

## **Stations de Montrouge, Gentilly et Maison-Blanche** (*Chemin de fer de ceinture*).

Par M. Marin, Ingénieur du chemin de fer de l'Ouest

PL. 41-42.

La construction de cette partie du chemin de fer de ceinture où les voies sont dans des tranchées de 8 à 10 mètres de hauteur a nécessité cette position des gares qui se trouvent, comme on le voit dans la Fig.2 construites sur un tunnel dans lequel passent les trains. Cette disposition est très avantageuse en ce sens que les voyageurs descendent sur chacune des voies sans avoir à sortir de la gare ni passerelle à traverser, ce qui arriverait naturellement dans le cas d'une gare construite sur l'un des côtés de la voie.

Ces gares pouvant se comprendre dans le type troisième classe sont un parfait modèle de disposition en ce qui concerne le service des voyageurs particulièrement, car comme on le voit dans le plan (Fig. 4), l'encombrement de la foule ne peut avoir lieu, et il peut s'y faire un service relativement plus considérable qu'on n'est en droit de l'attendre dans des gares aussi restreintes,

*Description générale.* — Ces gares sont distribuées de façon à permettre la circulation rapide des voyageurs. Le service du chemin de ceinture est, comme on le sait, de desservir les différents quartiers de Paris. Or comme les trains sont distancés d'heure en heure, et même de demi-heure en demi-heure le dimanche, il faut donc qu'au moment des trains la circulation soit prompte et facile.

Au rez-de-chaussée (Fig. 4) se trouve un grand vestibule ou salle des pas perdus faisant face sur la rue. Les voyageurs voient en entrant le bureau des billets et celui de l'enregistrement des bagages; de chaque côté de ces bureaux se trouve un passage où passent les voyageurs après avoir pris leurs billets.—Ces passages conduisent dans la salle d'attente proprement dite, d'une part, et d'autre part, sur chacun des grands escaliers conduisant aux quais ; de cette façon point de fausse direction : les voyageurs eux-mêmes, au bout de quelque temps, savent parfaitement lequel des passages, celui de gauche ou de droite, ils doivent prendre selon le sens de leur direction. On peut remarquer ici que cette disposition offre d'autres avantages au point de vue du personnel. En effet, ces gares n'ayant dans chaque passage qu'une seule porte d'accès sur les voies, un seul employé peut donc faire ce service très facile, comme on le voit, aussi bien pour faire monter les voyageurs en voiture que pour recevoir les billets de ceux qui arrivent et qui sont forcés de passer par ce même passage. Ce n'est donc pour celui-ci qu'une question de droite ou de gauche selon le train qui arrive.

Dans le cas du croisement des trains dans l'une de ces gares, la nécessité d'un autre employé deviendrait urgente, car, les trains arrivant en même temps dans chaque direction, il faudrait absolument un employé dans chaque passage, aussi bien pour le contrôle des billets que pour empêcher les voyageurs de prendre une fausse direction.

Le premier étage de ces stations est affecté au logement du chef de gare ; il se compose d'une cuisine, trois chambres à coucher et une salle à manger. Comme cette partie du bâtiment est en retraite de 9<sup>m</sup>.20 du rez-de-chaussée, l'espace résultant de cette retraite a été transformé en terrasse à la disposition du chef de gare.

*Détails de construction.* — La construction de ces stations jusqu'au premier étage est en pierres de taille et en briques.

Le socle, les pilastres, les chambranles et les corniches sont en pierres de taille, et les remplissages en briques. La partie supérieure formant premier étage n'est construite qu'en pans de bois (*manque la suite*)