Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré

Journées du Patrimoine 2002

Le chemin de fer de Petite Ceinture de Paris

Construite entre 1852 et 1869, la Petite Ceinture a constitué le premier chemin de fer urbain à Paris, précurseur du métro, et a connu un important trafic de voyageurs au début du siècle (elle a permis de transporter 39 millions de personnes en 1900, année de l'exposition universelle). Le nom de cette ligne tient au fait qu'elle faisait le tour complet de Paris. Elle était alors longue de 35 kilomètres et comportait 29 stations. Elle était également raccordée à toutes les voies ferrées pénétrantes dans Paris, ce qui permettait de faire partir ou arriver des trains de voyageurs de ou vers une grande gare parisienne. La durée du trajet complet était d'environ 1h30. Aux heures de pointe, la fréquence de desserte était d'un train toutes les dix minutes dans chaque sens. Ce trafic voyageurs était assuré par des locomotives à vapeur tractant des trains de voitures en bois. Malheureusement, la mise en service des premières lignes de métro, plus centrales et dotées d'un matériel électrique moderne comparé à la traction vapeur, entraîna une baisse progressive de la fréquentation des voyageurs sur la Petite Ceinture. Baisse qui fut mise à profit par le Syndicat des Ceintures, l'exploitant de la ligne, pour diminuer le nombre de circulations voyageurs et augmenter ainsi le nombre de circulations de trains de marchandises. En effet, le Syndicat des Ceintures était le fruit de l'association des compagnies privées de chemin de fer qui existèrent en France jusqu'à la création de la SNCF, en 1938. Pour ces compagnies, le transport de marchandises était beaucoup plus lucratif qu'un transport en commun de voyageurs. Le trafic voyageurs fut finalement arrêter le 22 juillet 1934 et, dès le lendemain remplacé par une ligne de bus du même nom (PC pour Petite Ceinture) qui emprunte les Boulevards des Maréchaux.

Depuis, elle n'a plus vu passer de voyageurs urbains, sauf sur la ligne d'Auteuil qui a fonctionné jusqu'en 1985 avant d'être en partie raccordée à la ligne C du RER en 1988. Jusqu'en 1993, des circulations de trains vides se sont maintenues sur le tronçon Est entre les gares du Nord et de Lyon, ainsi que les allers-retours quotidiens des grands trains de nuit tel le Napoli Express. La section Nord (Evangile - Batignolles) est toujours ouverte aux trains de fret. Les sections Sud et Est sont toujours en place, mais sans utilisation régulière depuis 1993. Pourtant, malgré la réduction de son activité ferroviaire, la ligne subsiste pratiquement en continu entre le boulevard Victor (15^{e} arrondissement) et la Porte de Clichy (17^{e} arrondissement). Sur son parcours, on reconnaît les marques du patrimoine historique : ses gares souvent affectées à d'autres usages (restaurant en gare de Passy-La Muette, café-concerts en gare de Charonne), ses ponts (celui du canal de l'Ourcq en particulier), ses longs tunnels (Belleville - 1124m, Charonne - 1300m, Montrouge - 904m, etc.), ses tranchées (aux traversées des parcs des Buttes Chaumont et de Montsouris en particulier). **Des circuits de découverte de la ligne en train spécial** sont organisés régulièrement avec le concours de la SNCF et de RFF. N'hésitez à contacter l' Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré (voir coordonnées au verso).

Station du Pont de Flandre (19^{e} arrondissement)

Adresse : 1, avenue Corentin Cariou, métro Corentin Cariou ou Porte de la Villette.

Cette station fut construite première fois en 1869. En 1877, elle fut reconstruite pour faire face à l'augmentation du trafic voyageurs dans ce quartier de la Villette alors en pleine urbanisation. Elle vit passer des voyageurs du service régulier de la Petite Ceinture entre le 26 avril 1869 et le 22 juillet 1934. Cette station, qui possède un air de gare de campagne, est située à la jonction entre un viaduc en pierre qui surplombe l'avenue de Flandre pour rejoindre la canal de l'Ourcq et un talus. Elle est donc établie en surélevation par rapport à la voirie et repose sur des arcades en calcaire blanc, visibles depuis la rue Benjamin Constant. Son architecture est inspirée des stations de la banlieue Nord de Paris.

Visite : après avoir franchi le portail métallique, vous grimpez le *sentier de la station*, c'est à dire la rampe d'accès qui mène à la station et à ses quais. Puis, juste sur votre gauche avant d'atteindre le bâtiment de la station, vous empruntez l'entrée directe au quai qui longe la voie extérieure (circulation dans le sens des aiguilles d'une montre). Sur le quai opposé, qui longe la voie intérieure (circulation dans le sens inverse des aiguilles d'une montre), vous pouvez observer une seconde entrée, actuellement condamnée, qui permettait d'accéder à ce quai depuis la rue de Flandre au moyen d'un escalier en pierre, dont seules les marches les plus élevées subsistent aujourd'hui. Les carreaux de verre présents dans le sol, devant la bâtiment de la station, signalent la présence du couloir souterrain de traversée des voies.

Station de Vaugirard (15^{e} arrondissement)

Adresse : 399 rue de Vaugirard, métro Porte de Versailles.

Cette station fut construite en 1866 et vit passer des voyageurs du service régulier de la Petite Ceinture entre le 25 février 1867 et le 22 juillet 1934. Cette station présente une architecture identique à celle de l'ancienne station Masséna du RER C, située dans le 13^{e} arrondissement. Dans les 13^{e}, 14^{e} et 15^{e} arrondissement, la Petite Ceinture fut construite en tranchée, en tunnel et en hauteur afin qu'aucun passage à niveau ne puisse gêner la circulation routière.

Visite : après avoir franchi le portail métallique du tennis-club, vous pouvez apercevoir sur votre gauche l'entrée d'un ancien couloir de correspondance, aujourd'hui muré, entre la station de la Petite Ceinture et la station de métro Porte de Versailles. En grimpant le sentier situé devant vous, vous longez l'escalier d'accès au quai de la voie extérieure (circulation dans le sens des aiguilles d'une montre) qui se trouve sur votre gauche. Un escalier identique liant la rue de Vaugirard au quai longeant la voie intérieure (circulation dans le sens inverse des aiguilles d'une montre), est situé de l'autre côté du pont. En suivant le fléchage, vous empruntez le couloir souterrain qui permettait aux voyageurs de passer d'un quai à l'autre. A l'extrémité de ce couloir, un escalier en bois vous permet d'accéder à l'ancienne salle d'attente de la station. Cette salle est située à hauteur des quais, c'est à dire au deuxième étage du bâtiment. D'où la vue plongeante que vous avez coté Nord sur la cour de la station et la rue de Vaugirard. Côté Sud, vous pouvez emprunter un escalier et une porte d'accès au quai intérieur. L'aménagement de ce quai n'a pratiquement pas changé depuis 1934. En empruntant le quai sur votre droite, vous répétez certainement les gestes des voyageurs de la Petite Ceinture. Au bout de ce quai, vous pouvez voir l'escalier qui mène rue de Vaugirard ainsi que la colonne d'un ancien monte-charge. La façade de la station est en brique, selon le style des gares de l'Ouest de l'Ile-De-France et de la Normandie. C'est en effet la compagnie privée de chemin de fer qui exploitait les lignes de ces régions qui a construit les gares de la Petite Ceinture Rive-Gauche.

Si vous souhaitez en savoir plus sur le potentiel de transport en commun de voyageurs offert par la Petite Ceinture ferroviaire, consultez notre site Internet et pour vous faire entendre, **adhérez** à l'adresse suivante : Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré (Loi 1901, J.O 06/01/1993), 11, rue Oswaldo Cruz, 75016 Paris. Téléphone : 01 40 50 87 07 – Fax : 01 45 20 73 03. Mél : association@petiteceinture.org – **Site Internet :** www.petiteceinture.org

Législation relative à la circulation du public sur les voies ferrées

L'alinéa 5 de l'article 73 du décret n° 730 du 22 mars 1942, modifié par le décret n° 69-601 du 10 juin 1969,.portant règlement d'administration publique sur la police la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local (J.O du 23 août 1942) stipule qu'»*il est défendu à toute personne de pénétrer, circuler ou stationner, **sans autorisation régulière**, dans les parties de la voie ferrée, ou de ses dépendances qui ne sont pas affectées à la circulation publique, d'y introduire des animaux ou d'y laisser introduire ceux dont elle est responsable, d'y faire circuler ou stationner aucun véhicule étranger au service, d'y jeter ou déposer des matériaux ou objets quelconques, d'entrer dans l'enceinte du chemin de fer ou d'en sortir par d'autres issues que celles affectées à cet usage.*»

Remerciements

L'Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré tient à remercier la SNCF, et notamment les personnels des Directions de Paris-Nord et de Paris-Rive Gauche, ainsi que les services régionaux pour l'Ile-De-France de Réseau Ferré de France, pour leur très active collaboration dans l'organisation de cette manifestation. La SNCF et RFF sont depuis 1997 les propriétaires et les gestionnaires des différents types d'infrastructures ferroviaires en France, dont fait partie la Petite Ceinture. L'Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré tient également à remercier les personnels du tennis-club de Vaugirard et les locataires de la station du Pont de Flandre.