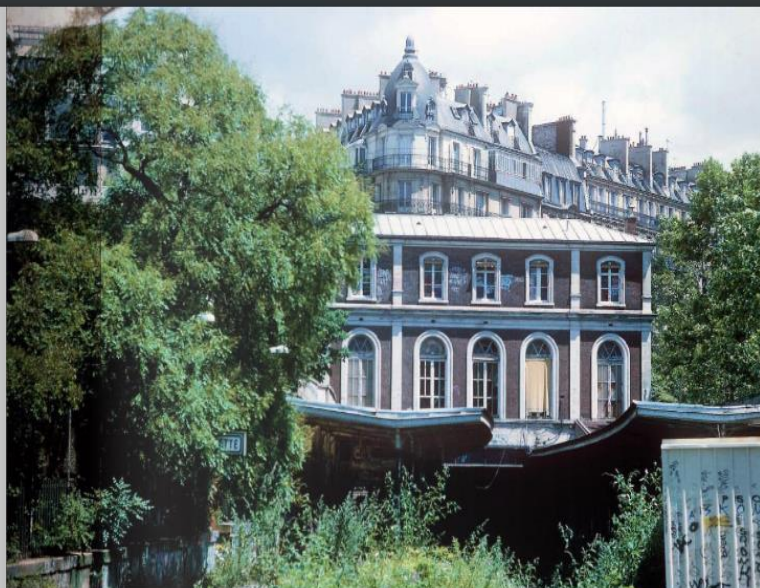




293. PARIS — Chemin de Ceinture - Station de Passy G. B. R. R.



C. Vercour/Historial - D&B D

1934

La fin de la Petite Ceinture

Tirage disponible
cf. p. 4
Ref. 230061

Ci-dessus, la gare de Passy au temps de l'exploitation de la Petite Ceinture...

À l'heure où RFF se penche sur l'avenir de la Petite Ceinture, de nombreuses options restent ouvertes quant à l'utilisation future de l'infrastructure. Alors que plusieurs associations proposent une reprise des circulations ferroviaires, il est intéressant de se pencher sur les conditions de la fermeture du trafic voyageurs en 1934 et les échecs des tentatives de réouverture.

À l'origine, la ligne de Ceinture n'était pas destinée au trafic voyageurs. Lors de sa construction au XIX^e siècle, sa mission première était d'assurer le transport des marchandises et de permettre la liaison entre les gares parisiennes établies par les grandes compagnies. Admis à contrecœur, les voyageurs vont peu à peu s'imposer sur la ligne qui assure un service appréciable en correspondance avec omnibus et trams-ways. Les chiffres de fréquentation vont progressivement augmenter pour atteindre en 1900, lors l'Exposition universelle, plus de 39 millions de voyageurs. La Ceinture qui s'est adaptée pour la circonstance, dotée notamment d'une nouvelle antenne à destination du Champ-de-Mars (lieu stratégique de l'Exposition) assure le transport des voyageurs en l'absence de ce métro dont on parle depuis près de 50 ans et qui est ouvert en catimini le 19 juillet 1900. Ce chiffre impressionnant démontre qu'un service adapté, une exploi-

tion cohérente permettent à la Ceinture, bien que située en périphérie, d'assurer un service complémentaire aux autres modes de transport de pénétration. Malheureusement, passé cet événement planétaire, la ligne va peu à peu décliner et sa fréquentation régulièrement diminuer. Malgré ses atouts, le dernier train voyageurs circule le 22 juillet 1934. Depuis cette date, plus aucun service régulier n'a été assuré sur la Ceinture, le bus PC prenant le relais pour les voyageurs. Seule la ligne d'Auteuil a continué son exploitation de Pont-Cardinet à la gare d'Auteuil jusqu'à son intégration partielle, en 1988, au RER C. En 1993, les circulations marchandises ont disparu à leur tour, laissant la ligne à l'abandon.

Le métro, un sérieux rival
À l'origine de cette fermeture aux voyageurs, l'effondrement de la fréquentation qui a pour conséquence un déficit croissant. Au fil du temps,

les trains de Ceinture seront de moins en moins empruntés, concurrencés par les autres moyens de transport à commencer par le métro alors en pleine expansion. Dans les années 1930, le réseau compte déjà neuf lignes auxquelles s'ajoutent les deux anciennes lignes du Nord - Sud fusionnées en 1930 et une grande part de sa contenance actuelle est en service. Tout oppose la Ceinture et le métro. La première, construite pour le transport de marchandises et le transit des convois, n'a été ouverte aux voyageurs que sous la pression des pouvoirs publics. Ses gares ont été aménagées après l'ouverture de la ligne et son tracé n'a pas été défini en fonction des besoins de transport de la population. Le métro, quant à lui, a été dès l'origine conçu pour les voyageurs. Construit à faible gabarit, ses stations sont rapprochées, environ 400 m, faciles d'accès, sous terre pour l'essentiel avec une fréquence au quart d'heure qui diminuera peu à peu pour se rapprocher des 2 ou 3 minutes. La

... la gare, le 27 juin 1991. Le bâtiment voyageurs, les quais et la plate-forme de la voie sont aujourd'hui occupés par un bar-restaurant.

20 ARRONDISSEMENTS

NOUVEAU PLAN DE PARIS.

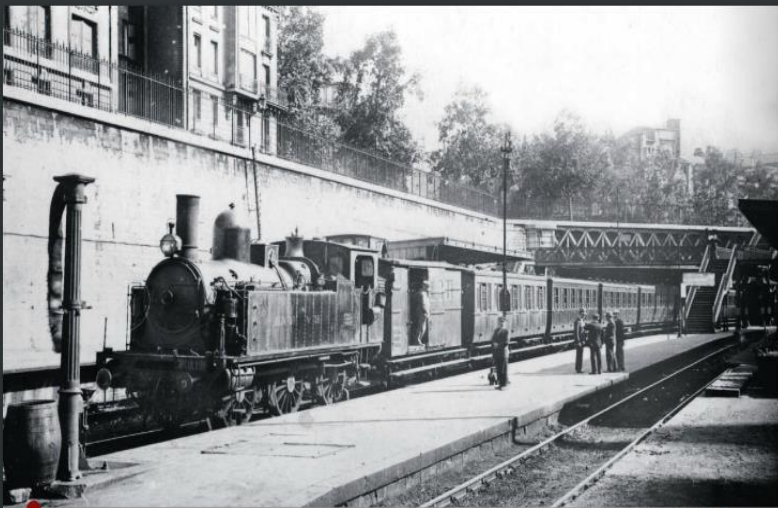
80 QUARTIERS

1907

En à peine sept ans le métro a considérablement fissé sa toile à l'intérieur de la capitale. La Ceinture assure encore pour quelques années une desserte complémentaire en périphérie.

Ci-dessus, la passerelle et le bâtiment voyageurs de la gare de Passy. Cette station faisait partie de la ligne des Bastognolles à Auteuil, dite « ligne d'Auteuil », mise en service le 2 mai 1854 par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Elle vit se juxtaposer au trafic habituel les trains circulaires de la Petite Ceinture, à partir du 25 février 1867.

Ox Libre 2012 | Historail - 9



M. B. Langlois / Photodisc

En gare de Courcelles-Ceinture, peu avant la fermeture de la ligne au service voyageurs (1930).

Tirage disponible cf. p. 4 Réf. 230101

traction est électrique, son matériel spécifique étant particulièrement mis au point pour ce type d'exploitation. La tarification unifiée permet avec un simple billet de parcourir l'ensemble du réseau. Peu à peu, les lignes tissent leur toile dans la capitale, chaque quartier devant à terme posséder sa station. Dans cet affrontement, le métro sort forcément vainqueur puisque voulu par la Ville de Paris au profit des Parisiens après une longue

Ceinture, pur produit du XIX^e, va sembler dépassée. Cette ligne va en effet cumuler comme défauts toutes les qualités du nouveau métro. Sur la Ceinture exploitée par des trains à vapeur, la fréquence est relativement faible, au 10 minutes dans le meilleur des cas. L'exploitation manque de souplesse, les stations sont plus espacées, certaines difficiles d'accès comme Est-Ceinture prévue pour assurer la correspondance avec les

Cette modernisation va ainsi profiter à la ligne d'Autueil, électrifiée dès 1925 par 3^e rail et dotée de rames Standard modernes. Cette exploitation de type métro, et malgré un réel risque de fermeture dans les années 1930, lui vaudra de survivre à la fin du service voyageurs sur la Ceinture en 1934.

Moderniser la Ceinture face à la concurrence

À côté de la Ceinture, on prend conscience très vite des handicaps de la ligne par rapport aux autres modes de transports. Bruno Carrière, dans son ouvrage La Saga de la Petite Ceinture, publié aux Éditions de La Vie du Rail en 1992, nous apprend que, dès 1901, une Commission est mise en place par le Syndicat de Ceinture en charge de la ligne, pour rechercher les solutions permettant une baisse des tarifs et l'adaptation de l'exploitation après électrification. Ses travaux, tout en faisant le bilan d'une nécessaire modernisation de la Ceinture, vont conduire à l'impossibilité économique de réaliser les adaptations envisagées. À cette époque, le trafic de la ligne Lazare dès les années 1920 où la banlieue réelectrifiée dessert en cadence l'Ouest parisien en pleine expansion.

La Ceinture, pur produit du XIX^e siècle, va cumuler comme défauts toutes les qualités du nouveau métro.

guerre qui l'opposa aux compagnies ferroviaires qui souhaitaient prolonger leurs lignes dans la capitale. Si les grandes compagnies avaient pu construire ce métro que refusa durant près de 50 ans le conseil municipal, il aurait intégré la Ceinture et la complémentarité aurait été parfaite. Au lieu de cela, deux conceptions opposées vont (provisoirement) cohabiter avant que la réalité économique ne finisse par l'emporter. Au fur et à mesure que le métro né avec le XX^e siècle va se développer, la

Chemin de fer de l'Est. Les convois, assurés par du matériel hérité des compagnies, sont lourds et peu adaptés à un service urbain de proximité. La marche des trains ne permet pas d'assurer un transport de masse et la priorité reste aux marchandises limitant l'expansion du trafic voyageurs. La Ceinture, pur être électrique, aurait dû disposer d'un service adapté comme celui mis en place à Saint-Lazare dès les années 1920 où la banlieue réelectrifiée dessert en cadence l'Ouest parisien en pleine expansion.

CHEMIN DE FER DE PETITE CEINTURE		Trains circulant sur la voie intérieure, c'est-à-dire la plus rapprochée du centre de Paris.	
Gare	Dist. km	Direction	
		Paris	Banlieue
Gareelles-Ceinture	0	0	0
Courcelles-Les-Lions	1,4	11 11	11 11
Neuilly-Puteaux-Malakoff	1,8	11 11	11 11
Av. du Bois-de-Boulogne	2,2	11 11	11 11
Av. Henri-Martin	2,6	11 11	11 11
Autueil-Boulogne	3,0	11 11	11 11
Puteaux-Jour	3,4	11 11	11 11
Gareelles	3,8	11 11	11 11
Vanclaire-Ceinture	4,2	11 11	11 11
Quai-Ceinture (7)	4,6	11 11	11 11
Montreuil	5,0	11 11	11 11
Parc-de-Monceau	5,4	11 11	11 11
La Maison-Blanche	5,8	11 11	11 11
Orléans-Ceinture (5)	6,2	11 11	11 11
La Rapée-Héry (8)	6,6	11 11	11 11
Rue Claude-Lorraine	7,0	11 11	11 11
Bel-Air-Ceinture (9)	7,4	11 11	11 11
Avenue de Valenciennes	7,8	11 11	11 11
Rue d'Avron	8,2	11 11	11 11
Charonne	8,6	11 11	11 11
Belleville-Villiers	9,0	11 11	11 11
Pont-de-Flandre	9,4	11 11	11 11
Est-Ceinture (6)	9,8	11 11	11 11
Lac Daubigny-Dorville	10,2	11 11	11 11
Boulevard Ornano	10,6	11 11	11 11
Avenue de St-Ouen	11,0	11 11	11 11
Avenue de Cléry	11,4	11 11	11 11
Courcelles-Ceinture	11,8	11 11	11 11

URBAIN | 1934, la fin de la Petite Ceinture



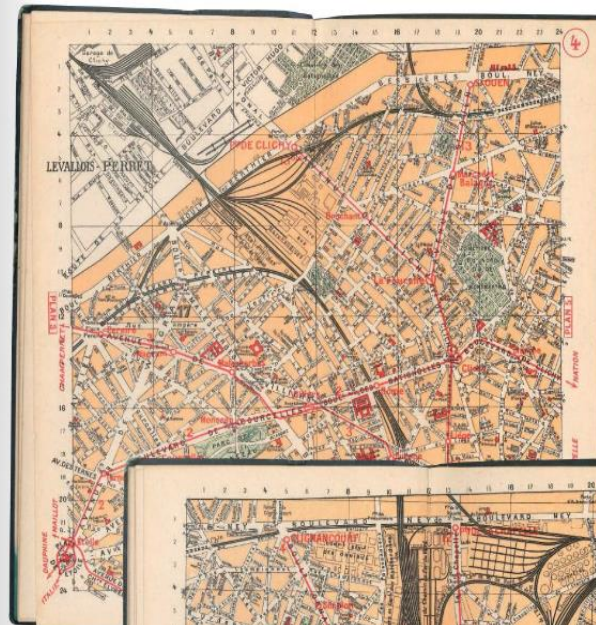
Tirage disponible et p. 4 RMF 230/21

La station Claude-Decaen, dans le 12^e (1934). À l'approche du XX^e siècle, le Syndicat d'exploitation de la Petite Ceinture est constamment sollicité pour la création de nouvelles stations. Une halte accessible aux seuls voyageurs sans bagages est éditée rue Claude-Decaen pour les besoins de l'Exposition universelle. Ouverte le 5 mai 1900, elle deviendra une station en 1907. La dernière à être créée sur la ligne de la Petite Ceinture.

ment importante impose durant les périodes de pointe la suspension des circulations marchandes, seuls les trains de jonction et ceux transportant le bétail vers Paris-Bestiaux continuant à circuler. À ce régime, la ligne est au maximum de sa capacité voyageurs. Seul un report sur la Grande Ceinture d'une partie du trafic fret permettrait d'en augmenter la capacité. Ce détournement de convois opéré pour l'Exposition de 1900 s'était accompagné d'une perte de bénéfices importante, de l'ordre de 50 centimes la tonne transportée. La généralisation de cette pratique reviendrait à 650 000 francs par an sur la base du tonnage convoyé en 1899. La Commission estime donc que seule une augmentation de 50 % du trafic voyageurs est envisageable, portant alors la fréquence à 5 minutes à la pointe du matin, 7 minutes dans la journée et 10 minutes en soirée (le service s'adaptant légèrement le dimanche pour descendre à 5 minutes de midi à 21 heures). La mise en place de cette exploitation coûterait en revanche excessivement cher. La Commission estime ainsi que l'électrification de la

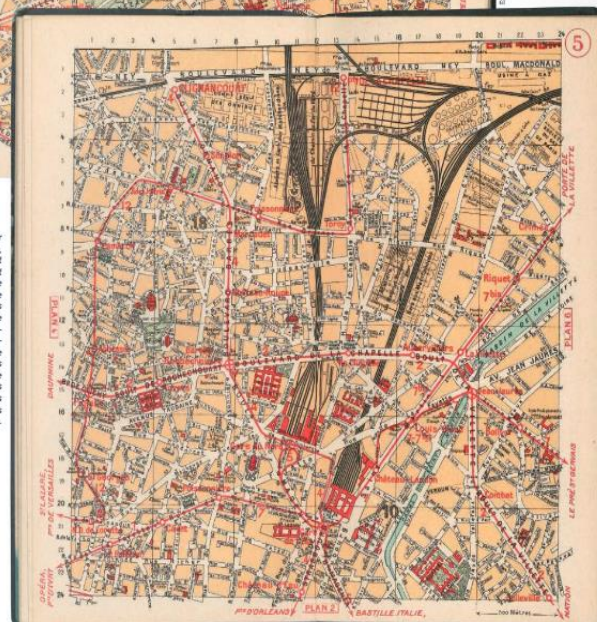
ligne atteindrait un montant de 21,5 millions de francs, tandis que l'augmentation de l'offre reviendrait à 1,15 million supplémentaire par an auquel s'ajouteraient 650 000 francs pour détourner une partie du trafic sur la Grande Ceinture. Des sommes considérables, sans compter le montant des intérêts à 4 % l'an. Ce surcoût imposerait, pour atteindre l'équilibre, une fréquentation supplémentaire de 16 millions de voyageurs alors que l'Exposition de 1900 n'en a attiré que 8,8 millions. Pour ces raisons, la Commission préconisera le statu quo. Les investissements et la modernisation étant oubliés, la situation de la ligne se détériore. Pour réaliser néanmoins des économies, la marche des trains est réorientée sur les services purement circulaires au détriment notamment des convois au départ de la gare Saint-Lazare. Le déclin du trafic voyageurs va se poursuivre à partir de ce début du XX^e siècle. Si la fréquentation est en constante hausse jusqu'en 1900, une chute régulière (mis à part quelques légers soubresauts) va suivre à partir

de cette date. De plus de 39 millions par an en 1900, le nombre de voyageurs va chuter à un peu plus de 24 millions en 1910, pour tomber, 10 ans plus tard, à seulement 12 millions. En 1930, à peine plus de 8 millions utilisent encore la Ceinture. Le compte d'exploitation en 1920 fait un plongeon pour atteindre un déficit record de plus de 15 millions de francs. Dans le même temps, les chiffres du métro font part d'une santé insolente. S'ils sont 17 millions de voyageurs à l'emprunter en 1900 (de la mise en service en juillet à décembre), ils sont déjà plus de 317 millions en 1910 et 688 millions en 1920. En 1934, année de la fermeture du trafic voyageurs de la Ceinture, près de 852 millions de voyageurs ont utilisé le métro. Bien sûr, ces chiffres sont à rapporter au nombre de lignes et de kilomètres exploités mais ils sont tout même sans appel. À titre d'exemple, en 1905, le métro exploite un réseau d'une longueur assez proche de celle de la Ceinture, un peu moins de 40 kilomètres. À cette date, et sans parler bien sûr de l'offre qui n'est pas comparable, 178 millions de voyageurs



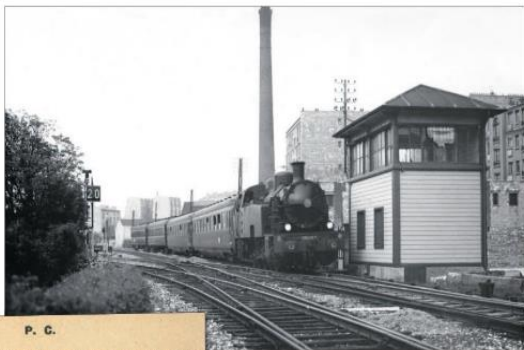
1931

Dans le secteur de Saint-Lazare, le raccordement de Courcelles permet de rejoindre la Ceinture Nord avec la ligne d'Auteuil. Deux stations collaborent à faible distance, Courcelles-Ceinture et Courcelles-Levallois sur la ligne d'Auteuil. Du côté des gares du Nord et de l'Est, le plan des voies montre toutes les possibilités de dessertes offertes par la Ceinture.



URBAIN | 1934, la fin de la Petite Ceinture |

À Belleville-Villette, la 050 TQ 7 emmène le train de fonction, le « Train bleu », Vincennes - Calais, entre les gares de Lyon et du Nord à Paris. Sur la gauche de la photo, derrière le bosquet, se trouve l'embranchement de Paris-Destiaux.



P. G.

Le chemin de fer de Petite Ceinture est remplacé par une ligne d'autobus dont l'itinéraire passe à proximité des anciennes gares situées au Nord, à l'Est et au Sud de Paris entre la porte de Champerret et la gare d'Auteuil.

Porte Champerret-Porte d'Issancourt.
Porte d'Issancourt-Porte de La Vilette.
Porte de La Vilette-Rus de Belleville.
Rus de Belleville-Porte de Vincennes.
Porte de Vincennes-Porte de Vigny.
Porte de Charenton-Porte d'Italie.
Porte d'Italie-Porte d'Orléans.
Porte d'Orléans-Porte de Versailles.
Porte de Versailles-Gare d'Asnières.

Extrait de Paris par arondissement avec la Petite Ceinture dessinée par le métro, collection des Cahiers à Paris, Série 1928 - C&H - P&A

La fermeture de la Petite Ceinture et son remplacement par un autobus sont annoncés dans un indicateur des rues de Paris de 1935.

utilisent ses services, bien loin du record de près de 40 millions réalisé par la Ceinture en 1900.

Une seule solution, le transfert au métro

Devant cette réalité, la priorité va bientôt porter sur la réduction des coûts au détriment de l'offre, au risque d'accélérer encore le processus. Ainsi à partir de 1903 et pour faire face à la concurrence du métro, le nombre de trains par heure et par sens est ramené de six à quatre, réduisant d'autant l'attractivité du service. D'autres économies sont recherchées sur cette ligne avec des locomotives davantage adaptées au type d'exploitation. Mais la concurrence est rude et la ligne d'Auteuil, pourtant conçue d'origine pour le service voyageurs, la subit elle aussi de plein fouet. Première victime, le raccordement de Boulaivilliers qui, passée l'Exposition de 1900, perd beaucoup de son inté-

rêt. Durant cette manifestation, les trains assuraient la liaison entre la gare Saint-Lazare et la gare des Invalides. À partir de 1913, les services sont limités au Champ-de-Mars avant que la liaison ne soit suspendue

en 1917 durant le conflit. L'exploitation va reprendre en 1919 après électrification par 3 rail en 650 volts mais en simple navette par automotrice d'Henri-Martin au Champ-de-Mars. Devant la faiblesse du trafic, 75 000 voyageurs pour l'année 1923, la ligne ferme aux voyageurs le 1^{er} juin 1924. La desserte de la gare marchandise et du dépôt du Champ-de-Mars va permettre la subsistance de l'antenne jusqu'au début des années 1960 où les circulations vont cesser. Il faudra attendre 1988 et l'intégration au RER C pour retrouver un trafic régulier sur cette ligne.

Après cette fermeture le déclin va continuer et à partir de 1931, le Syndicat de Ceinture va chercher à mettre un terme au service voyageurs pour se concentrer sur son activité principale, le transport de marchandises. Une première étude va porter sur le transfert au métro de la ligne d'Auteuil après électrification ainsi que de la section comprise entre Auteuil et le

parc Montsouris. En parallèle, le reste de la Ceinture serait fermé aux voyageurs avec remplacement par autobus de la STCRP (Société des transports en commun de la région parisienne) sur la section Courcelles-Parc-Montsouris. Le 24 juillet 1931, un projet de convention sur cette base est signé entre le Syndicat, le réseau de l'Etat et la Ville de Paris. De son côté, la CMP (Compagnie parisienne de métropolitain) est favorable au projet. La seule objection porte sur le matériel : le métro, ne souhaitant pas exploiter des trains au grand gabarit, propose une adaptation de l'infrastructure. En attendant la formalisation de cet accord, une solution intermédiaire est prise en novembre 1932 prévoyant le maintien de l'exploitation sur la ligne d'Auteuil et le remplacement des trains de voyageurs sur la Ceinture de Courcelles à Auteuil. Le conseil général de la Seine se prononce de son côté, en juillet 1933, sur la mise en place d'un service de bus de substitution entre Courcelles et Auteuil. Appréciant (déjà) l'aspect environnemental avec la suppression des fumées, il exige du Syndicat la prise en charge du déficit de la ligne de bus par le versement d'une somme forfaitaire de 18 millions de francs sur six ans, suivi à terme d'une prise en



charge de la moitié du déficit généré. Le conseil municipal de Paris statue de façon identique et malgré les protestations, le Syndicat finit par céder. Une convention est signée avec le département en janvier 1934 autorisant la suppression du service voyageurs à partir du 1^{er} avril 1934. Une fermeture qui interviendra en fait le 22 juillet à la fin du service. Depuis le 16 juillet déjà, le bus PC a pris le relais,

est en hausse de 35 %. Jusqu'au second conflit mondial, la ligne suit exactement le tracé de la Ceinture, le bus s'enfonçant dans les 19^e et 20^e arrondissements pour desservir les gares d'Avron, Charonne ou encore Ménilmontant. À partir de novembre 1939, il abandonne ce détournement pour se rabattre sur les boulevards des Maréchaux. Après l'interruption du PC durant la guerre, en mai 1942, le

étudiées pour l'avenir de la ligne d'Auteuil. Sa modernisation dans les années 1920 lui confère un caractère proche du métro bien qu'elle en diffère par son gabarit large et sa circulation à gauche. Alors que les Chemins de fer de l'Etat proposent la fermeture de la ligne en 1931, le ministre met son veto tout en plaçant pour son transfert à la CMP après prolongement sur la Ceinture.

L'exploitant du métro de son côté présente un projet de prolongement de ligne jusqu'à Villejuif après la création d'une gare souterraine sous le parc Montsouris. Un projet qui n'est pas sans rappeler le prolongement de la ligne 7 du métro à partir de la station Maison-Blanche en 1982. En novembre 1934, la CMP propose encore d'intégrer la section Pont-Cardin-Maison-Blanche au métro après électrification en 1500 volts. Ces beaux projets n'aboutiront jamais et la ligne

Une rame standard en provenance des Invalides est vue en gare de Grenelle sur la ligne de Versailles. En arrière-plan, la gare de Grenelle-Marchandises sur la Ceinture à l'endroit où sera expérimenté Aramis, quelques années plus tard (1948).

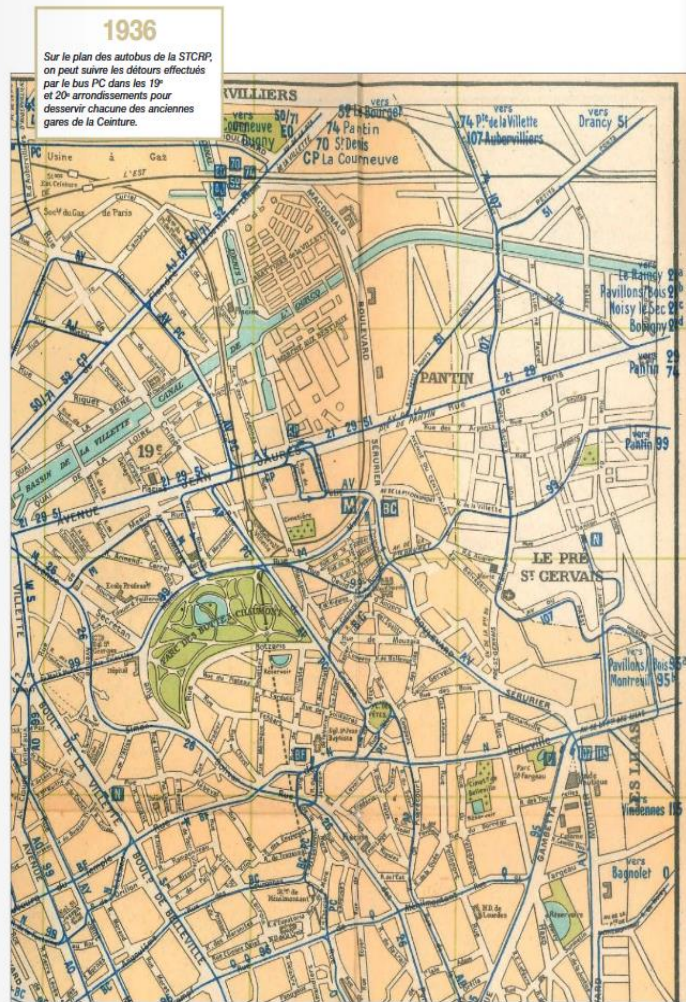
Tirage disponible col. p. 4 Réf. 223151

Devant la faiblesse du trafic, le raccordement de Boulaivilliers ferme aux voyageurs le 1^{er} juin 1924.

50 Renault T6A étant commandés pour la circonstance, l'exploitation en nécessitant 43. Dès les premiers mois, la fréquentation voyageurs augmente de 15 %. L'offre est plus importante avec une fréquence entre 7 et 20 minutes quand les trains passaient entre 20 et 60 minutes. En parallèle, des services partiels sont mis en place. Conséquence logique, les recettes

service reprendra en 1945 en deux arcs, Auteuil - Porte-de-Vincennes et Porte-de-Vincennes - Porte-de-Champerret, une exploitation qui rappelle celle des tramways T3a et T3b en correspondance au cours de Vincennes. En 1951 à la faveur d'un accroissement du parc de matériel, le bus fera la boucle complète. En parallèle, diverses solutions sont

URBAIN | 1934, la fin de la Petite Ceinture

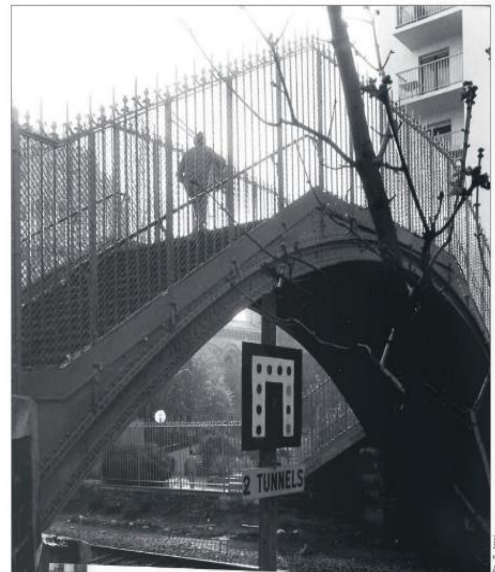


d'Auteuil continuera à être exploitée seule avec tout de même une meilleure fréquence ramenée aux 10 minutes dans la journée à partir de 1935.

Bastille - La Défense, une occasion manquée

De son côté, le bus PC, avec un service parfaitement adapté à la demande, va se révéler bénéficiaire, démontrant ainsi qu'une pareille adaptation de la ligne ferroviaire aurait pu apporter un équilibre financier. Cette ligne de bus va rester pour la STCRP, la CMP (après fusion des réseaux en 1942) puis la RATP (qui succède à la CMP en 1949), l'une des plus chargées du réseau routier. C'est sur cet axe au sud de Paris qu'a été mis en place un tramway en 2006 dont la fréquentation tourne autour de 130 000 voyageurs par jour. Cette courte ligne souffre pourtant d'une longueur réduite imposant des ruptures de charge. Fin 2012, le tramway doit pousser jusqu'à la Porte-de-la-Chapelle, prolongé d'une nouvelle fois jusqu'à la Porte-d'Asnières en 2017. À terme, on n'attend pas moins de 283 000 voyageurs par jour sur la ligne confirmant bien que les voyageurs sont là et depuis bien avant la fermeture de la Petite Ceinture. Nombreux sont ceux qui, dès l'après-guerre, vont penser qu'une réouverture de la ligne se justifie pour autant qu'on procède à sa modernisation. Dans les années 1950 une première fois, on va proposer cette réouverture.

L'organisation des transports a fortement évolué depuis la fermeture. L'ensemble des réseaux métro et bus, autrefois en concurrence, est fusionné sous la seule compétence de la RATP. Côté chemins de fer, le Syndicat de Ceinture, les grandes compagnies ont disparu, la nationalisation rendant la seule SNCF compétente. À cette époque, l'infrastructure a peu évolué et une réouverture des gares pourrait s'opérer facilement. Mais qui a vraiment envie de se lancer dans l'aventure? La RATP dont le matériel et les



infrastructures sont à bout de souffle peine à convaincre les pouvoirs publics de son indispensable modernisation. Pour l'État, la priorité n'est pas aux transports mais à la production et à la reconstruction à l'heure où les mal-logés sont nombreux. La belle occasion manquée viendra plus tard, au début des années 1970. Adopté en 1965, le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (Sdau) prévoit les grandes lignes de l'agglomération moderne parisienne. Au volet transport, le RER, véritable

métro régional est destiné à répondre efficacement aux besoins de déplacements de cet habitant qui n'est pas encore le Francilien. Deux lignes sont mises en chantier vers La Défense et Boissy qui plus tard constitueront des branches du RER A. Ce nouveau métro régional doit reprendre à l'Est l'ancienne ligne de Bastille à Boissy Saint-Léger encore exploitée en vapeur à l'aube des années 1970. La totale modernisation de l'infrastructure va conduire à reporter son terminus de Bastille à Nation dans une

En haut, la passerelle de la Metro à Ménilmontant, dans le 20e (1991) et, ci-dessous, une vue du début du début du 20e siècle. La gare a été démolie dans les années 1960 mais la passerelle est restée ouverte.



URBAIN

Le bâtiment voyageurs de la gare de Bastille de l'avenue du Bois-de-Boulogne (ou station Foch) a été conçu par l'architecte Juste Lisch pour l'Exposition universelle de 1900 (photo des années 1950).

La nouvelle gare souterraine permettant son extension à l'Ouest. Le 14 décembre 1969, à l'ouverture du RER, la section Bastille - Bel Air est fermée au public. C'est dans ce contexte que le Syndicat des transports parisiens (l'ancêtre du Stif) va étudier une remise en service éventuelle de la Petite Ceinture. Le 23 septembre 1970 est créé

jusqu'à La Défense. La nouvelle liaison Bastille - La Défense permettrait, à partir de trois infrastructures fermées ou en sommeil, d'obtenir une rocade de premier ordre pour un coût relativement réduit. Sylvain Zalkind nous rapporte dans un article paru en 1985 que le coût est estimé à environ 500 millions de francs, dont 18 mil-

lions pour la modernisation de la ligne des Moutineaux, 136 millions pour le raccordement entre Issy-Plaine et la Ceinture (avec ouvrage de franchissement des voies des Invalides), auxquels s'ajoutent 132 millions pour la section Balard - Masséna, portés à 174 millions si la ligne pousse jusqu'à Bastille. Le prolongement Puteaux-La

Défense est évalué à 67 millions tandis qu'il faut compter 170 millions pour le matériel roulant. Si des travaux de modernisation sont nécessaires, en procédant notamment à l'électrification, on est tout de même très loin des titanesques chantiers du RER de cette époque. En comparaison, l'intégration au RER de la ligne de Saint-Germain-en-Laye reviendra dans ces années à 1500 millions de francs. Ce beau projet qui aurait permis l'ouverture de nombreuses stations au sud de la capitale, en correspondance avec bus et métro, va rester un temps d'actualité avant de finir par sombrer dans l'oubli. Un des problèmes inattendus est posé par la configuration en cul-de-sac du terminus de Bastille. Alors que la gare dispose de six voies à quai, cette disposition va sembler un obstacle pour les aménageurs qui vont proposer d'envisager de nouvelles options. Ainsi les

Si des travaux de modernisation sont nécessaires, on est très loin des titanesques chantiers du RER.

études vont porter sur une réouverture limitée à la station Boulevard-Masséna, en correspondance avec la banlieue par Orsay-Austerlitz. Comme l'explique Marc Gayda dans l'ouvrage La Petite Ceinture de Paris paru en 1991, une autre option serait de poursuivre plus loin en banlieue vers Vincennes. Malgré l'intérêt suscité par un projet étudié par la SNCF, soutenu par la RATP et l'Établissement public de la Défense, la question du terminus va rester en suspens sans qu'aucune décision ne soit prise. En 1973, on parle encore de sa réalisation dans le cadre d'une nouvelle liaison, Erment-Argenteuil - La Défense qui n'aura pas plus de succès.

Quand l'avenir de la gare de Bastille sera tranché quelques années plus tard, le projet sera passé à la trappe. Tandis que l'ancienne gare est rasée pour laisser place à l'opéra du même nom, la section Bastille - Bel Air sera finalement transformée en promenade plantée complétée par une imposante opération immobilière dont le point culminant se situe à hauteur de l'ancienne gare de Reuilly au BV miraculeusement préservé. De son côté, la ligne des Moutineaux poussera finalement jusqu'à La Défense après sa reprise par le tram T2 en 1997. Elle a été prolongée à la porte de Versailles en 2009 en évitant soigneusement la Ceinture malgré les propositions du commissaire enquêteur lors de l'enquête publique. De gabarit incompatible avec le tram T3 sur les Maréchaux (auquel d'ailleurs elle n'est pas raccordée) ses rames ne pousseront jamais vers l'est de la capitale comme l'auraient fait les trains Bastille - La Défense.

En 1989 avec Aramis I Une dizaine d'années plus tard, l'affaire est tranchée, la Ceinture va rouvrir. Avec la bénédiction des pouvoirs publics et de la RATP, un transport automatique ultramoderne va y prendre place pour desservir toute la Ceinture Sud avec de nombreuses

[1934, la fin de la Petite Ceinture]

études, à même de faire face à un trafic important. Les arrêts en station ralentissant logiquement les convois, les gares seraient établies en dérivation, la cabine quittant la rame pour marquer l'arrêt. Pour reprendre sa marche, il lui suffirait ensuite de se raccrocher au convoi suivant vers l'une des nombreuses destinations possibles. L'ensemble du système repose donc sur l'arrimage et le désarrimage des modules permettant la constitution de rames long des axes lourds. Et parce que l'attelage mécanique est impossible en mouvement, Matra travaille à la mise au point d'un attelage

gés, à même de faire face à un trafic important. Les arrêts en station ralentissant logiquement les convois, les gares seraient établies en dérivation, la cabine quittant la rame pour marquer l'arrêt. Pour reprendre sa marche, il lui suffirait ensuite de se raccrocher au convoi suivant vers l'une des nombreuses destinations possibles. L'ensemble du système repose donc sur l'arrimage et le désarrimage des modules permettant la constitution de rames long des axes lourds. Et parce que l'attelage mécanique est impossible en mouvement, Matra travaille à la mise au point d'un attelage

gés, à même de faire face à un trafic important. Les arrêts en station ralentissant logiquement les convois, les gares seraient établies en dérivation, la cabine quittant la rame pour marquer l'arrêt. Pour reprendre sa marche, il lui suffirait ensuite de se raccrocher au convoi suivant vers l'une des nombreuses destinations possibles. L'ensemble du système repose donc sur l'arrimage et le désarrimage des modules permettant la constitution de rames long des axes lourds. Et parce que l'attelage mécanique est impossible en mouvement, Matra travaille à la mise au point d'un attelage



La piste d'essai des véhicules Aramis, à Grenelle-Marchandises (1989).

La piste selon le choix déterminé par le voyageur. C'est le transport à la demande, le PRT (Personal Rapid Transit), très en vogue dans les années 1970. À cette époque on croit beaucoup, pour rivaliser avec la voiture particulière, à des petits modules qui, sur simple appel, viendraient quasiment prendre le voyageur à sa porte. Depuis les terminus établis en périphérie, la cabine rejoindrait d'autres modules convergeant eux aussi vers les centres urbains. L'ensemble constituerait alors des rames dans les axes les plus char-

La piste selon le choix déterminé par le voyageur. C'est le transport à la demande, le PRT (Personal Rapid Transit), très en vogue dans les années 1970. À cette époque on croit beaucoup, pour rivaliser avec la voiture particulière, à des petits modules qui, sur simple appel, viendraient quasiment prendre le voyageur à sa porte. Depuis les terminus établis en périphérie, la cabine rejoindrait d'autres modules convergeant eux aussi vers les centres urbains. L'ensemble constituerait alors des rames dans les axes les plus char-

URBAIN | 1934, la fin de la Petite Ceinture

Page de droite: en haut, se dirigeant vers Boulaivilliers-Villette, un train de marchandises avec une 050 TQ en tête vient de dépasser la station de Porte-de-Flandre (1951); en bas, peu avant Vaugrain-Ceinture, le viaduc vu en direction de Grenelle (1991).

Dans ce guide publié en 1948, le bus PC est expliqué en deux arcs avec correspondance à Vincennes comme le futur tram T3 sur les Marchaux. En ces temps de pénurie d'autobus, la ligne d'Auteuil se charge de compléter la boucle dans l'Ouest parisien.

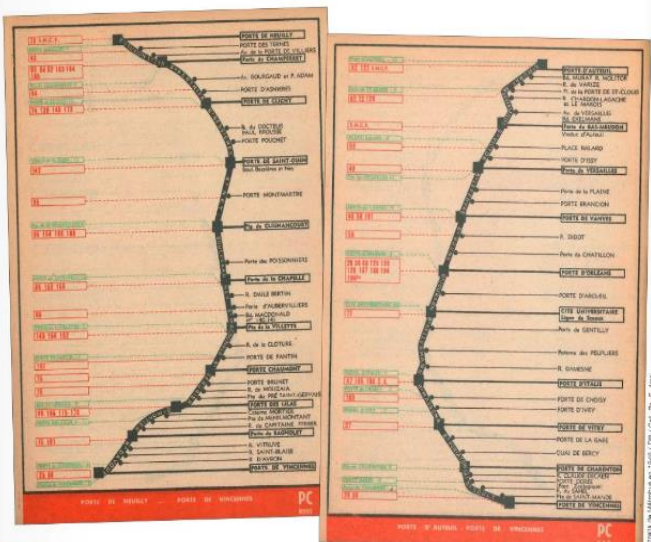
En ligne de mire l'Exposition universelle de 1989, prévue pour célébrer le bicentenaire de la Révolution, dont les différents sites seraient desservis par un mode de transport novateur. Au fil du temps, la mise au point commerciale du procédé d'armage va s'avérer plus complexe que prévue. L'attelage de trois modules, s'il est réalisé de façon expérimentale sur le site de la Ceinture, ne répond pas aux normes de sécurité imposées par l'exploitation ferroviaire. Des tamponnements restent importants et le constructeur, à cette occasion, va découvrir qu'il est en réalité beaucoup plus difficile de faire rouler un métro que d'envoyer un engin dans l'espace. Après l'abandon du projet d'Exposition, les expérimentations vont se poursuivre, soutenues notamment par la RATP à qui le concept d'Aramis apporte des solutions à ses besoins d'extensions en banlieue. Peu à peu, le projet va être lâché par ses différents partenaires et, en 1987, l'expérience prend fin alors que les solutions techniques sont proches. Mais Aramis avait-il sa place sur la Petite Ceinture? Développé pour desservir les moyennes agglomérations, il sera longtemps en lice à Montpellier qui souhaite améliorer ses transports à partir du centre historique. Rien à voir avec l'axe lourd qu'aurait pu constituer la Ceinture. Des cabines de quatre places, portées à huit puis à 20, regroupées finalement en doublet auraient-elles vraiment permis de faire face à un trafic de masse? Devant les difficultés techniques, Matra proposera à la RATP un super Val dont la Régie ne voudra pas, restant attachée au concept novateur d'Aramis. Ailleurs, dans Paris à pareille époque, on développe le RER et on

cherche à faire face à la saturation de la ligne A, l'un des axes les plus chargés au monde avec son million de voyageurs quotidien.

La VMI tue la ligne d'Auteuil et la Ceinture

Par la suite, on va régulièrement s'interroger sur l'avenir de la Ceinture et les propositions de réouverture seront nombreuses sans qu'une décision formelle ne soit prise. Il y a pourtant un projet qui va aboutir mais dont les conséquences vont être désastreuses pour la Ceinture. Au milieu des années 1970, on commence à parler de réactiver l'antenne vers le Champ-de-Mars de la ligne d'Auteuil dans le cadre d'un nouveau projet, la Transversale Rive Gauche. Il s'agit de réaliser un vieux serpent de mer, relier entre elles les deux gares voisines d'Orsay et d'Invalides pour former la

nouvelle ligne C du RER. De là, le raccordement de Boulaivilliers pourrait permettre, via la ligne d'Auteuil et une partie de la Ceinture, de reprendre la ligne d'Ermon vers la vallée de Montmorency. Depuis 1977 et les travaux de réaménagement des voies de la gare du Nord, la ligne est en effet limitée à Garibaldi en correspondance avec la ligne 13 du métro. Exploitée en rames Talbot tractées par machines diesel, sa modernisation est nécessaire, tout comme la ligne d'Auteuil qui, avec Puteaux - Issy-Plaine reste la dernière exploitée par 3^e rail. Sur le papier, le projet VMI (Vallée de Montmorency - Invalides) est donc séduisant, permettant la réouverture de deux branches de la Petite Ceinture entre Henri-Martin et Champ-de-Mars et entre Pereire et Porte-de-Clichy tout en donnant une seconde jeunesse à la ligne d'Auteuil. La plupart des infrastructures existent déjà et devraient permettre une réactivation à moindre coût, seule la modernisation des installations étant à réaliser. Un saut-de-mouton est tout de même à prévoir au Champ-de-Mars pour ne pas cisailer les voies du RER C, un autre éventuellement à Pereire de même qu'un court tunnel au nord entre la Ceinture et le raccordement des épinettes qui est dirigé vers la porte de Saint-Ouen plutôt que celle de Clichy. Pour le reste, un saut-de-mouton existe déjà à Henri-Martin et la tranchée Pereire est au gabarit quatre voies, même si deux seulement sont utilisées par la ligne d'Auteuil, une troisième voie reliant la Ceinture Nord et le raccordement de Boulaivilliers. Malgré son grand intérêt, la mise en œuvre de ce projet va se heurter à une vive résistance de la part des élus parisiens et des associations de riverains alors que la nouvelle ligne établit une liaison dans la capitale dotée de sept gares dont trois nouvelles. De Porte-de-Clichy à Boulevard-Masséna, la ligne C envisagée constitue une longue rocade de 14 stations en correspondance avec le métro et plusieurs lignes de banlieue. Le projet doit également



URBAIN

permettre de moderniser la ligne d'Auteuil réelectrifiée par caténaire en 25000 volts et dotée de matériel moderne. Alors que la Ceinture a fonctionné pendant près de 80 ans avec ses trains au cœur de la capitale, les conditions d'exploitation envisagées dans les années 1980 apparaissent incompatibles avec le nouveau tissu urbain. Les opposants vont ainsi fortement s'inquiéter des 180 trains prévus chaque jour dans la tranchée Pereire et dans le secteur des Epinettes tandis que, depuis la fermeture de la Petite Ceinture, certains immeubles sont venus grignoter l'infrastructure, frôlant la voie au plus près. L'ancienne station de l'avenue de Clichy a ainsi cédé la place à une barre d'immeubles construite par l'organisme HLM de la SNCF. Boulevard Pereire, où les trains circulent depuis 1854 (avant même que les immeubles qui le bordent ne

La Ville de Paris de son côté jugera insuffisante la couverture phonique proposée par la SNCF pour la tranchée Pereire et imposera la construction d'une dalle de béton sur l'ensemble de la ligne (dont elle paiera tout de même le surcoût). La station Porte-de-Clichy sera finalement construite à grands frais en sous-sol, obligeant la SNCF à reprendre l'ensemble des études. La ligne dans ce secteur sera donc enterrée depuis le boulevard Berthier jusqu'à Saint-Ouen où une nouvelle station remplacera celle du boulevard Victor-Hugo. Alors que cette gare est prévue au milieu d'une ancienne zone industrielle à l'écart des habitations, la Ville de Saint-Ouen, à l'instar de la capitale, exigera son enlèvement. Face à ces exigences, le coût de la mise en œuvre de la VMI va littéralement exploser, 110 millions de francs supplémentaires pour le seul

gare de Saint-Ouen que la ligne refait surface en direction d'Erment. Après ces lourds travaux, la branche VMI ouvre à l'automne 1988 avec six ans de retard. La ligne d'Auteuil, fermée en 1985 pour la durée du chantier, ne rouvrira pas. Du côté de la SNCF, la pilule est amère. À l'origine, cette réactivation de sections délaissées devait permettre la réalisation d'une ligne à moindre coût. De 650 millions de francs estimés en 1980, le montant des travaux va finalement atteindre 1,871 milliard. Les difficultés rencontrées ont bien falli plusieurs fois faire capoter l'ensemble du projet. La VMI sans aucun doute était l'acte premier d'une éventuelle rouverture de la Petite Ceinture. Face à la saturation du tronç commun de la ligne C, on parle en effet à cette époque de reporter sur la Ceinture Sud une partie de son trafic entre Boulevard Victor et Boulevard-Masséna. Ce projet, un de plus, restera lettre morte. Devant l'explosion des coûts, la SNCF va chercher à rentabiliser au maximum l'infrastructure. Si la Ville de Paris aménage des jardins ou des terrains de tennis sur la dalle Pereire, en sous-sol, l'emprise destinée à l'origine à recevoir quatre voies va être aliénée et vendue pour réaliser des parkings souterrains. Seule la ligne C circulera finalement dans la tranchée Pereire, découpant ainsi la ligne d'Auteuil en trois sections. Outre sa partie centrale intégrée au RER C, on crée une navette de Pont-Carnet à Pereire avec correspondance à quoi en direction d'Invalides. Un train au quart d'heure assure la liaison, une longue rame pour quelques rares voyageurs. Au sud, la branche d'Auteuil prend naissance dans une voie centrale aménagée à Henri-Martin qui permet une correspondance aisée dans les deux directions du RER C. Mais le Syndicat des transports parisiens jugera finalement trop faible le trafic envisagé vers Auteuil et décidera de ne pas la rouvrir après travaux. En contrepartie, le bus 32 qui faisait terminus à la Porte de la Muette est prolongé en parallèle au bus PC vers la porte d'Auteuil. En

Depuis la fermeture de la Petite Ceinture, des immeubles sont venus grignoter l'infrastructure.

soient construits), les inquiétudes sont grandes. Les nouveaux matériels sont pourtant censés être moins bruyants que les antiques Standard des années 1930. La création de cette antenne du RER pose inmanquablement la question des nuisances que n'envisageaient pas les concepteurs du projet. Après la mise en service de la ligne C en septembre 1979, la branche VMI à l'étude depuis les années 1970 est envisagée pour 1982, puis 1984. Face à l'opposition soutenue par la Ville de Paris et relayée dans la presse, sa réalisation va prendre beaucoup de retard. Comme l'explique Dominique Paris dans la revue *Chemins de Fer*, en juillet 1988, le projet va être plusieurs fois remanié, les différentes solutions proposées pour réduire les nuisances se heurtant toujours aux réserves des opposants. Dans le secteur des Epinettes, le tunnel aérien à même de supprimer toute nuisance sonore sera refusé par la commission lors de l'enquête publique.

secteur des Epinettes. La couverture des voies va porter sur l'ensemble de la tranchée Pereire, à l'exception de l'antenne vers Pont-Carnet au trafic jugé trop faible. Les gares de Pereire, Maillot et Foch disparaissent sous une dalle de béton. Boulaivilliers subit le même sort et, une partie de la gare de l'avenue du Président-Kennedy disparaît dans une cage de verre. Le saut-de-mouton avant la station Champ-de-Mars est lui aussi enfermé dans un bloc de béton d'un esthétisme douteux. De simples puits de jour comme à hauteur du boulevard Emile-Augier sont également recouverts. Sur la section Nord au-delà de Pereire, la ligne ne fait qu'une brève incursion à l'air libre le long du boulevard Berthier avant de plonger sous terre à grande profondeur vers la station Porte-de-Clichy dont les travaux ne s'achèveront qu'en septembre 1991, trois ans après l'ouverture de la nouvelle branche. Ce n'est qu'au-delà de la

[1934, la fin de la Petite Ceinture]



De haut en bas et de gauche à droite: le site de la station Boulaivilliers a été recouvert d'une dalle de béton, dans le cadre du projet VMI (Voie de Montmorency - Invalides). L'ancienne passerelle d'accès aux quais sort aujourd'hui d'abri; la gare a conservé une partie des installations d'origine, comme ici la plaque indiquant le nom de la station; une vue des quais sous dalle (photos du 6 juillet 2012).

URBAIN



De haut en bas et de gauche à droite: au pont Cardinet, l'ancienne voie vers Auteuil est occupée par des baraques de chantier; la voie de Ceinture et son poste d'alimentation au monogramme CFC; dans le secteur de l'Étoile; la Ceinture Sud à l'abandon, à proximité de la gare marchandises des Gobelins; la station de métro Porte-d'Auteuil est située au pied de l'ancienne gare d'Auteuil, devenue le restaurant vu à l'arrière-plan. (Photos de 2012.)

1997, l'antenne du Pont-Cardinet est fermée à son tour, remplacée elle aussi par un bus reportant la correspondance en surface. La VMI a donc tout simplement tué la ligne d'Auteuil qui avait survécu à l'arrêt du service voyageurs de la Petite Ceinture. La ligne, à vocation urbaine et dont la tarification était intégrée au métro (sans correspondance) depuis la création de la Carte Orange, constituait un axe irriguant tout l'Ouest parisien. En contrepartie, la nouvelle branche de la ligne C vers le Champ-de-Mars ne comble que très partiellement cette fermeture. Les services envisagés entre Pont-Cardinet et Austerlitz n'ont jamais circulé.

Aujourd'hui, l'antenne du Pont-Cardinet utilisée un temps pour l'échange de matériel est à l'abandon complet. L'établissement d'une nouvelle voie routière qui prend naissance boulevard Pereire à hauteur de l'ancien qui vers Auteuil compromet fortement l'avenir de cette branche. Au Sud, la section comprise entre Passy-La Muette et Auteuil-Boulogne a été défermée et transformée en promenade après accord entre RFF et la Ville de Paris. La gare de Passy est devenue un restaurant tandis que le site de celle d'Auteuil va donner lieu à une vaste opération immobilière (avec tout de même préservation du BV).

Plus qu'un ratage, la réactivation de cette partie de la Ceinture a surtout permis à la SNCF, puis à RFF, d'appréhender concrètement les conditions d'une réouverture complète de la ligne. Dès lors, le maître mot sera de ne pas renouveler les conditions désastreuses de la VMI. La pression de certains groupements de riverains soutenus par les mouvements écologistes et la Ville de Paris laissent prévoir des conditions identiques en cas de réouverture. Du coup, la reprise de circulations lourdes avec du matériel de type RER semble plus qu'improbable. La seule hypothèse envisagée serait d'y affecter des rames de type tramway ou tram-train plus à

même de s'insérer dans un tissu urbain à forte densité. La création du tram T3 en 2006 restera à ce titre une belle occasion manquée. En choisissant d'établir le tramway sur les boulevards des Maréchaux plutôt que sur la ligne de Ceinture, malgré une vitesse commerciale plus élevée, les aménageurs ont scellé le sort de la PC. Si l'éloignement de la Ceinture par rapport au métro rend difficiles les correspondances, le but recherché par la Ville était bien de limiter la circulation sur les boulevards des Maréchaux. Ce choix s'il était légitime sur le plan de l'aménagement urbain va dans le même temps porter un coup décisif à la Ceinture. Dès lors, son intérêt en terme de transport va fortement diminuer voire disparaître compte tenu de la proximité des deux infrastructures. RFF, dans un récent rapport rédigé avec l'Apur (l'Atelier d'urbanisme de la Ville de Paris), en tire d'ailleurs les conclusions. Dans sa partie Sud, du Pont du Garigliano jusqu'à la porte de Vincennes, l'intérêt ferroviaire se limite aux échanges entre les gares de Lyon, d'Austerlitz et les centres de maintenance situés à proximité, voire la desserte de la gare marchandises des Gobelins. Pour le reste, un retrait du réseau ferré national est à envisager. La Ville de Paris pour sa part souhaiterait un aménagement vert de la Ceinture. En 2011, un accord a été passé avec RFF pour une occupation réversible de sept ans du secteur compris entre les rues Saint-Charles et Olivier-de-Serre. L'importance des aménagements à réaliser, comme la construction d'ascenseurs pour personnes à mobilité réduite, laissent penser que cette occupation pourrait bien devenir définitive.

Le tram T8 sur la Petite Ceinture

Pour connaître l'avenir de la Ceinture, il faut se plonger dans l'audit réalisé par l'Apur et RFF, en 2011, dans lequel sont envisagés les usages éventuels de l'infrastructure. Dans quelques mois, une phase de consultation publique devrait permettre de définir plus pré-



À la porte de Vincennes, le tram T3 passe sous le viaduc de la Ceinture (28 avril 2012).

cisées les affectations retenues. La Ville de Paris, en manque d'espaces verts, ne se battra probablement pas pour défendre cette ligne, pourtant très parisienne, où des RER pourraient transiter pour décharger des lignes saturées tout en assurant des correspondances vers les autres réseaux. Dans ce contexte plutôt morose, un projet alléchant, bien que très hypothétique, est tout même suggéré. Au-delà de la future gare Rosa-Parks où se croiseront à terme RER E et tramways, RFF propose de prolonger le T8 en provenance d'Épinay et Villeta-neuse vers l'est parisien par la Petite Ceinture. Cette mise en œuvre pourrait intervenir jusqu'aux Buttes-Chaumont ou se prolonger jusqu'à la porte de Vincennes en correspondance avec les trams T3, a & b. Cette extension qui imposerait la traversée de deux souterrains à grande profondeur reste soumise à des normes de sécurité importantes depuis la catastrophe du Mont-Blanc. La création de deux stations au cœur même des tunnels en correspondance avec les lignes de métro 3 et 11 pourrait répondre aux

exigences de sécurité. Cette solution a été envisagée par RFF qui a réalisé à ce titre des études en interne. Une dernière option propose même de poursuivre le tracé du T8 sur la Ceinture jusqu'au pont National où il pourrait remonter vers Bercy et la gare de Lyon. Reste comme toujours le nerf de la guerre. Pour l'heure, cette belle idée pourrait coûter, au bas mot, 370 millions d'euros pour l'extension vers Vincennes aux conditions économiques de 2006. Cette somme considérable reste encore incertaine et pourrait se révéler au final beaucoup plus importante. À l'heure où les besoins de transport en banlieue restent prioritaires, ce prolongement du T8 n'est pas encore à l'ordre du jour du STIF ni même des opérateurs RATP et SNCF. Il faudra attendre les conclusions de la consultation et les propositions d'affectation de RFF pour connaître définitivement le sort de la Ceinture. Souhaitons que les décisions prises alors n'hypothèquent pas l'avenir d'une infrastructure à même de rendre encore de nombreux services.

Philippe Enrico Attal

[1934, la fin de la Petite Ceinture]

https://www.apur.org/dataviz/petite_ceinture/index.html

<https://www.apur.org/fr/geo-data/petite-ceinture-ferroviaire-paris>