

# Lu pour vous



Paris aime le cinéma, c'est une évidence. De nombreux films ont été tournés dans la capitale, prenant la Ville lumière pour décor. Et comment évoquer Paris sans aborder ses transports, et en particulier le métro ? Au fil du temps, ses sorties Guimard, ses stations voûtées et ses couloirs sont devenus un des emblèmes de la capitale. Pas étonnant donc qu'on les retrouve assez souvent à l'honneur dans de nombreuses réalisations. L'ouvrage *Les Lignes du 7<sup>e</sup> art* revient sur cette histoire d'amour particulière entre le cinéma et les réseaux de la RATP. Dès 1908, le 7<sup>e</sup> art commence à s'intéresser au métro dans un film de Georges Monca, *Boireau a mangé de l'ail*. Si cette production n'est pas passée à la postérité, l'habitude sera vite prise d'associer le métro aux grandes réalisations cinématographiques. L'ouvrage s'attarde sur des films incontournables, *Le Samouraï* de Jean-Pierre Melville en 1967, *Peur sur la ville* d'Henri Verneuil en 1975 ou encore *Subway* de Luc Besson en 1985. Là, le métro est un personnage à part entière au même titre que les acteurs qui figurent au générique. Mais *Les Lignes du 7<sup>e</sup> art* s'intéresse aussi aux productions plus obscures, aux scènes furtives qui semblent sur le moment ne rien apporter de décisif à la production. Pourtant, les réalisateurs savent bien la nécessité d'utiliser ce décor incontournable constitué par le réseau parisien. Une évidence confirmée par les propos de Fred Cavayé, Jalil Lespert ou encore Alex Joffé. Au fil des différents chapitres, le lecteur prend conscience de la place jouée par les réseaux de métro mais aussi de bus et de tramway dans les innombrables productions évoquées, françaises comme étrangères. La station Cinéma à Porte-des-Lilas mise à la disposition des équipes de tournage par la RATP confirme cet engouement. Très largement illustré de photos de tournages et de films, l'ouvrage brosse un portrait très complet des nombreuses réalisations en tout genre produites sur les réseaux de la RATP. Un livre qui fera le bonheur de l'amateur des transports tout autant que du cinéphile amoureux de Paris.

Philippe-Enrico ATTAL

Éditions du Cherche Midi, 250 pages, 28,5 x 25 cm, 36 €.



*Les Lignes du 7<sup>e</sup> Art  
Histoire de cinéma à la RATP*  
Fabienne Waks

Approfondissant une monographie parue en 1994, Gérard Lepère livre une étude très complète, exemplaire même : après 40 ans de recherches poussées, documents, cartes postales, mais aussi près de 200 témoignages rendent cet ouvrage très vivant, l'exploitation privée d'un site touristique très attractif par un chemin de fer à crémaillère, concédée par le département de Haute-Savoie mais financée par des capitaux suisses car c'est la clientèle genevoise qui est visée. Fondateurs en 1882 d'une entreprise de construction de machines électriques (futurs Ateliers de Sécheron), dont la direction technique est confiée au célèbre ingénieur électromécanicien formé en 1879 chez Edison aux États-Unis, deux diplômés de l'École d'ingénieurs de Lausanne créent ainsi en 1890 la Société anonyme des Chemins de fer du Salève (CFS) : ce sera le premier chemin de fer électrique exclusivement à crémaillère. Ouverte début 1893 d'Étrembières jusqu'au terminus des Treize-Arbres à 1 142 m d'altitude, la ligne de 5,7 km, avec une rampe maxi-

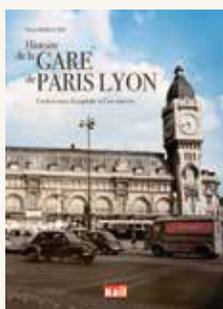


*Le Salève et son chemin  
de fer à crémaillère*  
Gérard Lepère  
et Dominique Ernst

male de 25 %, sera complétée par une seconde de 3 km, de Veyrier à Monnetier, exploitée en 1894. La carte extraite du Lartilleux, trop réduite (p. 112) permet d'apprécier le dense réseau des chemins de fer (PLM) et tramways genevois qui concourent à drainer les touristes vers le mont Salève. Des photos illustrent la crémaillère type Abt adoptée (p. 55), dont une annexe (p. 265) rappelle les concurrents : Rigggenbach (mise en œuvre au sommet du Rigi en 1871), Locher-Freuler (Pilate, 1886) et Strub (Jungfrau, 1898) ; un état des chemins de fer à crémaillère dans le monde (p. 289) en 1892 place le Salève en 3<sup>e</sup> place en France après Langres (type Rigggenbach, 1887) et le mont Revard (type Abt, 1892). Trafic, fréquences et horaires ont été patiemment reconstitués de 1893 à 1935 (p. 97-112). Alimentées en 600 volts, fabriquées en Suisse, les 12 voitures automotrices offraient chacune 40 places, un conducteur et un contrôleur placés aux deux extrémités de la plate-forme constituant leur équipage. Si de nombreuses affiches vantent le charme du Salève - Genève, elles n'empêcheront pas la baisse de fréquentation qu'induit en 1932 la concurrence simultanée d'une route et d'un téléphérique, jusqu'à la dissolution de la société en 1935. L'auteur a reconstitué de minutieuses biographies : chefs d'exploitation, personnel de l'atelier de Veyrier, conducteurs, contrôleurs, chef de la voie, jusqu'au « père Cochard », directeur de l'usine embranchée de la société routière Colas qui recrutera plusieurs employés après la faillite. Trois morts par électrocution sont recensés (p. 195) : chute sur le rail conducteur du chef d'exploitation, ramasseur de champignons dont le pantalon mouillé a touché le rail ou adolescent ramasseur de fleurs assis sur le rail. Ruines et vestiges des ouvrages d'art, gares et haltes sont bien sûr illustrés, comme les nombreux hôtels attirés par le site : à la gare terminus, la société du chemin de fer avait établi un buffet dès 1892 et un hôtel-restaurant des Treize-Arbres y verra le jour, comme un observatoire privé, transformé en un restaurant, survivant (p. 225-253). Parmi les personnalités montées au Salève, l'impératrice Sissi, le maréchal Joffre, Alexandra David-Néel, et peut-être... Lénine !

D'un sujet géographique *a priori* bien étroit, un site touristique attractif, les auteurs ont exploité un matériau exhaustif, relatant l'exploitation technique et l'aventure commerciale qu'il a suscitées. On souhaiterait aux autres chemins de fer à crémaillère et funiculaires d'aussi consistantes et vivantes monographies !

La Salévienne, 346 p., 21 x 29,7 cm, 484 illustrations en couleurs, 29 € + 7 € de frais de port. Pour commander le livre : <http://www.la-salevienne.org/livresX.php?X=42>



*Histoire de la gare de Paris-Lyon*  
Un lien entre la capitale et l'arc sud-est  
Denis Redoutey

Cadre cheminot en gare de Lyon et auteur d'ouvrages de référence sur le matériel moteur de la SNCF, les CC 7100, 2D2 9100 et automotrices électriques, l'auteur invite à une plongée dans l'une des plus fameuses gares de la SNCF. À la croisée de l'histoire du PLM et de celle d'un quartier populaire parisien, des halles de Bercy à l'îlot Chalon, l'enquête, patiente et puisant dans les copieuses archives longtemps conservées dans les combles de la gare, apporte bien des éclairages nouveaux et quelques révélations. Ainsi sur les horloges de la tour, sur les fameuses fresques décorant la salle des pas perdus, ou moins connu, le « secret » du tableau *Le Théâtre d'Orange*, peinture emblématique du buffet du *Train bleu* inauguré en 1901 : où figurent notamment les président et vice-président du PLM Stéphane Dervillé et Robert de Nervo, son tout-puissant patron Gustave Noblemaire, entourés de belles mondaines, Sarah Bernhardt et Réjane... : « mise en scène délibérée de la puissance du PLM » (p. 63). Histoire souterraine aussi, où l'on découvre une galerie équipée d'une voie de 50 cm, vestige du chantier d'extension de la gare en 1900, comme un bunker à la destinée avortée...

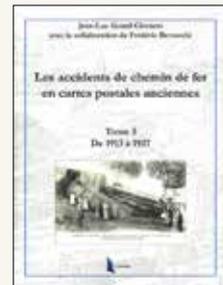
Retracer l'histoire architecturale d'un monument familier, ses extensions comme ses démolitions (au-dessus la gare souterraine, on songe aux bâtiments détruits de la rue de Bercy riches en archives déversées dans des bennes...) est plus facile que d'en retracer l'occupation humaine : historique des services occupés, billetterie, administration, PC, direction régionale, etc. ; décompte de leurs effectifs. Si l'auteur rappelle l'incendie délibéré du « 20, rue Diderot » durant la Commune de Paris (p. 41-44, p. 151), les grandes grèves sont trop brièvement évoquées dans un établissement et le siège d'une Région SNCF réputés pourtant « chauds » : en mai 68, la gare sera transformée en bastion défensif par les cheminots cégétistes redoutant les intrusions de gauchistes ou d'étudiants ; le

mouvement de 1986-1987 est ignoré et les grandes grèves de 1995 se réduisent à la photo d'un défilé, avenue Daumesnil. Par contre, l'accident du 27 juin 1988 qui fit 56 morts et l'affaire judiciaire qui s'ensuivit sont longuement détaillés par l'auteur qui, employé ce jour-là sur place, se rappelle les « images insoutenables » des deux rames encastrées (p. 131-134).

La Vie du Rail, 160 p., 21,1 x 28,2 cm. En vente à la boutique de La Vie du Rail.  
Réf. : 110 379. 30 €+ 7 € de frais de port.

À la suite de deux volumes (1842-1906 et 1907-1912), voici donc le dernier volume couvrant les accidents jusqu'à la naissance de la SNCF le 1<sup>er</sup> janvier 1938. Destiné plutôt aux cartophiles, il se veut un catalogue complet des photos et cartes postales anciennes illustrant des accidents plus ou moins graves, spectaculaires surtout, survenus sur des lignes d'intérêt général ou local, classés chronologiquement et complétés par une évaluation de la rareté des documents présentés. Il pointe à l'occasion d'autres accidents non illustrés. La plupart des cartes sont datées, situées et accompagnées d'un bref résumé des causes et circonstances de l'accident. Grâce à leurs contacts avec de nombreux collectionneurs, les auteurs possèdent aujourd'hui plus de 2 500 cartes illustrant au total plus de 1 500 accidents sur les trois tomes de la collection. Surprise : la catastrophe du train de militaires de Saint-Michel-de-Maurienne (12 décembre 1917) a été illustrée par de nombreuses cartes considérées comme courantes (2 sur 5 sur l'échelle de rareté des auteurs), tandis qu'à l'inverse, des cartes illustrant les accidents de Saint-Élier (24 octobre 1933, 37 morts) ou de Lagny-Pomponne (décembre 1933, 230 morts) ont une cote de rareté de 4. Coefficient tributaire selon les auteurs, de la censure locale et de l'aspect régional de l'accident : des photographes professionnels bien placés ont pu accourir sur le lieu d'accident facilement accessible pour en tirer profit ! On peut regretter à ce sujet que les mentions de photographe ou d'éditeur ne soient pas indiquées, souvent difficiles à déchiffrer il est vrai. En fin d'ouvrage, un classement par département et par localité permet au lecteur d'orienter sa curiosité. Un site est en cours d'élaboration, [www.cpa.accidents.trains.fr](http://www.cpa.accidents.trains.fr) visant la mise à jour des trois tomes, la création d'un forum et d'une bourse d'échange. Évidemment la SNCF ne connaîtra plus d'accidents aussi médiatisés puisqu'elle a interdit aux photographes d'immortaliser tout accident montrant « sa propriété » en mauvaise « posture ».

Jurassic, 352 p., 24 x 31 cm, plus de 950 cartes photos et cartes postales anciennes reproduites à la taille réelle. En vente à la boutique de La Vie du Rail.  
Réf. : 140 198. 30 €+ 7 € de frais de port.

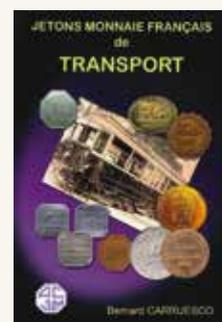


*Les accidents de chemin de fer en cartes postales anciennes*  
*Tome III. De 1913 à 1937*

Jean-Luc Grand-Clément,  
avec la collaboration  
de Frédéric Bertocchi

L'Association des Collectionneurs de jetons monnaie (ACJM) publie un inventaire de ces jetons métalliques : achetés à l'avance dans les bureaux et kiosques, de commodes moyens de paiement à bord des premiers omnibus. Actualisant le catalogue de Roland Elie réédité en 1995, l'inventaire des jetons s'étend de 1826 à 1923, classés par entreprises : compagnies d'omnibus, 10 jetons ; voitures de louage, 2 ; tramways et funiculaires, 32 ; bateaux et bacs, 8 ; transbordeurs, 2. Très variés de métal, de motif et de forme, leur rareté est étalonnée en cinq classes. On découvre le rôle pionnier de Stanislas Baudry (1780-1830) qui crée à Nantes en 1826 la *Compagnie des Dames blanches*, puis à Paris en 1828 l'*Entreprise générale des omnibus*, avant de se suicider en 1830, acculé à la faillite par ses concurrents. Nombre d'informations nous informent sur les services et véhicules des entreprises. Questions : les six voitures des *Batignolaises* reliant le cloître Saint-Honoré aux Batignolles proposaient en 1830 trois classes : *coupé*, *intérieur* et *rotonde* (p. 33), au même tarif de 30 centimes la course ? alors que ces types de places des diligences vont inspirer les trois classes des compartiments de chemins de fer et leur graduation tarifaire ? Parmi les jetons non localisés, des jetons hexagonaux de 10 centimes, pour « voyages gratuits en tramways », émis par une mystérieuse Société française des billets de chemins de fer et hôtels : qui la connaît ?...

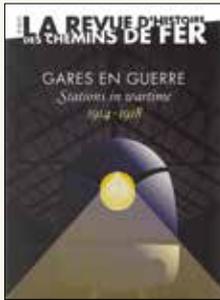
ACJM, 2016, 228 p., illustrations en couleurs. 28 € + 9 € de frais de port.  
Commande : ACJM chez Denis Courtois, 7, impasse de Pénavet, 37300 Joué-lès-Tours.



*Jetons monnaie français de transport*

Bernard Carruesco

## Revue

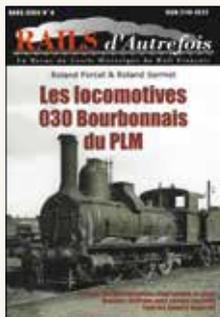


**Gares en guerre  
Stations in Wartime  
1914-1918**

La Revue d'histoire  
des chemins de fer

Dernière publication de l'association Rails et histoire, de ce copieux compte-rendu d'un colloque, retenons quelques contributions. J. Gonzalez-Feliu, N. Ovracht, A. Parent, (« Gare et front : la logique des troupes dans le plan XVII de Joffre »), proposent un exercice de cliométrie, mobilisation de données chiffrées pour expliquer l'inégale répartition des décès des poilus selon leur département d'origine, question débattue dans *Le Monde* (« La géographie des Morts pour la France », *Journal du Centenaire*, 13 mai 2014). Si l'optimisation des mouvements des 21 corps d'armée a correspondu au plus court acheminement de chacun d'eux, plutôt qu'à la réduction de leur durée globale, dérogent à ce critère les corps d'armée de Limoges et de Toulouse, « obéissant à d'autres déterminants que ceux de l'efficacité ou de la rapidité du transport » (p. 46) S'agit-il de les sanctionner en les affectant à « l'armée mobile, celle qui ira à la rencontre des troupes allemandes dans tous les cas » ? Question déjà soulevée par L. Ségalant dans sa remarquable étude, *Mourir à Bertrix, le sacrifice des régiments du Sud-Ouest* (Privat, 2014) : « cette thèse d'une possible sanction politique à l'égard de départements pacifistes, reçoit ici un début de confirmation » (p. 47). C. Dhennin (« Les gares du train Michon : un élément explicatif de l'occupation dans la durée, par les Allemands, du secteur de Fromelles »), explique le choix de la limite d'un territoire occupé par les Allemands par les vertus logistiques du chemin de fer d'intérêt local, dont la voie à écartement normal se raccorde avec les lignes allemandes et belges... M. Vottero (« La ligne américaine, un chemin de fer éphémère dans la Nièvre, 1917-1919 ») évoque la naissance des ateliers de Vauzelles. S. Lebras (« La Première Guerre mondiale et ses conséquences pour le commerce des vins languedociens ») rappelle les démêlés entre les autorités militaires et une filière du vin soucieuse de profiter des profits offerts par les ravitaillements civil et militaire. La location d'un wagon-réservoir a bondi de 4 à 14 francs, l'escalade des cours du pinard, ouvrent en octobre 1916 une « crise des transports », régulée en 1917 par la création d'une réserve de wagons-réservoirs à disposition du ministère des Transports... A. Prévot (« La reconstruction des gares de la Compagnie du Nord après la Première Guerre mondiale ») traite de la reconstruction prioritaire en béton armé des halles à marchandises selon trois types standardisés, alors que plus lente, celle des BV bénéficiera d'une certaine variété, « fonction des moyens locaux et du caractère du pays ». Dans son introduction, Stéphanie Sauget rappelle que la gare, en tant qu'observatoire d'une époque marquée par le conflit et par la séparation entre le front et l'arrière, est riche d'enseignements, au cœur de grands antagonismes que révèlent quelques couples binaires présents dans les articles rassemblés : « guerre/paix ; hommes/femmes ; vitesse/lenteur ; mobilité/arrêt forcé ; régulation/chaos ; construire ou détruire ; fuir ou obéir, humanité/déshumanisation » (p. 19).

Numéro spécial, n° 50-51, 355 p.



**Les locomotives 030  
Bourbonnais du PLM**

Roland Forcet  
et Roland Sermet

La revue du Cercle historique du Rail français consacre un numéro spécial à ce type de locomotive qu'adopta un éphémère Syndicat alliant PO, Grand Central et Paris-Lyon pour exploiter la concession de la ligne de Paris à Lyon par le Bourbonnais obtenue en avril 1855, ligne fondue en 1857 au PLM. Machines où la puissance primait sur la vitesse, aptes aux rampes de 20 mm ; une « concentration des meilleures solutions pour chacun de ses organes » (p. 5), aux antipodes donc de la tradition française de courtes séries de types sophistiqués. Ce type, simple de construction, à vocation mixte, fiable et peu onéreux d'entretien, facile de conduite, aura la vie dure, puisque la SNCF héritera de 140 exemplaires. Les variations de construction sont détaillées : cheminées équipées d'un chapiteau, puis d'un pare-vent (p. 20) ; changement de marche à levier puis à vis (p. 21) ; apparition d'un écran, puis de l'abri queue d'hirondelle, de l'abri fermé enfin (p. 24). En annexe, 40 pages sont consacrées à la liste détaillée des Bourbonnais du PLM, classées par date de construction, en commençant par la Cail n° 401 du Paris-Lyon (devenue n° 1401 du PLM), retirée de l'inventaire en 1925..., la dernière (n° 2457 du PLM) sortie des ateliers d'Oullins en 1881 ; inventaire qui complète celui de leurs tenders. Constituant « la plus importante série de locomotives conçues et construites en France » (p. 52), dignes d'une monographie très complète, les 030 PLM méritaient bien ce bel album ! Georges RIBEILL

Rails d'Autrefois, hors série n° 6, 116 p. Plus de 180 photographies, diagrammes et plans.