

CITE DES SITES: La petite ceinture, un long site oublié...

Le canal Saint-Martin, où Eugène Dabit a écrit L'Hôtel du Nord devenu le «

film-culte » Hôtel du Nord grâce au scénario d'Henri Jeanson et à la reconstitution en studio de Marcel Carné, le canal Saint-Martin ne sert plus au transport de marchandises et les seules péniches qui s'y croisent transportent des humains soucieux de retrouver une atmosphère... atmosphère. «*Qu'importe les coups de pelle chirurgicaux des promoteurs, qui ont violé ses berges pour y ériger de prétentieuses sentinelles de béton et de verre, lit-on dans <https://www.a-paris.net/A-paris-canal-paris.htm>. Le canal a de la mémoire, « en été comme en hiver », parole de Prévert. Ou quand les feuilles mortes des platanes et des peupliers s'amoncellent sur ses rives, dans la lumière de paille du dernier soleil d'octobre... « Même si les mutations industrielles ont sonné le glas du Paris de Carné, Doisneau et Simenon qui animait autrefois ses quais et faisait vivre ses ateliers, de Stalingrad à Bastille. Le Saint-Martin fleure encore, et pour de bon, de bief en écluse, l'histoire d'une césure dans la ville. Celle des quartiers résidentiels de l'Ouest, et du quotidien laborieux des faubourgs de l'Est. Des « docks » chargés de plâtre, des bistrotts de marinières et des filles sans le sou retenant leur désespoir aux fines passerelles de fer. De tous ces destins précaires et parallèles de milliers de Parisiens, qui ont un jour trouvé, loin de Sa Majesté la Seine, un horizon sur ces berges. Un repos sans façon, procuré on ne sait trop comment par cette imitation de rivière longue de 4,5 kilomètres, modeste coulée rectiligne creusée de main d'homme dans les entrailles de la capitale, en 1825... « Salulaire défi du canal d'avoir toujours su disputer son âme à son devoir d'utilité. Créé en effet sur ordre de Napoléon pour alimenter la ville en eau et couper la grande boucle de la Seine difficilement navigable, la voie d'eau était, un siècle et demi plus tard, victime de la baisse du trafic. Elle a pourtant échappé de justesse à un projet de transformation en autoroute dans les années soixante-dix, en partie grâce à son ouverture à la navigation de plaisance. Des riverains éberlués virent alors, pour la première fois une curieuse embarcation. Au bastingage garni de géraniums. Transporter des passagers séduits par une autre perspective de Paris, et attendre à l'écluse... Une gageure. Mais le canal a réussi, depuis, à se forger la réputation d'offrir l'une des plus étonnantes promenades au fil de l'eau, en plein coeur de la capitale.» Il faut toutefois déplorer que le baron Haussmann qui a su admirablement modeler Paris, en sacrifiant une part importante du passé de la ville, ait jugé bon d'enfouir le canal, de la Grisettes à la Bastille, pour que le boulevard Richard-Lenoir ne donne pas sur une voie d'eau qu'on ne retrouve donc qu'après la Bastille dans le magnifique bassin de l'Arsenal. Une autre voie de communication naquit au 19ème : le chemin de fer de Petite-Ceinture qui ceignait Paris sans la moindre solution de continuité. « La construction de la Petite Ceinture de Paris débuta en 1851 , dans le sillage de la révolution industrielle. La première section de la rive droite fut mise en service le 11 décembre 1852 pour le transport de marchandises. Le 2 mai 1854 c'est au tour de la ligne d'Auteuil d'être mise en service pour assurer essentiellement un trafic voyageur (?) Ménilmontant, Batignolles-Clichy, Belleville-Villette, Charonne, et La Rapée-Bercy furent les premières stations à être ouvertes au public . « La boucle est fermée le 25 mars 1869. 5 millions de voyageurs sont transportés sur la petite ceinture au cours de l'année 1870, 30 millions en 1905 et 39 millions en 1900, année de l'exposition universelle. Au début du siècle le service circulaire est assuré par des trains de 8 voitures et comporte 6 trains à l'heure le matin et le soir (?) Le 22 juillet 1934 alors que le métro à atteint sa pleine maturité, le service voyageurs est supprimé sur la petite ceinture suite à une baisse de trafic importante. Depuis cette date, la Petite ceinture est fermée au trafic voyageur. Seul*

le tronçon Pont Cardinet – Auteuil a subsisté jusqu'en 1985 pour le transport urbain. Aujourd'hui une grande partie des voies de cette section a été déposée. » Le 22 juillet 1934 est donc un jour noir pour les transports en commun parisiens. Il n'aurait pas fallu supprimer mais adapter, relier les petites gares de petite Ceinture aux stations de métro voisines, un peu comme cela fut fait aujourd'hui depuis qu'on a eu l'idée de reprendre l'usage du pont de chemin de fer, vestige d'une ancienne Exposition, qui relie le Champ de Mars à la Maison de la Radio. Une bombe alliée a détruit une petite partie de la Petite Ceinture et, plutôt que de reconstruire, on a préféré peaufiner la démolition et, dans le quartier d'Exelmans, il n'y a plus de train et donc plus de viaduc ? alors que, de Bastille à Daumesnil, bien des années plus tard, l'aménagement de la coulée verte et du viaduc des Arts sur l'emplacement de l'ancienne ligne de Vincennes est une grande réussite. Qu'est donc devenue la petite Ceinture ? <https://www.parisceinture.com/> nous rassure : «(?) le Groupe d'Études sur la Petite Ceinture (GEPC) écrivait en 1996 dans son Livre Blanc : « La Petite Ceinture apporte des facteurs d'équilibre phytosanitaire aux végétaux des jardins publics et privés. C'est un site de reproduction, de nutrition, de vie, d'où sa palette d'oiseaux, de papillons, de petits mammifères et de petits reptiles... La Petite Ceinture est un élément majeur du maintien de la diversité biologique et d'un certain équilibre écologique dans Paris. » « la fonction de poumon vert de la masse chlorophyllienne est capitale en site urbain dense pour deux raisons majeures : la production d'oxygène et la purification de l'air (poussières et polluants atmosphériques). » « Dès lors que la largeur de l'emprise ferroviaire est supérieur au minimum imposé par les conditions de circulation, les abords des rails sont en mesure d'offrir un espace végétalisable. « Or, bon nombre des configurations de la Petite Ceinture comportent d'importants talus en terre de remblai, dont la fixation se fait communément grâce au Robinier, sorte de pseudo acacia et à l'Érable...» Quoi qu'il en soit, il ne semble pas que l'on s'achemine vers une nouvelle «coulée verte» ceinturant presque Paris. Et en tout cas pas vers l'installation d'un tramway sur le site du chemin de fer. C'était hélas ! en 1934 qu'il fallait prendre la bonne décision. Et je voudrais aussi saluer l'utilisation parfois sympathique qui a été faite des anciennes gares. Ainsi le Café de la Flèche d'Or, au 102 bis rue de Bagnolet «a été aménagé dans l'ancienne gare de Charonne de la Petite ceinture, au dessus des voies abandonnées aux herbes folles! La décoration du café utilise des panneaux de signalétique récupérés des anciennes voies de chemin de fer, en ajoutant un grand cheval suspendu au plafond. On peut boire et manger en écoutant des musiciens. Il y a un concert tous les soirs : rock, reggae ou chanson française en général.» (<https://www.parisbalades.com/Arrond/20/>) Dans des quartiers plus bourgeois, des restaurants hauts de gamme se sont aussi installés dans d'autres gares. Et avenue de St-Ouen, c'était Darty. Il est tout de même regrettable que cette longue étendue soit pitoyablement abandonnée.