

# La Petite Ceinture ferroviaire de Paris et ses gares

## Un patrimoine disponible pour les enjeux du XXI<sup>ème</sup> siècle

Bruno Bretelle, secrétaire de l'Association Sauvegarde Petite Ceinture (ASPCRF)

### Sommaire

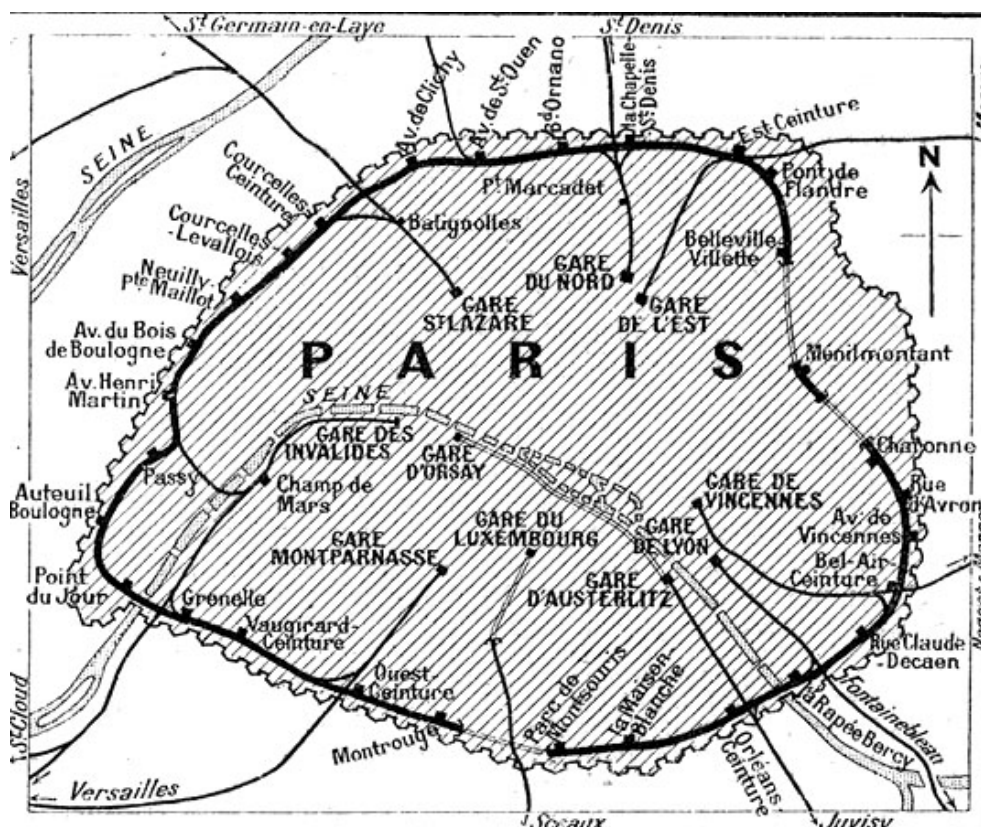
1	Qu'est-ce que la Petite Ceinture ferroviaire ?	2
1.1	Une rocade pour relier les grandes gares parisiennes	3
1.2	La Petite Ceinture et le métro	3
2	Les gares de voyageurs de la Petite Ceinture	4
2.1	Deux périodes de construction	4
2.2	Deux styles architecturaux dépendant de la localisation géographique	5
2.3	La gare-pont : une disposition adaptée à l'environnement urbain	6
3	Les gares du type « ligne d'Auteuil »	7
3.1	Le style Second Empire	7
3.1.1	Gares-ponts en forme de pavillon	7
3.1.2	Bâtiments disposés le long des voies	9
3.2	Le style Juste Lisch (1900)	10
3.3	La première gare aérienne parisienne : la gare du Point-du-Jour sur le viaduc d'Auteuil	11
4	Les gares du type « Petite Ceinture Rive Droite »	11
4.1	Le style Second Empire	11
4.1.1	Bâtiments disposés le long des voies	12
4.1.2	Gares-ponts en forme de pavillon	13
4.2	Le style « chemin de fer métropolitain projeté » (1889)	14
4.3	Le style « Edmond Delaire » (1907)	16
5	La situation actuelle des gares	17
6	Quel(s) usage(s) pour la Petite Ceinture au XXI <sup>ème</sup> siècle ?	18
7	Pour aller plus loin	19

# La Petite Ceinture ferroviaire de Paris et ses gares

## Un patrimoine disponible pour les enjeux du XXI<sup>ème</sup> siècle

Bruno Bretelle, secrétaire de l'Association Sauvegarde Petite Ceinture (ASPCRF)

La Petite Ceinture ferroviaire de Paris est une infrastructure de transport de rocade héritée de la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, connectée à la plupart des réseaux des grandes gares terminus de la Capitale et située intégralement à l'intérieur de cette dernière. Aujourd'hui, cette infrastructure, dont il reste dix-sept gares et dont l'avenir semble incertain, se trouve en grande partie inutilisée. Dans cet article, nous allons découvrir l'architecture des gares de cette ligne de chemin de fer singulière.



La Petite Ceinture et ses gares de voyageurs (trait gras)

### 1 Qu'est-ce que la Petite Ceinture ferroviaire ?

Au début du Second Empire, cinq compagnies privées de chemin de fer exploitaient les réseaux des gares terminus parisiennes, se partageant ainsi l'espace autour de la Capitale. Mais ces réseaux n'étaient pas tous interconnectés. Par conséquent, pour transférer des marchandises d'un réseau vers un autre, il fallait soit faire un grand détour par la Province, soit relier les gares de marchandises des réseaux d'origine et de destination par la route, au moyen de charrettes tirées par des chevaux. Cette situation ralentissait le transport des marchandises et augmentait son coût économique.

## **1.1 Une rocade pour relier les grandes gares parisiennes**

Pour diminuer le temps et le coût du transport des marchandises entre ces réseaux, il fut donc décidé de les interconnecter au moyen d'une ligne de chemin de fer circulaire longeant de l'intérieur les fortifications de Paris (les actuels boulevards des Maréchaux). Cette ligne, la Petite Ceinture ferroviaire, fut construite durant le Second Empire, de 1852 à 1869. Elle connût un trafic tel qu'à partir de 1877 fut mise en service une seconde ligne circulaire, située en banlieue à une quinzaine de kilomètres de la Capitale : la Grande Ceinture. Ces deux lignes de rocade renforcent depuis le maillage ferroviaire francilien et national.

Initialement destinée au transport de transit de marchandises, la Petite Ceinture suscita rapidement l'intérêt des pouvoirs publics locaux qui virent en elles un puissant catalyseur des transformations de la Capitale. Cet intérêt se concrétisa par :

- La création de gares de marchandises destinées à alimenter Paris en divers produits, comme de l'énergie (charbon), des matériaux de construction ou des produits alimentaires ; un embranchement fut même construit à partir de la Petite Ceinture pour desservir le marché aux bestiaux et les abattoirs de la Villette ;
- La création de gares de voyageurs pour stimuler l'urbanisation des quartiers traversés par la ligne et desservir les Expositions Universelles qui furent organisées au Champs de Mars pendant la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle.

La Petite Ceinture connût également des voyageurs prestigieux :

- Sur sa partie Est, entre les gares du Nord et de Lyon, circulèrent des trains internationaux dont les noms sonnaient comme des invitations au voyage au long cours, tels que « le Train Bleu » et « la Malle des Indes » ;
- Sur sa section Ouest, la gare de l'avenue du Bois de Boulogne (aujourd'hui avenue Foch), surnommée à cette occasion « la Gare des Souverains », vit passer des chefs d'état étrangers en visite officielle à Paris, comme les souverains britanniques en 1938.

## **1.2 La Petite Ceinture et le métro**

La Petite Ceinture a assuré à partir de la fin du Second Empire le premier service ferroviaire métropolitain et le premier transport francilien de voyageurs de rocade. Elle transporta jusqu'à 90 000 voyageurs par jour en 1900. Souvent envisagée comme germe du réseau du métro parisien à développer, sa fréquentation chuta à partir de 1900 à cause de la concurrence du métro municipal, ce qui provoqua l'arrêt de la modernisation de son service de voyageurs. Ce dernier fut finalement transféré vers la route en juillet 1934 pour devenir la ligne de bus P.C., installée sur les boulevards des Maréchaux et dont les initiales signifient tout simplement « Petite Ceinture ». Seul subsista le service de voyageurs de la section Ouest entre les Batignolles et la porte d'Auteuil, qui fut partiellement intégré au RER C à la fin des années Quatre-Vingt. Un transport de marchandises subsista sur les autres sections jusqu'en 1993.

Ouvriers, employés ou commerçants rejoignant leur domicile ou leur lieu de travail, parieurs de courses hippiques fréquentant l'hippodrome de Longchamp, curieux allant visiter les Expositions Universelles ou assister aux vols des premiers avions : une foule nombreuse et variée fréquentait au début du XX<sup>ème</sup> siècle le premier transport en commun ferroviaire intégralement parisien : le service de voyageurs de la Petite Ceinture ! Nous allons maintenant découvrir les gares qui furent empruntées par ces voyageurs.

## 2 Les gares de voyageurs de la Petite Ceinture

La Petite Ceinture compta jusqu'à vingt-neuf gares de voyageurs. Il en subsiste aujourd'hui dix-sept. Nous revenons sur l'état des gares subsistantes et sur leur avenir à la fin de cet article. Il est possible de caractériser l'architecture de ces gares au moyen de leur période de construction, de leur situation géographique et de leur disposition par rapport aux voies. Nous allons étudier maintenant chacun de ces critères.

### 2.1 Deux périodes de construction

La Petite Ceinture ne fut pas construite d'un seul tenant. Au contraire, elle fut mise en service en plusieurs étapes pendant quasiment tout le Second Empire, de 1852 à 1869, puis fit l'objet de travaux d'aménagement jusque dans les années Trente. Cependant, la construction des gares de voyageurs fut concentrée sur deux grandes périodes historiques successives :

- Le Second Empire, période de la construction de la Petite Ceinture et des premières gares de voyageurs, dont l'aboutissement fut la mise en service du parcours circulaire complet de la Capitale en 1869.
- La première moitié de la Troisième République, période de gestation puis de réalisation du projet de chemin de fer métropolitain parisien, le métro. Nous pouvons considérer que cette période se termina en 1907, année qui vit la dernière vague de construction de gares de la Petite Ceinture ainsi que la mise en service des lignes de rocade du métro à l'emplacement de l'ancienne enceinte des Fermiers Généraux.

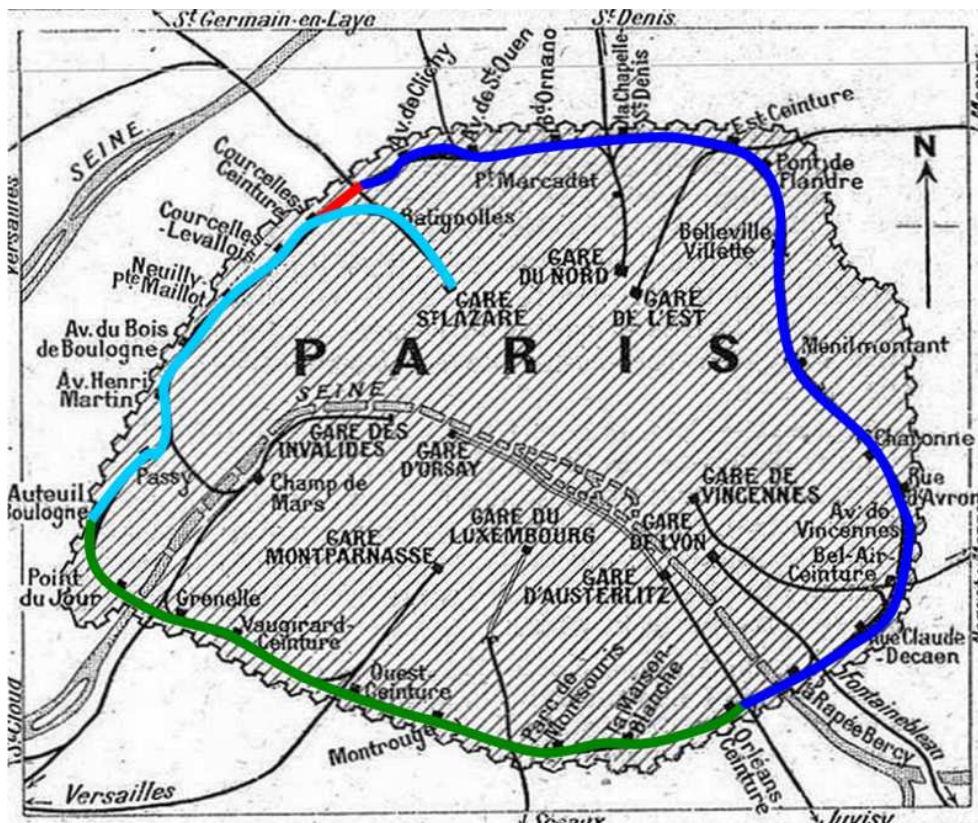
Tout au long de ces deux périodes, l'urbanisation croissante des quartiers traversés et les Expositions Universelles successives de 1867, 1878, 1889 et 1900 stimulèrent les travaux de modernisation de la ligne et l'ouverture progressive de nouvelles gares de voyageurs. Par exemple, pour l'Exposition Universelle de 1889, pendant que la Tour Eiffel était élevée au-dessus du Champ de Mars, les derniers passages à niveau étaient supprimés et des gares reconstruites sur la Petite Ceinture, au Nord et à l'Est de Paris,



**Un train circulaire en gare de Ménilmontant, sous la passerelle de la rue de la Mare. Les flancs de la locomotive portent l'inscription « Ceinture » et le numéro de la locomotive.**

## 2.2 Deux styles architecturaux dépendant de la localisation géographique

Le critère le plus pratique pour classer les gares de voyageurs de la Petite Ceinture est leur localisation géographique. Il est en effet possible de découper la Petite Ceinture en deux zones possédant chacune son propre style architectural.



Les différentes sections constituant de la Petite Ceinture : en bleu clair, la ligne d'Auteuil ; en vert, la Petite Ceinture Rive Gauche ; en rouge, le raccordement de Courcelles ; en bleu foncé : la Petite Ceinture Rive Droite

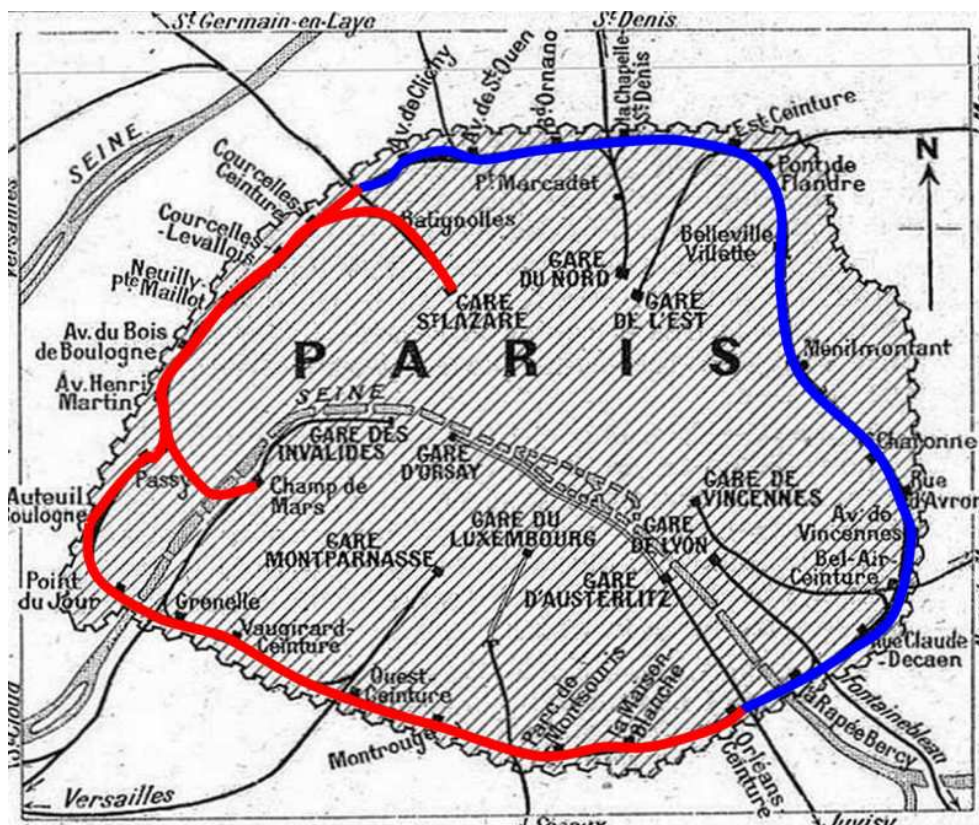
À l'Ouest et au Sud de la Capitale, les gares de la Petite Ceinture furent construites par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (ou par l'une de ses ancêtres) qui exploitait les réseaux des gares de Paris-Saint Lazare, Paris-Montparnasse et Paris-Invalides. Ces gares appartiennent aux trois sections suivantes de la Petite Ceinture :

- La section Ouest, appelée « la ligne d'Auteuil », qui fut mise en service en 1854 ;
- La section Sud, appelée « la Petite Ceinture Rive Gauche », qui fut mise en service en 1867 ;
- La section construite pour fermer la boucle de la Petite Ceinture entre le boulevard Péreire et la porte de Clichy, appelée « le raccordement de Courcelles », qui fut mise en service en 1869.

Les gares de ces trois sections présentent une homogénéité de style architectural. Nous nommerons dans la suite de cet article ce style « **le type ligne d'Auteuil** » par référence à la plus ancienne de ces sections.

Au Nord et à l'Est de la Capitale, sur la section nommée « la Petite Ceinture Rive Droite », les gares furent toutes construites par le Syndicat du Chemin de fer de Ceinture. Ce Syndicat était une compagnie privée qui réunissait les intérêts des cinq compagnies fondatrices pour l'exploitation de la ligne. Les gares de cette zone présentent également une homogénéité de style architectural.

Nous nommerons dans la suite de cet article ce style « **le type Petite Ceinture Rive Droite** » par référence au nom donné à cette section de la Petite Ceinture.



Les deux zones stylistiques de la Petite Ceinture : en rouge, la zone du type « ligne d'Auteuil » ; en bleu foncé, la zone du type « Petite Ceinture Rive Droite ».

### **2.3 La gare-pont : une disposition adaptée à l'environnement urbain**

Habituellement, les ingénieurs des chemins de fer disposent les bâtiments des gares de passage le long des voies, le rez-de-chaussée du bâtiment étant placé au niveau des quais. Mais dans un espace urbain déjà bâti ou en cours de lotissement, comme celui des arrondissements périphériques de la Capitale dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, le terrain était cher quand il n'était pas rare. Par ailleurs, afin de supprimer les passages à niveau, la Petite Ceinture fut établie par rapport au réseau viarie soit en profondeur (tranchée ou tunnel), soit en hauteur (talus ou viaduc). Aussi les ingénieurs et les architectes qui conçurent les gares de la Petite Ceinture durent adapter la disposition de ces bâtiments à la configuration locale de la ligne :

- Sur les sections en talus, les gares furent placées le long des voies ;
- Sur les sections en tranchée de la Petite Ceinture, les gares furent disposées au-dessus des voies. Le bâtiment est alors nommé une « gare-pont » ou encore une gare « à cheval sur les voies ». Cette dernière disposition fut largement adoptée sur la Petite Ceinture (quatorze gares sur vingt-neuf).

Maintenant que nous avons présenté les trois principaux critères de différenciation de l'architecture des gares de voyageurs de la Petite Ceinture, nous pouvons les utiliser pour classer ces gares. Nous commencerons par présenter les deux zones architecturales de la Petite Ceinture. Pour chacune de ces zones, nous présenterons les deux grandes périodes de construction des gares et les deux dispositions des bâtiments par rapport aux voies les plus utilisées.

### **3 Les gares du type « ligne d'Auteuil »**

Deux variantes d'architecture du type « ligne d'Auteuil » furent successivement mises en œuvre : un style Second Empire et un style dû à l'architecte Juste Lisch, adopté pour l'Exposition Universelle de 1900.

#### **3.1 Le style Second Empire**

La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest était l'héritière des compagnies qui exploitaient les lignes de Paris à Saint-Germain en Laye et à Versailles au départ des gares de Paris-Saint Lazare et de Paris-Montparnasse. Ses ingénieurs et architectes ont développé pour les gares de ces lignes un style classique, inspiré des pavillons et des orangeries des châteaux des XVIII<sup>ème</sup> et XIX<sup>ème</sup> siècles, comme l'orangerie du jardin du Luxembourg à Paris. Ils appliquèrent ce style aux gares de la ligne d'Auteuil puis à celles de la Petite Ceinture Rive Gauche. Cette architecture présente les caractéristiques suivantes :

- De grandes ouvertures avec arc en plein cintre,
- Une façade en brique ou en pierre calcaire,
- Des bordures d'ouvertures et des pilastres en pierre calcaire,
- Un toit à quatre pentes.

Deux dispositions des bâtiments par rapport aux voies furent mises adoptées : à cheval sur les voies (gare-pont en forme de pavillon) et le long des voies.

##### **3.1.1 Gares-ponts en forme de pavillon**

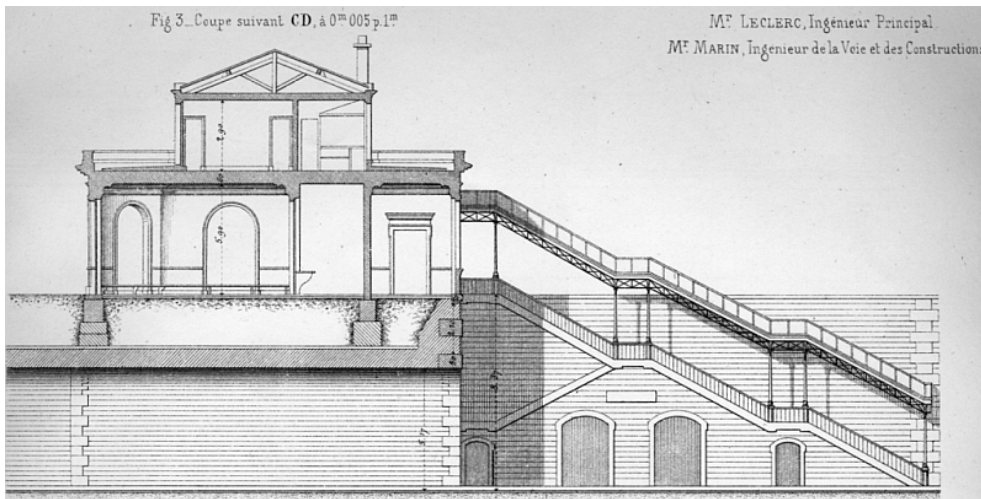
À l'Ouest et au Sud, comme la Petite Ceinture est le plus souvent située en profondeur (tranchée ou tunnel), la majorité des gares fut disposée à cheval sur les voies. L'architecture des pavillons des châteaux du XVIII<sup>ème</sup> siècle, de part sa simplicité et son élégance, parut adaptée aux architectes des compagnies de chemin de fer pour la construction de ces gares. Ces bâtiments peuvent donc être qualifiés de « gare-pont en forme de pavillon ». Outre les caractéristiques déjà citées, ils possèdent trois autres caractéristiques originales :

- Un toit plat au-dessus du rez-de-chaussée, entouré d'une colonnade de pierre calcaire et servant de terrasse au logement du chef de gare situé à l'étage;
- Des escaliers d'accès aux quais en pierre calcaire,
- Une façade principale côté rue à pans coupés, adaptée au règlement d'urbanisme de l'époque, les gares étant souvent situées sur des places ou à des carrefours.

Du côté de la rue, seules l'horloge placée au fronton de la façade, au-dessus de la porte d'entrée, et la mention « chemin de fer » soulignent la fonction ferroviaire du bâtiment.



La gare de Passy-La Muette. D.R.

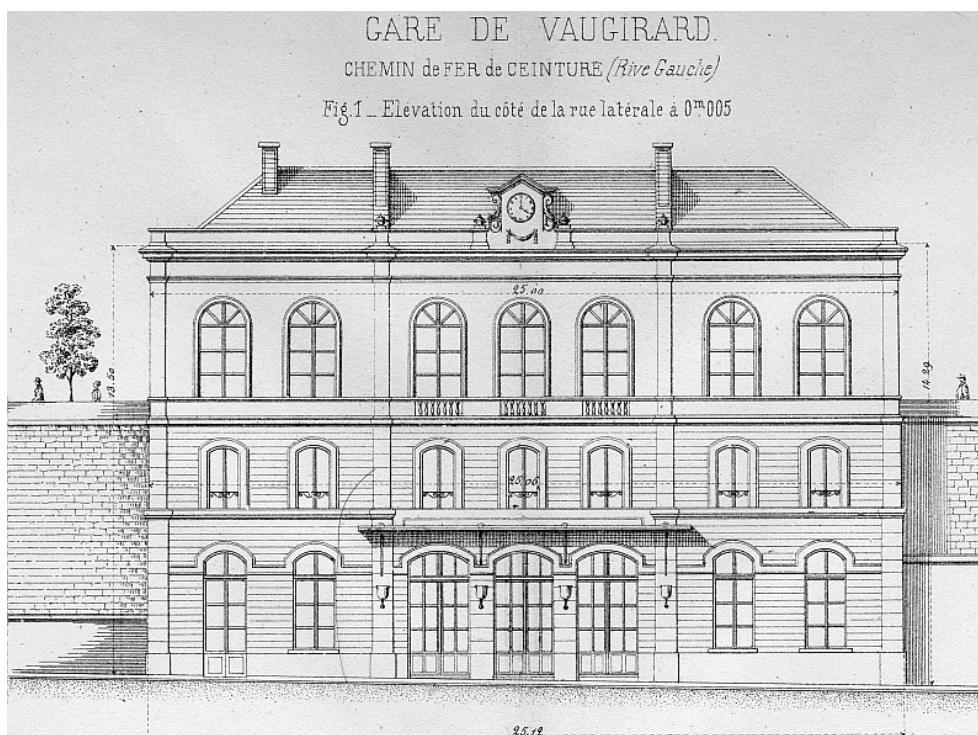


Plan en élévation d'une gare-pont en forme de pavillon du type « ligne d'Auteuil »



### 3.1.2 Bâtiments disposés le long des voies

Sur les sections en talus, les ingénieurs et architectes s'inspirèrent du plan habituel des gares de passage de moyenne importance, constitué d'un corps central comportant un étage pour le logement du chef de gare et flanqué de deux ailes symétriques. Mais sur la Petite Ceinture Rive Gauche, la gare est surélevée pour que l'étage supérieur, qui comporte la salle d'attente et le bureau du chef de gare, se trouve au niveau des quais. Le rez-de-chaussée héberge les guichets du service des messageries – bagages et colis – et du bureau de vente des billets, tandis que le logement du chef de gare est placé à l'entresol, entre le niveau de la voirie et celui des quais.



Plan en élévation côté rue de la gare de Vaugirard-Ceinture



Vue de la gare de Vaugirard-Ceinture au niveau des quais.  
À ce niveau, le bâtiment ressemble à une orangerie. D.R.

Le type « ligne d'Auteuil » fut repris avec quelques variantes sur la ligne des Moulineaux, mise en service en 1889 et empruntée aujourd'hui par la ligne de tramway T2 entre les gares de Puteaux et d'Issy-Val de Seine. Les bâtiments des actuelles stations « Musée de Sèvres » et « Meudon-sur-Seine » sont disposés à cheval au-dessus des voies, tandis que ceux des stations « Suresnes-Longchamp » et « Les Moulineaux » sont disposés le long des voies.

### **3.2 Le style *Juste Lisch* (1900)**

En vue de préparer la desserte de l'Exposition Universelle de 1900, la ligne d'Auteuil fut mise à quatre voies entre les gares de Courcelles-Ceinture et de l'avenue Henri Martin, pendant qu'un raccordement ferroviaire, aujourd'hui utilisé par le RER C, fut construit entre les gares de l'avenue Henri Martin et du Champs de Mars. Ces travaux furent l'occasion de reconstruire certaines des gares traversées. La conception de ces nouvelles gares, ainsi que celles de la gare des Invalides et des gares de passage de la ligne des Invalides à Versailles, fut confiée à l'architecte Juste Lisch. Celui-ci créa deux styles de « gare-pont en forme de pavillon » :

- Un style classique prestigieux, adoptant largement la pierre de taille, pour les gares de l'Avenue Foch et de Neuilly porte Maillot,
- Un style inspiré des pagodes japonaises, reflétant la mode de l'époque pour l'art japonais, adopté pour la gare de Courcelles-Ceinture, gare centrale du service des trains circulaires de la Petite Ceinture ; l'unique témoignage subsistant de ce style est la gare de Javel sur le RER C, conçue également pour l'Exposition Universelle de 1900 par cet architecte.



**La gare de Javel du RER C. D.R.**

### **3.3 La première gare aérienne parisienne : la gare du Point-du-Jour sur le viaduc d'Auteuil**

Le viaduc d'Auteuil fut construit en pierre de taille sur de plus de deux kilomètres, au milieu du boulevard Exelmans, pour relier à partir de 1867 la gare d'Auteuil-Boulogne à la section Sud de la Petite Ceinture. La gare du Point-du-Jour fut établie sur ce viaduc, entre la Seine et l'avenue de Versailles. Elle fut la première gare aérienne de chemin de fer en France et à ce titre préfigura les stations aériennes du métro parisien. Malheureusement, la gare et le viaduc furent démolis au début des années Soixante pour laisser la place au pont du Garigliano et à des parkings.



**La gare du Point-du-Jour**

## **4 Les gares du type « Petite Ceinture Rive Droite »**

Si les gares des sections Ouest et Sud de la Petite Ceinture évoquent les pavillons des châteaux du XVIII<sup>ème</sup> siècle, celles de la Petite Ceinture Rive Droite conçues durant le Second Empire évoquent plutôt l'activité industrielle des quartiers traversés. Quant à celles conçues pendant la première moitié de la Troisième République, elles reflètent par leur style les réflexions sur le projet du métro qui adoptaient alors la Petite Ceinture comme base du réseau à développer.

### **4.1 Le style Second Empire**

Les premiers bâtiments furent construits en bois pour l'ouverture du service de voyageurs sur la Petite Ceinture Rive Droite en 1862. Sous la pression des pouvoirs publics, ils furent progressivement remplacés par des bâtiments définitifs après l'Exposition Universelle de 1867. Les modèles de bâtiment conçus à cette époque continuèrent d'être employés durant la première décennie de la Troisième République.

Ces bâtiments se différencient de ceux du type « ligne d'Auteuil » par des plans différents et, au niveau des matériaux, par l'emploi pour les façades du moellon recouvert d'enduit à la place de la brique et par l'emploi pour les escaliers d'accès aux quais du métal à la place de la pierre. Deux dispositions des bâtiments par rapport aux voies furent mises adoptées : le long des voies et à cheval sur les voies (gare-pont en forme de pavillon).

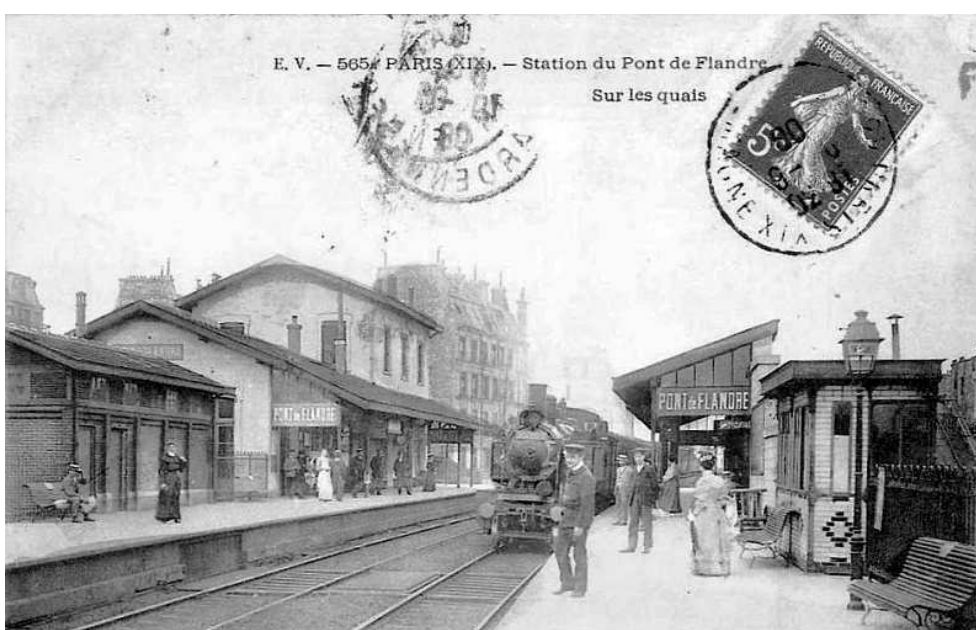
#### 4.1.1 Bâtiments disposés le long des voies

Les bâtiments disposés le long des voies adoptent le plan habituel des gares de passage de moyenne importance, constitué d'un corps central muni d'un étage servant au logement du chef de gare et flanqué de deux ailes symétriques. Sur la Petite Ceinture Rive Droite, les gares adoptant ce plan ont comme principales particularités de posséder des auvents de quais qui prolongent les couvertures des ailes avec la même pente, ainsi qu'une verrière qui surplombe la cage de l'escalier menant du rez-de-chaussée à l'étage.



**La gare de Ménilmontant, évoquée par Charles Trenet dans la chanson consacrée à ce quartier. Au fond à droite, le clocher de l'église.**

La gare du Pont de Flandre, dans le 19<sup>e</sup> arrondissement, est la seule gare de ce type encore existante. Mais elle l'adapte à un terrain étroit où la plate-forme de la ligne est établie en viaduc. Cette contrainte eut deux conséquences sur la construction du bâtiment : les deux ailes sont toutes deux établies du côté opposé à la rampe d'accès à la gare depuis la voirie, et le bâtiment est établi sur une structure porteuse en maçonnerie.



**La gare du Pont de Flandre**

### 4.1.2 Gares-ponts en forme de pavillon

Les gares-ponts en forme de pavillon de la Petite Ceinture Rive Droite diffèrent elles aussi de celles des sections Ouest et Sud par l'emploi de matériaux et par un plan qui leur confèrent un caractère industriel ou commercial, proche par exemple de celui du marché couvert des Blancs-Manteaux à Paris.



**Un exemple du modèle de gare-pont de la Petite Ceinture Rive Droite**

Ces gares sont caractérisés par :

- Des façades à angle droit,
- De grandes baies vitrées situées au centre de chaque façade,
- Un toit de forme spécifique constituée d'une couverture à deux pentes avec un fronton central en pénétration, au dessus de l'entrée principale, qui remonte au-dessus des portes-fenêtres des façades côté rue et côté voies, afin de pouvoir dégager le maximum de hauteur et laisser ainsi pénétrer le maximum de lumière naturelle à l'intérieur du bâtiment,
- Une structure de façade symétrique composée d'une grande ouverture entourée de deux ouvertures plus petites,
- Une porte d'entrée en forme d'anse de panier,
- L'absence d'étage,
- Une passerelle et des escaliers métalliques pour accéder aux quais.

## 4.2 Le style « chemin de fer métropolitain projeté » (1889)

À l'approche de l'Exposition Universelle de 1889, les ingénieurs du chemin de fer de Petite Ceinture décidèrent de supprimer les derniers passages à niveau existant sur la Petite Ceinture Rive Droite, à cause de la forte augmentation des trafics ferroviaire et routier. Ces travaux, réalisés en assurant en permanence la circulation des trains sur l'une des deux voies de la ligne, furent l'occasion de reconstruire certaines gares de la Petite Ceinture Rive Droite. La conception de ces nouvelles gares témoigne des réflexions des ingénieurs et des architectes de l'époque sur le chemin de fer métropolitain.

Trois gares, heureusement préservées, datent de cette période :

- La gare de l'Avenue de Saint-Ouen, disposée au-dessus des voies, reprend le modèle de « gare-pont en forme de pavillon » de la Petite Ceinture Rive Droite en l'adaptant à un espace étroit, puisque l'un des quais supporte au moyen d'une élégante colonnade de fonte l'une des rues qui longe la tranchée de la Petite Ceinture. L'ornementation des façades est également enrichie par rapport au modèle d'origine.



- La gare de l'avenue de Vincennes est disposée au-dessous des voies, dans le prolongement du viaduc métallique qui franchit le Cours de Vincennes.



**Un train franchit le viaduc du Cours de Vincennes vers 1910.**

- La gare de la rue d'Avron est disposée le long des voies, mais en contrebas. L'accès aux quais se fait au moyen d'escaliers métalliques.



**La gare de la rue d'Avron, vue de la rue Ferdinand Gambon. D.R.**

### 4.3 Le style « Edmond Delaire » (1907)



**Intérieur de la gare de la Rue Claude Decaen  
(à gauche, les guichets des bagages et des billets).**

Au début des années 1900, les responsables du chemin de fer de Petite Ceinture entreprirent les derniers travaux de modernisation du service des voyageurs, avant que le trafic de celui-ci ne s'effondrât définitivement sous le coup de la concurrence du métro municipal. La vitesse des trains fut augmentée par la réduction des arrêts et la mise en service de locomotives à vapeur plus puissantes. La durée du tour de Paris, qui s'établissait en 1900 à une heure et demie, fut ramenée à une heure vingt minutes en 1901, puis à une heure dix minutes en 1903. Le temps de parcours des trains de la Petite Ceinture était ainsi comparable à celui des trains de la ligne 1 du métro entre les portes de Vincennes et Maillot.

Il fut également décidé de confier à l'architecte Edmond Delaire la modernisation des installations les plus modestes de la Petite Ceinture Rive Droite. En 1907, les gares de La Rapée-Bercy et de la Rue Claude Decaen, situées dans le 12<sup>e</sup> arrondissement, furent reconstruites, tandis que la halte d'Est-Ceinture, dans le 19<sup>e</sup> arrondissement, se vit dotée d'une annexe rue d'Aubervilliers.

Edmond Delaire adopta le ciment armé pour la structure et la décoration de ces constructions, une innovation sur la Petite Ceinture. La brique fut choisie pour le remplissage des murs extérieurs.

Malheureusement, aucun de ces bâtiments, ne subsiste aujourd'hui.



## 5 La situation actuelle des gares

Sur les vingt-neuf gares de la Petite Ceinture, dix-sept subsistent aujourd'hui. Les gares de la section Ouest sont toutes préservées à l'exception de la gare de Courcelles-Ceinture. Les sections Nord, Est et Sud de la ligne concentrent donc l'essentiel des démolitions, qui intervinrent entre les années Cinquante et la fin des années Quatre-Vingt.

Après l'arrêt du service de voyageurs en juillet 1934, les gares connurent des usages variés : services de la SNCF (messageries, bureaux), commerces (restauration, habillement et même un cinéma dans la gare de l'avenue de Saint-Ouen), logements, ateliers d'artistes ou d'artisans. Par exemple, la gare de la rue d'Avron est louée depuis plusieurs années à un artiste peintre.

Depuis 1997, année de la création du Réseau Ferré de France (RFF), l'établissement public chargé de la gestion du réseau ferroviaire national, la propriété des gares, auparavant dévolue à la seule SNCF, est partagée dorénavant entre RFF et la SNCF. La répartition des droits de propriété des gares de la Petite Ceinture entre ces deux entités fut parfois difficile à déterminer. Ces dernières années, leur objectif est de valoriser le patrimoine immobilier des gares en les vendant ou en les relouant aux prix du marché. Cette politique est motivée par la volonté actuelle de désendetter RFF à court terme au moyen de la valorisation de ses actifs immobiliers. Cette politique a des chances d'être encore menée dans les mois ou les années à venir.

Face à l'évolution de l'attitude des propriétaires, des riverains ont commencé à exprimer leur souhait de préserver et de réhabiliter des gares, principalement au travers des conseils de quartiers. Apprenant le projet de RFF de revendre la gare de Montrouge-Ceinture et les bâtiments voisins construits au-dessus de la tranchée de la ligne, dans le 14<sup>e</sup> arrondissement, le conseil de quartier Jean Moulin Porte d'Orléans provoqua grâce à son action la prise de conscience par la Ville de Paris de l'intérêt historique et patrimonial des gares. Cette prise de conscience se traduisit en 2008 par l'adoption, par la Commission du Vieux Paris, d'un vœu demandant le classement des bâtiments des gares de l'Avenue de Saint Ouen, de Boulevard Ornano, du Pont de Flandre et de Montrouge-Ceinture en « Protection Ville de Paris », ces gares étant les dernières à ne pas être protégées. Ce vœu mit en évidence « l'effet réseau » de la Petite Ceinture, c'est à dire le fait que chaque gare ne doit pas être considérée isolément, mais doit être traitée comme un élément d'un ensemble patrimonial plus vaste, l'ensemble des gares de la Petite Ceinture. Cet ensemble fait lui-même partie du patrimoine du réseau ferroviaire régional.

Suite au vœu de la Commission du Vieux de Paris, le Conseil de Paris émit, lors de la séance des 20 et 21 octobre 2008, un avis favorable à l'engagement par le Maire de Paris d'une procédure de modification du Plan Local de l'Urbanisme visant à sauvegarder les quatre bâtiments concernés.

Peu de temps après, les conseils des quartiers des gares de l'avenue de Saint-Ouen et du boulevard Ornano unirent leurs efforts pour demander à la Ville de Paris de racheter ces deux bâtiments afin de les transformer en équipements culturels de quartier. L'achat de la gare de l'avenue de Saint-Ouen par la Ville fut réalisé en 2011, tandis que celui de la gare du boulevard Ornano est encore en cours. La Ville racheta également, dans le cadre de la ZAC Seine-Rive Gauche, la gare d'Orléans-Ceinture, ancienne gare de correspondance entre les trains de la Petite Ceinture et ceux de la gare d'Austerlitz.

La position actuelle de la Ville de Paris au sujet des gares de l'avenue de Saint-Ouen, du Boulevard Ornano et d'Orléans-Ceinture, consiste à acheter les bâtiments puis à en déléguer la rénovation et l'usage à des partenaires extérieurs au moyen d'appels à candidature. Autrement dit, les sociétés ou associations répondant à ces appels devront assumer les coûts de la réhabilitation puis de la location des bâtiments. Sous la pression des conseils de quartiers, la Ville impose une affectation culturelle au sens large pour ces bâtiments.

Enfin, RFF vendit également durant l'hiver 2011-2012 les bâtiments des gares de Charonne et de Passy-La Muette à leurs locataires actuels respectifs, le café-restaurant « La Gare » et le café-concert « La Flèche d'Or ».

Il est impossible de s'intéresser à l'avenir des gares de la Petite Ceinture sans évoquer celui de la ligne elle-même. Nous allons donc aborder à présent ce point dans la dernière partie de cet article.

## **6 Quel(s) usage(s) pour la Petite Ceinture au XXI<sup>ème</sup> siècle ?**

Aujourd'hui, seule la section située entre la gare de Passy-La Muette et le pont du Garigliano, au Sud du 16<sup>e</sup> arrondissement, est déclassée du réseau ferré national. Le reste de la Petite Ceinture est toujours disponible pour un transport ferroviaire de voyageurs. Mais en l'absence de projet à court terme, RFF et la Ville de Paris signèrent en juin 2006 un protocole d'accord arrivé à échéance fin 2011. Suite à l'expiration de ce protocole d'accord, la Ville de Paris a prévu d'organiser à l'automne 2012 une conférence de consensus sur l'avenir de la Petite Ceinture.

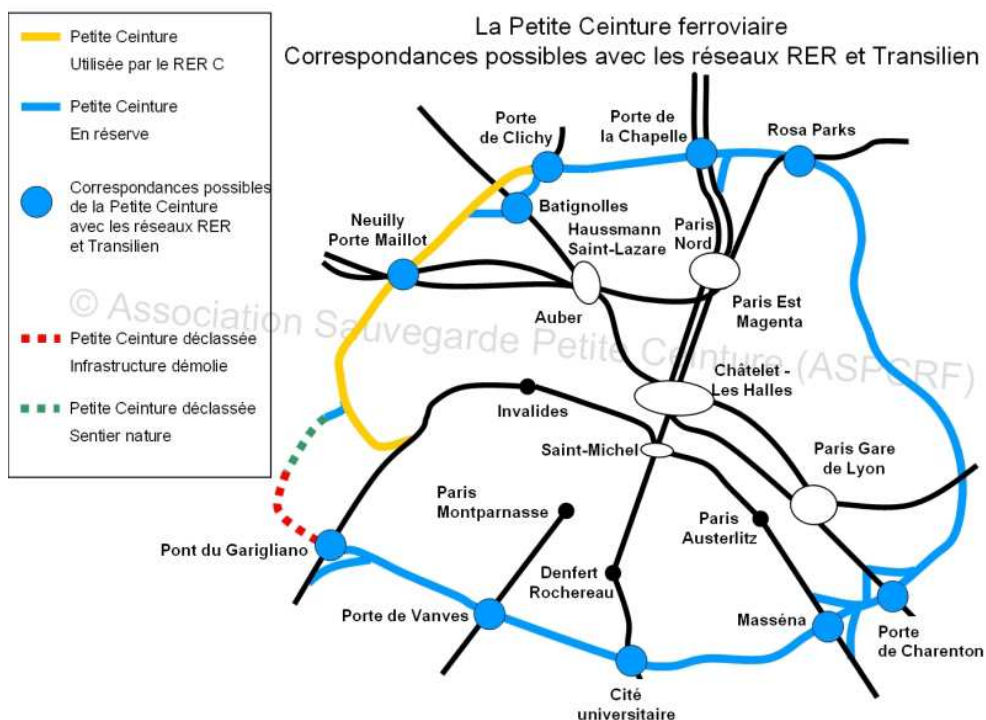
Du fait qu'il n'y ait plus de trafic ferroviaire régulier depuis 1993 sur la quasi-totalité des vingt-trois kilomètres situés au Nord, à l'Est et au Sud de Paris, entre le faisceau de voies de la gare Saint-Lazare dans le 17<sup>e</sup> arrondissement et le RER C, à la hauteur de la station « Pont du Garigliano », dans le 15<sup>e</sup> arrondissement, le souvenir de l'activité ferroviaire s'évanouit progressivement. Inutilisé, l'espace de la Petite Ceinture contraste respectivement par son silence et par la présence de végétation sur ses talus, avec le bruit dû à la circulation routière et le caractère minéral de la voirie parisienne. Depuis une dizaine d'années, ce contraste constitue l'argument principal des partisans d'une coulée verte sur la Petite Ceinture, même si, en réalité, près de la moitié des vingt-trois kilomètres disponibles de la ligne sont aujourd'hui en tunnel, brisant ainsi la continuité des espaces à ciel ouvert. Ce contraste alimente également le principal obstacle à la réutilisation de la Petite Ceinture quelque soit le projet envisagé, à savoir la résistance au changement exprimée par une partie des riverains de la ligne.

Les témoignages de ces riverains montrent que cette résistance au changement peut prendre deux visages : celui d'une peur des nuisances sonores et visuelles générés par une réutilisation régulière de la ligne, mais aussi celui d'un désir d'intégrer sa plate-forme aux copropriétés privées qui la jouxtent.

Un exemple de résistance au changement apparût au début des années Deux Mille, lorsque les pouvoirs publics présentèrent le projet de prolongement de la ligne de tramway T2 d'Issy-Les-Moulineaux à Paris en empruntant le tronçon de la Petite Ceinture compris entre le pont du Garigliano et la porte de Versailles. Devant l'opposition que certains riverains de la ligne exprimèrent durant la concertation préalable, les élus d'Issy-Les-Moulineaux et de Paris préférèrent éviter de voir la réalisation du projet ralentie par des recours. Ils demandèrent donc la soumission à une nouvelle concertation d'un tracé routier situé au Sud du boulevard Périphérique, malgré des performances significativement moindres pour ce nouveau tracé et la possibilité de réaliser des aménagements réduisant fortement les nuisances sonores et enrichissant la végétation sur les sites de la Petite Ceinture pouvant poser problème. Par exemple, une cage de verre, surmontée de plantés grimpantes, aurait pu être installée sur la section en viaduc située près de la porte de Versailles. Le tracé routier reçut de surcroît un avis défavorable de la commission de l'enquête publique qui rappela les avantages du tracé initial. Mais tous ces inconvénients furent préférés au risque de recours et le tracé routier fut réalisé.

Sur la section de la Petite Ceinture envisagée pour ce projet, la Ville de Paris présenta en janvier 2011 un projet d'aménagement temporaire et réversible de promenade. Le terme de promenade n'est pas choisi au hasard, car nul jeu pour enfant ou pelouse permettant de pique-niquer ou de s'allonger ne sont prévues, contrairement à la plupart des parcs municipaux, Autrement dit, cet aménagement permet uniquement le passage. Malgré la légèreté des aménagements prévus pour cette promenade, des riverains exprimèrent des inquiétudes devant la localisation de bancs au pied de leur immeuble, craignant d'être dérangés par le bruit des promeneurs. Finalement, l'une des principales qualités de ce projet est de permettre aux élus d'agir sur un sujet difficile tout en minimisant les risques de conflit avec le voisinage de la ligne.

Mais face à cette résistance au changement, il est également possible de considérer que, si tout projet concernant la Petite Ceinture doit prendre en compte les riverains pour que les aménagements envisagés ne dégradent pas leur cadre de vie de manière intolérable, il ne faut pas non plus que la question des riverains bloque toute initiative. Notamment, il ne faut pas qu'elle empêche, à une époque d'encherissement du prix de l'énergie utilisée dans les transports, de saturation des lignes franciliennes de transport ferroviaire et de manque de lignes rapides de rocade, de profiter d'une infrastructure de transport actuellement inutilisée comme la Petite Ceinture, pour y restaurer un service de voyageurs. Surtout que cette restauration pourrait stimuler la mise en valeur des espaces inutiles pour le transport, comme les bandes de terrain situées le long des voies et les bâtiments des gares, qui pourraient être affectés à de nouveaux usages.



**La Petite Ceinture et son potentiel de transport en 2012**

De tels aménagements ont déjà été réalisés ces dernières années sur la ligne de tramway T2 entre les gares de Puteaux et d'Issy-Val de Seine. Cette ligne présente une configuration analogue en bien des points à celle de la Petite Ceinture. Les bâtiments des anciennes gares ont été rachetés par les communes traversées et transformés en équipements municipaux, comme le futur Musée d'histoire Urbaine et Sociale de Suresnes (MUS) qui est actuellement en cours d'aménagement dans le bâtiment de la gare de « Suresnes-Longchamp » et qui sera inauguré en janvier 2013. Des jardins partagés ont également été aménagés le long des voies, comme à la hauteur de la station « Belvédère ».

C'est ce type de projet, que nous nommons « un transport (tramway, métro) dans un jardin », que notre Association, l'Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture et de son réseau Ferré (ASPCR) défend depuis 1993.

## 7 Pour aller plus loin

Sur le site de l'Association Sauvegarde Petite Ceinture ([www.petiteceinture.org](http://www.petiteceinture.org)), vous pouvez retrouver une carte cliquable de la ligne à la Belle Époque, qui permet de découvrir en détail chacune des gares, une bibliographie et des informations sur le film documentaire « La Belle aux Voies dormantes », réalisé en 2010, qui présente les différents points de vue actuels sur la Petite Ceinture et son avenir.