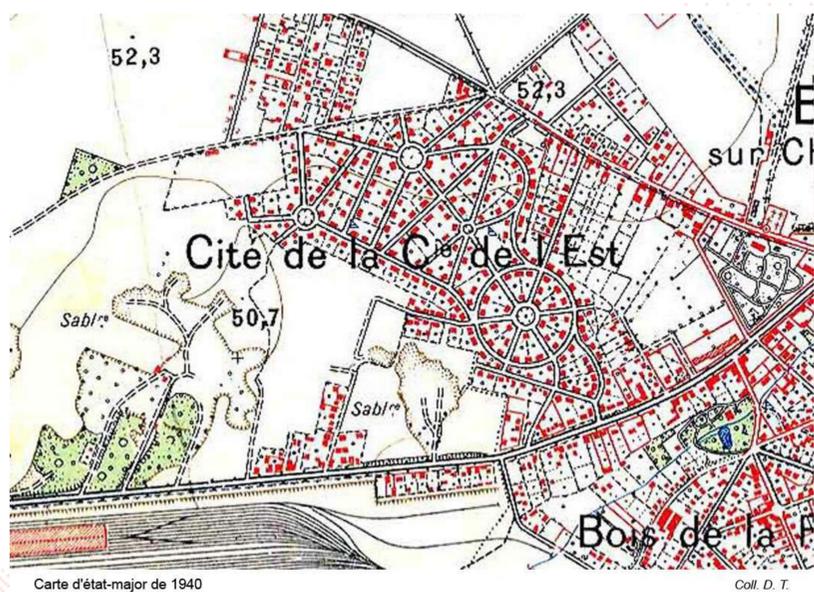


DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET LA CITÉ DES CHEMINOTS



Inspirée par la cité cheminote de Tergnier elle reprend un plan où domine cercle et ronds points. Pour assurer le logement des 1200 agents et leur famille, la Compagnie de l'Est fait construire:

- de 1920 à 1924 sur la commune de Vaires sur Marne 48 maisons comportant 174 logements
- de 1924 à 1931 une cité de 240 maisons comportant 653 logements et 109 chambres pour célibataires sur les communes de Brou sur Chantereine et Chelles.



Les maisons peuvent présenter différentes configurations:

- Maisons avec 2 logements de 4 pièces
- Maisons avec 4 logements de 3 pièces
- Maisons avec 4 logements de 4 pièces
- Maisons avec 8 logements de 2 pièces



- Les caractéristiques des logements sont les suivantes:
- Une salle commune de 15 m² possédant un évier avec eau courante éclairée par une fenêtre de 2,25m²
 - Une deux ou trois chambres de 12m² selon les configurations éclairées par une fenêtre de 2m²
 - Hauteur sous plafond 2,80m
 - Une entrée sous porche d'un minimum de 4 m² abritant un WC
 - Une cave de 2m de hauteur

La cité a été complétée par une maison de consultations médicales pour les enfants, deux lavoirs publics et un stade avec piste d'athlétisme, terrain de football, tribunes douches et vestiaires.

Une école (future Ecole du D^r Roux) va être construite pour accueillir les enfants de la Villeneuve et de la Cité.. Cette école sera conjointement financée par la Ville de Chelles et la Compagnie des Chemins de fer de l'Est.



Après la 2^{de} Guerre mondiale elle est reconstruite et agrandie.

En 1986, plusieurs maisons sont démolies et remplacées par des pavillons en bande.

Aujourd'hui la cité compte 566 logements en pavillons et un petit immeuble collectif.

Elle fait l'objet depuis 2019 d'une réhabilitation avec amélioration et mise aux normes en terme de confort.



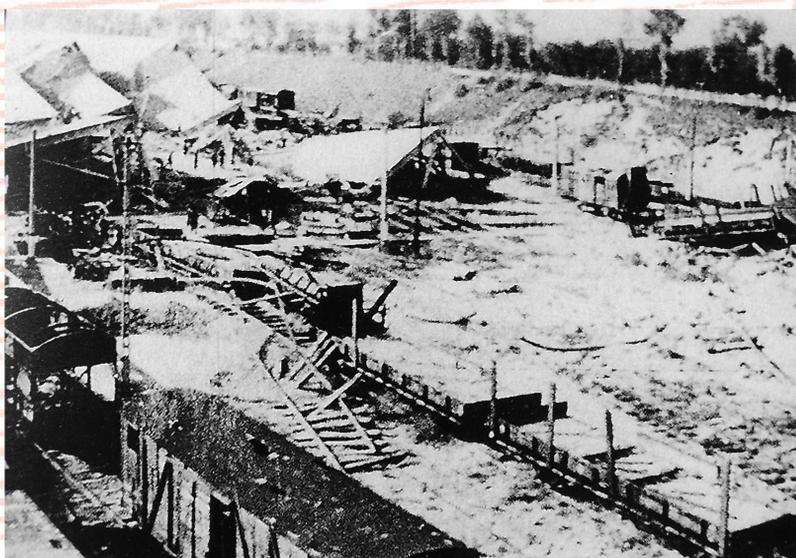
DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET DES GUERRES

Guerre de 1939 - 1945

En juin 1940, les ponts de Gournay, de Vaires et la passerelle de Champs sont détruits par les artificiers français.



En 1944, par 5 fois, le triage va être bombardé.



Les violents bombardements des 29 Mars, 28 juin, 8, 12, et 18 juillet 1944 vont atteindre le triage mais également les zones urbaines de Chelles, de Brou et de Vaires et tout particulièrement les Cités des Cheminots.

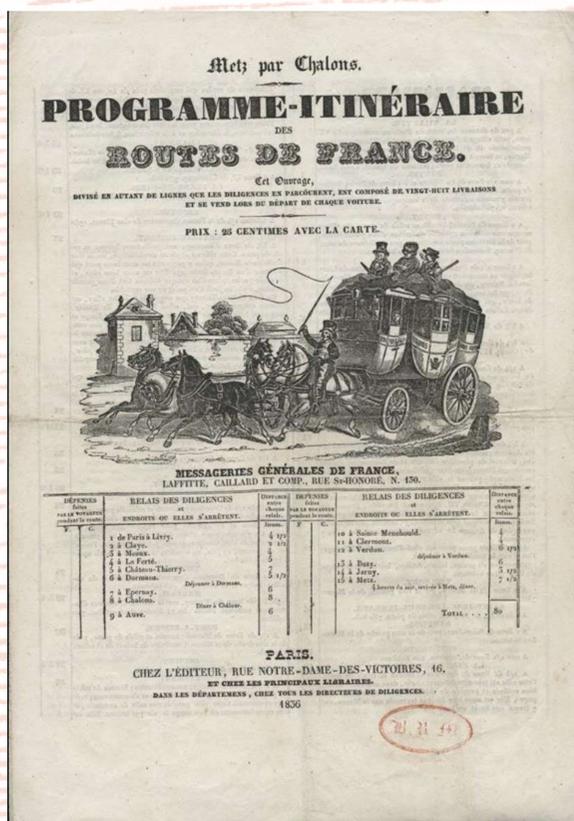
On relèvera de nombreuses victimes civiles et militaires.



DES CHELLOIS ET DES TRANSPORTS. ENDORMISSEMENT ET ÉVEIL DU TRANSIT ROUTIER

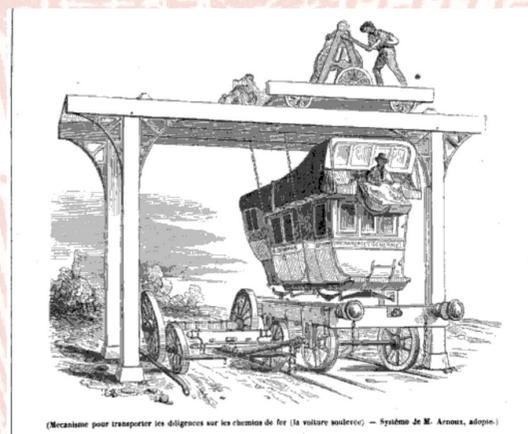
Traversé par la route royale, impériale, nationale 34, le bourg de Chelles va être pendant des siècles un lieu de transit et d'étape pour les diligences et chariots des voituriers se rendant à Paris ou en revenant. Dans ces lieux d'étape, les retombées économiques sont nombreuses et profitent aux commerçants et artisans locaux : aubergistes, charrons, maréchaux-ferrants, marchands de fourrage...

entre la ville d'origine et la station de chemin de fer la plus proche puis embarquement de la caisse de la diligence sur un wagon plateau pour la suite du voyage en utilisant le système mis au point par l'ingénieur Arnoux.



En quelques années, le formidable développement du chemin de fer combiné avec l'utilisation du système Arnoux va ruiner l'activité des diligences et des voituriers. Les trafics de transit vont quasiment disparaître pour laisser place aux trafics locaux.

A partir des années 1900, avec le développement du trafic automobile, la Nationale 34 va peu à peu retrouver ses trafics de transit et voitures et camions vont de nouveau traverser le centre-ville de Chelles.



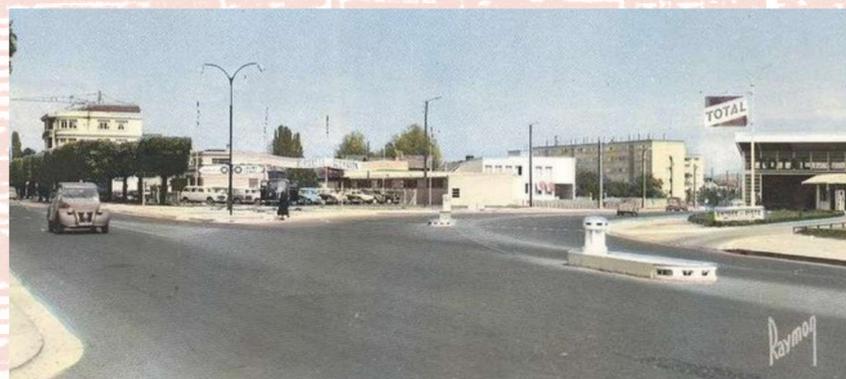
« Toute l'opération se fait en moins de temps qu'il n'en faut pour la décrire. Les voyageurs ne quittent pas leur voiture. Ils ne courent aucun danger, puisqu'ils sont suspendus à quelques décimètres au-dessus du train; d'ailleurs, la force des chaînes de suspension ne laisse aucune chance de rupture. C'est la décomposition de la diligence en deux parties, caisse et train, dans l'ensemble des moyens mécaniques employés pour l'opérer et pour la recomposer le véhicule complet, enfin dans la forme particulière donnée au truck, que consiste la solution de M. Arnoux. cette forme est telle, que la caisse, étant placée très bas, n'offre plus que peu de prise à l'air, et est douée de la plus grande stabilité, ainsi, les voyageurs sont assis dans les diligences sur chemins de fer à 30 centimètres plus bas que dans les voitures du chemin lui-même. Ils y sont aussi plus doucement portés, parce que les ressorts de la caisse y restent fixés, celle-ci se trouve d'une munie d'une double suspension très propre à adoucir les secousses. Arrivée à Orléans, les voitures sont soumises à une manœuvre inverse. Les voyageurs ne les quittent pas plus qu'ils ne l'ont fait au départ de Paris, de sorte que sans aucun transbordement appréciable pour eux, ils poursuivent rapidement leur course vers leur destination, avec la même voiture, sans se séparer de leurs bagages. »

L'ouverture de la ligne de chemin de fer de Paris à Eprenay en 1849 puis de Paris à Strasbourg en 1852 va profondément modifier cette situation. Des l'ouverture de la ligne les voyageurs de Lagny, de Meaux, d'Eprenay vont délaissés les diligences et se tourner vers le train.



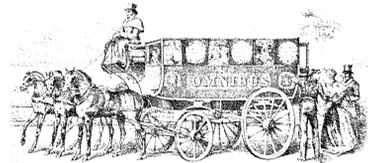
Au cours des années 1950, le développement de ces trafics va conduire à l'étude d'une voie de contournement désengorgeant les rues étroites du centre-ville.

Au début des années 1960, la "déviation" est ouverte. Les véhicules en transit utilisent désormais l'avenue du Général De Gaulle pour la traversée de Chelles et évitent ainsi le centre-ville et le quartier Gambetta en pleine rénovation.



Face à la concurrence du train, les compagnies de diligences desservant des destinations plus lointaines vont tenter de lutter en combinant transport routier et transport ferroviaire : utilisation classique des diligences

DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS, ET LA LIGNE 113



Prolongement de la ligne d'autobus n° 113.

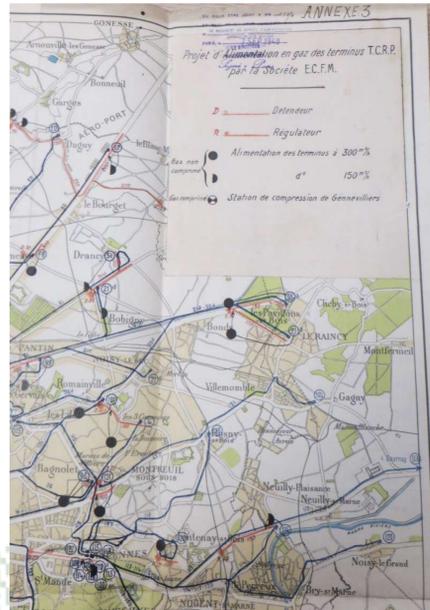
Le Maire rappelle au Conseil les divers intervenants en vue de faire reporter à la mairie de Chelles les terminus de la ligne n° 113 de la S.T.C.R.P. actuellement à Gournay, lorsque les tramways seront remplacés par des autobus.

Il communique à l'assemblée la réponse que vient de lui adresser le Comité technique départemental des transports Seine-et-Marne et Seine qui, dans la séance du 19 octobre dernier, a estimé que ce prolongement apporterait une concurrence nuisible aux chemins de fer de l'Etat et qu'il ne pourrait, par suite, donner une solution favorable à cette demande.

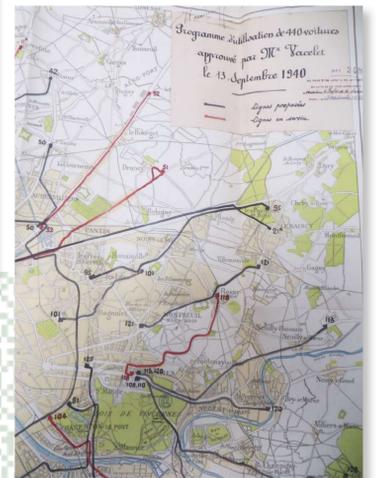
Le Conseil considère que cette réponse ne peut lui donner satisfaction et que les intérêts collectifs des habitants ont été complètement négligés; il souligne qu'il existe bien un service prévu de par autobus et que cette importante ville ne saurait se priver d'un des améliorations de transports publics dont bénéficie les autres localités de la Région Parisienne.

Il charge le maire d'intervenir à nouveau pour l'aboutissement de cette demande.

Conseil Municipal du 27 Novembre 1936



Points d'alimentation en gaz des autobus 1940



Réseau exploité à partir du 13 septembre 1940

RECUEIL
27 MAI 1946 007111

PARIS, le 21 MAI 1946

à Monsieur CABOUAT
Directeur du Contrôle administratif et financier
Préfecture de la Seine
PARIS

Monsieur le Directeur,

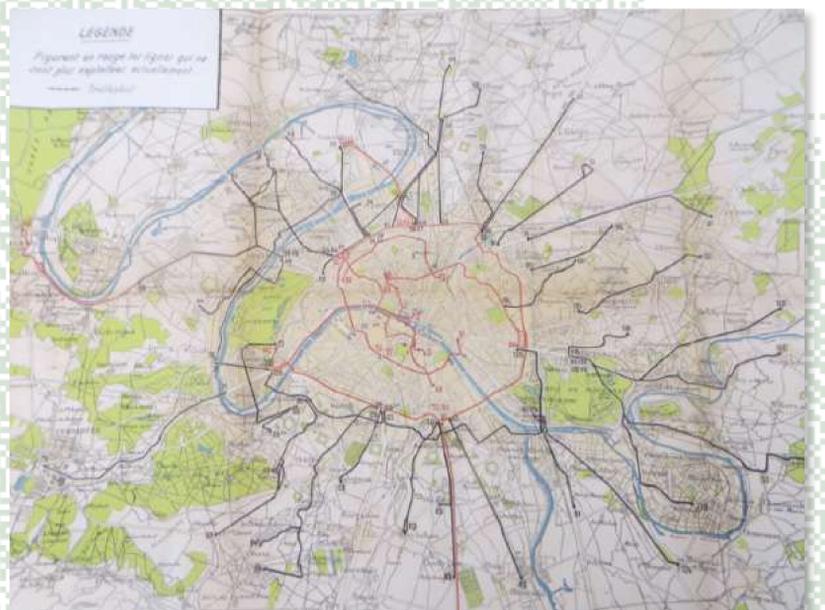
J'ai été informé par Madame BARTHES, Conseiller Général du Canton de Gagny, que les services de la Cie des Métropolitain étudient actuellement le prolongement éventuel de certaines lignes du réseau de surface qui, ainsi modifiées, permettraient de desservir plus correctement quelques localités à la limite de Seine-et-Marne.

A la demande de Madame BARTHES et de Monsieur COGNET, Conseiller Général du Canton de Gournay, j'ai l'honneur d'attirer votre attention sur l'intérêt que présenteraient, pour les localités en question, les prolongements suivants :

- 1°) jusqu'à CHELLES (Mairie), de la ligne 113, qui s'arrête actuellement à Gournay ;
- 2°) jusqu'à MONTFERMEIL, de la ligne 146, actuellement limitée au Raincy ;
- 3°) jusqu'à CHANGIS-sur-MARNE, de la ligne 120, qui s'arrête actuellement à Solay-le-Grand ;
- 4°) jusqu'au moment aux Herbes et même jusqu'à CHEVALERIE, de la ligne 106, actuellement limitée au Fleisis-Trivise ; Toutefois, ce prolongement n'aurait d'intérêt véritable que jusqu'au moment où, le viaduc de Nogent étant établi la S.N.C.F. sera en mesure d'assurer des relations convenables avec cette région.

Sous réserve des arrangements financiers à intervenir éventuellement en ce qui concerne celles des lignes qui pénétreraient en Seine-et-Marne, arrangements qui sont de la compétence exclusive du Conseil Général, j'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en ce qui me concerne j'émet, du point de vue technique, un avis très favorable aux demandes ci-dessus.

Courrier concernant le prolongement du 113 à Chelles



Réseau exploité en 1942

Prolongement de la ligne d'autobus n° 113.

La Délégation Spéciale considérant que le service de l'autobus n° 113 a été établi jusqu'à Ville-Ermard, qu'il n'existe aucun abri à cet endroit, ce qui oblige le public à attendre, en plein air, par une température devenue très froide, et que la distance entre Ville-Ermard et le point terminus habituel n'est que de 1.600 mètres environ, que le prolongement de la ligne de l'autobus n° 113, jusqu'à ce point rendrait de grands services aux populations de Chelles et de Gournay, appelés à se rendre dans la banlieue de Paris pour y rechercher du travail.

Emet le vœu que la S.T.C.R.P. prolonge le parcours de l'autobus n° 113, jusqu'à la limite des communes de Chelles et de Gournay.

Par circulaire du 8 Octobre 1940 la C.

Conseil Municipal du 04 Novembre 1940



Suppression de la ligne 113 pour pénurie de pneumatiques

Autobus n° 113

Monsieur le Maire donne lecture des lettres que lui ont adressées Madame BARTHES, Conseiller Général et M. Lucien BASTIER, député de Seine-et-Marne, pour l'informer de la décision récente de M. le Ministre des Transports et Travaux Publics de donner satisfaction à la demande de prolongement de la ligne autobus n° 113 jusqu'au viaduc d'Herbes.

Il signale que ce sont les seuls élus qui ont manifesté leur intérêt à la question.

L'étude sera étudiée par la suite, Monsieur le Maire en posant l'avantage à rechercher en faisant le point extrême le plus éloigné possible dans l'agglomération afin de desservir le plus grand nombre d'habitants.

Conseil Municipal du 22 Mars 1947

DES CHELLOIS, DES TRANSPORTS ET DES GRANDS TRAVAUX

La saga des grands travaux liés aux transports débute en 1827 avec la construction du Pont de Gournay et va se poursuivre jusqu'à ce jour avec les travaux du Grand Paris. Ces grands chantiers vont profondément modifier la vie et le cadre de vie des chellois.

1827: LE PONT DE GOURNAY

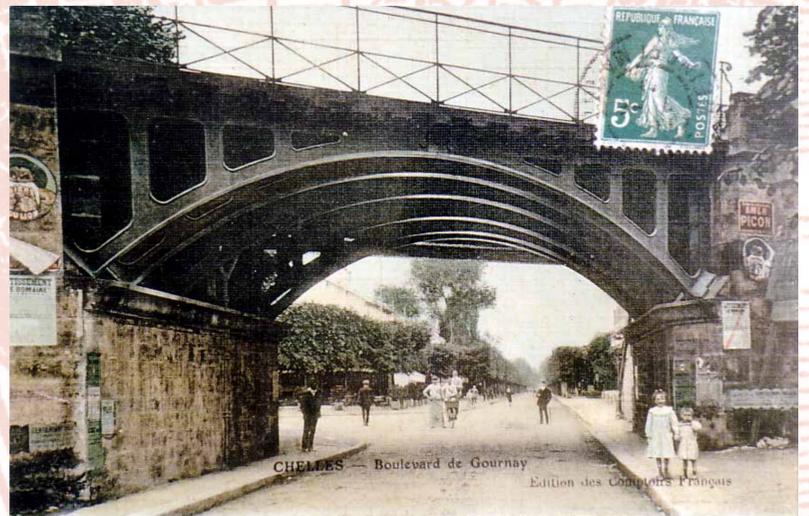
Construction d'un pont à péage à la demande du Comte de Lévis (propriétaire du Château de Champs) ; Des tensions éclatent entre les maçons limousins étrangers à la région et les ouvriers locaux.



tirés par des chevaux.

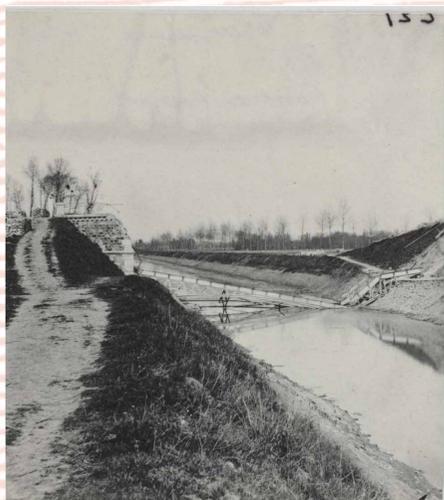
5 années de travail et des centaines de chantiers identiques à celui de Chelles permettront en 1852 l'inauguration des 500 kilomètres de la ligne Paris-Strasbourg.

En 1849, lors de l'arrêt des travaux du canal par les ouvriers des Ateliers Nationaux, les terrassements réalisés sur les 9 kilomètres du chantier entre Neuilly sur Marne et Vaires sont déjà considérables : 3 km creusés à 100% et 6 km à 50% du gabarit final.



Coll. particulière D. R.

1847-1849: LE CHEMIN DE FER ET LES DÉBUTS DE LA CONSTRUCTION DU CANAL



Les expropriations liées à ces travaux vont principalement concerner des terrains agricoles.

A cette époque Chelles compte environ 1750 habitants; la réalisation de ces chantiers va entraîner à Chelles et dans ses environs la venue de centaines de travailleurs pour la

construction du chemin de fer et de 2000 ouvriers des Ateliers Nationaux pour le canal.

Il est difficile d'imaginer le travail titanesque qui a pu être réalisé à une époque où les matériels de chantiers se résument aux pelles, pioches, brouettes et tombereaux

Les travaux ne reprendront que 15 ans plus tard entraînant durant toute cette période des difficultés d'accès à la Marne et de fortes nuisances du fait des eaux stagnantes.

1864-1865: ACHÈVEMENT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DU CANAL

La fin du terrassement et la réalisation des écluses, ponts et ports avec des moyens techniques identiques à ceux utilisés 15 ans plus tôt vont une fois encore entraîner l'arrivée de centaines de travailleurs originaires des provinces françaises et des pays limitrophes (Belgique)

1905: REMBLAIEMENT DES ANCIENNES BALLASTIÈRES

A travers les Travaux du nouveau Métro

Les embarras de Paris. — Le chantier des deux gares. — Sous terre. — La maison minée. — La traversée du canal Saint-Martin. — Le front d'avancement. — Métropolitain et Orléans : une gare dans une gare. — La passerelle d'Austerlitz.

Paris est ébranlé. A chaque carrefour, principalement dans les quartiers où la circulation est très active, les voitures s'immassent, les tramways s'alignent en longues files immobiles, les passants maugréent, les agents s'évertuent : C'est le Métro.

Nous avons fait, tout dernièrement, une petite tournée à travers les chantiers. Nous y avons rencontré à chaque pas des travaux remarquables qu'il est nécessaire de porter à la connaissance du public.

Trois ouvrages nous ont particulièrement séduits : ce sont les nœuds de jonction des gares du Nord et de l'Est, la traversée du canal Saint-Martin et la passerelle métallique qui longe le pont d'Austerlitz.

Aux gares du Nord et de l'Est

Ce lot, un des plus importants, a été adjugé pour 5.480.000 francs. A première vue, c'est un chaos, un fouillis inextricable de galeries, d'excavations, d'ascenseurs. Une ligne de chemin de fer traverse le chantier de la gare de l'Est; elle sert à charrier les terres de déblais, qui s'en vont combler, à Chelles, des ravins entiers, sur lesquels s'élèveront un jour de coquettes villas. Voici un transporteur, une longue bande d'ottole croustouillée qui plonge sans fin sous

Les déblais occasionnés par les travaux des stations des Gares de l'Est et du Nord du Métropolitain viennent se déverser par trains complets dans les anciennes ballastières des Chemin de fer de l'Est.



Coll. particulière D. R.

1916: CONSTRUCTION DE LA GARE DES PERMISSIONNAIRES

Nouvelles expropriations en 1916 pour la construction de cette gare de transit entre Chelles et Vaires
A cette occasion c'est un régiment de travailleurs Annamites qui réalisa la majeure partie des travaux

1927: CONSTRUCTION DU TRIAGE DE CHELLES VAIRES



Triage en 1925 : vue générale du chantier depuis avion

En 1927, les techniques de construction mises en œuvre pour la construction du triage sur 210 hectares de terrain sont bien différentes de celles utilisées 75 ans plus tôt : Pas moins de 7 pelles à vapeur, 16 locomotives et 260 wagons vont être mis en œuvre par environ 500 ouvriers pour extraire et déplacer 1 180 000 m³ de déblais.

1930-1931: TRANSFERT DE LA GARE DU SUD AU NORD, RECONSTRUCTION DU PONT DE LA GARE ET PASSAGE À 4 VOIES



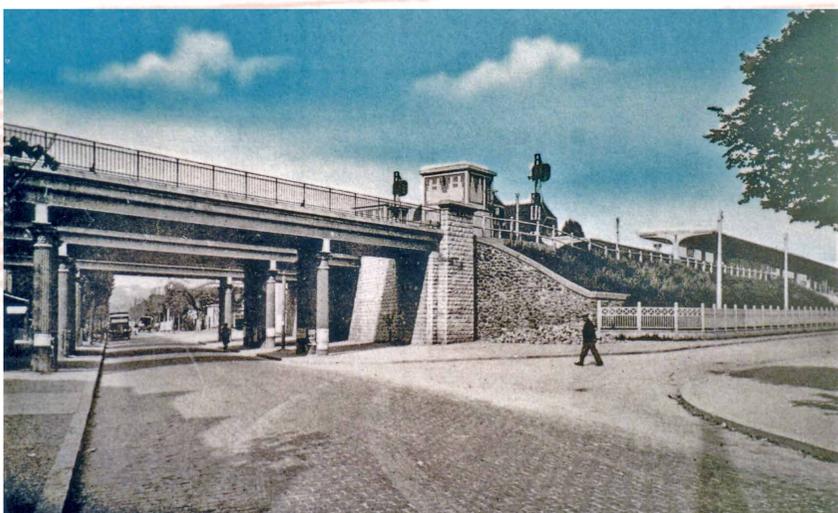
Coll. D. T.



15 Dec 1931
Installation du tablier central

Coll. particulière D. R.

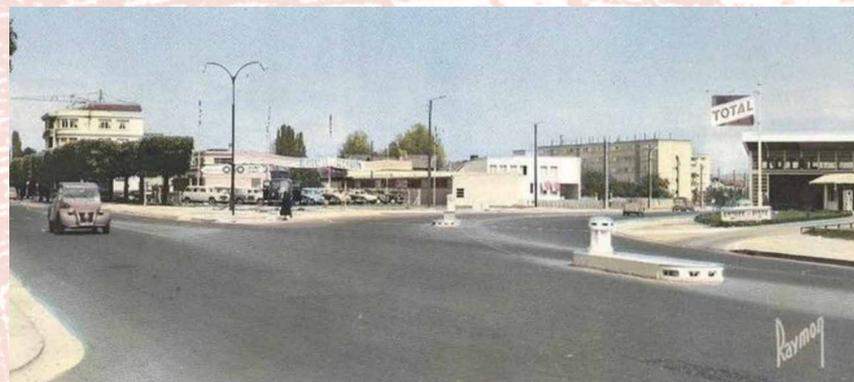
Amélioration du trafic routier en centre ville grâce à l'établissement de voies de circulation élargies et sans limitation de gabarit (tablier du pont surelevé de 80cm par rapport à l'ancien tablier)



Coll. particulière D. R.

CONSTRUCTION DE LA PASSERELLE DE CHAMPS PASSERELLE DE CHAMPS DANS LE PROLONGEMENT DE LA RUE DU MOULIN

1958: CONSTRUCTION DE LA DÉVIATION DE LA N34

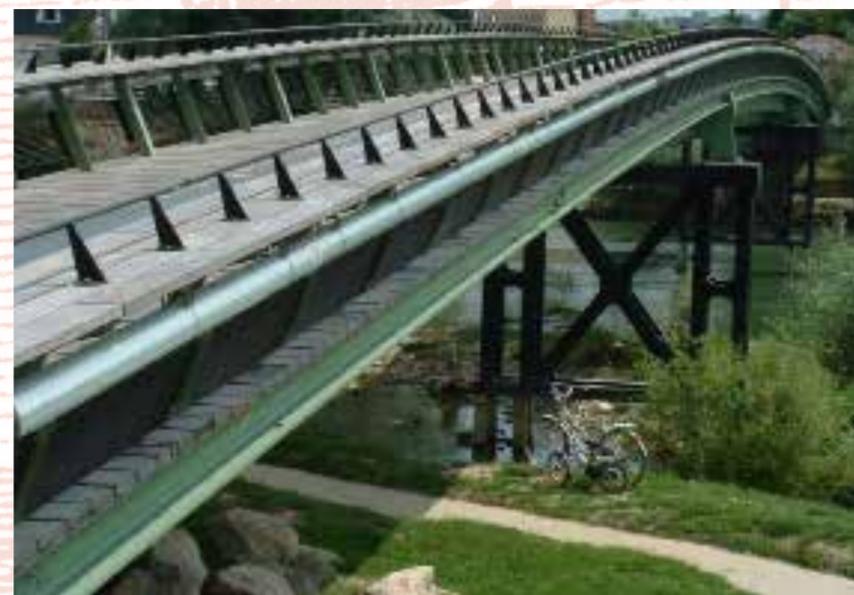


La circulation des véhicules en transit va désormais se réaliser en périphérie du centre ville

1976: DÉMOLITION DE L'ANCIENNE GARE DE 1930 ET RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE GASNIER GUY



2002: RECONSTRUCTION DE LA PASSERELLE DE CHAMPS



2000-2007: CHANTIER DE LA GARE DANS LE CADRE DE LA MISE EN SERVICE DU TGV EST

L'élargissement de l'emprise SNCF suite à la mise en place de 2 voies supplémentaires dédiées au trafic TGV va entraîner de profondes modifications du secteur de la Gare.



Janvier 2006 : coulage de la dalle
Les arbres de la villa Max sont toujours là.

Photo M. P.

Expropriations de terrains et démolitions de bâtiments.
Création et modification des axes de circulation



2008: PONT DE L'AULNOY

En 2008, mise en service du Pont de l'Aulnoy, des aménagements associés et nouveau plan de circulation.



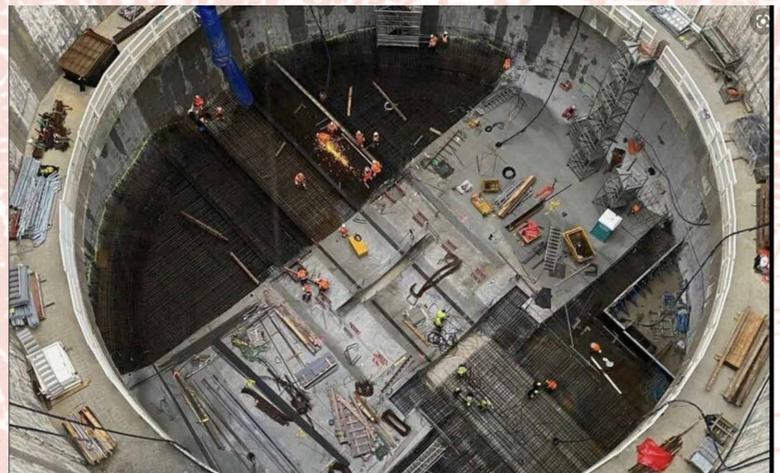
2018/2028: TRAVAUX DE LA LIGNE 16 DU GRAND PARIS EXPRESS ET AMÉNAGEMENT DU PARC DU SEMPIN

Nouveau chantier du chemin de fer : 170 ans après la construction de la ligne Paris Strasbourg et 100 ans après la construction du triage, il y a 170 ans, la ligne traversait la prairie, il y a 100 ans

le triage recouvrait le Grand Marais, aujourd'hui les chantiers sont au cœur de la ville



Les terrassements sont toujours aussi gigantesques mais le tunnelier a remplacé les pelles, pioches et pelles à vapeur des chantiers passés.



Les chantiers précédents ont fortement modelé l'environnement urbain (remblai du chemin de fer coupant la ville en deux ou zone industrielle du triage) A l'inverse, une fois les chantiers terminés, la ligne 16 très présente en souterrain se fera très discrète en surface – accès au niveau de la gare routière et 4 puits de service sur le territoire de Chelles.



Les coteaux du Mont Guichet retrouveront leur quiétude et les anciennes carrières du Sempin se seront transformées en Parc du Sempin.

