

# Quel devenir pour la Petite Ceinture ?

## Phase 1 – diagnostic

JANVIER 2012

NOTE DE 8 PAGES N° 53



### Un espace parisien unique

L'Apur a réalisé un portrait de la petite ceinture ferroviaire qui laisse apparaître au-delà de ses multiples enjeux son caractère unique.

C'est le portrait d'un territoire exceptionnel : son histoire, ses paysages inédits à mi-chemin entre friche ferroviaire et jardin d'Eden, le calme qui y règne au cœur même de la ville dense, ses qualités écologiques, sa présence tantôt discrète, tantôt monumentale dans le paysage urbain, l'attachement fort des riverains à ce site singulier et atypique au cœur de la métropole...

Ce document résume ou détaille cette plongée dans l'univers tout à fait particulier de la petite ceinture, pour mieux le connaître et le découvrir.

La portion de Petite Ceinture entre l'avenue Daumesnil et la rue du Sahel dans le 12<sup>e</sup> arr.

# Contexte et enjeux

La Petite Ceinture est une infrastructure ferroviaire créée à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Longue de 32 km, elle fait le tour de Paris à l'intérieur du boulevard des Maréchaux et permettait la mise en relation des gares parisiennes. Sa partie Ouest est aujourd'hui empruntée par le RER C. Après l'arrêt du trafic de voyageurs en 1934, le trafic marchandises a été abandonné depuis quelques années, exception faite pour des utilisations ponctuelles sur certains tronçons. Faisant partie du réseau ferré national, elle est propriété de RFF, et ses gares appartiennent à la SNCF.

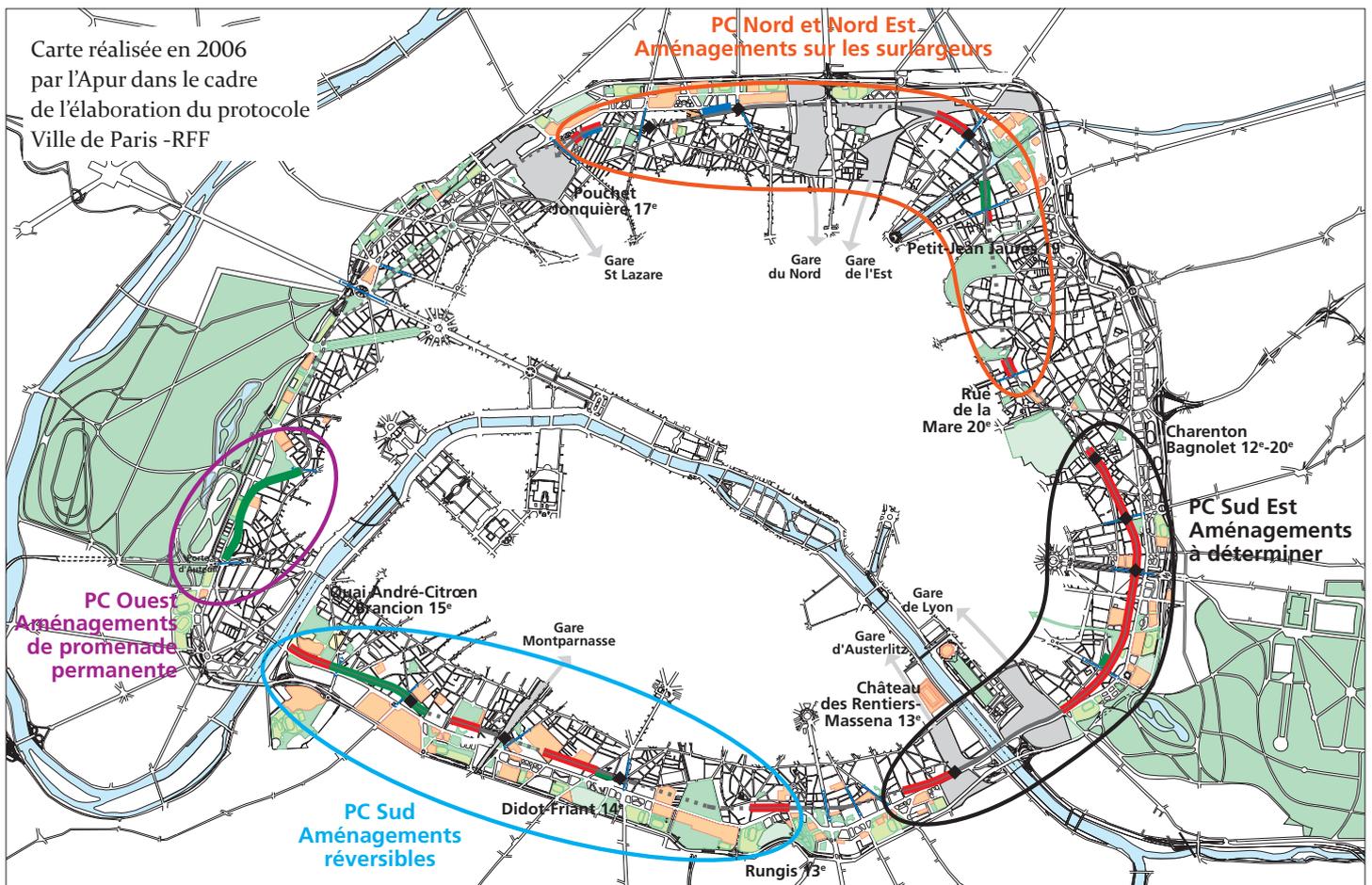
En 2006, la Ville de Paris et RFF se sont engagés conjointement sur les vocations et le devenir de la Petite Ceinture à Paris à travers la signature d'un protocole-cadre. Depuis, différents secteurs ont fait l'objet d'aménagements ponctuels conformes aux principes définis dans le protocole.

Ce protocole-cadre étant arrivé à son terme en juin 2011, il a été prolongé de deux ans. Le Maire de Paris et le Président de RFF sont convenus d'étudier ensemble l'avenir

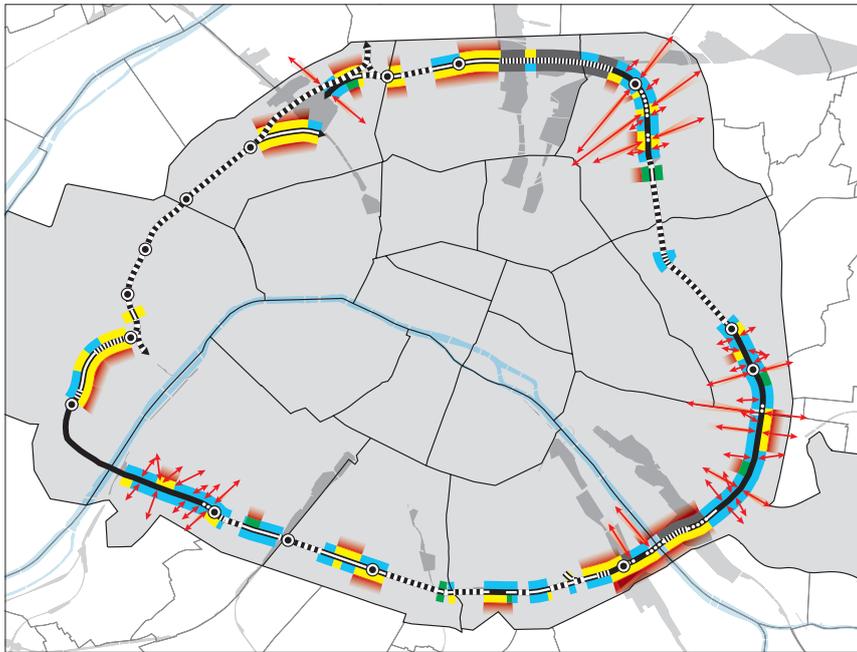
de la petite ceinture, tronçon par tronçon, afin de valoriser cet espace en le transformant en un lieu de vie sans le muséifier. La Ville de Paris, en lien avec RFF, a confié à l'Apur une étude sur le devenir de la Petite Ceinture.

Ce diagnostic aborde différents thèmes, qui seront autant de sujets à prendre en compte pour définir l'avenir du site : transports/déplacements ; usages/mode de vie ; nature en ville/biodiversité ; opérations urbaines/contraintes réglementaires.

Dans la suite du présent diagnostic, au début du premier semestre 2012, l'Apur proposera des stratégies qui permettront à la Ville d'engager une discussion avec RFF. Au terme de ces échanges, dans le courant du second semestre, la Ville mettra en place une conférence de consensus sous l'égide d'Anne Hidalgo afin d'engager le débat sur l'avenir de la Petite Ceinture, comme l'a voulu le Conseil de Paris au travers d'un vœu (déposé au Conseil de Paris les 14 et 15 novembre 2011).



- |   |  |                                  |                  |                                  |  |
|---|--|----------------------------------|------------------|----------------------------------|--|
| <b>La petite ceinture de Paris</b><br>Réflexions partagées<br>Ville de Paris - RFF<br>pour une ouverture au public<br>à court ou moyen terme. |  | Petite ceinture Ouest            |                  | Petite ceinture à l'air libre    | <b>les équipements</b><br>Axes commerciaux<br>Hopitaux, écoles, équipements administratifs, culturels...<br>Terrains de sport<br>Cimetières<br>Parcs, jardins et promenades publics<br>Emprises ferroviaires |
|   |  | Petite ceinture Sud-Est          |                  | Petite ceinture en tunnel        |  |
|   |  | Petite ceinture Sud              |                  | Études engagées                  |  |
|   |  | Petite ceinture Nord et Nord-Est |                  | Aménagements récents             |  |
|   |  | Petite ceinture Nord et Nord-Est |                  | Nouveaux aménagements à proposer |  |
|   |  |                                  | Gare à valoriser |                                  |  |



### Les relations visuelles possibles entre l'espace ferroviaire et l'espace urbain

#### Les abords de la PC

- Bâti
- Espaces verts publics
- Espaces publics
- Faisceaux ferroviaires

#### Profil Petite Ceinture

- En tunnel, tranchée couverte
- En tranchée ouverte
- À niveau
- En talus ou remblai

- En viaduc, ouvrage aérien
- Bâtiments de gare existants

#### Les vues

- Vue lointaine sur et depuis la PC
- Ouverture visuelle latérale

## Paysage

Le paysage de la petite ceinture est le résultat d'une rencontre riche entre l'espace ferroviaire, l'espace urbain et l'espace végétalisé.

Nulle part, la Petite Ceinture ne se fond dans la ville. Son statut particulier, son inaccessibilité, son profil presque toujours en dénivelé par rapport à la ville font qu'il n'y a jamais de fusion entre l'univers ferroviaire et l'univers urbain. La limite entre les deux est toujours reconnaissable.

La Petite Ceinture étant aujourd'hui quasi inaccessible, la relation à la ville est avant tout visuelle et symbolique. Qu'il s'agisse de l'effet belvédère offert ici et là par les tronçons en viaduc ou de l'intimité des parties en tranchée, son profil façonne des situations urbaines très variées et souvent inattendues.

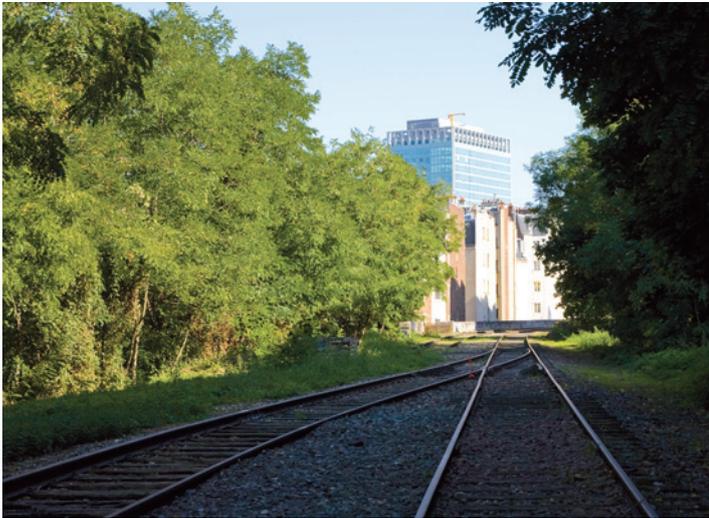
La Petite Ceinture impose sa présence de manière plus ou moins forte dans l'espace urbain et offre au promeneur qui s'y faufille des vues plus ou moins dégagées sur Paris. Ce paysage est largement hétérogène même si la présence de l'infrastructure lui donne une identité et une cohérence d'ensemble. Reconnaisable comme un espace unitaire et unique, la petite ceinture se décline sous mille formes différentes en fonction de son profil et des sites traversés.



En surplomb, près de la porte de Vincennes



Sur le pont National



En surplomb, près de la porte de Versailles



En tranchée, près du parc des Buttes-Chaumont

# Transport

La Petite Ceinture est d'abord une infrastructure de transport historique. Elle fut la première ligne ferroviaire reliant les différents réseaux nationaux entre eux mais aussi première ligne de rocade utilisée par les voyageurs pour rallier les différents faubourgs parisiens. Cette vocation ferroviaire n'est que peu présente aujourd'hui mais elle ne doit pas être oubliée à l'heure où d'importants projets de transports voient le jour dans la région parisienne.

Les tronçons encore circulés nécessitent donc leur maintien dans le Réseau Ferré National : l'arc ouest emprunté par le REC C et le secteur Nord reliant le faisceau Nord et le faisceau Est.

Trois autres secteurs, bien que non circulés à l'heure actuelle, sont le support de projets ferroviaires d'ores et déjà identifiés : le secteur reliant le faisceau Austerlitz et le faisceau gare de Lyon ; le petit raccordement entre les voies du RER C au niveau de la porte de la Muette et la fin du sentier nature dans le 16<sup>e</sup> arrondissement, pour le stockage de rames du RER C ; le raccordement au quai d'Issy, précédemment utilisé comme base travaux

et susceptible de retrouver un usage dans le cadre du schéma directeur du RER C.

D'autres tronçons pourraient faire l'objet de projets de transports à moyen-long terme : le secteur compris entre le faisceau Saint-Lazare et le faisceau Nord ; toute la section Est depuis Paris-Nord-Est jusqu'à Bercy. Cette dernière section se trouve en effet dans le prolongement du tramway Epinay-Saint-Denis-Paris T8 jusqu'au tramway T3 avenue de Vincennes.

Le raccordement de la petite ceinture à la Gare des Gobelins reste pertinent pour permettre un service logistique sur ce site. La faisabilité d'une desserte par tram-fret, testée avec succès en décembre 2011 par l'Apur, le STIF et la RATP, via un raccordement entre le tramway T3 et la PC au niveau de la ZAC Paris Rive Gauche, serait à confirmer : cela permettrait de déclasser ce tronçon du réseau ferré national et de réduire les contraintes sur les aménagements du secteur Masséna.

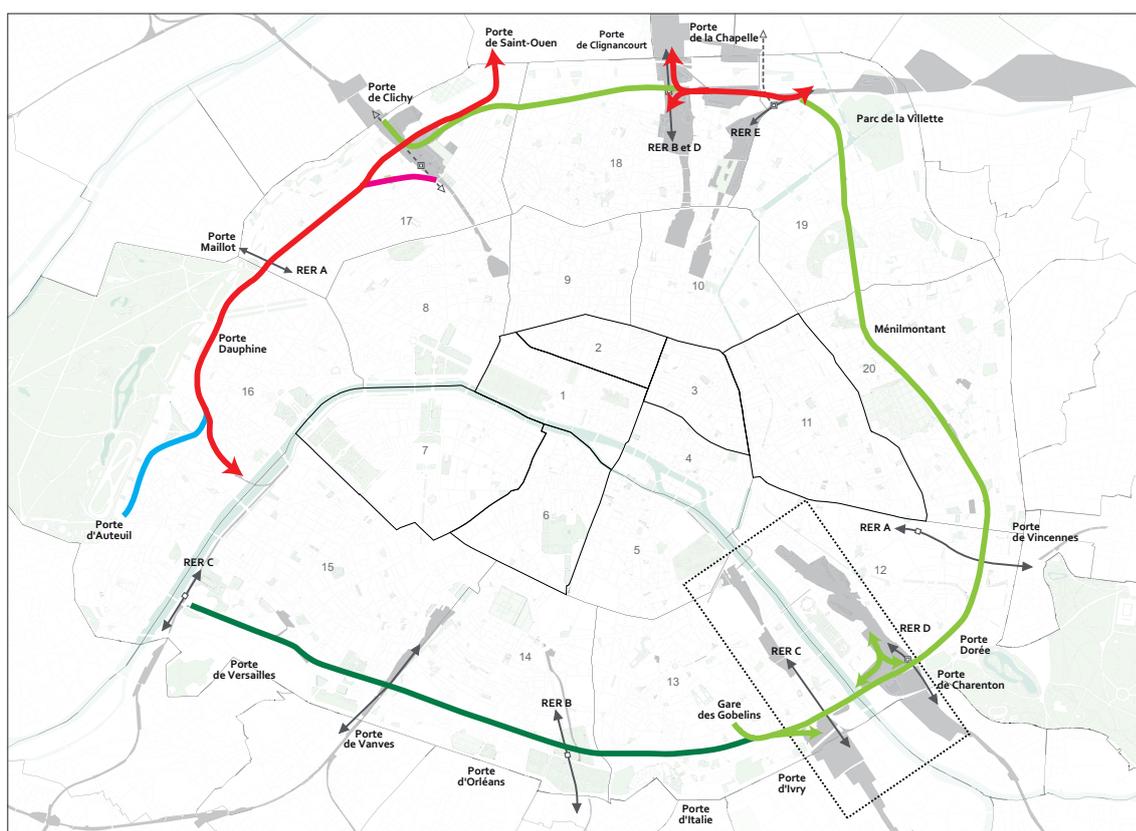
Enfin, il n'y aura plus de circulation ferroviaire dans la section sud entre la gare des Gobelins et le secteur Balard (13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> arr.) et dans la tranchée Pereire (17<sup>e</sup> arr.)...

## Trafic actuel

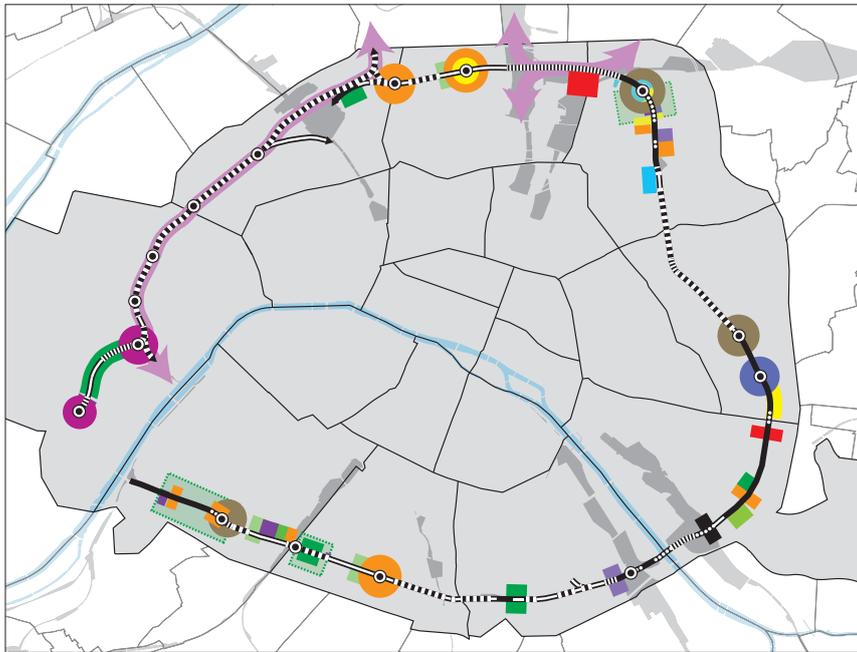
- Trafic fer existant
- Trafic fer arrêté définitivement

## Projet envisagé

- Trafic fer possible
- Abandon du trafic fer
- connexion avec le réseau



Le tramway T2 en gare de Meudon



### Repérage des usages selon l'emprise affectée et la typologie d'activité – État actuel usages

#### Typologie d'usage

- |                       |  |
|-----------------------|--|
| Espace vert public    | Commerce                               |
| Jardin associatif     | Activité                               |
| Espace vert privatif  | Atelier d'artiste                      |
| Espace vert à l'étude | Habitat précaire occupation temporaire |
| Transport             | Service social                         |
| Entrepôt-PK-Garage    | Loisirs / Sport                        |
| Local technique       | Usage affectant une gare               |
| Bar / restaurant      |  |

#### Profil Petite Ceinture

- |                              |
|------------------------------|
| En tunnel, tranchée couverte |
| En tranchée ouverte          |
| À niveau                     |
| En talus ou remblai          |
| En viaduc, ouvrage aérien    |
| Bâtiments de gare existants  |

## Usages

Après l'arrêt de la circulation ferroviaire, la Petite Ceinture est restée longtemps dans un état d'abandon. Puis, au fil du temps, des usages, de plus en plus nombreux, se sont installés dans les bâtiments de gare et des viaducs, sur les terrains adjacents aux voies inclus dans son emprise, sur l'infrastructure ferroviaire elle-même, d'abord de manière spontanée puis de manière de plus en plus structurée.

On y trouve des promenades (qui ont tendance à devenir des lieux pérennes et aménagés), un sentier nature, des jardins potagers partagés ou collectifs, des cafés, des restaurants, des commerces, des ateliers d'artiste et des lieux de stockage dans les gares et les voûtes, mais aussi des abris précaires, notamment dans les tunnels. Des entreprises d'insertion assurent son entretien quotidien.



Le jardin partagé du Ruisseau, 15<sup>e</sup> arr.



le jardin pédagogique de l'association Halage, 17<sup>e</sup> arr.



Le restaurant dans la gare de la Muette, 16<sup>e</sup> arr.



Le sentier nature, 16<sup>e</sup> arr.



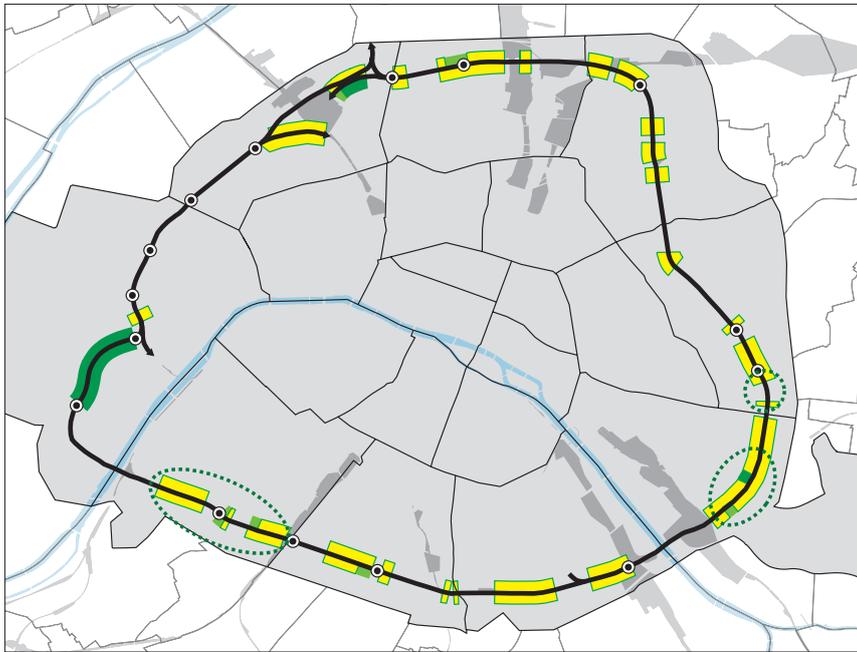
Loueur de vélos dans les voûtes de la rue Curial, 19<sup>e</sup> arr.



Les graffitis de la Petite Ceinture, un laboratoire artistique



la gare de Pont de Flandre, 19<sup>e</sup> arr.



Carte des enjeux de nature de la petite ceinture

- Espaces de nature sauvage non accessibles
- Jardins privés ou associatifs
- Espaces verts publics
- Emprises ayant fait l'objet d'un inventaire faune-flore

## Nature

L'absence de trafic ferroviaire et la relative préservation de l'emprise de la fréquentation humaine ont permis le développement d'une végétation sauvage spontanée et le retour d'espèces animales.

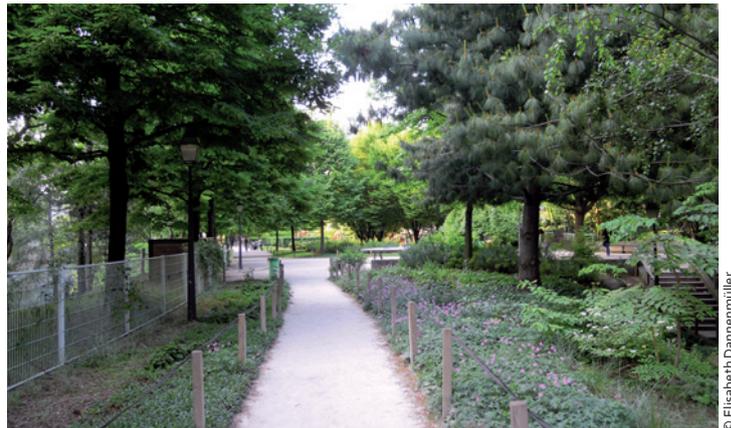
Cela a contribué à la création du paysage « naturel » de la petite ceinture en la transformant en une vraie réserve de flore et faune en milieu urbain. Sa configuration linéaire et la proximité avec les bois, les grands parcs, la Seine, les canaux et les faisceaux ferrés favorisent le développement des espèces faunistiques et floristiques (propagation, dissémination par les insectes, vent...) et confèrent à l'espace de la petite ceinture une place particulière au sein du vaste réseau écologique qui met en relation les espaces de nature de Paris avec ceux de la métropole.



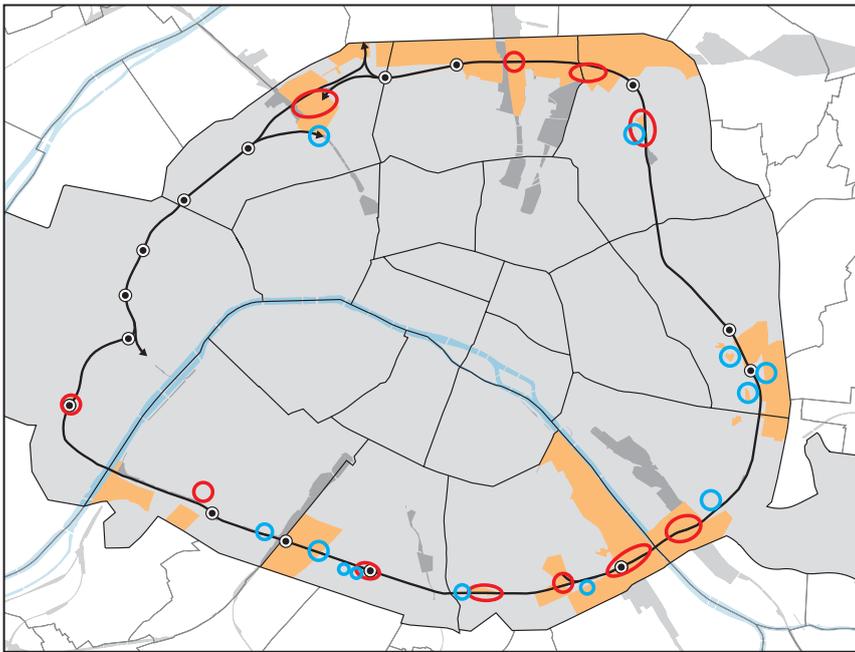
Au droit de la rue Friand, 14<sup>e</sup> arr.



Au droit de la rue Leblanc, 15<sup>e</sup> arr.



Sentier nature, Charles Péguy, 12<sup>e</sup> arr.



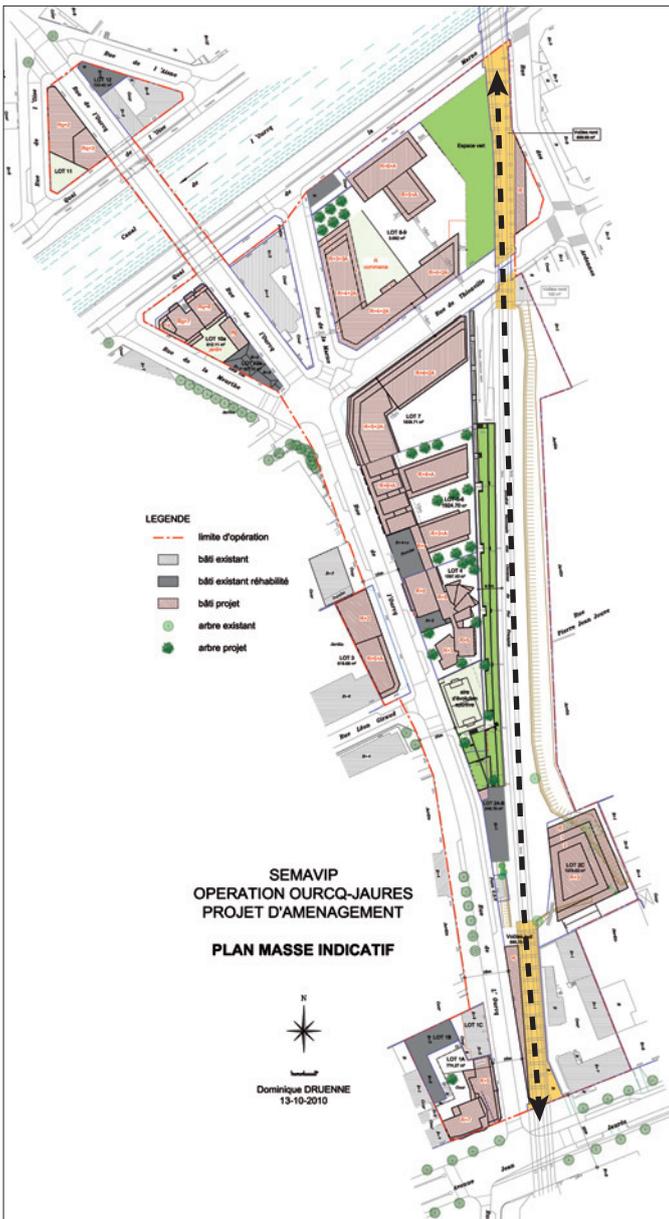
Carte des opérations d'aménagement en cours ou à l'étude sur les abords de la petite ceinture

- GPRU/ ZAC/ Autres opérations majeures
- Opération sur les abords de la Petite Ceinture
- Opération non impactante sur les emprises PC

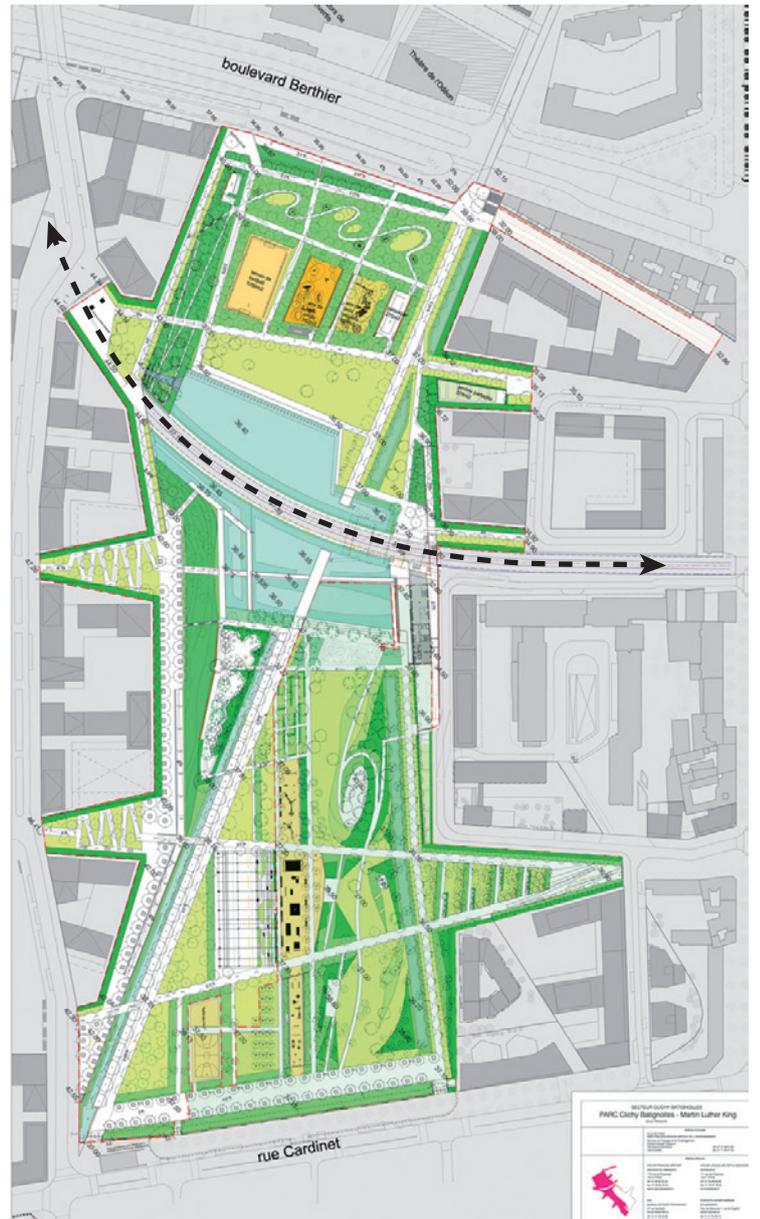
## Mutations / projets en cours

Le paysage de la petite ceinture, loin d'être figé et immobile, évolue dans le temps au rythme des mutations du tissu urbain qui l'entoure.

Nombreuses sont les opérations d'aménagement, plus ou moins importantes, qui intéressent les abords de l'infrastructure. Certaines incluent un tronçon de petite ceinture au sein de leur emprise : c'est le cas de la ZAC de Clichy-Batignolles (17e arr.) dans laquelle le nouveau parc sera traversé par l'emprise ferroviaire, des secteurs Paris – Nord-Est et Ourcq-Jaurés (19e arr.), ce dernier secteur, par exemple, inclut la construction de logements sociaux, la création de jardins partagés et la réhabilitation des voûtes du viaduc ferroviaire ; de Paris-Rive Gauche et de la ZAC de Rungis (13e arr.). D'autres projets aménagent la voie ferrée elle-même, par exemple le projet de la « PC15 » qui convertit un long tronçon en promenade publique et qui reliera deux parcs par une liaison verte propice à la préservation de la biodiversité.



Projet d'aménagement, opération Ourcq-Jaurés



Projet d'aménagement ZAC de Clichy-Batignolles

## Conclusion : Un équilibre à trouver

Cet espace merveilleux est aussi très fragile : nombre des qualités qui font aujourd'hui son charme découlent en effet de son « état d'abandon » ainsi que de sa mise à distance par rapport à la ville.

Dans le même temps, ancrée dans la mémoire collective, la petite ceinture représente un élément du patrimoine parisien. Un débat naîtra entre la volonté de laisser les choses en l'état et celle de rendre l'espace aux Parisiens et pas simplement aux connaisseurs.

La petite ceinture est un espace vivant, vécu au quotidien par la population qui la côtoie et la pratique. Une approche purement conservatoire de cet espace risque-

rait de le muséifier et de le condamner car comment entretenir et maintenir en l'état un espace totalement inutilisé.

À l'inverse, fort des multiples visages du site, il faudra élaborer des scénarii d'évolution qui intègrent les différents aspects de sa valeur, valeur de son paysage, de ses usages, de la présence d'une faune et d'une flore sauvage, valeur de son potentiel d'accueil de nouveaux modes de transport... et prennent en compte la vie de la petite ceinture pour lui redonner un rôle dans la métropole tout en préservant son caractère exceptionnel.



Dans le parc Montsouris, 14<sup>e</sup> arr.

Directeur de la publication : Francis Rol-Tanguy  
Directrice de la rédaction : Dominique Alba  
Étude réalisée par : Chiara Molinar et Hervé Levifve  
Sous la direction de : Christiane Blancot  
Cartographie et maquette : Apur