

René-Charles PLANCKE

# Histoire du Chemin de Fer de Seine-et-Marne



Tome II

Tacots, Tramways  
et Fortillards

Editions AMATTEIS

RCT  
90

Noir

LE CHEMIN DE FER

EN SEINE-ET-MARNE

LE CHEMIN DE FER

✓  
NVA 141 8225

**LE CHEMIN DE FER  
EN SEINE-ET-MARNE**

**Tome II**

**TACOTS, TRAMWAYS ET TORTILLARDS**

178

8. L<sup>o</sup>  
1237  
(2)

*A Sophie et Olivier qui vont me donner mon plus beau titre : celui de grand-père !*

**Illustration de couverture :** Aquarelle de René-Charles Plancke d'après le décor d'un café de Seine-et-Marne (panneau attribué à A.-J. Amoux, faïencerie Hippolyte Boulanger et C<sup>ie</sup>, Choisy-le-Roi) et d'une photographie de Maurice Amatteis prise à l'A.J.E.C.T.A. en 1990.

1991 Lys Editions Presse  
ISBN 82849 113 8

62  
38

**René-Charles PLANCKE**

Me05487

**LE CHEMIN DE FER  
EN SEINE-ET-MARNE**

**Tome II**

**TACOTS, TRAMWAYS ET TORTILLARDS**

Ceux qui se sont donné pour tâche de transmettre  
le souvenir de l'héritage du passé, accomplissent  
une mission des plus nobles qu'il soit.

Edouard Herriot

### Du même auteur, aux éditions Amattéis :

---

- *La vie rurale en Seine-et-Marne* (1982), 12<sup>e</sup> mille, épuisé
- *Histoire de Seine-et-Marne : Vie paysanne* (1987), 12<sup>e</sup> mille, épuisé
- *Moulins et Meuniers d'autrefois*, bande dessinée (1983)
- *La Seine-et-Marne 1939 - 1945 :*
  - tome 1 : *De l'avant-guerre à l'occupation allemande* (1984) épuisé
  - tome 2 : *La vie quotidienne sous l'occupation* (1985)
  - tome 3 : *De la résistance à la victoire* (1985)
  - tome 4 : *L'été de la liberté* (1987)
- *Promenades dans le Passé :*
  - tome 2 : *Le Ferté-sous-Jourarre et ses environs* (1986)
  - tome 3 : *Lagny, Chelles et leurs environs* (1987)
  - tome 4 : *Meaux et ses environs* (1988)
  - tome 5 : *Provins et ses environs* (1988)
  - tome 6 : *Crécy-en-Brie et ses environs* (1989)
  - tome 7 : *Lizy-sur-Ourcq et ses environs* (1990)
  - tome 8 : *Nemours et ses environs* (1991)
- *Au Sud-Aveyron : La vie quotidienne au pays de l'enfant sauvage* (1989)
- *Un régiment seine-et-marnais : Le 29<sup>e</sup> Dragons* (1989)
- *Le chemin de fer en Seine-et-Marne,*
  - tome I, de la vapeur au T.G.V. (1991)
  - tome II, tacots, tramways, tortillards (1991)



Attention ! Attention ! le train omnibus en provenance du passé entre en gare !...  
Le Mée-sur-Seine ! Le Mée-sur-Seine, cinq minutes d'arrêt !

## Avis aux voyageurs

Comme promis, voici le second convoi du Chemin de fer en Seine-et-Marne.  
Plus encore que le premier, il circulera sur les rails du passé :

*Je vous parle d'un temps  
Que les moins de cinquante ans  
Ne peuvent pas connaître...*

En effet, tous les sujets qu'il évoque, ont à jamais disparu.

Que ce soient les tortillards qui sillonnaient la campagne à travers presque tout le département, les tacots à sable ou à betteraves, les chemins de fer industriels ou de chantier, tous sont partis rejoindre dans nos souvenirs "*les lampes à huile et la marine à voile*" !

Ce n'est plus un livre, mais une rubrique nécrologique dont la seule note "*vivante*" est le chapitre consacré aux trains et activités ferroviaires touristiques.

Ce n'est pas à proprement parler un ouvrage ferroviaire, mais plus exactement un appel à la mémoire collective de la Seine-et-Marne, car il est incontestable que ces petits trains, tout comme le célèbre "*péris jaune*" de Fontainebleau, ont marqué les imaginations.

*Un p'tit train s'en va dans la campagne,  
Un p'tit train s'en va tout doucement...*

Ce n'est pas non plus – Dieu merci ! – un manuel technique mais plutôt un reportage dans le passé, une évocation de la petite histoire départementale où l'on découvre comment ceux des Seine-et-Marnais d'autrefois, restés à l'écart des grandes lignes, utilisèrent les tacots, tramways et autres tortillards.

Ici encore, l'aventure humaine a été privilégiée à l'histoire des techniques.

D'ailleurs, le plus souvent possible, l'auteur a fait appel aux témoins et aux usagers pour raconter cette seconde partie de l'histoire du **Chemin de fer en Seine-et-Marne** telle qu'ils l'ont connue, vécue ou subie.

Il s'est efforcé de traiter cette **petite histoire des petits chemins de fer seine-et-marnais** sous tous ses aspects y compris économiques, agricoles et industriels.

L'illustration y tient une très large place, ainsi qu'il est de tradition aux éditions Amatteis.

Elle n'est cantonnée ni aux gares des réseaux départementaux, qui sont pratiquement toutes représentées, ni aux trains, puisque tout l'environnement ferroviaire de nos localités est évoqué ainsi que dans la conclusion – ô horreur dans un livre sur le rail ! – les autocars qui furent l'une des causes de la fermeture des petites lignes.

Les chapitres sont plus équilibrées que dans le premier tome ; leur importance est fonction de la longueur de la ligne et de sa durée d'exploitation.

A bien y réfléchir, le **seul** mérite de la seconde partie de cette volumineuse étude est toujours d'avoir rassemblé dans une vaste compilation, tout ce qui était épars (et maintenant souvent introuvable), sur les questions ferroviaires seine-et-marnaises.

Ce second convoi a d'ailleurs été formé comme le premier afin que chaque wagon, ou presque, ne transporte qu'une histoire complète bien séparée, ce qui explique quelques redites d'un fourgon à un autre ou, en d'autres termes, pour qu'un chapitre ne traite que d'un seul dossier mais le plus complètement possible.

Un coup de sifflet strident ! Un son de cloche, un fracas de ferraille, un halètement poussif noyé dans un nuage de fumée et une pluie d'escarbilles !

C'est tout un passé relativement proche, qui va surgir de ces pages, un passé qui va rajeunir certains, étonner ou amuser d'autres.

Un second coup de sifflet strident ! C'est le tacot du Morin qui entre en gare, suivi des tramways de Verneuil et de Dammartin !

Encore un coup de sifflet strident ! C'est au tour du tortillard de Château-Landon, précédant le tacot de Barbizon et le bricolo de Sablonnières, de surgir du tunnel du passé !

*Attention ! Attention ! le train en provenance du passé va entrer en gare !*

Avec ce train, gars de Brie et du Gâtinais, nous allons rester entre nous.

Les convois du premier tome ne faisaient que traverser la Seine-et-Marne (sauf celui d'Esblly à Crécy qui a un départ et un terminus bien de chez nous), ceux du second tome ne circulaient qu'en terre briarde ou gâtinaise.

*" Attention ! Attention ! Les voyageurs pour une promenade dans le passé ferroviaire de la Seine-et-Marne, en voiture, s'il vous plaît ! Attention au départ ! Ouvrez le livre, le train va démarrer ! "*

Le Mée-sur-Seine, 1<sup>er</sup> Juin 1991 - 1<sup>er</sup> novembre 1991

R.C.P.

**S.A.C.H.**

**S.A.C.H. (Société Amattéis du Chemin de fer Historique)**

Direction générale

**AVIS AU PUBLIC N° 1**

MM. les Voyageurs dans le passé et MM. les Utilisateurs de ce livre sont avisés que l'auteur, conformément à son habitude, ne s'est pas pris au sérieux, mais qu'en revanche il a accompli, toujours à son habitude, le plus sérieusement possible la tâche (études *préligneminaires*, traction, fret, chargement, entretien, contrôle, mise sur voies, etc.) qui lui était assignée afin que la mise à disposition à MM. les Usagers leur apporte le plus de satisfactions possible, malgré un vocabulaire parfois percutant et un humour souvent corrosif, même si quelquefois, il n'est pas très respectueux envers les Institutions départementales.

A défaut de garde-barrière, il lui aurait fallu, de temps à autre, un garde-fou !

***L'Inspecteur principal***  
Maurice Amattéis

**S.A.C.H.**

S.A.C.H. (Société Amattéis du Chemin de fer Historique)  
Direction générale  
*Service du personnel*

**AVIS AU PUBLIC N° 2**

L'auteur aurait aimé rendre hommage à tous les cheminots de ces petites lignes seine-et-marnais en les symbolisant par leurs chefs de gare.

Malheureusement ses recherches ont été partiellement infructueuses : les *Annuaire de Seine-et-Marne* (1884 - 1937) où l'on trouvait pourtant une foule de renseignements sur toutes nos villes et sur tous nos villages, étaient d'une discrétion rare quand il s'agissait du chemin de fer. Dans bien des localités dotées d'une station, le nom du chef de gare était ignoré par le rédacteur, souvent le secrétaire de mairie, de la rubrique communale.

Ce qui vous expliquera les *blancs* qui figurent dans les tableaux consacrés aux chefs de gare des réseaux de Seine-et-Marne.

*Le contrôleur-chef*  
Christiane Germain

**S.A.C.H.**

S.A.C.H. (Société Amattéis du Chemin de fer Historique)  
Direction générale  
*Service des horaires*

**AVIS AU PUBLIC N° 3**

Une précision est indispensable à la bonne conduite du train omnibus et même tortillard que vous avez maintenant entre les mains : pour les horaires de tous ces convois, rappelons que par la loi du 9 mars 1914, la France adhéra au système des fuseaux horaires en même temps qu'elle adopta la division du jour en 24 heures. Auparavant un train partait à 8 heures **du matin** de Lagny-Saint-Denis pour arriver à Mortcerf à 8 h 54 (service **d'été** 1912) ou de Melun-ville à 4 h 29 **du soir** pour être à Saint-Germain-Laxis à 4 h 56 et à Verneuil à 5 h 36 (horaire à partir du 1<sup>er</sup> mai 1901). Les horaires qui figurent dans ce récit sont donc mentionnés selon l'appellation de l'époque.

*L'agent comptable*  
Martine Nicaud.

**S.A.C.H.**

S.A.C.H. (Société Amattéis du Chemin de fer Historique)  
Direction générale  
*Service des réclamations*

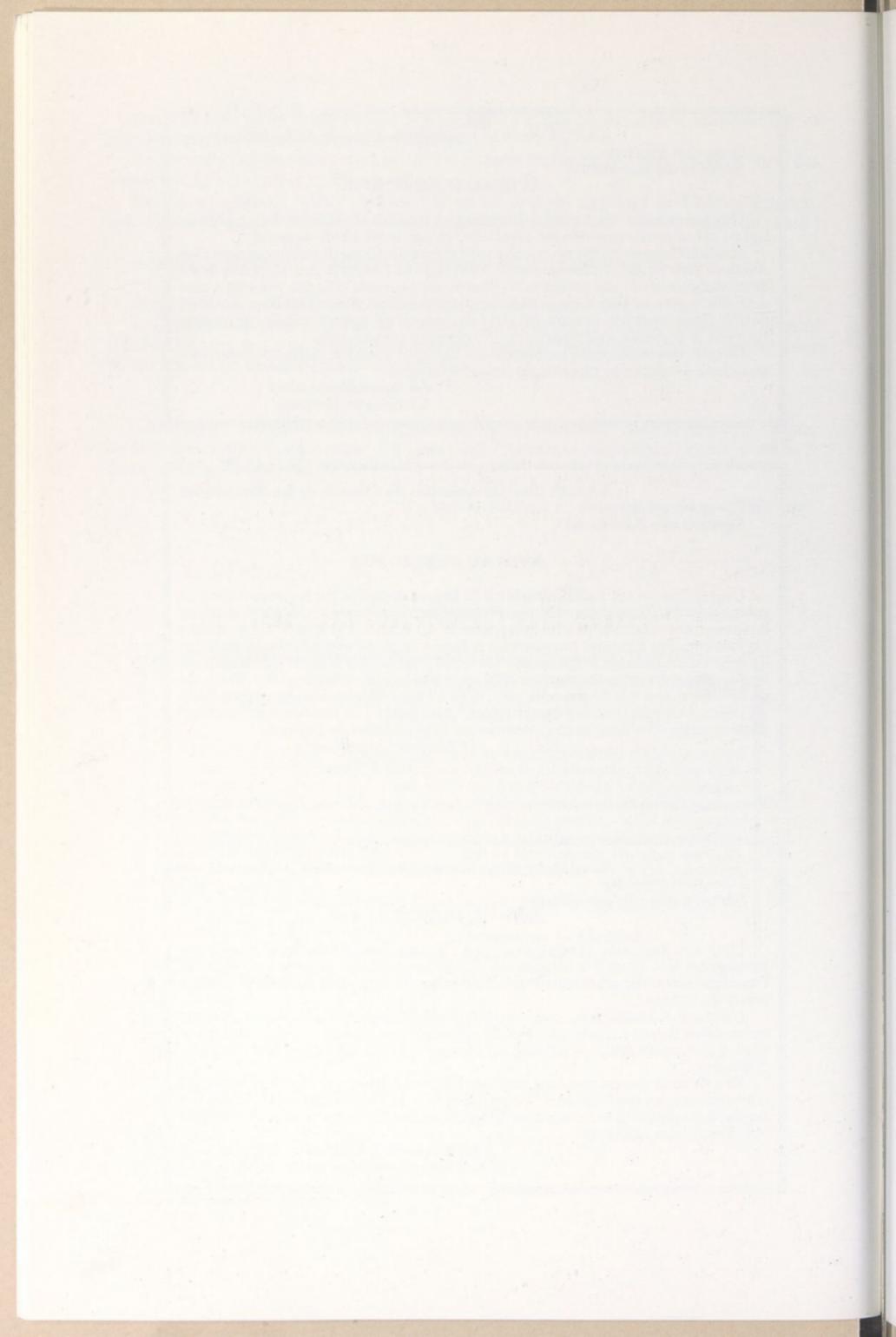
**AVIS AU PUBLIC N° 4**

L'auteur demande l'indulgence des "ferrophiles" ; que ceux - cités en bibliographie - dont il a largement utilisé les travaux antérieurs, sachent l'admiration qu'il porte à leurs recherches sans lesquelles ce livre n'aurait pu sortir du tunnel !

L'auteur et l'éditeur ne souhaitent qu'une chose, ami voyageur et lecteur, qu'en dépit de ses insuffisances et de ses oublis, ce second train ne soit pour vous qu'un autre train de plaisir, ne roulant que sur les rails d'une certaine nostalgie.

Et que ceux qui ne seraient pas satisfaits s'abstiennent de tirer le signal d'alarme car, en conformité à la circulaire n° 1 522 du 27 novembre 1896, un registre de plaintes est tenu à la disposition des voyageurs afin de corriger une éventuelle réédition !

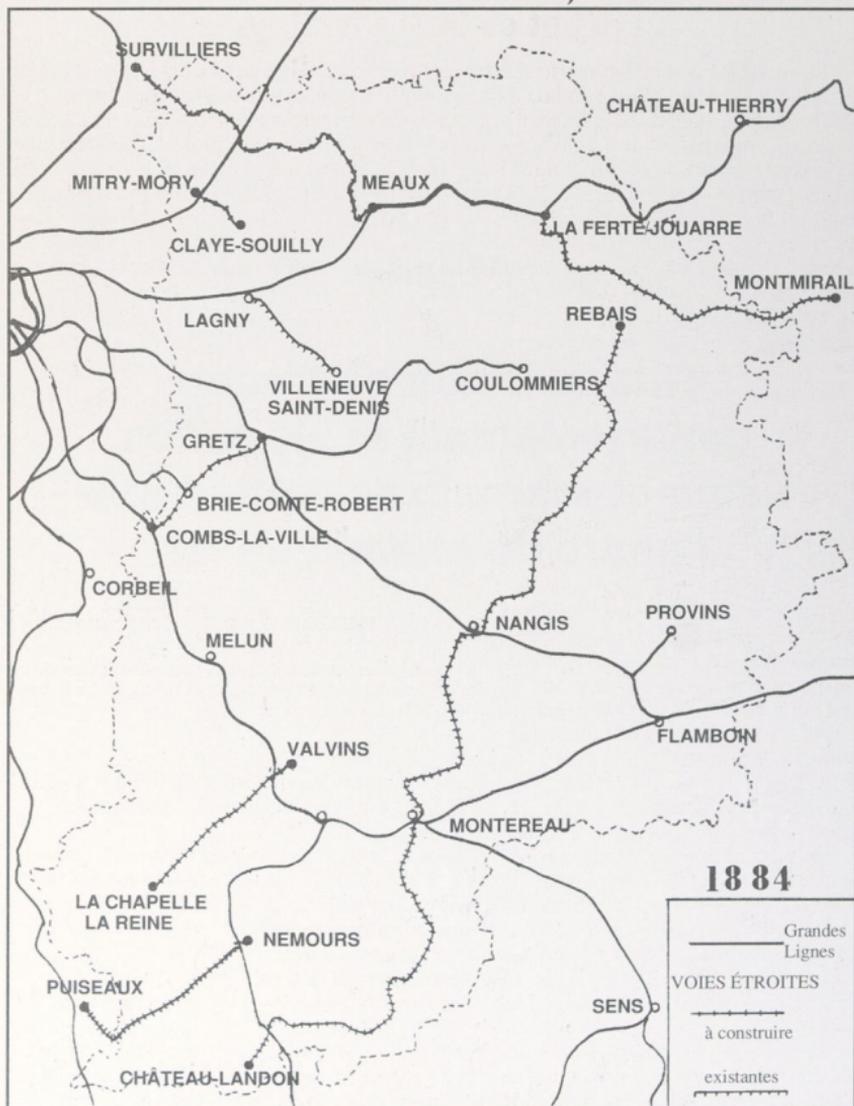
*Le sous-chef de service adjoint*  
le lampiste de permanence R-C. P.



**1<sup>re</sup> partie**

**Quand l'Administration  
départementale et les édiles  
seine-et-marnais se mettaient à  
l'heure du chemin de fer**

# CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL. Projets de Leon CHAZAL



12

1.- Carte des chemins de fer d'intérêt local, selon le projet de Léon Chazal (1884).

## La Seine-et-Marne et le réseau d'intérêt local au début de la 3<sup>e</sup> République

Si, en Seine-et-Marne, la construction puis l'essor du chemin de fer d'intérêt local datent de la troisième République, on peut faire remonter sa conception au second Empire.

En effet, dès juillet 1869, les maires de notre département avaient reçu une circulaire de la *Société anonyme de la Banque des chemins de fer d'intérêt local*, dont le président était le général de division comte de Schramm, sénateur, et qui comptait, parmi ses administrateurs, A. de Bourgoing, préfet de Seine-et-Marne de 1853 à 1860. Cette banque, qui lançait une souscription nationale, avait pour but de *favoriser, dans tout l'Empire, la concession et la construction des chemins de fer d'intérêt local, si nécessaires pour rattacher aux grands réseaux en exploitation les localités jusqu'ici déshéritées du bienfait des communications faciles, rapides et économiques.*

Les événements qui survinrent l'année suivante, la guerre, le changement de régime, durent reléguer la Banque des chemins de fer au rang des vieilles lunes.

\*

L'échec de la construction d'une ligne transdépartementale donna un nouvel intérêt « aux tentatives faites pour acclimater en Seine-et-Marne les chemins de fer à voie étroite »<sup>(1)</sup>.

Déjà en 1872, le département avait émis un vœu en faveur de l'établissement de lignes ferrées « américaines ou tramways à deux voies » sur les accotements des routes nationales, « dans le but d'en utiliser la largeur au grand profit de l'agriculture et des moyens de transport ».

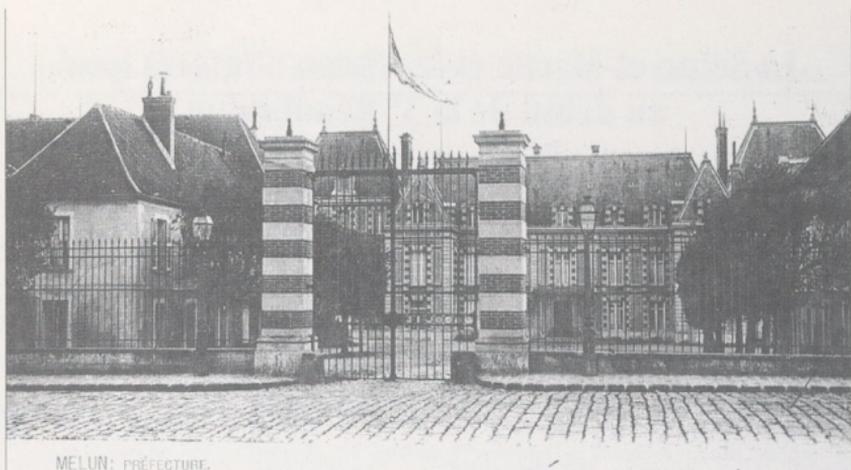
Un projet de chemin de fer agricole à voie étroite de Gretz à Combs-la-Ville fut déposé en octobre 1874 par un certain M. Chabrier, ingénieur, qui sollicitait le concours de l'État, du département et des grandes compagnies.

Le peu d'empressement du Conseil général pour cette proposition, incita le promoteur à proposer d'établir la ligne à ses risques et périls, moyennant l'autorisation d'occuper l'accotement des routes départementales et des chemins vicinaux et la fourniture des pierres de ballast (0,50 m<sup>3</sup> par mètre courant), remboursable, sans intérêt, dans un délai de cinq ans. Il n'obtint du Conseil général, à en croire l'*Annuaire de Seine-et-Marne* de 1876, que la concession « d'un chemin de fer à petite section à établir entre Gretz et Brie », information reprise l'année suivante (*Annuaire 1877-1878*) sous le titre **chemin de fer rural**.

Puis, le Conseil général y vit « une expérience dont le succès pouvait marquer le point de départ d'une progrès nouveau dans notre système de voirie », tandis que l'ingénieur en chef du département se bornait à répéter les paroles de 1865 : « Il faut étudier les chemins de fer à titre de voies économiques plutôt que comme voies rapides ; il faut surtout les rendre accessibles à tous et partout ». Et ce fut ainsi, en disant que si l'essai réussissait, ce serait la solution d'un problème des plus intéressants pour l'agriculture seine-et-marnaise, que le Conseil général, approuva, l'année suivante, l'exécution, en voie métrique, de la

SOCIÉTÉ ANONYME	
DE LA	
BANQUE DES CHEMINS DE FER D'INTERÊT LOCAL	
<small>(Statut passé par décret du Prince et ses suites, données à Paris, le 20 juillet 1869.)</small>	
CAPITAL SOCIAL : DOUZE MILLIONS DE FRANCS	
<small>Divisé en 24.000 Titres de 500 francs chacun</small>	
BULLETIN DE SOUSCRIPTION	
Je soussigné _____	
demeurant à _____ déclare souscrire	
_____ actions de la Société anonyme de la Banque	
des Chemins de fer d'intérêt local.	
Je déclare verser 50 francs par action au moment de la présente souscription, m'engageant à	
verser 75 francs à la répartition des titres.	
Paié à _____ le _____ 1869.	
<small>Recevoir les fonds, par lettres chargées, à M. de Fautouillet, 1, rue de la Bourse, à Paris, ou les verser dans toutes les succursales de la Banque de France, au crédit de M. de Fautouillet, directeur de la caisse et de journal l'ESPÉRANCE.</small>	

2.- Bulletin de souscription à la Banque des chemins de fer d'intérêt local (1869). Celui qui fut envoyé à la mairie de Sablonnières est resté vierge.



3.- **Melun - préfecture en 1899.** Carte éditée par la librairie J. Maison, 23 rue Carnot. À cette époque, le personnel des bureaux de la préfecture n'était guère nombreux puisqu'il se composait de :

- 1<sup>re</sup> division : 1 chef de division
    - 1<sup>er</sup> bureau (secrétariat général) : 1 chef de bureau et 3 employés,
    - 2<sup>e</sup> bureau (communes et établissements publics) : 1 chef de bureau et 3 employés,
  - 2<sup>e</sup> division (travaux publics et service vicinal) : 1 chef de division, travaux publics : 3 employés, service vicinal : 1 agent voyer principal chef de bureau, 1 agent voyer principal employé et 1 agent voyer employé,
  - 3<sup>e</sup> division :
    - finances : 1 chef de division, 1 chef de bureau et 7 employés,
    - affaires militaires et statistiques : 1 chef de bureau et 1 employé,
    - archives départementales : 1 archiviste et 1 auxiliaire,
- soit 29 personnes.

14

ligne de Gretz à Combs-la-Ville, mais la fatalité semblait peser sur le département. Après trois ans d'études, et découragé par les exigences tatillonnes des bureaux parisiens des travaux publics, le promoteur abandonna projets et propositions, tandis que le Conseil général se contentait, en 1877, de former une commission « chargée d'étudier les divers projets présentés à ce jour ».

Et pourtant les études préliminaires de la ligne principale de Milly à Crouy-sur-Ourcq, avec embranchement sur Fontainebleau, étaient terminées depuis 1874.

Dans son rapport de 1880, M. Montaur, ingénieur en chef du département s'exprimait ainsi : « Il serait téméraire d'affirmer que les tramways présenteront d'aussi bons résultats en Seine-et-Marne que dans d'autres départements à la fois agricoles et manufacturiers... Il conviendra donc de construire d'abord une ou deux lignes d'essai et c'est après avoir constaté leurs dépenses et leur rendement qu'on jugera si l'expérience doit être continuée... »

On envisageait, à l'époque, de construire un réseau « de chemins de fer vicinaux » composé des lignes de Château-Landon à Rebais, de La Ferté-sous-Jouarre à Montmirail (Marne), de Meaux à Survilliers (Seine-et-Oise), de Puiseaux (Loiret) à Nemours, de la Chapelle-la-Reine à Valvins, de Gretz à Combs-la-Ville, de Claye à Mitry dont la construction était estimée à 12 728 000 F.

L'année suivante, le Conseil général décida donc, afin d'associer la population à la création d'un réseau complet, de mettre à l'information certaines lignes que les projets d'intérêt général n'étaient pas susceptibles de modifier : La Ferté-sous-Jouarre à Montmi-

rail, Meaux à Sevran (Seine-et-Oise) à la place de Claye à Mitry, Meaux à Survilliers, Château-Landon à Montereau avec embranchement d'Égreville sur Cheroy, Bray à Nangis, La Chapelle-la-Reine à Valvins et Puisieux à Nemours, tandis qu'un entrepreneur privé, M. Billéma, envisageait un tramway à grande section de Meaux à Paris par Claye le long de la nationale 3, ainsi qu'une autre ligne de tramway de Paris à Dammartin-en-Goële.

Tout en retenant la proposition d'adopter en bloc l'ensemble des autres lignes, le Conseil général décida, en 1882, la construction préalable et immédiate des lignes « Château-Landon - Montereau » et « La Ferté-sous-Jouarre - Montmirail ». Le choix du concessionnaire se porta sur la Compagnie des chemins de fer départementaux pour 99 ans à partir de la déclaration d'utilité publique. Les autres lignes étaient provisoirement mises en réserve, leur concession devant s'effectuer simultanément mais à titre éventuel seulement.

Lors de la séance du Conseil général du 18 août 1884, le président de la commission des chemins de fer, Léon-Augustin Chazal, ancien caissier payeur central du Trésor, maire de Saint-Ouen-sur-Morin et conseiller général du canton de Rebas fit un rapport très remarqué dont il convient de ne retenir ici que ce qui intéresse les lignes départementales :

— En ce qui concerne le chemin à petite section de Lagny à Villeneuve-le-Comte et à Mortcerf, à ce que M. le préfet poursuive auprès de M. le ministre des Travaux publics la présentation d'un nouveau projet de loi portant concession de cette ligne à la compagnie des chemins de fer départementaux.

— En ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt local, à ce que M. le préfet soit autorisé à signer avec le directeur des chemins de fer départementaux :

1.— un nouveau projet de convention portant concession à titre éventuel à ladite compagnie, des lignes d'intérêt local de Montereau à Rebas, Puisieux à Nemours, La Chapelle-la-Reine à Valvins, Meaux à Survilliers et Condetz à la Ferté-sous-Jouarre ;

2.— Le nouveau projet de convention portant concession à titre définitif à la même compagnie, des chemins de fer à construire entre Montmirail et Condetz, sur la ligne de Montmirail à La Ferté-sous-Jouarre, et entre Château-Landon et Montereau, sur la ligne de Château-Landon à Rebas.

15



4. - Obligation de 500 F, de la Compagnie anonyme des chemins de fer d'intérêt local de Seine-et-Marne (1872). Cette obligation (15 F d'intérêts annuels) était remboursable, par tirage au sort, de 1875 à 1969. Malheureusement, les coupons ne furent plus payés après le 1<sup>er</sup> janvier 1877.

Il n'était pas question, dans ce rapport, de la ligne d'intérêt général de Rozoy à Villiers-Saint-Georges, ni de la ligne d'intérêt local de Montereau à Rebaix, par Nangis et Saint-Siméon, la première n'ayant pas encore été étudiée par l'État, malgré le vœu du Conseil général, la seconde étant comprise parmi les lignes concédées à titre éventuel à la compagnie des chemins de fer départementaux.

Il fallut attendre 1886 pour que soient approuvés les profils, le nombre et l'emplacement des gares des lignes déjà adoptées, à savoir « Château-Landon - Montereau » et « La Ferté-sous-Jouarre - Montmirail ». Des décisions ultérieures modifièrent ces décisions : adoption d'une variante à Souppes pour en éviter les ponts routiers, et décision d'ouverture anticipée du tronçon Montereau - Souppes (1888), ajournement du prolongement de la ligne de Château-Landon jusqu'à Puiseaux (1889), création d'un arrêt de la rampe de Ferrottes, avec la participation de la commune (1892).



**5.- Jules Grenier.** Né à Villiers-sur-Morin en novembre 1844, fils d'un modeste vigneron, Jules Grenier perdit l'usage de ses jambes à 4 ans à la suite d'une fièvre typhoïde.

Après l'école primaire, il apprit le métier de tailleur qu'il ne put exercer bien longtemps. En même temps, il s'appliqua à compléter son instruction et parvint à écrire d'une façon correcte et originale. Propagateur zélé de la sténographie, il répandit cette forme nouvelle d'écriture dans la Brie en fondant un cercle et une gazette sténographiques. Dès son jeune âge, il accumula les anecdotes paysannes, les coutumes, les traditions, les légendes et n'avait que 19 ans quant il publia le résultat de ses premières recherches. Son livre *La Brie d'autrefois*, recueil des mœurs et des coutumes de la vallée du Grand-Morin ainsi que des traditions de toute la Brie, le rendit populaire dans l'ensemble de la Seine-et-Marne.

Malgré la maladie qui le brisait, il consacra ses dernières forces à l'étude des chemins de fer d'intérêt local. Jules Grenier mourut presque subitement le 2 décembre 1888 alors qu'il préparait avec son grand ami Georges Husson, le second volume de *La Brie d'autrefois*.

Pendant ce temps, un des pères de l'histoire locale briarde, Jules Grenier, l'auteur de *La Brie d'autrefois*, utilisait ses dernières forces pour étudier une ligne de chemin de fer desservant sa chère vallée du Morin et reliant Esbly à Coulommiers et publiait en 1887 une brochure sur *Les chemins de fer d'intérêt local* reliant Meaux à Corbeil par Crécy, Villeneuve-le-Comte et Brie-Comte-Robert, et Dammartin-en-Goële à Mortcerf par Lagny et Villeneuve-le-Comte ; il y indiquait même l'emplacement des stations, le prix des places, prévoyant jusqu'à sept trains par jour partant de Meaux pour Corbeil.

En 1890, l'ingénieur en chef départemental estimait que les régions traversées par les premières lignes départementales étaient riches et productives ; l'établissement d'un chemin de fer devait, pensait-il, apporter dans leur situation industrielle et agricole un changement qui allait nécessiter des modifications, en particulier dans la culture des terres.

*Il faut donc, écrivait-il cependant, pour porter un jugement définitif attendre quelques années afin que ces modifications aient eu le temps de se produire.*

#### Note

- 1.- A. Hugues, archiviste de Seine-et-Marne (1895). Acclimate-t-on un chemin de fer comme un animal ou un végétal ?



présent dans toutes les mémoires – l'ennemi n'avait qu'à démonter les voies métriques et de 60, les remonter ailleurs et s'en servir, sinon pour transporter des troupes, du moins pour les approvisionner en vivres, matériels et munitions.

On en était là, encore qu'en 1889, le département avait demandé la levée de l'interdiction absolue des comités techniques de la guerre ; et la question des chemins de fer se résumait ainsi :

- transdépartemental : nouveaux projets et nouvelles promesses,
- réseau d'intérêt local : deux tronçons extrêmes de « la ligne qui devait former dans l'est du département une sorte de deuxième transdépartemental, coupant les grandes lignes où elles divergent le plus les unes des autres ».

Sauf pour les lignes alors en construction – Verneuil à Brie et à Marles, Trilport à la Ferté-Millon – et celle de Crécy à Coulommiers que de récents engagements rendaient probables, nos élus avaient tout lieu de croire « que le rôle de l'État dans le département était terminé au point de vue des chemins de fer, au moins pour un temps assez long ».

La Seine-et-Marne devait donc améliorer sa situation elle-même et « créer un réseau de lignes ferrées absolument local ».

Pour satisfaire aux « vœux unanimes de toutes les régions du département, le Conseil général, ne se considéra plus lié par le programme de 1882 et demanda, le 22 août 1889, à M. Koziorowicz, ingénieur en chef, d'étudier un projet complet de chemins de fer à voie de 100 ou de 60, établis autant que possible sur route.

Huit mois plus tard, M. Koziorowicz exposait son projet :

- ne pas traiter les lignes à établir comme celles des grandes compagnies,
- créer des tramways à vapeur, à rails noyés, sur les accotements des routes,
- limiter la construction à travers champs aux cas indispensables,
- préférer la voie d'un mètre et réserver la voie de 60 pour un troisième réseau industriel et agricole venant se greffer, plus tard, sur celui à construire (point n'est besoin d'être ingénieur pour comprendre les difficultés qu'il y aurait à raccorder des voies de 60 à un réseau de 100 !)

- diminuer les dépenses en faisant construire le réseau par le département et en le concédant ensuite à un fermier d'exploitation,

- création, du fait de la configuration du département et du tracé des voies existantes, de lignes transversales sud - nord.

La longueur du réseau projeté était de 176,50 km ; les lignes étaient les suivantes :

- Melun à Guignes,
- Bray à Sablonnières par Nangis et Rebais avec embranchement de Villeneuve-les-

Bordes à Montereau ,

- Lagny-Saint-Denis à Lagny-Thorigny, sans oublier les raccordements de Chenoise à Fontenay-Trésigny par Rozay et de Béton-Bazoches à Villiers-Saint-Georges, destinés à desservir la vaste zone située entre les grandes lignes de Coulommiers à Sézanne et de Paris à Belfort.

En outre, le département, sollicita en priorité, les études définitives des lignes : Melun à Milly et à Guignes, Bray à Montmirail, Jouy-le-Châtel à la ligne Gretz-Coulommiers, par Rozay, et Meaux à Dammartin-en-Goële.



8.- La ligne de Melun à Verneuil : Melun - station du tramway de Verneuil avant 1914. Vue générale de la gare de marchandises de Melun-ville place Gaillardon. On remarquera la halle, la grue et les voies de manœuvres.



9.- La ligne de Bray à Sablonnières : Sablonnières - gare de Montmirail et Rebais vers 1905. Carte éditée par le café-tabac Bonnot. Sablonnières est la gare commune aux lignes La Ferté - Montmirail et Bray-Sablonnières. À droite, c'est un train mixte (réseau des chemins de fer économiques, ligne Bray - Sablonnières) tracté par la locomotive 3711 « Donnemarie » affectée au trajet Jouy-Sablonnières, et c'est surtout les installations du S.E. que l'on voit.

L'année suivante, M. Mancel, le nouvel ingénieur, fit des études sur le terrain. Il déclara qu'il convenait de n'avancer que progressivement, de faire un choix parmi toutes les lignes étudiées, de n'en construire qu'une partie qui, tout en rendant service, permettrait d'étudier le coût de fonctionnement, en un mot c'était une ligne-épreuve.

Devait-on, se demanda alors le Conseil général, dans une pensée de prudence, ne construire que deux lignes (alors que son ingénieur en chef ne préconisait qu'une ligne et encore pas complète) et attendre les résultats ?

Cette proposition ne fut pas retenue en vertu du principe de solidarité entre les diverses parties du département et l'on ordonna la mise à l'enquête des lignes suivantes :

- Melun à Milly,
- Melun à Guignes,
- Bray à Sablonnières par Nangis et Saint-Siméon,
- Jouy-le-Châtel à Fontenay-Trésigny et Marles,
- Meaux à Dammartin avec un prolongement jusqu'à Survilliers, si la Seine-et-Oise était d'accord.

La dépense totale de ce réseau était estimée à 175 000 F.

Avant même que ne commencent les pourparlers avec le génie militaire pour obtenir toutes les autorisations nécessaires, une demande de concession était déposée pour une ligne de tramway Melun - Barbizon, qui fut délivrée en 1895 sans subvention ni garantie départementales ; elle fut suivie par un projet de tramway allant du centre de Fontainebleau à la gare avec un prolongement éventuel jusqu'à Vulaines-sur-Seine. Ce projet obtint la même autorisation que la ligne de Barbizon, sous les mêmes réserves.

\*

Des projets, il y en eut beaucoup qui furent arrêtés par la Grande Guerre, puisqu'en février 1914, la construction de ces lignes de tramways était envisagée :

- Coulommiers - La Ferté-sous-Jouarre,
- ligne de l'Aubetin, de Coulommiers à Beton-Bazoches,
- Jouy-le-Châtel - Provins,
- Nangis - Melun,
- Château-Landon - Beaumont-du-Gâtinais,
- section de Meaux à Villeneuve-le-Comte de la ligne Meaux - Melun,
- amorce de Penchard à Étrépilly sur la ligne Meaux - Acy-en-Multien.

Il ne s'agissait que d'une décision de principe car le tracé de ces lignes n'avait pas été arrêté, mais qui fut officialisée le samedi 20 juin suivant.

En effet, ce jour-là, le Conseil général de Seine-et-Marne votait la création des lignes devant constituer le troisième réseau de voies ferrées d'intérêt local, comportant un total de 68 km et représentant une dépense de 16 410 000 F. Les nouveaux tronçons étaient ceux de Melun à Nangis, Jouy-le-Châtel à Provins, Coulommiers à Beton-Bazoches, La Ferté-sous-Jouarre à Coulommiers, Meaux à Villeneuve-le-Comte, Meaux à Étrépilly et Château-Landon à Beaumont-du-Gâtinais.

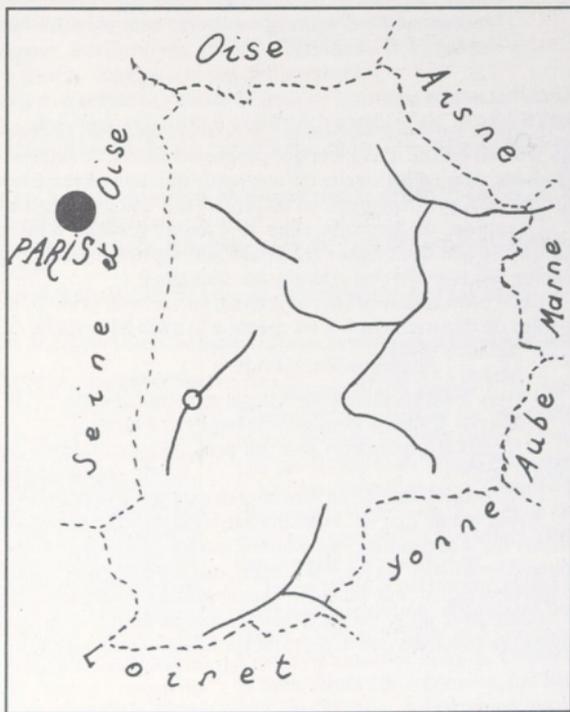
L'autorisation de soumettre aux enquêtes réglementaires les avant-projets de ces lignes allait être demandée au ministre.

Pour certains projets, parfois de beaucoup antérieurs, on demanda aux communes d'avancer de l'argent pour ce qu'on appellerait aujourd'hui des « frais de dossier » ; il fallait bien rémunérer les ingénieurs et les géomètres qui étudiaient les tracés.

Dans de nombreux cas, ces communes ne virent jamais le train sans pour autant récupérer leur participation financière ; tel fut le cas, rappelle Henri Hanne-ton, de Blandy-les-Tours.

Il n'empêche que pendant presque trente ans, on vit fleurir les projets les plus divers à croire qu'en Seine-et-Marne chaque élu local, chaque candidat aux élections cantonales ou législatives, chaque notable, chaque érudit, en avaient un.

On en trouvera, plus loin, les projets les plus significatifs, mais avant, voici un court exemple, qui semble remonter à 1910, signé trop modestement par les initiales V.F.B. que nous n'avons pu identifier.



10.- Carte du réseau des chemins de fer secondaires existant en 1905.

## Les Tramways de Seine-et-Marne

Les tramways de Seine-et-Marne étant à proximité de Paris, traversant des pays fertiles et de grandes cultures, sont appelés à rendre de grands services au public, à faire un trafic considérable en marchandises et à donner des bénéfices au département, le jour où l'on voudra bien construire un réseau complet, pratique, ayant toutes ses lignes communiquant entre elles sans solution de continuité, avec un débouché direct sur Paris, les rendant indépendants des chemins de fer à voie normale, en supprimant en partie les transbordements, impraticables pour de nombreuses marchandises.

J'estime qu'il serait urgent, dès maintenant, après entente préalable avec les départements intéressés, d'adopter un plan d'ensemble, complétant le réseau actuel de façon que, tracé sur une carte et vu dans ses grandes lignes, il pourrait être comparé à un immense plan de drainage dont la ligne principale suivrait la route de Provins, Jouy-le-Châtel, Rozoy, Fontenay, Ozouer-la-Ferrière, Champigny et Vincennes, aboutissant au métropolitain pour les voyageurs et à un point à déterminer pour les marchandises.

Les lignes transversales seraient :

- 1.- Bray, Montereau, Montigny, Nangis, Jouy-le-Châtel, Sablonnières et la ligne de la vallée du Petit Morin (en exploitation, sauf le tronçon Montereau-Montigny),
- 2.- Melun, Verneuil avec prolongement sur Rozoy-en-Brie, Touquin, Saints, Coulommiers et Meaux et ligne facultative de raccordement Coulommiers-Saint-Siméon,
- 3.- Fontenay-Trésigny à Villeneuve-le-Comte et Lagny.

Ce projet aurait l'avantage de relier toutes les lignes de tramways du département et la ligne n° 2 en particulier, mettrait en communication tout le réseau du P.L.M. avec celui de l'Est ainsi que les grandes villes de Seine-et-Marne, Melun, Provins, Coulommiers, Meaux, Lagny, représentant une population de plus de quarante mille habitants, en passant par Touquin et Saints, elle supprimerait le projet de la ligne de Vaudoy à Mortcerf ou de la vallée de l'Aubetin, tout en donnant satisfaction aux habitants de ces contrées, qui seraient desservis par une ligne très importante.

Les frais d'exploitation des tramways étant peu élevés, on pourrait établir des tarifs réduits permettant de soutenir avec avantage, la concurrence des compagnies voisines.

Pour les voyageurs et les colis postaux, les départs devant être les plus rapprochés possible, le service idéal serait l'emploi de voitures automobiles légères, rapides, à moteurs électriques Serpolet ou autres, comme il en existe à Paris et dans la banlieue et qui s'arrêtent presque instantanément, pourraient prendre avec facilité les voyageurs en cours de route et éviter ainsi les accidents de voitures. Quant aux marchandises, elles seraient transportées dans des trains spéciaux, les trains mixtes n'étant plus de notre époque.

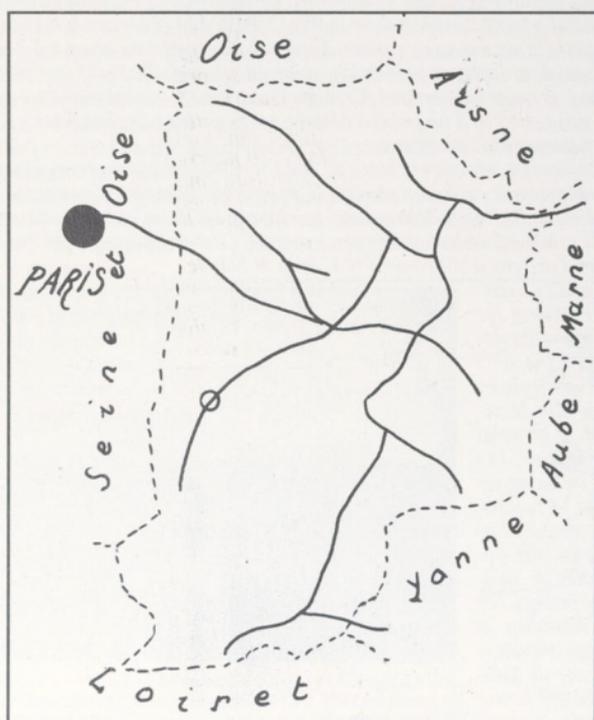


11.- La ligne de Lagny à Villeneuve-le-Comte : Villeneuve-le-Comte - la gare vers 1913. Un train de voyageurs quitte la gare de Villeneuve-le-Comte, remorqué par la locomotive 130 Saint-Léonard n° 84, mise en service en novembre 1910. Propriété du Département, elle restera garée dans la remise du dépôt de Mortcerf à la fermeture de la ligne. Elle y restera dix ans puisque ce ne sera qu'en janvier 1944 qu'elle sera vendue comme ferraille.

Le point noir dans ce projet, c'est l'argent. Mais on pourrait construire par partie, et les communes intéressées pourraient venir en aide au département. Elles en seraient récompensées par la plus-value donnée à leur territoire et la prospérité des pays traversés.

Ce projet qui paraîtra peut-être trop étendu aujourd'hui, sera à mon avis indispensable dans l'avenir, les tramways sur route, rapides, à prix très réduits étant appelés à devenir un jour les automobiles du peuple.

V.F.B.

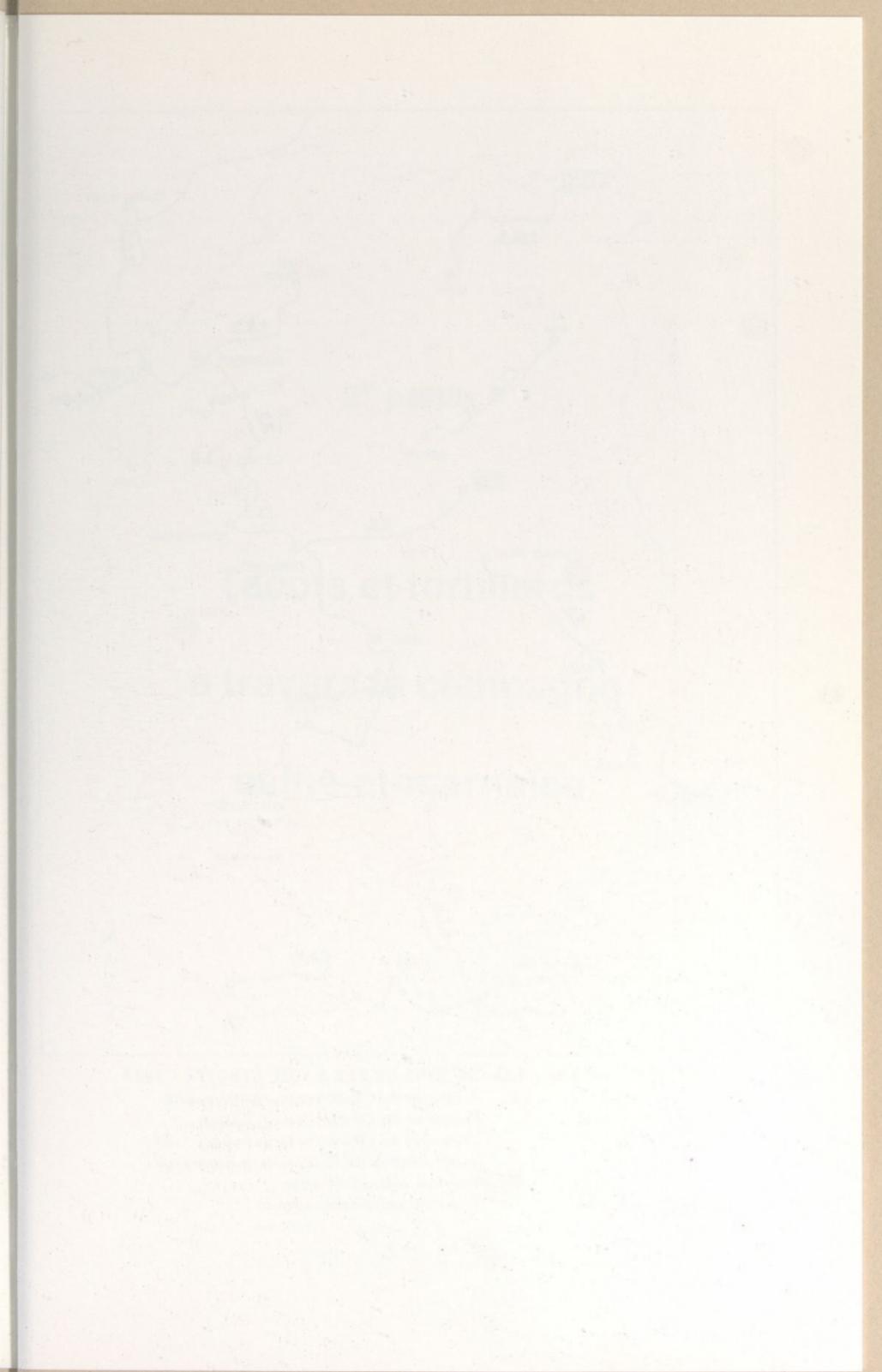


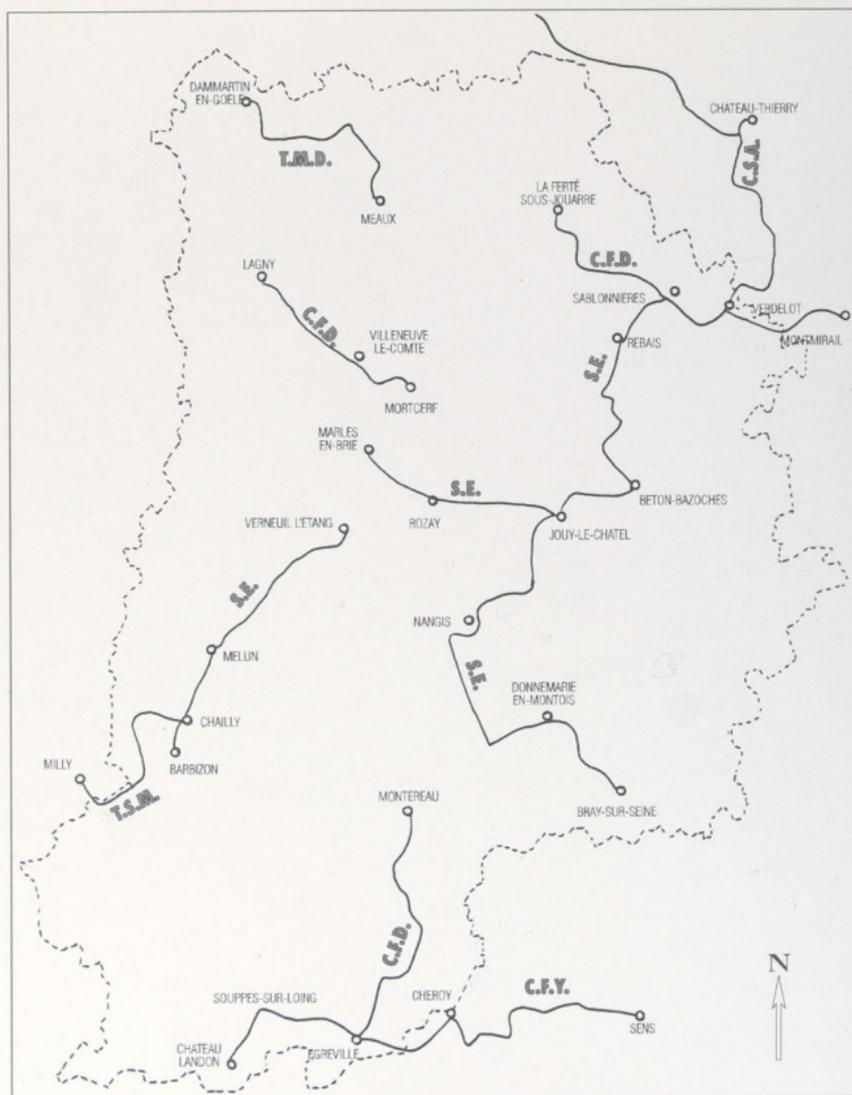
12.- Carte du réseau complet des chemins de fer secondaires.

En fait, c'est un projet qui ne sera jamais mené à terme, et qui était loin d'être complet, puisque les tacots ignoraient le Multien et le Gâtinais.

#### Note

1.- Voir tome I, page 70.



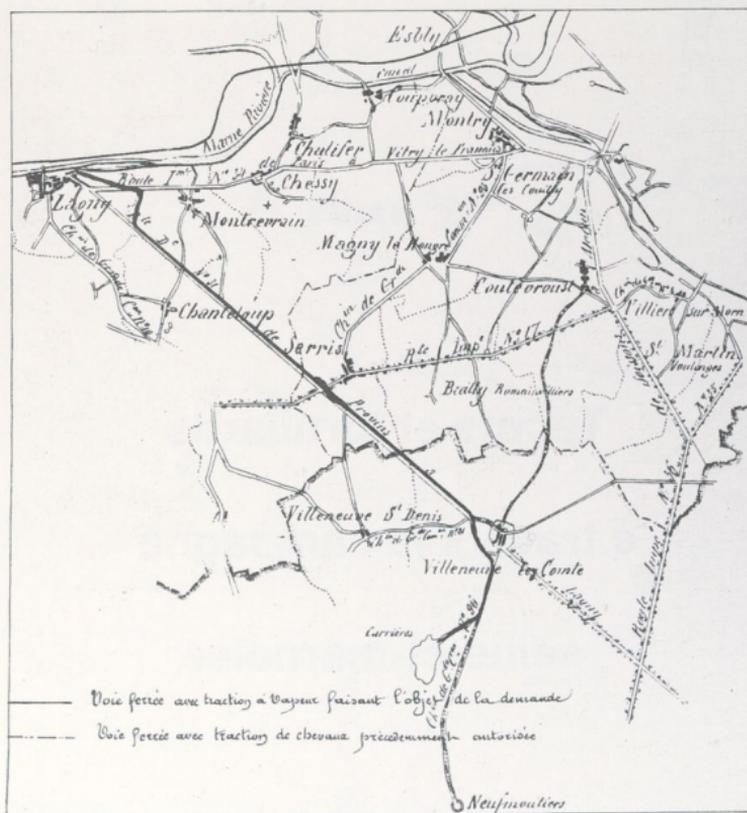


### SEINE-ET-MARNE - LES CHEMINS DE FER à VOIE ÉTROITE - 1914

C.F.D.	Compagnie des Chemins de fer départementaux
C.F.Y.	Compagnie des Chemins de fer de l'Yonne
C.S.A.	Compagnie des Chemins de fer du Sud de l'Aisne
S.E.	Société Générale des Chemins de fer Économiques
T.M.D.	Tramway Meaux-Dammartin
T.S.M.	Tramways Sud de Seine-et-Marne

**2<sup>e</sup> partie**

**Tacots et tortillards  
à travers la campagne  
seine-et-marnaise**



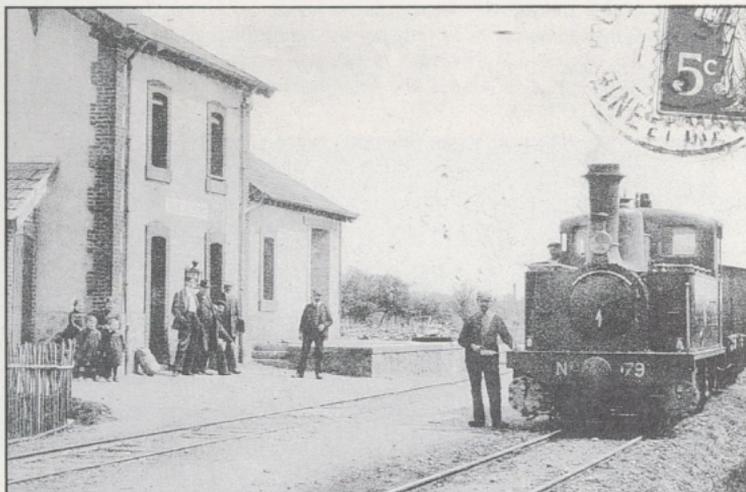
13.- Tracé des lignes des carrières de Neufmoutiers 1869.

(document Archives départementales de Seine-et-Marne).

# La ligne d'intérêt local de Lagny à Mortcerf

## *Le chemin de fer de Lagny à Neufmoutiers*

S'il y eut, en Seine-et-Marne, une ligne qui subit de lamentables vicissitudes, ce fut bien celle de Villeneuve-le-Comte, entreprise devenue dès sa création l'objet d'innombrables décisions et dont l'avenir fut longtemps incertain.



14.- Villeneuve-le-Comte - la gare vers 1913.

À droite, la locomotive 030 Saint-Léonard 79 construite en 1901, mise en circulation sur la ligne en 1906, venant d'Égreville. Lors de la fermeture, en 1934, elle sera mutée à Meaux pour être utilisée sur la ligne de Dammartin jusqu'en 1939. Elle sera alors garée en attente de mutation sur le réseau S.E. mais sera ferrillée sur place vers 1959, après une vingtaine d'années d'abandon.

### La naissance de la ligne

Jules Grenier, en 1888, résuma ainsi la naissance de la ligne : *La création de ce chemin de fer à voie étroite est due à l'initiative de quelques particuliers associés pour donner de l'extension aux belles exploitations de carrières de meulière dont les terrains situés entre Neufmoutiers et Villeneuve-le-Comte contiennent en masse si considérable.*

Le 18 août 1869, en effet, le Conseil général autorisait la société Cornu et Burdin à établir une voie ferrée sur l'accotement de la route départementale 31 et du chemin vicinal 96 afin de faciliter l'exploitation de la pierre meulière et de la marne. À l'origine, ce chemin de fer à voie métrique, établi en 1865 avec une permission de voirie temporaire, était donc exploité par traction hippomobile pour le transport de matériaux.

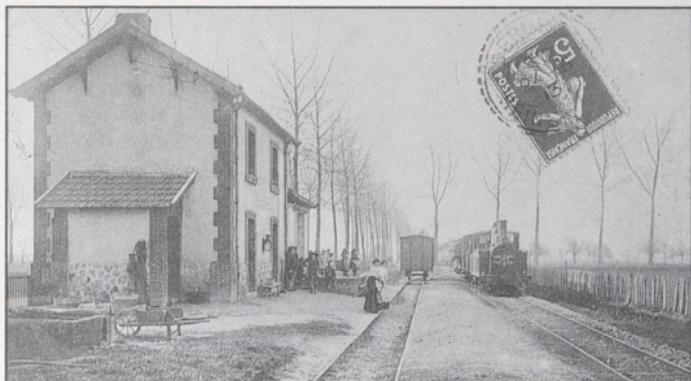
Cette ligne hippomobile joignait Neufmoutiers à Villeneuve-le-Comte, avec un embranchement vers la D. 31, et Villeneuve-le-Comte à Coutevroult.

Le concessionnaire avait eu la charge d'élargir à ses frais la route et le chemin de deux mètres, le terrain acquis pour cet élargissement devenant la propriété du département.

Si, par exemple, le conseil municipal de Serris fut modérément favorable au projet, il y devint franchement hostile quand les sociétaires de la compagnie avouèrent envisager le transport de voyageurs sur un tracé passant par Montévrain, Chanteloup, Conches, Jossigny, Villeneuve-Saint-Denis et Villeneuve-le-Comte, desservant le plus de population possible et transportant les productions des fermes et des bois très nombreux sur ce trajet.

Ce fut alors que le Conseil municipal de Serris émit les plus vives protestations ; on peut même lire sur le registre de ses délibérations : *Dans le cas où la C<sup>ie</sup> Burdin renoncerait à son projet de voie ferrée, le pays ne s'en trouverait pas plus mal !*

À la même époque, le 29 octobre 1869, M. des Graviers, maire de Jossigny, était d'un avis identique quand il écrivait : *J'ai entendu parler de ce chemin de fer avec wagons de voyageurs, ce qui probablement nous fera perdre les facilités de la diligence d'une part, et d'autre part, les passages de transports plus ou moins nombreux et favorables au commerce de Jossigny qui a été taxé d'une forte participation pour l'aménagement de la route Paris en Brie (60 000 F).*



15.- Serris, gare départementale avant 1913.

Carte éditée par l'aubergiste-épicier-mercier Morville.

L'entrée d'un train en gare de Serris est un événement, à moins que cet événement ne soit plutôt la venue du photographe ! Le convoi est remorqué par la locomotive Saint-Léonard n° 5 fabriquée en 1889, mise en service sur la ligne le 30 juillet 1900. Transférée sur la ligne de Meaux - Dammartin le 15 janvier 1934, hors service en 1939, elle ne sera ferraillée qu'après 1958.

À Serris, on surenchérit : *Lors de la première enquête, nous avons signalé les inconvénients de divers genres que présenterait le passage du chemin de fer, pour la liberté, la sûreté de la circulation à cause des encombrements aux chemins de traverse, l'effroi que les locomotives font généralement aux chevaux, la difficulté de contenir les troupeaux sur des routes si étroites. Par ces différents motifs, la commune de Serris disposée d'abord à accueillir le chemin de fer a fini par le repousser. À moins que des précautions qui seraient plus ou moins suffisantes ne soient prises.*

Le maire de Jossigny signala encore que sur le tracé, la côte de Belle-Assise était un obstacle important (150 m d'altitude) et qu'il faudrait passer par le chemin des Collinières. Il précisait : *On a commis une grande faute d'abandonner le trajet Lagny - Serris - Villeneuve-le-Comte.*

En 1871, la concession fut accordée pour une période de 99 ans, à l'échéance de laquelle la ligne deviendrait propriété départementale. Pendant cette durée, la compagnie ne devait demander au département ni subvention ni indemnité. L'année suivante, une nouvelle

concession prolongeait la ligne de Villeneuve-le-Comte à Mortcerf.

Peu après, le Conseil d'État modifia ces dispositions : la voie devait être établie, non pas sur le domaine public, ce qui posait des questions de droit, mais sur une bande de terrain parallèle ; et ce n'était plus le département qui devenait le concédant mais l'État auquel devait revenir ce chemin de fer industriel en fin de concession.

Le décret du 27 septembre 1871 déclara, en conséquence, d'intérêt public la section Lagny - carrières de Neufmoutiers, et celui du 18 janvier 1873, d'intérêt général son prolongement.



11 LAGNY-THORIGNY — Chemin de Fer de Villeneuve-le-Comte  
Bords de Marne

16.- Lagny - chemin de fer de Villeneuve-le-Comte, avant 1903.

Quelques wagons de sable sont en cours de transbordement au bord de la Marne : trois plates-formes (dont la 6318 de la série F1 6316 à 6319 livrée le 13 juillet 1902) et un tombereau (dont le 5227, de la série G 5223 à 5228 livrée le 13 juillet 1902).

### Les débuts de la ligne

En vérité, les promoteurs de la ligne caressaient le fol espoir de la raccorder, à échéance plus ou moins lointaine, à la gare de Lagny-Thorigny, c'est à dire à la ligne de l'Est. *Il fut même longtemps question d'un pont, affirmait Pierre Herbin, qui aurait pour but de rejoindre la grande ligne. On en parla si longtemps que le chemin de fer de Mortcerf mourut avant que le pont ait été réalisé... Ce pont, aurait eu, en outre, l'avantage d'établir un service de correspondance entre le bois de Chigny-Montévrain et la gare de Lagny-Thorigny, ce qui aurait hâté le développement des villages en construction sur les coteaux.*

Et d'imaginer cette minuscule ligne de chemin de fer mettre en communication les cantons de Lagny, de Rozay, de Coulommiers et même les villages du Morin avec Meaux et Lagny.

On rêvait de la voir apporter aux gares de la compagnie de l'Est depuis ses deux extrémités, les produits des carrières, les bois de la forêt de Crécy, les productions agricoles du plateau de Serris.

On la voyait déjà ouvrir aux usines et aux carrières de Mortcerf de grands débouchés autres que ceux offerts par la ligne de l'Est ( ? ), procurer une alimentation nouvelle aux sucreries de Villenoy et de Coulommiers, transporter les produits des fabriques de Lagny, etc.

Ce chemin de fer allait transformer la région en pays de Cocagne, y recréer le Paradis terrestre ! On peut rêver !

Si, effectivement, en 1914, la ligne acheminera 5 000 tonnes de betteraves, cela ne représentera qu'un peu plus de deux jours de marche de la sucrerie de Villenoy, dont la capacité d'écrasement était alors de 2 300 tonnes/jours...

\*

La première partie fut ouverte à la circulation le 22 septembre 1872 ; finalement, c'était le premier tracé qui avait été retenu, avec cinq passages à niveaux.

Sous le titre *Chemin de fer industriel de Lagny à Neufmoutiers*, l'*Annuaire de Seine-et-Marne* de 1875 le confirmait en ces termes : *Un chemin de fer industriel, destiné au transport des matériaux provenant des carrières de Neufmoutiers, et à un service public de marchandises et de voyageurs, a été établi et mis en exploitation entre Lagny et Neufmoutiers, en vertu d'un décret du 27 décembre 1871. La société Cornu, Burdin et C<sup>le</sup>, concessionnaire, a été autorisée par décret du 18 janvier 1873, à prolonger ce chemin entre Villeneuve-le-Comte et Mortcerf.*



17.- Villeneuve-le-Comte - la gare vers 1917.

Carte envoyée par un poilu au repos dans la région. « Il paraît, écrivait-il, que les troupes qui sont par ici obtiennent des permes pour Paris et environs, mais avec les événements actuels, on ne sait jamais... »

Un train de voyageurs (deux voitures, un fourgon) quitte la gare. Il est tracté par la locomotive Saint-Léonard n° 84, propriété du Département, mise en service en 1910 et qui assura, à partir de cette époque, la majorité des trains. Garée en 1934 à Mortcerf, elle sera vendue comme ferraille dix ans plus tard.

### La Compagnie des Chemins de fer de Seine-et-Marne

Le 28 avril 1873, M. Woyciechowski, représentant la *Compagnie des Chemins de fer de Seine-et-Marne* ou prétendue telle, avait demandé au Conseil général, l'autorisation d'étudier un réseau en voie étroite qui aurait compris les tracés suivants :

- Mortcerf à Meaux, par Tigeaux, Crécy, Couilly et Quincy-Ségy,
- Couilly à Esbly,
- Mortcerf à Combs-la-Ville par Brié-Comte-Robert,
- la Ferté-sous-Jouarre à Montmirail par la vallée du Petit Morin (au titre de chemin de fer d'intérêt local).

En fait, seule la ligne de Mortcerf à Esbly, fut réellement sollicitée en concession et sa réalisation bien prévue à voie étroite.

Devant l'opposition des communes traversées qui préféraient la voie normale, le Conseil général décida de surseoir à sa décision jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1875. Finalement M. Woyciechowski décida d'abandonner son projet.

D'autres reprendront ses ou premières initiatives : Georges Husson – on le verra – en proposant à nouveau un tracé Couilly - Meaux, et la ligne la Ferté-sous-Jouarre à Montmirail (*le tacot du Morin*) existera bel en bien comme on le lira au chapitre suivant.

\*

On apprenait, dans ce même annuaire de 1875, qu'il existait pour la ligne Lagny - Neufmoutiers un *service de contrôle et de la surveillance*, Messieurs :

- Marx, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Melun,
- Choquet, ingénieur des ponts et chaussées à Meaux,
- Thanneur, ingénieur des ponts et chaussées à Coulommiers,
- Jeandin, agent voyer à Lagny,
- Bigé, conducteur des ponts et chaussées à Mortcerf.

Malheureusement, le nom du lampiste, cet humble employé indispensable au bon fonctionnement du chemin de fer, devenu, dans le langage populaire, le bouc émissaire de notre société industrielle, n'est pas mentionné et nous ne pouvons lui rendre l'hommage posthume que sa modeste méritait.



18.- Villeneuve-le-Comte - la gare vers 1913.

Un train de voyageurs entre en gare tracté par la machine 030 n° 5.

Tout à côté de la station, le portique d'entraînement où les pompiers effectuent leurs manœuvres de sauvetage sous la direction du lieutenant V. Gomot, dans le civil entrepreneur de maçonnerie et conseiller municipal.

En revanche, nous savons que la société Cornu, Burdin et C<sup>ie</sup> avait son siège social 46 rue Lafayette à Paris, avec une succursale à Lagny (M. Lelong, administrateur délégué).

Il semblerait que la société Cornu, Burdin et C<sup>ie</sup> ait constitué une nouvelle société pour exploiter le chemin de fer de Lagny aux carrières de Neufmoutiers, sous le nom de *Compagnie anonyme des Chemins de fer de Seine-et-Marne*, appellation qui sera toujours contestée par le Département. En fait, on a tout lieu de penser que cette substitution ne fut pas autorisée. Toujours est-il que la *Compagnie des Chemins de fer de Seine-et-Marne* avait émis, par l'intermédiaire de la banque Dreyfuscheyer, 6 000 obligations de 265 F pour se procurer les fonds nécessaires à l'acquisition de terrains à exploiter dans la forêt de Crécy et renouveler la voie et le matériel ferroviaire.

Comble de raffinement, l'annuaire de 1875 indiquait le prix des places :

- Lagny-S<sup>t</sup>-Denis à Montévrain, bois de Chigny, Chanteloup (halte), distance 3 km :  
1<sup>re</sup> : 0,50 F. - 2<sup>e</sup> : 0,35 F. - 3<sup>e</sup> : 0,25 F.

– Lagny-S<sup>t</sup>-Denis à Serris-Jossigny, distance 7 km :

1<sup>re</sup> : 0,85 F. - 2<sup>e</sup> : 0,65 F. - 3<sup>e</sup> : 0,50 F.

– Lagny-S<sup>t</sup>-Denis à Villeneuve-le-Comte, distance 12 km :

1<sup>re</sup> : 1,45 F. - 2<sup>e</sup> : 1,10 F. - 3<sup>e</sup> : 0,80 F.

Malheureusement la prolongation du second tronçon fut suspendue cette même année 1875, faute de moyens financiers, la banque Dreyfuscheyer, qui avait lancé une seconde émission d'obligations pour financer la voie, ayant fait banqueroute !

Livrée à elle-même, la compagnie se trouva dans des difficultés financières inextricables. Pour faire face à ses obligations, elle se vit contrainte de vendre à vil prix ses meulrières qui étaient, à en croire Jules Grenier, les plus belles de toutes celles qui étaient employées dans la construction à Paris ; ensuite ce fut le tour des propriétés, de 250 ha de coupes de bois, puis en 1878, des terrains eux-mêmes, et pire, d'une partie du matériel roulant !

CHEMIN DE FER											
D E											
LAGNY A VILLENEUVE-LE-COMTE											
Service à partir du 1 <sup>er</sup> Décembre 1878											
MARCHÉ DES TRAINS											
PREMIER DES PLACES			STATIONS			DEUXIÈME DES PLACES			STATIONS		
1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>
			Paris	7 30	5 40				Villeneuve-le-Comte	7 15	5 05
			Lagny-Thorygny	8 30	6 45				Serris-Jossigny	7 15	5 18
			Lagny-Saint-Denis	9 10	7 30	1 00	8 00	6 50	Lagny-Saint-Denis	7 35	5 38
5 0			Meilley	9 25	7 35	1 45	1 10	8 00	Lagny-Thorygny	8 15	6 34
8 5			Serris-Jossigny	9 25	7 42				Paris	9 17	7 37
1 45			Villeneuve-le-Comte	9 45	7 55						

19.- Horaire du chemin de fer de Lagny à Villeneuve-le-Comte (1878).

### La nationalisation de la ligne

Les liquidateurs ne trouvèrent des repreneurs que pour les carrières et la ligne fut mise sous séquestre. Il revenait donc à l'État de pourvoir à la continuation de l'exploitation et aux travaux de cette ligne d'intérêt général ; le directeur de la compagnie, ne pouvant faire face à ses obligations et menacé d'être déchu de sa concession, sollicita une aide départementale qui aurait assuré, sinon le salut de l'entreprise, du moins sa préservation d'une ruine totale.

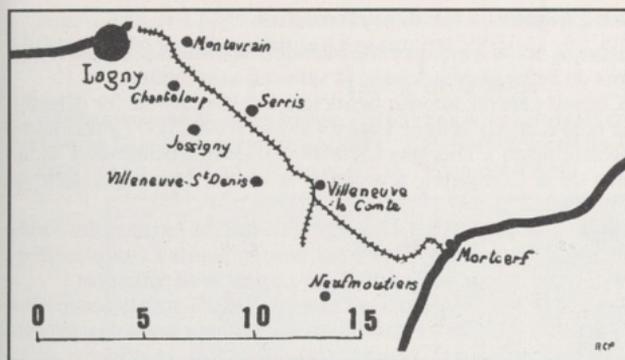
Le Conseil général, hostile à tout concours financier, se borna à émettre un vœu en faveur d'une intervention de l'État garantissant le maintien du service et l'achèvement des travaux.

En 1878, l'ingénieur en chef déclarait que ce chemin de fer ne pouvait servir qu'à l'exploitation des carrières, que l'expérience avait prouvé que cette exploitation était désavantageuse et que l'affaire avait été mal conçue et mal conduite.

Néanmoins, la déchéance fut prononcée le 21 avril 1879, la voie devint la propriété de l'État et l'exploitation entre Lagny et Villeneuve-le-Comte exploitée à ses frais.

Cette minuscule ligne fut, par la force des choses, l'une des premières, sinon la première, ligne nationalisée.

L'*Annuaire de Seine-et-Marne*, édition 1881-1882, indiquait que le « chemin de fer industriel de Lagny à Villeneuve-le-Comte et Mortcerf, avec embranchement sur Neufmoutiers » était « placé sous séquestre pour être administré et exploité sous la direction du ministre des Travaux publics ». Il précisait même qui s'occupait de ce service du séquestre : MM. Montaut, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Melun et Jeandin, agent voyer principal à Lagny.



20.- Tracé de la ligne Lagny - Mortcerf.

Dix ans auparavant, l'État avait dénié au Conseil général le droit de faire lui-même cette concession et l'avait revendiqué au titre de l'intérêt général. Maintenant qu'il était bien ennuyé d'avoir à l'exploiter, l'État décréta qu'il n'y avait pas lieu de maintenir le caractère d'intérêt général à ce chemin de fer et qu'il convenait de le déclasser, à

charge pour le département d'en demander la concession à titre d'intérêt local.

Si le département était favorable au maintien de la ligne, il l'était beaucoup moins pour y dépenser de l'argent ; il s'attacha à démontrer que le prolongement jusqu'à Mortcerf produirait une recette double des frais d'exploitation et émit un nouveau vœu : celui que le ministre des Travaux publics voulût bien donner suite aux projets préparés et approuvés.

Peu après le ministre proposa au Conseil général de reclasser la ligne dans la Compagnie des chemins de fer départementaux, l'État lui octroyant en même temps la subvention d'usage. En cas de refus du département, ajouta-t-il, l'exploitation de la ligne serait immédiatement arrêtée.

En 1884, deux faits nouveaux, importants se produisirent : d'abord l'offre de subsides faits par diverses personnes intéressées et la décision de l'État de racheter le matériel afin de l'exploiter pour son propre compte. Tout le monde espérait donc que le Parlement approuverait la convention projetée pour l'achèvement de l'entreprise, malheureusement il n'en fut rien. La situation se prolongea avec la continuation d'un séquestre qui coûtait au Trésor public 20 000 F par an.

Face à ce déplorable état de fait, le département de Seine-et-Marne jugea opportun d'intervenir, mais quatre ans plus tard, pour demander l'évaluation du coût d'une prolongation jusqu'à Mortcerf et une enquête sur de possibles subventions.

Il s'avéra alors impossible de prolonger la ligne sans refaire entièrement la partie existante. Si l'on pouvait espérer que les recettes du trafic permettraient de compenser les frais d'exploitation, la part de l'État dans la réfection et dans les prolongements restait aléatoire.

Il était maintenant question pour nos élus, de deux prolongements : la sempiternelle continuation jusqu'à Mortcerf, et éventuellement, un report de la tête de ligne à Thorigny, projets appuyés par la municipalité de Lagny qui affirmait que *la rentabilité de la ligne ne pouvait être obtenue que grâce au trafic marchandises dont on peut attendre un fort accroissement avec le prolongement vers Mortcerf. Joignant deux gares des chemins de fer de l'Est, la ligne pourrait écouler à la fois le produit des carrières, des bois de la forêt de Crécy et les betteraves sucrières du plateau de Serris. En ce qui concerne les voyageurs, le prolongement apporterait une liaison commode avec Coulommiers, très appréciable les jours de marché, le vendredi à Lagny et le mercredi à Coulommiers.*

## Le Chemin de fer départemental

Le 23 avril 1889, le ministre se borna à indiquer son intention de déclasser la voie ferrée pour la céder au département de Seine-et-Marne avec la subvention sollicitée.

Désireux d'en finir, le Conseil général autorisa la Société des chemins de fer départementaux à signer un contrat pour racheter la ligne Lagny - Mortcerf (900 000 F maximum) avec son éventuel prolongement jusqu'à Thorigny (300 000 F). Les négociations n'aboutirent pas en raison du refus de la Compagnie d'accepter la clause de la séparation du prolongement sur Lagny-Thorigny.

L'année suivante, on parvint à un accord, le Conseil général faisant l'avance des fonds et prenant à sa charge l'exécution des travaux d'infrastructure. Et pourtant, les premières estimations laissaient entrevoir une charge de 21 600 F par an pour le département !

Ayant envisagé l'éventualité de l'acceptation par la Compagnie de l'Est de la concession d'une ligne à voie normale d'Esbly à Crécy « dont l'existence pourrait nuire aux intérêts départementaux en jeu », le Conseil général admit, le 25 juin 1890, le principe de la rétrocession au département de la ligne Lagny-Villeneuve, en raison des garanties financières de l'État. Le département, en échange de ces garanties, acceptait les conditions imposées par l'autorité militaire relative à la rupture éventuelle du viaduc de Pommeuse et à la réquisition du matériel roulant en cas de guerre.

Tout semblait devoir se terminer quand, en 1893, le ministre de l'Intérieur fit part de son opposition au transfert au département d'une responsabilité qui incombait à l'État et qu'en 1894, le ministre des Travaux publics manifesta son intention de ne subventionner que le tronçon Lagny - Mortcerf.

Concédée enfin en 1896 à la Compagnie des chemins de fer départementaux, avec obligation de la prolonger jusqu'à Mortcerf, la ligne reçut l'année suivante, une subvention de... 150 F pour lui permettre de faire circuler les trains supplémentaires 3 et 4, les dimanches et les vendredis, jours de marché !

Finalement, la loi du 14 janvier 1899 classa la ligne Lagny - Villeneuve-le-Comte dans le domaine public du département de Seine-et-Marne, approuva sa concession à la Compagnie des chemins de fer départementaux, déclara d'utilité publique le prolongement jusqu'à Mortcerf mais abrogea le décret de 1873 sur le raccordement avec la ligne de l'Est à Lagny.

La Compagnie des chemins de fer départementaux dut effectuer la reconstruction complète de la ligne qui était dans un état déplorable. Il fallut attendre jusqu'au 19 avril 1902 pour que la ligne entière fût prête au service. L'exploitation ne commença néanmoins que le 20 juillet suivant, avec 3 allers-retours quotidiens.

Il fut question, dès 1903, de prolonger cette ligne jusqu'à Provins en passant par



21.- Lagny, station de Lagny-Saint-Denis, vers 1905.  
Carte éditée par Michel, marchand de faïences et vannier.  
La maisonnette, à l'intersection de la rue du Chariot d'Or et de l'avenue Grouard, en haut de la rampe porte l'inscription « ligne de Lagny à Mortcerf » ; c'est la tête de ligne.

Touquin, Jouy-le-Châtel et Chenoise. Consulté à cet effet, le conseil municipal de Jouy-le-Châtel émit un avis favorable le 15 novembre 1903.

### La vie de la ligne

Malheureusement, entre-temps, l'exploitation des carrières de Neufmoutiers avait cessé, privant la ligne d'importantes recettes ; l'embranchement de Villeneuve-le-Comte à ces carrières avait d'ailleurs été fermé dès le 1<sup>er</sup> janvier 1900.



22.- Villeneuve-le-Comte - arrivée du train, vers 1913 Carte éditée par Dumas, receveur ruraliste et débitant de tabac. C'est la locomotive n° 5 qui arrive mais M. Dumont, le chef de gare, de même que la jeune classe venue se promener à la station (en voisine, car l'école est toute proche et à la demande de l'éditeur !) n'ont d'yeux que pour le photographe. À droite, un wagon tombereau à barre de faitage. Sa charge maximum était de 10 000 kg.

La ligne avait une longueur d'une vingtaine de kilomètres (exactement 19,378 km). Elle desservait Lagny - Saint-Denis, Montévrain - Bois de Chigny (arrêt, km 2), Chanteloup (halte, km 5), Serris - Jossigny (station, km 7), Villeneuve-Saint-Denis - Bois de Grain (arrêt, km 9), Villeneuve-le-Comte (station, km 12 km), carrefour de l'Obélisque (arrêt, km 16), Mortcerf (terminus et dépôt, km 19).

Nous n'avons pas retrouvé le nom de tous les chefs de station de la ligne qui employait 21 personnes en 1905, 23 en 1910, 20 en 1920, 17 en 1917 et seulement 12 en 1933. Les chefs de gare de Villeneuve-le-Comte furent MM. Morville (1890),



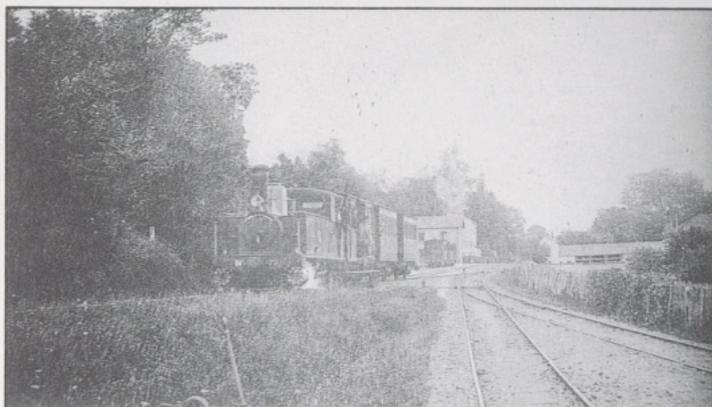
23.- Montévrain, avenue de la gare, avant 1924. Carte éditée par l'hôtel-tabac Gobert. À défaut de représentation de l'arrêt de Montévrain, voici l'avenue (étroite) conduisant à la gare. À droite, avec son « bouchon » enrubanné, la maison Gobert. On remarquera la table et les bancs qui empiètent largement sur la chaussée pourtant pas très large. C'était le bon temps, mon pauvre monsieur !

Regnault (1900), Sommant (1903), Dumont (1913), Gagnard (1920 - 1930), et ceux de Mortcerf MM. Mignot (1903), Descaves (1913), Dussaut (1920 - 1925), Aubermas (1930).

Les arrêts étaient ouverts au service des voyageurs avec bagages et chiens. Pendant le jour, les trains ne s'y arrêtaient que pour prendre les voyageurs qui, rapprochés du poteau indicateur de l'arrêt, auraient fait comprendre visiblement au mécanicien leur intention de monter et pour laisser descendre ceux qui, à la station précédente, avaient prévenu le chef de train de leur intention de descendre à la prochaine ! Gare aux étourdis ! Toutefois, la nuit et par temps de brouillard, l'arrêt était toujours observé.

Les voyageurs se faisaient face, les banquettes étant disposées sur toute la longueur du wagon. L'hiver, les employés disposaient d'eau chaude dans l'allée centrale.

Le départ, à Lagny, était situé aux Étoisies, c'est à dire au bas de l'actuelle avenue Grouard. Tout brinquebalant, le train s'en allait par les bois vers l'Obélisque.



24.- Lagny - la gare Saint-Denis, ligne de Mortcerf, vers 1905.

Un train de train de voyageurs quitte la gare de Lagny-Saint-Denis, remorqué par la locomotive 031 Saint-Léonard n° 79. À droite, l'embranchement de la gare d'eau (à l'emplacement actuel du square Sainte-Agathe-des-Monts) et du faisceau des marchandises.

Pierre Herbin, qui l'emprunta dans les années 1905, avait écrit : *J'ai le souvenir d'y avoir connu, étant enfant, d'affreuses séances du « mal des voyages », dont on essayait de me distraire en regardant les faisans apeurés de la forêt de Crécy.*

Les voyageurs qui utilisaient le tacot dans l'autre sens, pouvaient prendre, en échange de 0,75 F l'omnibus de Mademoiselle Senac, une voiturière établie rue Saint-Furcy à Lagny, qui savait manier et son fouet et sa langue, et assurait la correspondance avec la gare de Lagny-Thorigny.

Au départ comme à l'arrivée, les voyageurs étaient tenus de *prêter leur concours* au chef de train pour le chargement et le déchargement de leurs colis.

S. Palloteau, dans son histoire de Serris, a noté également qu'en 1906, Armand Fallières, président de la République, avait emprunté ce petit train, mais elle n'en avait pas découvert la raison, ni su s'il avait aidé le chef de train à décharger son bagage ! Au tout début du mois de septembre 1914, en raison de l'avance allemande, la direction des Chemins de fer départementaux fit, par mesure de prudence, regrouper tout le matériel à Mortcerf et évacuer les agents et leurs familles en Saône-et-Loire.

Le trafic fut donc interrompu du 3 au 20 septembre date à laquelle les agents furent rappelés, la situation militaire s'étant améliorée, grâce à la victoire de la Marne.



25.- Mortcerf - gare de Mortcerf à Lagny, vers 1925.

Carte éditée par M<sup>me</sup> V<sup>ve</sup> Bonvié, répertoriée comme épicière, logeuse, limonadière et marchande de vins en détail. La locomotive est la Saint-Léonard n°84. Propriété du département bien que les C.F.D. en aient financé la moitié, du type à trois essieux couplés, elle avait été réceptionnée en 1910 et avait assuré la majorité des trains à partir de cette année. À la fermeture de la ligne, garée dans la remise du dépôt de Mortcerf, elle sera mise en vente, mais aucun acquéreur ne se présentera. Elle restera dix ans à Mortcerf et ne sera vendue comme ferraille qu'en janvier 1944. Devant le wagon de bois, M. Dussaut, le chef de gare.

Le service reprit lentement, un, puis deux aller-retour par jour. Un troisième aller-retour fut rétabli de 1916 à 1917.

En revanche, pour les besoins du front, la ligne vit un fort trafic de bois nécessitant même la mise en service supplémentaire de plusieurs wagons.

Le service voyageurs à deux aller-retour quotidiens de 1918 fut reconduit jusqu'à la fermeture de la ligne ; en 1926, les horaires étaient les suivants :

	<b>Aller</b>	
Mortcerf	6 h 15	17 h 05
Lagny-Saint-Denis	7 h 01	17 h 59
	<b>Retour</b>	
Lagny-Saint-Denis	7 h 40	19 h 05
Mortcerf	8 h 32	19 h 59

Le vendredi, jour du marché de Lagny, le départ du premier train de Mortcerf était retardé d'une demi-heure (6 h 45), tandis que le premier train de Lagny ne partait qu'à 10 h 50.

Le service de correspondance causant de plus en plus de protestations, les Chemins de fer départementaux durent, à partir de 1921, l'assurer eux-mêmes ; en même temps, ils supprimèrent la 3<sup>e</sup> classe.



26.- Villeneuve-le-Comte - l'obélisque vers 1903. Carte éditée par Croisy, répertorié comme épicier, perruquier et sabotier (de la tête aux pieds...) On remarquera, au pied de l'obélisque érigé en 1735 par La Faluère, grand maître des Eaux et Forêts, la voie du chemin de fer de Lagny à Mortcerf qui avait un arrêt près de ce monument historique. On admirera, au passage, l'ingénuité du panneau routier : « obélisque ».

## La fin de la ligne

L'année 1924 vit l'établissement d'un embranchement particulier afin de débarquer du bois jusqu'à l'Obélisque ; ce fut une aubaine pour les finances de la ligne ; malheureusement, ce trafic cessa en 1928, et le 2 octobre 1929, sans consulter ni même aviser les municipalités concernées, le Conseil général décida la fermeture du trafic voyageurs à compter du 1<sup>er</sup> janvier suivant et son remplacement par un service rapide d'autobus de la S.A.T.E. (Société auxiliaire des transports de l'Est), filiale des C.F.D., de la gare de Lagny-Thorigny à Mortcerf. En fait, le service *rapide* de cet autocar bleu conduit par M. Paul, qui n'assurait pas la correspondance avec les trains Lagny - gare de l'Est et qui prenait moins de passagers, était de 1 h 03 ; pour le même trajet, le tacot et la voiture de correspondance ne mettaient que 1 h 05 et coûtaient moins cher ! Mais c'est en vain que les usagers réclamèrent le rétablissement du service voyageurs.

La ligne resta ouverte aux marchandises en petite vitesse, mais nos élus départementaux décidèrent de la mettre en sommeil à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1934. Elle ne sera jamais réveillée.

Dès la fermeture *provisoire*, le matériel roulant fut réparti sur les lignes voisines de la compagnie à l'exception d'une locomotive, propriété du département et qui ne sera ferrailée qu'en 1944.

Pendant l'occupation, les Allemands commencèrent à arracher les rails. Mais la plus grande partie de la voie fut démontée et vendue en 1946 à une maison parisienne et à des industriels locaux.

La gare de Serris a été démolie en 1978. Celles de Lagny-Saint-Denis, de Villeneuve-le-Comte et de Mortcerf existent encore.



27.- Lagny - gare de Lagny-Saint-Denis, vers 1903.

Carte éditée par Richard, débitant de tabac à Thorigny.

Un train de voyageurs est au départ de la gare de Lagny-Saint-Denis. Il est tracté par la locomotive Pinguely n° 83. Venant du réseau C.F.D. du Vivarais, du modèle Indre à trois essieux couplés, elle fut mise en service sur la ligne le 11 mars 1903. À la suite de plusieurs avaries, elle sera mise hors service le 20 août 1906 puis expédiée, pour remise en état, à Égreville le 1<sup>er</sup> février 1907.

## Conclusion

Cette malheureuse ligne fut originellement construite pour transporter la production des carrières de Neufmoutiers, et accessoirement des voyageurs. Elle perdit tout intérêt lors de la disparition de cette industrie extractive.

En dépit des rêves fabuleux de ses promoteurs et malgré son prolongement jusqu'à Mortcerf, concurrencée très tôt par les services routiers, cette nouvelle voie de communication ne pouvait être rentable ; trop courte, elle était pénalisée par la pauvreté économique de la région, dépourvue d'industries importantes, et surtout par la coupure qui existait à Lagny entre son terminus et le réseau de l'Est.

La modernisation de ses matériels n'aurait pas apporté d'amélioration ; elle était condamnée d'avance. Sa seule chance de survie aurait pu être son prolongement vers Meaux d'une part et la Ferté-sous-Jouarre d'autre part, la reliant ainsi aux autres voies étroites départementales. Ayant ainsi une fonction de transit, peut-être aurait-elle pu, comme sa voisine reliant Meaux à Dammartin-en-Goële, dépasser le cap des années 1940 ?

Enfin, il est déjà bien loin le temps où les joyeux coups de sifflet de la locomotive n'annonçaient pas seulement l'arrivée du train, mais indiquaient à l'aubergiste, selon un code bien établi, d'avoir à préparer tant de vins blancs et tant de casse-croûte...

### CHEFS de GARE – Ligne LAGNY-MORTCERF

Stations	1884	1890	1900	1903	1913	1920	1925	1930
Lagny - Saint-Denis								
Serris								
Villeneuve- le-Comte		Morville	Regnault	Sommant	Dumont	Gaugnard	Gaugnard	Gaugnard
Mortcerf				Mignot	Descaves	Dussaut	Dussaut	Aubermas



# Le réseau des chemins de fer départementaux :

## 1.- Le Tacot du Petit-Morin

### La ligne de La Ferté-sous-Jouarre à Montmirail

Ce fut en 1856, si l'on en croit Maurice Ribier, qu'un projet de construction d'une ligne de chemin de fer reliant La Ferté-sous-Jouarre à Montmirail, avait été soumis à l'étude du conseil municipal de Saint-Cyr-sur-Morin. L'étude du projet fut très longtemps différée. En effet, ce ne fut qu'à sa session de 1866 que le Conseil général prescrivit la continuation des études des chemins de fer d'intérêt local.



28.- La Ferté-sous-Jouarre - route de Condetz, vers 1903.

Carte éditée par M<sup>me</sup> Dubucq, imprimeur-libraire. Un train de marchandises circulant le long de la route de Condetz est en train de se faire doubler - c'est un comble - par un employé de la Compagnie de l'Est circulant à bicyclette. La locomotive 18 est une Couillet fabriquée en 1887 et mise en service l'année suivante. Elle sera transformée en locotracteur à Montmirail en 1948.

Il demanda aux communes intéressées d'apporter leur concours à cette entreprise. En réalité, elles étaient taxées d'office (10 000 F pour Sablonnières).

Les « participations » devaient être réglées en dix ans maximum et pouvaient être couvertes conjointement par des subventions communales et des souscriptions particulières.

Il faut noter que le registre de *Souscription en faveur du chemin*

*de fer projeté de La Ferté-sous-Jouarre à Montmirail, ayant une station à Sablonnières*, resta, dans cette commune, absolument vierge !

Le 2 novembre 1867, le baron E. Daru, maire de Charleville et président de la *Commission d'études du chemin de fer de La Ferté-sous-Jouarre à Montmirail* s'adressa aux maires des communes susceptibles d'être intéressées par ce projet. La commission venait, en effet, de décider de faire procéder à des études approfondies sur le terrain et d'ouvrir une souscription pour en couvrir les frais ; il leur demandait en outre ainsi qu'à leurs administrés, de réserver, le plus bienveillant accueil aux ingénieurs pour l'accomplissement d'un travail d'où pouvait dépendre le succès d'une affaire intéressant à un si haut degré notre pays.

Le conseil municipal de Sablonnières, considérant qu'un chemin de fer départemental qui serait établi dans la vallée du Petit Morin, aurait un degré d'utilité plus grand que n'importe quelle autre ligne ferrée construite dans le département sur les plateaux, émit alors le vœu qu'un chemin de fer départemental soit étudié dans la vallée du Petit Morin sous la dénomination de La Ferté-sous-Jouarre à Montmirail et pria le préfet de Seine-et-Marne de faire procéder à cette étude. Le 28 avril 1868, la Commission d'étude se réunit

à La Ferté-sous-Jouarre, dans la grande salle de l'Hôtel de l'Épée, obligeamment mise à sa disposition par M. Bochlert, maître de cet établissement.

Le président donna lecture de la lettre du préfet approuvant le projet et demandant le dossier de l'avant-projet afin de prescrire l'ouverture de l'enquête.

Cet avant-projet était bien avancé puisque l'ingénieur en chef Chauveau des Roches, chargé des études définitives du chemin [sic], avait déjà établi les plans, le profil en long, 800 profils de travers ainsi que les tableaux des dépenses de construction, avec tous les calculs de frais d'exploitation et les évaluations des recettes. Il restait un gros problème à résoudre : comment financer l'opération ?

– par des subventions couvrant entièrement les dépenses ? mais un pays agricole comme celui que traverserait le chemin n'avait pas la puissance financière nécessaire à la réalisation de semblables sacrifices,

– par le crédit ? il ne serait pas plus sensé de compter sur le crédit seul pour fournir le capital cherché car les recettes du trafic ne pourraient le rémunérer.

– la seule solution se trouvait dans *l'union de ces deux moyens* : moitié crédit, moitié subventions. Mais il y avait alors deux partis à prendre :

1.- soit attendre qu'une compagnie concessionnaire se présentât avec les capitaux nécessaires,

2.- soit, solution préférable, que la commission assumât elle même la réunion des capitaux grâce à la création d'une société par actions.

Le président proposa donc à la commission de décider de l'émission d'une liste de souscription à des actions éventuelles, sans versement immédiat, liste qui serait présentée au Conseil général à l'appui de la demande de subvention. Cette proposition fut acceptée.

La suite de la séance fut consacrée aux problèmes techniques dont on retiendra qu'il était prévu pour ce chemin de fer à écartement normal, puisque les promoteurs envisageaient de louer des wagons et des voitures à la Compagnie de l'Est, une vitesse de 24 km/h, soit le double de celle des diligences, et, par mesure d'économie, la réduction des stations à de simples abris, ce qui était encore une amélioration car on embarquait en plein air dans les diligences !

Le 19 mai suivant, les maires de la région reçurent une circulaire du *Chemin de fer de la vallée du Petit Morin*, datée du 12 et signée par Alexandre, baron Carra de Vaux, qui demandait de le renseigner en quelques mots sur ce que l'on pensait dans sa localité :

1.- du choix du tracé,

2.- des moyens de couvrir la dépense des travaux à exécuter,

3.- des avantages présumés de cette voie ferrée.

Le curé, le maire et l'instituteur de Sablonnières répondirent le 21 que le tracé leur paraissait assez convenable pour n'y apporter aucune objection, que la commune avait voté une subvention de 10 000 F et qu'il était présumable qu'elle pourrait faire par la suite encore quelques sacrifices, qu'enfin, le village, comme les localités voisines, était essentiellement agricole et ne pouvait envisager que quelques chargements : outre les céréales, du foin en quantité, des osiers, du bois ; le sol renfermait bien des pierres à moulin, des grès et des pierres à chaux que l'on exportait en un temps mais qu'on n'exploitait plus puisque l'on trouvait des pierres à proximité des plateaux et qu'on n'employait presque pas de pierres à chaux dans les constructions.

L'enquête sur l'avant-projet fut annoncée le 16 juin 1868.

En même temps, le baron Daru lançait sa souscription à des actions et à des obligations pour former le capital nécessaire à l'établissement de la ligne, demandant aux maires de faire le plus de publicité possible à l'ouverture de cette souscription. À Sablonnières l'appel fut peu entendu puisque seul l'ancien géomètre Jean-Baptiste Deligny promit de souscrire à deux obligations, et encore s'engagea-t-il en deux fois. Quant aux actions, personne n'y souscrivit...

Il fallut attendre quatre ans — dont deux de guerre — pour que le projet, tel le phénix, renaquit de ses cendres : il était présenté par les *Chemins de fer vicinaux de Seine-et-Marne, section du Grand et du Petit Morin* et devait relier, d'une part, La Ferté-Gaucher à Meaux, et d'autre part, Mont-Dauphin à La Ferté-sous-Jouarre, au moyen de chemins de fer économiques avec un prolongement ultérieur jusqu'à Sézanne et Montmirail.

Les promoteurs s'engageaient à ne faire aucune demande de subvention ou de garantie d'intérêts, ni à l'État, ni au Département, ni aux Communes, et avaient fait une demande de concession au Conseil général le 29 août 1872.

Ils avaient demandé aux maires de bien vouloir remplir un questionnaire, afin de pouvoir faire leurs études de marché. C'est ainsi que nous savons que Sablonnières exportait par an 5 000 q<sup>x</sup> de céréales, 15 000 q<sup>x</sup> de fourrage, 50 têtes de gros bétail, 250 veaux et porcs, 500 moutons, 500 kg de volailles et gibier, 30 tonnes de vanneries et osiers, 300 tonnes de bois (en grumes ou à brûler), 19 tonnes de liquides et boissons (et en importait autant), 15 tonnes de charbon (en importait autant), 20 tonnes de lait, fromages et œufs, 240 tonnes de tuiles et briques, 7,5 tonnes de verres à lunettes (en importait le double), importait 5 tonnes de fer ouvré ou non, 50 tonnes d'épicerie, 2,5 tonnes de poterie, verres et cristaux, 10 tonnes d'engrais.

Ce ne fut qu'en 1880 que la reprise du projet fut sérieusement envisagée, parmi d'autres, lors de la deuxième session du Conseil général qui entreprit alors l'étude des itinéraires pouvant desservir les localités les plus importantes restées à l'écart des grandes lignes.

L'année suivante, il apparut que deux itinéraires méritaient d'être réalisés en priorité, dont la ligne qui deviendrait célèbre sous la familière appellation du *Tacot du Petit-Morin*.

Après consultation des communes intéressées et des compagnies, les *Chemins de Fer Départementaux* (C.F.D.) apparurent, en raison de leurs références, comme présentant les meilleures garanties.

PRÉFECTURE DE SEINE-ET-MARNE.

# ENQUÊTE

## SUR L'AVANT-PROJET

### DU CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LOCAL DE LA FERTÉ-SOUS-JOUARRE A MONTMIRAIL.

Nom, Préfet du département de Seine-et-Marne, officier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur, commandeur de l'ordre de Saint-Gregoire-le-Grand, etc. ;

**Av. 1.** Vu la demande de M. le Président du Comité de direction des études du chemin de fer d'intérêt local de La Ferté-sous-Jouarre à Montmirail ;

**Av. 2.** Vu l'avant-projet dudit chemin de fer ;

**Av. 3.** Vu les ordonnances royales des 15 février 1834 et 15 février 1835 ;

**Av. 4.** Vu la loi du 12 juillet 1865, relative aux chemins de fer d'intérêt local, et les instructions ministérielles du 12 août suivant ;

Anéans :

**Av. 5.** Les pièces de l'avant-projet du chemin de fer d'intérêt local de La Ferté-sous-Jouarre à Montmirail restreint déposées à l'hôtel de la préfecture, à Melun, depuis le 22 juin courant jusqu'au 22 juillet prochain.

**Av. 6.** Des registres seront ouverts pendant le même temps, à la préfecture et dans les sous-préfectures de Meaux et de Coulommiers, pour recevoir les observations auxquelles l'entreprise projetée pourrait donner lieu.

**Av. 7.** Toutes les personnes que le projet intéresse sont invitées à en prendre connaissance et à consigner leurs vœux dans les registres.

**Av. 8.** A l'expiration du délai ci-dessus fixé, une Commission examinera les déclarations consignées aux registres d'enquête ; elle avisera l'auteur du projet, et après l'avoir recueilli auprès de toutes les personnes qui elle jugerait utile de consulter, les renseignements dont elle aurait besoin, elle donnera son avis motivé sur l'utilité de l'entreprise.

Cette Commission sera composée de :

MM. BLAVOT, maire de Rebaix, membre du Conseil général ;  
BRIFFOTEAU, notaire à Saint-Cyr ;  
DEVIVIER, maire de Saint-Ouen-sur-Morin ;  
DUFFIE, maire de Jouarre ;  
DUFVAL, menuisier à Oilly ;  
GATTELLIER, propriétaire du moulin de Gondée, à La Ferté-sous-Jouarre, maire de Luzzanoy ;  
GOMEY, maire de Verdoy ;  
PLATEAU, propriétaire à Villeneuve-sur-Bellot, membre du Conseil d'arrondissement de Coulommiers ;  
THEUREY, maire de La Ferté-sous-Jouarre, membre du Conseil général.

La Commission sera présidée par M. THEUREY.

**Av. 9.** Le présent arrêté sera publié et affiché.

A Melun, le 16 juin 1868.

F. DE DAMMEVILLE,  
L'Adjoint au Conseil d'Etat, Secrétaire général, Adjoint.

Melun. — R. BOCHET, Imprimeur de la Préfecture.

29.- Affiche annonçant l'enquête sur l'avant-projet du chemin de fer de La Ferté-sous-Jouarre à Montmirail en 1868.

CHEMINS DE FER VICINAUX  
DE SEINE-ET-MARNE

SECTIONS DU GRAND ET DU PETIT MORIN

Paris, le 10<sup>7</sup> /<sup>10</sup> 1872

MONSIEUR LE MAIRE,

Je crois devoir vous donner connaissance du projet qui a été conçu de relier, d'une part, La Ferté-Gaucher à Meaux, d'autre part, Mont-Dauphin à La Ferté-sous-Jouarre, par des chemins de fer économiques, suivant les vallées du Grand et du Petit-Morin, avec prolongement ultérieur dans le département de la Marne, jusqu'à Sézanne et Montmirail.

Les études sont faites, le prix de revient est déterminé.

Il ne sera fait aucune demande de subvention ou de garantie d'intérêts, ni à l'État, ni au Département, ni à la Commune.

La demande en concession a été déposée au Conseil-Général le 29 août dernier et inscrites au procès-verbal de la séance.

Nous nous proposons de réunir prochainement en Assemblée générale tous les intéressés, afin qu'une Commission, nommée par eux, puisse débattre les questions de parcours.

Mais auparavant nous voudrions réunir les renseignements les plus propres à nous éclairer sur les chances de réussite de cette entreprise.

30.- Demande de renseignements sur un éventuel trafic en 1872.

L'année 1887 fut consacrée aux expropriations et acquisitions des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne dont le tracé, légèrement remanié, devait avoir 45 km de long.

À Sablonnières, le conseiller municipal Rémy Dessaint qui faisait fonction de maire, fit afficher sur la porte principale de l'église et annoncer à son de caisse l'ouverture de l'enquête. Il attendit, vainement, du 31 janvier au 8 février 1887, et de 9 heures du matin à 4 heures du soir, quelqu'un qui voulût bien remplir les colonnes « déclarations » ou « réclamations » du registre ad hoc.

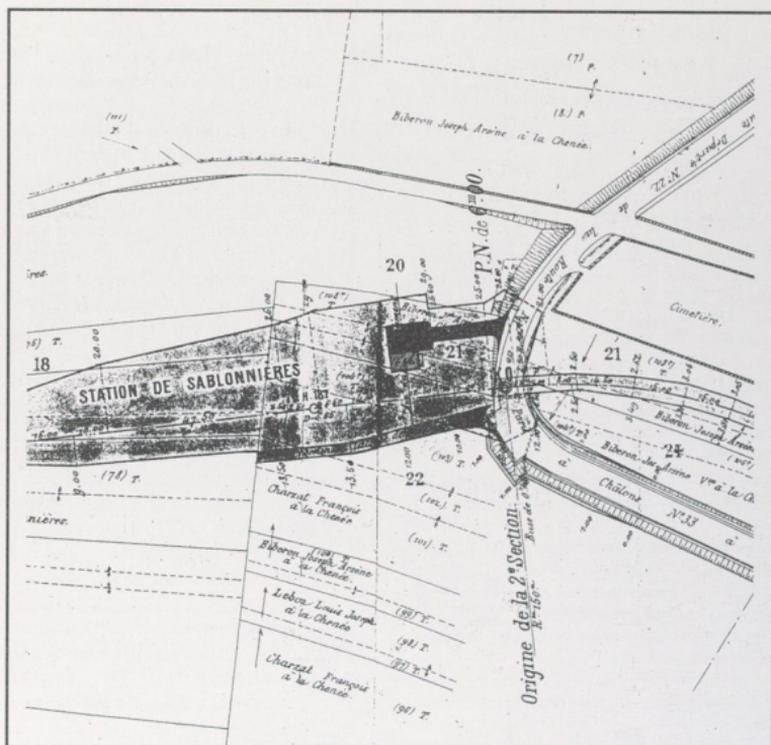
En avril 1882, le Conseil général de Seine-et-Marne concéda donc à titre définitif la ligne de La Ferté-sous-Jouarre à Montmirail (33,50 km), avec un partie du parcours dans l'Aisne et dans la Marne, à la Compagnie des Chemins de Fer Départementaux. Une première convention fut signée entre le préfet et la compagnie le 1<sup>er</sup> décembre 1882 et le dossier transmis au ministère des Travaux publics pour l'obtention de déclaration publique. La concession était prévue pour 99 ans et le département s'engageait à couvrir les éventuelles insuffisances d'exploitation.

La décision ministérielle fut retardée par certaines communes réticentes quant à leur participation financière, et ce ne fut que le 6 octobre 1884 que la convention définitive put être paraphée. La loi de déclaration d'utilité publique fut votée le 31 mars 1885 par les députés et le 13 août suivant par les sénateurs. Les projets d'ensemble adressés au préfet furent adoptés par les conseillers généraux lors de leur session de 1886.



31.- La Ferté-sous-Jouarre - rue Thiers, passage du train de La Ferté à Montmirail en 1899.

À gauche, le tacot (locomotive 11) aborde la courbe, wagons de marchandises et voitures de voyageurs mélangés. Au centre, sur le pignon, on peut lire « location de tentes de toutes grandeurs pour noces et banquets, ent(repreneur) de bals ». Il s'agit de la maison Buclez.



32.- Plan parcellaire au 1/1000<sup>e</sup> - station de Sablonnières en 1890.

La ligne ne partait que de Condetz, faubourg de La Ferté-sous-Jouarre, un peu en avant du pont de la Marne où elle devait desservir une gare d'eau sur le Petit Morin. Mais dès 1885, le département avait mis à l'étude un tracé de raccordement jusqu'à la gare de La Ferté-sous-Jouarre. Ce tronçon fut officiellement autorisé en 1888 alors que les travaux de la section Condetz - Montmirail étaient bien avancés, bien que rencontrant quelques difficultés. Pourtant le jugement d'expropriation ne fut rendu que le 13 avril 1888 par le Tribunal civil de Coulommiers. Les maires le reçurent en trois exemplaires avec prière d'en afficher un à la porte de l'église, un autre à la porte de la mairie et de faire publier à son de trompe ou de caisse le tableau concernant leur commune ; le troisième exemplaire, revêtu de la signature du maire et du cachet de la mairie, devait être retourné en recommandé, à la Compagnie des Chemins de Fer Départementaux, 20 avenue de l'Opéra à Paris.

Pour le ballastage et la pose des voies, les C.F.D. utilisèrent une partie des locomotives destinées à l'exploitation.

Le chaînage officiel qui clôturait les travaux eut lieu le 21 décembre 1888, et le train de réception circula le 23 janvier 1889 pour la Seine-et-Marne et l'Aisne, le lendemain pour la Marne.

Mais dès le 31 janvier, le préfet dut étudier les délibérations ou pétitions des communes de Saint-Cyr-sur-Morin, Saint-Ouen, Orly, Boitron et Sablonnières qui protestaient au sujet des tarifs, ce qui se termina par une fin de non-recevoir de l'administration de la compagnie.

Car, dès 1888, cette compagnie avait tout prévu. C'est ainsi que l'art. 33 de ses *tarifs*

# COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DÉPARTEMENTAUX

## LIGNE DE LA FERTÉ-SOUS-JOUARRE A MONTMIRAIL

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux a l'honneur de prévenir le Public qu'elle vient de soumettre à l'homologation de M. le Ministre des Travaux Publics le Tarif Spécial G.V. (n° 1).

### BILLETS D'ALLER & RETOUR

Entre toutes les Stations et Haltes du réseau  
avec réduction de 25 pour cent sur le double du prix des billets simples.

#### CONDITIONS :

I. Les billets d'aller et de retour ne peuvent servir que pour les lieux de départ et de destination qu'ils indiquent sauf dans le cas faisant l'objet des paragraphes IV et VI.

II. Les deux coupons d'aller et de retour dont se composent ces billets ne sont valables qu'à la condition d'être utilisés par la même personne; en conséquence, le vent et l'habillage de coupons de retour sont interdits; à l'aller, ces deux coupons doivent être présentés à la fois, adhérents ou détachés, tant au départ qu'au contrôle à l'arrivée.

Le voyageur qui ne présenterait que le coupon d'aller, sans produire en même temps le coupon de retour, devra payer le prix intégral de sa place d'après le tarif ordinaire, déduction faite de la valeur du coupon d'aller.

III. Les billets d'aller et de retour ne peuvent servir, à l'aller, qu'au départ des trains pour lesquels ils ont été délivrés.

IV. Le voyageur descendu, à l'aller, à une gare située en deçà de la gare indiquée par son billet d'aller et de retour, pourra revenir à son point de départ sans être assujéti à payer un supplément de prix.

V. Lorsqu'un voyageur descend, à l'aller, à une gare située au-delà de celle indiquée par son billet d'aller et de retour, les deux coupons d'aller et de retour lui sont retirés, et il est tenu de payer sa place pour le trajet entier qu'il a effectué, d'après le prix ordinaire du tarif, déduction faite de la valeur de son billet d'aller et de retour. Il n'y a lieu à aucune perception si le prix du billet dont le voyageur est porteur est le même que celui du billet aller et retour; qu'il aurait pu prendre, au départ, pour la gare où il descend; dans le cas où le prix du billet de simple parcours se trouverait inférieur à la valeur du billet d'aller et de retour, la différence lui est immédiatement remboursée.

VI. Le voyageur descendu, au retour, à une gare située en deçà de la gare indiquée par son coupon de retour n'est pas assujéti à payer un supplément de prix.

VII. Lorsqu'un voyageur descend, au retour, à une gare située au-delà de celle où il a pris son billet d'aller et de retour, il doit payer le montant intégral au tarif ordinaire du prix de la place qu'il a occupée depuis le point de départ indiqué sur le coupon de retour, déduction faite de la valeur de ce coupon.

Toutefois, il n'y a pas lieu à perception supplémentaire si le

prix du billet d'aller et de retour que le voyageur aurait pu prendre au départ de la gare où il descend au retour, est le même que celui du billet qu'il a pris.

VIII. Au retour, le départ des voyageurs doit s'effectuer, au plus tard, par le train qui précède l'expiration des délais fixés dans le § XIII.

IX. Les billets d'aller et de retour donnent droit de circuler dans tous les trains de voyageurs.

X. Tout voyageur occupant, sur sa demande, une place dans une voiture d'une classe supérieure à celle indiquée sur son billet d'aller et de retour, ou qui, en cours de voyage, a pris cette place,

doit le fait a lieu à l'aller, de payer la différence entre la valeur du coupon d'aller et de retour correspondant à la place occupée à l'aller et celle du coupon d'aller et de retour dont il est porteur;

et le fait se produit seulement au retour, de payer le prix de la place qu'il occupe suivant le tarif ordinaire, déduction faite de la valeur du coupon de retour dont il est porteur.

XI. Les voyageurs qui, aux termes du cahier des charges de la Compagnie, ont droit à une réduction sur le prix de leur place, paient la taxe du tarif ordinaire, sous déduction de la remise à laquelle ils ont droit, à moins que cette taxe, ainsi réduite, ne soit supérieure à celle des tarifs d'aller et de retour.

XII. Les conditions du tarif général non contraires aux dispositions particulières qui précèdent, sont applicables aux tarifs des billets d'aller et de retour.

XIII. La durée de validité des billets d'aller et de retour est fixée à deux jours (Les délais sont calculés de minute à minute).

Les billets d'aller et de retour délivrés le samedi ou la veille de fêtes légales, sont valables pendant le jour de l'émission, la journée du lendemain et toute celle du surlendemain.

Lorsqu'un dimanche et un jour de fête se suivent, les billets d'aller et de retour sont valables savoir :

Du samedi au mardi inclus, lorsque le jour de fête est un lundi; du vendredi au lundi inclus, lorsque le jour de fête est un samedi.

Les jours considérés comme fêtes légales, sont : le 1<sup>er</sup> Janvier, le Mardi-Gras, le lundi de Pâques, l'Ascension, le jour de la Pentecôte, le 14 juillet, l'Assomption, la Toussaint et le jour de Noël.

Paris, le 12 juillet 1888.

Auxerre, imprimerie Albert Gallot.

## BARÈME POUR LES TRANSPORTS EN GRANDE VITESSE

des Voyageurs, Bagages, Chiens, Articles de Messagerie, Marchandises,  
Finances, Voitures, Animaux.

DISTANCES KILOMÈTRES.	VOYAGEURS		BAGAGES (1), MESSAGERIES, DENRÉES, LAIT					CHIENS	FINANCES et valeurs	VOITURES		(2) ANIMAUX (par tête)			
	PLACES ENTIERES		de 0 k. jusqu'à 5 k.	de 5 k. jusqu'à 10 k.	de 10 k. jusqu'à 20 k.	de 20 k. jusqu'à 30 k.	de 30 k. jusqu'à 40 k.	Par tête.	Par 1000 fr.	Par unité		Bœufs, vaches, moutons, chevaux, muletts, ânes.	Veaux et porcs.	Meules, bovins, agoutis, chèvres	
	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>								à	1 fond. 2 fonds.				
Bases de perception par voyageur et par kil. sous impôts compris			BASES DE PERCEPTION							0.78848	0.98556	0.12328 plus 0.10 par tête	0.12328 plus 0.14 par tête	0.07322 plus 0.12 par tête	
0.1232 0.08008			0.05544	0.05544	0.05544	0.05544	0.05544	0.44352	0.01848	8.91772		Plus 0 fr. 80 par place pour frais de chargement et de déchargement.			
Priz de transport, de gare à gare, frais de chargement et de déchargement compris.															
6	> 75	> 50	> 40	> 40	> 40	> 40	> 40	4 40	> 30	> 275	8 95	8 10	2 85	4 20	> 65
7	> 85	> 55	> 40	> 40	> 40	> 40	> 40	4 85	> 30	> 275	7 70	9 05	3 15	4 30	> 75
8	1	> 65	> 40	> 40	> 40	> 40	> 40	5 30	> 30	> 275	8 50	10 05	3 45	4 45	> 80
9	1 10	> 70	> 40	> 40	> 40	> 40	> 40	5 75	> 30	> 275	9 30	11 05	3 70	4 55	> 90
10	1 25	> 80	> 40	> 40	> 40	> 40	> 40	6 20	> 30	> 275	10 10	12	> 4 05	4 65	> 95
11	1 35	> 90	> 40	> 40	> 40	> 40	> 40	6 55	> 30	> 275	10 85	13	> 4 30	4 80	> 1 05
12	1 50	> 95	> 40	> 40	> 40	> 40	> 40	7 10	> 30	> 275	11 65	14	> 4 65	4 90	> 1 10
13	1 60	1 05	> 40	> 40	> 40	> 40	> 40	7 55	> 30	> 275	12 45	15	> 4 95	5 05	> 1 20
14	1 70	1 10	> 40	> 40	> 40	> 40	> 40	7 95	> 30	> 275	13 25	16	> 5 20	5 15	> 1 25
15	1 85	1 20	> 40	> 40	> 40	> 40	> 40	8 40	> 30	> 275	14 05	16 95	5 55	5 20	> 1 35
16	1 95	1 30	> 40	> 40	> 40	> 40	> 40	8 85	> 30	> 275	14 80	17 95	5 80	5 40	> 1 40
17	2 10	1 35	> 40	> 40	> 40	> 40	> 40	9 30	> 30	> 275	15 60	18 95	6 10	5 55	> 1 50
18	2 20	1 45	> 40	> 40	> 40	> 40	> 40	9 75	> 35	> 275	16 40	19 95	6 40	5 65	> 1 55
19	2 35	1 50	> 40	> 40	> 40	> 40	> 40	10 30	> 35	> 275	17 30	20 90	6 70	5 80	> 1 60
20	2 45	1 60	> 40	> 40	> 40	> 40	> 40	10 65	> 35	> 275	17 95	21 85	7	> 5 90	> 1 70
21	2 60	1 70	> 40	> 40	> 40	> 40	> 55	11 05	> 40	> 275	18 75	22 85	7 30	3 05	> 1 75
22	2 70	1 75	> 40	> 40	> 40	> 40	> 55	11 50	> 40	> 275	19 55	23 85	7 55	3 15	> 1 85
23	2 85	1 85	> 40	> 40	> 40	> 45	> 60	11 95	> 45	> 275	20 35	24 85	7 90	3 25	> 1 90
24	2 95	1 90	> 40	> 40	> 40	> 45	> 60	12 40	> 45	> 275	21 10	25 85	8 15	3 40	> 2
25	3 10	2	> 40	> 40	> 40	> 45	> 60	12 85	> 45	> 275	21 90	26 85	8 45	3 50	> 0 05
26	3 20	2 10	> 40	> 40	> 40	> 50	> 65	13 30	> 50	> 275	22 70	27 80	8 80	3 65	> 2 15
27	3 35	2 15	> 40	> 40	> 40	> 50	> 65	13 75	> 50	> 275	23 50	28 80	9 05	3 75	> 2 20
28	3 45	2 25	> 40	> 40	> 40	> 50	> 70	14 20	> 50	> 275	24 30	29 80	9 40	3 90	> 2 30
29	3 55	2 30	> 40	> 40	> 40	> 55	> 70	14 60	> 55	> 275	25 05	30 80	9 65	4	> 2 35
30	3 70	2 40	> 40	> 40	> 40	> 55	> 75	15 05	> 55	> 275	25 85	31 75	9 95	4 15	> 2 45

(1) Pour les excédents de bagages des militaires et marins, il faut prendre la moitié du prix du barème et ajouter aux chiffres obtenus 0,88 par tonne pour complément de frais de manutention.

(2) Pour les chevaux de militaires, il faut prendre 50 0/0 du prix de transport d'un bouf et ajouter 0,55 pour frais de chargement et de déchargement.

### 34.- Barème pour les transports en grande vitesse en 1888.

généraux pour les transports à grande vitesse concernait les transports funéraires : Pompes funèbres. Les voitures des pompes funèbres renferment un ou plusieurs cercueils, sont transportées aux mêmes prix et conditions que les voitures à quatre roues, à deux fonds et deux banquettes, expédiées par des trains de voyageurs : 0,896 F par km. Chaque cercueil confié à la compagnie est transporté par les trains omnibus ou mixtes, dans un compartiment isolé, au prix de 0,448 F par cercueil et par km (le tout non compris l'impôt de 10%, fixé par la loi du 16 septembre 1871). Chaque cercueil confié à la compagnie pour être expédié par train express est transporté dans une voiture spéciale au prix de 1,68 F par km, non compris l'impôt de 10% ci-dessus. Les personnes qui accompagnent un cercueil isolé montent dans les voitures de la compagnie et paient les places qu'elles occupent.

L'art. 40 (Manutention) prévoyait également le prix à percevoir pour le chargement et



Comme le tome I (de la Vapeur au T.G.V.) cet ouvrage s'adresse au grand public car il ne s'agit toujours pas d'un manuel technique ni d'un traité d'économie des transports.

Consacré aux tacots, tramways et tortillards qui empanachaient de fumée la campagne briarde et gâtinaise, ce livre évoque véritablement la petite histoire de la Seine-et-Marne profonde, celle qui était restée à l'écart des grandes lignes.

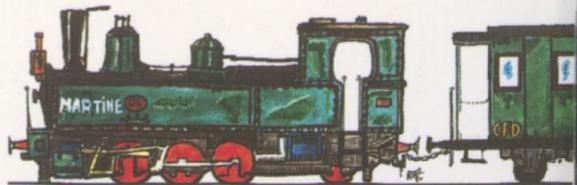
Avec le même style que dans le premier tome, l'auteur vous fera revivre toutes les petites lignes, à jamais disparues, de leur construction à leur suppression.

Les tacots à sable ou à betteraves, les chemins de fer industriels ou de chantier sont également présents dans cette évocation non dénuée d'humour.

L'ouvrage se termine avec la préservation du patrimoine ferroviaire telle qu'elle est pratiquée par l'A.J.E.C.T.A. à Longueville.

*Attention ! Attention ! Les voyageurs pour une promenade dans le passé ferroviaire de la Seine-et-Marne.*

*En voiture s'il vous plaît !  
Attention au départ !*



9 782868 491138

ISBN 2 86849 113 8

Prix : 250 F

Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1<sup>er</sup> mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XX<sup>e</sup> siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

La couverture reproduit celle du livre original conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal.

\*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en vertu d'une licence confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1<sup>er</sup> mars 2012.

Avec le soutien du

