

# Petite histoire de la Petite Ceinture à Paris

7 avril 1883. La fièvre typhoïde emporte **Lucien Létinois** à 23 ans. Ecrasé de douleur, son compagnon **Paul Verlaine** compose, dans le recueil « *Amour* », vingt-cinq poèmes à sa mémoire.

L'Ouest, du Nord et de Strasbourg est entérinée. Les frères **Pereire** proposent alors de relier St-Lazare à Auteuil et la précitée Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest rejoint,

**« Âme, te souvient-il, du fond du paradis  
De la gare d'Auteuil et des trains de jadis  
T'amenant chaque jour venu de la Chapelle  
Jadis déjà ! Combien pourtant je me rappelle... »**

Musique et interprétation : Léo Ferré 1964

Ces *trains de jadis*, propriété de la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest des frères Pereire, constituent un élément essentiel de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris.

La seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle connaît un véritable Big Bang des transports parisiens. Le « *Chemin de fer américain* » ou « *Tramway* » se développe dès 1853. Sous l'impulsion du **baron Haussmann**, dix compagnies privées d'omnibus, introduites en 1828, s'unissent en 1854 sous l'égide de la « *Compagnie Générale des Omnibus* », ancêtre de la RATP. Des funiculaires sont construits à Montmartre, à Belleville, à Ménilmontant. En 1855, les quelque 4 500 voitures de louage se regroupent en « *Compagnie Impériale des Voitures de Paris* ». En 1867 est autorisé un service de bateaux à vapeur le long des deux rives de la Seine vers les proches banlieues et de bateaux omnibus sur la Seine.

Par le décret du 10 décembre 1851 la création d'un chemin de fer reliant, à l'intérieur des fortifications les gares de

en 1865, les quatre autres compagnies privées du Syndicat des Chemins de fer de Ceinture.

Inscrite à l'origine sur la liste des Travaux Nationaux, cette ligne présente un quadruple intérêt :

- relier entre elles les lignes radiales partant des grandes gares parisiennes, comme à Berlin ;
- desservir les fortifications de Paris par l'intérieur pour des raisons stratégiques en cas de guerre militaire ou civile, comme à Vienne ;
- atteindre rapidement les lieux de travail pour les habitants des faubourgs, comme à Londres ;
- éviter aux passagers de certaines grandes lignes, comme Calais-Brindisi (« *la Malle des Indes* ») de changer de gare à Paris, grâce aux trains de jonction.

Ouverte de 1852 à 1869, ligne de marchandises puis de voyageurs, c'est l'irruption de la violence fumante et métallique dans un paysage encore partiellement agraire qui annonce l'irruption prochaine de l'urbain.

Cicatrice urbaine ou anneau de sommeil ferroviaire de soixante-six hectares d'une extrême complexité, la Petite Ceinture est le fil conducteur qui permet le voyage dans l'espace comme dans le temps et instaure, sur 31 kilomètres, la rencontre entre patrimoine ferroviaire, milieu urbain et nature.

Par **Bernard Roth**,  
président de **Périclès Développement**

Etablie le long des boulevards des Maréchaux, elle doit composer avec les reliefs parisiens par des viaducs, en tranchée, parfois par des tunnels. Sa réalisation, en trois tronçons successifs de 1854 à 1867, encadre l'annexion, en 1860, des « *faubourgs* » à la Ville, à l'intérieur des « *fortifs* ».

Dans Paris, elle interconnecte en rocade les lignes radiales issues des gares parisiennes. Elle est constituée d'une double voie de 32 km, 31 gares de voyageurs et 5 gares de marchandises, 2 de triage et deux réservées aux bestiaux (Paris bestiaux et Paris Brancion), 36 « *ponts-rails* », 25 « *ponts-rues* » et de nombreux tunnels, quatre embranchements vers la Villette, la gare de Reuilly, la Glacière Gentilly et Vaugirard.

La ligne devient rapidement un vecteur de développement des industries, qu'elle dessert tout au long de son tracé.

Le succès est immédiat : 30 millions de voyageurs en 1899, 40 millions en 1900 avec l'Exposition Universelle. Or, peu avant l'Exposition de 1900, le débat entre l'Etat, qui veut l'interconnexion des grands réseaux ferroviaires, et la Ville de Paris, qui souhaite une desserte purement locale, s'éclaircit notamment à partir des exemples du *Tube* de Londres (1890) et des projets du *Földalatti* à Budapest (1896) et de l'*IRT* à New York (1902).

Tout projet de réseau aérien est désormais condamné au nom de la sauvegarde des paysages parisiens, et la vapeur est exclue d'un réseau souterrain. Si la fumée et sa

pollution sont le problème, l'électricité est la solution. C'est le choix d'un réseau ferroviaire souterrain léger, actionné par des motrices électriques fonctionnant sur des voies à gabarit réduit qui conduit, début 1898, au choix du projet de **Fulgence Bienvenüe** et d'**Edmond Huet**. Un réseau incompatible avec celui des grandes compagnies ferroviaires. Les trains ne pénétreront pas dans Paris, désormais berceau du *Métropolitain*.

La concurrence du Métro est spectaculaire : de janvier 1903 à décembre 1916, la Petite Ceinture perd 19 millions de voyageurs pour plafonner à 7 millions en 1927. Ses recettes brutes diminuent de plus de 3 000 000 F, elle devient obsolète

**« C'est désaffecté  
maintenant comme  
on dit. Ça sert un peu  
à Citron, je crois.  
Des fois, le soir, assez  
tard, on voit passer des  
plates-formes avec des  
bagnoles dessus.  
Ça va des usines de Javel  
à la gare de Lyon,  
paraît-il... »**

Les rats de Montsouris,  
1955. Léo Mallet

et, suite au rapport de **Georges Prade** au Conseil de Paris, la suppression des trains de voyageurs devient effective le lundi 23 juillet 1934 et celle du frêt, en 1993.

La difficulté d'accès à la plate-forme, puis son démantèlement, ont naturellement protégé cet espace où l'on peut aujourd'hui observer plus de 200 espèces végétales, 70 espèces animales, dont 1 500 chauve-souris de l'espèce pipistrelle (concentration considérée comme la plus grande colonie d'Île-de-France); elle constitue un élément essentiel de la trame verte et bleue parisienne (cf. *Plan biodiversité de Paris*, 15 novembre 2011). ■

**« Ménilmontant, mais oui madame,  
C'est là que j'ai laissé mon cœur.  
C'est là que je viens retrouver mon âme,  
Toute ma flamme, tout mon bonheur...  
Quand je revois ma petite gare  
Où chaque train passait joyeux  
J'entends encore dans le tintamarre  
Des mots bizarres, des mots d'adieux... »**

Ménilmontant. Paroles et Musique :  
Charles Trenet, 1938

## LA RECONQUÊTE DE LA PETITE CEINTURE : LES PROJETS ENCORE SUR LES RAILS

Proposé par l'Association Sauvegarde Petite Ceinture : circulation à vitesse réduite, une à deux fois par samedi, d'un train de découverte permettant de rencontrer de manière originale et imprévue la géographie et une partie de l'histoire contemporaine de Paris. Rôle social et citoyen, quartiers et transgénérationnel. Partenariat avec les écoles, les associations, les centres d'animation des quartiers traversés.

La Recyclerie, dans la gare Ornano, tiers lieu de loisirs, temple de l'économie circulaire comprenant une petite ferme urbaine, un atelier laboratoire de recyclage, rafistolage et ustensiles. Devise de la maison : les 3 R « Réduire, Réutiliser, Recycler ».

La SCOP Le Hasard Ludique revisite les 700 m<sup>2</sup> de la gare de Saint-Ouen pour en faire un lieu culturel, dédié aux musiques actuelles et aux arts créatifs.

Réhabilitation de la gare-voyageurs du pont de Flandre qui devient « La Gare », club de jazz, restaurant et salle polyvalente.

Réhabilitation de la gare de Montrouge-ceinture et construction résidentielle du projet lauréat de Nexity et de l'architecte **Louis Paillard**.



La salle des pas perdus de la Recyclerie abrite un bar-restaurant au décor industriel



© gagaone - <http://carnet-aux-petites-choses.fr>

## BERNARD ROTH

[bernardroth@periclesdeveloppement.fr](mailto:bernardroth@periclesdeveloppement.fr)

PRÉSIDENT, PÉRICLÈS  
DÉVELOPPEMENT

Président fondateur de Périclès Développement, président de l'Association pour la Formation Supérieure aux Métiers de l'Immobilier, chargé de cours à Sciences Po, Bernard Roth est également président d'honneur de l'association Architecture et Maître d'Ouvrage, expert-conseil auprès de l'International Urban Development Association et de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine.

Maître d'ouvrage privé de 1971 à 2015, conférencier et critique d'architecture et d'urbanisme, mécène de la Fondation Palladio, il est membre de l'Académie d'Architecture et Chevalier de l'Ordre des Arts et des Lettres. Bernard Roth est co-auteur, avec Bertrand Avril, de « *La Promotion Immobilière - Construire pour autrui* » (Presse des Ponts et Chaussées, 1999, réédité en 2001).



© DR

## BIBLIOGRAPHIE

- *Petite ceinture le Livre blanc*. 1996
- CARRIÈRE, Bruno. *La saga de la petite ceinture*. Éditions La Vie du Rail, 1991. Réédition en 2001.
- *La Petite Ceinture de Paris*. Éditions de l'Ormet.
- GOTMAN, A. Barrières urbaines, politiques publiques et usages de l'hospitalité. *Les Annales de la recherche urbaine*. 2002.
- BRETTELLE, B. L'action d'une association : l'inventaire de la Petite Ceinture de Paris. *Revue d'histoire des chemins de fer*. 2009, n° 40, p. 91-107.
- RÉDA, Jacques, SORIANO, Marc (textes), PITROU, Pierre, TARDIEN, Bernard (photographies). *Le Chemin de fer de Petite Ceinture de Paris : 1851-1981*. Pierre Fanlac, 1981.
- MITCHELL, Allan. *Rêves parisiens : l'échec de projets de transport public en France au XIX<sup>e</sup> siècle*. Presses de l'ENPC, 2005.
- ALHAU, Max. *Le chemin de fer de petite ceinture : Nouvelles*. Le temps qu'il fait, 1986.