

3. Usages des espaces de la Petite Ceinture

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 s'y sont installés, d'abord de manière spontanée puis de manière de plus en plus structurée.

Aujourd'hui on compte un nombre important d'activités qui affectent le patrimoine bâti, l'infrastructure elle-même, ses surlargeurs ainsi que quelques espaces interstitiels entre l'emprise ferroviaire et le bâti limitrophe.

Nous présentons ici un recensement des activités pratiquées à ce jour sur la petite ceinture et de leur modalité de fonctionnement (convention d'occupation, modalités de gestion...).

Il s'agira ensuite de dresser un bilan de ces usages, d'évaluer leur pertinence, les avantages et inconvénients ainsi que leur compatibilité avec les nouveaux objectifs de RFF et les orientations de la Ville de Paris.

La prise de connaissance de ces usages nous paraît aujourd'hui très importante, d'une part pour les transformations qu'ils engendrent sur les espaces de la petite ceinture et, d'autre part, pour leur rôle social. En effet un changement de regard s'est produit dans le temps et aujourd'hui de plus en plus de personnes se retournent vers la petite ceinture.

Connaître et comprendre la manière dont les espaces de la petite ceinture sont aujourd'hui vécus et habités représente une étape importante de la réflexion sur l'avenir de ces espaces. Cela en vue de la nouvelle convention que RFF et la Ville de Paris élaboreront au cours de cette année et qui permettra de développer des bonnes pratiques au détriment d'usages moins valorisants.

3.1 De l'appropriation spontanée aux conventions d'occupation temporaire

Exception faite pour le tronçon ouest qui, emprunté par le RER C, a conservé sa vocation de transport, la Petite Ceinture n'a pas trouvé de nouvelle fonction depuis l'arrêt du service voyageurs en 1935 et marchandises quelques années plus tard.

Bien que sa vocation ferroviaire n'ait jamais été remise en question (voir à ce propos le chapitre transport de cette étude), aucun projet durable a été mis en place sur cette ligne et l'infrastructure est depuis plusieurs années inutilisée sur la plupart de son linéaire.

Cette situation a favorisé la lente mais inévitable transformation des espaces de la Petite Ceinture en friches ferroviaires.

Comme tout « no man's land », ces emprises à l'abandon et apparemment sans surveillance, ont fini par devenir le lieu privilégié de différentes catégories de personnes désireuses, pour des raisons très diverses, de fuir les regards d'autrui et de profiter du calme qu'y demeure.

Des pratiques spontanées ont ainsi commencé à voir le jour sur des espaces divers de la petite ceinture : surlarageurs, ouvrages, gares désaffectées...

Qu'il s'agisse de personnes SDF, de tagueurs ou de jardiniers en herbe, un nombre important de personnes a ainsi commencé à fréquenter et s'approprier les espaces de la petite ceinture.

Une évolution dans le temps de la demande des parisiens

Pendant longtemps, les gens qui s'installaient sur la petite ceinture ne choisissaient pas ces espaces pour leurs qualités intrinsèques (le calme, la qualité végétale...), mais "par défaut", ces lieux constituant la seule alternative possible. Cela a donné lieu à un nombre important d'occupations peu valorisantes et souvent illicites, indifférentes aux spécificités et aux qualités de la petite ceinture et qui ont contribué à la dégradation de son patrimoine et de son image dans l'imaginaire collectif.

Fort heureusement, ces dernières années un changement d'attitude s'est produit vis-à-vis de l'espace de la petite ceinture, de plus en plus reconnu comme un espace exceptionnel et une réserve de vide et de nature dans une métropole de plus en plus dense. Par conséquence, la typologie des activités que s'y développent a aussi changé de visage au fil des années et aujourd'hui les parisiens réclament la possibilité de profiter de la qualité naturelle et écologique de cet espace.

Des conventions d'occupation temporaire

À côté des installations spontanées, des usages plus structurés et réglementés ont vu le jour. Des conventions d'occupation temporaires ont été signées entre RFF et de nombreux acteurs publics ou privés.

À l'heure actuelle, toutes les installations et tous les usages acceptés par RFF doivent être compatibles avec

la vocation ferroviaire de la petite ceinture et, en cas de réalisation d'aménagements spécifiques, ceux-ci doivent respecter la condition de réversibilité.

Ces conventions peuvent avoir une durée variable de quelques années à quelques décennies : les premières COT, signées jusqu'au début des années 2000, ont des durées très importantes, jusqu'à 100 ans et plus. Aujourd'hui les COT sont signées pour des durées plus courtes (de 1 à 5 ans en moyenne).

Le prix non plus n'est pas forcément fixe mais peut varier en fonction de nombreux facteurs. Aujourd'hui il dépend essentiellement de la durée de la convention et de la typologie d'usage.

Dans certains cas, ces conventions ont permis de régler certains usages spontanés, comme ce fut le cas pour certains jardins partagés et pour certaines installations d'artistes dans les voûtes.

Depuis plusieurs années RFF, en tant que propriétaire, s'est attaché à régulariser les occupations plus anciennes dans le cadre d'une stratégie nouvelle de valorisation locative de son patrimoine.

La mise en place de ces conventions a permis de régler et de suivre l'évolution de certaines activités et de consolider certaines pratiques. Cependant le nombre important de locataires et la précarité économique de certains d'entre eux ne permet pas toujours une gestion aisée et efficace. RFF compte ainsi des nombreuses situations d'occupation induite.

Ces tensions ont conduit en certaines occasions à des expulsions forcées.

Le recensement des usages

Nous présenterons dans les pages qui suivent, une sélection d'usages en fonction de l'espace de la petite ceinture qu'ils affectent :

- emprises à l'air libre,
- gares,
- ouvrages,
- dalles de couverture,
- usages itinérants.

Ce recensement a été rendu possible, d'une part par les données mises à dispositions par RFF et d'autre part par des nombreuses visites de terrain qui ont notamment permis de repérer les usages spontanés.

Aujourd'hui, au moment où RFF et la Ville de Paris se préparent à signer une nouvelle convention qui remplacera le protocole 2006, le temps est venu de réfléchir de manière stratégique et durable aux usages qui permettent de préserver et de mettre en valeur le patrimoine paysager et écologique de la petite ceinture tout en répondant aux attentes et besoins des parisiens.

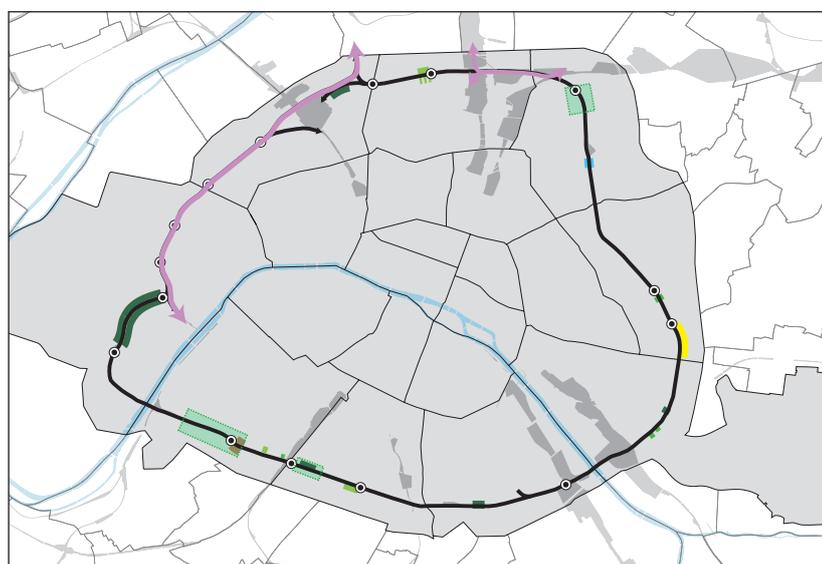
3.1.1 L'affectation des emprises à l'air libre

D'après les informations de RFF, plus de 56 000 m² d'emprises de la petite ceinture font l'objet de conventions d'occupation temporaire.

Il s'agit de situations très disparates, du petit terrain de quelques mètres carrés loué par un riverain soucieux d'en faire son petit jardin à des aménagements bien plus conséquents.

La plupart des usages affectant des emprises à l'air libre concernent des activités privées ou associatives liées à la pratique du jardinage.

Dans le 15^e arrondissement, une emprise très importante est occupée par les terrains de tennis de la SNCF qui en reste propriétaire.



- | | |
|--|---|
|  Jardin privé |  Parking en plein air |
|  Jardin associatif |  Sport - Loisirs |
|  Espace vert public |  Circulation ferroviaire |
|  Espace vert public en projet | |

De gauche à droite :

- le garage de bus RATP sur les emprises de la PC dans le 12^e et 20^e (cours de Vincennes),
- le jardin partagé « La Framboisine » sur les anciens quais de la gare Ornano, dans le 18^e,
- les tennis SNCF de Vaugirard, dans le 15^e.



D'autres emprises à l'air libre sont occupées pour l'entreposage et le stationnement de véhicules :

- 900 m² au niveau du boulevard Victor, dans le 15^e pour le stationnement de véhicules d'un hôtel ;
- 900 m² dans le 18^e au niveau des magasins généraux, loués par la société Icade comme parking de véhicules ;
- Une emprise au niveau du boulevard Masséna, dans le 13^e louée par la société immobilière Masséna Renault.

RFF a aussi permis pendant longtemps l'accueil de personnes en difficultés dans des wagons stationnant sur les voies de la petite ceinture et gérés par des associations d'aide aux plus démunis. Ce fut le cas de la tranchée Pereire et du boulevard Poniatowski. Ces activités ont été interrompues par les nouveaux projets en cours ou à l'études sur ces secteurs.

La ville de Paris loue à l'heure actuelle d'importantes surfaces à usage d'espace vert :

- 385 m² dans le 12^e occupés par le sentier Nature en prolongement du square Charles Peguy (DEVE) ;
 - 300 m² dans le 13^e pour la mise en place de l'œuvre d'art « Mirages » ;
 - 580 m² dans le 14^e pour le jardin partagé de la rue de Coulmier, géré par l'association Vert'Tige ;
 - 126 m² en bas de la rue Brancion dans le 15^e pour le stockage de matériel de la DEVE ;
 - 22 650 m² dans le 16^e pour le sentier nature ;
 - 1 000 m² environ dans le 17^e pour le jardin partagé « du Ruisseau » géré par une association de riverains.
- À cela se rajouteront les emprises de la promenade en projet dans le 15^e pour lesquelles une convention d'occupation temporaire sera prochainement signée par la Ville de Paris.

Les emprises à l'air libre font aussi l'objet de quelques pratiques illégales et ont vu dans le passé de nombreuses personnes s'y installer et y établir des campements de fortune. Suite à l'action de RFF et à l'intervention des forces de l'ordre, ces occupations illégales ont quasiment disparu.



3.1.2 L'affectation des gares

Une fois perdue leur fonction d'accueil des voyageurs, de nombreuses gares de la petite ceinture ont été réaffectées à de nouveaux usages.

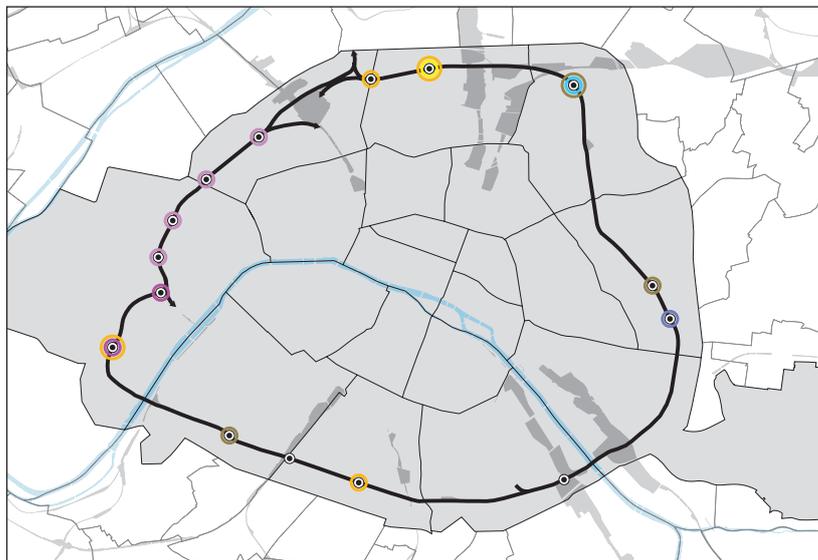
À l'heure actuelle, 14 des 16 gares conservées accueillent des activités.

La gare de Vaugirard, dans le 15^e héberge des activités liés aux tennis de la SNCF (vestiaire, habitation du gardien) ainsi que de bureaux au rdc. Ces activités n'affectent qu'une partie de la surface disponible.

La gare de Montrouge, méconnaissable derrière une façade récente, accueille des activités commerciales. Propriété de la SOVAFIM elle sera prochainement restructurée et convertie en café-restaurant, programme qui permettra de mieux valoriser ce bâtiment et d'en faire un lieu d'animation dans le quartier.

Dans le 20^e, **la gare d'Avron** est louée à un artiste qu'y a établi son atelier. Il n'occupe que 65 m² de cette gare qui reste ainsi en grande partie inoccupée.

La gare de Charonne voyageur, mieux connue sous le nom de « Flèche d'or », accueille depuis le début des années 1990 une désormais célèbre salle de concert. Les gérants de cet espace ont très récemment acheté la gare auprès de RFF et comptent pérenniser cette activité. Ni la Ville de Paris ni RFF ont souhaité conserver une servitude d'accès aux quais depuis la gare lors de cette transition immobilière, d'autres accès aux emprises ferroviaires étant possibles depuis la rue Florian, via un projet de cheminement inscrit au PLU de la Ville de Paris.



Localisation et typologie des usages affectant les gares de la petite Ceinture

- | | |
|---|--|
|  Commerce |  Habitat précaire |
|  Activités |  Loisir/activités artistiques |
|  Transport |  Atelier d'artiste |
|  Café-restaurant | |



- De gauche à droite et de haut en bas :
- la gare de Vaugirard dans le 15^e,
 - la gare de Montrouge dans le 14^e,
 - la gare d'Avron dans le 20^e,
 - la gare de Charonne dans le 20^e,
 - la gare de Pont de Flandre dans le 19^e.



La gare du Pont de Flandre, propriété de la SNCF, est occupée de manière spontanée. Partiellement habitée, elle accueille aussi des rendez-vous musicaux sous le nom de « gare aux gorilles ». Définie par ses occupants comme « un squat culturel, espace de création, d'expression et de communication », elle accueille aussi des activités culturelles et des expositions, dont certaines liées à la découverte de l'histoire et du patrimoine de la petite ceinture. À l'heure actuelle ces activités ne génèrent pas de dégradation des lieux. Elles sont donc tolérées par la SNCF.

Dans le 18^e, **les gares de Saint Ouen et Ornano** sont partiellement occupées par des activités commerciales qui les ont rendus méconnaissables derrière les nouvelles extensions.

La gare Ornano héberge aussi des activités didactiques de l'association Halage qui gère une partie de l'entretien des espaces de la petite ceinture.

Ces deux gares font l'objet d'un projet de réaménagement de la part de la ville de Paris qui vient d'acquérir la gare de Saint Ouen (décembre 2010) et envisage de faire de même avec la gare Ornano, une fois que celle-ci sera libérée de ses occupations actuelles.

Dans l'Ouest parisien, là où la petite ceinture est encore empruntée par le RER C, certaines gares ont conservé une fonction d'accueil de voyageurs et permettent d'accéder aux quais.

C'est le cas des gares de l'avenue Foch (Dauphine), de Neuilly-Porte Maillot, de Pereire-Levallois.

D'autres gares ont fait l'objet de travaux de réaménagement et ont été converties en café-restaurant :

- la gare d'Auteuil (restaurant « Tsé »),
- la gare de Passy — la Muette (restaurant « La Gare »),
- la gare Henri Martin (restaurant « Le Flandrin »).

Les gares d'Ouest Ceinture et d'Orléans Ceinture (Masséna) restent à l'heure actuelle inutilisées.

La première, propriété de la SNCF, jadis squattée puis vidée de ses occupants, n'a jamais fait l'objet d'aucun projet de reconversion. La deuxième, propriété de la Ville de Paris, a fait l'objet d'une étude d'implantation d'un équipement culturel par les services de la ville de Paris. Ce projet n'a pour l'instant pas abouti. Comprise dans le périmètre de l'opération d'aménagement de Paris Rive Gauche, elle a aussi fait l'objet d'une étude de valorisation par la Semapa, aménageur du site.

De haut en bas :

- la gare de Saint-Ouen dans le 18^e,
- la gare de Neuilly – porte Maillot dans le 16^e,
- la gare de la Muette dans le 16^e,
- la gare Dauphine dans le 16^e,
- la gare d'Orléans Ceinture (Masséna) dans le 13^e.



Comme les photos ci-contre le montrent bien, le type d'affectation de ces bâtiments à un impact considérable sur leur mise en valeur dans l'espace urbain ainsi que sur le rôle que ce patrimoine joue au sein de la vie de quartier. Au moment où la réflexion sur l'avenir de certaines gares est lancée, il paraît important de réfléchir à ces questions.



3.1.3 L'affectation des ouvrages

Des nombreuses activités sont venues se greffer dans le temps autour des ouvrages ferroviaires, partout où cela était possible.

Le dessous des ouvrages aériens

Les soubassements des ponts-rail ont quasi systématiquement été occupés par des activités commerciales, notamment au niveau de certaines rues commerçantes dans le 15^e et 12^e.

En raison de la configuration des ouvrages, il s'agit de petites surfaces auxquelles les locataires ont souvent rajouté des extensions parfois de manière sauvage.

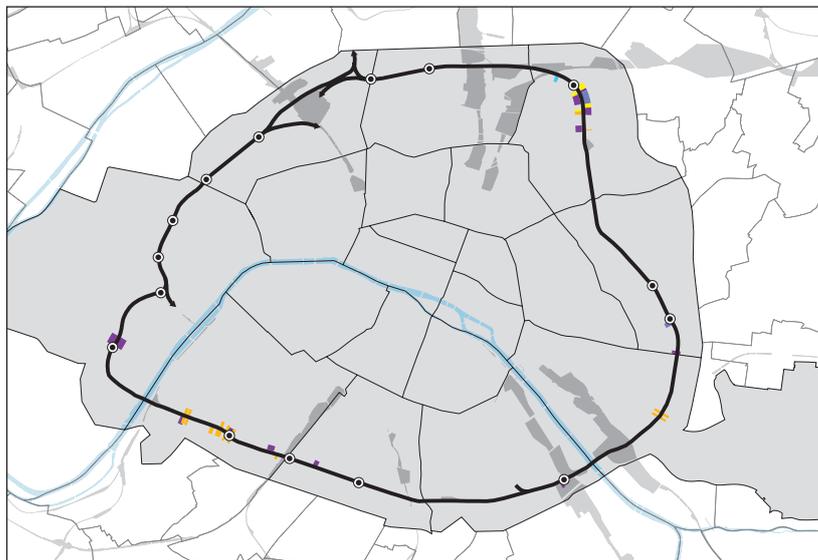
Voici le détail, par arrondissement :

15^e :

- Place Balard : une boutique SNCF et une laverie automatique étaient installés dans des locaux situés sous l'ouvrage. Aujourd'hui ces locaux sont vides ;
- 75-77 rue Desnouettes : l'association Étude et Chantier, qui réalise l'entretien écologique de la petite ceinture, occupe un bâtiment au pied de l'ouvrage pour stockage ;
- Rue du Hameau : un restaurant est installé au pied de l'ouvrage ;
- Rue de Vaugirard : plusieurs activités installées aux quatre pieds de l'ouvrage (une agence de voyage, du commerce de détail) ainsi qu'un garage qui s'étend à l'intérieur de l'ouvrage ;

12^e :

- Avenue Daumesnil : les quatre pieds de l'ouvrage sont occupés par du commerce alimentaire et un laveur d'automobiles.



Localisation et typologie des usages affectant des ouvrages de la petite Ceinture

- | | |
|--|---|
| ■ Commerce | ■ Habitat précaire |
| ■ Activités | ■ Atelier d'artiste |
| ■ Stockage – garage – PK | |

Comme les photos le témoignent, il s'agit de programmes souvent peu valorisants et qui n'ont aucune relation avec l'espace de la petite ceinture dont ils occupent simplement des espaces résiduels devenus disponibles à un moment donné. À terme, il ne paraît pas pertinent de pérenniser ces activités.



De gauche à droite et de haut en bas :

- l'auto lavage de l'avenue Daumesnil dans le 12^e,
- le garage automobile installé cours de Vincennes dans le 20^e,
- les commerces au pied de l'ouvrage de la rue de Vaugirard dans le 15^e,
- le garage sous l'ouvrage de la rue de Vaugirard dans le 15^e.



Les voûtes

Les arcades des ouvrages en viaduc ont été occupées partout où elles étaient facilement accessibles. C'est notamment le cas dans le 19^e arrondissement où la petite ceinture est, sur un long linéaire, en ouvrage aérien.

La configuration de l'ouvrage (arcades en maçonnerie) ainsi que sa situation dans la ville, accessible depuis l'espace public, a attiré plusieurs activités.

S'agissant de petites surfaces, 30 m² environ par voûte, de nombreux locataires ont réalisé des extensions précaires et de faible qualité de manière à agrandir la surface à leur disposition.

Installées dans un premier temps de manière spontanée, ces activités ont fini par faire l'objet de conventions avec RFF. Cependant quelques irrégularités persistent.

En procédant du sud vers le nord de l'arrondissement, nous rencontrons une première série de voûtes le long de la rue de l'Ourcq, à partir de l'avenue Jean Jaurès. Ces installations, très peu qualitatives, ont été récemment vidées dans le cadre de l'opération d'aménagement du quartier Ourcq Jaurès qui intègre un ambitieux projet de requalification des voûtes.

Un peu plus au nord, au bord du canal de l'Ourcq, un atelier de réparation et location de vélos occupe plusieurs voûtes pour une surface d'environ 300 m². Il s'agit d'une activité qualitative, qui rend un vrai service au quartier et qui contribue à son animation et à sa mise en valeur.

De l'autre côté du canal, ce sont des artistes et des associations qui ont investi, souvent de manière spontanée, une quinzaine de voûtes le long du petit passage piéton qui relie le quai de l'Oise à la rue Barbanègre.

Ensuite nous arrivons place de l'Argonne où de nombreuses voûtes sont occupées par des artisans qu'y ont installés leurs ateliers ou y stockent du matériel.

Quelques activités d'artisanat et de stockage investissent aussi les voûtes le long de la rue Rouvet.

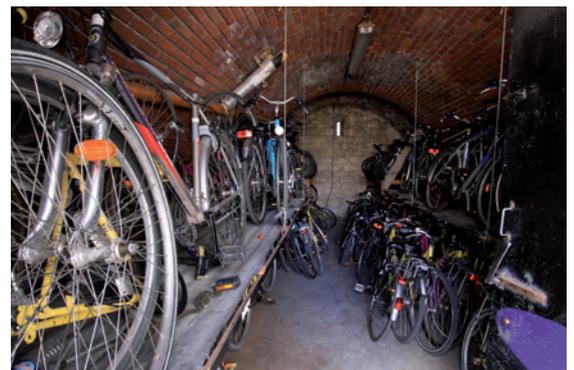
Enfin, quelques voûtes situées sur le côté intérieur de la petite ceinture, juste après l'avenue de Flandre/Corantin Cariou, sont occupées de manière spontanée probablement à usage d'habitation.

De haut en bas :

- les voûtes et leurs extensions sur l'espace public le long de la rue de l'Ourcq,
- l'atelier de location et réparation de vélo installé dans les voûtes de la petite ceinture au niveau du quai de la Marne,
- les installations entre le quai de l'Oise et la rue Barbanègre,
- les voûtes de la place de l'Argonne,
- les voûtes de la rue Rouvet.



Comme le projet d'aménagement Ourcq-Jaurès le montre bien, ces voûtes peuvent faire l'objet d'une restructuration ambitieuse qui permettrait de mieux exploiter ces surfaces et d'accueillir dans des meilleures conditions des activités qui animeraient le quartier.



Les abris de fortune

Depuis l'arrêt de la circulation ferroviaire, certains espaces de la petite ceinture servent d'abris de fortune à des personnes sans domicile fixe.

Si certains ont installé des tentes sur les emprises à l'air libre, d'autres ont trouvé refuge dans les tunnels ainsi que sous quelques ouvrages.

Ces situations, bien que moins fréquentes qu'il y a quelques années, persistent et reflètent la grande précarité.

En outre elles contribuent à renforcer l'image de friche à l'abandon de la petite ceinture.



De gauche à droite et de haut en bas :

- abri de fortune sous la passerelle piétonne de la rue de Meuniers dans le 12^e,
- abri de fortune à l'entrée du tunnel de Charonne dans le 20^e,
- habitation précaire dans un ouvrage du talus dans le 14^e,
- restes d'installation temporaire dans un tunnel du 20^e.



3.1.4 L'affectation des dalles

Comme il a déjà été dit plus haut dans cette étude, la plupart des dalles de couverture de la petite ceinture ont été réalisées en vue d'aménagements.

C'est notamment le cas de plusieurs dalles du sud parisien :

- Dalle de couverture entre les rues d'Olivier de Serre et Dantzig, dans le 15^e;
- Square Auguste Renoir qui couvre la PC au niveau de la rue Losserand, dans le 14^e;
- Futur mail plantée sur dalle existante (déjà occupé par un parking en super-structure), dans le cadre de l'opération d'aménagement en cours sur le site de l'hôpital Broussais, dans le 14^e;
- Jardin du Moulin de la Pointe entre la rue du moulin de la pointe et l'avenue d'Italie;
- Jardin de la dalle d'Ivry entre l'avenue de Choisy et la villa d'Este, dans le 13^e.

Des aménagements similaires ont été réalisés dans le 17^e et dans le 18^e où d'importantes portions de la petite ceinture en tranchée ont été couvertes :

- Entre la rue Pouchet et la gare de Saint Ouen dans le 17^e;
- Le long des rues Belliard et Leibnitz, dans le 18^e.

Dans quelques cas plus rares, les dalles sont occupées par des bâtiments :

- Nouvelle dalle au sein de la ZAC de Rungis qui accueillera un petit équipement de quartier;
- Dalle de la rue Renault, déjà occupée par l'immeuble de l'association « La mie de pain », est aujourd'hui en cours d'extension et sera le support d'une nouvelle construction.

Il est à noter que certaines de ces dalles ont été cédées dans le temps à la Ville de Paris qui y a réalisé des aménagements, alors que d'autres, bien qu'elles supportent des espaces publics, appartiennent toujours à RFF. L'état de propriété et d'occupation de ces espaces est à vérifier afin de procéder à d'éventuelles régularisations entre la Ville de Paris et RFF. Ce travail a d'ailleurs déjà été engagé sur certains secteurs de projet (Hôpital Broussais, Usines Panhard...).

Aujourd'hui ces aménagements sur dalle n'ont aucune relation, ni physique ni visuelle avec l'espace de la petite ceinture. Ils gomment l'existence de la petite ceinture.

Dans l'avenir, ces espaces publics pourraient avoir un rôle pédagogique dans la découverte des espaces de la petite ceinture. À certains endroits ils pourraient être mis en relation avec les espaces de la Petite Ceinture pour constituer un chemin de promenade qui emprunterait tantôt la Petite Ceinture tantôt des espaces publics sur dalle.

Cela paraît particulièrement envisageable dans le 15^e et 14^e.



3.1.5 Les graffitis de la Petite Ceinture, un laboratoire artistique en plein air

Les amateurs de cette forme d'expression, née aux États-Unis au début des années 1970 et depuis diffusée partout dans le monde, ont trouvé sur la petite ceinture toutes les conditions réunies pour exprimer leur créativité sans être gênés, les lieux étant sans surveillance. Mur de soutènements, ouvrages, anciennes gares, sous-bassement des immeubles riverains... toute surface a été investie par les graffitis.

La violation d'un espace interdit d'accès est un élément d'attractivité fort pour les tagueurs. Les notions de rébellion et de clandestinité étant fondatrices de la culture hip-hop dont le mouvement de graffiti découle.

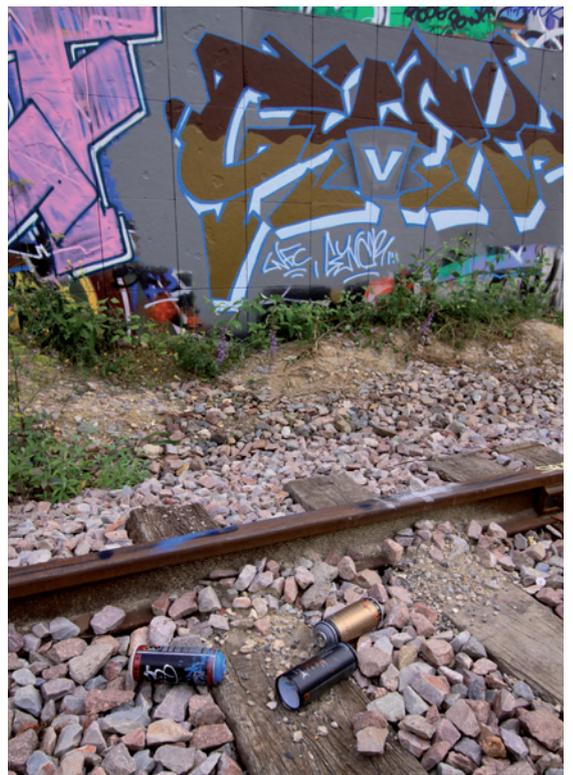
Toutes ces raisons font des espaces de la petite ceinture le paradis des tagueurs qui la fréquentent de manière régulière.

Art éphémère par définition, le graffiti est fait pour ne pas durer, le geste créatif étant considéré plus important que l'œuvre créée. Le fait de peindre sur une surface déjà occupée est en effet une pratique commune chez les tagueurs.

Cela a un impact considérable sur le paysage de la petite ceinture, qui se trouve ainsi au cœur d'une dynamique de transformation perpétuelle qui contribue d'une certaine manière à en faire un lieu unique.

Bien qu'illégales, ces pratiques sont tolérées. Il est cependant nécessaire de s'interroger sur la compatibilité de ces pratiques avec d'autres usages éventuellement envisageables sur les espaces de la petite ceinture.





3.1.6 Les pratiques occasionnelles

Outre les usages fixes présentés plus haut, la petite ceinture est le support d'autres pratiques occasionnelles. Il n'est pas rare de voir des gens se promener sur ses emprises, bien que cela soit interdit.

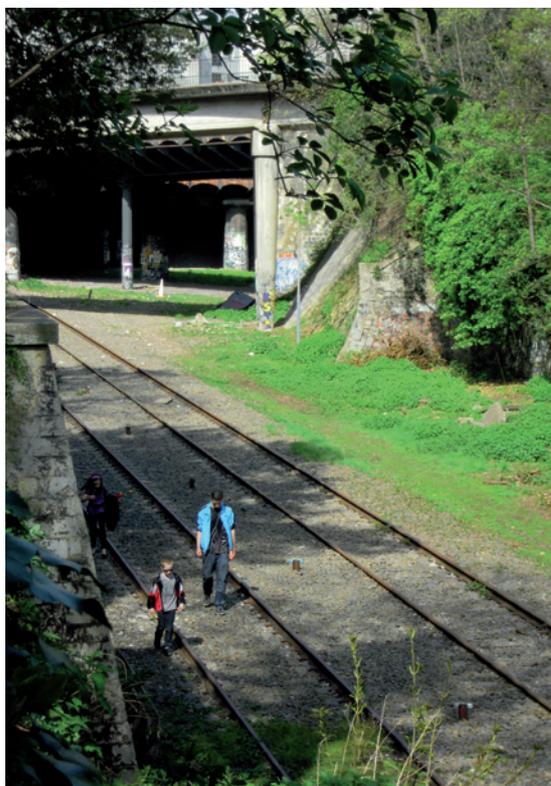
La majorité des promeneurs le font de manière illégale, mais de temps en temps certaines sont organisées avec l'accord de RFF par des associations qui opèrent pour la sauvegarde de cette ligne.

Ce fut le cas des journées de patrimoine en 2010.

Les associations d'entretien écologique organisent elles aussi des journées portes ouvertes.

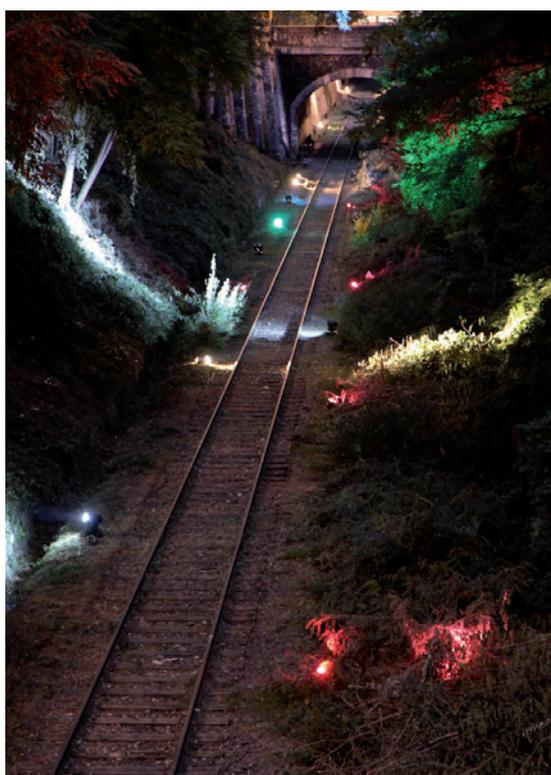
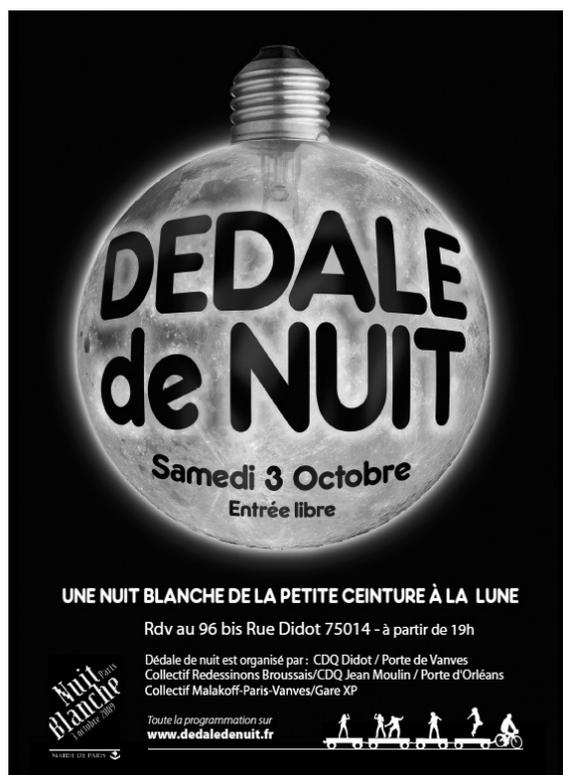
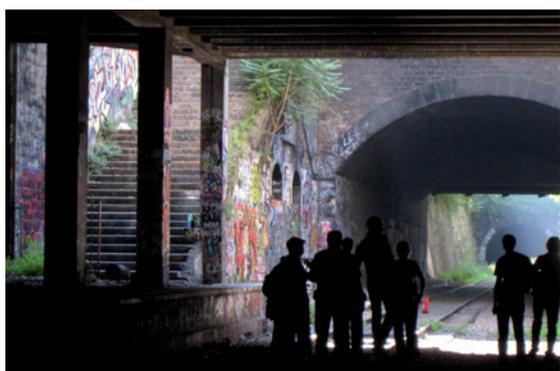
À chaque fois, ces initiatives rencontrent un franc succès du public, qui témoigne de l'intérêt que les parisiens portent à cet espace et de leur désir de se l'approprier.

Des interventions artistiques ont aussi vu le jour sur la petite ceinture. Ce fut le cas de l'installation « Dédale de nuit » qui investit les emprises de la petite ceinture dans le 14^e dans le cadre de la Nuit Blanche 2009.



De gauche à droite et de haut en bas :

- promenade en famille sur les emprises de la Petite Ceinture au niveau du parc des Buttes Chaumont, dans le 19^e,
- halte réfléchissante dans un tunnel lors d'une promenade sur la Petite Ceinture sud, dans le 14^e.



3.2 L'accessibilité de la Petite Ceinture

De propriété privée, la petite ceinture n'est pas accessible au public. Son maintien dans le RFN (réseau ferré national) impose qu'elle soit protégée tout au long par des clôtures empêchant l'accès aux emprises ferroviaires pour des raisons de sécurité des équipements et des personnes notamment en raison de la présence de câbles électriques à haute tension et de fibre optique courant le long des voies.

Cependant, comme le montre la carte ci-dessous, de nombreux accès existent, bien que certains soient très discrets et/ou réservés à un public restreint.

De nombreuses visites de terrain nous ont permis d'établir un recensement assez exhaustif des accès aux emprises ferroviaires.

Dans les pages qui suivent nous présenterons les différentes typologies d'accès existant. Ce travail permettra de renseigner la réflexion sur les usages futurs de ces espaces et les contraintes éventuelles en matière d'accessibilité.

Outre la contrainte réglementaire, qui pourrait tomber au moment où la petite ceinture sortirait du domaine ferroviaire, la principale difficulté d'accès est la configuration géométrique de l'infrastructure, presque toujours en dénivelé par rapport à la ville et souvent escarpée. Cela rend l'accès aux emprises plus compliqué, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Il est à noter qu'à l'heure actuelle ni les jardins partagés ni le sentier nature du 16^e ne sont accessibles au PMR.



Aujourd'hui, à l'heure où RFF réfléchit à la sortie du RFN de certaines emprises de la petite ceinture, il est important de s'interroger sur l'ouverture possible de certains tronçons ainsi que sur le besoin de conserver des grillages hauts qui ont un impact très négatif sur la qualité des espaces publics. L'Apur estime que là où les voies sont conservées pour un futur usage ferroviaire, il pourrait être envisagé de rétablir les clôtures uniquement le jour où la circulation ferroviaire reprendra.

Localisation des accès aux emprises de la petite Ceinture ainsi que leur typologie

- ▲ Accès d'origine
- ▲ Accès technique récent
- ▲ Accès spontané
- ▽ Accès en projet



3.2.1 Des accès techniques récents

Au fil du temps plusieurs accès ont été aménagés pour des raisons diverses :

- Permettre et simplifier la visite et l'entretien des ouvrages aux agents de la SNCF ;
- Faciliter l'accès aux associations qui entretiennent les espaces de la petite ceinture ;
- Rendre possible l'accès aux activités installées sur les espaces de la petite ceinture (par exemple les jardins associatifs).

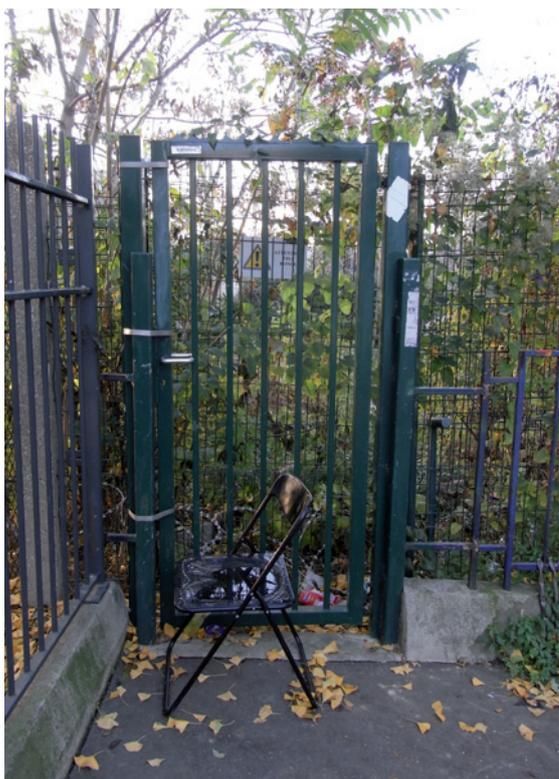
Dans tous les cas, il s'agit d'accès restreints à certains horaires ou à un certain public.

Ces accès ont été conçus et réalisés selon une logique fonctionnelle et économique à l'esthétique discutable.

Aujourd'hui, face à une demande croissante d'accès à la nature de la part des parisiens, la réflexion sur l'élargissement éventuel de l'accessibilité des espaces de la petite ceinture prend une importance majeure.



- De gauche à droite et de haut en bas :
- l'accès à la tranchée depuis le parc Montsouris dans le 14^e,
 - une porte condamnée donnant accès à la petite ceinture dans le 13^e depuis la rue de l'interne Loeb,
 - l'escalier qui descend dans la tranchée Pereire dans le 17^e et donne ainsi accès au train d'accueil pour les SDF,
 - l'accès au jardin du colonel Manhès et aux emprises de la petite ceinture dans le 17^e.





3.2.2 Les accès spontanés

Il n'est pas rare de trouver des trous dans des grillages qui permettent d'accéder à la petite ceinture. Cela témoigne d'une fréquentation spontanée assez importante.

De temps à autre, la SNCF rétablit les clôtures. Des nouveaux accès voient alors le jour dans les semaines qui suivent.

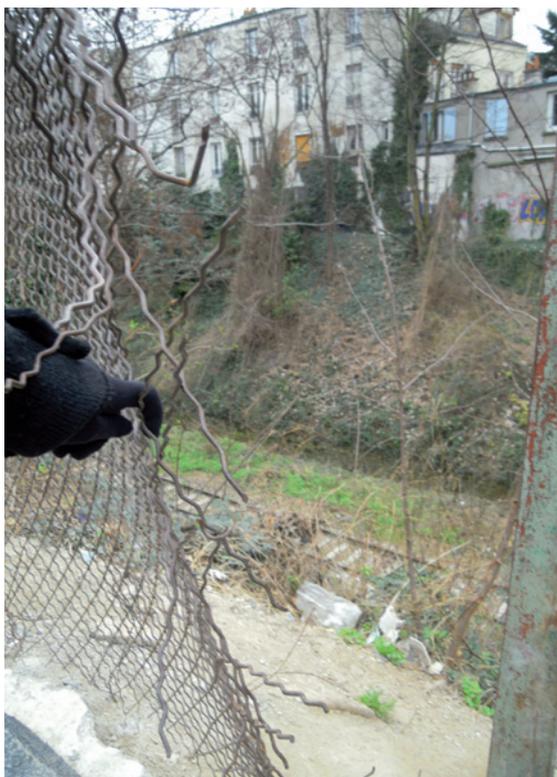
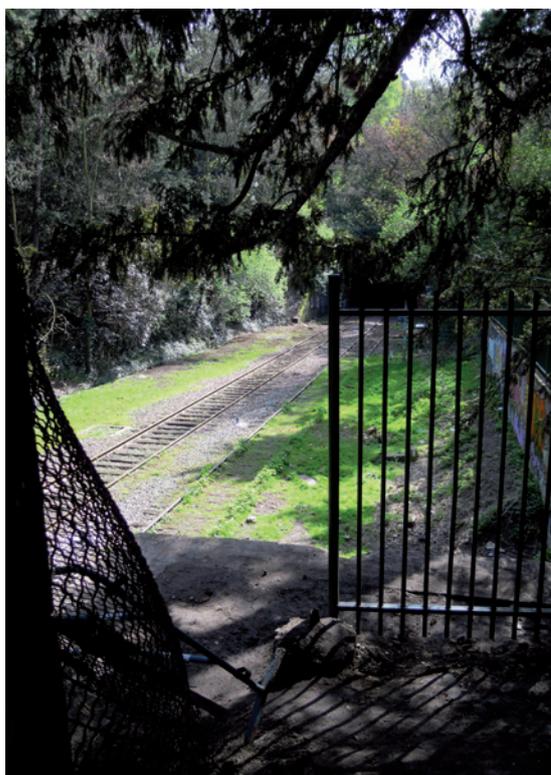
Ces accès sont souvent localisés à des endroits où la configuration de l'infrastructure rend plus aisé l'accès: portion à niveau ou talus peu escarpés.

Ils nous suggèrent ainsi des localisations possibles pour implanter les accès aux éventuels futurs usages de la petite ceinture.



De gauche à droite et de haut en bas :

- trou dans le grillage permettant d'accéder à la petite ceinture au niveau du jardin de la poterne des peupliers dans le 13^e,
- trou dans le grillage permettant d'accéder à la petite ceinture depuis la rue Auguste Cain dans le 14^e,
- l'escalier de la gare de Saint Ouen dans le 18^e,
- accès facile aux emprise Petite Ceinture depuis le parc des Buttes Chaumont dans le 19^e.



De gauche à droite
et de haut en bas :

- l'escalier qui descend vers les anciens quais de la station de Ménilmontant dans le 20^e,
- l'escalier de la gare de Montrouge dans le 14^e,
- l'escalier de la gare de Charonne dans le 20^e,
- l'escalier de la gare de Saint Ouen dans le 18^e.

3.2.3 Vestiges des accès d'origine

L'enjeu accessibilité

De manière générale, partout où les gares ont été conservées, leur connexion aux voies subsiste.

Cependant ces accès sont depuis longtemps inutilisés et versent dans la plupart de cas dans un état de détérioration avancée.

C'est le cas pour les gares en état d'abandon mais aussi de celles qui hébergent des activités. Ces dernières n'ayant souvent aucune relation avec les espaces de la petite ceinture, les accès ont depuis longtemps été condamnés.

Cela est d'autant plus dommage que les gares représentent le point de rencontre naturel et privilégié entre espace ferroviaire et espace public.

Seules les gares qui ont continué à assurer dans le temps une vocation de transports ont conservé ce rôle de liaisons entre univers urbain et univers ferroviaire.

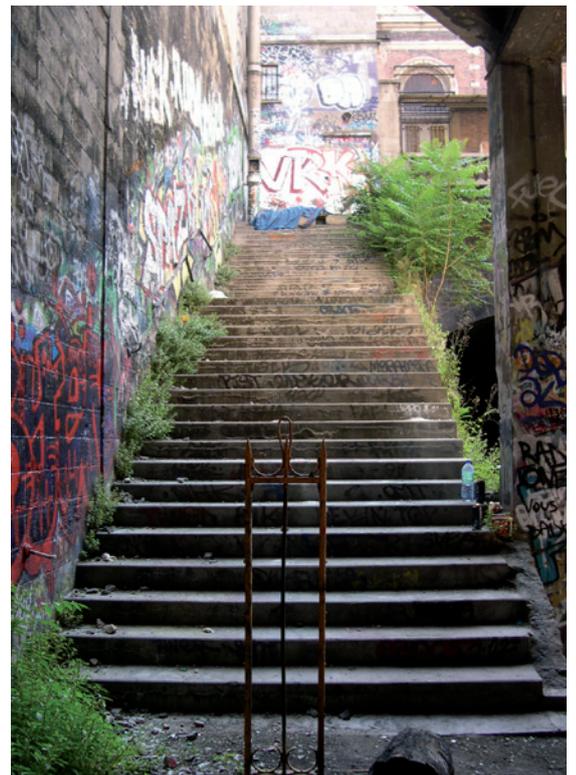
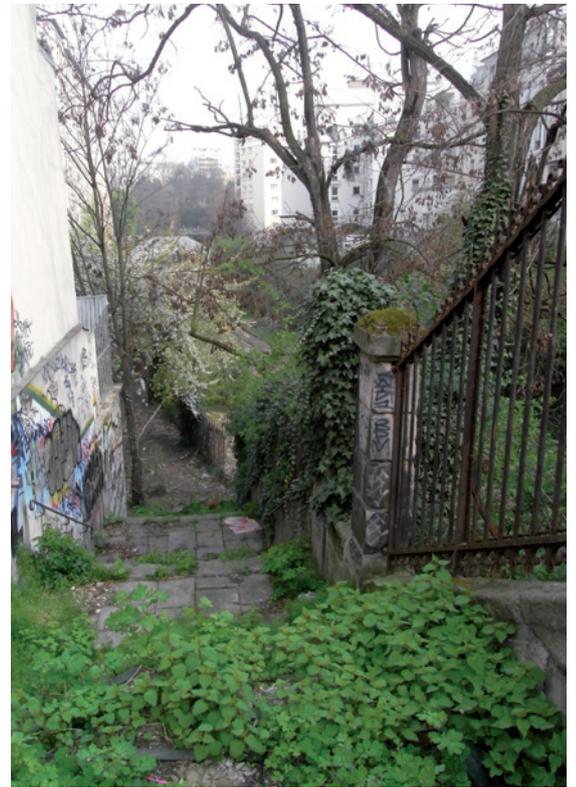
L'enjeu patrimonial

Parfois les accès aux quais étaient dissociés des bâtiments voyageurs. C'est le cas de l'escalier qui conduit de la rue de Ménilmontant aux emprises de la petite ceinture situées rue de la Mare, ainsi que de l'escalier qui, depuis le souterrain de la rue Gambon, conduit aux quais de la gare d'Avron.

Le premier représente un cas exceptionnel : il est en effet le seul vestige de l'ancienne gare de Ménilmontant désormais disparue.

Il est à noter que, si les gares sont protégées par le PLU de la ville de Paris, les escaliers et accès ne font l'objet d'aucune protection réglementaire, bien qu'ils participent de la mémoire et du patrimoine. Seule la passerelle de la rue de la Mare, qui donnait à l'époque accès à la gare de Ménilmontant, est classée monument historique.

Aujourd'hui, à l'heure où plusieurs gares font l'objet d'opérations de valorisation et/ou de changement de destination ainsi que de propriété, il est important de s'interroger sur la préservation de ces connexions en vue d'éventuels usages futurs des espaces de la petite ceinture.



3.2.4 L'accessibilité des tunnels

À l'heure actuelle certains tunnels de la petite ceinture ont été fermés, de manière plus ou moins définitive, pour des raisons de sécurité.

C'est notamment le cas de nombreux tunnels du sud parisien.

Il n'est donc pas possible, aujourd'hui, d'accomplir un tour complet de la petite ceinture.



4. Nature en ville – Biodiversité – Environnement

La Petite Ceinture est en grande partie désaffectée aujourd'hui.

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

Cela a contribué à modifier profondément le paysage de la petite ceinture en la transformant en une vraie réserve verte en milieu urbain. Cette richesse végétale attire l'attention des experts pour ses qualités écologiques. D'autre part la présence de la nature est réclamée à grande voix par les parisiens, de plus en plus désireux de s'approprier ces espaces de respiration si rares en milieu dense.

Autant de raisons qui font qu'il est aujourd'hui nécessaire de s'interroger sur le rôle écologique et social de la petite ceinture en tant que support de nature en ville.

4.1 La petite ceinture, réservoir de biodiversité et espace de continuité écologique pour la métropole parisienne

La richesse écologique des espaces de la petite ceinture constitue l'une de ses principales qualités. La biodiversité y est plus présente qu'ailleurs en raison de la présence d'une végétation spontanée qui s'y développe depuis longtemps.

Cette reconquête de la nature sur un territoire autrefois très artificiel et minéral revêt un rôle majeur au niveau de l'équilibre écologique de la métropole tout entière.

Lors de la rédaction de l'Atlas de la Nature à Paris en 2003, les naturalistes du Muséum National d'Histoire Naturelle ainsi que ceux du service Paris-Nature ont pu

affirmer que sans la petite ceinture dans son état actuel (gestion écologique par endroits, peu de fréquentation humaine), la biodiversité parisienne serait certainement moins riche en espèces.

Nous distinguons sur les emprises de la petite ceinture des paysages naturels très divers : les différentes configurations de l'infrastructure elle-même, le niveau d'ensoleillement, la présence ou pas d'autres espaces verts à proximité... déterminent des situations très variées, chacune propice au développement de certaines espèces animales et végétales.

Vu le contexte, les chercheurs ont observé des populations typiques des friches ferroviaires.

Si graminées et plantes à fleurs ont envahi des larges emprises ensoleillées, les tranchées profondes, plus ombragées, offrent les conditions idéales pour le développement d'une strate arbustive et arborée.

Ainsi nous pouvons facilement reconnaître le profil de l'infrastructure sur la carte montrant par télédétection les hauteurs de végétation selon un dégradé de vert qui augmente proportionnellement avec la hauteur de la végétation.



La Petite Ceinture depuis la rue des Plantes, 14^e



Tranchée Pereire, 17^e



De gauche à droite
et de haut en bas :

Les zones de prairie

- place Balard dans le 15^e,
- rue Curial dans le 19^e,
- boulevard Mac Donald, dans le 19^e.

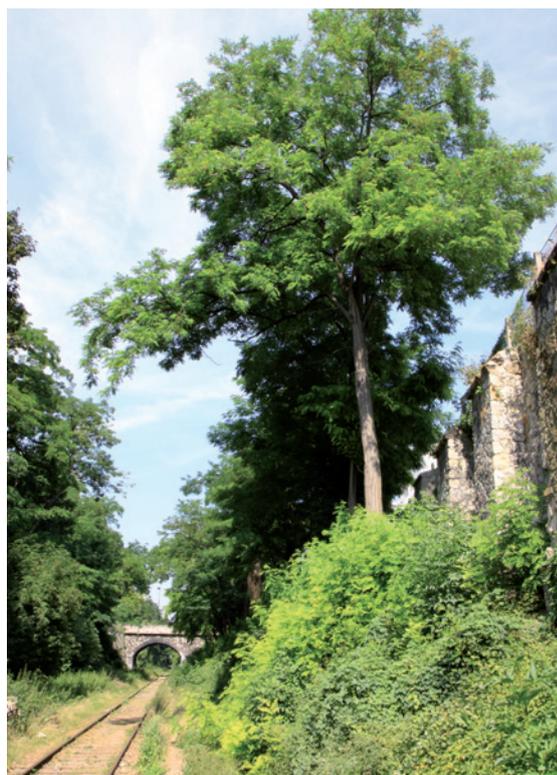
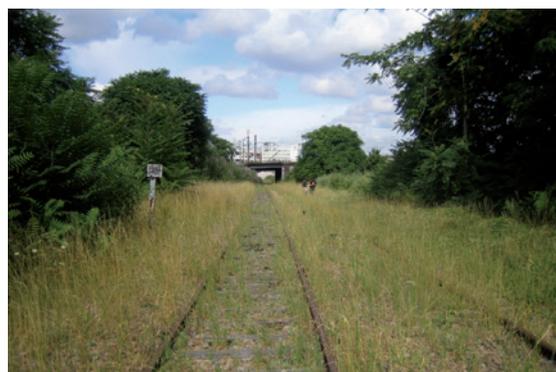
Les lisières

- Sentier Nature Charles Peguy dans le 12^e,
- avenue Jean Moulin dans le 14^e,
- rue Curial dans le 19^e,
- rue de la Mare dans le 20^e.

Cette présence concomitante des différentes strates végétales constitue un atout pour le développement de la biodiversité. En effet ces milieux variés ont permis à différentes espèces animales de trouver un environnement adapté à leur développement :

- **Les zones de prairie** accueillent des graminées, plantes à fleurs, des insectes (comme par exemple la chenille tigrée de l'écaille du séneçon, se métamorphosant en petit papillon noir à bandes rouges), ou encore des oiseaux, comme le pouillot véloce qui niche au sol ;

- **Les lisières**, qui marquent la frontière entre les espaces de prairie et le boisement. Les bosquets arbustifs (fusain d'Europe, cornouiller sanguin) offrent des structures pour les plantes grimpantes (clématites, chèvrefeuille, lierre, houblon, liseron...), l'ensemble constituant des repères propices pour la petite faune (rongeurs, oiseaux...);

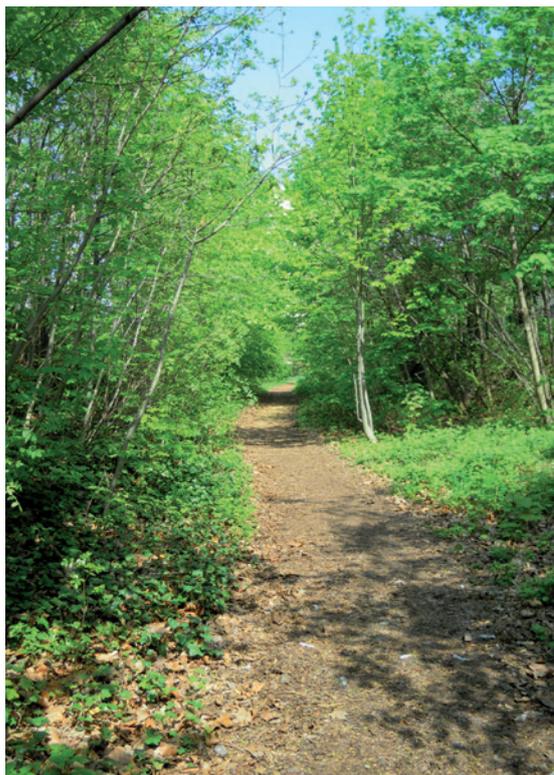


• **Les bois**, installés principalement sur les talus, rassemblent une vingtaine d'espèces d'arbre (érable sycomore, orme des montagnes, frêne à fleurs, robiniers...), des plantes grimpantes (lierre), et de nombreux oiseaux (fauvette à tête noire, mésanges, pics, sittelle et grimpeaux...). Les bois morts profitent aux insectes xylophages, qui nourrissent à leur tour les oiseaux insectivores. De plus, ces bois morts décomposés par l'action des insectes, bactéries, lichens et champignons, enrichissent le sol de matière organique ;



De gauche à droite et de haut en bas :

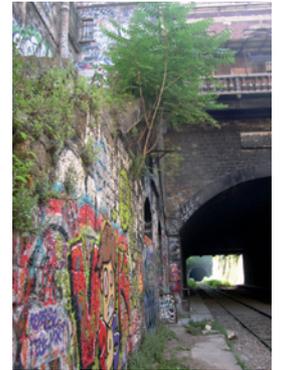
- avenue Jean Moulin dans le 14^e,
- rue Brancion dans le 15^e,
- parc Georges Brassens dans le 15^e,
- Sentier Nature dans le 16^e,
- Sentier Nature dans le 16^e.



De gauche à droite
et de haut en bas :

- rue de Ménilmontant dans le 20^e,
- parc Montsouris dans le 14^e,
- parc Montsouris dans le 14^e,
- rue de Coulmiers dans le 14^e,
- rue Vaugirard dans le 15^e,
- Petite Ceinture dans le 13^e,
- détail,
- rue de Ménilmontant dans le 20^e,
- rue Liard dans le 14^e,
- rue Curial dans le 19^e.

• **Les murs, pierrets et ballast** offrent de nombreux espaces à l'accueil d'algues verte, mousses, lichens, qui après leur mort constituent l'humus nécessaire au développement des fougères et plantes à fleurs. Ces espaces sont également propices aux lézards des murailles et criquets mélodieux.



Quelques inventaires faunistiques et floristiques ont été réalisés par la Direction des Espaces Verts et de l'Environnement de la Ville de Paris afin de mieux connaître la qualité environnementale du site. Ces inventaires sont le résultat de campagnes menées sur des sites précis en vue de la réalisation de quelques aménagements spécifiques entre 2000 et 2004 soit bien avant que ne soit mis en place un mode de gestion raisonné des espaces de la petite ceinture.

364 espèces floristiques différentes ont été observées 1995 et 2003 sur la Petite Ceinture. Les derniers inventaires très localisés relèvent :

- dans le 12^e en 2003 : 172 espèces végétales (soit un indice de diversité de 47 %, indice calculé par rapport aux 364 espèces présentes sur toute l'emprise), 146 espèces animales,
- dans le 15^e en 2000 et 2003 : 220 espèces végétales en 2003 contre 189 en 2000, (soit un indice de diversité passant de 52 % à 60 %) et 93 espèces animales dans le 20^e en 2004 : 144 espèces végétales et 56 espèces animales.

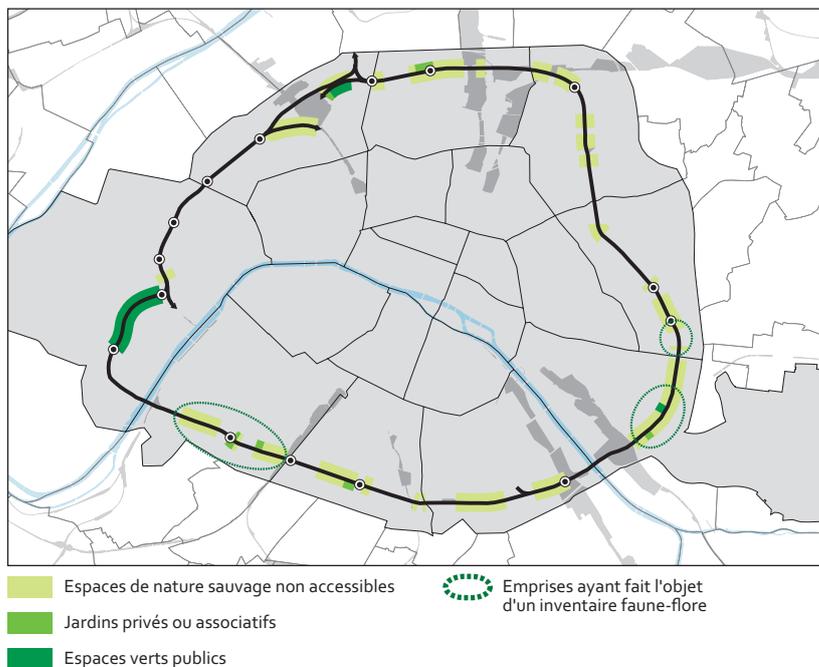
Le dernier inventaire réalisé dans le 20^e en 2004 a mis en évidence 144 espèces différentes, soit un indice de biodiversité de 31 % (sur 468 espèces différentes observées entre 1995 et 2004).

Ces espaces ont subi de profondes mutations depuis les inventaires : aménagement d'un dépôt de bus RATP dans le 20^e arrondissement à la place d'une prairie, sentier nature dans le 12^e, ou bien vont être transformés sous peu (projet de promenade sur la petite ceinture dans le 15^e arrondissement). Nous regrettons qu'il n'y ait pas eu d'inventaire à la suite de ces aménagements : cela permettrait d'évaluer leur impact sur le milieu naturel. Outre ces inventaires, réalisés par les services de la Ville de Paris (DEVE), un suivi de la flore et de la faune est effectué par l'association Espaces sur les emprises qui relèvent de sa compétence.

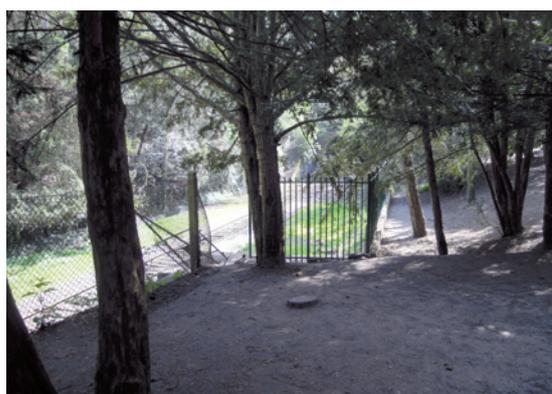
Des experts du Muséum National d'Histoire Naturelle surveillent aussi les espaces de la petite ceinture et notamment certains sites propices à l'implantation de certaines espèces : c'est le cas du tunnel sous l'hôpital Broussais, dans le 14^e arrondissement, où l'une de colonies de pipistrelles plus importantes d'Île de France a établi son lieu d'hibernation dans les joints de dilatation du tunnel.

Tous ces inventaires ont montré la présence d'espèces patrimoniales dans un milieu par ailleurs très riche. Toutes ces espèces ont leur intérêt dans la biodiversité urbaine.

De plus la configuration linéaire de la petite ceinture et la proximité avec les bois, les grands parcs, les canaux et les faisceaux ferrés favorisent la propagation des espèces faunistiques et floristiques (propagation, dissémination par les insectes, le vent...) au sein d'un réseau écologique vaste qui met en relation les espaces de nature de Paris avec ceux de la métropole dans un continuum écologique.



De gauche à droite et de haut en bas :
 • la Petite Ceinture le long du jardin de la Poterne des Peupliers dans le 13^e,
 • la tranchée de la Petite Ceinture au sein du parc Montsouris dans le 14^e,
 • la Petite Ceinture dans le parc des Buttes Chaumonts dans le 19^e.



Les liaisons entre ces différents espaces doivent être favorisées car ils :

- permettent de créer l'aire nécessaire à la reproduction des espèces sauvages en favorisant leurs déplacements d'un site naturel à l'autre,
- servent de lieu de repos, de nourriture et de lieu de passage pour les espèces qui voyagent.

Le maintien de ces continuités est donc l'un des enjeux pour l'avenir de la petite ceinture.

Jusqu'à présent, la volonté de RFF de préserver la continuité ferroviaire, a favorisé la conservation de ces espaces en évitant leur morcellement. Aujourd'hui, au moment où des nouvelles réflexions voient le jour, il est important de prendre conscience du rôle de la petite ceinture dans le réseau écologique régional ainsi que des conditions qui rendent possible le maintien et le développement de cette qualité naturelle et écologique exceptionnelle.

En effet il reste encore difficile d'évaluer l'impact que la transformation de ces espaces pourrait engendrer sur la trame écologique de la région parisienne, les études dans ce domaine étant encore relativement récentes.

Cette carte, réalisée dans le cadre de l'étude Apur "Ceinture Verte" montre les principales connexions écologiques au sein de la métropole.

4.2 Une gestion attentive à l'équilibre écologique et social

Bien que la nature se soit développée de manière spontanée, le territoire de la Petite Ceinture n'est pas une friche abandonnée.

Après de nombreuses années de gestion « classique » par la SNCF (désherbage chimique du ballast et des rails, gyrobroyage des talus, taille des arbres et des arbustes), une gestion plus écologique des emprises ferroviaires a été mise en place.

Une première expérience a été menée sur les emprises de l'actuel sentier nature dans le 16^e arrondissement données en gestion à l'association Espaces entre 1997 et 2004. Ensuite il a été décidé d'élargir ces bonnes pratiques à l'ensemble de la petite ceinture.

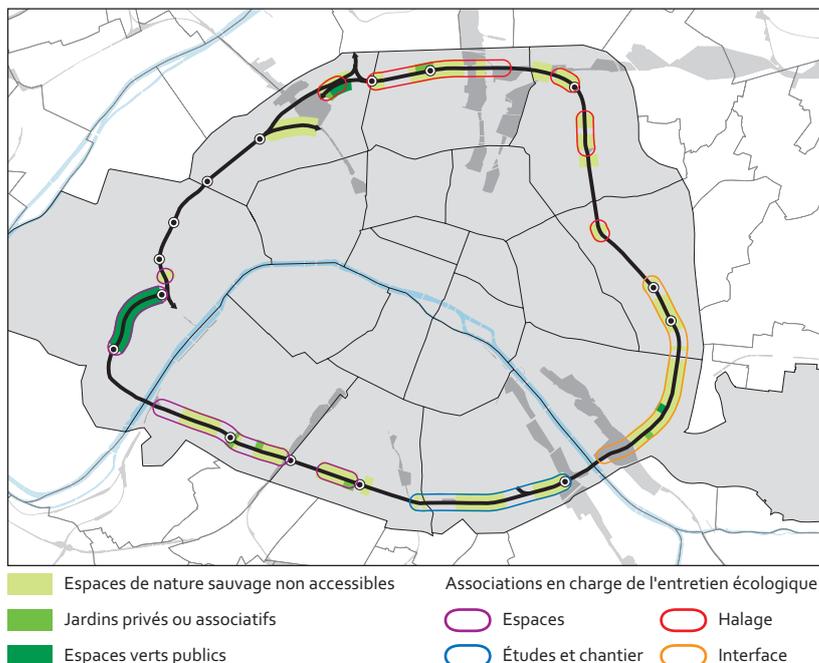


Depuis mars 2006, RFF et SNCF GID entretiennent ainsi le site par le biais d'une convention passée avec différents chantiers d'insertion, chargés sur le terrain de :

- maintenir le gabarit ferroviaire (1,5 m de part et d'autre des voies ferrées) afin qu'un train puisse circuler à tout moment,
- supprimer les plantes ligneuses (arbustes, buissons) dont la propagation des racines peut endommager les ponts, les murs de soutènement,
- entretenir la végétation qui se développe sur les abords des voies,
- enlever les déchets jetés depuis les ponts, les rues, ou les immeubles environnants.

Les talus et zones plantées de la Petite ceinture Parisienne (sur son linéaire non circulé) sont ainsi entretenus par quatre associations :

- halage, dans le 17^e arrondissement,
- interface formation, dans les 19^e, 20^e et 12^e arrondissements,
- espaces, 6,5 km de voies dans les 14^e et 15^e arrondissements ainsi que le sentier nature du 16^e,
- études et chantiers, dans les 13^e et 14^e arrondissements.



Aujourd'hui, l'entretien de la végétation repose sur une gestion différenciée de la végétation, adaptée aux espaces urbains et respectant le cycle de vie des espèces. La végétation spontanée qui s'est développée, typique des milieux secs et rudéraux, est accompagnée d'une faune spécifique, et notamment de nombreux insectes. Les actions d'entretien, sélectives et raisonnées, permettent de maintenir des zones de nature différentes :

- laisser une prairie vivre seule entraîne le développement d'une strate arbustive. Pour la maintenir en prairie, il faut l'entretenir, via un fauchage manuel annuel, voir bi annuel. La fauche tardive des prairies laisse le temps aux insectes et aux oiseaux nichant au sol pour se reproduire,
- l'intervention dans la strate arbustive est minime (taille douce),
- la végétation invasive, type clématites sauvages et lierre, est contenue par désherbage manuel. L'armoise, plante dont le pollen est particulièrement allergisant, est systématiquement éliminée,
- la végétation qui colonise les ouvrages d'art (ponts, tunnels, murs) est systématiquement éliminée,
- dans certains cas particuliers, quelques plantations sont réalisées, par exemple pour cacher un massif en béton sur le sentier nature, ou maintenir un talus.

Les déchets verts sont réutilisés sur place, compostés. Des actions sont menées pour favoriser le développement de la faune : nichoir, murets de pierres sèches, petits abris. Cette gestion douce est favorable à l'enrichissement de la biodiversité. En effet, sans gestion aucune, le milieu tendrait à se refermer.

Une part conséquente du travail de ces associations consiste aussi dans la gestion et l'évacuation des déchets domestiques, en relation avec les équipes de nettoyage de la Ville de Paris.

Entre 2006 et 2009, les 5 chantiers d'insertion qui entretiennent les 21,6 km de voies ont ramassé 134 tonnes de déchets, 1 250 m³ de terre et de gravats (curage des fossés de drainage).



De haut en bas :

- Vélorail utilisé par les éco-cantonneurs de l'Association Espaces dans le 15^e,
- Ramassage de déchets dans le 15^e.



Outre leur rôle écologique, les Ateliers et Chantiers d'Insertion (AIC) ont un rôle social important : ils ont en effet pour vocation de réinsérer par l'activité économique des personnes en situation très précaire. Elles leur fournissent un emploi qui n'a pas vocation à être pérenne mais constitue un tremplin vers l'emploi durable dans une entreprise classique, via un accompagnement individualisé, des formations et la délivrance de diplômes. Ces AIC sont sous convention avec l'État et financés par l'État, la Ville de Paris, La Région Île de France, RFF et SNCF.

Les chantiers de la Petite ceinture ferroviaire permettent chaque année à une cinquantaine de personnes en situation de forte précarité de se réinsérer par l'activité professionnelle (en alternant formations et mise en pratique sur le terrain). Ils créent du lien social dans les quartiers au sein desquels ils sont implantés et sont une animation qui favorise les contacts entre les associations et les riverains et même entre riverains.

Au-delà des connaissances techniques mises en pratique dans les emprises de la petite ceinture, les associations mènent des actions de formation personnalisées (expression orale et écrite, mathématiques, notions administratives et juridiques, gestion...) permettant à chaque personne en situation d'insertion de se constituer un bagage de connaissances pouvant déboucher sur l'obtention d'une qualification professionnelle (CAPA Paysager).

Un chantier spécifique a été mené de juin 2006 à juin 2009 par l'association Crysalis sur la rénovation de deux gares du 18^e arrondissement :

- la gare d'Ornano, porte de Clignancourt, a fait l'objet d'un réaménagement intérieur et servi de lieu de ressource pour l'association Crysalis (salle de cours, bureau, vestiaire, magasin, sanitaires),
- la gare de Saint-Ouen, avec la réhabilitation de la façade, des abords, rénovation des grilles.



4.3 La réponse de la petite ceinture à la demande sociale de nature

Le désir de se rapprocher de la nature, commun à des nombreux parisiens, a amené à la transformation de certains espaces de la petite ceinture afin de les rendre plus accessibles et adaptés à des fins de jardinage et/ou de loisir.

Au fil du temps, de nouveaux espaces ont ainsi vu le jour, notamment sur quelques surlargeurs.

On distingue aujourd'hui différents types d'espaces que l'on peut répartir en fonction de leur mode de gestion et de leur ouverture au public.

La première catégorie, les **espaces verts publics**, avec :

- **Le jardin de la rue du colonel Manhès**, dans le 17^e arrondissement, créé en 2005 sur une surlargeur de la Petite Ceinture, sur une parcelle achetée par la Ville de Paris. Ce jardin tout en longueur a été aménagé comme une promenade au milieu d'une forte diversité végétale (70 espèces, privilégiant une gamme variée de couleurs et textures) et équipé de jeux pour enfants, baby-foot et tables de ping-pong pour les plus grands.



Les espaces aménagés plus tard ont été traités de façon différente, avec la volonté de privilégier les essences présentes et valoriser un usage qui soit compatible avec le maintien de la biodiversité sur ces sites.

- **Le sentier nature Auteuil – Muette** dans le 16^e arrondissement : espace ouvert au public depuis le 21 décembre 2007 (suivant le même principe que les parcs et jardins gérés par la Ville de Paris). Long de 1 200 mètres, cet espace offre un parcours de découverte de la biodiversité parisienne, alternant différents espaces caractéristiques de la diversité des milieux que l'on peut rencontrer sur la Petite Ceinture : prairie, zone humide, lisière, mur et murets, boisements et talus calcaires. Véritable réservoir de biodiversité, ce jardin n'est pas beaucoup fréquenté aujourd'hui, sans doute pour plusieurs raisons : le faible nombre d'accès qui peut générer un sentiment d'insécurité ; la proximité avec le bois de Boulogne qui offre des espaces de promenade bien supérieurs...

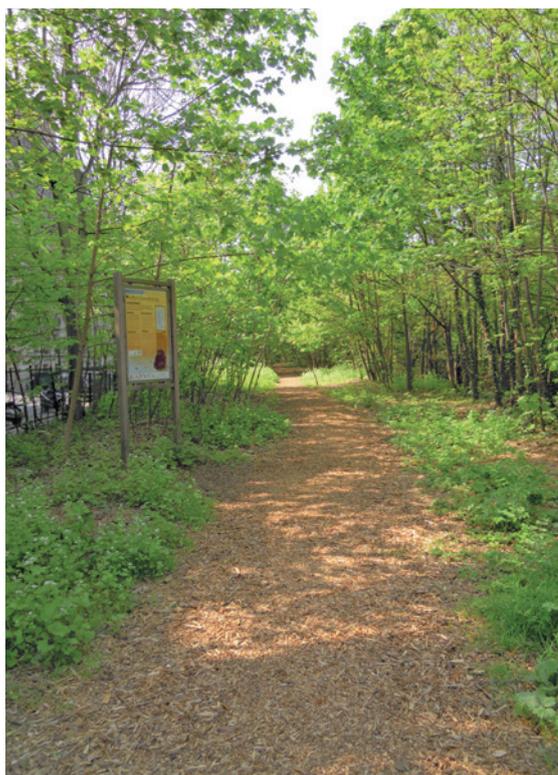
À noter que le sentier nature est implanté sur une portion de la Petite Ceinture sur laquelle les rails ont été définitivement déposés.

- **L'extension du square Charles Péguy** dans le 12^e arrondissement, ouverte en janvier 2008 : espace public réalisé sur l'emprise de l'ancienne voie de raccordement entre la Petite Ceinture et la ligne de Bastille (aujourd'hui la promenade plantée). Ce jardin est géré par la Ville de Paris.



- À gauche, le Sentier Nature du 16^e,

- À droite, le Sentier Nature du 12^e.



De gauche à droite
et de haut en bas :

- le jardin pédagogique de l'association Halage dans le 17^e,
- le jardin partagé du Ruisseau dans le 15^e,
- le jardin partagé Bel-Air dans le 12^e.

La deuxième catégorie, **les jardins partagés et associatifs**, gérés sous forme associative, et ouverts aux adhérents (le plus souvent des riverains qui en assurent l'entretien et jouissent de ces espaces de verdure urbains).

- Le **jardin de la rue Coulmier** dans le 14^e arrondissement, géré par l'association Vert'tige, installé sur le talus haut, en bord de voirie ;
- Le **jardin partagé du Ruisseau** dans le 18^e arrondissement, géré par l'association La Framboisine, qui s'est implanté sur les quais de l'ancienne gare d'Ornano depuis 1998, et s'ouvre aux habitants, associations et établissements scolaires du quartier ;
- Le **jardin partagé Bel Air**, en bordure de l'extension du square Charles Péguy, ouvert en janvier 2008 et géré par l'association Graine de Partage ;
- Le **jardin pédagogique** du 17^e arrondissement, créé par l'association Halage sur une emprise de 1 000 m². Ce jardin horticole et paysager à valeur pédagogique, imaginé selon une mosaïque paysagère avec bacs de cultures thématiques, création de différentes ambiances paysagères favorisant l'accueil d'une faune et d'une flore variées (mare naturelle, jardin de rocaïlle, zone de végétation libre). Ce jardin sert pour la formation des employés en insertion, mais l'objectif est aussi d'en faire un jardin ouvert aux associations de quartiers, écoles, habitants.

On note également la présence de nombreux petits jardins aménagés, sans réel statut, créés de façon opportune par des riverains au pied de leurs habitations, ne profitant qu'à certains privilégiés. Certains de ces jardins peuvent d'ailleurs occuper une surface assez conséquente, comme par exemple :

- Le **jardin de la rue Claude Decaen**, aménagé sur les emprises d'une ancienne gare par un riverain, aujourd'hui en conflit avec la Ville qui souhaite y établir un jardin partagé ;
- L'**espace vert autour des tennis de la rue de Vaugirard**, géré par l'association sportive de la SNCF, implanté autour des voies de la petite ceinture, qui bénéficie aux utilisateurs des terrains de tennis ;
- Le **jardin d'inspiration japonaise** au droit du parc Georges Brassens dans le 14^e arrondissement.



© Elisabeth Dammemüller



4.4 Un rôle thermorégulateur à mieux explorer et valoriser

Outre leur valeur écologique dans le maintien de la biodiversité et leur rôle social, les espaces de nature de la petite ceinture peuvent jouer un rôle important au niveau de la régularisation du climat.

En effet de nombreuses études ont prouvé le rôle thermorégulateur des espaces verts en milieu urbain dense, notamment en période de canicule. Et les espaces végétalisés de la petite ceinture n'échappent pas à ce constat. Si à l'heure actuelle aucune mensuration a été réalisée sur les emprises de la petite ceinture en période de forte chaleur, une simple visite de terrain en période d'été suffit à prendre conscience de ce phénomène. Certaines configurations de l'infrastructure sont particulièrement propices au maintien de températures fraîches en raison de leur faible ensoleillement et/ou de leur importante végétalisation. Cela est d'ailleurs bien visible sur les orthothermoplans qui montrent, dans un dégradé de couleurs, les déperditions thermiques calculées à partir d'une mensuration des températures de surface, réalisée l'hiver (mars 2009).

Les emprises de la petite ceinture apparaissent dans les couleurs vert-bleu correspondantes aux classes de déperdition faible ou très faible.

Ainsi, en cohérence avec le plan Climat de la Ville de Paris qui rappelle que « le végétal a une vraie place dans le processus de lutte contre le dérèglement climatique », il paraît essentiel de réfléchir à la préservation et à la valorisation de ces îlots de fraîcheur, d'autant plus que la petite ceinture traverse des quartiers très denses.

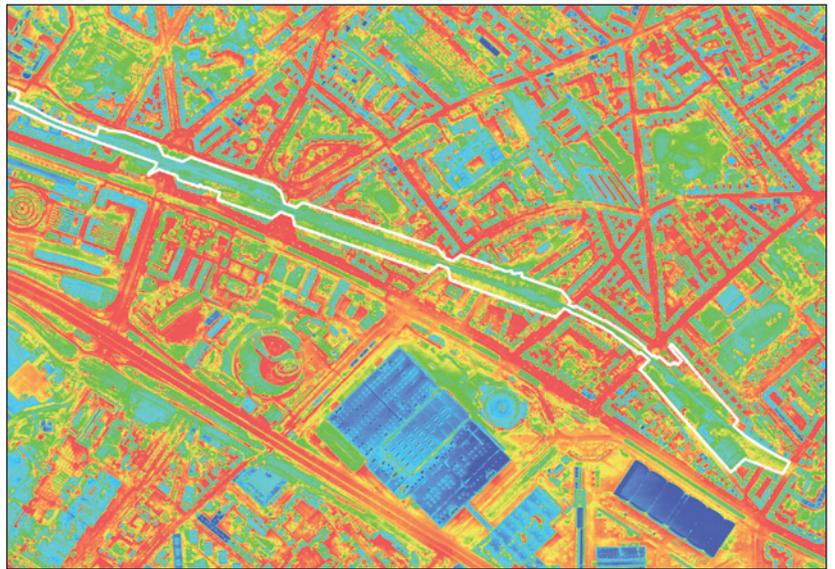
Les tunnels méritent un discours à part : l'air présente ici des températures bien inférieures à celles extérieures et qui se rapprochent de celles du sous-sol. Bien évidemment cela varie en fonction de la profondeur et de la longueur des tunnels.

À l'heure actuelle aucune mensuration des températures des tunnels de la petite ceinture n'a été réalisée. Cependant cela pourrait faire l'objet de prochaines campagnes.

L'inertie thermique des tunnels pourrait en effet être utilisée à des fins de rafraîchissement des bâtiments à proximité. Des solutions seraient alors à inventer avec des systèmes de pompes à chaleur.

Le potentiel géothermique des tunnels a déjà fait l'objet de plusieurs études et expérimentations notamment en Suisse et dans les pays d'Europe du nord. D'autres nombreuses études explorent le potentiel énergétique du sous-sol.

À Paris le bailleur social « Paris-Habitat » étudie la possibilité d'exploiter la chaleur du métro parisien pour chauffer certains immeubles.



4.5 Les espaces de nature de la petite ceinture dans le PLU de la ville de Paris

La richesse naturelle des emprises de la petite ceinture est reconnue dans le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris.

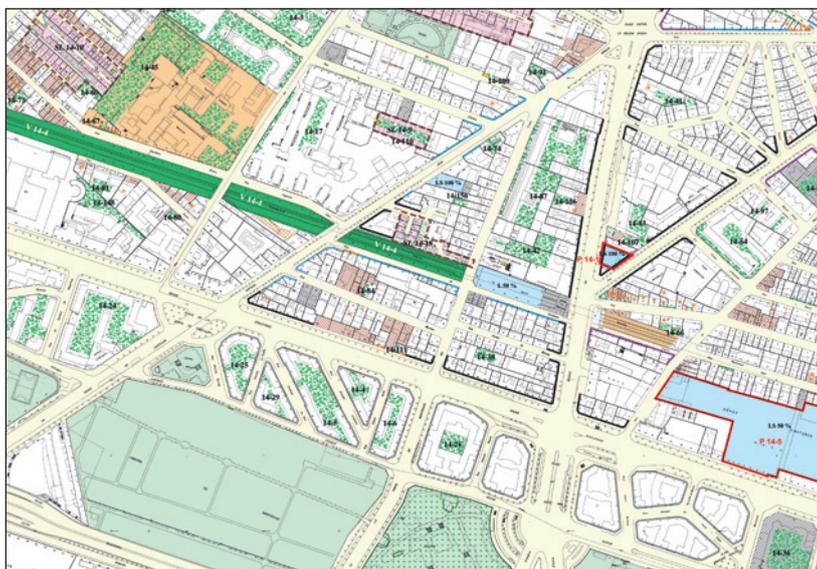
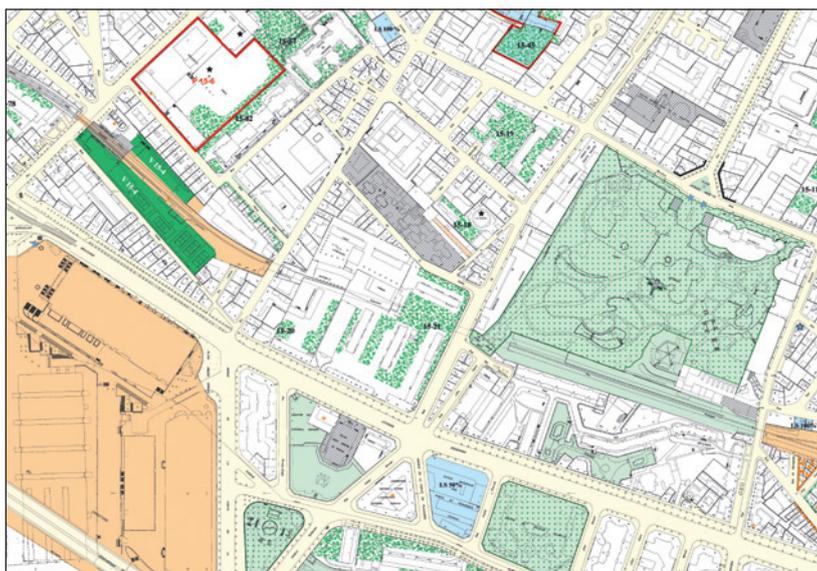
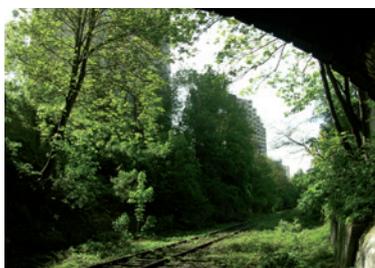
Quelques tronçons de la Petite Ceinture figurent depuis longtemps en Zone Urbaine Verte. Il s'agit d'emprises adjacentes aux espaces verts majeurs, comme les tranchées qui traversent les parcs Montsouris et des Buttes Chaumont et de celle qui longe le parc Georges Brassens, ainsi que les emprises qui ont été aménagées en espaces verts ouverts au public (les sentiers nature du 16^e ou du 12^e arrondissement).

D'autres emprises, pourtant partiellement aménagées en espace vert ou jardin partagé, figurent toujours en zone UGSU (zone de grands services urbains), leur vocation première étant toujours ferroviaire.

Au niveau réglementaire, il est aussi à noter que certaines emprises de la petite Ceinture figurent au PLU en tant qu'emplacement réservé pour espace vert public au bénéfice de la Ville de Paris : une emprise en tranchée d'environ 2 hectares dans le 14^e entre la rue Friant et la rue Didot et une emprise d'environ 1 hectare dans le 15^e entre les rues Olivier de Serres et Vaugirard. Cette dernière emprise est aujourd'hui occupée par le tennis de la SNCF et sera prochainement traversée par la promenade sur la Petite Ceinture qui reliera ce site à la place Balard.

À l'heure actuelle la Ville de Paris n'a pas envisagé faire valoir ses droits sur ces emprises.

Dans les années à venir, le progressif retrait de certaines emprises de la petite ceinture du réseau ferré national pourrait remettre en discussion leur statut réglementaire, notamment en vue d'une meilleure prise en compte des enjeux écologiques.



5. Mutations – Projets en cours

Comme il a été dit plus haut 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 au moins importantes, qui intéressent les abords de l'infrastructure. Certaines incluent un tronçon de petite ceinture au sein de leur emprise.

Nombreuses de ces opérations ont d'ailleurs vu le jour sur des terrains anciennement intégrés au domaine ferroviaire et liés à l'activité de la petite ceinture (site d'anciennes gares désormais disparues, terrains jadis affectés par des raccordements à d'autres voies ferrées...). Ces opérations ont été rendues possible grâce à la politique de développement urbain et de valorisation foncière menée par RFF.

Cependant rares sont les occasions où la petite ceinture a été prise en compte comme élément constitutif du projet ; plus souvent les contraintes réglementaires ainsi que les conditions de réversibilité imposées par RFF réduisent fortement les possibilités de composer avec cet espace.

À l'heure actuelle il s'avère donc important de passer en revue les principaux projets sur les abords de la petite ceinture quels que soient leur état d'avancement et leur attitude vis-à-vis des emprises RFF.

À un moment où se décide le devenir de la petite ceinture, il est en effet intéressant d'évaluer les conditions dans lesquelles ces projets se sont construits ainsi que le résultat de ces contraintes, dans le but de définir les conditions pour une meilleure prise en compte du caractère unique de ce lieu au sein de projets qui pourraient se développer sur les abords de la petite ceinture.

Cette réflexion nous paraît d'autant plus urgente que RFF s'apprête à sortir du RFN certains tronçons de la Petite Ceinture, décision qui aura un impact considérable sur les conditions d'aménagement des emprises de la ligne ainsi que ses abords, permettant de concevoir des projets de manière différente par rapport à ce qui a été réalisé jusqu'à aujourd'hui.

Nous rappelons à ce propos que la deuxième partie de cette étude prévoira une analyse de terrains pouvant faire l'objet de projet d'aménagement.

5.1 L'immobilisme de la petite ceinture dans une métropole qui bouge

La petite ceinture traverse les neuf arrondissements extérieurs de Paris et se situe, exception faite pour la portion est, à une centaine de mètres seulement de la limite parisienne. Elle est donc au cœur d'un territoire qui devient de plus en plus stratégique, d'une part parce que c'est ici que se joue la relation avec les communes limitrophes et, d'autre part, parce qu'ici se trouvent les derniers grands territoires de projet. De nombreuses opérations de réaménagement ont été lancées depuis quelques années sur le territoire de la couronne, dont plusieurs à proximité de la petite ceinture :

- Le GPRU Plaisance-porte de Vanves dans le 14^e ;
- Le GPRU Joseph Bédier-porte d'Ivry dans le 13^e ;
- L'opération Paris Rive Gauche dans le 13^e ;
- L'opération Bercy Charenton dans le 12^e ;
- Le GPRU de la porte de Vincennes à cheval entre 12^e et 20^e ;
- Le GPRU de la porte de Montreuil, dans le 20^e ;
- Le GPRU de la porte des Lilas à cheval entre 20^e et 19^e ;
- Le GPRU de Paris Nord est dans le 19^e ;
- Les GPRU des portes de Montmartre, Clignancourt, des poissonniers dans 18^e ;
- Le GPRU de la porte de Saint-Ouen à cheval entre 17^e et 18^e ;
- Le GPRU de la porte Pouchet dans 17^e ;
- L'opération Clichy-Batignolles dans 17^e.

Bien qu'à plusieurs reprises la petite ceinture ait fait l'objet d'études, elle n'a, à l'heure actuelle, joué aucun rôle majeur dans les évolutions de la couronne parisienne.

Cependant à quelques endroits, elle traverse d'importants territoires de projet : la ZAC de Clichy Batignolles dans le 17^e, les secteurs Évangile et Ourcq-Jaures dans le 19^e, l'opération Paris Rive Gauche et la ZAC de Rungis dans le 13^e.

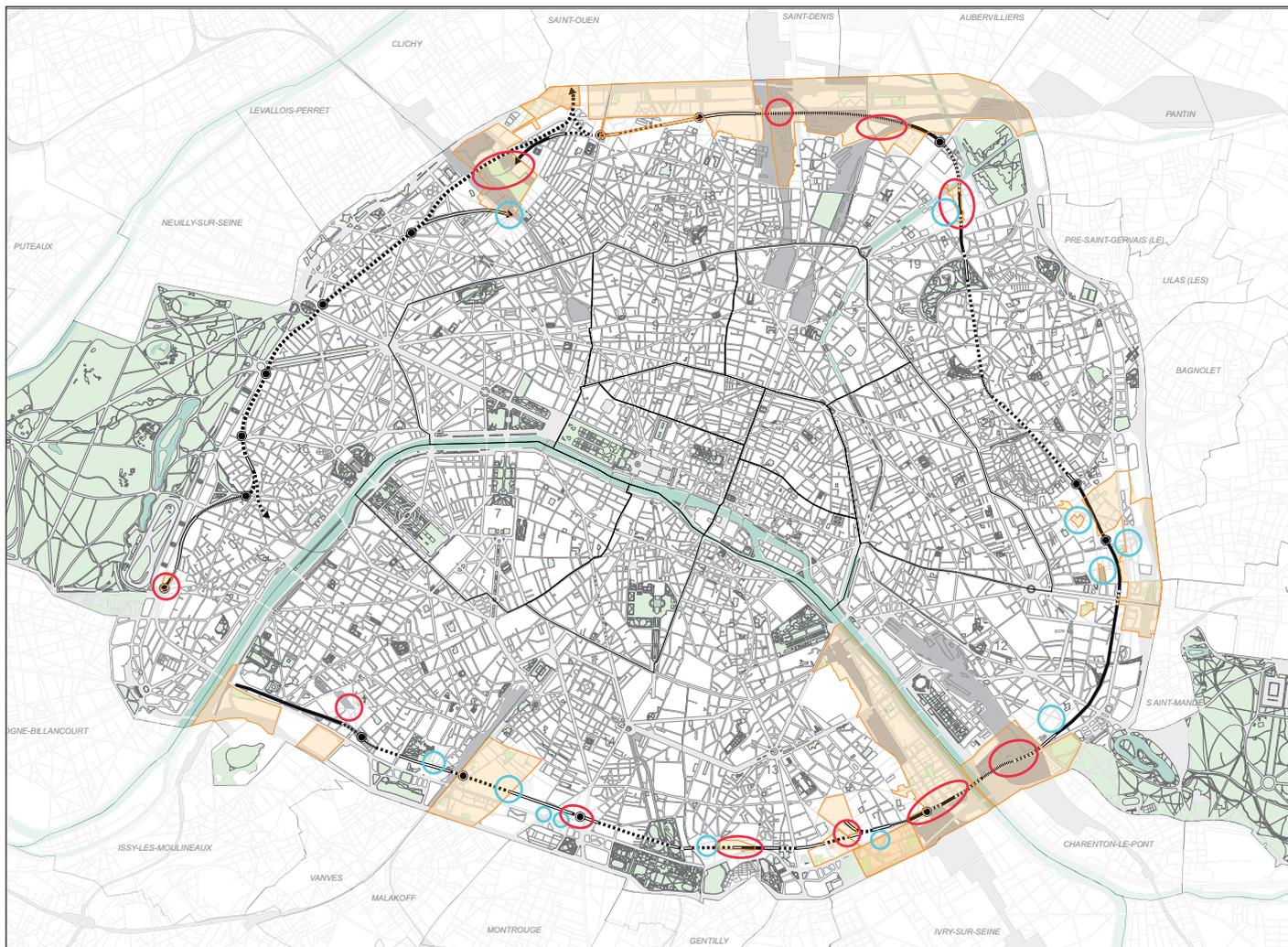
Toutes ces opérations se doivent de respecter un certain nombre de contraintes liées à la volonté de préserver la vocation ferroviaire en maintenant la petite ceinture au sein du Réseau Ferré National (RFN). Cela ne signifie pas que les emprises ferroviaires doivent être conservées dans leur état actuel. Bien au contraire, elles peuvent faire l'objet d'importantes modifications à condition qu'à terme le passage d'un train soit rendu possible.

Il s'agit là d'une logique purement fonctionnelle et aucune précaution n'est exigée pour préserver le caractère des espaces de la petite ceinture.

Projet par projet, nous évaluerons les effets que cela produit sur les espaces de la petite ceinture ainsi que sur les espaces urbains avoisinants.

Nous verrons qu'à chaque fois, quels que soient les projets et la configuration de la petite ceinture, des questions se posent pour gérer l'interface entre espace ferroviaire et espace urbain.

Il ne s'agit pas là de porter un jugement sur la qualité de ces opérations mais simplement d'évaluer la prise en compte de la petite ceinture au sein des projets.



Opérations d'aménagement – Secteurs

- GPRU / ZAC / Autres opérations
- Opération d'aménagement sur les abords
- Opération non impactante sur les emprises PC

Profil Petite Ceinture

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

5.1.1 Clichy Batignolles

Relation du projet aux espaces de la petite ceinture

Le projet se développe sur les anciennes emprises ferroviaires, de part et d'autre de la petite ceinture.

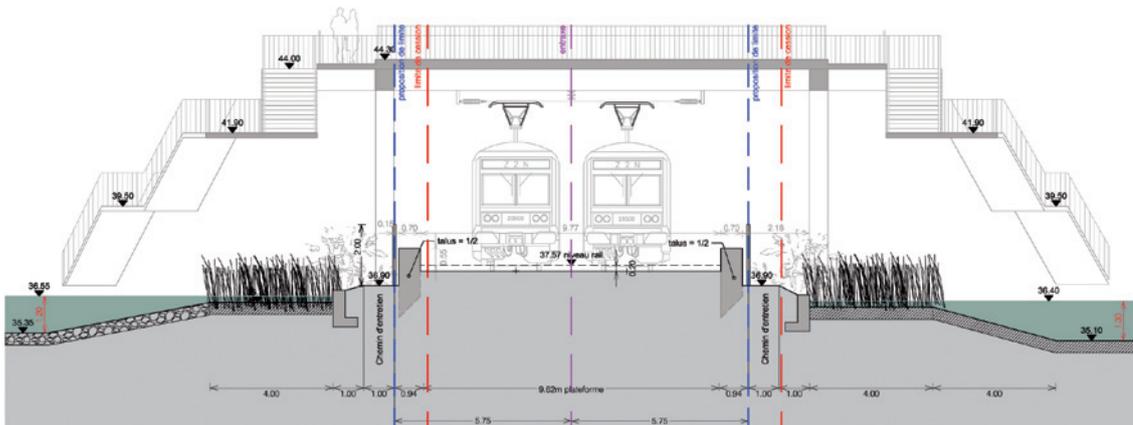
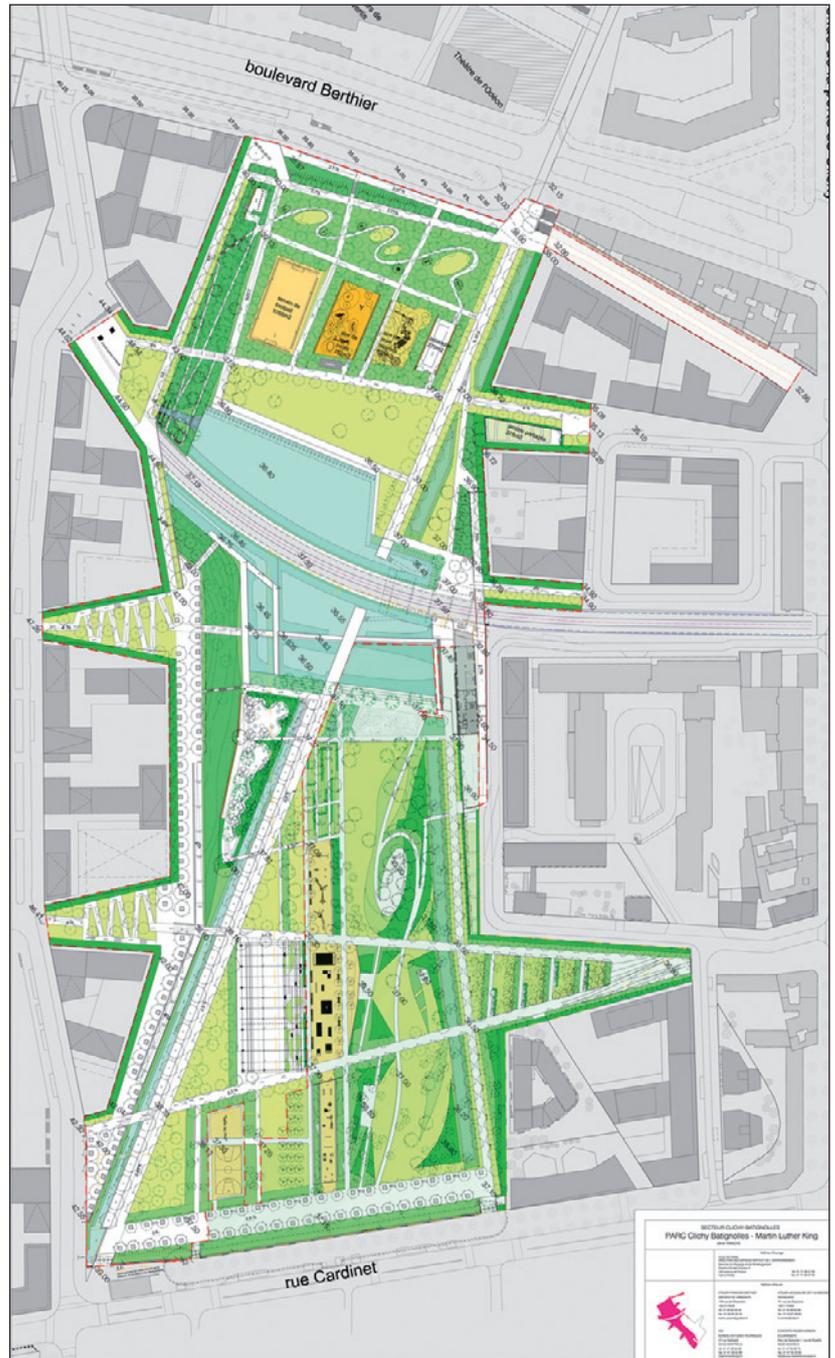
La Petite Ceinture traversera le futur parc Martin Luther King. Le projet intègre la contrainte de la petite ceinture et en fait un élément majeur de la composition : la création d'un plan d'eau généreux de part et d'autre de l'infrastructure est une astuce des concepteurs pour créer une mise à distance de l'espace ferroviaire tout en l'insérant dans le paysage. Nous assistons presque à une mise en scène de l'infrastructure qui traverse le bassin d'eau et la diagonale fondatrice du projet. Cependant cela accentue la séparation entre les deux rives : la traversée n'est possible que via une passerelle belvédère située au-dessus de l'infrastructure. En plus de la distance créée par l'eau, des clôtures sont prévues tout au long des emprises ferroviaires pour des raisons de sécurité. Leur impact sur le paysage ne sera pas négligeable.

Qu'est-ce qui pourrait changer ?

L'impact sur le projet est fort tant en terme de paysage que d'usages.

Cette solution, justifiée si le trafic devait reprendre de manière intensive, se révélerait, en revanche, inappropriée en cas d'interruption de la fonction ferroviaire sur ce tronçon. Des solutions plus simples pourraient alors voir le jour notamment pour gérer les parcours piétons au sol au sein du parc en traversant la petite ceinture qui passe ici à niveau.

Compte tenu de l'avancement du projet et des temporalités de la remise en service de la circulation ferroviaire sur ce tronçon, il pourrait être envisagé de phaser le projet dans le temps. On pourrait ainsi imaginer que, dans un premier temps, on puisse intégrer la petite ceinture à l'espace du parc et la franchir à niveau. Dans un second temps, au cas où la circulation reprendrait sur ce tronçon, les emprises seraient à nouveau clôturées et l'ouvrage de franchissement réalisé. Dans le cas où la vocation ferroviaire serait abandonnée, il ne serait pas nécessaire de réaliser ces éléments et les emprises de la petite ceinture pourraient ainsi être intégrées définitivement au parc. Dans ce cas, le parc de Batignolles pourrait être mis en communication avec d'autres espaces verts via une promenade sur la petite ceinture.



5.1.2 Ourcq Jaurès

Relation du projet aux espaces de la petite ceinture

Le projet se développe sur les abords de la petite ceinture entre l'avenue Jean Jaurès et le canal de l'Ourcq. Dans le cadre de ce projet RFF est partenaire de l'opération d'aménagement réalisée par la SEMAVIP à travers :

- la cession de surlargeurs pour la construction de logements sociaux et en accession ainsi que pour la réalisation d'aménagements paysagers,
- la mise à disposition des voûtes de l'Ourcq dans le cadre d'un projet de rehabilitation et de développement de l'activité artisanale.

Le plan-masse du projet compose, de manière assez classique, un front bâti assez haut à l'alignement des rues de l'Ourcq et de Thionville et un traitement plus libre en intérieur d'îlot avec des hauteurs comprises entre R + 3 et R + 5.

Les emprises ferroviaires ne sont pas directement impactées par les nouveaux aménagements, exception faite de quelques surlargeurs qui seraient achetées par la SEMAVIP et intégrées au périmètre opérationnel.

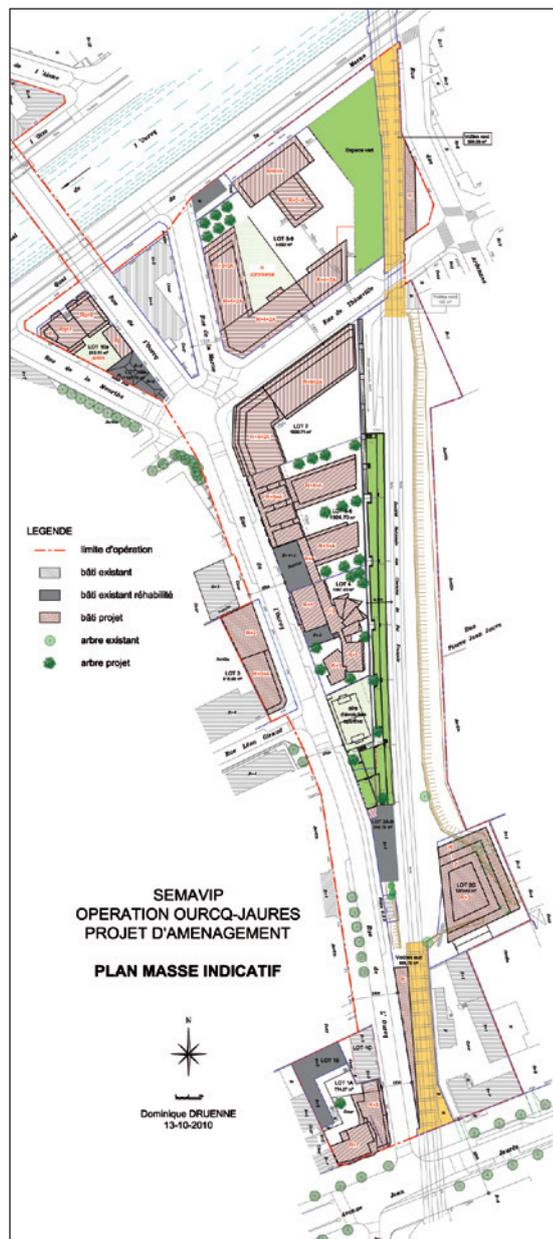
Dans la portion **au nord de la rue de Thionville**, le bâti se développe à quelques mètres de distance de la petite ceinture qui passe ici en ouvrage aérien sur des voûtes maçonnées.

Ces voûtes font l'objet d'un ambitieux projet de requalification qui consistera à remettre en état les ouvrages et y installer des activités valorisantes capables d'apporter dynamisme et animation dans le quartier. C'est la première fois que ces espaces font l'objet d'un projet concret. Cela pourrait ainsi servir d'exemple pour d'autres espaces semblables de la petite ceinture, aujourd'hui très peu valorisés.

Un espace vert public sera aménagé en bordure de l'ouvrage et permettra entre autre de mettre en valeur les voûtes en rendant plus facile leur accès et leur insertion dans la ville.

Exception faite pour les difficultés techniques liées à la rehabilitation des voûtes, cette portion ne paraît pas poser problème.

Au sud de la rue de Thionville, les parcelles à bâtir étant adjacentes aux emprises ferroviaires, elles sont concernées par l'ensemble des contraintes liées à l'activité ferroviaire et notamment les servitudes de vue. Ainsi des droits de vues ont été accordés par RFF afin de pouvoir ménager des ouvertures sur l'espace de la petite ceinture. La composition ménage ici d'amples cours privatives du côté de la petite ceinture qui est ici un ouvrage aérien sur talus, surélevé par rapport au sol naturel et assez fortement végétalisé.



Cette configuration reproduit une attitude assez classique vis-à-vis de la petite ceinture qui consiste à la cacher plus qu'à la mettre en évidence. L'espace de la petite ceinture restera ainsi le privilège des quelques futurs habitants.

Dans le cadre de ce projet, il est aussi prévu d'aménager un espace vert de proximité sur certaines surlargeurs de la petite ceinture. Il s'agirait de jardins partagés. Cet aménagement se ferait toujours dans le cadre de la convention 2006, selon un principe de réversibilité : la Ville de Paris louerait les emprises et céderait à une association la gestion du jardin.

Qu'est-ce qui pourrait changer ?

Cette portion de petite ceinture pourrait assez rapidement être retirée du réseau ferré national, éventuellement en vue de la réalisation d'un transport voyageur léger. Cela ferait tomber un certain nombre de contraintes qui pèsent sur les parcelles voisines, y compris celles actuellement en projet.

À l'heure actuelle, l'hypothèse tramway ne paraît pas incompatible avec les aménagements en cours de réalisation; il pourrait aussi être envisagé d'implanter là une station afin de desservir le quartier.

Cependant il serait indispensable d'évaluer les éventuelles nuisances que cela occasionnerait vis-à-vis des nouvelles habitations ainsi que la compatibilité d'un tel projet avec la réalisation de jardins partagés.

Au même titre, le projet de réhabilitation des voûtes devrait être mis en perspective avec les travaux à engager en vue d'une éventuelle mise en service d'un transport en commun.



5.1.3 Paris Rive Gauche – secteur Masséna

Relation du projet aux espaces de la petite ceinture

Le secteur Masséna Bruneseau représente l'une des dernières étapes de l'ambitieux projet de Paris Rive Gauche.



La petite ceinture traverse le site le long du boulevard Masséna (futur boulevard Jean Simon). À l'heure actuelle les rails ont été déposés sur un linéaire assez important. Cependant, conformément aux dispositions de RFF, l'avenir ferroviaire est à préserver et la continuité de la ligne à rétablir à terme.

L'impact de cette décision sur le projet est très important: la préservation de la vocation ferroviaire oblige en effet à réserver des emprises à l'intérieur des bâtiments ainsi qu'à rétablir les ouvrages de franchissement impactés par les travaux du tramway T3, tel le pont de la rue de Patay.

Cela occasionne des coûts importants et des chantiers techniquement compliqués.



Au niveau du bâti, le tunnel de la petite ceinture impacte fortement la qualité architecturale des différents projets ainsi que leur insertion dans l'espace urbain. Les bâtiments les plus impactés sont les lots M5A et M5B qui seront traversés par le tunnel de la petite ceinture ainsi que par les voies du raccordement TGV vers Austerlitz et vers Ivry.

En effet, la présence du tunnel ferroviaire au sein du bâti prive certains immeubles de la possibilité de s'ouvrir sur le boulevard du général Jean Simon, qui sera ainsi dépourvu de l'animation qu'une façade commerciale pourrait lui offrir.

En outre, le jour où la circulation ferroviaire serait rétablie, l'impact sur l'espace public serait considérable : des clôtures devraient être posées sur l'espace public de manière à délimiter les emprises circulées et des passages à niveaux seraient créés au niveau des franchissements des espaces viaires. Outre l'impact esthétique de ce genre de solutions, la vie urbaine serait fortement perturbée avec des nombreuses difficultés de franchissement des espaces publics.

Il est à noter que dans le cadre de ce projet, l'espace de la petite ceinture subira des profondes modifications en matière de localisation (elle passera légèrement plus au nord) et de nivellement (rehaussement du nivellement des rails d'environ 2 mètres). Cela aura un impact vis-à-vis de la gare Masséna, dont la façade sud se trouvera en contrebas par rapport à l'espace de la petite ceinture et au boulevard Jean Simon.

Cette gare, qui appartient à la Ville de Paris, ne fait pas l'objet de projet spécifique. Son environnement sera amené à évoluer fortement dans les années à venir.

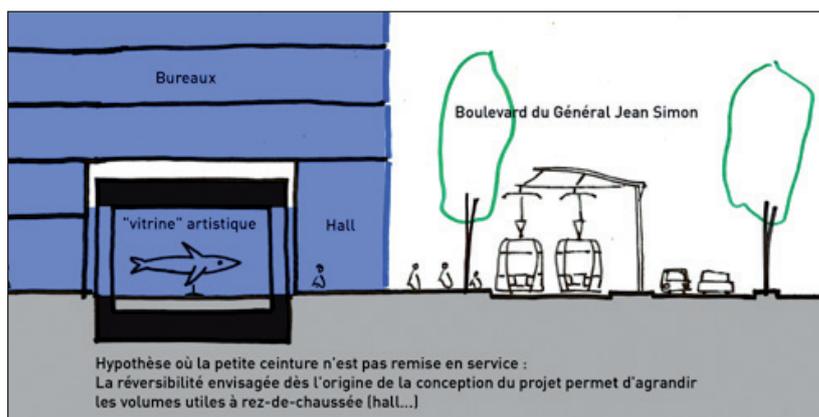
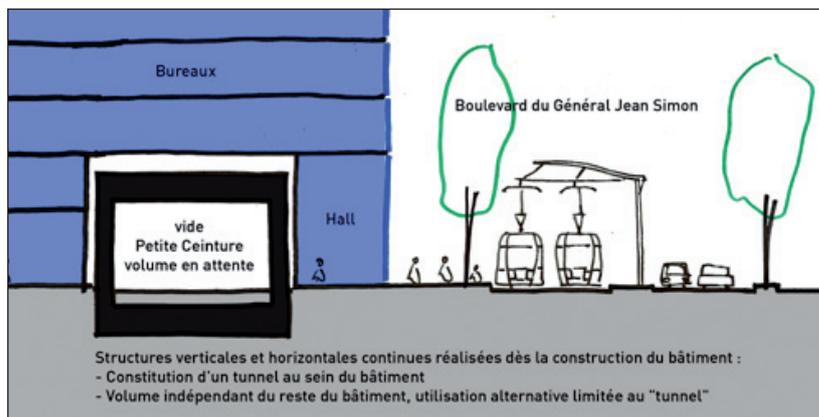
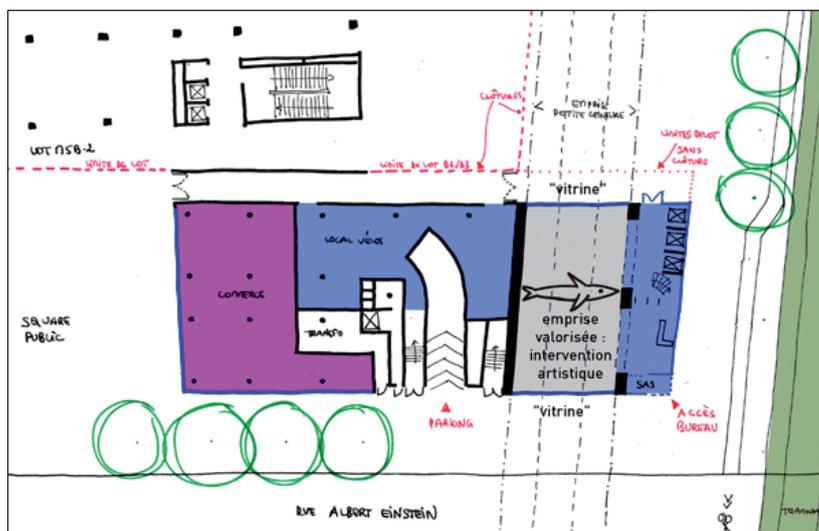
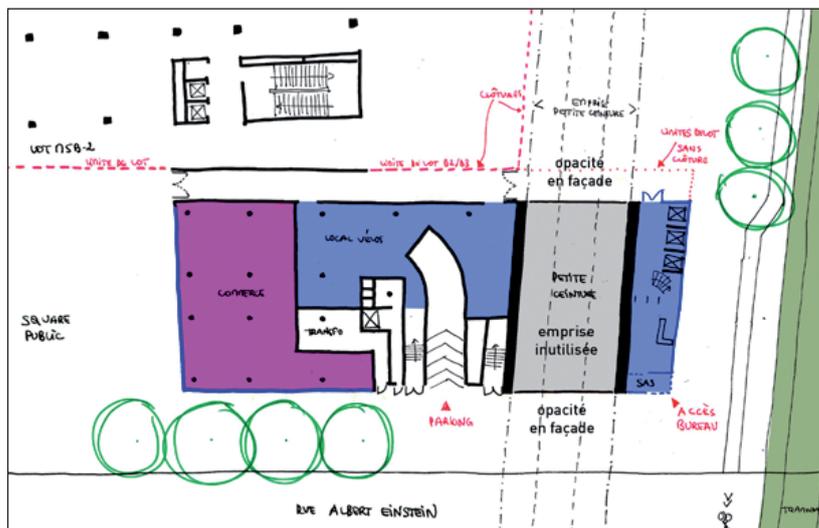
Qu'est-ce qui pourrait changer ?

À l'heure actuelle, il paraît désormais évident que la portion sud de la petite ceinture ne sera plus circulée. La préservation des emprises ferroviaire dans le 13^e ne dépend donc que de la remise en service éventuelle d'une desserte fer de la gare des Gobelins.

Comme il a déjà été dit plus haut dans le chapitre « Transport », des solutions alternatives de desserte de cette gare pourraient être étudiées de manière à diminuer l'impact d'une circulation ferroviaire lourde. Nous insistons sur le fait que, outre leur impact financier, les solutions prévues à l'heure actuelle ne sont pas satisfaisantes d'un point de vue urbain, notamment au niveau de la gestion de l'interface petite ceinture-espace public.

Il paraît donc urgent de réfléchir à des solutions alternatives.

Aujourd'hui, au vu des interrogations concernant la gare des Gobelins, il nous paraît important d'investir dans des solutions réversibles qui permettraient, au cas où la circulation ferroviaire ne sera pas réactivée sur la petite ceinture, de réaffecter les volumes ferroviaires à d'autres usages, comme cela a été esquissé par les ateliers Lion, coordonnateurs de la ZAC.



5.1.5 D'autres opérations d'aménagements

Outre ces grands projets d'aménagement qui concernent des secteurs d'envergure, d'autres opérations, plus modestes, contribuent à modifier le paysage de la petite ceinture.

Dans les opérations récentes ou en cours sur les abords de l'espace ferroviaire, nous pouvons par exemple citer :

- **L'opération de la rue Castagnary**, dans le 15^e arrondissement. Récemment terminée, elle prévoit la création de 31 logements sociaux et d'un centre d'accueil pour la petite enfance (crèche et halte-garderie). Situés sur trois parcelles, dont deux longeant la petite ceinture, les logements sont regroupés en trois bâtiments et s'ouvrent largement sur l'espace ferroviaire, ici fortement végétalisé ;
- **L'opération rue de Volga**, dans le 20^e arrondissement, qui prévoit la construction de 18 appartements familiaux dans un espace paysagé en contrebas de la petite ceinture, ici surélevé.

Ces deux opérations n'impactent pas directement l'espace ferroviaire, mais en subissent les contraintes, notamment en terme d'implantation et de vues. Ainsi on remarquera que, dans les deux cas, les façades les plus proches de l'espace ferroviaire sont aveugles, tant que les autres, afin de pouvoir ouvrir des jours principaux, s'éloignent de la limite séparative avec l'espace ferroviaire.

D'autres projets ont vu le jour sur des dalles couvrant des portions d'emprise ferroviaire. Certaines de ces dalles existaient déjà, d'autres ont été créés exprès pour y développer ces opérations. Dans le premier cas de figure nous trouvons l'opération de logement qui remplacera le parking et les tennis depuis longtemps installés sur la dalle située **rue des Coulmiers** en proximité de la Gare de Montrouge. Ici un ambitieux programme de logements, œuvre de l'architecte Louis Paillard, et la requalification de la gare permettront une valorisation du site. La petite ceinture étant couverte, la relation à l'espace ferroviaire n'est pas évidente. La gare reste cependant un signal fort de la présence de cette infrastructure et, grâce au projet de rénovation et à une nouvelle programmation, jouera un nouveau rôle dans l'animation du quartier.

Une nouvelle dalle est par contre créée dans le cadre du projet **d'extension du site Panhard**, dans le 13^e arrondissement. Une portion de petite ceinture en tranchée ouverte a été récemment couverte par une dalle qui accueillera un nouveau programme lié aux activités des anciennes usines Panhard récemment réhabilitées.

Il est à noter que ces deux projets sur dalle, bien que réalisés sur des sections de petite ceinture plus circulées, ont dû respecter les contraintes ferroviaires et notamment le respect du volume ferroviaire.

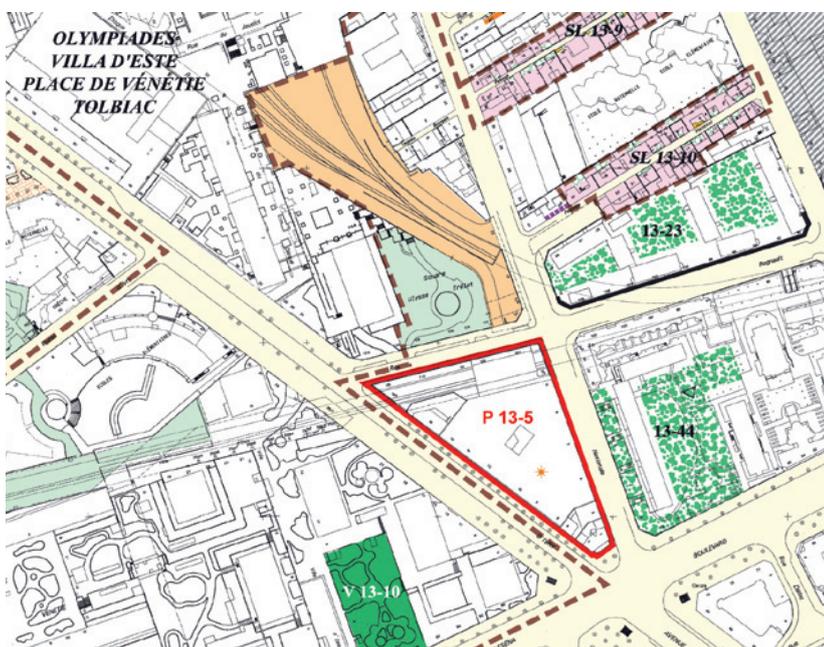
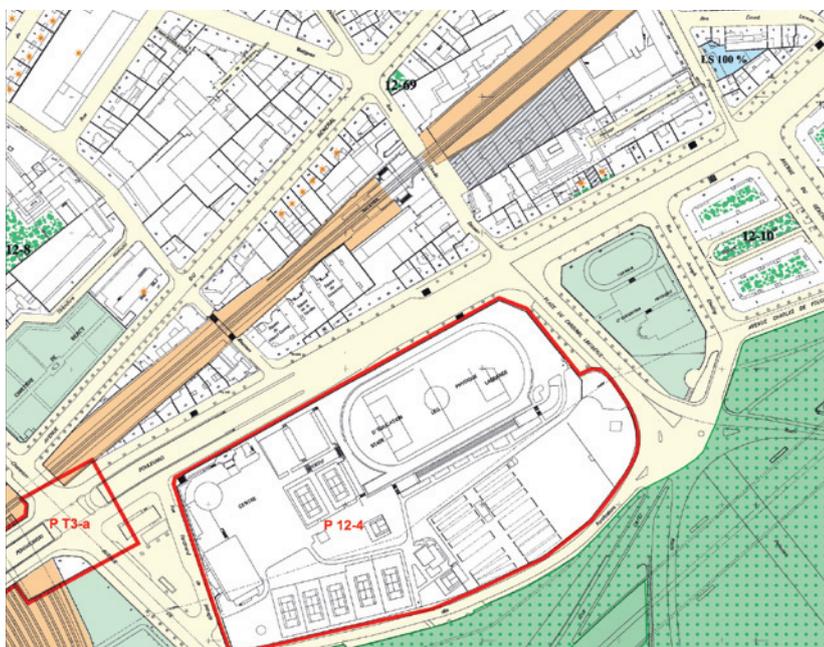


De haut en bas :

- La gare de Montrouge et les immeubles de la rue de Coulmiers (état de projet – image de synthèse),
- Le nouveau programme de logements rue Castagnary, vue depuis la rue Brancion,
- Le chantier de réalisation de la dalle sur le PC en extension des anciennes usines Panhard, dans le 13^e.

5.2 Les projets à venir et les possibles évolutions réglementaires à préconiser

L'analyse de ces projets revêt une importance majeure en vue de la prochaine étape de cette étude qui consistera, entre autre, en l'élaboration d'une nouvelle stratégie de valorisation et d'insertion urbaine de certaines emprises de la petite ceinture qui permette de mettre la PC au cœur du projet et de l'intégrer à la réflexion, non comme une simple contrainte, mais comme une composante de l'aménagement, en imaginant une nouvelle manière de l'intégrer à la ville.



En effet, les nouvelles réflexions de RFF concernant l'abandon de l'activité ferroviaire sur certaines portions de l'infrastructure ouvriront de nouvelles possibilités d'aménagement, d'une part parce que de nouvelles emprises pourraient se libérer et, d'autre part parce que la sortie du RFN permettrait d'enlever les fortes contraintes qui pèsent aujourd'hui sur les emprises adjacentes à l'espace ferroviaire.

Cela permettra aussi de réorienter la stratégie réglementaire pour accompagner le développement de futurs projets ou éventuellement d'apporter des modifications à certains projets en cours ou à l'étude, là où le calendrier le permet et les enjeux urbains le justifient.

Nous rappelons ici qu'à l'heure actuelle la quasi-totalité des emprises de la petite ceinture figurent en zone UGSU dans le PLU de la Ville de Paris. Cette zone vise à accueillir de grands services urbains (infrastructures de transports, grands équipements publics ou privés...) et ne peut en aucun cas accueillir des habitations, de bureaux ou du commerce. Il est donc évident que, si l'occasion de réaliser de nouveaux projets se présentait, cela exigerait une modification du règlement d'urbanisme. C'est d'ailleurs ce qui s'est passé dans le cadre de certains des projets présentés dans ce chapitre qui ont exigé d'inscrire en zone UG certaines parcelles précédemment classées en zone UGSU.

Il est par ailleurs à noter que quelques surlargeurs de la petite ceinture, toujours de propriété RFF, figurent d'ores et déjà en zone UG. C'est le cas de la parcelle rue Regnault adjacente aux anciennes usines Panhard et actuellement en projet et d'une parcelle située au niveau de l'ancienne station Claude Decaen dans le 12^e arrondissement.

L'analyse détaillée du potentiel de valorisation urbaine des emprises ferroviaires ainsi que de certaines parcelles adjacentes sera développée de manière plus précise dans la phase deux de cette étude. Cette réflexion sera accompagnée par une lecture attentive des orientations d'aménagement du PLU de la Ville de Paris, vouée à la meilleure prise en compte possible de ces orientations dans les projets à venir ou, au contraire, à l'élaboration de propositions de modification du règlement afin de mieux prendre en compte les évolutions à venir.

Conclusion

La petite ceinture : un espace parisien unique

Nous avons dressé un portrait de la petite ceinture ferroviaire qui laisse apparaître le caractère unique de cet espace ainsi que les multiples enjeux, parfois contradictoires, qui y sont attachés.

Le choix de questionner la totalité du linéaire de la petite ceinture sous divers angles thématiques a permis de ne pas perdre de vue qu'il s'agit d'un ensemble dont l'avenir est à penser dans cette totalité.

Il en ressort le portrait d'un territoire exceptionnel à plusieurs titres : son histoire, ses paysages inédits à mi-chemin entre friche ferroviaire et jardin d'Éden, 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...

Ainsi, à l'heure où un nouveau chapitre de l'histoire de la petite ceinture est à écrire, il nous a paru important de repartir du terrain afin que **ce diagnostic thématique soit un voyage qui permette au lecteur de se plonger dans l'univers de la petite ceinture, de mieux le connaître, mais qui soit aussi un avertissement en vue des évolutions en cours ou à venir.**

Un équilibre à trouver

En effet, 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.

Cependant son évolution est inéluctable. Ancrée dans la mémoire collective, la petite ceinture représente un élément du patrimoine parisien. Les vestiges encore présents nous renvoient à une époque qui n'est plus, mais nous fascinent tellement que la tentation est forte de laisser les choses en l'état.

Cependant la petite ceinture est un espace vivant et vécu au jour le jour par des nombreuses personnes qui se l'approprient d'une manière ou d'une autre. Une approche conservatoire de cet espace risquerait ainsi de le muséifier et de le condamner.

Il s'agit donc aujourd'hui d'élaborer des scénarii d'évolution et en évaluer l'impact afin de discerner, entre des intérêts parfois contradictoires, la meilleure stratégie pour prendre en compte les spécificités de la petite ceinture et préserver son caractère exceptionnel tout en lui rendant un rôle au sein de la ville de Paris et de la métropole en évitant sa banalisation.

C'est là plus une question de méthode que d'aménagement : nous ne pouvons pas nous positionner face à la petite ceinture comme face à n'importe quel autre espace parisien. Elle n'est pas une infrastructure comme les autres ni un espace vert urbain classique : plus complexe et riche en potentiel et contraintes, **elle exige une réflexion ciblée et des solutions spécifiques.**

Une et multiple, locale et métropolitaine

Pendant toutes ces années, **la contrainte de réversibilité ferroviaire a permis de conserver la continuité de cette infrastructure**, tant d'un point de vue réglementaire que du point de vue de la gestion.

Nous reconnaissons aujourd'hui l'espace de la petite ceinture comme une entité unique, bien qu'elle se décline sous des paysages très variés.

Mais, au vu des évolutions de la métropole parisienne et des spécificités des différents tronçons de la petite ceinture, il paraît évident que **les préconisations se déclineront par séquences territoriales.** Cependant cela ne doit pas amener à perdre la vision d'ensemble qui permettra de donner cohérence à la somme des aménagements, de conserver la mémoire de cette infrastructure ainsi que certaines de ses qualités, notamment écologiques.

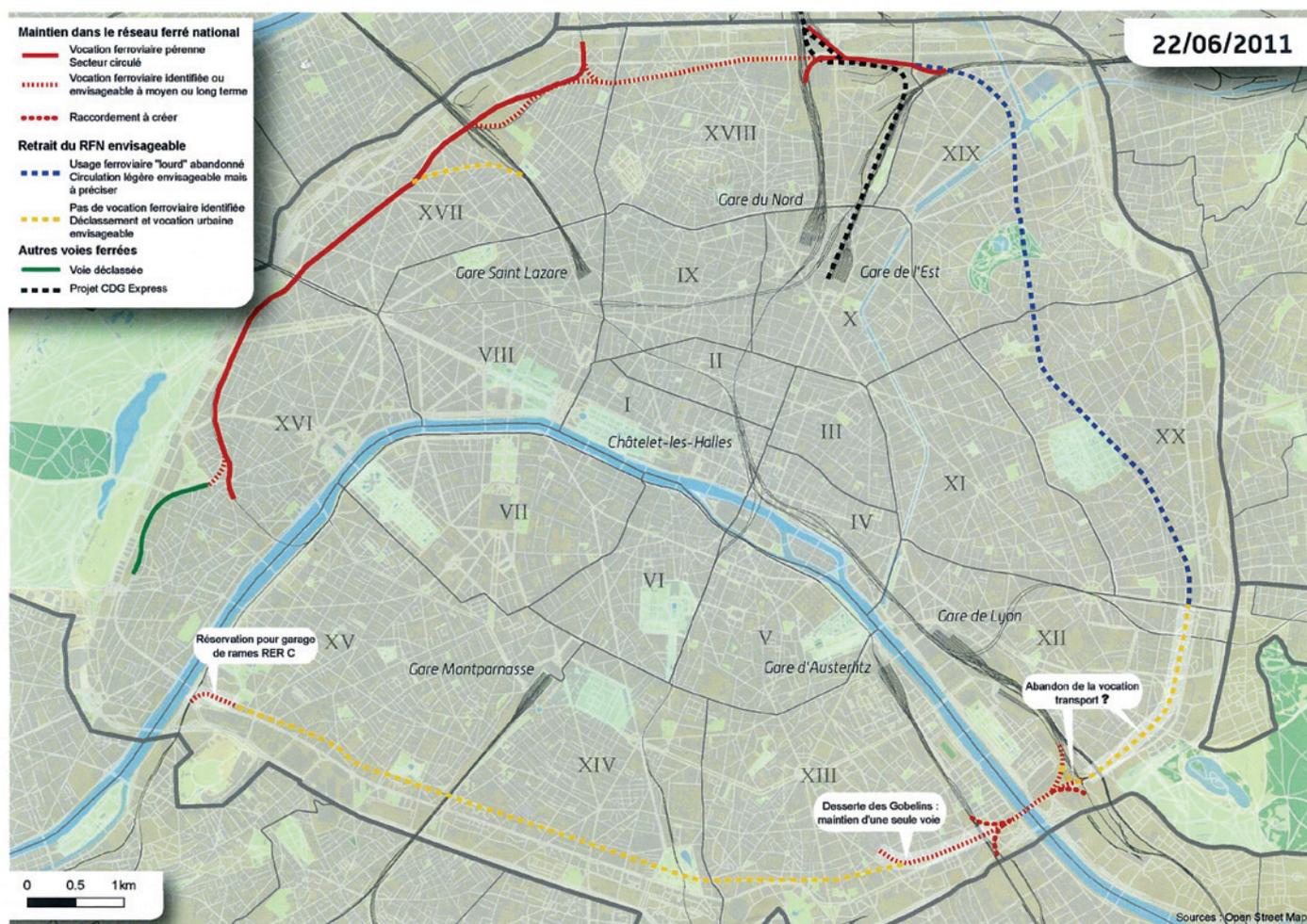
La deuxième partie de cette étude proposera des aménagements par séquence territoriale, qui se déclineront selon ces quelques principes fondateurs :

- la prise en compte de son rôle écologique au sein de la trame verte francilienne,
- la préservation de son identité en évitant de banaliser un espace aujourd'hui exceptionnel,
- son intégration dans le réseau de transport métropolitain,
- la valorisation urbaine des parcelles les plus appropriées.

Plan de réflexions de RFF présenté au COPIL du 22 juin 2010

Cette première partie de l'étude sur le devenir de la petite ceinture, menée en partenariat avec RFF, a été présentée fin juin 2011 lors d'un comité de pilotage auquel ont participé des représentants de la Ville de Paris et de RFF.

Lors de cette échéance, RFF a aussi présenté ses réflexions, les plus récentes, sur le devenir de la ligne. Reportées sur la carte ci-dessous, elle renseigneront la réflexion qui sera menée lors de la deuxième phase de cette étude et qui permettra de définir, tronçon par tronçon, la stratégie d'aménagement la plus adaptée.



Étude prospective sur le devenir de la Petite Ceinture

Phase 1 : Diagnostic prospectif

La Petite Ceinture est un espace unique dans le paysage parisien, participant à l'histoire de la ville, ancré dans l'imaginaire collectif, à la fois mystérieux et préservé, mais aussi fragile et convoité.

Le présent diagnostic propose de traduire ces sentiments en parcourant la petite ceinture suivant différentes thématiques : comment participe t-elle au paysage de la ville, quel rôle joue t-elle encore comme infrastructure de transport, quels usages se sont développés en l'absence de trafic ferroviaire, quelle est la place de la nature. Ces différents thèmes sont explorés en essayant de comprendre l'ensemble des interactions de la petite ceinture avec son environnement.

Ce diagnostic sera suivi d'une deuxième phase de l'étude, prospective, qui interrogera sur les évolutions possibles en développant une approche combinée de travail par grandes séquences territoriales et propositions de projets locaux.