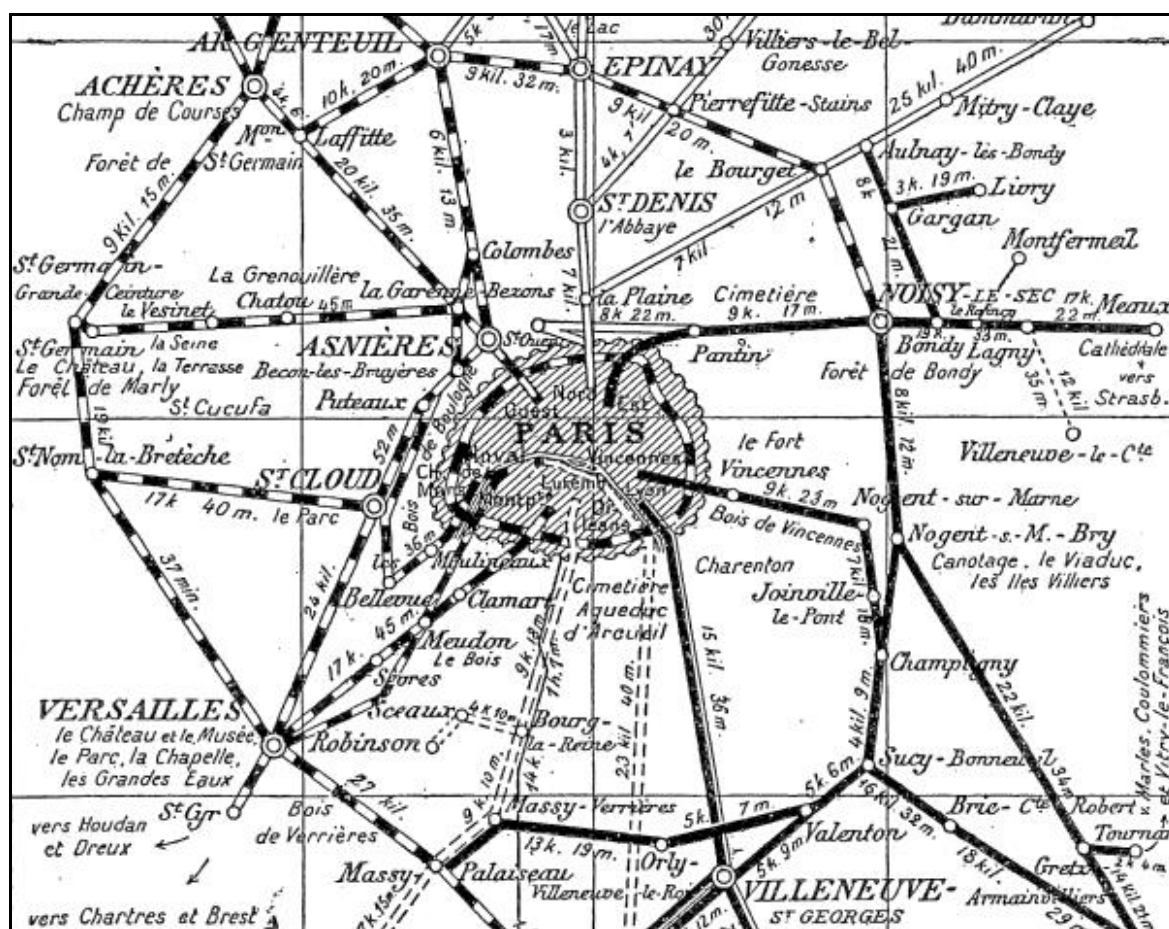




Mais le conflit met en évidence sa capacité insuffisante, ce qui conduira à la création de la grande ceinture qui ouvrira en 1877, amenant la réduction progressive du trafic marchandises au profit du service voyageurs. C'est ainsi qu'avec 32 km de tour, 29 stations et un train dans chaque sens tous les quarts d'heure, la petite ceinture arrivera à transporter jusqu'à 39 millions de voyageurs par an. En 1900 par exemple, il est possible de faire le tour de Paris en 1 h 21 mn. Chaque train se compose de voitures à caisses en bois tractées par une locomotive à vapeur. En outre, un fourgon souvent placé derrière la locomotive permet de charger les bagages, les colis, les vélos et les chiens car il dispose de niches.

Mais l'apparition du métro en 1900, les tramways et autobus urbains et suburbains après la première guerre mondiale, viendront à bout de son succès et elle fermera au trafic voyageurs en 1934, excepté sa portion commune avec la ligne d'Auteuil (Batignolles > Auteuil) qui restera ouverte jusqu'en 1985 puis deviendra une partie de la ligne RER C en 1988. Pour le reste, les viaducs d'Auteuil et du Point du Jour seront détruits à la fin des années cinquante et la possibilité circulaire n'existera plus. Dès lors, le trafic fret se concentrera surtout sur la partie est de la ligne jusqu'en 1993, date à partir de laquelle il n'y aura plus aucune circulation régulière sur la petite ceinture.



Les deux ceintures ferroviaires de Paris



Ci-dessus et ci-après, quelques aspects de la petite ceinture du temps de sa splendeur

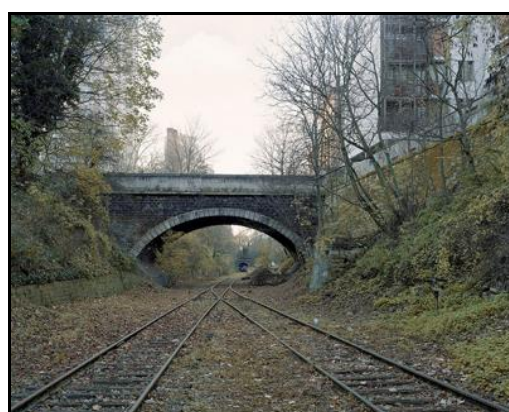
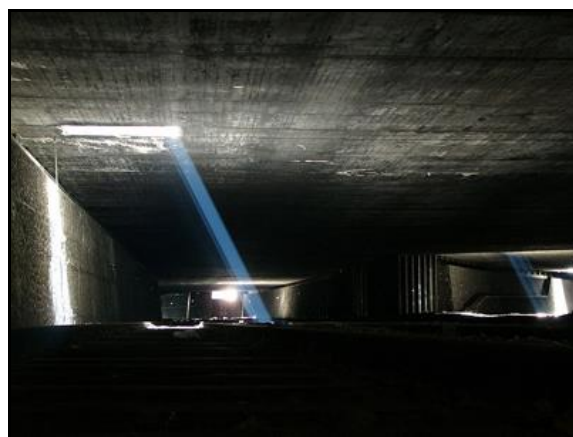


La gare de Courcelles Ceinture qui était considérée comme le point kilométrique zéro de la ligne

Cependant, si la SNCF ne semble plus disposée à utiliser la petite ceinture, elle ne semble pas non plus disposée à s'en défaire. La ligne va donc rester à l'abandon et cette situation va perdurer plusieurs années, créant une friche urbaine qui deviendra le milieu de prédilection d'une faune interlope de trafiquants, tagueurs et sdf.

Outre l'aspect administratif, son éventuelle reconversion pose aussi de nombreux problèmes dans la mesure où cette infrastructure, comme le montrent les photos ci-après, est très riche en ouvrages d'art de toutes sortes : tranchées, ponts inférieurs ou supérieurs, tunnels, etc. Il convient donc de trouver des solutions adaptées à chaque cas particulier.





Hier et aujourd'hui, le même pont



Tunnels fermés ou ouverts, parfois fort longs et pouvant atteindre 1300 m





Ci-dessus et ci-dessous, des tranchées et des tunnels dans des états divers



Pont supérieur en menace de rupture avec béquille de soutien posée en pleine voie



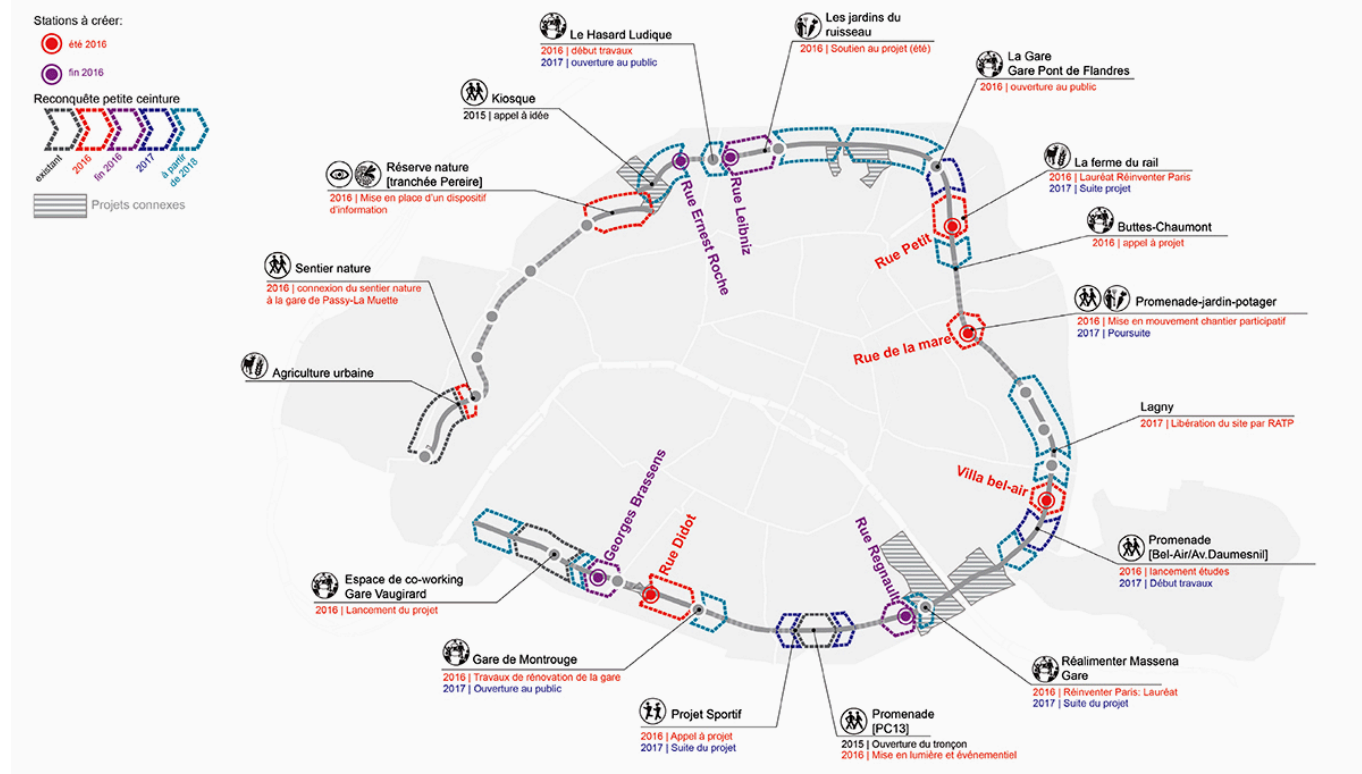
Et de vieilles gares à ne savoir qu'en faire

Mais le temps va faire son œuvre et des prises de conscience vont s'opérer petit à petit. Deux tendances antagonistes se feront jour : l'une pour réutiliser à nouveau la petite ceinture comme mode de transport face à la congestion de la capitale ; l'autre pour la reconverter à des fins ludiques ou culturelles. En fin de compte, c'est cette dernière option qui prendra le dessus, la remise en condition de la ceinture pour du transport étant jugée trop onéreuse en rapport de nouveaux systèmes plus souples et moins coûteux comme les tramways.

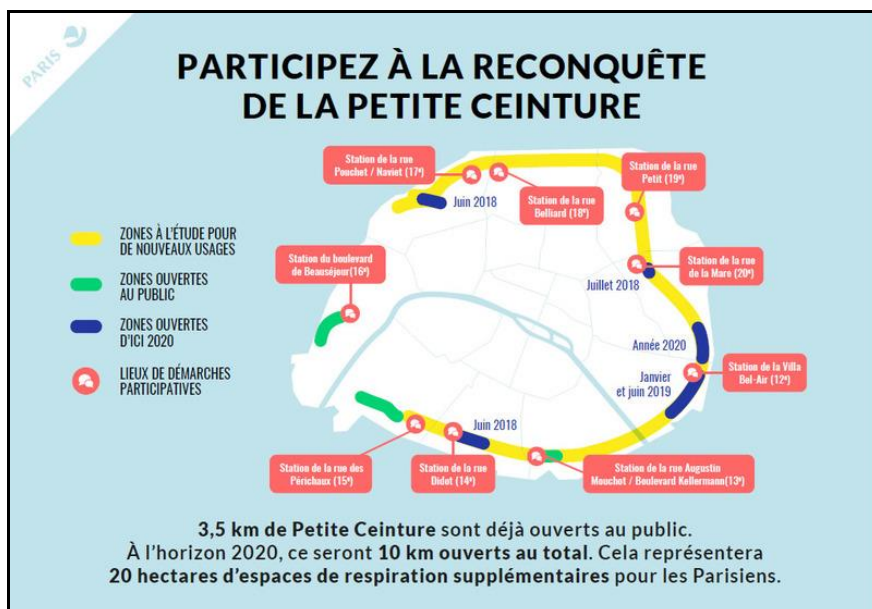
Des gares seront donc détruites, d'autres rachetées à des fins privées, d'autres encore transformées en restaurants branchés, ou reconverties à des fins publiques ou culturelles comme la gare de Charonne qui est devenue salle de concert "La Flèche d'Or".

## PHASAGE GENERAL

### Stations, gares et projets intégrés



Quant au linéaire, il subit petit à petit des conversions localisées en voies vertes, promenades ou projets de jardins collectifs et partagés pour ramener la verdure dans la ville. De nombreuses associations y travaillent.



Ainsi peut-on considérer trois parcours de randonnée ouverts au public :

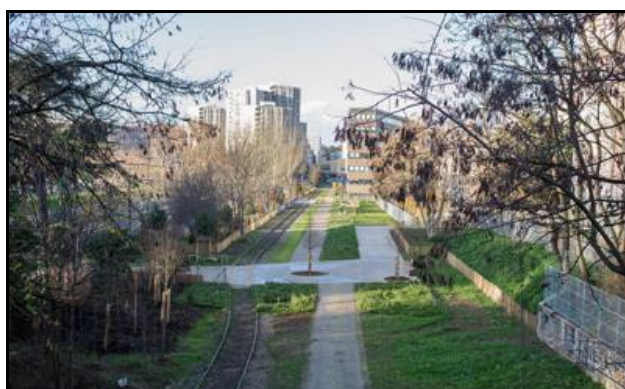
- Le [Sentier Nature du 16<sup>ème</sup>](#) arrondissement. Ouvert en 2007, il fait 1200 m de long et relie la Muette à la porte d'Auteuil. Déferré en 1993 et laissé à l'abandon, il a été rapidement colonisé par une nature sauvage qui en a fait un corridor écologique pour des plantes et des animaux. On y trouve une flore variée : prairie et fourrés, bosquets ponctués de clairières, zone aquifère, murs et talus calcaires, etc. Une information pédagogique comportant six "étapes nature" permet aux promeneurs de découvrir l'incroyable biodiversité de cet écosystème inattendu.



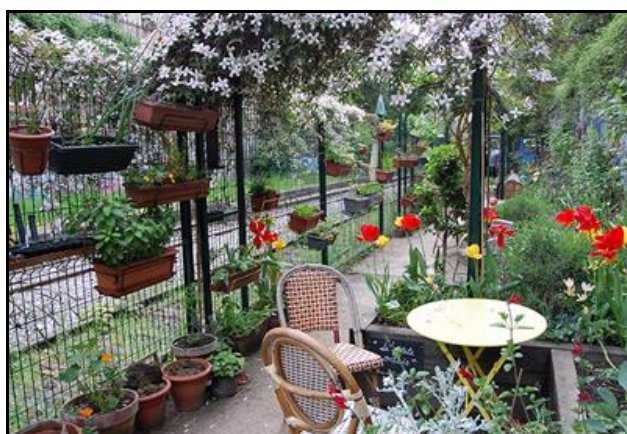
- [Voie verte de la Petite Ceinture du 15<sup>ème</sup>](#) arrondissement. Ouverte en 2013, longue de près de 2 km, elle relie le parc André Citroën au parc Georges Brassens bien que la voie ferrée n'ait pas été retirée. L'aménagement a donc consisté à préserver les installations historiques tout en conservant la végétation installée spontanément sur le site. Ainsi, plus de 220 espèces de plantes et d'animaux vivent ou se promènent dans les différentes strates végétales formées par la colonisation naturelle des talus, du ballast, des ponts et des murets.



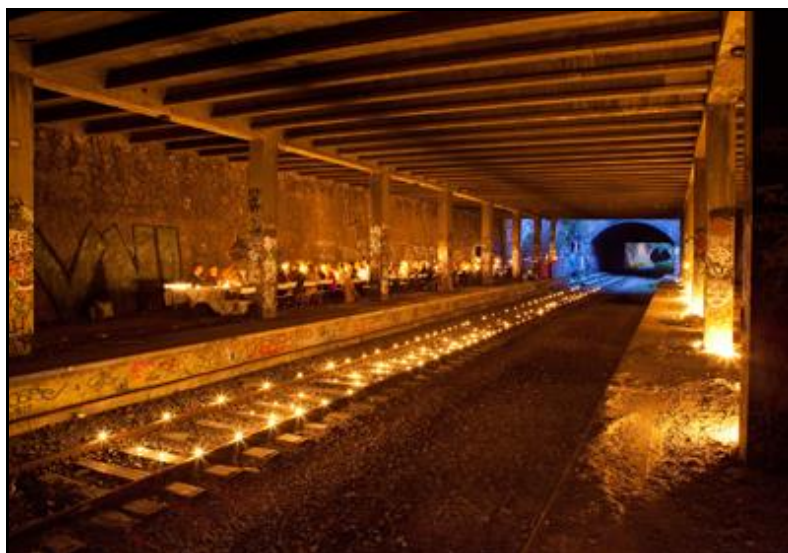
- [La Petite Ceinture du 13<sup>ème</sup>](#). Ouverte en 2016, cette courte promenade de 500 m de long est un véritable fil conducteur entre les jardins Charles Trenet et du Moulin de la Pointe. Le paysage offre un décor insolite à travers une faune et une flore typiques des friches industrielles. On y trouve également un espace détente avec pelouse qui peut accueillir diverses animations.



Auxquels s'ajoutent les Jardins Partagés de la Petite Ceinture pour lesquels plusieurs associations de quartier ont obtenu des concessions pour installer de la verdure le long des voies. Il y en a tout autour de Paris.



Enfin, il est à noter que certains lieux font parfois l'objet d'évènements festifs exceptionnels autorisés.



Tel ce tunnel restaurant d'un soir



Ou ces fêtes de quartier



**Mais pour le reste, hors zones ouvertes, la petite ceinture reste globalement sous responsabilité SNCF et donc d'accès strictement interdit sous peine d'amendes dont le montant peut être très élevé.**

★ ★ ★

A cet ensemble circulaire, bien qu'elle n'en fasse pas officiellement partie, peut être rajoutée l'ancienne ligne Paris Bastille > Marles en Brie, également connue dans Paris sous le nom de ligne de la Bastille ou ligne de Vincennes. Créée pour des raisons essentiellement stratégiques, ouverte de 1859 à 1969, elle prenait naissance en gare de la Bastille, près de la place du même nom, et se dirigeait tout droit vers les banlieues est de la capitale à travers le 12<sup>ème</sup> arrondissement. Elle passait en angle droit sous la petite ceinture au niveau de la porte de Vincennes, d'où son surnom.

Elle sera en partie reconvertie en ligne RER A mais ses deux extrémités, dans Paris et en zone rurale au sud-est, seront abandonnées. La tête de ligne de la Bastille à Saint Mandé sera déposée en 1969 tandis que la gare sera démolie en 1984 pour faire place à l'Opéra Bastille. Par contre, le reste de l'infrastructure sera conservé, notamment le long viaduc de 1022 m et 75 arches qui faisait suite à la gare et sera rebaptisé "viaduc des Arts", ainsi que les tunnels entre la gare et le passage sous la petite ceinture.

La réhabilitation de l'ensemble commencera en 1986 et se terminera en 1993 par l'inauguration de la "[Promenade Plantée](#)", alias coulée verte René Dumont, qui, plus qu'à une promenade au sens strict, s'assimile plutôt à un jardin floral et urbain épousant le tracé linéaire de l'ancienne voie ferrée.

# Une balade dans Paris 4 Kilomètres à pied



Ci-dessus et ci-dessous, l'ancienne gare de Paris Bastille disparue et remplacée par l'Opéra Bastille



Ci-contre et ci-dessous, deux vues anciennes de la gare peu de temps avant sa fermeture



Ci-dessus et ci-dessous, le viaduc des Arts avec sa plateforme réhabilitée en jardin floral





A la place de l'ancienne gare marchandises de Reuilly, un vaste espace détente traversé par une passerelle suspendue



Et des tunnels joliment remis en valeur ou décorés



**Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.**

★ ★ ★