

# Bondy, son Chêne et ses Racines



ISSN: 1765-9027

BULLETIN N° 10  
DÉCEMBRE 2012

## Le chemin de fer et les cheminots à Bondy

par R. Grammont, D. Lancien, F. Mary



**Association Bondy, son Chêne et ses Racines**

**Esplanade Claude Fuzier**

**93140 BONDY**

**Tél. 01 48 48 28 63**

**[asso.historique.bondy@gmail.com](mailto:asso.historique.bondy@gmail.com)**

**PRIX PUBLIC: 25 €**

*Association loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901 déclarée  
en Préfecture de Seine-Saint-Denis le 4 février 2000*

## Avant propos

Cet ouvrage aurait pu s'intituler : « Des premières locomotives à vapeur au TGV », ou encore : « D'une ligne à deux voies à un grand nœud ferroviaire ». Tout ceci nous a paru beaucoup trop réducteur car trop technique. Aussi avons-nous pris le parti de parler aussi simultanément que possible des transformations du chemin de fer et de l'évolution de la vie des cheminots, tant il est vrai que les influences croisées ont été multiples car on ne fait rien sans l'Homme : Bondy ne serait pas ce qu'il est sans eux. Nous avons aussi pu vérifier, au cours de notre long travail de recherche, combien l'arrivée et le développement du chemin de fer ont transformé le village agricole qu'était Bondy au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Nous pensons ainsi être fidèles au titre que nous avons choisi pour ce travail d'équipe :

### « LE CHEMIN DE FER ET LES CHEMINOTS A BONDY »

Pour les aspects techniques, nous avons tenté d'éviter l'écueil de rédiger un cours de chemin de fer. Nous avons plutôt cherché, à expliciter le façonnage progressif des installations ferroviaires complexes de notre ville et de son voisinage immédiat, ainsi que son impact sur la cité et la voirie.

Quant aux cheminots, nous nous sommes attaché à mettre en lumière quelques aspects humains spécifiques à la profession et pour lesquels nous avons reçu de nombreux témoignages. Que les personnes ayant gentiment accepté de témoigner, trouvent ici l'expression de notre gratitude.

Les lecteurs ne devront pas être surpris de ne pas trouver, comme à l'accoutumée, en seconde partie de bulletin, une série de cartes postales retraçant l'évolution d'une rue ou d'un quartier. Compte tenu des multiples aspects du thème choisi, nous avons choisi d'évoquer l'environnement de la gare dans le corps du texte principal.

Au cours des deux années de travail qui ont précédé la sortie de ce bulletin, nous avons dû écarter nombre d'informations qui nous paraissaient secondaires ou trop pointues. A l'inverse, nous aurions souhaité préciser tel ou tel aspect humain. Nombre de nos anciennes et anciens bondynois nous ont parlé d'un parent employé du chemin de fer, un père, un grand-père, un oncle... regrettant de ne pas avoir de souvenirs personnels à nous confier.

Aussi, amie lectrice et ami lecteur, en espérant que cet ouvrage vous intéressera, nous requérons votre indulgence et si la lecture ramène à votre mémoire des souvenirs complémentaires, nous les recevrons avec grand intérêt.

Bondy le 10 décembre 2012

Robert Grammont, Daniel Lancien, Françoise Mary

### TOUS DROITS RESERVES

La loi du 11 mars 1957 n'autorise que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective ».

Toute représentation ou reproduction, intégrale ou partielle, faite sans le consentement de l'éditeur, est illicite.

L'ensemble de ce document a été déposé à la S.G.D.L. pour protection juridique.

# Sommaire

<b>1. DE L'ARRIVEE DU CHEMIN DE FER A LA 1<sup>ERE</sup> GUERRE MONDIALE .....</b>	<b>5</b>
1.1 Les débuts du chemin de fer en France .....	5
1.2 Arrivée du chemin de fer à Bondy .....	6
1.2.1 Le passage du chemin de fer à Bondy : tout sauf une évidence .....	6
1.2.2 La gare de Bondy .....	8
1.2.3 Les matériels roulants .....	10
1.2.4 Les accidents ferroviaires .....	11
1.3 La Grande Ceinture .....	12
1.4 La ligne Bondy - Aulnay-lès-Bondy.....	13
1.5 Développement des infrastructures à la fin du XIX <sup>e</sup> siècle .....	15
1.6 La mise à quatre voies vers Gagny et Nogent-sur-Marne .....	16
1.7 Les travailleurs de l'Est .....	19
<b>2. D'UNE GUERRE A L'AUTRE .....</b>	<b>23</b>
2.1 La Première Guerre Mondiale.....	23
2.1.1 Le trafic ferroviaire et les gares régulatrices .....	23
2.1.2 Les nouveaux raccordements militaires .....	24
2.1.3 La gare régulatrice sanitaire de Bondy.....	25
2.2 De la Première Guerre Mondiale à la création de la SNCF .....	26
2.2.1 Augmentation du trafic marchandises et construction de la Grande Ceinture Complémentaire .....	26
2.2.2 L'évolution du matériel roulant.....	28
2.2.3 L'extension des ateliers .....	29
2.2.4 La construction de la passerelle .....	30
2.2.5 Un accident... aérien ! .....	30
2.3 La Seconde Guerre Mondiale .....	31
2.3.1 Le bombardement du triage de Noisy-le-Sec .....	31
2.3.2 Destruction des ouvrages d'art pendant la Seconde Guerre Mondiale .....	32
2.3.3 Souvenirs de guerre.....	33
<b>3. L'APRÈS-GUERRE .....</b>	<b>35</b>
3.1 La reconstruction et la modernisation du Réseau.....	35
3.1.1 Le secteur Noisy-le-Sec - Bondy.....	35
3.1.2 Les premières modernisations .....	35
3.1.3 L'électrification .....	37
3.1.4 Un grand projet sur Bondy - Aulnay qui n'a pas de suite .....	39
3.2 Les cheminots bondynois de l'après-guerre .....	40
3.2.1 L'apprentissage .....	40
3.2.2 Les métiers des cheminots et leurs lieux de travail.....	41
3.2.3 La fin de la vapeur, l'évolution des métiers et les mutations .....	42
3.2.4 Les grandes grèves cheminotes.....	43
<b>4. LES CHEMINOTS EN FAMILLE .....</b>	<b>45</b>
4.1 Le logement .....	45
4.1.1 La Fraternelle.....	45

4.1.2 Se loger, première préoccupation de l'entre-deux-guerres.....	46
4.1.3 La Sablière .....	47
4.2 L'économat .....	49
4.3 Les trajets vers les lieux de travail .....	50
4.4 La presse professionnelle.....	51
4.5 Un esprit sain dans un corps sain .....	52
4.6 L'Union Artistique et Intellectuelle des Chemins de Fer.....	52
4.7 Le Refuge des Cheminots .....	53
4.8 Les cheminots, une corporation à part ? .....	54
<b>5. DU XX<sup>E</sup> AU XXI<sup>E</sup> SIECLE .....</b>	<b>55</b>
5.1 Petits souvenirs de l'ancienne gare .....	55
5.2 Bondy sur le devant de la scène.....	56
5.3 EOLE et la LGV Est-Européenne.....	57
5.4 La régression du trafic des marchandises .....	58
5.5 Et pour le futur proche ? .....	58
<b>ANNEXE 1 : Un voyage Paris-Bondy à la fin des années 1950 .....</b>	<b>59</b>
<b>ANNEXE 2 : Les personnages illustres passés par Bondy et la Gare de l'Est en train. .60</b>	
<b>ANNEXE 3 : Des innovations du côté de chez nous .....</b>	<b>62</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>64</b>

*Abréviations utilisées :*

*LVdR : La Vie du Rail ; LT : LeTrain ; RG : Robert Grammont ; DL : Daniel Lancien ; FM : Françoise Mary ; BCR : Bondy, son Chêne et ses Racines ; AM : Archives Municipales de Bondy ; CM : Conseil Municipal*

## REMERCIEMENTS

### Les auteurs remercient très vivement

- les Archives Municipales de Bondy,
  - le Centre de documentation et d'information de la SNCF,
  - le Centre des archives historiques de la SNCF,
  - le Service du Livre et des Bibliothèques du Comité Central d'Entreprise de la SNCF,
  - les Archives Départementales de la Seine-Saint-Denis,
  - toutes les institutions et associations ayant répondu ponctuellement à nos demandes, pour leur compétence et leur disponibilité,
  - les bondynois : Nicole Bizien, Guy Bonnard, Edmond Caillard, Richard Duc †, Yves Desgranges, André Esnault, Philippe Fauvel, Lucienne Gaudé, Michel Guilloux, M<sup>me</sup> et M<sup>r</sup> Bernard Lalouette, M<sup>r</sup> Le Quérot, Miguel Mathé, Janine Max †, Jean-Michel Mailfer, Christine Ollagnier, Yvette Oriol, Gilles Perdu, Guy Petitpas, Claudine Pibouleau, Eliane et Jean-Claude Piézel, Armand Ufarte, Pierrette Vacher, Alain Van Hemelrick...
- pour leurs témoignages et leur gentillesse.

Sans les documents et informations de tous ordres qui nous ont été fournis, le présent ouvrage n'aurait pu voir le jour.



# 1 De l'arrivée du chemin de fer à la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale

## 1.1 Les débuts du chemin de fer en France

L'essor du chemin de fer en Europe a réellement commencé dans les années 1830, essentiellement en Angleterre. En France, nous sommes sous le règne de Louis-Philippe 1<sup>er</sup>. L'influence des banquiers est importante sous la monarchie de juillet, le Roi les écoutant souvent plus volontiers que ses ministres. Mayer Amschel Rothschild, fondateur de la banque éponyme en Allemagne, confie à chacun de ses cinq fils la responsabilité d'une branche à l'étranger et c'est James qui prend la direction de la partie française de cette multinationale avant l'heure.

James de Rothschild fréquente bien évidemment les frères Pereire, Emile et Isaac, autres banquiers de renom et fervents adeptes du saint-simonisme – c'est à dire prônant un industrialisme progressiste – qui le pressent de s'associer à l'aventure du chemin de fer dont ils sont d'ardents partisans. Ils réussissent finalement à le convaincre de participer financièrement à la construction, à titre d'essai, de la ligne de Paris à St Germain en Laye. Cette ligne sera inaugurée par la reine Marie-Amélie le 24 août 1837.

Il faut souligner qu'au début des années 1840, le développement du chemin de fer en France accuse un retard important par rapport à d'autres pays européens, en particulier l'Angleterre qui a plus de 2 500 km de lignes en exploitation contre seulement 600 km en France. Ce retard provient en grande partie des difficultés de financement entre l'Etat et les actionnaires éventuels, mais aussi d'une forte opposition de la bourgeoisie, très conservatrice. En effet, elle doute de l'intérêt économique de ce nouveau mode de transport, sans parler des risques de tous ordres évoqués pour les passagers, y compris par des esprits brillants. Heureusement, les performances du chemin de fer, vitesse, temps de parcours, nombre de personnes et volume des marchandises transportées, finissent par convaincre une majorité de sceptiques et les difficultés s'aplanissent avec la loi du 11 juin 1842 qui précise les modalités du financement. C'est la politique « du juste milieu » chère au roi Louis-Philippe :

- l'Etat achète les terrains nécessaires à la construction de l'infrastructure et construit la voie et les gares. Les départements et les communes participent à ce financement ;
- les sociétés privées fournissent le matériel roulant, entretiennent les voies et les gares et paient les personnels sédentaires ou roulants. Toutefois, l'Etat se réserve un droit de préemption sur le matériel roulant.

Cette loi encouragea l'esprit d'entreprise et les actions des Compagnies ferroviaires doublèrent de valeur, les banquiers étant les grands bénéficiaires de ce développement. Avec plus de 1 300 km de lignes exploitées en 1848, le mouvement était lancé mais manquait encore d'envergure.

En fait, le véritable essor du chemin de fer est dû sans conteste au « Prince-Président » Louis Napoléon Bonaparte, saint simonien convaincu et actif qui voulait moderniser la France pour en faire un grand pays industriel à l'image de l'Angleterre. Il réalisera parfaitement ce dessein en promouvant une



La foule acclamant le nouveau train de S.M. l'Empereur – gravure LVdR avril 1861

politique volontariste dès son élection à la présidence de la République, mais plus encore après le coup d'état et la proclamation de l'Empire : les principes de la loi de 1842 sont conservés mais l'Etat intervient désormais massivement pour permettre aux Compagnies d'atteindre l'objectif de doter le pays d'un réseau organisé, homogène et d'une longueur suffisante. La principale mesure est d'étendre la durée de la concession aux Compagnies à 99 ans pour permettre un amortissement des sommes investies. Par ailleurs, les concessionnaires sont invités à se regrouper, ce qui aboutira

## 2 D'une guerre à l'autre

### 2.1 La Première Guerre Mondiale



Convoi en gare de Bondy, 1<sup>ère</sup> Guerre Mondiale –  
photo anonyme coll. BCR



La Garde territoriale chargée de surveiller les voies ferrées,  
1<sup>ère</sup> Guerre Mondiale – carte photo coll. RG

Lorsque l'on évoque les transports militaires pendant la Première Guerre Mondiale, on ne manque pas de souligner le célèbre épisode des taxis de la Marne. Il ne faudrait pas en déduire que l'essentiel des transports militaires se faisaient par voie routière. En réalité, le rôle du chemin de fer pendant le conflit fut tout à fait déterminant.

#### 2.1.1 Le trafic ferroviaire et les gares régulatrices

Plusieurs types de trafics étaient assurés par voie ferroviaire, convoiement des militaires vers le front, évacuation et retour des blessés vers les hôpitaux militaires de l'arrière, acheminement des vivres, du matériel et des munitions vers les unités combattantes. Cette énumération montre l'importance du trafic à cette époque. Compte tenu des opérations, les principales lignes étaient celles des Chemins de fer du Nord et de l'Est avec, pour ce dernier, ses deux lignes vers Avricourt et Mulhouse. Dans une moindre mesure, la Compagnie du PLM était concernée pour sa partie nord, d'ailleurs assez proche de la ligne de Mulhouse. L'Etat Major, avec une Commission Ferroviaire pour chaque Compagnie et le Génie tenaient un état très précis des lignes, à partir de Creil sur le Nord et Meaux sur l'Est. De leur côté,

les Compagnies ferroviaires avaient mis en place une Commission Technique, gérante de l'exploitation, et qui assistait aux réunions de la Commission Ferroviaire de l'Etat Major où elle rendait compte et prenait ses ordres. Pratiquement, le trafic était géré par des gares régulatrices pour l'acheminement de tous les types de convois, assistées par des gares régulatrices sanitaires pour les convois d'évacuation des blessés vers les hôpitaux militaires. Le secteur bondynois était tout particulièrement concerné puisque Noisy-le-Sec était une des plus grandes gares régulatrices avec Le Bourget sur le Nord. Ces deux gares régulatrices importantes étaient en relation étroite avec celles de Creil et de Fère-en-Tardenois situées plus près du front. Pour donner une idée de l'activité de ces gares régulatrices on retiendra que Noisy-le-Sec a expédié en janvier 1917 une moyenne de plus de mille wagons par jour vers le front. Ceci devait représenter plus de trente trains, ce qui sous-entend de traiter approximativement le même nombre de trains en réception. C'est là une performance considérable compte-tenu des moyens techniques de l'époque et des techniques de signalisation et de télécommunication existantes sans même parler du contexte général de la guerre avec tous les cheminots mobilisés.

## 3 L'après-guerre

### 3.1 La reconstruction et la modernisation du Réseau

#### 3.1.1 Le secteur Noisy-le-Sec - Bondy



Ancienne et nouvelle rotonde du dépôt de Noisy-le-Sec – coll. DR- LVdR

Comme on vient de le voir, le réseau ferroviaire français et tout particulièrement le secteur Bondy - Noisy-le-Sec avec ses infrastructures stratégiques, avait énormément souffert pendant la guerre, tant du fait des bombardements alliés que des destructions d'infrastructures lors du repli de l'occupant. La tâche la plus urgente était la remise en service des ouvrages d'art, y compris par des réalisations provisoires. Pour le secteur Bondy-Noisy-le Sec qui nous intéresse, les travaux les plus urgents ont consisté à :

- raser les deux anciennes rotondes du dépôt de Noisy et à les remplacer par une rotonde unique moderne à grande capacité sur le même site ;

- remettre en service le triage qui était quasiment inutilisable après les bombardements alliés d'avril 1944, et surtout,

- reconstruire ou réparer les ouvrages d'art de la Grande Ceinture et de la Grande Ceinture Complémentaire entre Noisy et Bondy, qui, comme on l'a vu étaient très endommagés voire totalement détruits. En particulier, les ponts permettant aux deux ceintures de franchir les voies de Paris vers Strasbourg étaient totalement à reconstruire de même que le passage inférieur du raccordement des voies Strasbourg vers la Grande Ceinture.

#### 3.1.2 Les premières modernisations

Dans les années 1950, après que le réseau eut été reconstruit pour l'essentiel, des actions de modernisation ont été entreprises pour le rendre plus performant et apte à prendre en compte les augmentations de trafic prévisibles et préparer à terme l'électrification.

##### ➤ L'installation de signaux électriques

Ils remplacèrent les signaux mécaniques par des installations plus fiables. (Voir exemple en Annexe 1)



Signaux modernes en gare de Bondy vers Paris en 2012 – photo DL



## 4 Les cheminots en famille

### 4.1 Le logement

#### 4.1.1 La Fraternelle

A côté des mesures patronales en matière d'aides financières, Georges Charles Bürger, cheminot alsacien (1835-1882) créa en 1880 l'Association Fraternelle des Ouvriers et Employés des Chemins de Fer et Transports de France et d'Outre Mer, dite La Fraternelle. Il voulait



Carte de membre de La Fraternelle, 1932 – coll. BCR

« assurer aux sociétaires malades un secours immédiat, et aux sociétaires âgés une retraite honorable ». Son association, reconnue d'utilité publique en 1889, ajoute en 1897 une nouvelle activité : offrir à ses sociétaires la possibilité de faire construire une maison à bon marché, initiative soutenue par les hommes politiques dont le but était aussi d'améliorer le sort des humbles et modestes travailleurs. De nombreux bondynois, pas tous connus, profitèrent des aides de cette association, comme Monsieur Asbascher, qui devint propriétaire de sa maison, actuelle Poste du Mainguy. Puis vint en 1909 la caisse

d'assurance décès, et l'allocation de maternité pour les cheminotes, révolutionnaire pour l'époque, puis en 1910 les bourses d'études. En 1960, les prêts à la construction étaient toujours en vigueur\*. Parmi les hommes politiques soutenant ces initiatives se trouvait Pierre Baudin (1863-1917) qui imposa en 1900, dès son arrivée au ministère des Travaux Publics, l'extension des cartes ouvrières aux employés, pour tous les revenus inférieurs à 2 000 francs et payant un impôt mobilier inférieur à 10 francs par an. On notera que la rue en limite de Noisy et Bondy porte le nom de Baudin sur les deux communes, choix significatif puisque l'on sait qu'elle mène tout droit au dépôt SNCF, précisément à l'économat, juste à côté de la rue Bürger, dont l'association acheta les terrains au début du XX<sup>e</sup> siècle pour les revendre par la suite à des cheminots.

\*Depuis 1972, La Fraternelle et la Protection mutuelle ont fusionné pour former la Mutuelle Générale des Cheminots, qui ne propose plus ce type de prêt.

#### **Les avantages d'une grande Compagnie**

*La Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Strasbourg, devenue Compagnie des Chemins de Fer de l'Est en 1853 a assuré dès lors de nombreux avantages à son personnel en créant une caisse de prévoyance, protection « contre la maladie, contre les accidents et contre la vieillesse » moyennant une retenue d'1% sur le traitement du travailleur, à laquelle il fallait ajouter 3% si l'on adhérait aussi à la caisse des retraites.*

*D'autres mesures patronales facilitaient les conditions d'existence du cheminot ; les agents les plus*



Cheminots en pause au dépôt, Jean Estournel 3<sup>ème</sup> en partant de la gauche en 1934 – photo coll. Y. Oriol



## 5 Du XX<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle

### 5.1 Petits souvenirs de l'ancienne gare

#### ➤ Le kiosque à journaux

Dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la maison d'édition Hachette proposait ses premières bibliothèques qui côtoyaient les buffets de gare. Bondy n'eut pas de buffet mais deux kiosques à journaux, puisque c'est ainsi que se nomment depuis bien longtemps ces bibliothèques de gare.

De 1962 à 1991, c'est Madame Lalouette qui tint celui de la gare de Bondy. Elle bénéficia de la règle traditionnelle et bien établie favorisant les femmes de cheminots pour la gérance de ce type de commerce. Ne travaillant que le matin, mais six jours sur sept, on ironisait presque sur ce travail à mi-temps ; c'était sans considérer les horaires : de cinq heures du matin à midi. Le compte y était, d'autant que les livreurs n'arrivant pas forcément le matin, il fallait les attendre ; et les clients étaient parfois si bavards mais si gentils qu'on n'avait pas le cœur à leur montrer la pendule. Les piles de quotidiens l'attendaient le matin devant la porte et l'agent SNCF de service avait parfois bien du mal à se réveiller. Ils étaient bien une trentaine au début des années soixante à travailler en gare de Bondy quand il y avait encore la halle aux marchandises, mais ensuite, il y avait plus d'employés que de travail... L'attente de reconversion fut parfois longue et difficile. La SNCF se conformant aux anciennes règles de la Compagnie de l'Est (voir encart §1.7), Madame Lalouette n'était pas cheminote mais gérante appointée par Hachette ; elle vendait des journaux, des confiseries, des cartes postales, du tabac en grande quantité et faisait sa recette particulièrement les jours de marché. L'hiver était difficile car la chaleur du vieux poêle n'arrivait pas jusqu'à elle qui était dans l'aile gauche de la gare. Ses collègues qui tenaient le kiosque dans le souterrain avaient des conditions de travail moins agréables encore; ouvrant le matin et aussi de 16 h. à 19 h. 30, elles vendaient surtout la presse aux clients habitués et pressés de prendre le train, d'autant que le passage était un véritable courant d'air où il ne faisait pas bon rester. Quand la nouvelle gare et les locaux associés furent terminés en 1991, Hachette souhaita ajouter un espace restauration ; les kiosques furent remplacés par le Relais H que nous connaissons aujourd'hui.

#### ➤ Les billets de la loterie

Autre personnage remarquable de l'environnement de la gare dans les années soixante : le vendeur de « dixièmes de la Loterie Nationale ». Les jours précédant le tirage hebdomadaire, qui avait lieu le mercredi en fin de journée, un invalide de guerre venait en tricycle à la force des bras, vendre en haut des escaliers du passage souterrain les billets des « Gueules Cassées ». Personne ne sut jamais si un cheminot avait fait fortune...

#### ➤ Les escaliers du souterrain

Le souterrain fut un temps fermé par des portes vitrées, au bas de l'escalier : cela ne dura pas plus d'une journée en 1985. Luc Besson trouvait l'escalier du souterrain parfait ; les marches larges et basses permettaient d'y faire descendre un véhicule à toute allure. Quelques secondes du film Subway, sensé se passer dans le métro parisien, se déroulent en fait à la gare de Bondy où un cascadeur dévale l'escalier en voiture et explose les portes vitrées installées pour l'occasion !



Le souterrain, côté nord vers 1980 – photo coll. AM

## ANNEXE 1 : Un voyage Paris-Bondy à la fin des années 1950

Au milieu des années 1950, un des auteurs était élève à Paris au Collège Colbert, rue Louis Blanc, près de la Gare de l'Est dans le X<sup>e</sup> arrondissement de Paris car il n'y avait pas de lycée à Bondy. C'est dire que dès l'âge de 10 ans, pour lui et ses camarades, prendre le train en gare de Bondy pour aller à l'école est rapidement devenu une routine. A cette époque, comme déjà relaté, les trains de banlieue étaient les « gros verts » remorqués par des locomotives à vapeur 141 TB. Mais, venons en au voyage proprement dit, en soulignant que ce n'était pas une desserte au quart d'heure comme actuellement. Si par exemple on manquait le train de 12h30 pour rentrer à la maison quand on n'avait pas de cours l'après-midi, il fallait attendre celui de 14h30 et même 15h20 pour les camarades habitant Rosny-sous-Bois, tout cela sans portable pour prévenir Maman... Le hall de la Gare de l'Est était finalement peu différent de celui d'aujourd'hui, à l'exception de la zone de gestion des bagages et de consigne. Les trains à l'arrivée et au départ étaient indiqués par de larges panneaux généraux et par de petits panneaux disposés à l'entrée des quais. Dans les deux cas, les informations étaient portées par des tôles métalliques amovibles sur lesquelles étaient peintes les destinations, bien loin des panneaux informatiques de maintenant. Autre différence importante, l'accès aux quais était contrôlé par un agent de la SNCF, installé dans une petite guérite, à qui l'on devait montrer son billet.

Passons au trajet proprement dit entre Paris-Est et Bondy.

Au sortir de la Gare de l'Est, le train passait sous les ponts La Fayette et de l'Aqueduc et sous les voutes Philippe de Girard formant un petit tunnel, ce qui a peu changé aujourd'hui.

Immédiatement après, sur la gauche, apparaissait le dépôt de locomotives à vapeur de La Villette avec toujours un grand nombre de locomotives en attente d'où s'échappaient de minces filets de fumée et de vapeur. A l'extrémité est du dépôt, on ne pouvait manquer de voir la haute tour de chargement du charbon dans les locomotives.

Le dépôt était immédiatement suivi par l'usine de production du gaz de ville, qui sera fermé en 1976 suite à l'arrivée du gaz naturel. Elle se caractérisait surtout par ses énormes gazomètres où était stocké le gaz. Après sa destruction cette usine fut remplacée par les entrepôts Mac Donald, eux-mêmes aujourd'hui en cours de démantèlement.

Puis, sur la droite, avant le franchissement du canal St Denis, étaient situés les magasins généraux où pouvaient être stockées les marchandises produites par les artisans et les petits industriels avant leur achat par des commerçants parisiens ; ils sont aujourd'hui reconvertis en bureaux et halls d'expositions.



Le toboggan à charbon et les gazomètres – photo coll. LVdR



Abattoirs de La Villette et Grands Moulins de Pantin vus derrière un portique de signaux mécaniques en 1961 – photo coll. LVdR