



atelier parisien d'urbanisme  
17, boulevard MORLAND - 75004 PARIS  
Téléphone : 01 42 71 28 14 - Télécopie : 01 42 76 24 05

**Réflexions et études  
pour le réaménagement de la Petite Ceinture  
Dossier de synthèse**

---

Novembre 2000



# SOMMAIRE

## I – INTRODUCTION

A – La Commission de réflexions et d'études de la Petite Ceinture .....	P	3
B – Les missions de l'APUR .....	P	3

## II – LES TRAVAUX AUJOURD'HUI ACHEVÉS

A – L'état des lieux .....	P	6
B – Une charte d'aménagement .....	P	15
C – Le repérage des sites aménageables .....	P	16
D – Les exemples comparables.....	P	28
E – Les orientations relatives aux sites retenus.....	P	29
F – L'inventaire des bâtiments, ouvrages et mobiliers .....	P	35

## III-LES ÉTUDES EN COURS ET PRÉVUES EN 2001

A – La préservation du paysage aux abords de la Petite Ceinture .....	P	38
B – La participation aux travaux sur les utilisations ferroviaires potentielles.....	P	41

## IV – ANNEXES

• Annexe 1 – Comptes-rendus des séances .....	P	47
• Annexe 2 – Données générales sur la Petite Ceinture.....	P	89
• Annexe 3 – Charte d'aménagement .....	P	101
• Annexe 4 - Exemples .....	P	113

Un CD-ROM contenant  
l'inventaire des bâtiments, ouvrages et mobiliers  
est joint à la fin de ce document



# **I – INTRODUCTION**

## **A – LA COMMISSION DE RÉFLEXIONS ET D'ÉTUDES DE LA PETITE CEINTURE**

Les parties nord, est et sud de la Petite Ceinture de Paris sont pratiquement inutilisées depuis plusieurs années, quand ce n'est pas, sur de très larges tronçons, depuis plusieurs décennies. À l'exception du tronçon Ouest, la ligne a été fermée au trafic de voyageurs en 1934

Cette situation d'abandon apparent rend le site difficile à gérer par son propriétaire Réseau Ferré de France et pose à l'ensemble des collectivités publiques des problèmes sérieux de sécurité et d'aspect. Les Parisiens sont nombreux à faire part de leurs préoccupations à cet égard et à se demander pourquoi ces emprises ne sont pas mieux utilisées, alors même qu'elles sont situées au cœur de quartiers très habités de la capitale. Il est vrai que des projets de transports ont été étudiés et d'autres sont encore en cours d'examen sur différentes sections de cette emprise, à l'initiative des services de l'Etat, de la Région et des entreprises, comme c'est la règle. Elles concernent les marchandises et les voyageurs et portent aussi, dans ce dernier cas, sur le site voisin des boulevards des Maréchaux.

Cependant ces projets sont complexes et demandent une bonne évaluation de leurs aspects techniques, de leurs coûts, mais aussi et peut-être surtout de leur difficultés d'insertion. Cela signifie que la situation insatisfaisante rencontrée aujourd'hui risque de se prolonger encore pendant de nombreuses années si la question n'est pas abordée autrement.

C'est précisément pour offrir de nouvelles perspectives qu'a été créée la Commission de réflexions et d'études sur la Petite Ceinture. Son but est d'examiner comment, sans fermer la porte à d'autres projets d'avenir, il est possible d'utiliser à bref délai certains de ces espaces pour répondre aux demandes nouvelles des habitants en matière de promenades, de jeux, d'activités de plein air et d'animation.

Cette Commission, créée par la Ville de Paris en 1998, à l'initiative du Maire de Paris, regroupe des élus de Paris et du Conseil Régional, les services de l'Etat et de la Région, Réseau Ferré de France et la SNCF, ainsi que de nombreuses associations.

## **B – LES MISSIONS DE L'APUR**

L'APUR a été chargé d'assurer l'animation et le secrétariat technique de la Commission, en liaison avec la Délégation Générale aux Grands Projets de la Ville de Paris. Dans ce cadre, l'APUR est amené à prendre des contacts nombreux avec les participants et notamment les élus et les associations sur les différents sujets qui les intéressent.

Parallèlement, l'Atelier mène des études spécifiques qui lui sont demandées au fur et à mesure de l'avancement des travaux de la Commission. Il participe aussi aux groupes de travail thématiques pilotés par d'autres membres techniques de la Commission, notamment sur les questions de transport.

Le présent rapport présente la synthèse actuelle de ces différents sujets.

Il peut être également précisé qu'en ce qui concerne l'animation et le secrétariat de la Commission, le rôle de l'APUR est très divers.

La Commission s'est déjà réunie à quatre reprises depuis sa création jusqu'à la fin septembre 2000. Chacune des réunions a donné lieu à de nombreux échanges sur tous les sujets intéressant le site. Plusieurs visites ont été organisées sur place. L'APUR a suivi les manifestations organisées par plusieurs associations et a eu de nombreux entretiens avec leurs représentants pour préciser les questions à traiter. L'Atelier a également rendu compte d'entretiens menés à leur demande par un certain nombre de riverains des emprises.

Pour illustrer ce travail et montrer l'ensemble de la démarche engagée, le mieux est encore de présenter les comptes rendus synthétiques des quatre premières réunions de la Commission.

Etablis par l'Atelier, ils sont rassemblés en annexe 1. Ils précisent notamment les positions des différents participants sur les sujets abordés.

Ces comptes-rendus évoquent aussi différentes présentations d'études qui ont été le plus souvent distribuées aux membres de la Commission. Ces présentations sont reprises dans le deuxième chapitre, et mises en rapport avec les documents

préparés par l'APUR ou auxquels il a contribué. Un troisième chapitre résume les travaux en cours et ceux qui sont prévus pour l'année 2001. Il évoque notamment le contenu de la cinquième séance de la Commission, tenue le 13 octobre 2000 et dont les conclusions seront développées dans le prochain rapport de l'APUR sur la Petite Ceinture.



## **II – LES TRAVAUX AUJOURD’HUI ACHEVÉS**

## A – L'ÉTAT DES LIEUX

Pour engager la démarche, il convenait tout d'abord de rappeler les caractéristiques de la Petite ceinture.

On trouvera en annexe 2 les principaux éléments de l'analyse du site que l'APUR a établie et diffusé au cours de la première séance de la Commission.

Il s'y ajoute quelques photographies particulièrement représentatives du caractère du site :

- l'inscription étroite des emprises dans la ville, à travers des vues aériennes,
- les éléments de paysages particuliers,
- les vues de la Petite Ceinture vers la ville, mais aussi la perception de celle-ci depuis les rues environnantes,
- la forte proximité de certains groupes d'habitations,
- les éléments de patrimoine (gares, ouvrages, mobilier ferroviaire),
- les pratiques existantes sur le site,
- enfin l'important potentiel qu'offre le site en matière d'emprise et de végétation.

Ces illustrations ont été regroupées et présentées en commission sur les panneaux ci-après, ordonnés en suivant le parcours du site depuis le 15<sup>e</sup> arrondissement, jusqu'au 16<sup>e</sup> arrondissement en passant successivement par le Sud, l'Est et le Nord de Paris.

De manière résumée, il peut être rappelé que, créée au XIX<sup>e</sup> siècle derrière les fortifications, la Petite Ceinture formait à l'origine un circuit fermé de 32 km de longueur autour de la capitale, implanté suivant les quartiers en tranchée, en tunnel ou en remblai.

Son tracé a été interrompu au sud-ouest de Paris, dans le courant des années 1960, en raison de la démolition du viaduc ferroviaire qui empruntait l'ancien pont du Garigliano sur la Seine et le boulevard Exelmans dans le 16<sup>e</sup> arrondissement jusqu'à la Porte d'Auteuil. La ligne a été fermée aux voyageurs en 1934, et progressivement délaissée également par le trafic de marchandises.

En 1988, la partie ouest, du jardin du Ranelagh (16<sup>e</sup>) aux Batignolles (17<sup>e</sup>) a été transformée pour accueillir le RER C. A cette occasion, le tracé a été couvert le long des boulevards Péreire et Flandrin, pour accueillir des équipements de quartier tels que jardins et des équipements sportifs.

En dehors de ces emprises, comme on l'a indiqué, les parties nord, est et sud de la Petite Ceinture de Paris sont aujourd'hui pratiquement inutilisées depuis plusieurs années, quand ce n'est pas, sur de très larges tronçons, depuis plusieurs décennies.

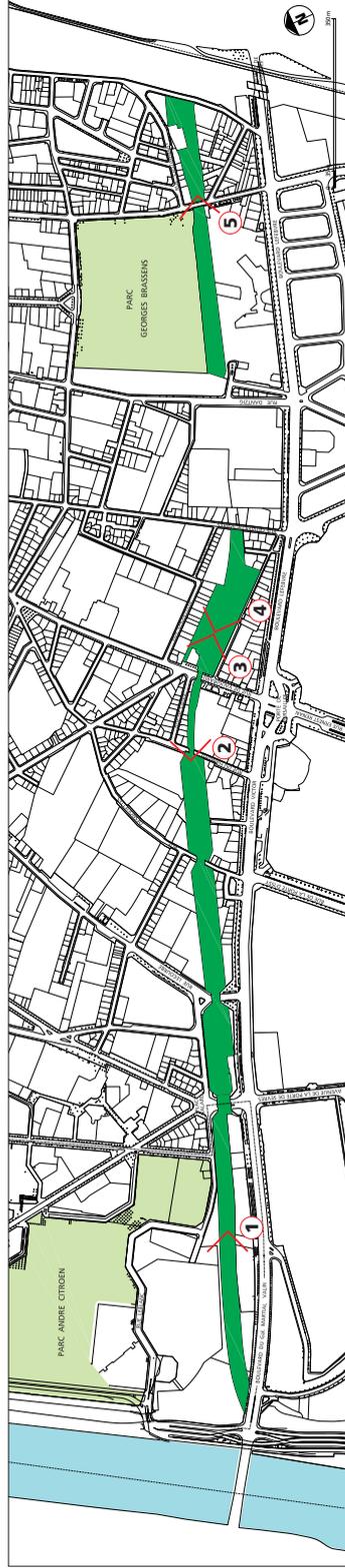
# Petite Ceinture Sud 15<sup>e</sup> arrondissement



**1** – La Petite Ceinture près de France Télévision.



**2** – Le viaduc de Vaugirard.



**3** – La gare de Vaugirard.



**4** – Les terrains de tennis sur le site de la gare de Vaugirard.



**5** – La tranchée de la Petite Ceinture le long du parc Georges-Brassens.

# Petite Ceinture Sud 14<sup>e</sup> arrondissement



**1** – La gare Ouest Ceinture (porte de Vanves).



**2** – La tranchée de la Petite Ceinture vue de la rue des Plantes.



**3** – La tranchée de la Petite Ceinture vue de la rue Friant.

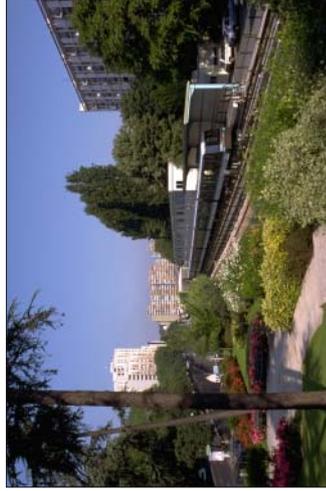


**4** – La gare de Montrouge (porte d'Orléans).



**5** – La Petite Amazonie (parc de Montsouris).

# Petite Ceinture Sud 13<sup>e</sup> arrondissement



**1** – La voie d'essai Météor près de la gare de la Glacière.



**2** – La tranchée de la Petite Ceinture vue de la rue Damesme.



**3** – La tranchée de la Petite Ceinture vue de la rue Gandon.



**4** – La Petite Ceinture aux abords de la rue Régnauld.



**5** – La gare Masséna située (rue Régnauld).

# Petite Ceinture Est 12<sup>e</sup>, 20<sup>e</sup> arrondissements



**1** – La tranchée de la Petite Ceinture vue de la rue de Bagnolet.



**2** – La gare de Charonne (rue de Bagnolet).



**3** – La gare d'Avron.



**4** – La Petite Ceinture aux abords du jardin de la gare de Charonne.

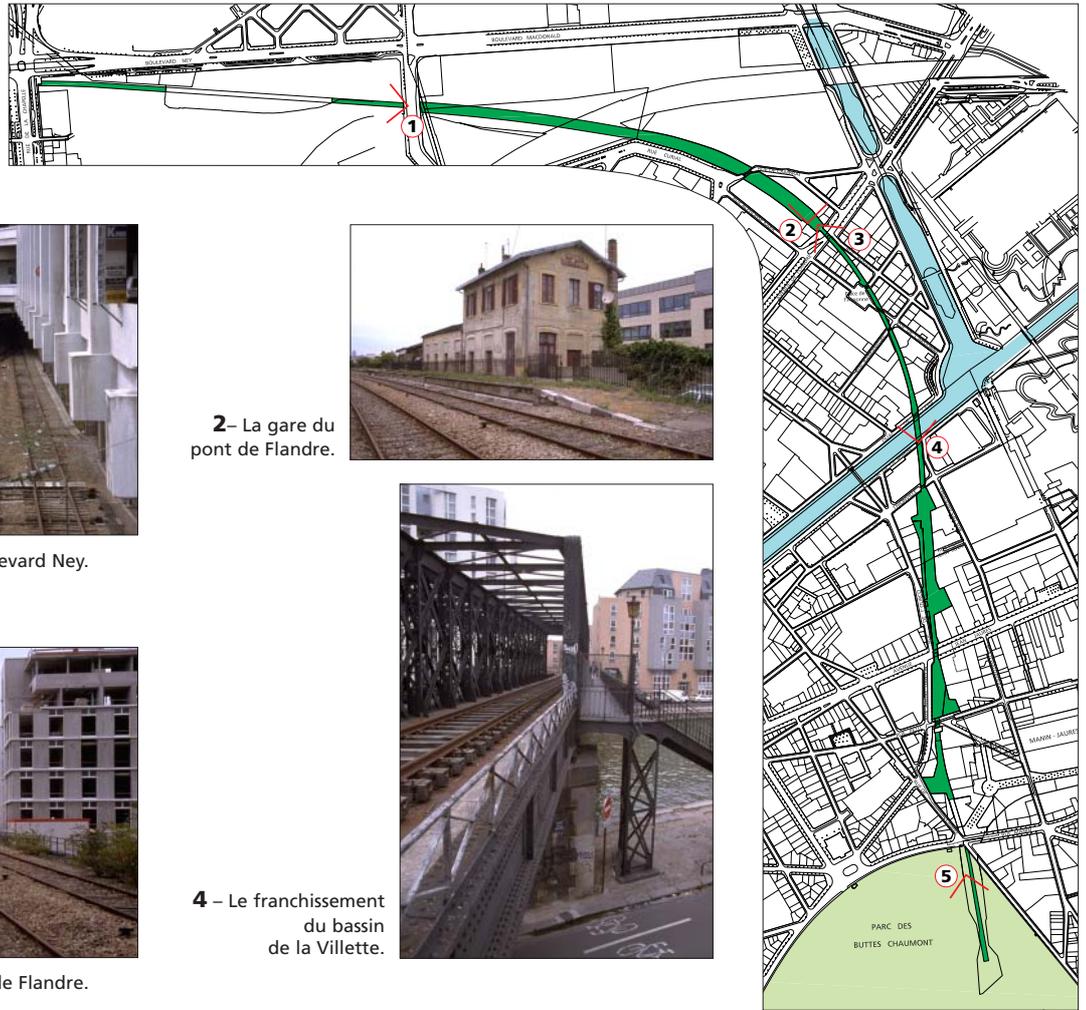


**5** – Les quais de la gare Bel-Air.



**6** – Les quais de la gare Claude Decaen.

# Petite Ceinture Est – 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup>, 20<sup>e</sup> arrondissements



**1** – Le passage sous l'entrepôt du boulevard Ney.



**2** – La gare du pont de Flandre.



**3** – Le franchissement de l'avenue de Flandre.



**4** – Le franchissement du bassin de la Villette.



**5** – La tranchée de la Petite Ceinture dans le parc des Buttes-Chaumont.



**1** – Les abords de la rue de la Mare.



# Petite Ceinture Nord 17<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> arrondissements



1 – La Petite Ceinture aux abords de la rue Ernest-Roche.



2 – La gare de l'avenue de Saint-Ouen .



3 – La tranchée de la Petite Ceinture vue de la rue du Ruisseau.



4 – La gare Ormano (porte de Clichancourt).



5 – La tranchée de la Petite Ceinture vue de la rue des Poissonniers.

# Petite Ceinture Ouest 16<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> arrondissements



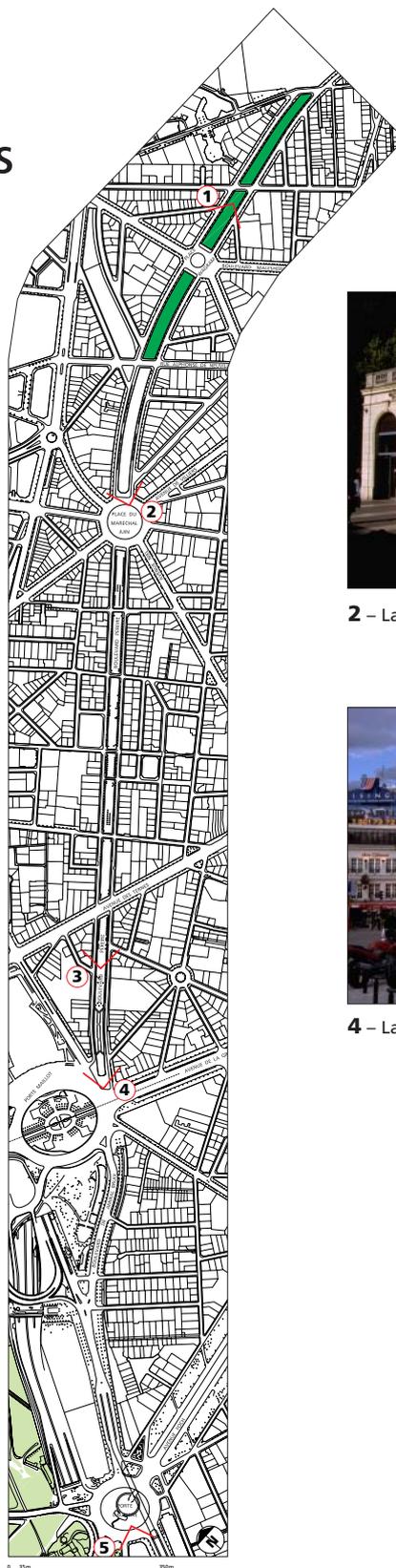
1 – La tranchée du boulevard Péreire.



3 – Les jardins aménagés du boulevard Péreire.



5 – La gare porte Dauphine.



2 – La gare Péreire-Levallois.



4 – La gare Neuilly-porte Maillot.

# Petite Ceinture Ouest 16<sup>e</sup> arrondissement



1 – L'ancienne gare de l'avenue Henri-Martin.



3 – L'ancienne gare de Passy.



5 – L'ancienne gare d'Auteuil-Boulogne.



2 – La tranchée  
du boulevard Émile-Augier



4 – La Petite Ceinture le long  
du boulevard de Montmorency

## B – UNE CHARTE D'AMÉNAGEMENT

Ce document, repris intégralement en annexe 3, a été présenté à la deuxième réunion de la Commission, en tenant compte des observations formulées par les participants. Son objet essentiel a été de regrouper, malgré la diversité des usages possibles, les objectifs communs qui pouvaient être dégagés entre les différents participants.

La charte rappelle les qualités du site et souligne les éléments qu'il convient de respecter et souligne notamment que :

- la plate-forme de la Petite Ceinture s'inscrit dans l'histoire du développement de la couronne de Paris; son tracé est très présent à l'échelle de la ville et participe de notre mémoire collective,
- l'emprise forme donc un ensemble unique qu'il faut, comme de nombreux secteurs périphériques de Paris, apprendre à redécouvrir et respecter, en préservant ses caractéristiques essentielles et notamment sa continuité,

- la Petite Ceinture est aussi un espace très varié en raison des conditions de son insertion géographique. Elle a également changé de nature, devenant par endroits coulée verte et poumon pour la ville; ses emprises, aujourd'hui délaissés, ont en effet permis à la nature de prendre rapidement de l'importance. Une flore spontanée, propre aux friches ferroviaires, s'est développée et avec elle une faune spécifique,

- ce caractère doit être préservé en maintenant les arbres de hautes tiges, mais aussi la végétation spontanée existante, là où cela paraît possible, ou en s'en inspirant dans les aménagements paysagers qui devront renforcer le caractère vert du site.

Cette charte a été confirmée et enrichie par un certain nombre d'orientations formulées par les associations, dont on trouvera un exemple dans l'annexe 3.



*La petite ceinture au droit du parc G. Brassens*

## C – LE REPÉRAGE DES SITES AMÉNAGEABLES

Ce repérage s'est également appuyé sur les **observations** formulées au cours de la première séance de la Commission. En particulier, de nombreux participants ont souhaité que les propositions pour chaque site portent sur un linéaire suffisant pour garantir **une bonne continuité** et ne pas fractionner à l'excès les emprises.

L'importance de la **réversibilité de l'aménagement**, pour tout ce qui touche à l'occupation de la plate-forme, a également été rappelée. Ce critère a d'ailleurs constitué une disposition majeure de l'essentiel des aménagements proposés.

**Compte tenu de ces observations, l'APUR a proposé plusieurs sites au cours de la deuxième séance de la Commission.** Chacun d'eux a fait l'objet d'un cadrage particulier avec les services de la Ville de Paris et de RFF.

**Ces propositions, au nombre de 8,** sont les suivantes :

- dans le 15<sup>e</sup> arrondissement, un secteur en remblai puis en viaduc, entre la place Balard et les abords de la rue de Vaugirard, dont la plate-forme serait traitée de façon temporaire. Il aboutit aux espaces sportifs de la SNCF, rue Firmin Gillot, qui pourraient demeurer en l'état,
- dans le 14<sup>e</sup> arrondissement, un espace en creux de grande qualité, situé entre la rue Didot et l'avenue Jean Moulin, qui serait traité de façon temporaire,
- dans le 13<sup>e</sup> arrondissement, un espace principalement en tranchée, le long de la rue Régnault, à ouvrir de manière réversible, sans exclure localement un aménagement définitif,
- dans le 12<sup>e</sup> arrondissement, un aménagement définitif, en dehors de la plate-forme, reliant la promenade plantée et le square Charles Péguy à l'avenue Daumesnil. Une activité devrait alors être déplacée.

S'y ajouterait, de l'autre côté du square Charles Péguy, une utilisation réversible de la plate-forme en remblai, en direction de la Villa du Bel Air au nord et de la rue Claude Decaen au sud,

- dans le 20<sup>e</sup> arrondissement, l'espace de l'ancienne gare de Charonne, susceptible de recevoir

un aménagement durable, complété par une utilisation temporaire de la plate-forme principale pour la promenade, par exemple du cours de Vincennes à la rue d'Avron.

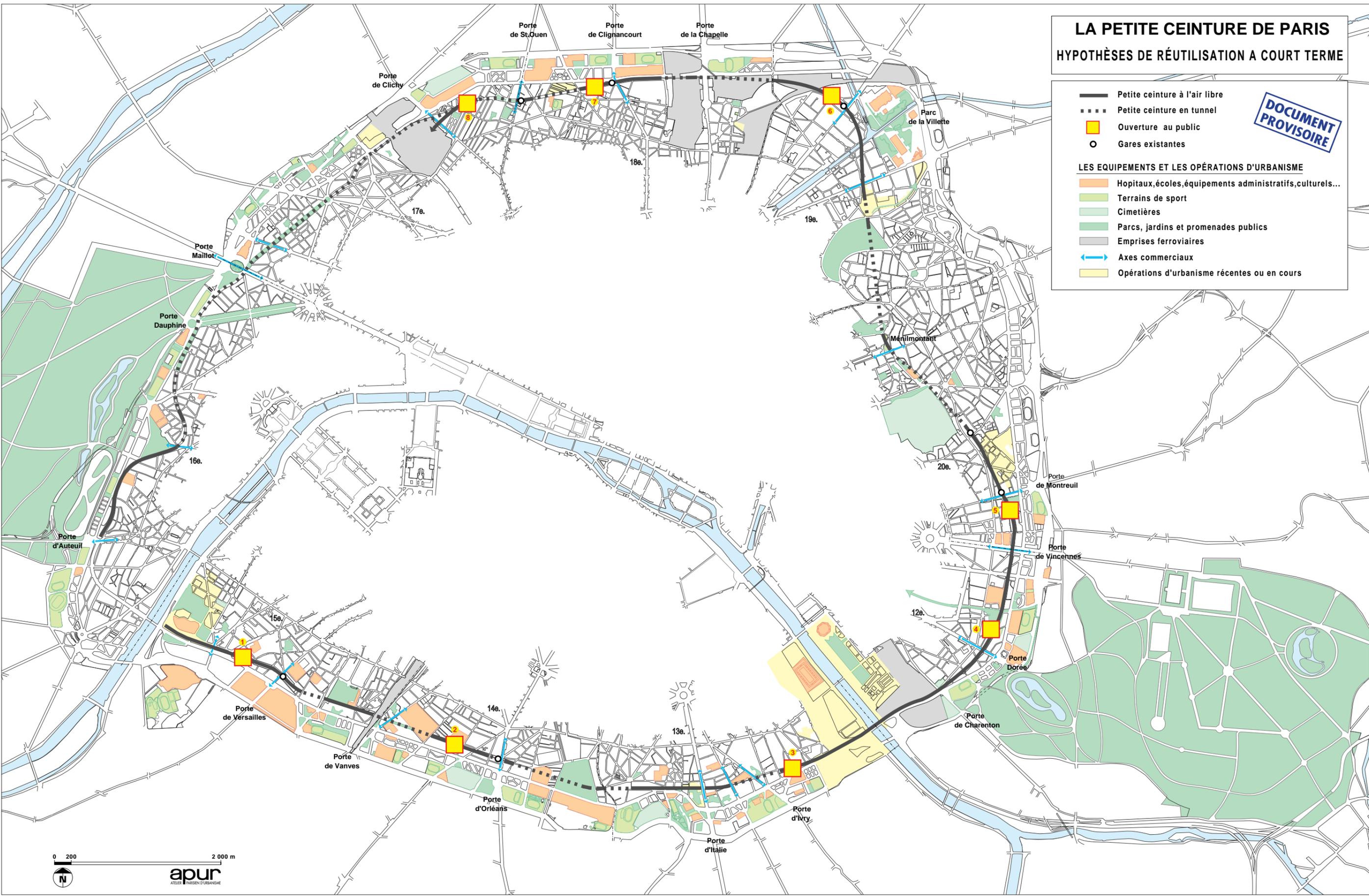
- dans le 19<sup>e</sup> arrondissement, un aménagement définitif des abords de la plate-forme au droit de la rue Curial, en reprenant aussi les trottoirs qui la longe, complété le cas échéant par une utilisation réversible de la plate-forme vers le Canal de l'Ourcq et le Parc de la Villette,
- dans le 18<sup>e</sup> arrondissement, un aménagement réversible de la tranchée le long de la rue Belliard et de la Villa des Tulipes,
- dans le 17<sup>e</sup> arrondissement, enfin, un aménagement durable organisé à côté de la plate-forme, le long de la rue Ernest Roche et de la rue Berzélius.

# LA PETITE CEINTURE DE PARIS

## HYPOTHÈSES DE RÉUTILISATION A COURT TERME

**DOCUMENT  
PROVISOIRE**

- Petite ceinture à l'air libre
  - - - Petite ceinture en tunnel
  - Ouverture au public
  - Gares existantes
- LES EQUIPEMENTS ET LES OPERATIONS D'URBANISME**
- Hopitaux, écoles, équipements administratifs, culturels...
  - Terrains de sport
  - Cimetières
  - Parcs, jardins et promenades publics
  - Emprises ferroviaires
  - ↔ Axes commerciaux
  - Opérations d'urbanisme récentes ou en cours





**Dans le prolongement de ce travail, les services préfectoraux ont explicité la position de l'Etat, de RFF et de la SNCF au cours de la troisième réunion.**

Ont notamment été précisés ceux des sites de la Petite Ceinture qui pouvaient être affectés à d'autres usages principalement temporaires, et ceux qui, en toute hypothèse, devaient être réservés à un usage ferroviaire même à court terme.

**Cette position a été déclinée suivant cinq axes :**

- L'Etat entend rester propriétaire des emprises, à travers RFF, car la Petite Ceinture constitue un potentiel pour l'avenir.

Cela implique en particulier que les rails soient conservés et que RFF reste responsable de la continuité de la plate-forme et de l'entretien des ouvrages.

- Une fonction ferroviaire à part entière doit être gardée, d'une part entre les faisceaux des gares d'Austerlitz et de Lyon, et d'autre part entre ceux des gares de l'Est, du Nord et Saint Lazare, pour permettre les liaisons indispensables entre ces gares.

- Les études de transport engagées sous l'égide du STP doivent être menées à leur terme. Il s'agit des deux études suivantes :

- comparaison en rocade sud d'un tramway sur les boulevards des Maréchaux ou sur la Petite Ceinture, avec une variante mixte, en notant qu'il existe un schéma de principe de prolongement du tramway du Val de Seine jusqu'à la Porte de Versailles ;

- prolongement au nord-est du tramway de la Plaine-St-Denis sur la Petite Ceinture, qui est ici pour une bonne part en souterrain, ce qui limite les inconvénients de voisinage, en correspondance avec Eole et les lignes de métro n° 7, 5, 11 et 3. Les résultats de cette dernière étude étaient alors attendus début 2000.

- En cohérence avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU), de nouveaux modes d'organisation des transports de marchandises doivent aussi être recherchés.

Dans ce cadre, la SNCF réalise à l'échelle régionale avec ses opérateurs une étude de liaison par tramway des plates-formes logistiques comme celles des Batignolles, Evangile, Bercy, Chevaleret et Gobelins, par la Petite Ceinture. Les résultats étaient attendus également début 2000.

- Dans le respect des deux premiers axes évoqués, l'Etat est d'accord pour envisager des aménagements réversibles ouverts à la promenade et aux activités de loisirs sur différents tronçons qui ont déjà fait l'objet d'une première approche technique entre l'APUR, les services de la Ville et ceux de l'Etat. Ces tronçons concernent notamment :

- le 15<sup>e</sup> (depuis le parc André Citroën),
- le 13<sup>e</sup> (suivant différentes hypothèses),
- le 12<sup>e</sup> et le 20<sup>e</sup> (liaison avec la promenade plantée),
- le 19<sup>e</sup> (abords de l'avenue de Flandre et de la rue Curial),
- le 18<sup>e</sup> (abords de la rue Belliard) et le 17<sup>e</sup> (le long de la rue Ernest Roche).

**La première sélection de sites a donc été ainsi globalement validée. Cependant au cours de la même séance de la commission, et compte tenu des observations formulées, le dispositif a été modifié et réorganisé en 7 sites, qui peuvent être décrits comme suit en termes d'aménagement :**

- **Dans le 15<sup>e</sup> arrondissement, le parcours continu sur la plate-forme a été allongé,** depuis la rue Firmin Gillot jusqu'au parc Georges Brassens, portant la longueur totale de la promenade à 2,3 km environ. Une seule voie ferrée serait pour l'essentiel maintenue, comme aujourd'hui. Certaines rives de la plate-forme seraient traitées en espaces d'activités de plein air ; le site de la rue Firmin Gillot serait également préservé, en réaménageant le cas échéant l'espace vert

existant. Les voûtes du viaduc de Vaugirard pourraient faire l'objet d'une occupation plus valorisante pour l'environnement.

Le tunnel long de 330 m qui fera partie de cette promenade servirait de test pour des aménagements de ce type, étant rappelé que celui qui existe sur la promenade plantée du 12<sup>e</sup> fait 120 m de long et celui des Tuileries sur les berges, déjà évoqué, fait 800 m de long. L'ensemble couvrirait 6 ha, dont 1 ha d'aménagements définitifs.

- **Dans le 14<sup>e</sup> arrondissement**, l'idée est d'utiliser la plate-forme de manière réversible, entre la rue Didot et l'avenue Jean Moulin, pour créer une promenade dans cette tranchée dont les qualités paysagères sont intéressantes et originales.

- **Dans le 13<sup>e</sup> arrondissement, le site proposé n'est plus celui de la rue Regnault, comme envisagé initialement.** Il lui a été préféré la réalisation d'un itinéraire de promenade qui relierait le parc de Montsouris à l'ouest et le jardin du Moulin de la Pointe, puis au-delà l'avenue d'Italie, à l'est, en franchissant le site très particulier de la vallée de la Bièvre.

Le cheminement emprunterait la rue Liard, traverserait un ensemble de logements de la rue de l'Amiral Mouchez, longerait la gare de la Glacière par la rue des Longues Raies pour rejoindre la Petite Ceinture à l'extrémité est de la gare de la Glacière où un vaste espace ouvert aux activités de plein air pourrait être créé. Plus à l'est, l'itinéraire emprunterait la plate-forme de la petite Ceinture pour remonter enfin le long de ses rives et rejoindre le jardin du moulin de la Pointe, dans l'opération Tâge-Kellermann.

- **Les deux sites du 12<sup>e</sup> arrondissement et du 20<sup>e</sup> arrondissement ont été réunis** pour former sur la plate-forme une même promenade continue entre le bois de Vincennes (par la rue Claude Decaen), la promenade plantée et le jardin de l'ancienne gare de Charonne près de la rue d'Avron, sur 2,5 km.

Sur cet itinéraire, certaines sections de la Petite Ceinture sont étroites et elles comportent 2 voies ferrées, de sorte qu'il conviendrait d'y imaginer des solutions réversibles.

Sur les abords, des aménagements définitifs peuvent être envisagés pour recevoir des activités de plein air; il s'agit du prolongement de la promenade plantée, depuis le square Charles Péguy jusqu'à l'avenue Daumesnil, pour environ 4000 m<sup>2</sup> et des emprises disponibles de l'ancienne gare de charonne entre la rue d'Avron et le cours de Vincennes pour environ 10000 m<sup>2</sup>. La gare du cours de Vincennes pourrait enfin faire l'objet d'un projet d'animation, éventuellement commercial.

- **Dans le 17<sup>e</sup> arrondissement**, le long de la rue Ernest Roche, 3000 m<sup>2</sup> situés en dehors de la plate-forme pourraient faire l'objet d'un aménagement en jardin et espaces de plein air. Des contacts ont été pris à ce sujet entre la DPJEV, RFF et la SNCF.

- **Dans le 18<sup>e</sup> arrondissement**, le long de la rue Belliard, la proposition préserve la plate-forme à des usages ferroviaires, comme cela a été demandé; les rives, formées d'anciens quais, seraient aménagées sur 6000 m<sup>2</sup>, en s'appuyant sur le projet de l'association l'Ecuyer à la Tulipe.

- **Dans le 19<sup>e</sup> arrondissement**, des suggestions d'utilisation de la plate-forme avaient été formulées entre la rue Curial au canal de l'Ourcq, pour relier le parc de La Villette aux Buttes-Chaumont. Néanmoins, compte tenu de la demande des services de l'Etat de réserver cette emprise dans l'attente des résultats de l'étude du prolongement du tramway de la Plaine-Saint-Denis, la proposition porte essentiellement aujourd'hui sur l'utilisation des talus aux abords de la rue Curial, en la complétant si possible par un réaménagement de cette rue elle-même.

Une animation de la gare du Pont de Flandre serait par ailleurs recherchée, ainsi qu'une réutilisation plus large des voûtes du viaduc de l'Argonne, à l'est de l'avenue de Flandre, par des activités artistiques.

**Au total**, les deux liaisons principales présentées couvrent un linéaire proche de 5 km et l'ensemble des aménagements, environ 6 km.

Si l'on exclut de l'analyse la section ouest, déjà réaménagée, l'espace sur lequel porte l'étude de la Petite Ceinture s'étend aujourd'hui sur 23 km. En retirant les tronçons sur lesquels l'Etat entend en toute hypothèse maintenir une activité ferroviaire, l'espace aménageable porte sur 16 km ; dans ces conditions, le traitement des 6 km proposés est appau comme une première étape de réalisation tout à fait ambitieuse.

On trouvera ci-joint les documents présentés à ce stade des réflexions.

**Au cours de la quatrième réunion de la commission, décisionnelle, une nouvelle sélection a encore été faite parmi les 7 sites précédemment évoqués, pour mieux préciser ceux qui pourraient relever d'un aménagement à un terme véritablement très rapproché.**

- De nouvelles interrogations ont en effet été formulées par l'État sur l'usage de sites, et tout particulièrement sur le potentiel et le devenir de la Petite Ceinture Est en matière de transports, compte tenu de la complexité du sujet et du maintien des deux voies ferrées de toute façon prévu dans l'aménagement temporaire. Ceci a d'ailleurs motivé le lancement d'un nouveau groupe de travail sous l'égide du STP dont le fonctionnement est précisé chapitre III,

En définitive, à l'issue de cette quatrième séance, le choix s'est porté sur l'aménagement de 4 sites suivants parmi les 7. Il s'agit des sites :

- le site du 15<sup>e</sup> arrondissement, comprenant le maintien d'une seule voie ferrée,
- le site du 18<sup>e</sup> arrondissement, essentiellement sur les quais d'une ancienne gare,
- le site du 17<sup>e</sup> arrondissement, sur des emprises situées en rive de la plate forme,
- ainsi que le site du 13<sup>e</sup> arrondissement, dans une configuration variable de part et d'autre de la voie ferrée maintenue.

**Au cours de cette même réunion, les services de la Ville de Paris ont présenté les études détaillées qu'ils avaient menés sur les sites prioritaires, à partir des principes précédents. Ces dispositifs sont décrits plus en détail dans la partie E (page 30).**





Près de la place Balard.



À l'est de la rue de Vaugirard.



Le long du parc Georges-Brassens.

## La Petite Ceinture peut être aménagée depuis les abords du Parc André-Citroën et de la place Balard, jusqu'à ceux du parc Georges Brassens et de la rue Brancion.

- La petite ceinture est ici successivement en remblai, en viaduc, à niveau, en tunnel et en tranchée.
- La promenade continue, longue de 2000m emprunte donc des séquences variées, le plus souvent dans un paysage végétal très présent, en dehors du passage resserré du viaduc de Vaugirard (100m) et du tunnel situé entre la rue Olivier de Serres et la rue de Dantzig (330m).
- Des accès seraient aménagés le long du tracé par des rampes, des escaliers ou à niveau suivant les secteurs.
- L'espace de la plate-forme serait préservé; mais des aménagements réversibles permettraient le cheminement des piétons et, si possible, celui des cyclistes.
- De part et d'autre de la plate-forme, sur les espaces disponibles, des terrains seraient organisés pour recevoir des activités de plein air, sportives et de loisirs.
- 10000m<sup>2</sup> sont d'ores et déjà utilisés par des tennis (SNCF) à l'est de la rue de Vaugirard; ils resteraient aménagés dans le même esprit de manière durable. D'autres sites seraient créés, en particulier aux abords de la place Balard et au pied du parc Georges Brassens.
- Cet aménagement sera précisé en concertation avec les riverains, les associations de quartier et celles qui sont intéressées aux questions d'environnement.
- Parallèlement à ces actions sur l'espace public, les possibilités seront recherchées avec RFF et la SNCF, de mieux mettre

en valeur et utiliser les ouvrages et bâtiments qui font partie du patrimoine ferroviaire du site.

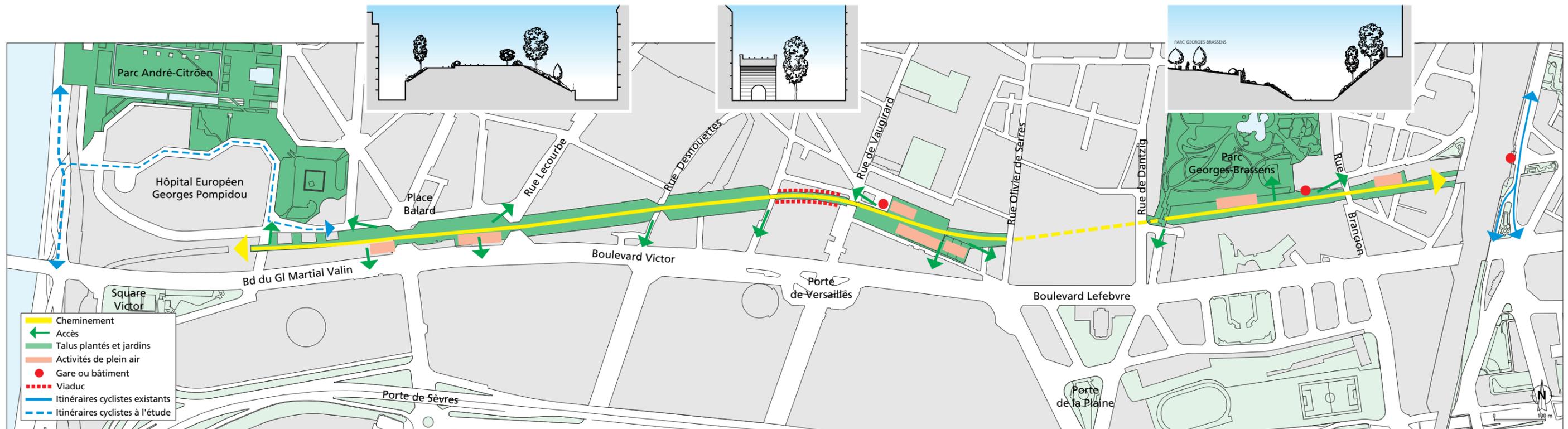
Il s'agit des voûtes du viaduc de Vaugirard, de la gare de Vaugirard et de bâtiments situés sur les quais de l'ancienne gare des abattoirs, le long du parc Georges Brassens.

- L'aménagement du tunnel serait l'occasion d'examiner comment appliquer, sur un linéaire plus étendu, les dispositions déjà mises en place dans les ouvrages de même nature qui existent le long de la promenade plantée du 12<sup>e</sup> arrondissement.

Une possibilité d'extension vers l'est sera également examinée: Il s'agirait en premier lieu d'utiliser l'espace en tranchée qui s'étend à l'est du parc Georges Brassens jusqu'au faisceau ferroviaire de la gare Montparnasse, pour accueillir d'autres activités de plein air.

La promenade se prolongerait encore, en passant sous ce faisceau ferroviaire, pour remonter rue Vercingétorix, au droit de l'ancienne petite gare de Ouest - Ceinture qui pourrait être remise en valeur. Elle rejoindrait ainsi l'itinéraire de promenade, piétonnier et cycliste, qui longe le TGV atlantique depuis la gare Montparnasse jusqu'à l'extérieur de Paris.

- Ceci prolongerait l'aménagement de plus de 300 m, mais nécessite des études techniques plus précises de part et d'autre du faisceau Montparnasse, en raison notamment de la présence d'un grand transformateur et de la complexité des ouvrages ferroviaires à cet endroit.





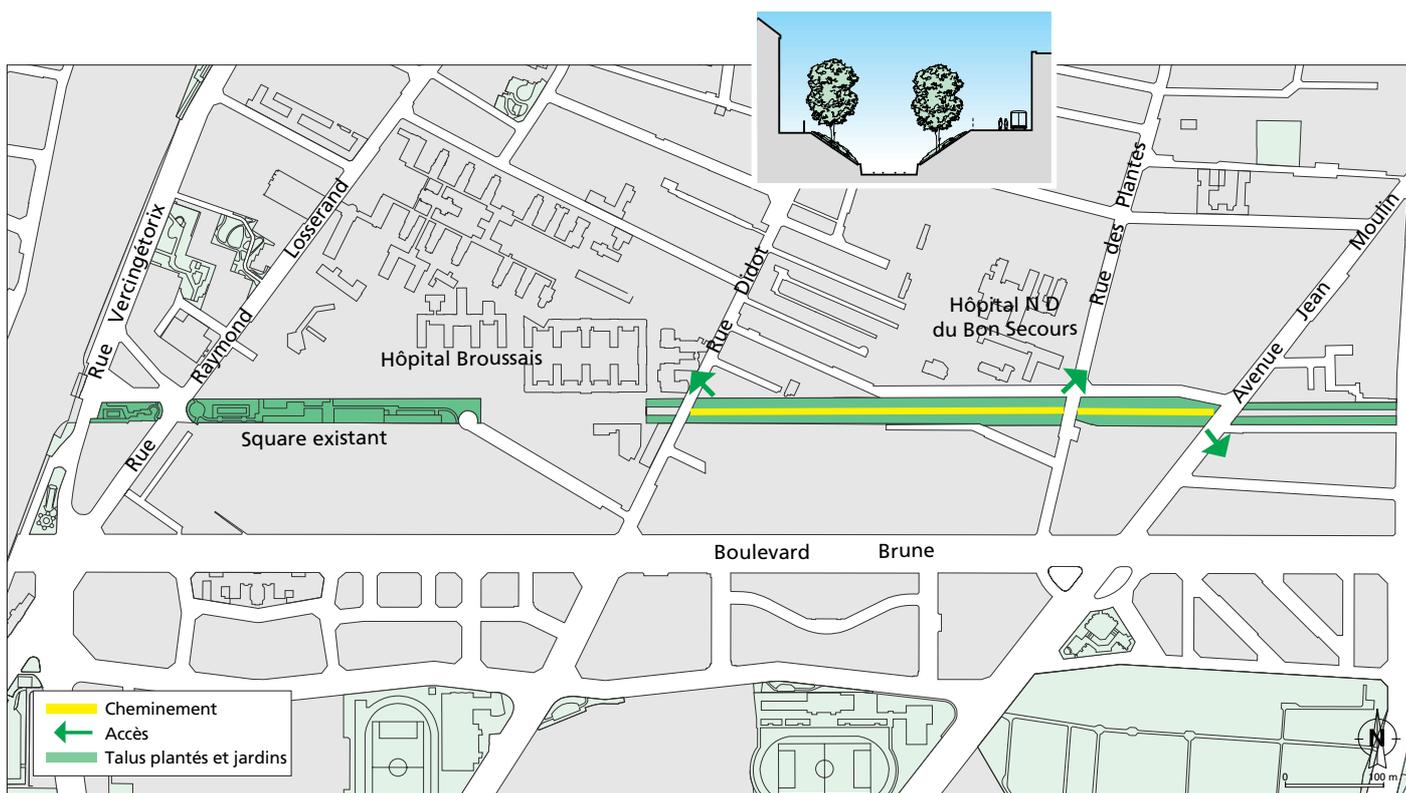


## 14<sup>e</sup> arrondissement

### La Petite Ceinture peut être aménagée des abords de l'hôpital Broussais, rue Didot, jusqu'à l'avenue Jean Moulin.

- La Petite Ceinture est située dans une tranchée très droite et homogène, caractérisée par une importante végétation spontanée.
- L'objectif principal est de mettre en valeur et faire connaître ce lieu très original dans Paris.

- La plateforme serait préservée; une promenade continue, à l'écart de la ville, de 550 m de longueur, serait réalisée de manière réversible en recherchant une continuité avec la promenade qui existe déjà en surface devant les emprises de l'hôpital Broussais.
- Des accès seraient réalisés le long du tracé par des rampes et un escalier.
- L'ensemble de cet aménagement sera précisé en concertation avec les riverains, les associations de quartier et celles qui sont intéressées aux questions d'environnement.





## 13<sup>e</sup> arrondissement



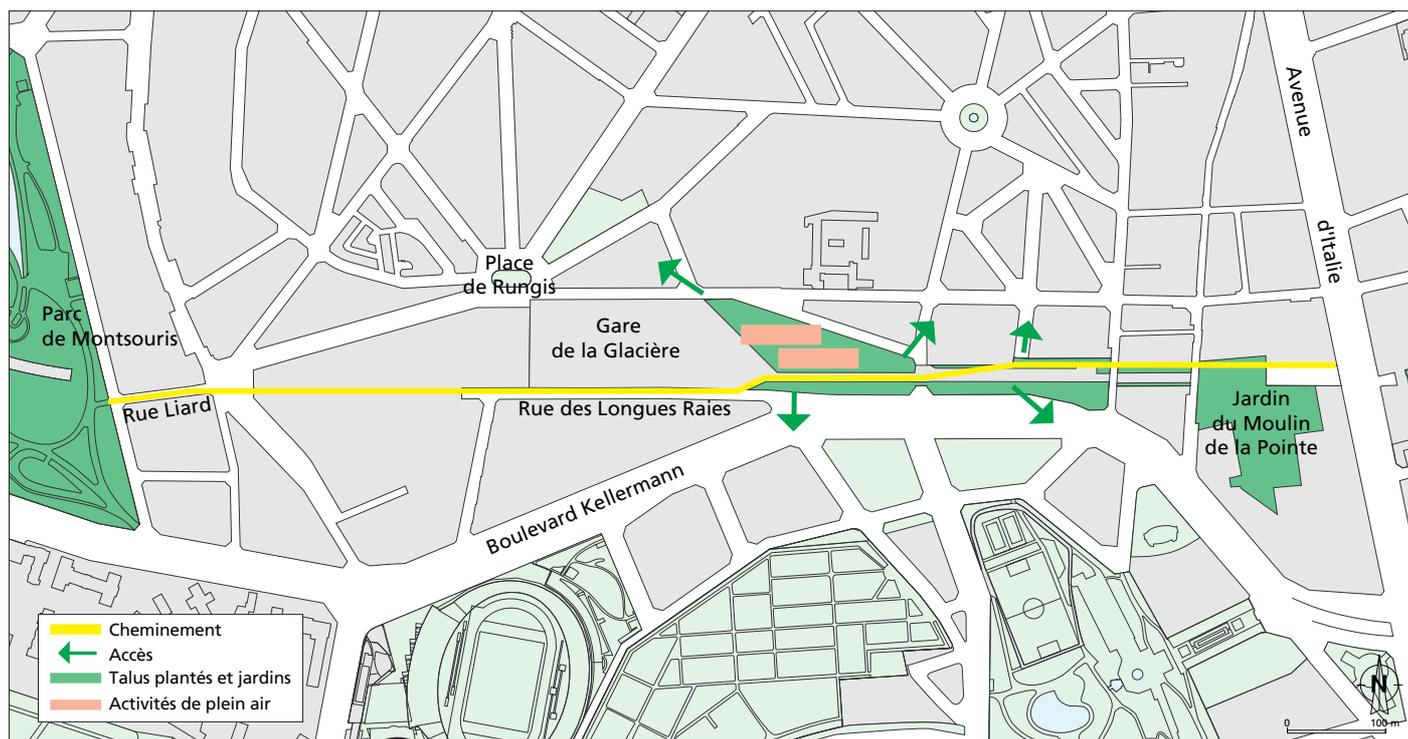
Vue aérienne.



Le long  
du boulevard  
Kellermann

### La Petite Ceinture peut être aménagée depuis la gare de la Glacière, près de la place de Rungis, jusqu'aux abords du jardin du Moulin de la Pointe

- La Petite Ceinture traverse l'ancienne vallée de la Bièvre. Elle sort à l'ouest du tunnel qui passe sous le parc de Montsouris, pour passer en remblai et viaduc au-dessus de la Poterne des Peupliers et revenir à l'est en tranchée, de part et d'autre de l'avenue d'Italie.
- De manière la plus large, l'idée est d'établir un parcours de promenade qui relierait le parc Montsouris au jardin du Moulin de la Pointe et à l'avenue d'Italie.
- Le principe est d'utiliser la partie est de l'ancienne gare de la Glacière, pour y accueillir des activités sportives et de plein air. À l'ouest, la promenade se prolongerait par la rue des Longues Raies qui longe la Petite Ceinture, puis à travers un quartier d'habitation. À l'est, elle se poursuivrait sur la plate-forme de la Petite Ceinture, puis la quitterait progressivement sur sa rive nord, pour rejoindre le jardin du Moulin de la Pointe. La promenade se prolongerait ensuite dans le jardin et déboucherait sur l'avenue d'Italie.
- Des accès seraient aménagés à niveau près de la gare de la Glacière et par des escaliers et des rampes, plus à l'est.
- L'aménagement sera précisé en concertation avec les élus, les riverains, les associations de quartier et celles qui sont intéressées aux questions d'environnement.
- La mise en œuvre devra être coordonnée avec les dates de libération du site par la piste d'essai Météor et les éventuels besoins d'accès ferroviaires subsistants à la gare de la Glacière.





## 12<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements



Au sud du square Charles-Péguy.



Cours de Vincennes.

**La petite Ceinture peut être aménagée des abords du bois de Vincennes au jardin de la gare de Charonne, après avoir croisé la promenade plantée du 12<sup>e</sup> arrondissement.**

- La Petite Ceinture est ici en remblai et viaduc. Traversant tantôt un cœur d'îlot, cheminant plus loin le long d'un jardin ou d'une petite rue de quartier, comme la villa du Bel Air, ou franchissant de grands espaces urbains, comme celui du cours de Vincennes, elle offre de nombreuses vues sur les quartiers riverains.
- La promenade continue, longue de 2300 m, parcourrait des séquences d'ambiances variées, dans un paysage végétal très présent en dehors de la section qui s'étend de l'avenue de Saint-Mandé au cours de Vincennes, formée d'ouvrages métalliques.

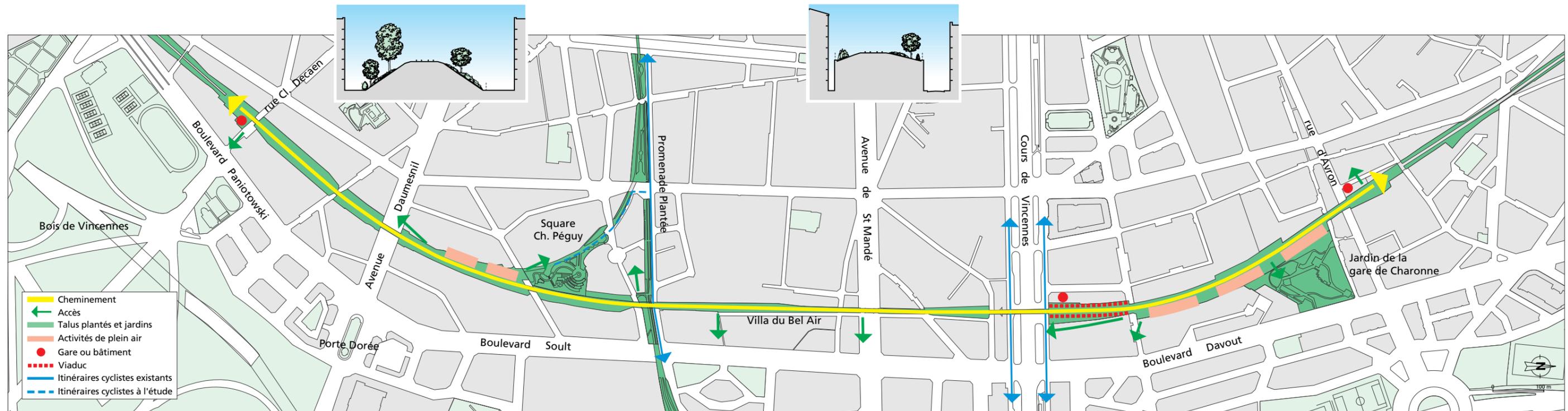


Villa du Bel Air.



Le long du jardin de la gare de Charonne.

- La rue Claude Decaen, à l'extrémité sud, permettrait de rejoindre, à faible distance, la pelouse de Reuilly et le Bois de Vincennes. Au nord, la promenade déboucherait sur la rue d'Avron qui est une rue très commerçante.
- Des accès seraient aménagés le long du tracé par des rampes, des escaliers ou à niveau suivant les secteurs.
- L'espace de la plate-forme serait préservé; mais des aménagements réversibles permettraient le cheminement des piétons et, si possible, celui des cyclistes.
- De part et d'autre de la plate-forme, sur les espaces disponibles, des terrains seraient organisés pour recevoir des activités de plein air, sportives et de loisirs. Il s'agirait essentiellement des abords du square Charles Péguy dans le 12<sup>e</sup> arrondissement et des emprises subsistantes de l'ancienne gare de Charonne dans le 20<sup>e</sup> arrondissement.
- Au sud du square Charles Péguy, les aménagements permettraient aussi de relier la promenade plantée, qui vient de la Bastille, avec la Petite Ceinture et avec l'avenue Daumesnil, pôle d'animation important du quartier.
- Le long de l'ancienne gare de Charonne, l'espace disponible est important; il offrirait la possibilité de compléter et de diversifier les équipements de détente et de loisirs qui existent aujourd'hui dans le jardin public riverain.
- L'aménagement de la promenade sera précisé en concertation avec les riverains, les associations de quartier et celles qui sont intéressées aux questions d'environnement.
- Parallèlement les possibilités seront recherchées avec RFF et la SNCF, de mieux utiliser et mettre en valeur les ouvrages et bâtiments qui font partie du patrimoine ferroviaire. Il s'agit des ouvrages métalliques précédemment évoqués et des trois gares qui ponctuent la promenade: rue Claude Decaen, Cours de Vincennes et rue d'Avron.







## 19<sup>e</sup> arrondissement

### La Petite Ceinture peut être aménagée depuis les abords de la rue Curial jusqu'à l'avenue de Flandre.

- La Petite ceinture est ici successivement en remblai et en viaduc.
- La plate-forme proprement dite restera affectée à un usage ferroviaire éventuel, dans l'attente du résultat des études engagées par la SNCF sur les possibilités d'y faire arriver le futur tramway de la Plaine Saint-Denis.
- L'emprise disponible est située de part et d'autre de la plate-forme, principalement le long de la rue Curial, sur 400 m environ.
- Elle recevrait un complément végétal, là où cela s'avérerait nécessaire, ainsi que des activités de plein air, sportives et de loisirs.

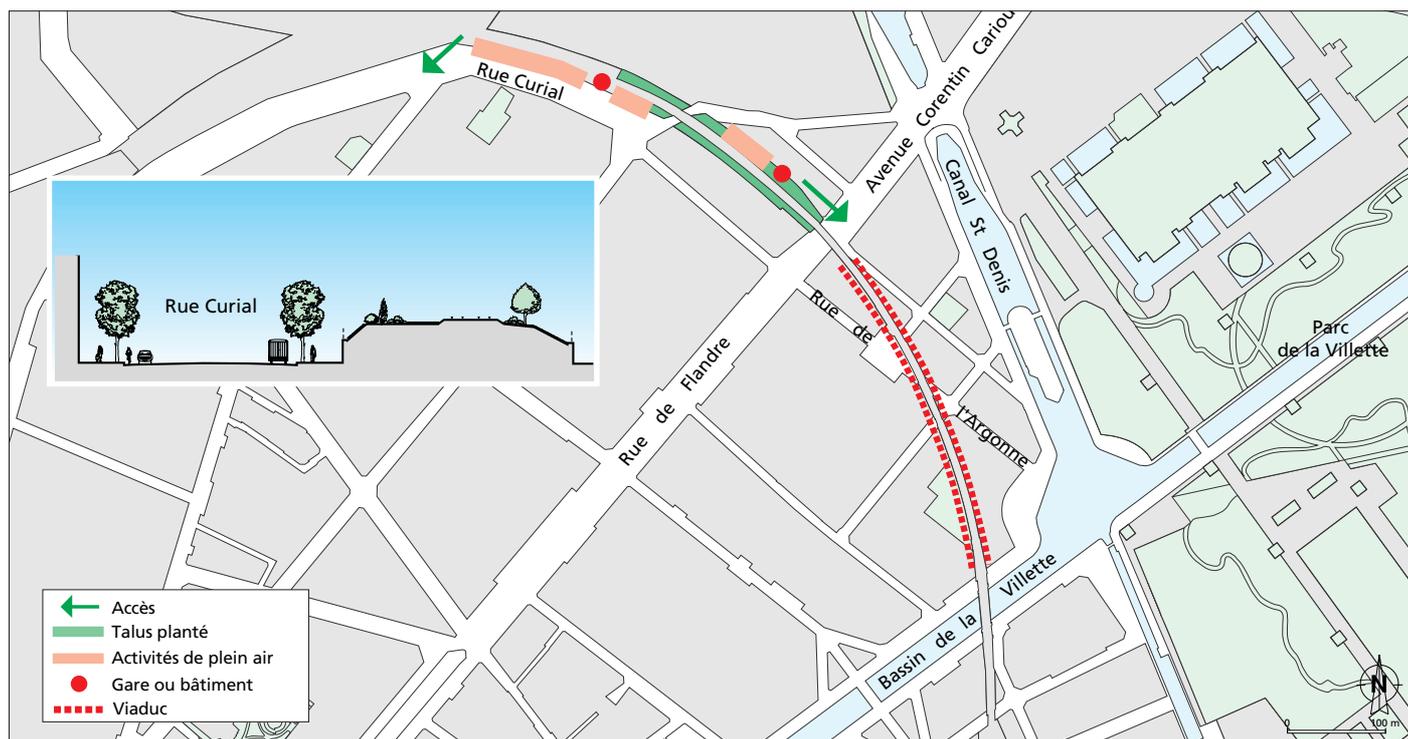
- Les accès se feraient par la rampe existante avenue de Flandre et par un escalier à créer rue Curial.
- L'aménagement sera précisé en concertation avec les riverains, les associations de quartier et celles qui sont intéressées aux questions d'environnement.
- Il pourrait être complété par un traitement de la rue Curial elle-même, grâce à un élargissement généreux de son trottoir.
- Parallèlement, les possibilités seront recherchées, avec RFF et la SNCF, de mieux mettre en valeur les ouvrages et bâtiments qui font partie du patrimoine ferroviaire du site. Il s'agit de l'ancienne gare Pont de Flandre, d'un bâtiment d'activités, situé rue Curial, et du viaduc situé entre le canal de l'Ourcq et la rue de Flandre qui accueille déjà des activités et des artistes sous certaines de ses voûtes.



Le long de la rue Curial.



Gare Pont de Flandre.



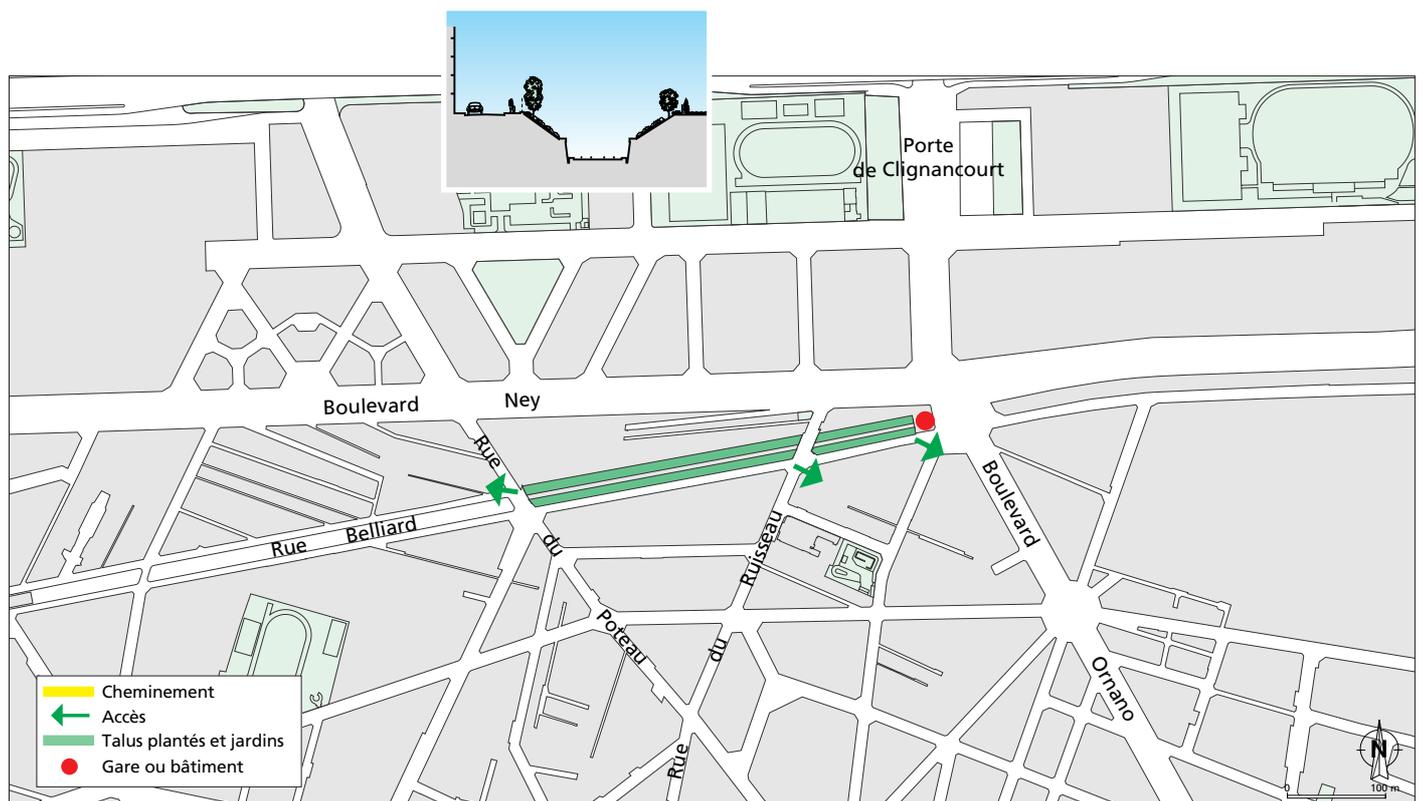
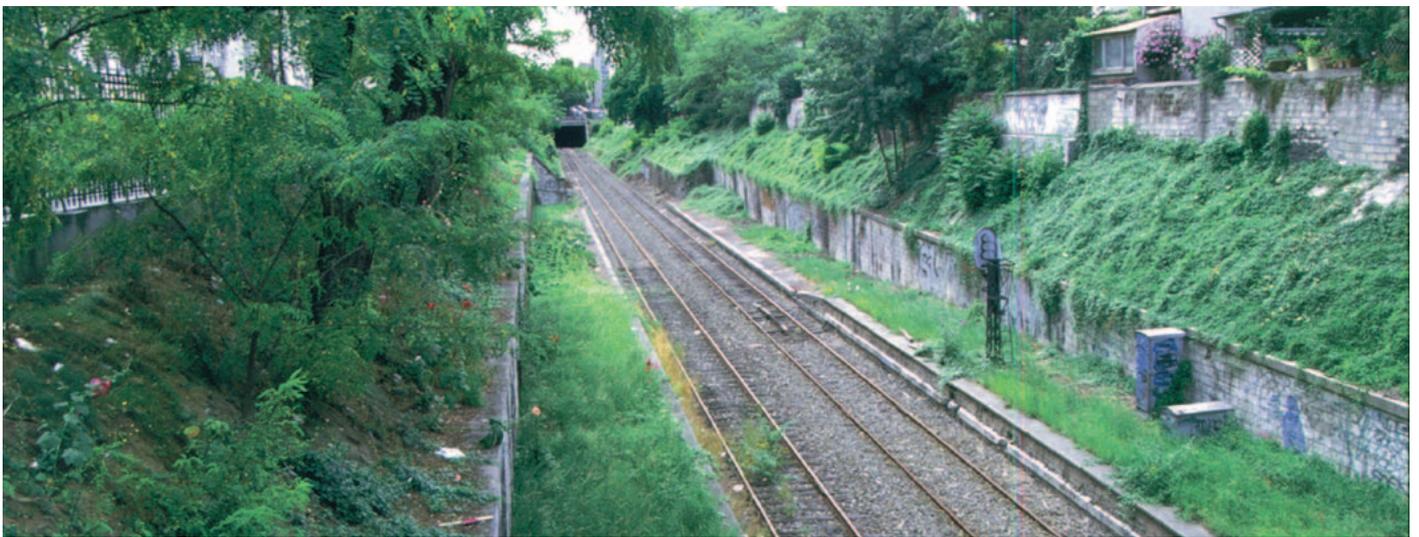


## 18<sup>e</sup> arrondissement

### La Petite Ceinture peut être aménagée le long de la rue Belliard entre la rue du Poteau et la Porte de Clignancourt.

- La Petite ceinture est située ici dans une tranchée rectiligne, occupée à l'est par les quais et les bâtiments de l'ancienne gare Boulevard Ornano.
- La plate-forme proprement dite restera affectée à un usage ferroviaire, pour assurer les liaisons techniques entre les gares de l'Est, du Nord et Saint Lazare.
- L'emprise disponible est donc constituée, sur 400 m environ, des talus et des quais de la gare.

- Elle serait traitée comme un jardin pédagogique ouvert notamment aux enfants des écoles riveraines.
- Des accès seraient aménagés sous la forme d'escaliers et éventuellement de rampes.
- L'aménagement sera précisé en concertation avec les riverains et principalement avec l'association locale qui a formulé cette proposition.
- Parallèlement, les possibilités seront recherchées avec RFF et la SNCF, de mieux mettre en valeur l'ancienne gare Boulevard Ornano qui fait partie du patrimoine ferroviaire.



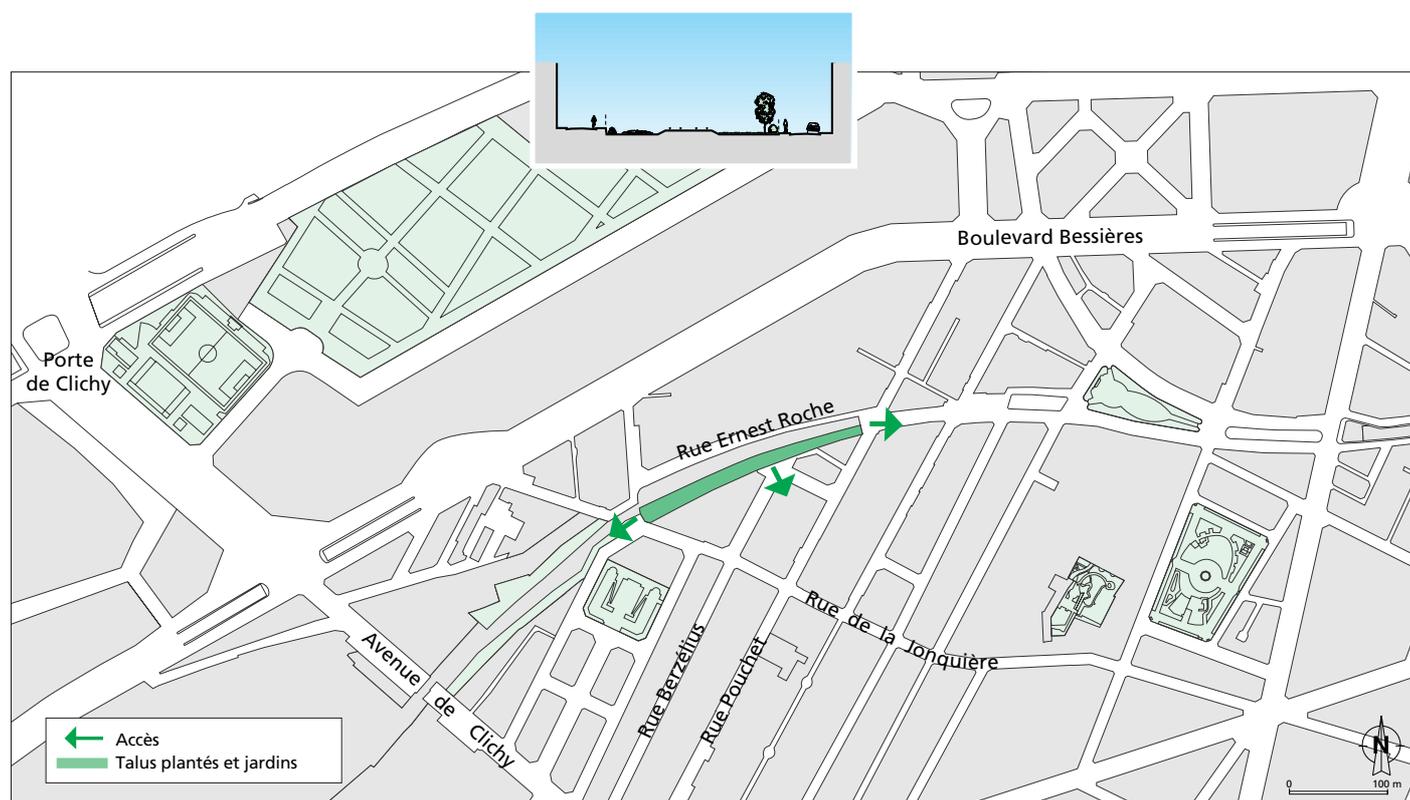


## 17<sup>e</sup> arrondissement

### La Petite Ceinture peut être aménagée face à la rue Ernest Roche.

- La Petite Ceinture est ici successivement en tranchée, à niveau et en remblai. Sortant d'un tunnel, elle longe au nord la rue Ernest Roche et au sud un quartier résidentiel organisé autour de la rue Berzélius, pour franchir ensuite la rue de la Jonquière.
- La plate-forme proprement dite restera réservée à un usage ferroviaire, pour assurer les liaisons techniques entre les gares de l'Est, du Nord et Saint-Lazare.

- L'emprise disponible est située au sud de ces voies ferrées et s'étend sur 250 m environ. Elle serait traitée sous la forme d'un jardin public qui recevrait notamment des jeux pour les enfants.
- Des accès seraient aménagés sous forme d'escaliers à ses deux extrémités et par un portail à niveau ouvrant sur la rue Berzélius.
- L'aménagement de ce jardin sera précisé en concertation avec les riverains, les associations de quartier et celles qui sont intéressées aux questions d'environnement.



## D – LES EXEMPLES COMPARABLES EN TERMES D'AMÉNAGEMENT

Parallèlement au choix des sites, la manière de traiter concrètement ces espaces, à partir des orientations fixées par la charte, était une question relativement nouvelle.

Pour préciser les possibilités d'aménagement envisageables dans un tel contexte, des sites comparables ont donc été recherchés et deux d'entre eux ont paru particulièrement intéressants à cet égard. Les fiches d'analyse de ces sites sont jointes en annexe 4.

Elles concernent le parc naturel SüdGelände à Berlin Schöneberg et la coulée verte à Colombes dans les Hauts de Seine.

À Berlin, la démarche a conduit à limiter le changement d'usage pour préserver le caractère original d'un site et toutes les traces de son histoire.

À Colombes, le souci de bien gérer une emprise, tout en reconnaissant une incertitude sur le devenir du site, compte tenu d'un contexte urbain complexe et évolutif, s'est traduit par des aménagements réversibles.

Dans les deux cas analysés, il est intéressant de noter que l'accent a été mis sur le caractère naturel des lieux, suivant des dispositions très proches de celles qui ont été proposées dans la charte de la Petite Ceinture.



*Berlin*



*Colombes*

## E – LES ORIENTATIONS RELATIVES AUX SITES RETENUS

Les principes d'aménagement retenus, notamment à partir de ces analyses comparatives, ont dès lors consisté, comme le souhaitaient les membres de la Commission, à prévoir des **aménagements simples, voire rustiques**, tenant compte du caractère particulier du site, à certains égards encore naturel.

Autrement dit, l'idée n'est pas de réaliser un aménagement lourd et sophistiqué, mais au contraire de garder au site son caractère, qui en fait le charme et l'attrait, tout en le sécurisant et en le rendant suffisamment accessible.

Surtout, **la réversibilité, c'est à dire la possibilité d'un retour à terme d'une ligne de transport est ainsi assurée**. En effet, il n'est pas prévu dans les hypothèses d'aménagement étudiées, d'implantation d'arbres ou d'éléments « solides », tel qu'un équipement bâti, sur la plate-forme des voies proprement dites.

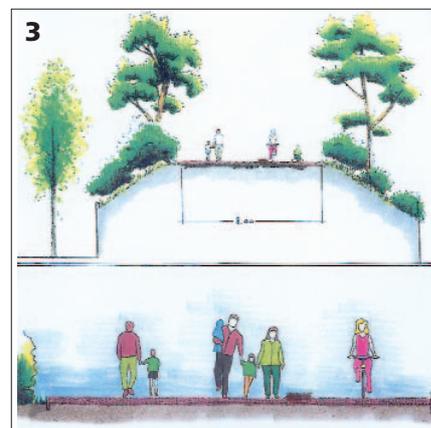
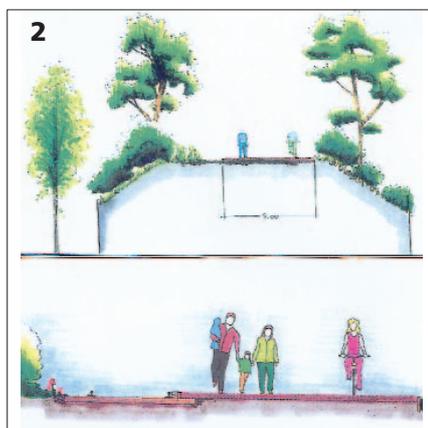
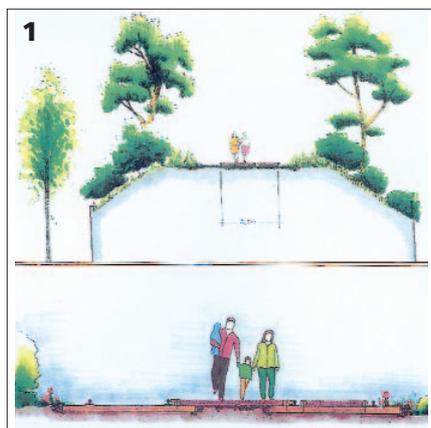
Sur un plan général, la nécessité est rappelée, pour une ouverture au public, de restaurer le mobilier, les gares, les tunnels, les garde-corps et de supprimer les panneaux publicitaires en excédent. Des platelages sont envisagés au droit des voies ferrées, permettant toujours la circulation des trains. Le sol de la promenade proposée est constitué de porphyre concassé, comme cela se rencontre déjà.

Autre point important, la Ville s'est également interrogée sur le maintien d'une, voire deux voies ferrées, demandés par la SNCF et RFF, mais qui contraignent beaucoup les possibilités d'aménagement, et cela d'autant plus qu'il faudra remplacer ces voies lors d'une éventuelle réouverture de la ligne. Il a donc été demandé aux services municipaux d'étudier tous les scénarios.

**Trois hypothèses ont donc été bâties** par les services en liaison avec l'APUR (cf. coupes ci-dessous):

- la première conserve intégralement les voies ferrées; elle réduit beaucoup les possibilités d'usage, en excluant par exemple l'accès aux vélos et ne permet pas d'assurer une très bonne sécurité,
- la deuxième maintient une seule voie ferrée, ce qui permet d'accueillir un plus large public; mais des difficultés sont observées par endroits pour réaliser un aménagement cyclable,
- la troisième supprime les deux voies ferrées, ce qui permet de créer une large promenade, comme on peut le voir dans le 16<sup>e</sup> arrondissement, qui permet d'accueillir tous les habitants, sans mise en garde.

Ces trois hypothèses ont été illustrées et présentées aux services de l'Etat, au RFF et à la SNCF, qui ont écarté la dernière solution. La deuxième hypothèse a en revanche été retenue dans le 15<sup>e</sup> arrondissement, et la première dans les 12<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements.



Ces éléments étant définis, la Direction des Parcs, Jardins et Espaces Verts de la Ville de Paris, maître d'œuvre du projet technique, a engagé la phase pré-opérationnelle, c'est-à-dire, principalement, la mise au point des projets et la préparation des conventions à établir avec RFF. L'APUR a accompagné cette démarche, en fonction des demandes formulées par les responsables du projet.

Ce travail, plus précis, a donné lieu à une présentation à la quatrième séance de la Commission et a reçu un accueil favorable, étant noté, comme cela a été rappelé, que le site du 12<sup>e</sup>-20<sup>e</sup> a en fin de compte été temporairement écarté.

**Dans le 15<sup>e</sup> arrondissement**, le projet de promenade se décompose plus précisément en trois sections :

- du parc André Citroën à la rue Lecourbe, l'allée est suffisamment large à côté de la voie ferrée conservée, pour une large cohabitation piétons et vélos. Des aires de jeux ou de repos pourraient être installés près de la place Balard,
- De la rue Lecourbe à la rue Olivier de Serres, les piétons et les vélos cohabiteraient sur un espace plus limité, particulièrement sur le viaduc de Vaugirard. L'escalier de la gare de Vaugirard pourrait être restauré. Les aiguillages seraient conservés et sécurisés. Le ripage de la voie ferrée faciliterait aussi l'aménagement,
- Du tunnel de la rue Olivier de Serres à la rue Brancion, le tunnel d'une longueur de 330 m serait sécurisé, éclairé et éventuellement animé. La promenade remonterait ensuite vers le parc Georges-Brassens et la rue Brancion.

Les travaux concerneront pour une large part la mise en sécurité et la pose de clôture. Ces questions ont fait l'objet d'un premier examen sur place avec la SNCF.

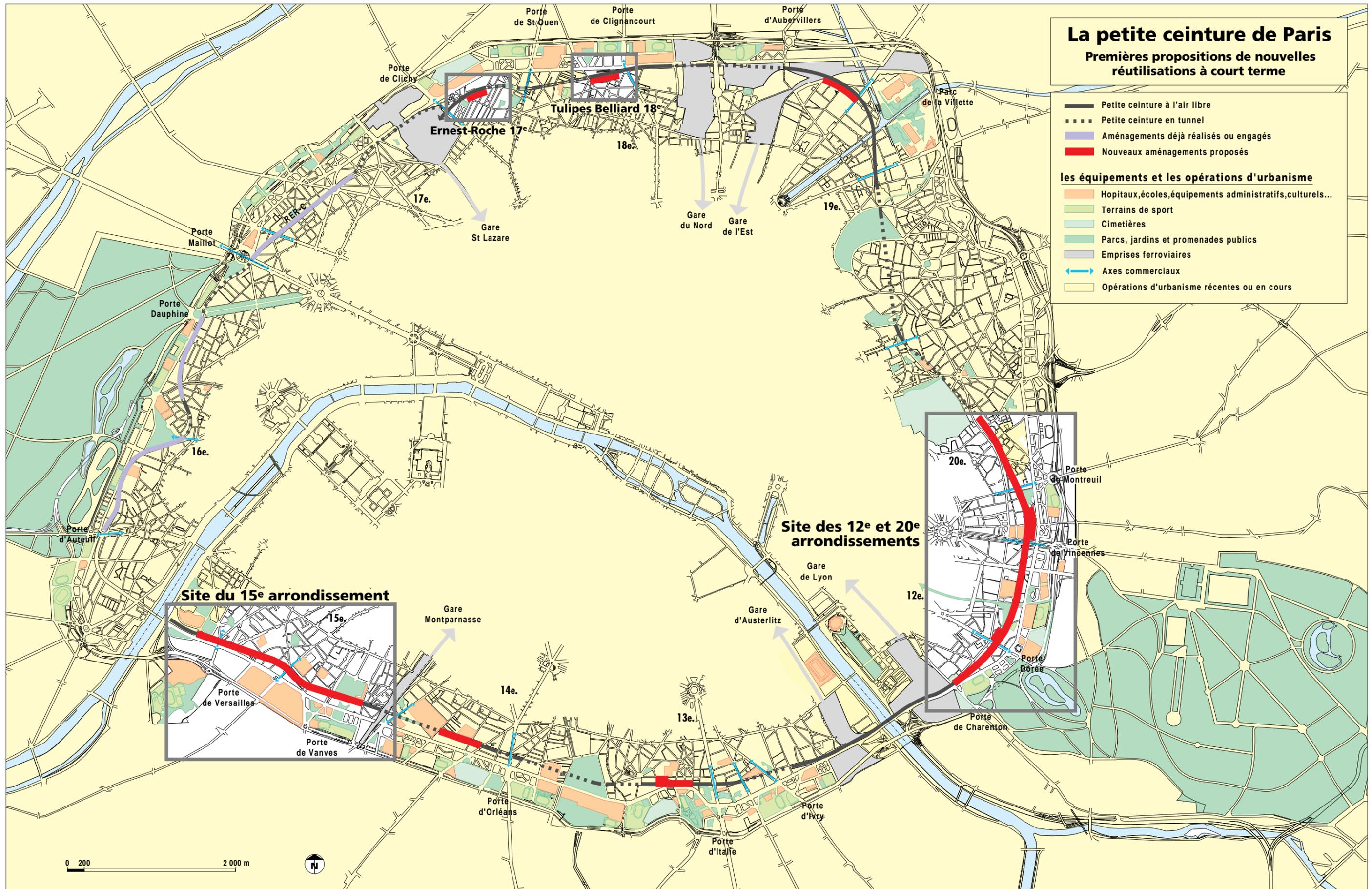
**La promenade du 12<sup>e</sup> et du 20<sup>e</sup> arrondissements** se connecterait avec la promenade plantée Bastille-Vincennes :

- Les deux voies ferrées seraient conservées à la demande de la SNCF et du RFF. Les vélos pourraient éventuellement circuler sur un platelage couvrant une des voies ferrées.
- Ce projet se décline aussi suivant plusieurs sections, sachant que certains sites sont plus remarquables. Ainsi, près de la promenade Bastille-Bois de Vincennes, un raccordement au square Charles Peguy est proposé.
- Plus au Nord, l'élargissement existant aux abords de la gare de Vincennes permet de prévoir des aires de jeux et même des jardins à thèmes de bonne dimension.
- La promenade s'arrêterait au nord à la hauteur de la gare de la rue de Bagnolet, laquelle le long de la promenade remonterait pour rejoindre la voie publique.

**L'aménagement prévu près de la rue Belliard et de la Villa des Tulipes, dans le 18<sup>e</sup> arrondissement**, s'appuie sur les propositions d'une association de créer sur les quais des jardins pédagogiques en relation avec les écoles voisines. Une passerelle pourrait relier les deux espaces.

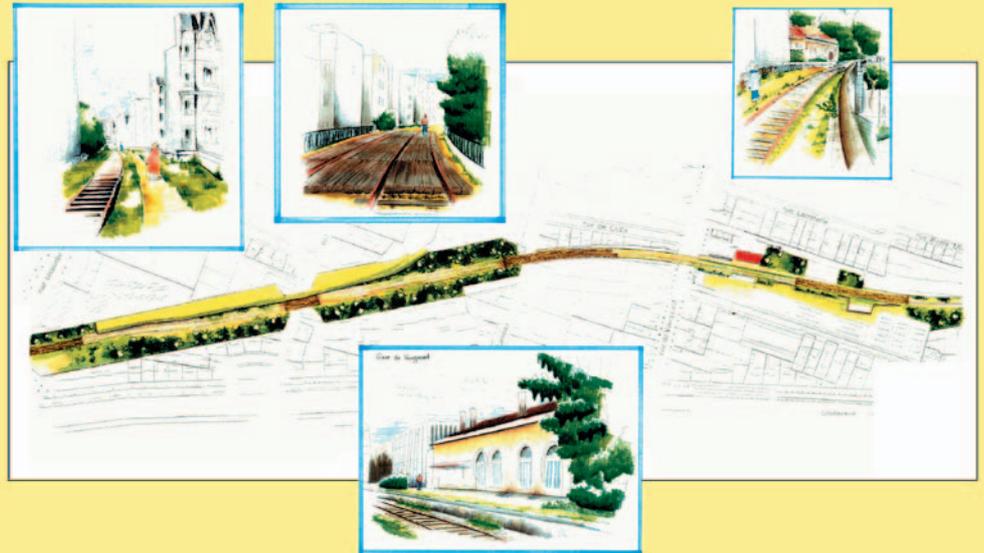
**Enfin, l'élargissement de la plate-forme, situé à proximité de la rue Ernest Roche**, pourrait accueillir un jardin plus classique de 3000 m<sup>2</sup> de surface environ. Trois accès sont prévus à ce jardin : rue de la Jonquières, au centre du jardin et rue Pouchet, celui du milieu étant à niveau.

On en trouvera ci-joint quelques illustrations de ces propositions.





**De la rue Lecourbe à la rue Olivier de Serres :  
proposition d'aménagement :**

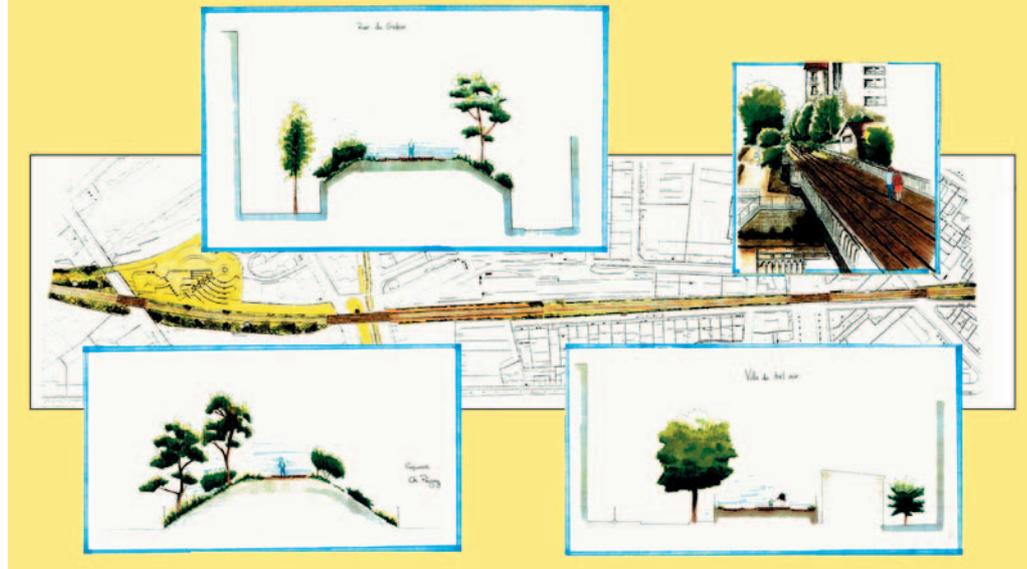


**Détail à proximité de la rue du Hameau**

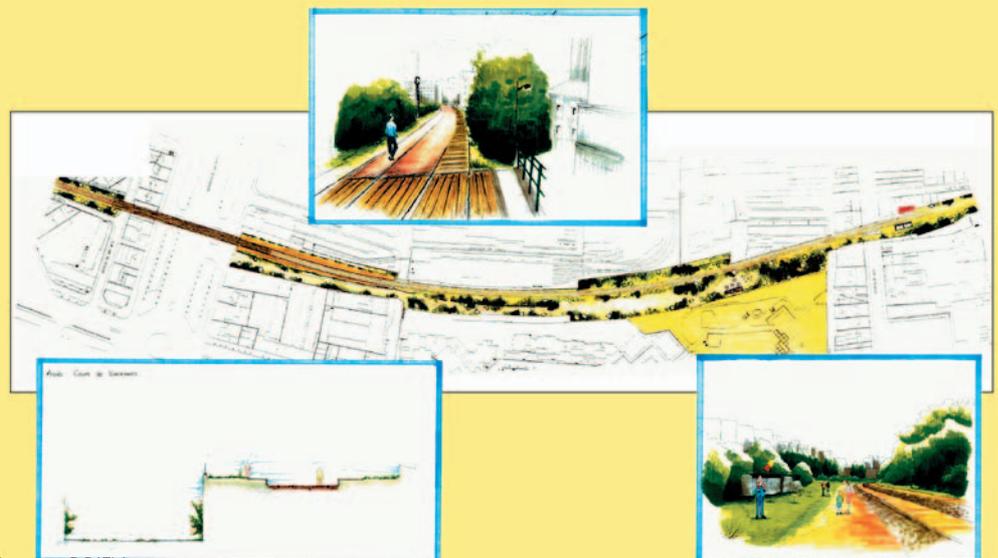


Source : DPJEV

**De la rue Rottembourg à la rue du Gabon :  
proposition d'aménagement**



**De la rue du Gabon à la rue Croix-Saint-Simon :  
proposition d'aménagement**



Source: DPJEV



## F – L'INVENTAIRE DES BATIMENTS, OUVRAGES ET MOBILIERS

Le projet de Charte pour la Petite Ceinture a préconisé par ailleurs, quelles que soient les hypothèses d'utilisation du site, de préserver les éléments qui fondent l'unité et l'identité de ce site, afin d'en maintenir le caractère. Le recensement de l'ensemble des bâtiments, ouvrages et mobiliers ferroviaires intéressants est donc devenu, dans cette perspective, un préalable nécessaire.

L'objectif est de mieux appréhender les qualités de ces éléments et de déterminer ceux qui mériteront, le cas échéant, d'être conservés, améliorés et réutilisés.

Dans le cas, toujours possible, où l'un des ouvrages existants s'avèreraient finalement très inadapté à l'évolution des ouvrages de la Petite Ceinture ou du contexte urbain, l'objectif est aussi de mieux cerner les caractéristiques et l'aspect de l'ouvrage destiné à le remplacer.

Un recueil de ces éléments, le plus complet possible, a donc été réalisé.

Ce document est le fruit d'un premier travail de terrain. Il appelle naturellement des compléments ou des améliorations, notamment en matière de recherche documentaire.

Il est avant tout destiné à amorcer la réflexion à venir entre les membres de la Commission de réflexions et d'études de la Petite Ceinture.

Pour organiser ce document, ont été distingués : les ponts rails, les ponts rues, les autres ouvrages tels que les viaducs, passerelles, perrés et murs de soutènement, les têtes de tunnels, les locaux techniques, les gares et les mobiliers ferroviaires. Beaucoup de ces éléments présentent effectivement à l'analyse un caractère tout à fait intéressant, notamment les anciennes gares de voyageurs.

Cet inventaire est assez volumineux. Il a donc été transcrit à titre expérimental sur CD-ROM, dont un exemplaire est joint à la fin de ce rapport. Ce dispositif s'avère à l'usage aisément consultable. On trouvera page suivante un plan de repérage des éléments recensés, ainsi qu'un exemple des quelques **100 fiches présentées**.

Sur le fond, ce travail doit encore faire l'objet d'une validation par les différents services concernés et notamment ceux de l'État qui sont chargés du patrimoine.

Il sera ensuite présenté en Commission.





**Catégorie d'objet** PONT-RAIL**Qualité** ○ — ○ \* ○ \*\* ○ \*\*\***1ere approche** Ouvrage exceptionnel, très haut et très légerdate de construction  
1886-1889**Séquence géographique** Cours de Vincennes**Situation**

La Petite Ceinture enjambe la rue de la Voûte, très loin du sol naturel. Elle passe au niveau du 4e étage des immeubles riverains.

**Type** : Métallique

- Ouvrage: type 2 ( entièrement métallique).
- Tablier: métallique mince .
- Points d'appui intermédiaires: 1 rangée de 4 colonnes fonte ordre dorique sur important élément porteur de maçonnerie.
- Garde-corps: type 1 (rambarde à baraudage vertical).
- Couleur: ouvrage gris-brun foncé; garde-corps gris bleu clair

**Particularité**

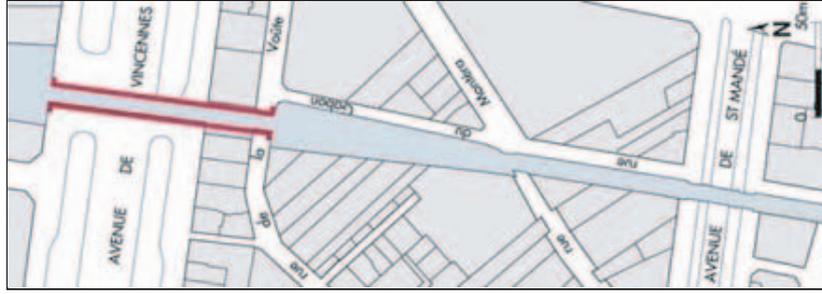
- S'appuie au sud sur une très importante culée de maçonnerie, mais au nord se prolonge au delà de l'espace public et forme un ensemble, presque un viaduc, avec le pont du cours de Vincennes.
- Enjambe l'îlot entre le cours et la rue de la Voûte, en un lieu mal défini et d'aspect provisoire (utilisation: ateliers), mais doté de qualités potentielles certaines.
- La sous-face comporte une structure supplémentaire supportant des nacelles d'entretien.
- Présence de refuges.

**Éléments associés**

- Feu de signalisation ferroviaire.
- La culée sud se prolonge tout le long de la rue du Gabon en un important mur de soutènement avec garde-corps: type 2 (rambarde en croix de Saint-André) couronné d'un talus planté.

**Observations**

- Mettre en valeur l'élégance intrinsèque de l'ouvrage (l'altitude exceptionnelle)
- Mettre en valeur les qualités structurelles de la sous-face ( éclairer).
- Améliorer, au nord, les relations physiques et peut-être visuelles avec le cours de Vincennes .
- Envisager une meilleure affectation au dessous de l'ouvrage, entre la rue de la Voûte et le cours.



## EXEMPLE DE FICHE



### **III. LES ÉTUDES EN COURS ET PRÉVUES EN 2001**

L'APUR continue naturellement de contribuer à la mise au point des projets de détails élaborés par les services municipaux pour l'ouverture des sites à la promenade dans le 15<sup>e</sup>, le 17<sup>e</sup> et le 18<sup>e</sup> arrondissements.

Dans le premier cas, l'Atelier étudie en particulier les dispositions utiles pour ajuster le projet de promenade compte tenu du prolongement du tramway T2 (provenant d'Issy les Moulineaux) jusqu'à Balard. Dans le troisième cas, l'Atelier participe à la mise au point du projet innovant de jardin pédagogique.

Il est également prévu d'approfondir l'examen d'autres sites, comme l'a demandé la Commission : itinéraire de promenade entre le Parc Montsouris et l'avenue d'Italie dans le 13<sup>e</sup> arrondissement ; réaménagement en promenade de la ligne d'Auteuil dans le 16<sup>e</sup> arrondissement ; engagement, si possible, des études dans les 14<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements.

Le travail de l'APUR est aussi orienté aujourd'hui vers de nouvelles préoccupations qui ont jusqu'à présent connu des développements moins importants notamment les questions de paysage aux abords de l'emprise, le tourisme, le fret et le devenir ferroviaire de la Petite Ceinture Est.

Ces thèmes nouveaux font l'objet des développements qui suivent.

## A – LA PRÉSERVATION DU PAYSAGE AUX ABORDS DE LA PETITE CEINTURE

La réflexion engagée s'appuie sur une idée directrice principale : la Petite Ceinture ne peut, en règle générale, ne devrait pas être considérée comme une voie publique créatrice de droits de construire importants ; elle appelle au contraire sur ses rives des interventions mesurées, dont la diversité doit être contrôlée.

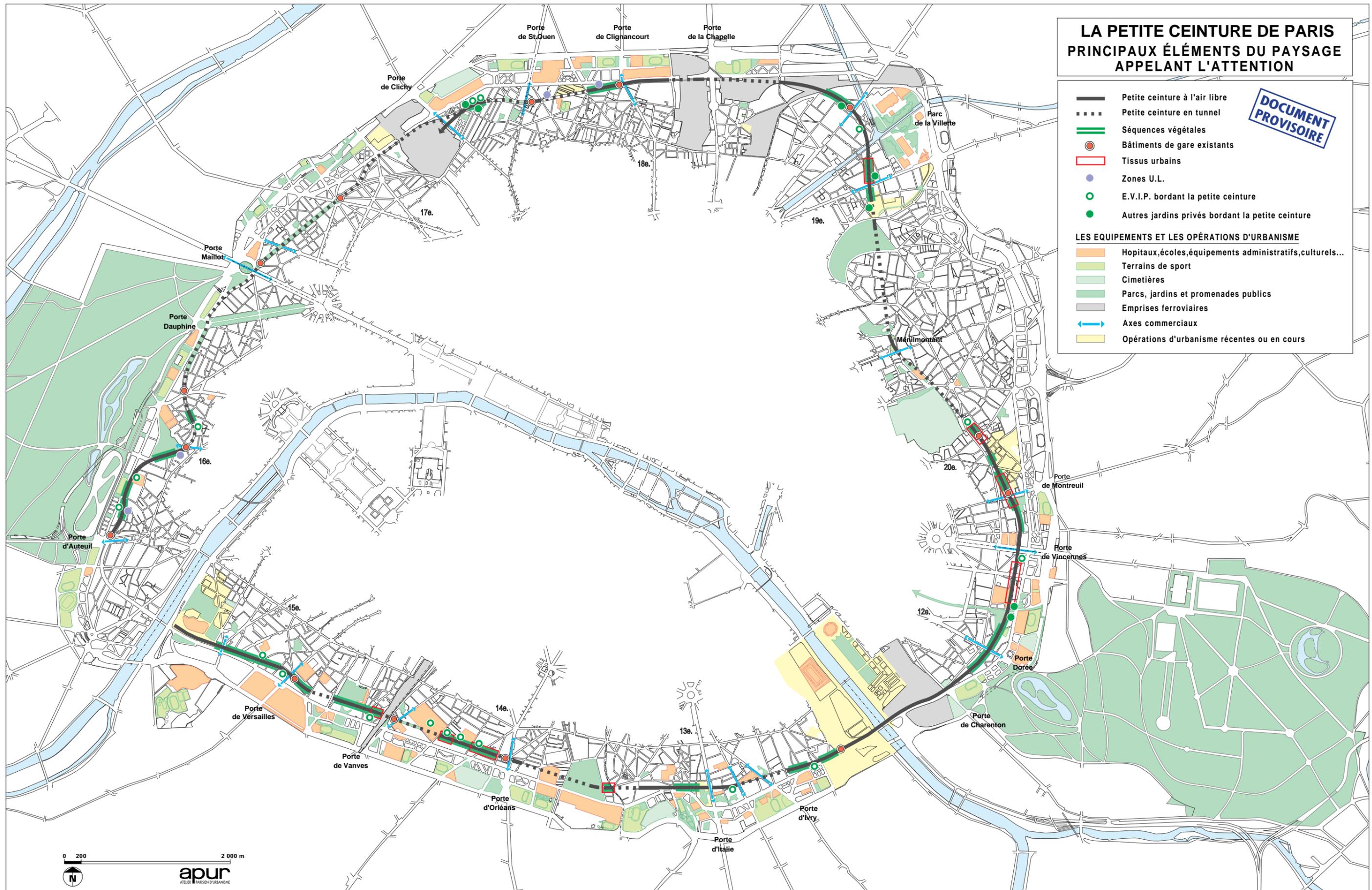
Un premier repérage des sites qui appellent l'attention de ce point de vue a été effectué. On trouvera ci-joint une carte qui illustre cette démarche et qui montre la diversité des questions posées.

Les ajustements aujourd'hui envisagés devraient en effet porter sur :

- **les clôtures** (hauteur, transparence et unité), en accordant une place importante aux questions de sécurité.
- **L'implantation des constructions par rapport à l'espace de la Petite Ceinture** : reculement, gabarit et aspect. A cet égard, une hypothèse de reculement des constructions est notamment examinée.
- **Les possibilités d'évolution des gares** ; c'est une question importante et difficile. L'objectif est largement partagé : il s'agit de permettre une ouverture de ces gares anciennes à des programmes d'animation publics ou privés, améliorant la vie des quartiers riverains, sans nuire parallèlement à une ouverture à des fins ferroviaires. Cependant, la traduction juridique de cette idée dans le Plan d'Occupation des Sols n'est pas aisée à imaginer ; elle fait aujourd'hui l'objet d'un examen par les services de la Ville de Paris.
- **Les sites sensibles et les POS de quartiers** : le long de la Petite Ceinture, certains sites sensibles peuvent être détaillés et des interventions plus précises imaginées. Ces sites peuvent cumuler d'une part des paysages de faubourg à préserver, et d'autre part des difficultés dues à la présence de parcelles entièrement situées dans les zones constructibles et donc potentiellement très denses par rapport au site environnant. Un

premier travail a été mené sur le 13ème arrondissement ; Il est en cours dans le 14ème, en liaison avec une importante évolution du POS dans cet arrondissement,

- **La définition d'un certain nombre d'Espaces Verts Intérieurs Protégés, et le repérage de bâtiments à protéger ou à conserver** sur les rives qu'il paraît intéressant d'ajouter à ceux qui sont déjà connus.
- **L'étude de sites plus opérationnels**, qui figurent pour une part dans le programme de travail de l'APUR et qui, pour une autre part, font l'objet d'une assistance de l'Atelier auprès des services municipaux ou des sociétés d'aménagement qui en ont la charge. Peuvent être cités à cet égard :
  - La rive nord de la Petite Ceinture, le long de la rue Castagnary,
  - Les abords de la rue de l'Ourcq au sud du canal de l'Ourcq,
  - Les terrains de la gare de Rungis sur lesquels les réflexions devront être poursuivies,
  - La ZAC Paris Rive Gauche, susceptible d'évoluer dans ce secteur.



# LA PETITE CEINTURE DE PARIS PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU PAYSAGE APPELANT L'ATTENTION

**DOCUMENT  
PROVISOIRE**

- Petite ceinture à l'air libre
  - Petite ceinture en tunnel
  - Séquences végétales
  - Bâtiments de gare existants
  - Tissus urbains
  - Zones U.L.
  - E.V.I.P. bordant la petite ceinture
  - Autres jardins privés bordant la petite ceinture
- LES EQUIPEMENTS ET LES OPÉRATIONS D'URBANISME**
- Hopitaux, écoles, équipements administratifs, culturels...
  - Terrains de sport
  - Cimetières
  - Parcs, jardins et promenades publics
  - Emprises ferroviaires
  - Axes commerciaux
  - Opérations d'urbanisme récentes ou en cours



## **B – LA PARTICIPATION AUX TRAVAUX SUR LES UTILISATIONS FERROVIAIRES POTENTIELLES :**

### **1 – Le tourisme**

La SNCF a confié une étude sur la valorisation touristique ferroviaire de la Petite Ceinture à la société ACTOUR (Animation, Conseil, Etudes de Développement Touristique).

ACTOUR a organisé une table ronde avec les associations sensibilisées à la Petite Ceinture.

#### **Un premier rapport a été établi début 2000.**

Ce premier rapport s'attachait à donner une liste de concepts de trains touristiques, sans établir d'éléments quantifiés, notamment sur la clientèle, la fréquence des trains et le coût.

Les différents types de trains présentés étaient les suivants :

- les trains touristiques (ACTOUR est réservé pour ce qui concerne les trains à vapeur en raison de la pollution qu'ils génèrent et de la vétusté des ponts),
- les trains de découverte d'un paysage original (d'ores et déjà, on peut dire que la piste du "paysage à créer" pour rendre le lieu plus attrayant est à écarter ; l'identité de la Petite Ceinture est à préserver. Des réserves peuvent également être formulées sur la proposition de parcours nocturnes par des jeux de lumière en raison des problèmes de sécurité, de présence marquée des dispositifs d'éclairage dans le paysage diurne, et des nuisances pour les riverains),
- les trains croisières (l'idée d'un bouclage fluvial par la Seine et le canal est utopique tout comme l'organisation de fête "techno" dans les tunnels en raison des problèmes de sécurité),
- les trains de dégustation,
- les trains vitrines-expositions,
- les trains de desserte d'équipements culturels et sportifs (aucune donnée de trafic n'est fournie),
- les trains de circuits à thème (sachant que l'intérêt d'un tourisme technique évoqué est à démontrer)
- les trains randonnée (concept encore flou qui consiste à desservir par train des sentiers pédestres et cyclables).

L'APUR a examiné ces propositions avec ACTOUR. Ce premier travail, conçu comme une liste exhaustive des possibilités touristiques, est apparu très centré sur le développement d'une offre liée au paysage particulier de la Petite Ceinture : ACTOUR avait notamment bien intégré le souhait de respect de ce site particulier, mais sans aborder véritablement les questions d'environnement et des autres usages.

Un second rapport, plus ciblé, établi par ACTOUR, a été transmis à l'APUR au mois d'avril 2000. Il n'expose plus que 4 familles de forfaits touristiques :

#### **1<sup>ère</sup> famille: Paris Insolite**

Ce scénario s'appuie sur les qualités paysagères propres de la petite ceinture. Trois forfaits sont proposés :

- le forfait découverte urbaine de 3 heures, ponctuée d'expositions sur les arrondissements traversés (gare de départ et arrivée : Bercy),
- le forfait découverte technique de l'univers industriel et technique de la petite ceinture, de 7 heures environ,
- le forfait nocturne en soirée et pendant toute la nuit. Ce forfait pose d'avantage de questions : les nuisances sonores d'une circulation nocturne pour les riverains et l'impact visuel des jeux de lumière qui pourraient être proposés.

#### **2<sup>e</sup> famille: Paris en scènes**

Ce scénario propose une visite des expositions culturelles et des ateliers dans des bâtiments bordant la petite ceinture et notamment dans les gares. Deux forfaits sont proposés :

- le forfait découverte en liberté, journalier ou annuel, avec un nombre d'escales libres (ce qui suppose une fréquence de trains importante),
- le forfait découverte accompagnée, comprenant une participation à un atelier de création.

#### **3<sup>e</sup> famille: Paris au fil des jardins**

Le train touristique relierait les jardins publics parisiens et les pistes cyclables radiales.

L'idée d'escaliers libres pose également la question de la fréquence des trains et donc la compatibilité avec la promenade.

#### 4<sup>e</sup> famille: Paris événements

Ce scénario propose d'acheminer les groupes et les individuels vers les grandes manifestations qui ont lieu notamment à la Villette, au POPB et à Paris Expo. La fréquence des trains dépend de la périodicité des salons, aucune donnée quantifiée n'étant fournie à ce stade.

ACTOUR poursuit aujourd'hui sa réflexion. Celle-ci devrait prendre en compte plusieurs questions importantes, évoquées par l'APUR au cours des réunions préparatoires, et qui restent en suspens. Il s'agit notamment des points suivants :

- la compatibilité spatiale et dans le temps avec les promenades piétonnes envisagées par ailleurs,

- la compatibilité avec d'autres projets de transports de voyageurs et de fret,
- le choix des sections de la petite ceinture concernées,
- la proximité de nombreux logements,
- le type de clientèle que l'on cherche à capter,
- la fréquence des trains suivant les scénarios,
- l'équilibre financier des différentes hypothèses.

## 2 – Le Fret

### La situation actuelle du fret

L'activité transports de marchandises sur la Petite Ceinture, qui se limitait encore récemment à la Petite Ceinture Nord entre les faisceaux Saint Lazare et Est, n'existe plus aujourd'hui.

Il est vrai que le transport de marchandises par voies ferrées à destination de Paris n'a fait que décroître depuis les années 70. Le tonnage traité intra-muros est ainsi passé de 4 millions de tonnes par an en 1972 à 1 million de tonnes pour l'année 1995. Les nouvelles gares de fret, conçues selon des critères modernes pour enrayer cette chute et réalisées à la fin des

années 80 (comme la halle Gabriel Lamé à Bercy ou le SERNAM de Clichy) n'accueillent plus aujourd'hui de trafic ferroviaire, mais continuent de fonctionner en générant un important trafic routier à l'arrivée et au départ.

Le principal motif invoqué par la SNCF est le coût élevé des ruptures de charges et des déplacements terminaux de wagons isolés.

En revanche, quelques activités spécifiques, reliées aux deux extrémités à une voie ferrée, comme la distribution de boissons dans Paris intra-muros (TAFANEL assure ainsi plus de 90 % de sa desserte par le fer) ou la distribution de matériaux pondéreux (sables et graviers pour les centrales à béton, ciment, gravats, déchets de toutes natures) conservent à Paris une alimentation ferroviaire.

Mais ce genre d'activités utilise des raccordements directs aux faisceaux ferroviaires d'accès à Paris, sans l'intermédiaire de la Petite Ceinture.

### Le PDU

Les réflexions menées dans le cadre de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains (PDU) ont conduit à regretter la disparition du fret ferroviaire: « *La disparition des plates-formes ferrées situées en zone dense est préoccupante, car elles sont essentielles pour acheminer par fer les marchandises vers le centre, et peuvent contribuer ainsi à la baisse du trafic routier* » (Diagnostic PDU).

Les recommandations du PDU, et une hausse souhaitable de la part de marché du fer dans les transports de marchandises en région Ile de France, conduisent aussi à encourager une modernisation et un réinvestissement de certaines plates-formes ferrées: « *L'action vise à la mise en place d'un réseau de plates-formes de logistique urbaine: la nécessité de fonctionnement en réseau de ces plates-formes conduit à étudier la réutilisation des infrastructures existantes désaffectées (en particulier les anciennes gares et les sites disposant d'embranchement fer particulier)* » (PDU Ile de France, Mai 2000).

En revanche, l'amélioration des capacités fret de la grande ceinture faisait l'objet d'une recom-

mandation du groupe marchandises du PDU, qui n'a pas été retenue lors de l'élaboration des scénarios.

L'état actuel des recommandations du PDU, en phase finale d'approbation, ne précise pas, enfin, la localisation des plate-formes à développer dans Paris.

### **Les études de fret sur la Petite Ceinture**

La demande de la SNCF du maintien d'une desserte de marchandises sur la Petite Ceinture s'appuie sur le PDU, mais aussi sur les directives sommaires qui étaient exprimées dans le SDRIF où la Petite Ceinture Est est mentionnée parmi les lignes possibles de transport de fret.

L'étude sur le transport de marchandises réalisée par la SNCF, initialement prévue pour la fin de l'année 1999, ne devrait être en fait disponible que d'ici la fin de l'année 2000.

Néanmoins, certains éléments ont été communiqués par la SNCF en mars 2000: il s'agirait de mettre en place à l'échelle nationale un réseau hiérarchisé, performant et moderne de plates-formes logistiques dont certaines, situées en zone dense, seraient multiclients et offriraient de nombreux services logistiques.

La déclinaison parisienne de ce réseau s'articulerait le long de la Petite ceinture autour de quatre plates-formes: La Chapelle – Evangile, Batignolles, Bercy et Les Gobelins. Deux plates-formes principales en assureraient la distribution, celle de Bercy pour les arrivées par le faisceau Sud-Est et celle de la Plaine Saint-Denis en Seine-Saint-Denis pour les arrivées depuis le faisceau Nord.

Les problèmes de nuisance et de complémentarités avec un éventuel transport en commun seraient résolus par un matériel innovant de type « tram-train » de marchandises, léger et silencieux.

L'essai de prototypes de « tram-train » prévu pour juin 2000 sur la Petite ceinture Nord a cependant été reporté.

L'intérêt d'utiliser la Petite Ceinture pour le transport de marchandises a été relativisé par plusieurs participants pour tenir compte:

- du réalisme économique, et notamment du

coût des ruptures de charge, à comparer au coût financier de remise en état des ouvrages pour du transport lourd;

- de l'impact réel d'une utilisation de la Petite Ceinture sur le transport routier de marchandises sur le boulevard périphérique;
- des problèmes d'environnement, et notamment des nuisances vis-à-vis des riverains;
- et du mode d'exploitation futur de l'infrastructure.

Sur le premier point, a été évoqué la mise en place d'un matériel spécifique à la desserte ferroviaire de la petite ceinture qui imposerait, pour l'offre en wagons isolés, soit une rupture de charge supplémentaire à l'approche de Paris pour changer de wagons, soit la circulation sur tout le territoire français d'une nouvelle gamme de wagons avec une gestion compliquée et beaucoup de trajets à vide.

Un tram-train nécessite également une plate-forme plus lourde qui devrait être adopté sur l'ensemble du trajet de T3 dans l'hypothèse du prolongement de T3 sur la Petite Ceinture Est.

Sur le deuxième point, il a été indiqué que le trafic poids lourds sur la partie Est du périphérique est aujourd'hui de 16 000 PL/jour, soit, en comptant une moyenne de dix tonnes par véhicule, 160 000 tonnes de marchandises, non compris le transport de marchandises dans les Véhicules Utilitaires Légers.

A titre de comparaison, le trafic marchandise sur la partie Est de la Petite Ceinture (entre Evangile et Bercy) était en 1972 de 5000 tonnes par jour, dont une part non connue de transit. Ce trafic correspondait à une dizaine de trains par jour.

Aujourd'hui, la SNCF estime le trafic de marchandises pour le long terme, à un maximum de douze tram-trains par jour. De longueurs réduites, ils correspondent à moins de 80 poids lourds sur le boulevard périphérique soit moins de 1 % du total constaté sur le boulevard périphérique.

Il convient aussi s'interroger sur les conditions de la complémentarité avec un transport de voyageurs; celle-ci conduirait probablement à l'utilisation nocturne de la Petite Ceinture pour le transport de marchandises, dans la mesure notamment où le système de transport collectif

envisagé est le tramway, dont les fréquences et les exigences de sécurité ne permettent pas, a priori, l'accueil intercalaire de trains de transport de marchandises.

La ligne ferroviaire de la Petite Ceinture présente enfin, notamment dans son tronçon Est, des conditions d'insertion difficiles. Les niveaux de bruit seraient probablement élevés, en comparaison des zones de silence que représentent plusieurs sections du site.

En ce qui concerne enfin les plates-formes logistiques envisagées, il convient de souligner que la gare souterraine des Gobelins est connectée à la Petite Ceinture par un tunnel aujourd'hui condamné. Elle est actuellement utilisée comme centre d'approvisionnement par les commerçants du quartier Italie et comme zone d'entrepôt.

Sa réutilisation pour le fret ferroviaire ne permettrait pas d'y réaliser les ateliers du tramway en rocade sud de Paris, quelque soit la localisation de ce tramway.

### **3 – L'étude de transports de voyageurs sur la Petite Ceinture Est**

Lors de la 3<sup>e</sup> réunion de la Commission de réflexions et d'études sur la Petite Ceinture, le représentant de l'Etat a demandé l'étude d'un prolongement du tramway de la Plaine Saint Denis sur la Petite Ceinture Est jusqu'à la station Gambetta dans le 19<sup>e</sup> arrondissement.

Au cours des réunions de travail suivantes, menées sous son égide, le STP a demandé que l'étude porte sur un tracé allant en variante jusqu'à Masséna dans le 13<sup>e</sup> arrondissement, ce que la Ville de Paris a accepté.

C'est dans ce cadre que le STP a engagé l'étude de l'intérêt d'une desserte voyageurs sur la Petite Ceinture ferroviaire dans l'Est de Paris.

Un cahier des charges de l'étude a d'abord été rédigé par le groupe de travail réunissant notamment le STP, la Préfecture de Paris, la SNCF, la RATP, l'APUR et la Ville de Paris.

Puis, lors d'une réunion tenue en février 2000 au

STP, la RATP a proposé (en liaison avec le STP) de tester 5 scénarios de prévisions de trafic :

1. Un tramway reliant le secteur Evangile et la Bibliothèque Nationale de France, sous la forme d'une ligne indépendante avec une vitesse commerciale de 30 km/h,
2. Le prolongement de la ligne T3 venant d'Epina y et Villetaneuse jusqu'à la Bibliothèque Nationale de France, avec la même vitesse,
3. Un test sur la même ligne avec une vitesse limitée à 20 km/h sur les tronçons aériens de la Petite Ceinture,
4. Un test sur la même ligne sans aménagement direct de correspondance avec le métro et le RER,
5. Le prolongement du tramway T3, venant de Villetaneuse et d'Epina y, jusqu'à Gambetta seulement, hypothèse correspondant à la demande initiale des services de l'Etat.

En termes techniques, plusieurs observations peuvent être faites sur ces différents scénarios :

- Malgré les demandes des services de la Ville de Paris, le STP n'a pas souhaité étudier en parallèle une solution empruntant les boulevards des Maréchaux;
- Le STP a souhaité que la solution de référence soit le scénario n° 1, c'est-à-dire la ligne indépendante d'Evangile à la Bibliothèque Nationale de France.
- L'APUR a par ailleurs émis des réserves sur la faisabilité technique d'un prolongement de la ligne nouvelle jusqu'à la Bibliothèque Nationale de France et proposé d'arrêter la ligne sur le boulevard Masséna, en correspondance avec le tramway en rocade sud. En toute hypothèse, le raccord entre la rocade Sud et la rocade Est sera à préciser.

L'APUR a fourni les données de population du recensement de 1999, les données de l'Enquête Régionale sur l'Emploi de 1998 et les prévisions pour 2015, nécessaires à ces études.

Les résultats des premières prévisions de trafic établies par la RATP ont été présentés lors d'une réunion tenue au Syndicat des Transports Parisiens en juillet 2000.

Ces études ont porté sur le scénario 1 (ligne Evangile-Bibliothèque Nationale de France) avec un fonctionnement de base qui peut être résumé comme suit: 30 km/h de vitesse commerciale, avec un tram toutes les 4 minutes en heure de pointe et des correspondances optimisées.

Des tests complémentaires ont porté sur la sensibilité du trafic à différents facteurs:

- la vitesse,
  - la fréquence,
  - la qualité des correspondances,
  - la continuité avec le projet de tramway de la Plaine Saint-Denis (T3),
  - la réduction de la ligne à Gambetta (scénario 5).
- Les résultats sont les suivants:

**Pour le test de référence:**

- Charge maximum en heure de pointe: 4 700
- Utilisateurs en heure de pointe: 17 800
- Trafic journalier: 125 000 (par comparaison tramway T1: 52 500 et T2: 34 800)
- Stations les plus importantes:
  - Trousseau (2 500 entrants-sortants en heure de pointe)
  - Bd Masséna (2 200)
  - Rue de Bagnolet (1 800)
- Correspondances les plus importantes:
  - BNF (4 300 en heure de pointe)

- Evangile (2 500)
- Maraîchers (220)

**Pour les tests de sensibilité du trafic (mesurés en usagers à l'heure de pointe):**

- avec une vitesse de 20 km/h: – 35 %
- en cas de changement de fréquence avec un tram toutes les 5 mn seulement: – 10 %  
avec un tram toutes les 3 mn 20 s: + 5 %
- pour les correspondances si aucun aménagement spécifique n'est réalisé – 42 %
- en cas de continuité avec le tramway T3: + 20 %
- en cas de réduction de la ligne à Gambetta: – 65 %

La suite des études, telle qu'elle est aujourd'hui prévue, portera sur:

- la faisabilité du tronçon Masséna-BNF,
- l'optimisation des correspondances en fonction des critères de coûts et de trafics,
- l'impact des études de fret de la SNCF,
- l'analyse de l'état des ouvrages d'art.

La prochaine réunion au STP, prévue le 19 octobre 2000, a été reportée, la SNCF ayant pris du retard dans les études techniques qu'elle devait effectuer.



# **ANNEXE 1**

## **Compte-rendus des séances**

## SÉANCE DU 24 SEPTEMBRE 1998

### Ouverture de la Commission

Monsieur Jean TIBERI, Maire de Paris, ouvre la Commission et souhaite que le travail engagé aujourd'hui se déroule dans un large esprit d'écoute et d'échange, pour permettre aux participants de convenir rapidement entre eux d'orientations générales fortes sur ce grand sujet pour Paris.

M. TIBERI rappelle l'histoire de la Petite Ceinture et conclut que les parties est et sud, largement inutilisées, sont en fait dans Paris, pour reprendre l'expression de l'un des participants, des « espaces en liberté ». Ces espaces représentent beaucoup de ressources pour l'ouverture de promenades, de pistes pour les vélos, de jardins, de terrains de jeux et de sports.

Evoquant les études nombreuses menées pour faire circuler une ligne de transports en commun sur la Petite Ceinture, M. TIBERI rappelle sa préférence pour l'installation du tramway sur les boulevards des Maréchaux, qui permettrait sur la plus grande partie de leur linéaire, le meilleur accès aux quartiers traversés, position très largement partagée par les élus parisiens. En toute hypothèse, il lui paraît souhaitable de conserver, autant que possible, les bâtiments et les ouvrages existants qui font partie de l'identité de la Petite Ceinture.

Dans l'immédiat, M. TIBERI constate que ces terrains offrent un ensemble exceptionnel d'espaces de récréation et de détente, et que rien ne peut justifier qu'ils soient plus longtemps fermés aux parisiens. Son vœu est que la réflexion de la Commission débouche sur un grand projet pour Paris, même au travers d'aménagements simples. Il s'agit de faire revivre le site de la Petite Ceinture au profit des parisiens, et la Ville de Paris, pour sa part, est prête à faire les efforts nécessaires pour atteindre ce résultat. Son objectif est que la Commission lui fasse des propositions concrètes dans le courant du premier trimestre de l'année prochaine, de telle sorte qu'avant l'an 2000, il soit possible d'engager les premières réalisations.

Après avoir remercié les participants de leur pré-

sence, M. TIBERI donne la parole à M. BULTÉ, son Adjoint chargé de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme, à qui il a confié la présidence de la Commission.

M. BULTÉ remercie le Maire de Paris d'avoir bien voulu lui confier cette mission et d'avoir, dans son propos introductif, bien cadré l'esprit dans lequel la Commission devait travailler.

M. BULTÉ précise qu'il faut avancer sans perdre de temps et en évitant les faux débats. Il rappelle que la Ville de Paris n'est pas propriétaire des terrains de la Petite Ceinture et que le schéma directeur régional (SDRIF) y prévoit actuellement une activité ferroviaire; en revanche, la Ville de Paris est responsable du cadre de vie quotidien des parisiens, et elle a la volonté de rendre ce cadre de vie plus accueillant et plus sûr.

Il est donc logique que le Maire de Paris ait pris l'initiative d'organiser cette Commission pour réfléchir, avec toutes les parties concernées, aux moyens de protéger et mieux utiliser les emprises de la Petite Ceinture.

Après avoir présenté les différents participants, invités à la commission M. BULTÉ souligne qu'il est possible que des incertitudes et des difficultés se présentent. Celles-ci ne peuvent être des motifs de différer toute évolution de la Petite Ceinture et il faudra donc traiter en priorité les questions d'intérêt général et rester pragmatiques pour cerner les propositions les plus réalistes.

M. BULTÉ propose, dans cette perspective, de retenir deux grands objectifs :

- rassembler, par exemple sous la forme d'une charte, les grandes orientations d'aménagement du site de la Petite Ceinture, avec le souci de préserver son identité,
- définir parallèlement une première étape de réalisations, qui pourrait être mise en place rapidement, de manière à traduire dans les faits les orientations retenues.

M. BULTÉ rappelle que la Commission restera ouverte à toutes les idées et suggestions et invite en particulier les participants à lui adresser directement leurs points de vue et réactions, comme plusieurs Maires d'arrondissement l'ont déjà fait.

Après avoir précisé le déroulement proposé pour la réunion, il demande aux participants s'ils ont des observations sur les questions de principe et de méthode qui viennent d'être évoqués.

M. ALLOUCHE, Directeur des investissements du STP, indique que le Syndicat des Transports Parisiens est d'accord avec la méthode proposée et qu'il est ouvert à la collaboration sur un projet d'aménagement. Il précise qu'il sera nécessaire, à un moment donné, de se prononcer sur la question préalable du transport sur tout ou partie des emprises et, s'il y a lieu, de rechercher des solutions simples, souples et adaptables pour l'intervalle de temps séparant une évolution des fonctions.

M. BRET, premier adjoint au Maire du 20<sup>e</sup> arrondissement, émet le souhait qu'à la prochaine réunion l'ensemble des groupes politiques du Conseil de Paris soit représenté.

M. TIBERI rappelle qu'il a souhaité, dans cette commission, associer notamment les élus des arrondissements concernés, ce qui assure une large représentation; mais il est bien entendu favorable à ce que toutes les sensibilités soient représentées.

## **État des lieux**

Personne ne demandant la parole, M. BULTÉ donne la parole à M. STARKMAN, Directeur de l'APUR, pour aborder l'état des lieux de la petite ceinture.

M. STARKMAN présente deux plans décrivant d'une part les données physiques et fonctionnelles relatives à la Petite Ceinture, d'autre part l'environnement urbain dans lequel elle s'inscrit. Un fascicule comprenant ces deux plans, ainsi que quelques données générales et un rapide historique, est diffusé à l'ensemble des participants.

Il aborde ensuite, en s'appuyant sur un jeu de photographies, les thèmes les plus significatifs du site: l'inscription étroite des emprises dans la

ville, à travers des vues aériennes, les éléments de paysages particuliers, les vues de la Petite Ceinture vers la ville mais aussi la perception de celle-ci depuis les rues environnantes, la forte proximité de certains groupes d'habitations, les éléments de patrimoine (gares, ouvrages, mobilier ferroviaire), les pratiques existantes sur le site et enfin l'important potentiel d'emprises et de végétation qu'il représente.

M. BULTÉ remercie M. STARKMAN et donne la parole à M. PAYEN APPENZELLER, Président du GEPC.

M. PAYEN APPENZELLER rappelle l'histoire du Groupement d'Etudes de la Petite Ceinture, créé en 1993. Il décrit brièvement les trois parties du Livre Blanc préfacé par la Mairie de Paris et la SNCF: l'histoire du site ferré, son évolution et celle de ses abords, et les simulations fondées sur 12 scénarios d'avenir. Il souligne l'unité de la Petite Ceinture. La conclusion de cette étude est cependant que, si la petite ceinture est un objet qui existe en tant que tel, elle est aussi un lieu en attente qui a beaucoup de vocations possibles. Celles-ci peuvent être testées pas à pas. Dans ce but, une journée portes ouvertes a lieu le dimanche 27 septembre dans les 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements. Cette journée combinera la promenade à la présentation d'autres usages possibles, grâce à de nouvelles possibilités techniques (plateau pouvant accueillir une piste cyclable en couverture des voies ferrées).

M. VAQUIN rappelle que la Ville de Paris a participé à l'organisation de cette journée.

M. PAYEN APPENZELLER indique, qu'effectivement c'est avec l'aide du propriétaire, de la Ville de Paris et de l'entreprise qui a installé le plateau que, cette manifestation peut se tenir. Il propose pour l'avenir de passer des études pluridisciplinaires au laboratoire d'expériences, de l'approche associative à l'approche professionnelle, d'une solution unique à de multiples solutions suivant le potentiel offert par la petite ceinture;

il émet le souhait, pour conclure, d'ouvrir les portes de la Petite Ceinture durant huit jours au printemps prochain, et cela sur les deux rives de la Seine.

M. BULTÉ remercie M. PAYEN APPENZELLER. Il regrette l'absence de Réseau Ferré de France, propriétaire, qui s'est décommandé peu avant la réunion. La participation de Réseau Ferré de France est en effet essentielle pour que les travaux de la commission progressent efficacement.

M. BULTÉ donne ensuite la parole au représentant de la SNCF.

M. REBEYROTTE, Directeur adjoint de l'aménagement et du patrimoine à la SNCF, précise que la SNCF et RFF ont une large convergence de vue sur le sujet. Ce n'est donc pas trahir leur penser que de donner le point de vue de la SNCF. La Société nationale est très sensible au souci d'ouverture et de valorisation de cet espace, comme cela a été exprimé. Elle est naturellement d'abord prête à apporter une contribution en matière de transports ferroviaires, qui peuvent apporter des solutions intéressantes, par exemple en termes de logistique urbaine ou de transports de voyageurs. En toute hypothèse, il conviendra de mettre en place des solutions innovantes.

M. BULTÉ remercie M. REBEYROTTE et ouvre la discussion.

M. MADEC, Vice-président du Conseil régional d'Ile de France, indique que la région s'associe aux réflexions qui s'engagent sur ce projet à la fois intéressant et complexe, en notant que des questions administratives et foncières seront à régler rapidement. Ainsi, la Ville et la Région ne sont pas propriétaires des emprises et le POS de Paris, comme le SDRIF, les affectent à une exploitation ferroviaire.

M. MADEC note que la plupart des élus parisiens se sont déjà exprimés en faveur d'un aménage-

ment ludique et paysager, mais estime qu'il faut sensibiliser plus largement au-delà du cercle de la commission pour dégager une opinion majoritaire. La Région, pour sa part, est prête à participer activement aux travaux de la Commission dans le cadre d'une option d'aménagement paysager, et serait prête à y contribuer financièrement le moment venu.

M. PERNIN, Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement, indique qu'il a fait parvenir son avis au Maire de Paris et demande à quel titre M. PAYEN APPENZELLER est intervenu.

M. BULTÉ précise que M. PAYEN APPENZELLER est intervenu au titre d'une association qui est une des plus anciennes parmi celles qui ont travaillé sur le site de la Petite Ceinture et qui a édité sur ce sujet un ouvrage de référence. Il lui a donc paru utile de l'entendre et c'est simplement à ce titre que l'intervenant s'est exprimé.

M. REMOND, Maire du 17<sup>e</sup> arrondissement, se félicite de la réalisation de la couverture de la Petite Ceinture dans le 17<sup>e</sup> dans le cadre de l'extension de la ligne de RER. Il s'interroge sur l'origine de la propriété des terrains ferroviaires et s'étonne du prix foncier aujourd'hui demandé par la SNCF, par exemple pour un terrain aux abords de la rue Jacques Kellner.

M. BULTÉ, dans la mesure où il s'agit d'une question à laquelle il est difficile de répondre d'emblée, demande à la SNCF d'apporter aux cours des prochaines séances les éléments d'information dont elle pourrait disposer sur cette question.

M. DAGNAUD, 1<sup>er</sup> Adjoint au Maire du 19<sup>e</sup> arrondissement, émet le souhait que le débat soit élargi à l'ensemble des parisiens, même si de nombreuses associations travaillent déjà sur le sujet, en prolongeant les opérations « portes ouvertes ». Le maintien de la Petite Ceinture dans le domaine public lui paraît également indispensable, ainsi que le principe d'une réversi-

bilité de l'aménagement, même si un consensus large se dessine en faveur d'un aménagement de type coulée verte.

Enfin, pour que l'étude avance concrètement, M. DAGNAUD souhaite que la Ville de Paris engage rapidement la procédure nécessaire à la modification du POS.

M. GALY-DEJEAN, Maire du 15<sup>e</sup> arrondissement, constate le large accord qui s'exprime parmi les élus parisiens sur la question de la petite ceinture, ce qui est un gage d'aboutissement des travaux engagés aujourd'hui, puis remercie le GEPC pour la rigueur et l'esprit d'innovation du travail qu'il a effectué et qui rejoint d'ailleurs les réflexions déjà conduites à l'APUR.

M. GALY-DEJEAN, après avoir regretté l'absence de RFF qui lui paraît préjudiciable au travail de la commission, rappelle que cette société est désormais propriétaire d'emprises importantes dans Paris, dont le devenir dépend en partie de la Ville de Paris. Il convient donc d'établir le dialogue et que RFF puisse assister à la prochaine réunion.

M. BRET, après avoir salué la volonté du Maire de Paris et le travail de l'ensemble du tissu associatif, souhaite que la SNCF et RFF fassent connaître rapidement leurs orientations sur l'avenir des terrains pour que la commission puisse progresser. M. BRET propose, d'une part que la Région fasse part de ce qu'elle entend faire afin de modifier le SDRIF pour pouvoir libérer l'utilisation de la Petite Ceinture, d'autre part que le déclassement de la zone UN du POS soit lancé dès maintenant par la Ville de Paris pour être opérationnel en l'an 2000.

M. BULTÉ rappelle qu'il faut une action simultanée de la Région et de la Ville pour modifier le SDRIF et le POS de Paris. Il s'agit d'un grand chantier auquel il faut donc s'atteler rapidement. M. GETTY, représentant le Préfet, Secrétaire Général de la Préfecture de Paris, indique que le point de vue de la SNCF et de RFF sera aussi très dépendant de la position prise par le STP et que c'est dans le cadre de cette institution que les

décisions concernant les transports seront prises. Il rappelle que le POS de Paris doit effectivement être compatible avec le SDRIF. Le caractère réversible de certains aménagements pourrait donc faciliter le traitement des emprises encore affectées à une vocation ferroviaire. Il faudra donc réfléchir et formuler des propositions sur le plan administratif.

M. BULTÉ approuve ce point de vue. S'il n'y a pas une volonté forte, comme celle qui s'est exprimé ce soir, de mener à bien le projet en réexaminant les mécanismes habituels, ce projet aboutira difficilement. Il faut donc faire preuve d'esprit d'innovation.

M. BLET, après avoir rappelé qu'il est Président de la Coordination et Liaison des Associations de Quartier, considère qu'il faut dépasser le débat tel qu'il est engagé. La Petite Ceinture constitue d'abord un potentiel d'animation considérable pour les quartiers traversés, qui sont parfois en difficulté. Des aménagements ont déjà été réalisés dans certains secteurs qu'il faut poursuivre ailleurs en utilisant les équipements existants et en créant, par exemple, des équipements sportifs. Le principe de la réversibilité lui paraît dangereux: il ne faut pas d'arrière pensées et le choix doit être clair et définitif, lorsque les transferts seront réalisés.

Mme SCHNEITER, après avoir rappelé qu'elle est la Présidente du Comité antipollution, souhaite un débat ouvert, dans lequel chacun soit prêt à changer d'avis en fonction de l'avancement de la réflexion. Elle estime que la Petite Ceinture ne doit pas être morcelée. Les deux solutions, coulée verte et tramway, ne sont pas mauvaises, mais la seconde serait, à ses yeux, plus utile. Elle estime qu'un tramway n'est pas bruyant et serait plus performant pour un coût inférieur sur ce site, par rapport aux boulevards des Maréchaux. Pour Mme SCHNEITER, la piste cyclable n'est pas réaliste dans les tunnels profonds pour des raisons de sécurité et de coût et il est moins utile de créer des espaces verts supplémentaires qui ne

seront utilisés que les samedis et dimanches et seront difficiles à surveiller.

M. BLANCHECOTTE, Directeur du Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine de Paris, ne se prononce pas sur la nature du projet. Il lui paraît envisageable de retenir des solutions différentes selon les tronçons tout en préservant l'homogénéité d'ensemble du site en terme patrimonial. Il propose de partir d'un inventaire du patrimoine et du paysage et de rechercher les moyens de conserver, ce que certains ont appelé la poésie du lieu. Le principe de réversibilité lui apparaît également intéressant et cohérent avec la conservation des ouvrages.

M. LOURDIN (Association de Sauvegarde de la Petite Ceinture et de son Réseau Ferré) fait un rappel de l'histoire de la Petite Ceinture et souligne qu'elle n'est que neutralisée et peut reprendre son trafic à tout moment. Une artère en fibre optique vient d'ailleurs d'être installée sur les 25 km de ligne.

Ayant rappelé les procédures pour un éventuel déclassement, M. LOURDIN regrette la position de la Ville de Paris, comme celle de certains groupes, et défend le transport ferroviaire comme moyen de protection de l'environnement et pour lutter contre l'effet de serre. La réutilisation de cet axe ferroviaire, remis aux normes notamment vis à vis du bruit, lui apparaît susceptible de procurer un gain pour l'économie, le tourisme et l'écologie. Il souscrit donc à l'idée d'un tramway dans un jardin.

M. BULTÉ remercie l'intervenant de ses propos et précise que tous les points de vue peuvent s'exprimer dans cette commission, en gardant en perspective l'intérêt général. La volonté du Maire de Paris, qui rejoint celle des élus qui se sont déjà exprimés, est de faire évoluer l'occupation du site en imaginant des solutions nouvelles.

C'est à l'issue des travaux de la commission qu'il conviendra d'apprécier les décisions concrètes à prendre en fonction de la volonté

majoritaire qui se sera dégagée.

Mme LOPEZ (Déléguee de SOS Paris) rappelle rapidement l'histoire et les caractéristiques de la petite ceinture et de ses abords. A ses yeux, l'emprise est aujourd'hui une chance pour répondre aux problèmes de pollution; il faut préserver cette réserve d'oxygène, le patrimoine des ouvrages et les zones d'urbanisation limitée aux abords en limitant les permis de construire.

SOS Paris est favorable à la préservation de l'existant et demande sa modernisation en faveur d'une ligne de transports, en trouvant les moyens de réduire les nuisances occasionnées aux riverains. En ce qui concerne l'hypothèse d'une promenade, l'association souligne les difficultés présentées par les tunnels et de l'étroitesse de l'emprise de la Petite Ceinture.

M. MARCHANDISE (Association Réseau Vert) souligne que la petite ceinture s'inscrit dans un environnement favorable à l'automobile et qu'il faut réduire la circulation et la pollution. La position de l'association est que la petite ceinture doit dans ces conditions recevoir une infrastructure ferroviaire régionale, concurrentielle avec le boulevard périphérique, au bénéfice des parisiens et de la banlieue. Le tramway sur les boulevards des Maréchaux compléterait cet aménagement.

M. RABATÉ (Ecologie pour Paris) défend un transport ferroviaire, utile à la desserte locale et aux liaisons régionales, pour lutter contre la pollution de l'air. En terme d'intérêt général, il lui paraît possible de créer des espaces de verdure et une piste cyclable le long d'un train urbain, par exemple près de Charonne, de la gare des Gobelins et du parc G. Brassens.

Il faudrait préciser le financement des espaces verts; les moyens seront peut-être moins faciles à dégager que pour une ligne de transports.

M. GILBERT (Association des Usagers des transports d'Ile de France) rappelle que la Petite Ceinture intéresse à la fois les parisiens et les

habitants de la banlieue. Son association se prononce, en terme de priorité budgétaire et de plan, pour le tramway sur les boulevards des Maréchaux, tout en souhaitant que le tronçon Sud de la Petite Ceinture, entre le boulevard Victor et la Porte de Charenton, reçoive un tramway express sur voies ferrées se connectant aux RER B, C et D, compte tenu de son intérêt pour les franciliens, puisque les projets en banlieue sont dans ce secteur plus lointains.

M. BULTÉ comprend l'intérêt de cette proposition pour les franciliens, mais le passage de trains rapides à quelques mètres des fenêtres d'immeubles d'habitation lui paraît assez délicat à traiter.

M. LEPLAT (Plateforme des Comités Parisiens d'Habitants et de Participation à la Vie de la Cité) estime que, pour mieux se prononcer sur la petite ceinture, la viabilité du tramway sur les boulevards des Maréchaux doit être appréciée parallèlement.

M. LOUBATON (Lécuyer à la Tulipe) présente son association qui a pour objet l'amélioration du cadre de vie aux abords de la petite ceinture. Il souligne que la situation de cette emprise n'est pas partout la même. Dans certains cas, elle pose en particulier des questions d'entretien de la tranchée. Sans avoir encore de positions arrêtées, son association estime que la Petite Ceinture peut devenir un lieu d'agrément et éventuellement un lieu d'activités pédagogiques.

M. MELIKIAN (Collectif Petite Ceinture) rappelle que le collectif petite ceinture rassemble 13 associations qui sont toutes arrivées à la conclusion qu'il fallait aménager ces emprises pour recevoir une promenade piétons-cyclistes et des espaces de loisirs. Cet aménagement devrait respecter l'identité ferroviaire, en conservant ce qui peut l'être. Il rappelle que l'implantation d'un tramway sur l'emprise nécessiterait des travaux très coûteux compte-tenu de son état et de son environnement.

M. LAURENT (Président de l'Association Petite Ceinture - Espace vert 15<sup>e</sup>) apprécie la concertation qui s'engage aujourd'hui. Son association, qui réunit 1500 personnes dans le 15<sup>e</sup> et va s'étendre dans le 14<sup>e</sup> arrondissement, a été créée pour s'opposer à la remise en service de la ligne en raison des nuisances pour les riverains et s'interroge sur la compatibilité d'une telle remise en service avec la loi sur le bruit. M. LAURENT rappelle que de nombreux immeubles ont été construits aux abords des voies et que la SNCF a cédé en toute connaissance de cause des droits de vue autorisant ces implantations. Elle est donc concernée par cette question. Par rapport aux boulevards des Maréchaux, l'implantation du tramway sur la petite ceinture laisserait enfin la priorité à la voiture. Pour le reste, l'association est ouverte à toute idée d'aménagement de ce site intéressant de Paris.

M. GUGGENHEIM (Mouvement de Défense de la Bicyclette) estime que le vélo a un bilan écologique plus intéressant que le chemin de fer, notamment pour lutter contre l'effet de serre comme cela a pu être évoqué. En complément de tramways sur la voirie, l'association plaide pour une piste de vélo en rocade sur la Petite Ceinture, quasiment plate, qui compléterait les aménagements déjà réalisés dans Paris. Les longs tunnels ne constituent pas un problème; des exemples étrangers existent, mais aussi celui du tunnel des Tuileries sur la voie sur berges.

M. GUGGENHEIM note que des exemples existent aussi de transformations de sites ferroviaires en pistes cyclables. L'association Vélo XV et VII a réalisé une étude dans le 15<sup>e</sup> arrondissement qui sera diffusée et montre que des aménagements complémentaires pour la population sont possibles parallèlement à cette piste. Enfin, l'exemple du TVS montre qu'un tramway risque de transformer les ouvrages et de dégrader l'identité du site.

M. BULTÉ propose de diffuser les documents de synthèse que l'association voudra lui faire parvenir.

Mme LECOMTE (Pour une Petite Ceinture Verte et Vivante) indique que son association est favorable à l'aménagement de la petite ceinture en espace vert avec des affectations diverses. Le potentiel de la Petite Ceinture est exceptionnel; c'est un des derniers espaces libres dans Paris; il demande que l'on prenne suffisamment de temps pour étudier son aménagement en gardant la beauté et l'originalité du site. Mme LECOMTE suggère que l'on travaille par tronçons tout en préservant l'identité du site et l'entité du lieu, c'est à dire sans le morceler, en évitant les actes irréversibles pour faciliter la multiplicité des activités. Il ne s'agit pas de réaliser un simple jardin public, mais un lieu vivant comprenant des animations.

### **Conclusions de la réunion**

A l'issue de ces interventions, M. BULTÉ remercie les participants pour la qualité et la diversité des échanges qui ont eu lieu. Il note qu'il faudra demander tout d'abord aux autorités responsables en matière de transports de mieux préciser les choses pour déterminer les espaces qui pourront être réaménagés de manière provisoire ou définitive à d'autres usages. Les observations sur le paysage et les utilisations possibles s'inscrivent bien, par ailleurs, dans le cadre des perspectives tracées par le Maire de Paris, en particulier: la préservation de la végétation, le maintien des continuités visuelles et fonctionnelles, l'ouverture à la promenade et l'amélioration de la sécurité. Sa conviction est donc qu'il sera pos-

sible de progresser sur tous ces points vers la définition du cahier des charges pour l'aménagement de la Petite Ceinture, précédemment évoqué.

Pour le déroulement des réunions à venir, M. BULTÉ propose de tenir une réunion de la commission tous les 2 mois environ, pour aboutir à des propositions concrètes d'ici le printemps 1999, comme l'a souhaité le Maire de Paris. La commission se réunirait donc probablement 3 fois, la prochaine fin novembre ou début décembre. Cette prochaine réunion portera sur la question des transports et ses conséquences sur les aménagements possibles.

Elle fera aussi une première synthèse des propositions déjà formulées par les participants pour le contenu du cahier des charges. La réunion suivante pourrait revenir si nécessaire sur ces questions, mais elle devra surtout aborder le choix des secteurs d'aménagement prioritaires.

M. BULTÉ ajoute que des réunions de travail intermédiaires pourront se tenir, éventuellement sur le terrain, pour préciser certaines propositions ou mieux comprendre certaines contraintes.

Ces réunions permettront aussi d'entendre d'autres intervenants, notamment des associations locales qui n'ont pu être associées aux travaux de la commission. Ceux qui souhaitent ces réunions intermédiaires pourront contacter son cabinet ou le secrétariat de la commission qui est assuré par l'APUR.

## Participants

Jean TIBERI – Maire de Paris  
Michel BULTÉ – Adjoint au Maire chargé de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme  
Roger MADEC – Vice-président du Conseil régional  
Jean-François PERNIN – Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement  
Nicole JOLIVET – Adjoint au Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement  
René GALY-DEJEAN – Maire du 15<sup>e</sup> arrondissement  
Pierre REMOND – Maire du 17<sup>e</sup> arrondissement  
Dominique LAMY – Adjoint au Maire du 18<sup>e</sup> arrondissement  
François DAGNAUD – 1<sup>er</sup> adjoint au Maire du 19<sup>e</sup> arrondissement  
Bertrand BRET – 1<sup>er</sup> adjoint au Maire du 20<sup>e</sup> arrondissement  
Denis BAUPIN – Délégué du Maire du 20<sup>e</sup> arrondissement  
Jean-François BLET – Conseiller de Paris  
Laure SCHNEITER – Conseillère de Paris  
Jean-François ALLOUCHE – STP - Directeur des Investissements  
Denis REMOND – STP - Grands Projets  
Dominique GETTY – Préfecture de Paris  
Aimé RAMADIER – Préfecture de Police - Sous directeur de la DCTC  
Jean-Marc BLANCHECOTTE – Directeur du Service Départemental de l'Architecture de Paris  
Eric REBEYROTTE – SNCF - Directeur Adjoint de l'Aménagement et du Patrimoine  
Pascal LUPO – SNCF - Directeur de la Région de Paris Nord  
Jean-Baptiste VAQUIN – Adjoint au directeur de Cabinet du Maire  
Jean-François BERAUD – Secrétaire Général Adjoint de la Ville de Paris  
Jacques MARVILLET – Directeur de l'Aménagement Urbain et de la Construction  
Christian LAMBOLEY – Directeur de la Voirie et des Déplacements  
Janic GOURLET – Directeur des Parcs, Jardins et Espaces Verts  
Nathan STARKMAN – Directeur de l'Atelier Parisien d'Urbanisme  
De MORAND – Direction de la Protection de l'Environnement  
Régine MOLLOFF – Direction Générale de l'Information et de la Communication  
Marc AMBROISE RENDU – Association pour le Développement et l'Aménagement du 13<sup>e</sup>  
Thérèse BAUDREZ – Société pour la Protection des Paysages et Esthétique de la France  
Pénélope de BOZZI – Groupement d'études de la Petite Ceinture  
Michel BREISACHER – Villa des Tulipes 75018  
Jean-Claude CARON – Les Amis de la Terre  
Bernard FROUIN – Association « Pour une Petite Ceinture Verte et Vivante »  
Jean GILBERT – Association des Usagers des Transports en Ile de France  
Alain GUEZ – Groupement d'études de la Petite Ceinture  
Abel GUGGENHEIM – Mouvement Défense de la Bicyclette  
M. HOLOT – Droits du Piéton  
Christian LAURENT – Association Petite Ceinture Espace Vert  
Martine LECOMTE – Association « Pour une Petite Ceinture Verte et Vivante »  
Philippe LEFEVRE – Association du Paris Historique  
Claude LEPLAT – Plateforme des Comités Parisiens d'Habitants et de Participation à la Vie de la Cité  
Isabelle LOPEZ – Association SOS Paris - Déléguée Petite Ceinture  
Denis LOUBATON – Association Lecuyer Tulipes  
Didier LOURDIN – Association Sauvegarde de la Petite Ceinture et de son réseau ferré  
Erick MARCHANDISE – Association Réseau Vert  
Laurent MELIKIAN – Collectif Petite Ceinture  
Jacques MORCEF – Association Rungis-Brillat-Peupliers  
Pascal PAYEN APPENZELLER – Groupement d'études de la Petite Ceinture  
Jean RABATÉ – Ecologie pour Paris  
Manuel de ROCHE – Collectif Petite Ceinture (Art Flesh)  
Raoul ROLLAND – Flèche d'Or  
M. ZEITOUN – Droits du piéton

## SÉANCE DU 14 JANVIER 1999

### Les questions de transport

M. BULTÉ remercie les participants de leur présence et leur présente ses vœux pour l'année 1999. Il exprime le souhait que cette Commission puisse aboutir assez rapidement à des conclusions concrètes et positives pour les parisiens, comme le Maire de Paris l'a demandé. Il rappelle qu'il avait été convenu de demander aux autorités responsables en matière de transports de mieux préciser leurs idées et leurs choix dans ce domaine pour l'avenir de la Petite Ceinture, l'objectif étant de pouvoir en tirer toutes les conséquences sur les aménagements possibles et particulièrement sur les espaces qui pourraient être aménagés rapidement, de manière provisoire ou définitive, pour d'autres usages qu'un usage ferroviaire.

M. BULTÉ fait cependant remarquer que les représentants des services de l'Etat qui gèrent les questions de transports sont absents ce soir, et fait part des termes de la correspondance que lui a adressée à ce propos M. le Préfet de Région, le 12 janvier dernier. Il regrette les réticences des services de l'Etat à participer au dialogue tel qu'il a été engagé, même s'il comprend leur souci d'une concertation préalable avant de se présenter à la Commission.

M. BULTÉ indique qu'il ne lui a pas paru convenable, vis à vis des autres participants et du travail qu'il ont fourni, d'annuler tardivement la présente réunion. C'est pourquoi, il propose aux participants de commencer par un tour de table sur cette question des transports et de l'évoquer à nouveau avec les services de l'Etat au cours de la prochaine réunion qui pourrait, selon l'avancement de leurs travaux, se tenir vraisemblablement à la mi-mars.

M. PERNIN, Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement, s'étonne de la position de l'Etat. Après avoir rappelé qu'il n'y a plus de voyageurs sur la Petite Ceinture depuis 1934, ni de marchandises depuis 15 ans environ, il fait part de son inquiétude sur les délais qui sont nécessaires à l'Etat et à la SNCF pour réfléchir à un nouvel avenir pour ces emprises.

M. ASSOUAD, Maire du 14<sup>e</sup> arrondissement, se déclare favorable à l'idée de réaliser des installations légères de loisirs et de promenade dans les parties non couvertes de la Petite Ceinture, mais souhaite aussi que soit préservée pour l'avenir la possibilité d'y faire circuler des trains, lorsque la situation financière le permettra.

M. DAGNAUD, Adjoint au Maire du 19<sup>e</sup> arrondissement, regrette l'absence des services de l'Etat, mais considère qu'elle est paradoxalement un hommage rendu aux associations qui sont à l'avant-garde sur ce projet de reconquête de la Petite Ceinture.

Il veut voir, dans cette absence, une volonté d'engager la concertation avec sérieux et reste par ailleurs convaincu que le débat devra s'élargir rapidement à l'ensemble des parisiens grâce, notamment, à des initiatives comme les journées portes ouvertes.

M. BRET, Adjoint au Maire du 20<sup>e</sup> arrondissement, comprend le retard des services de l'Etat, qui doivent être coordonnés, et souligne d'ailleurs qu'aucune somme n'est prévue pour la Petite Ceinture dans le budget 1999 de la Ville. L'animation de la Petite Ceinture par des journées portes ouvertes lui apparaît effectivement souhaitable. Il souhaiterait aussi qu'une synthèse soit faite des propositions et demandes formulées jusqu'à présent par les maires d'arrondissement.

Mme SCHNEITER, Conseillère de Paris, regrette la concision de l'ordre du jour et estime que les participants présents, malgré l'absence des services de l'Etat, sont tout à fait en mesure de traiter des questions de transports.

M. BAUPIN, Conseiller du 20<sup>e</sup> arrondissement, regrette au nom des élus verts l'absence des services de l'Etat.

Il apporte une correction à l'article paru ce jour dans le journal « Le Parisien » : Mme Voynet, ministre de l'Environnement, avait indiqué dans un forum en avril dernier qu'elle était favorable

à un tramway sur les boulevards des Maréchaux à horizon raisonnable, comme elle le lui a confirmé aujourd'hui. La Petite Ceinture devrait recevoir une coulée verte, aménagée de manière réversible pour réserver l'avenir à plus long terme.

M. BULTÉ indique que ceci va tout à fait dans le sens de ce qu'a proposé le Maire de Paris.

M. GUGGENHEIM (Mouvement de Défense de la Bicyclette) analyse l'attitude des propriétaires des emprises en s'inspirant du « paradoxe de la cave » et rappelle que c'est précisément parce qu'il y a un projet de coulée verte sur la Petite Ceinture que commencent à poindre des projets ferroviaires. Il souhaite donc que les promoteurs de projets ferroviaires en vérifient le réalisme économique et se dit prêt à les soutenir s'ils paraissent viables. En attendant, il émet le souhait que l'on puisse utiliser la Petite Ceinture de manière agréable.

M. BULTÉ remercie M. GUGGENHEIM et rappelle l'engagement qu'il avait pris concernant la diffusion d'une brochure de l'association Vélo XV et VII, évoquée lors de la précédente réunion. Sur sa demande, ce document est distribué aux participants.

Mme COHEN-SOLAL, Conseillère régionale, rappelle que la Région souhaite entendre sur ce projet les avis des associations et les propositions de la Ville en matière d'aménagement et en matière financière. Elle précise que la Région entend naturellement être partie prenante dans ce projet et fera ses propres propositions en cohérence avec les aménagements qu'elle propose pour l'ensemble de la Région.

M. LEPLAT (Plate-forme des Comités Parisiens d'Habitants et de Participation à la Vie de la Cité) revient sur la question des transports. Il rappelle que des études existent, menées par les services compétents, pour un transport de voyageurs sur la Petite Ceinture, et qu'il conviendrait de les

communiquer. Un projet très avancé a même été établi pour prolonger le tram Val de Seine jusqu'à la Porte de Versailles; ce projet ne dispose d'ailleurs pas de beaucoup d'espace près du nouveau siège de France Télévision et de l'hôpital G. Pompidou.

Mme MEYER (association EPOC) estime insuffisante la desserte en transports du marché aux puces de Clignancourt, qui accueille chaque week-end 200 à 300 000 personnes et 12 millions de visiteurs par an. Le nombre d'autocars stationnant à la porte de Clignancourt a augmenté fortement. Elle suggère qu'un parking pour autocars soit créé à la porte de la Chapelle ou près de la porte d'Aubervilliers, relié à une navette qui emprunterait la Petite Ceinture.

M. LAURENT (association Petite Ceinture Espace Vert) regrette l'absence des services de l'Etat dans le cadre de cette concertation et conteste certaines affirmations selon lesquelles les services du ministère des Transports et de celui de l'Environnement seraient opposés au projet de tramway sur les Maréchaux. Ce n'est pas l'écho qu'il en a. Il regrette que les riverains soient pour l'essentiel ignorés dans ce débat, alors qu'ils sont très nombreux et qu'ils seront très hostiles à une remise en service des voies ferrées sur la Petite Ceinture.

M. TOUBON, Maire du 13<sup>e</sup> arrondissement, intervient pour souligner la nécessité de tenir compte de l'intérêt général.

M. LAURENT en convient, mais estime que cet intérêt général doit être justifié et démontré, en tenant compte notamment de la loi contre le bruit.

M. RABATÉ (Ecologie pour Paris) présente la clause de sauvegarde minimum de la Petite Ceinture présentée par plusieurs associations. Ce document (joint au présent compte rendu) regroupe les points d'accord des associations signataires et s'articule autour de 3 principes :

préservé le site, ses bâtiments et son paysage; réduire la constructibilité au minimum indispensable à l'exploitation du site; maintenir la continuité de l'emprise. Ecologie pour Paris, estime pour sa part qu'il faut examiner les apports possibles de la Petite Ceinture pour la desserte en transport des quartiers périphériques, et qu'il faudrait trouver ailleurs des espaces verts ouverts sur les quartiers et ne pas utiliser la Petite Ceinture pour cela.

M. LOURDIN rappelle que le projet de son association est d'ouvrir intégralement la Petite Ceinture au trafic de voyageurs par un système de tram-train, et au trafic de marchandises en s'inspirant d'un dispositif allemand à l'étude pour l'an 2000. Des experts ont chiffré ce dispositif à 2 milliards de F, de Bd Victor à Porte de Clichy. S'y ajouterait un trolleybus et des pistes cyclables sur les Boulevards des Maréchaux. Ce dispositif lui paraît compatible avec une promenade. Son association demande le prolongement immédiat du tram Val de Seine dans Paris et propose en outre: une visite du site à l'initiative de la SNCF; une information pédagogique des riverains, tout en notant qu'ils ont fait le choix d'habiter le long d'une ligne ferrée; l'ouverture d'une navette ferroviaire sur la Petite Ceinture pour les événements festifs à venir; des journées portes ouvertes ferroviaires sur le site; le démontage de l'autopont et de l'excavateur du boulevard Masséna, en raison du report des travaux de l'avenue de France.

M. TOUBON rappelle qu'il est partisan de la réalisation d'un tramway sur la Petite Ceinture, en particulier pour le sud de Paris qu'il connaît le mieux. Les nuisances sonores d'un tramway sont en effet moins importantes que celles d'une voiture et a fortiori d'un camion. Il faut savoir aussi quelles sont les nuisances liées à sa construction, par exemple pour les arbres dans le cas des boulevards des Maréchaux. Il faut donc être attentif aux arguments utilisés en matière d'environnement. La Petite Ceinture est une infrastructure apte à supporter un grand projet d'intérêt gé-

ral, entre la ligne de métro n°6 existante et un futur projet en rocade à l'extérieur de Paris. Il estime enfin que les exigences de la clause de sauvegarde, qui vient d'être évoquée, sont incompatibles avec le principe d'une coulée verte, qui ne peut être formée que de morceaux et dont la piste cyclable continue est irréaliste.

M. BULTÉ remercie M. TOUBON pour ses propos qui montrent qu'il existe aussi une diversité des points de vue parmi les élus, même si le Maire de Paris a marqué sa préférence pour une coulée verte. Cela renforce son regret que les services de l'Etat n'aient pas voulu participer à cette concertation et au dialogue avec les élus et les associations.

### **Les sites aménageables**

M. BULTÉ rappelle que, sur le deuxième point de l'ordre du jour, l'objectif prioritaire proposé par le Maire de Paris est de dégager à court terme quelques sites qui pourraient faire l'objet d'un aménagement et d'une ouverture au public. Il précise que cette réutilisation pourrait être réversible pour ne pas compromettre l'avenir.

M. STARKMAN, directeur de l'APUR, indique que les différentes hypothèses de sites présentées s'inscrivent dans cette perspective de réversibilité, sans exclure dans certains cas, lorsque cela paraît possible à côté de la plate-forme, la réalisation d'aménagements définitifs. Il précise que ne sont pas présentés les sites concernés par des opérations d'aménagement globales importantes, comme le site d'Auteuil et le site de la gare de la glacière (place de Rungis); il souligne que ces propositions sont inspirées de certaines réactions déjà formulées par les participants et qu'elles sont destinées avant tout à lancer la réflexion sur ce thème. Ces propositions devront aussi être ajustées le moment venu en fonction de leurs coûts et des disponibilités financières. Elles concernent:

- dans le 15<sup>e</sup>, un secteur en remblai puis en via-

duc, entre la place Balard et les abords de la rue de Vaugirard, dont la plate-forme serait traitée de façon temporaire; il aboutit aux espaces sportifs de la SNCF de la rue Firmin Gillot qui pourraient demeurer en l'état,

- dans le 14<sup>e</sup>, un espace en creux de grande qualité, situé entre la rue Didot et l'avenue Jean Moulin, qui serait traité de façon temporaire,

- dans le 13<sup>e</sup>, un espace principalement en tranchée, le long de la rue Régnault, à ouvrir de manière réversible, sans exclure localement un aménagement définitif; sa largeur devrait permettre des activités sportives, parallèlement à la promenade,

- dans le 12<sup>e</sup>, un aménagement définitif, en dehors de la plate-forme, reliant la promenade plantée et le square Charles Péguy à l'avenue Daumesnil; une activité devrait alors être déplacée. S'y ajouterait, de l'autre côté du square Charles Péguy, une utilisation réversible de la plate-forme en remblai, pour la promenade, en direction de la Villa du Bel Air au nord et de la rue Claude Decaen au sud,

- dans le 20<sup>e</sup>, l'espace de l'ancienne gare de Charonne, susceptible de recevoir un aménagement durable, ouvert notamment à des activités sportives et pour les jeunes complémentaires du jardin voisin, et complété par une utilisation temporaire de la plate-forme principale pour la promenade, par exemple du cours de Vincennes à la rue d'Avron.

- dans le 19<sup>e</sup>, un aménagement définitif des abords de la plate-forme au droit de la rue Curial, en reprenant aussi les trottoirs qui la longe, complété le cas échéant par une utilisation réversible de la plate-forme vers le Canal de l'Ourcq et le Parc de la Villette,

- dans le 18<sup>e</sup>, un aménagement réversible de la tranchée le long de la rue Belliard et de la Villa des Tulipes, en s'inspirant par exemple des propositions de jardins pédagogiques formulées par une association,

- dans le 17<sup>e</sup>, enfin, un aménagement durable organisé à côté de la plate-forme, le long de la rue Ernest Roche et de la rue Berzélius; étudié par la Direction des Parcs, Jardins et Espaces

Verts, il a fait l'objet de premières discussions avec RFF.

M. BULTÉ demande aux participants leurs réactions et leurs propositions éventuelles.

M. BOLOTTE, Adjoint au Maire du 16<sup>e</sup> arrondissement, rappelle le projet de promenade proposé par la Ville de Paris en accord avec la SNCF sur l'ancienne ligne d'Auteuil, accompagnée de logements à la gare d'Auteuil, d'un petit restaurant dans la gare de Passy et deux parcs de stationnement souterrains. Deux recours ont cependant bloqué cet aménagement. Il souhaite par conséquent pour l'avenir que l'aménagement de la promenade ne soit pas différé par rapport aux projets de logements et indique que cette demande sera confirmée par lettre.

Mme LOPEZ (SOS Paris) demande à M. STARKMAN de préciser ce qu'il entend par « aménagement durable ».

M. LOUBATON (association l'Ecuyer à la Tulipe) rappelle que son association souscrit aux vœux de la Mairie de Paris et de la Mairie du 18<sup>e</sup> pour la création d'une coulée verte.

Il souligne que les propositions, que son association souhaite soumettre à la commission, ménagent l'avenir de la Petite Ceinture. Il s'agit de créer des jardins pédagogiques, sur les quais de la gare située dans ce secteur, comme le précise la brochure qu'il diffuse aux participants. Ces jardins, adressés aux enfants, participeraient à l'intégration à la vie sociale, revaloriseraient les quartiers traversés et généreraient des emplois. L'association émet le vœu que ce site soit retenu parmi les sites prioritaires.

M. LOURDIN (association Sauvegarde de la Petite Ceinture et de son réseau ferré) s'étonne qu'un Plan de Déplacements Urbains ne soit pas évoqué ici, ainsi que la loi sur la qualité de l'air. Plus de 2 millions de véhicules entrent et sortent de Paris tous les jours. Il se demande donc pourquoi la Petite Ceinture n'est pas utilisée comme ligne de chemin de fer, puisqu'il s'agit d'un terrain de RFF.

M. BULTÉ rappelle qu'il faut aussi analyser la question de la réutilisation des emprises dans le temps. Les projets, dans certains secteurs, ne seront précisés qu'à long terme.

En attendant, il ne faut pas figer la situation et c'est pourquoi l'idée a été évoquée d'aménagements réversibles.

M. MARCHANDISE (association Réseau Vert) regrette que, parallèlement à l'exposé de propositions de type coulée verte, M. STARKMAN n'ait pas présenté les études réalisées par l'APUR pour un tramway en rocade au sud de Paris, notamment sur la Petite Ceinture. Toutefois, il estime que la présentation qui vient d'être faite montre bien qu'il est possible de créer un transport public sur la Petite Ceinture tout en préservant l'environnement végétal existant; en revanche, elle ne paraît pas suffisamment précise par rapport aux souhaits des associations de ne pas voir le site morcelé et d'y interdire toute construction.

M. BULTÉ précise que les études sur le tramway qui viennent d'être évoquées ont été menées avec de nombreux services, sous l'égide du STP, et que c'est donc cet organisme qu'il convient d'interroger en priorité.

M. ROLLAND (collectif Petite Ceinture) souligne la présence de nombreux élargissements et de belles emprises pour une promenade plantée; mais pour lui, cette promenade est d'abord intéressante par ses capacités de jonction entre les quartiers, les jardins et les équipements, en particulier dans l'est de Paris. La coexistence lui paraît donc difficile entre une option transport et une option promenade. Considérant par ailleurs que les besoins en équipements sont différents selon les quartiers, il suggère que les aménagements des différentes sections soient confiés à des associations de quartiers, en respectant un cahier des charges commun préservant notamment l'unité du site.

M. BULTÉ indique que cette question du cahier

des charges est précisément l'objet du point suivant de l'ordre du jour.

M. SOTIRIADES (SOS Environnement et Comité National contre le bruit) note que de nombreux tronçons de la Petite Ceinture sont étroits et bordés d'habitations à proximité immédiate et ne voit pas comment il sera possible dans ces conditions d'éviter les nuisances dues au bruit; les écrans ne suffiront pas notamment vis à vis des immeubles élevés, de sorte qu'il faudra peut-être envisager une ligne en tranchées couvertes, en utilisant les espaces en surface pour le public.

M. BLET estime que l'absence de la SNCF s'explique par le fait que la société nationale n'a pas de projet pour la Petite Ceinture et qu'elle essaie d'en trouver un maintenant pour montrer que l'emprise lui est indispensable. En toute hypothèse, les choix ne seront crédibles que s'ils sont assortis des financements nécessaires. Il souhaite que, dans les propositions qui ont été formulées ce soir, ne soient pas oubliés des dispositifs fixes qui ont un bon potentiel d'animation comme le montre la Flèche d'Or; la gare du Pont de Flandre pourrait constituer un point d'appui de ce type, comme d'autres emprises dans le 19<sup>e</sup>. Tout en soulignant qu'il faut que le projet de la Petite Ceinture reste celui d'un parc linéaire, il n'est pas opposé aux propositions qui sont faites, dans un esprit de pragmatisme.

Mme SCHNEITER souscrit en premier lieu à la clause de sauvegarde minimum de la Petite Ceinture présentée par plusieurs associations. Le projet consistant à créer une coulée verte sur la Petite Ceinture et une ligne de tramway sur les boulevards des Maréchaux, peut paraître séduisant, mais ne lui paraît pas réaliste. Mme SCHNEITER présente 2 cartes établies en liaison avec SOS Paris et distribuées aux participants, et donne lecture des textes qui les accompagnent (textes joints au compte-rendu). Elle rappelle la consistance que pourrait avoir le tramway sur la Petite Ceinture et souligne que les techniques ferroviaires permettent aujourd'hui de faire cir-

culer tout type de train, l'important étant de ne pas découper le site.

M. LAMY, Adjoint au Maire du 18<sup>e</sup> arrondissement, souhaiterait que des précisions soient apportées ultérieurement sur la question de la réversibilité des aménagements dans le 18<sup>ème</sup>. Il souhaite également que l'aménagement du mail Leibnitz-Belliard, situé sur une couverture de la Petite Ceinture, et pour lequel des projets ont été définis, puisse progresser.

M. BULTÉ prend note de cette observation et indique qu'il doit rencontrer prochainement le Maire du 18<sup>e</sup> arrondissement pour évoquer différents projets d'aménagement.

M. AMBROISE-RENDU (ADA XIII) note que tout le monde serait à peu près d'accord pour soutenir un projet de transports ferroviaire sérieux acceptable par les riverains. En attendant, quelque chose doit être fait. Il souligne la difficulté qu'il y aura à faire passer des transports lourds, notamment de marchandises circulant la nuit, à proximité d'habitants habitués depuis des années au silence. Cela se terminera logiquement par une couverture avec des immeubles par-dessus. Trois sites du 13<sup>e</sup> méritent aussi un commentaire: la gare de Rungis, dont il ne faut pas retarder l'aménagement, car il serait utile aux habitants de la Cité Brillat-Savarin voisine; les abords de la station Masséna, qui pourraient être aussi aménagés pour les besoins des riverains; les abords de la rue de Patay, où un immeuble de logements, implanté sur la plate-forme même, ne permet que le passage d'une seule voie ferrée, ce dont il faudra en tenir compte dans l'hypothèse d'une ligne de transport.

M. GUGGENHEIM rappelle que tous les dimanches, des centaines de piétons et de cyclistes empruntent le tunnel des Tuileries sur les berges, qui fait la même longueur que le tunnel de Montsouris. La question des tunnels est donc pour lui un faux problème. Pour revenir aux propositions qui ont été faites, l'important lui paraît être de prévoir des tronçons d'une longueur suffisante pour que la Petite Ceinture

garde son intérêt en matière de circulation. Il souhaite donc une longueur suffisante de pistes cyclables, en utilisant notamment le tunnel de Montsouris.

M. LEPLAT indique que son association a mené une enquête auprès d'habitants du 15<sup>e</sup> sur les deux hypothèses d'utilisation de la Petite Ceinture, dont il mentionne les résultats:

- cas d'une ligne de transport (tramway ou RER): 66 % pour, 21 % contre.
- cas d'une promenade piétons-cyclistes: 43 % pour et 42 % contre.

L'association considère donc que, pour la rocade sud au moins, l'hypothèse d'un transport doit être préservée, d'autant qu'il doit être possible de le combiner avec l'idée de promenade. M. LEPLAT suggère en particulier la possibilité de créer des « promenades suspendues », de rue à rue, sur les parties de voies en tranchées.

Mme LECOMTE (Pour une Petite Ceinture Verte et Vivante) tout en soulignant la nécessité de conserver l'ensemble de la Petite Ceinture, considère qu'il faut être pragmatique et examiner quels sont les terrains aménageables rapidement. La Petite Ceinture est partout à l'air libre dans le 12<sup>e</sup>, ce qui est un élément favorable. En ce qui concerne l'aménagement de ces espaces, Mme LECOMTE indique que le souci de son association n'est pas de les traiter comme n'importe quel espace vert, mais bien de préserver leur identité.

Elle suggère qu'il serait intéressant aussi de permettre le passage d'un arrondissement à l'autre. Il reste également à apprécier comment seront articulés les secteurs aménagés rapidement et les autres.

M. BULTÉ précise que les limites d'arrondissement ne sont pas un problème, puisqu'il s'agit bien d'établir un projet pour l'ensemble des parisiens.

M. MELIKIAN (Collectif Petite Ceinture) considère que la création d'une piste cyclable continue serait un atout pour le vélo à Paris et revient sur

la question des tunnels. A Rotterdam, des milliers de piétons et de cyclistes utilisent quotidiennement, depuis des années, des tunnels longs d'1 km, accessibles par des escaliers mécaniques et d'un gabarit réduit. Un document vidéo peut être communiqué. Apparemment tout se passe en toute sécurité.

Invité par M. BULTÉ à apporter des éléments de réponse aux questions posées, M. STARKMAN rappelle en préambule que les propositions présentées sont des suggestions, pragmatiques et plausibles, qui ont paru intéressantes en terme d'usage, pour répondre à des besoins locaux et créer des liaisons dans les quartiers. A Mme Lopez, il indique que le terme d'aménagement durable utilisé fait référence à la durée d'utilisation; certains aménagements pourront être temporaires, d'autres conçus pour une plus longue durée, voire définitifs; la notion de durable renvoie à ce deuxième type d'intervention, c'est à dire à des aménagements utilisables sur une période suffisamment longue pour qu'on puisse y imaginer des travaux importants en surface. Pour répondre aux autres intervenants, trois aspects lui paraissent devoir encore être évoqués:

- La continuité doit être respectée, quelque soit l'usage; cet objectif est d'ailleurs rappelé dans le projet de Charte; mais, comme cela a été dit, pour être pragmatique, il faut bien commencer quelque part pour mettre en place des aménagements significatifs dans des délais suffisamment courts pour les habitants;
- La question du temps est également importante. Certains secteurs sont inutilisés depuis longtemps. De plus, on sait déjà que les études et le financement d'un futur projet de transports prendront des années. Dans ces conditions, les aménagements temporaires permettront en attendant d'utiliser au mieux ces emprises en déshérence;
- En ce qui concerne le type de traitement, la spécificité du paysage de la Petite Ceinture et de son passé ferroviaire devront fonder, naturellement, les aménagements projetés. Ce point est également mentionné dans le projet de Charte.

M. BULTÉ souhaite, pour conclure sur cette question que les participants puissent faire part directement de leurs préoccupations et de leurs idées à l'APUR avant la prochaine réunion pour l'enrichir les propositions et les débats. Cette invitation concerne aussi, naturellement, le projet de Charte.

## **La Charte d'aménagement**

M. BULTÉ précise que le projet de Charte, qui a été diffusée en séance, a été réalisé par l'APUR en liaison avec les directions de la Ville et qu'il s'agit d'un document provisoire.

M. STARKMAN indique qu'il s'agit d'un projet de document-cadre dont le but est de préserver les atouts de la Petite Ceinture. La Charte aborde les aspects de paysage, d'usage et de gestion de l'emprise mais aussi quelques propositions relatives à ses abords. Elle s'inspire largement des interventions faites par les participants au cours de la réunion du 24 septembre dernier.

L'unité du site y est soulignée, mais aussi l'importance du contexte et des quartiers environnants. Il faut donc savoir marier les deux. Pour répondre aux incertitudes sur les échéances, elle développe le thème de la réversibilité qui a été largement évoqué ce soir.

La préservation des vues, de la végétation, du nivellement, de la largeur de la plate-forme et des ouvrages est développée, ainsi que la réutilisation des bâtiments existants. La recherche d'un mobilier coordonné est également évoquée.

La charte propose des interventions simples, en particulier sur les sites réversibles, mais aussi dans les lieux discrets, comme certains cœurs d'îlots. Elle suggère également d'être prudent sur le développement d'immeubles ayant des vues principales sur la Petite Ceinture, lorsqu'ils en sont proches, en s'appuyant sur des règles existantes du POS. Cela concerne RFF, puisqu'il s'agit de droits de vue qui font l'objet d'échanges financiers.

En termes d'usage, la Charte évoque différentes possibilités, qui ont été signalées en partie ce soir, en gardant de la souplesse pour l'aménage-

ment de la plate-forme. Les conditions d'accès et de sécurité qu'il conviendra de respecter y sont aussi abordées.

En terme de gestion, la Charte évoque la question de l'évolution du cadre réglementaire concernant les emprises de la Petite Ceinture, mais aussi à ses abords, comme cela a déjà été réalisé dans le 15<sup>e</sup> arrondissement (rue Camulogène) et engagé dans le 13<sup>e</sup> arrondissement (rue des Malmaisons et square Masséna). Sont enfin mentionnées les périodes d'ouverture et les modalités de gestion, éventuellement avec des associations.

M. BULTÉ remercie l'APUR et les services de la Ville pour ce premier document tout à fait intéressant et qu'il faut maintenant faire évoluer.

M. GODARD (réalisateur) demande comment la Ville, la Région ou même l'Etat, peuvent obtenir de la part de RFF et de la SNCF un aménagement de la Petite Ceinture pour faire prévaloir l'intérêt général.

M. BULTÉ pense qu'il est du devoir du Maire de Paris, quand il s'agit de l'avenir d'un site aussi sensible à l'intérieur de la capitale, le plus souvent abandonné depuis des dizaines d'années, d'appeler les élus, les associations et les services à une réflexion globale fondée, comme il le préconise, sur le dialogue et la concertation, et cela que le site appartienne ou non à la Ville de Paris. Il rappelle que les parisiens, très nombreux, s'interrogent et s'inquiètent de l'avenir de la Petite Ceinture, et le dialogue engagé facilitera sans aucun doute la renaissance de ce site.

Mme LOPEZ souhaite que dans les réunions ultérieures soient également examinées les questions de sécurité de ces espaces ouverts au public. Sont-ils ouverts le soir? Par ailleurs, SOS Paris demande que l'on maintienne les voies pour permettre de temps en temps le passage de trains touristiques comme il en passait jusqu'en 1995.

M. GUGGENHEIM propose aux partisans d'une

solution ferroviaire de construire leur propre projet ou de trouver des opérateurs susceptibles de le mettre en place. Vis à vis de ses propres propositions, il rappelle que l'idée d'ouvrir la voie sur berges aux piétons et aux cyclistes, et celle du Plan Vélo, avaient été souvent jugées irréalistes. Or, ces opérations sont un succès. Il faut en tenir compte.

M. BAUPIN demande des précisions sur l'évolution réglementaire et sur le terme « souplesse d'usage » évoqués en page 12 de la charte, notamment vis à vis de la construction d'immeubles.

M. STARKMAN répond qu'il s'agit simplement de faire en sorte que les règlements soient suffisamment souples pour ne pas bloquer, comme c'est parfois le cas, des possibilités d'utilisation intéressantes. Autrement dit, cela ne veut pas dire qu'il faut tout ouvrir et supprimer les règles, mais ouvrir ce qu'il faut pour ne pas contraindre excessivement l'usage au détriment d'évolutions souhaitées.

M. BULTÉ considère que les propos qui ont été tenus vont permettre de progresser plus aisément sur cette question de la Charte. Il propose aux participants d'en parcourir le texte et de faire part, comme il l'a indiqué, de leurs observations à l'APUR par écrit ou même oralement. Il rappelle cependant que ce travail n'aura vraiment de portée que s'il est possible de réaliser parallèlement de premiers aménagements visibles sur le terrain.

## Conclusions

M. BULTÉ remercie, en conclusion, les participants pour leur contribution très active aux travaux de cette commission et propose que la prochaine séance se tienne à la mi-mars pour tenir compte de la demande de M. le Préfet de région. M. BULTÉ souhaite qu'à cette occasion les échanges soient les plus concrets possibles pour respecter l'échéance du printemps 1999 indiquée

par le Maire de Paris, c'est à dire que les principaux thèmes d'actions dégagés par la Commission soit suffisamment définis, pour procéder ensuite aux mises au point nécessaires.

Au cours de cette réunion, il faudra en premier lieu revenir sur la question des transports et sur les conséquences à en tirer pour la recherche des sites d'aménagement provisoires ou définitifs.

Les services de la Ville et l'APUR vont essayer d'ores et déjà de progresser dans ce dernier domaine, comme sur les questions de paysage, à partir des observations qui ont été faites ce soir, et de celles qui leurs seront transmises, afin d'alimenter le plus utilement possible la prochaine réunion.

M. BULTÉ demande qu'un projet de compte

rendu soit élaboré rapidement et transmis aux participants pour qu'ils puissent faire part de leurs remarques et propositions complémentaires particulièrement sur les sites aménageables et sur la Charte, et cela si possible avant le 15 février. L'objectif est de disposer suffisamment à temps et avant la réunion suivante, d'un compte rendu définitif et surtout d'une base de travail aussi fournie que possible. Les services de l'Etat seront informés des éléments qui ont été discutés ce soir. Enfin, des réunions de travail intermédiaires pourront se tenir avec ceux qui le souhaitent sur des sujets plus spécifiques, éventuellement sur le terrain, comme cela a été convenu dès le début des travaux de la Commission.

## Participants

Michel BULTÉ – Adjoint au Maire chargé de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme  
Patrick TREMEGE – Adjoint au Maire chargé de la Protection de l'Environnement  
Jean-François PERNIN – Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement  
Nicole JOLIVET – Adjoint au Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement  
Jacques TOUBON – Maire du 13<sup>e</sup> arrondissement  
Lionel ASSOUAD – Maire du 14<sup>e</sup> arrondissement  
Pierre BOLOTTE – Adjoint au Maire du 16<sup>e</sup> arrondissement  
Dominique LAMY Adjoint au Maire du 18<sup>e</sup> arrondissement  
François DAGNAUD – 1<sup>er</sup> adjoint au Maire du 19<sup>e</sup> arrondissement  
Bertrand BRET – 1<sup>er</sup> adjoint au Maire du 20<sup>e</sup> arrondissement  
Denis BAUPIN – Conseiller du Maire du 20<sup>e</sup> arrondissement  
Jean Yves AUTEXIER – Conseiller de Paris  
Jean-François BLET – Conseiller de Paris  
Laure SCHNEITER – Conseillère de Paris  
Michel TUROMAN – Conseiller de Paris  
Lyne COHEN-SOLAL – Conseillère Régionale représentant la région Ile de France  
Aimé RAMADIER – Préfecture de Police - Sous directeur de la DCTC  
Antoine DECUYPERE – Adjoint au chef du Service Départemental de l'Architecture de Paris  
Jean-Baptiste VAQUIN – Adjoint au directeur de Cabinet du Maire  
Claude COMITI – Délégué Général aux Grands Projets  
Jacques MARVILLET – Directeur de l'Aménagement Urbain et de la Construction  
Janic GOURLET – Directeur des Parcs, Jardins et Espaces Verts  
Nathan STARKMAN – Directeur de l'Atelier Parisien d'Urbanisme  
Guy LERAY – Direction de la Voirie et des Déplacements  
Régine MOLLOFF – Direction Générale de l'Information et de la Communication  
Marc AMBROISE RENDU – Association pour le Développement

et l'Aménagement du 13<sup>e</sup>  
Thérèse BAUDREZ – Société pour la Protection des Paysages et Esthétique de la France  
Michel BREISACHER – Association EPOC  
Arnaud DELAUBIER – Association l'Ecuyer à la Tulipe  
René DUTREY – Association Urbanisme et Démocratie  
Claude FREOUA – Association Paris Historique  
François GODARD – Réalisateur  
Abel GUGGENHEIM – Mouvement Défense de la Bicyclette  
Dominique HERMIER – Association Sauvegarde de la Petite Ceinture et de son réseau ferré  
Christian LAURENT – Association Petite Ceinture Espace Vert  
Martine LECOMTE – Association Pour une Petite Ceinture Verte et Vivante  
Philippe LEPEUDRY – Association Pour une Petite Ceinture Verte et Vivante  
Claude LEPLAT – Plateforme des Comités Parisiens d'Habitants et de Participation à la Vie de la Cité  
Isabelle LOPEZ – Association SOS Paris - Déléguée Petite Ceinture  
Denis LOUBATON – Association l'Ecuyer à la Tulipe  
Didier LOURDIN – Association Sauvegarde de la Petite Ceinture et de son réseau ferré  
Erick MARCHANDISE – Association Réseau Vert  
Laurent MELIKIAN – Collectif Petite Ceinture  
Marcelle MEYER – Association EPOC  
Jacques MORCEF – Association Rungis-Brillat-Peupliers  
François Romain NUPIN – Association Sauvegarde de la Petite Ceinture et de son réseau ferré  
Pascal PAYEN APPENZELLER – Groupement d'études de la Petite Ceinture  
Philippe RICHE – Vélo XV et VII  
Manuel da ROCHA – Collectif Petite Ceinture (Art Flesh)  
Raoul ROLLAND – Collectif Petite Ceinture (Flèche d'Or)  
André SOTIRIADES – SOS Environnement  
André SUCHIER – Commission Environnement CESB  
Serge ZEITOUN – Droits du piéton

# SÉANCE DU 14 AVRIL 1999

## Introduction

M. BULTÉ remercie les participants de leur présence et notamment Mme HOREL, Préfète et Secrétaire générale de la Préfecture de Paris, qui doit développer la position de l'Etat sur la question des transports, premier point de l'ordre du jour.

M. BULTÉ propose, qu'après avoir traité cette question des transports, la Commission revienne ensuite sur le choix des secteurs utilisables pour d'autres usages qu'un usage ferroviaire, qui avait fait l'objet d'un premier examen le 14 janvier. Il rappelle qu'avec le compte rendu de cette dernière séance, une note a été adressée aux participants qui fait la synthèse des observations complémentaires faites à cet égard. Il évoque en outre le dossier très complet que lui a fait parvenir le Collectif de la Petite Ceinture sur ce même thème. Si le temps disponible est suffisant, M. BULTÉ propose que la commission approuve également le projet de charte relatif aux grandes orientations d'aménagement de la Petite Ceinture, qui lui a été soumis, et examine le travail engagé parallèlement par les services pour préserver le paysage environnant de la Petite Ceinture, en terme de réglementation et de patrimoine.

Aucune observation nouvelle n'étant formulée sur le compte rendu de la séance du 14 janvier dernier, celui-ci est par ailleurs adopté.

## Les questions de transport

M. BULTÉ donne la parole à Mme HOREL.

Mme HOREL, Préfète, Secrétaire générale de la Préfecture de Paris, confirme que les services de l'Etat, RFF et la SNCF se sont concertés sur l'avenir de ces emprises pour définir une position commune. Ce travail préalable a demandé du temps, ce qui explique qu'il ne lui a pas été possible de faire part de la position de l'Etat au cours de la réunion du 14 janvier. Celle-ci peut aujourd'hui être déclinée suivant cinq axes :

- L'Etat entend rester propriétaire des emprises, à travers RFF, car la Petite Ceinture constitue un

potentiel pour l'avenir. Cela implique en particulier que les rails soient conservés et que RFF reste responsable de la continuité de la plate-forme et de l'entretien des ouvrages.

- Une fonction ferroviaire à part entière doit être gardée, d'une part entre les faisceaux des gares d'Austerlitz et de Lyon, et d'autre part entre ceux des gares de l'Est, du Nord et Saint Lazare, pour permettre les liaisons indispensables entre ces gares.

- Les études de transport engagées sous l'égide du STP doivent être menées à leur terme : comparaison en rocade sud d'un tramway sur les boulevards des Maréchaux ou sur la Petite Ceinture, avec une variante mixte, en notant qu'il existe un schéma de principe de prolongement du tramway du Val de Seine jusqu'à la Porte de Versailles ; prolongement au nord-est du tramway de la Plaine-St-Denis sur la Petite Ceinture, qui est ici pour une bonne part en souterrain, ce qui limite les inconvénients de voisinage, en correspondance avec Eole et les lignes de métro n° 7, 5, 11 et 3. Les résultats de cette dernière étude sont attendus fin 1999.

- En cohérence avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU), de nouveaux modes d'organisation des transports de marchandises doivent aussi être recherchés. Dans ce cadre, la SNCF réalise à l'échelle régionale avec ses opérateurs une étude de liaison par tramway des plates-formes logistiques comme celles des Batignolles, Evangile, Bercy, Chevaleret et Gobelins, par la Petite Ceinture. Les résultats sont attendus également d'ici la fin de l'année 1999.

- Dans le respect des deux premiers axes évoqués, l'Etat est d'accord pour envisager des aménagements réversibles ouverts à la promenade et aux activités de loisirs sur différents tronçons qui ont déjà fait l'objet d'une première approche technique entre l'APUR, les services de la Ville et ceux de l'Etat. Ces tronçons, qui vont être développés dans la deuxième partie de la séance, concernent notamment le 15<sup>e</sup> (liaison entre les parcs André Citroën et Georges Brassens), le 13<sup>e</sup> (près du parc de Montsouris), les 12<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> (liaison avec la promenade plantée), le 19<sup>e</sup> (abords

de la rue de Flandre et de la rue Curial), le 18<sup>e</sup> (abords de la rue Belliard) et le 17<sup>e</sup> (le long de la rue Ernest Roche).

M. BULTÉ, remercie Mme HOREL et invite les élus et les associations à faire part de leurs réactions.

Mme de PANAFIEU, Adjoint au Maire, chargée de toutes les questions relatives aux parcs, jardins et espaces verts, demande à Mme HOREL d'apporter des précisions sur la plate-forme logistique des Batignolles, sachant que ce site est bordé d'habitations et qu'il a été vu jusqu'à présent comme pouvant être un poumon vert de Paris dans un secteur très sensible.

Mme HOREL indique qu'elle fait référence à la plate-forme SERNAM existante, située le long du boulevard Périphérique, et ajoute que la réflexion sur cette question est une démarche prospective qui n'en est encore qu'à ses débuts. M. LEROY, Directeur du périurbain à la SNCF, précise que la réflexion en cours sur le fret se fait à l'échelle régionale et qu'elle vise à développer le transport de marchandises par fer pour diminuer le trafic routier. Ces plates-formes serviraient à l'approvisionnement de Paris intra-muros et seraient conçues différemment des zones de fret actuelles. En outre, les véhicules seraient adaptés au milieu urbain. A ce stade de l'étude, il n'est pas possible cependant de donner plus de précisions sur la nature de ces plates-formes.

Mme de PANAFIEU s'étonne de l'évolution proposée aujourd'hui pour le site des Batignolles et la désapprouve vivement. Pour le SERNAM, elle indique que de nombreuses plaintes sont formulées aujourd'hui en raison du déplacement, sans concertation, de la plate-forme de déchargement de cet établissement, qui fonctionne la nuit, à proximité d'immeubles occupés par 260 familles. De telles pratiques lui paraissent très inquiétantes pour l'avenir.

M. PERNIN, Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement, se félicite des propositions faites par la Ville en ce qui concerne les aménagements sur la Petite

Ceinture et leur liaison avec la promenade plantée. Comme Mme de PANAFIEU, il s'étonne cependant de la position de la SNCF, qui après avoir laissé le site inactif pendant des années, décide d'y développer des plates-formes logistiques au moment même où l'on propose d'y aménager des sites ouverts à la promenade. Il ajoute que les habitants de la rue Baron-Le-Roi, dans le 12<sup>e</sup>, se plaignent également de ne pas pouvoir dormir, en raison de l'activité nocturne de la plate-forme SERNAM, d'autant que les horaires ne sont pas respectés.

M. MADEC, Maire du 19<sup>e</sup> arrondissement, s'interroge sur les propositions faites ce soir par rapport aux ambitions initiales, puisqu'elles devraient aboutir au mieux à la réalisation de 3 km de promenade sur les 33 km de la Petite Ceinture. Il rejoint la position des élus qui viennent de s'exprimer, en considérant que ces terrains sont restés en friche pendant des années et que le procédé consistant à imaginer des projets de tramway ou de fret en quelques jours, au moment où la Ville se préoccupe de l'aménagement de ce site, n'est pas acceptable. Cela est d'autant plus vrai que les élus locaux n'ont pas été consultés.

Il souligne que les habitants et les riverains du 19<sup>e</sup> ne seront certainement pas favorables aux projets de transports étudiés notamment pour la section de la Petite Ceinture comprise entre pont de Flandre et rue de l'Ourcq. Il désapprouve par conséquent fermement ces projets et considère que les seuls aménagements possibles sont ceux qui sont liés à la promenade.

M. CHARZAT, Maire du 20<sup>e</sup> arrondissement, confirme les propositions qu'il a déjà eu l'occasion de faire à plusieurs reprises, en faveur d'aménagements réversibles de la Petite Ceinture pour la promenade des piétons et des cyclistes et pour y réaliser des équipements et des aires de jeux en fonction des besoins locaux. Suite aux propos qui ont été tenus, il lui paraît donc indispensable de prévoir des dispositifs

légers de recouvrement des rails, pour permettre réellement cette promenade dans des quartiers très denses, où, comme M. MADEC, il ne lui paraît pas acceptable de réintroduire un trafic ferroviaire.

Il suggère de confier l'aménagement de jardins expérimentaux, par exemple sur les talus, à des associations et de valoriser les ouvrages d'art et les gares. Il souhaite la réalisation du tramway sur les boulevards des Maréchaux et se rallie à cet égard aux propositions du Collectif Petite Ceinture. Il convient maintenant que la concertation avec les élus et les associations soit développée pour améliorer un projet encore insatisfaisant.

M. DAGNAUD regrette que le projet n'atteigne pas les ambitions initiales, d'autant que des incertitudes demeurent, notamment en termes de budget de la part de la Ville, mais aussi en termes d'entretien.

Par ailleurs, il est défavorable à la neutralisation de la plate-forme qui représente 80 % de l'emprise et resterait en friche, en se limitant au seul traitement des abords. Cela empêcherait d'établir la promenade de la liaison entre le parc de La Villette et le parc de Bercy. Le principe de réversibilité rend au contraire possible un aménagement provisoire de la plate-forme et doit être mis en œuvre partout où cela est possible, en s'appuyant par exemple sur les expériences des dernières journées « portes ouvertes ». Enfin, il souhaite que des précisions soient données sur le moyen d'envisager une activité de fret sans nuisance dans l'environnement très dense des quartiers traversés et sur l'articulation entre cette activité de fret et le réseau routier intra-muros.

Mme SCHNEITER, Conseillère de Paris, regrette la position exprimée par certains élus et se félicite au contraire de la position de l'Etat qui rejoint de son point de vue les préoccupations des écologistes. Elle pense que la création d'une ligne de transport en boucle reliant le tram Val de Seine et le futur tramway du nord de Paris par la Petite Ceinture, dans laquelle le transport des vélos pourrait d'ailleurs être autorisé, est dans l'intérêt

des Parisiens; elle préserverait aussi la globalité du site. Mme SCHNEITER considère qu'il y a beaucoup d'endroits dans Paris, en dehors de la Petite Ceinture, pour faire quelques hectares d'espaces verts et propose que des terrains de sports soient réalisés en bordure des voies ferrées. Enfin, elle s'étonne des inquiétudes vis à vis des nuisances sonores que créeraient une ligne de transport sur la Petite Ceinture alors que des immeubles se construisent le long du boulevard Périphérique.

M. BULTÉ rappelle cependant que la création du poumon vert de plusieurs hectares évoqué par Mme de PANAFIEU serait un équipement tout à fait important pour tous les Parisiens, d'autant que ce serait la dernière occasion de le faire dans Paris.

M. LAMY, Adjoint au Maire du 18ème arrondissement, émet pour sa part trois souhaits: la réalisation d'aménagements réversibles, comme cela a été évoqué; la réalisation du jardin botanique proposé aux abords de la rue Belliard; l'aménagement du mail Leibnitz-Belliard, espace de voirie dont la Ville est propriétaire et qui pourrait être végétalisé, comme il l'a déjà indiqué. Il suggère aussi que soit envisagée la couverture de la gare de Saint-Ouen, qui est en tranchée et relève également de la Ville de Paris. M. LAMY continue de s'interroger d'ailleurs sur le fonctionnement de la commission qui s'intéresse à des terrains dont la Ville n'est pas propriétaire.

M. BULTÉ rappelle que les élus présents sont ici pour examiner ce qui se passe sur le territoire de la commune. Quand, sous les yeux des habitants, il existe des emprises qui sont inoccupées depuis de nombreuses années, le devoir des élus est bien de poser le problème de leur avenir. Les réunions qui ont eu lieu, les travaux déjà effectués avec les services de l'Etat et l'intérêt que leur portent les Parisiens et leurs associations, montrent qu'il était légitime de le faire. En ce qui concerne les financements, il confirme qu'il convient maintenant de préciser les travaux

prioritaires pour les prendre en compte dans le prochain budget. Il ajoute que cette question a également été évoquée dans le cadre de la préparation du prochain Contrat de Plan régional.

M. GALY-DEJEAN, Maire du 15<sup>e</sup> arrondissement, fait part de sa satisfaction vis à vis des propositions concernant le 15<sup>e</sup>, préparée avec l'aval de l'Etat, de RFF et de la SNCF, d'autant qu'elles tiennent compte de la demande qu'il a formulé d'une extension de la promenade jusqu'au parc Georges Brassens, lui permettant ainsi de relier deux grands parcs parisiens. Il est favorable à des aménagements réversibles sur ce site, qui n'obèrent pas l'avenir de la Petite Ceinture, notamment en matière ferroviaire, même s'il est tout à fait favorable à ce que le tramway qui a la faveur du Maire de Paris soit réalisé sur les boulevards des Maréchaux.

M. BLET, Conseiller de Paris, est favorable au tramway sur les boulevards des Maréchaux qui permettrait d'y diminuer la circulation automobile et d'améliorer la qualité de vie des riverains. De plus, l'intermodalité avec les autres modes de transport y est facile à aménager. L'étude d'un parc linéaire lui paraît donc la seule solution pour la Petite Ceinture en termes de politique de la ville, dans des secteurs où les quartiers sensibles sont nombreux. Cela permettrait aussi de créer des circulations douces. Il est surpris par les nouveaux projets de la SNCF, qui paraissent toujours ignorer les nuisances engendrées par ce type d'activités, comme c'est le cas pour les diesels du faisceau de la gare de l'Est. Il suggère donc des dispositifs de type ZAC verte pour mieux maîtriser le foncier. M. BLET souhaite enfin que la liaison entre les Buttes-Chaumont et le parc de La Villette soit étudiée.

M. KOBRYNSKI, Association des usagers des transports d'Ile de France, défend une utilisation ferroviaire de la Petite Ceinture, pour des lignes régionales sous forme de métro et de RER. Le tramway du boulevard des Maréchaux assurerait une desserte plus locale et serait donc complémentaire. L'aménagement de la Petite ceinture

en promenade condamne une telle réutilisation. Il souligne que des progrès ont été faits en matière de protections sonores, de sorte qu'il faudrait éviter de couvrir la ligne pour protéger les riverains. Au besoin, les riverains pourraient échanger leurs logements avec d'autres personnes plus intéressées. Pour son association, il faut peut être maintenant choisir entre « dormir bien la nuit et respirer bien le jour ».

M. ZEITOUN, Droits du piéton, est favorable au tramway sur la Petite Ceinture et s'inquiète du cheminement des cyclistes dans les tunnels, notamment dans le secteur de Saint-Fargeau, dans le 20<sup>ème</sup> arrondissement. Il rappelle que de nombreux habitants de la banlieue ne disposent pas, le long de certains tronçons de la petite Ceinture, de moyens de transport efficaces. Son association estime cependant que les deux projets, tramway et promenade, sont dans l'ensemble tout à fait compatibles.

M. LOURDIN, Sauvegarde de la Petite Ceinture et de son réseau ferré, considère que si l'ambiance est plutôt à la coulée verte, il faut préciser certains aspects. Il rappelle des projets de la SNCF en faveur d'une ligne de voyageurs datant de plus de 20 ans, ce qui montre que l'intérêt actif de la SNCF pour ce site n'est pas récent. Par ailleurs, des trains circulaient encore sur certains tronçons, il y a 6 ans. Son association s'oppose aux aménagements réversibles, car il sera difficile d'y revenir, et préconise des aménagements mixtes dans les secteurs déjà repérés: Bd Victor - gare de Vaugirard, gare de la Glacière, rue Claude Decaen – Cours de Vincennes et Cours de Vincennes – rue de Bagnolet.

Prenant l'exemple de l'ouvrage Henri Martin - Champs de Mars qui accueillent le RER C, il s'étonne que l'on puisse défendre l'écologie et renoncer au chemin de fer, seul moyen, à ses yeux, de lutter contre la pollution. Enfin, il craint que le financement de la promenade oblige à des projets immobiliers lourds, comme sur la promenade de la Bastille.

M. GODARD, réalisateur, confirme que la SNCF travaille depuis des années sur la Petite Ceinture et qu'il existe un projet de RER, de la Porte de Clichy au Boulevard Masséna.

M. DA ROCHA, Collectif Petite Ceinture, s'interroge sur les positions respectives de l'Etat et de la SNCF dans cette affaire. Les réponses présentées ce soir ne le satisfont pas. Si la Petite Ceinture est dans la situation où elle est aujourd'hui en termes ferroviaires, mais aussi en termes immobiliers, c'est de la responsabilité de l'Etat et de la SNCF. Par ailleurs, il fait part des très nombreux contacts locaux qu'il a pu avoir dans le 20ème et estime que les Parisiens n'accepteront pas sur ce site de nouveaux projets ferroviaires. Il est donc favorable le projet de coulée verte pour la qualité de vie des riverains.

Mme LOPEZ, SOS Paris, est satisfaite des réponses de l'Etat. Elle précise à M. BLET que les correspondances avec la Petite Ceinture sont faciles à aménager sans prévoir de longs ouvrages sous le béton, dont les Parisiens ne veulent plus.

M. BREISACHER, Association EPOC, propose des navettes ferroviaires pour les touristes entre les parcs de stationnement de la Plaine - Saint-Denis ou de la Porte d'Aubervilliers et la gare Bd Ornano – Porte de Clignancourt. Il suggère que le Montmartrobus soit aussi prolongé jusqu'à cette Porte.

M. RABATÉ, Ecologie pour Paris, est favorable au transport ferroviaire sur la Petite Ceinture pour des liaisons banlieue - banlieue, mais aussi pour désenclaver certains sites comme la place de Rungis, et demande que des solutions silencieuses soient étudiées pour les rendre acceptables aux riverains. Ayant noté que sur les boulevards des Maréchaux l'aménagement du bus PC est en cours, il estime qu'une mixité des aménagements - transport et promenade - est envisageable et doit être étudiée sur de nombreux tronçons de la Petite Ceinture. Toutes ces

réflexions devraient conduire à un projet global pour l'ensemble des deux sites.

M. LAMBERT, Association Petite Ceinture Espace Vert, rappelle que son association est favorable au tramway sur les boulevards des Maréchaux. La Petite Ceinture serait à concevoir comme un espace plus convivial. Pour répondre à un intervenant, il estime qu'il faut pouvoir à la fois dormir la nuit et respirer le jour. Dans cet esprit, il considère que les boulevards des Maréchaux pourraient recevoir les différents modes de transports, ce qui réduirait d'ailleurs la pollution automobile. En revanche, il lui paraît difficile d'implanter un transport sur la Petite Ceinture dans le 15ème, dans le cadre de la loi contre le bruit et compte tenu de la configuration des lieux.

M. AMBROISE-RENDU, Collectif Petite Ceinture et ADA 13, est satisfait des discussions sur le devenir de la Petite Ceinture, dossier qui dort depuis 20 ans. Il rappelle d'ailleurs à la SNCF que c'est avec son accord que le viaduc d'Auteuil et celui du Bd Exelmans ont été abandonnés. Il est prêt à examiner les propositions qui pourraient être faites dans le domaine des transports, mais rappelle la difficulté présentée par l'immeuble de logements construit sur la plate-forme même, à la hauteur de la rue de Patay, et le problème posé par le débouché de l'avenue de France. Il s'interroge aussi sur le développement de plates-formes logistiques alors que la SNCF renonce au SERNAM Chevaleret. Enfin, il est favorable au tramway sur les boulevards des Maréchaux qui pourrait établir une boucle complète autour de Paris et offrirait de meilleures correspondances avec le réseau de transport en commun.

Mme COHEN SOLAL, Conseillère régionale représentant la région Ile de France, confirme que la Région sera partie prenante comme aménageur de ces espaces, si l'on peut arriver à un accord suffisamment large sur plusieurs tronçons. La Région est en effet sensible aux problèmes de pollution de l'air, de nuisances sonores et plus largement de cadre de vie.

Elle estime qu'il faut donc poursuivre la concertation pour déboucher sur des projets concrets à partir desquels pourront être mis en place les financements nécessaires de la Ville, de la Région et de l'Etat.

M. BULTÉ remercie les différents intervenants de leurs propos et retire de ce débat plusieurs conclusions : tous les participants sont en premier lieu favorables à la préservation de la plate-forme de la Petite Ceinture, tant que son usage pour les transports ne sera pas fixé ; il faut prendre acte aussi du fait que deux tronçons, qui relient d'une part les gares de Lyon et d'Austerlitz et d'autre part les gares de l'Est et Saint-Lazare, resteront affectés au transport ferroviaire, sachant que, sur la deuxième section, l'Etat n'est pas hostile à des aménagements en rive ; le STP doit par ailleurs approfondir ses études de transport en rocade et la Ville, ainsi que ses services, répondront de manière très active sur ce point à la demande des autorités responsables en la matière, car il s'agit d'une question importante pour le cadre de vie des parisiens.

Sur ce dernier point, M. BULTÉ rappelle toutefois que le Maire a marqué sa préférence pour le tramway sur les boulevards des Maréchaux, et il craint que l'étude de variantes, comme la solution mixte, soit de nature à retarder la décision. Pour le prolongement du tramway de la Plaine Saint-Denis, dont l'idée lui paraît intéressante, il s'inquiète par ailleurs des conditions d'insertion du projet et suggère de l'arrêter dans un premier temps à la future gare de la ligne Eole.

Sur un plan général, M. BULTÉ précise enfin que ces projets de transport, s'ils aboutissent, ne seront pas réalisés avant de nombreuses années et il convient donc, comme l'a souhaité le Maire de Paris, de trouver dans l'intervalle le moyen de rendre ce site aux parisiens. Cela conduit à aborder la question des sites réaménageables.

### **Les sites aménageables**

M. BULTÉ donne la parole à M. STARKMAN,

directeur de l'APUR, pour ouvrir l'examen de cette question.

M. STARKMAN rappelle que ces propositions sont inspirées de celles qui ont été présentées le 14 janvier dernier, en tenant compte des observations qui ont été formulées depuis par les participants et des discussions engagées avec les services de l'Etat, RFF et la SNCF. Ces propositions comportent deux itinéraires principaux, pour répondre au souci de continuité qui a été souvent formulé, et des aménagements plus ponctuels sur d'autres secteurs.

Dans le 15<sup>e</sup>, l'idée est de prévoir un parcours continu sur la plate-forme, des abords du parc André Citroën au parc Georges Brassens, sur 2,3 km environ. Une seule voie ferrée serait pour l'essentiel maintenue, comme aujourd'hui. Les rives de la plate-forme seraient traitées, lorsque c'est possible, en espaces d'activités de plein air (près de la place Balard et du parc Georges Brassens notamment) ; le site de la rue Firmin Gillot serait également préservé, en réaménageant le cas échéant l'espace vert existant. Des accès seraient créés sous la forme de rampes et escaliers et les voûtes du viaduc de Vaugirard pourraient faire l'objet d'une occupation plus valorisante pour l'environnement du quartier. Le tunnel long de 330 m qui fera partie de cette promenade servira de test pour des aménagements de ce type, étant rappelé que celui qui existe sur la promenade plantée du 12<sup>ème</sup> fait 120 m de long et celui des Tuileries sur les berges, déjà évoqué, fait 800 m de long. Cette promenade pourrait éventuellement se prolonger jusqu'à la coulée verte du TGV Atlantique. L'ensemble couvrirait 6 ha, dont 1 ha d'aménagements définitifs.

Dans les 12<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup>, l'idée a également été de trouver une promenade de liaison utilisant la plate-forme entre le bois de Vincennes (par la rue Claude Decaen), la promenade plantée et le jardin de l'ancienne gare de Charonne près de la rue d'Avron, sur 2,5 km environ.

Sur cet itinéraire, certaines sections de la Petite Ceinture sont étroites et elles comportent 2 voies

ferrées, de sorte qu'il conviendra bien d'y imaginer des solutions réversibles.

Sur les abords, des aménagements définitifs peuvent être envisagés pour recevoir des activités de plein air; il s'agit du prolongement de la promenade plantée, depuis le square Charles Péguy jusqu'à l'avenue Daumesnil pour environ 4000 m<sup>2</sup> et des emprises disponibles de l'ancienne gare de charonne entre la rue d'Avron et le cours de Vincennes pour environ 10000 m<sup>2</sup>. La gare du cours de Vincennes pourrait enfin faire l'objet d'un projet d'animation, éventuellement commercial.

Dans le 17<sup>e</sup>, le long de la rue Ernest Roche, 3000 m<sup>2</sup> situés en dehors de la plate-forme pourraient faire l'objet d'un aménagement en jardin et espaces de plein air. Des contacts ont été pris à ce sujet entre la DPJEV, RFF et la SNCF. Dans le 18<sup>e</sup>, le long de la rue Belliard, la proposition préserve la plate-forme à des usages ferroviaires, comme cela a été demandé; les rives, occupées en partie par d'anciens quais, peuvent cependant être aménagées sur 6000 m<sup>2</sup> environ, en s'appuyant sur le projet défendu notamment par l'association l'Ecuyer à la Tulipe.

Dans le 19<sup>e</sup>, des suggestions d'utilisation de la plate-forme avaient été formulées entre la rue Curial au canal de l'Ourcq, pour relier le parc de La Villette aux Buttes-Chaumont. Néanmoins, compte tenu de la demande des services de l'Etat de réserver cette emprise dans l'attente des résultats de l'étude du prolongement du tramway de la Plaine-Saint-Denis, la proposition porte essentiellement aujourd'hui sur l'utilisation des talus aux abords de la rue Curial, en la complétant si possible par un réaménagement de cette rue elle-même. Une animation de la gare du Pont de Flandre sera par ailleurs recherchée, ainsi qu'une réutilisation plus large des voûtes du viaduc de l'Argonne, à l'est de l'avenue de Flandre, par des activités artistiques.

Dans le 14<sup>e</sup>, l'idée est d'utiliser la plate-forme de manière réversible, entre la rue Didot et l'avenue Jean Moulin, pour créer une promenade dans cette tranchée dont les qualités paysagères sont intéressantes et originales.

Dans le 13<sup>e</sup>, le principe est d'engager la réalisation d'un itinéraire de promenade qui relierait le parc de Montsouris à l'ouest et le jardin du Moulin de la Pointe, puis au-delà l'avenue d'Italie, à l'est, en franchissant le site très particulier de la vallée de la Bièvre. Le cheminement emprunterait la rue Liard, traverserait un ensemble de logements de la rue de l'Amiral Mouchez, longerait la gare de la Glacière par la rue des Longues Raies pour rejoindre la Petite Ceinture à l'extrémité est de la gare de la Glacière où un vaste espace ouvert aux activités de plein air pourrait être créé. Plus à l'est, l'itinéraire emprunterait la plate-forme de la petite Ceinture pour remonter enfin le long de ses rives et rejoindre le jardin du moulin de la Pointe, dans l'opération Tage-Kellermann.

Au total, les deux liaisons principales représentent un linéaire proche de 5 km et l'ensemble des aménagements proposés, environ 6 km. Si l'on exclut de l'analyse la section ouest, déjà réaménagée, l'espace sur lequel porte l'étude de la Petite Ceinture s'étend aujourd'hui sur 23 km. En retirant les tronçons sur lesquels l'Etat entend en toute hypothèse maintenir une activité ferroviaire, l'espace aménageable porte sur 16 km; dans ces conditions, le traitement des 6 km proposés apparaît comme une première étape de réalisation tout à fait ambitieuse.

M. BULTÉ remercie M. STARKMAN et demande aux participants leurs réactions et leurs propositions éventuelles.

M. TOUBON, Maire du 13<sup>e</sup> arrondissement, indique que, dans la partie centrale de l'aménagement proposé aux abords de la Gare de la Glacière, la plate-forme est large ce qui permet de prévoir au besoin un aménagement mixte, compatible avec un tramway. Il s'interroge par ailleurs sur la possibilité de traverser la copropriété Cap Sud.

M. FLEURQUIN, Environnement 15<sup>e</sup>, suggère que la Mairie de Paris désigne, sur ce dossier de la Petite ceinture, une personne chargée de collec-

ter les desiderata des élus et des associations pour assurer une meilleure information du public.

Mme LOPEZ souhaiterait que la SNCF confirme la nécessité de maintenir une voie ferrée dans le 15<sup>e</sup> arrondissement pour desservir la sous-station Montparnasse.

Elle s'inquiète aussi des problèmes de sécurité qui pourraient apparaître dans le tunnel ouvert ainsi à la promenade, en raison notamment des « cataphyles ». A l'ouest, les constructions autorisées le long des talus par le nouveau Plan d'Aménagement de la ZAC Citroën lui paraissent par ailleurs de nature à réduire la qualité de la promenade.

A l'est, la couverture de la Petite Ceinture pour réaliser le jardin du Moulin de la Pointe lui paraît également peu compatible avec l'itinéraire proposé.

M. LEROY confirme qu'il convient maintenant, en accord avec RFF, d'analyser avec les services de la Ville les plans qui viennent d'être présentés pour examiner les questions techniques comme celles de la sous-station Montparnasse qui vient d'être évoquée. L'idée est bien de travailler, dans le cadre rappelé par Mme HOREL, de manière positive pour assurer le succès de ces aménagements au profit des riverains et des quartiers traversés. Certains aménagements dans l'axe de la plate-forme peuvent cependant poser problème pour la circulation ponctuelle de trains, même peu nombreux; il faudra les préciser. M. LEROY propose, par ailleurs, d'examiner, en liaison avec les élus, la possibilité de faire circuler des autorails touristiques sur le site pour le faire mieux découvrir.

M. BULTÉ remercie M. LEROY et se félicite du bon état d'esprit qui s'est ainsi établi entre les services de la Ville et ceux de l'Etat. Il souhaite par ailleurs que des précisions soient apportées sur la question de la ZAC Citroën.

M. OLIVIER, Directeur adjoint de l'aménagement urbain et de la construction, indique qu'il y a

bien une modification en cours du PAZ de l'opération Citroën - Cévennes. Mais celle-ci a été conçue avec le souci de préserver la possibilité d'une utilisation ferroviaire de la Petite Ceinture. Elle ne met pas en cause non plus le projet présenté.

M. PAYEN APPENZELLER, Groupement d'Etudes de la Petite Ceinture, constate que quels que soient les projets, il semble se dégager une acceptation d'une certaine forme de morcellement. Pour lui, au contraire, il faut garder à l'esprit l'essence du site qui est d'être un espace d'articulation des différents quartiers de la ville, et de la ville avec la banlieue. Il distingue le temps très long de maturation des projets dans les services, de celui de l'urgence et des besoins de la ville que beaucoup ont décrits. Cela signifie qu'entre les deux, il y a une nécessité d'expérimenter sur le tas et c'est dans cet esprit que les « bouts d'essai » aujourd'hui proposés doivent être considérés, et non pas comme un démembrement à terme du site. La Petite ceinture devient aujourd'hui un espace de médiation, sur lequel il faut définir une nouvelle association d'usages, à travers des dispositifs expérimentaux, s'appuyant sur la notion de réversibilité qu'il a suggérée à la Commission et dont les journées « portes ouvertes » menées récemment sont une illustration. Il lui semble donc urgent maintenant de développer ces essais.

M. LOUBATON, l'Ecuyer à la Tulipe, remercie les participants qui ont évoqué ce soir le projet de son association. Il rappelle qu'il s'agit d'un aménagement modeste, destiné à créer un lieu de vie ouvert sur le quartier en rive de la Petite Ceinture et que l'association a d'ores et déjà bénéficié du soutien de la SNCF, de la DPJEV (Ville de Paris) et de la mairie d'arrondissement. Dans l'esprit de ce qui vient d'être dit, il lui semble effectivement important d'essayer d'entreprendre des aménagements de ce type dans des quartiers qui connaissent par ailleurs des difficultés, même si les différentes parties prenantes n'ont pas sur le fond tout à fait les mêmes objectifs.

M. RABATÉ informe qu'une journée d'action et de réflexion est organisée le 12 juin prochain par les 25 associations signataires de la clause inter-associative de sauvegarde minimum de la Petite Ceinture. Il y invite d'ores et déjà l'ensemble des participants de la Commission.

M. ROLLAND, Collectif Petite Ceinture, présente le document réalisé par le Collectif qui regroupe une quinzaine d'associations. Il encourage les participants à se procurer ce travail de terrain très concret qu'il lui est difficile aujourd'hui de diffuser pour des raisons matérielles. L'objectif exprimé est avant tout de préserver l'identité et la continuité du site, y compris les tunnels qui peuvent être éclairés et recevoir des navettes fonctionnant par exemple le week-end. Les propositions portent essentiellement sur la partie Est du site, entre les deux sections où l'Etat souhaitait maintenir en toute hypothèse une activité ferroviaire.

Cette partie contient toutes les configurations intéressantes décrites dans le Livre Blanc de la Petite Ceinture et elle relie de grands pôles d'intérêt comme le complexe de la Villette, les Buttes-Chaumont, le Bois de Vincennes et le complexe de Bercy.

Trois catégories de propositions ont été formulées dans l'étude : écologiques, sociales et culturelles. Sur ce dernier point, le Collectif estime qu'il y a tout intérêt à s'appuyer sur une réutilisation des bâtiments situés le long de la Petite Ceinture, en leur redonnant vie.

M. BULTÉ remercie M. ROLLAND et lui demande de se rapprocher de M. STARKMAN pour faciliter la reproduction du document du collectif, si la Commission en est d'accord. Il note que compte tenu du temps passé, il faudra reporter à la prochaine séance l'examen du troisième point de l'ordre du jour.

M. LOURDIN s'étonne qu'un aménagement réversible soit proposé dans le 15<sup>e</sup> arrondissement dans la section où le prolongement du

tram Val de Seine est inscrit dans le contrat de plan actuel. Il souhaite qu'une expérimentation soit menée en prenant en compte le principe de mixité des aménagements. Il s'étonne que les élus présents ne regardent que le passé et non l'avenir, celui d'un Paris économique, industriel et européen. Paris serait la seule capitale européenne à gaspiller ce capital ferroviaire pour les transformer en une suite de squares. Par ailleurs, le projet de coulée verte ne serait utile que cycliquement, à partir du printemps, ce qui ne serait pas très économique. Pour relancer l'emploi, il suggère aussi de réaliser, via la Petite Ceinture, une liaison de très haut standing réservée aux passagers aériens entre la gare de Bercy et l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, qui compenserait le manque d'attrait du RER B. Enfin, il émet le souhait d'expérimenter, pour la Foire de Paris, une navette ferroviaire entre Boulevard Victor et Porte de Versailles, estimant en effet qu'en une semaine des quais peuvent être aménagés sur le site.

M. LAMBERT, Association Petite Ceinture Espace Vert, indique que son association est particulièrement concernée par tout ce qui vient d'être dit, aussi bien par les aménagements proposés par la Ville, que par le prolongement du tram Val de Seine et l'expérimentation proposée par l'intervenant précédent. Il lui semble à ce sujet qu'il faudrait prendre l'avis des riverains qui pourraient être les cobayes de ces expérimentations. Il rappelle avoir déjà fait part de ses réserves sur les projets ferroviaires et souhaite être partie prenante dans le projet proposé par la Ville de manière à obtenir la meilleure adhésion des riverains.

Mme SCHNEITER rappelle que de très nombreux parisiens ont apprécié, à l'époque où ils circulaient, les trains touristiques qui circulaient de temps en temps sur la Petite Ceinture et propose de rééditer cette expérience tous les week-ends, pour voir si les Parisiens ne seraient pas aussi contents que d'avoir des jardins disséminés dans Paris. Elle souligne qu'à partir du moment

où les projets de promenade seront mis en oeuvre, ils introduiront des contraintes qui réduiront les possibilités des uns et des autres de mettre en place leurs propres aménagements, ce qui amènera des déceptions. Enfin, les interventions envisagées sur la plate-forme et le coût élevé des accès lui apparaissent être des éléments qui conduiront en fait à ce que les aménagements proposés soient irréversibles.

M. BREISACHER, Association EPOC, indique que, par le biais de son association, les présidents des conseils syndicaux et les syndic des immeubles riverains seront informés des différents projets pour que la population véritablement concernée en prenne connaissance.

Mme LECOMTE, Pour une Petite Ceinture verte et vivante, indique qu'elle est déçue par les dispositions annoncées par les représentants de l'Etat et de la SNCF.

Tout en comprenant que l'on ne peut pas tout faire en même temps et en ayant écouté le point de vue de M. PAYEN APPENZELLER, elle estime que l'on est très loin de ce qui pouvait être imaginé au départ, même si les propositions faites dans les 12<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissement ne sont pas les moindres. Compte tenu de l'enjeu et de la position de la SNCF, elle s'interroge sur les moyens d'informer les Parisiens qui ne sont pas représentés à cette commission.

M. GODARD, après avoir émis le souhait de montrer le film qu'il a réalisé sur la Petite Ceinture aux membres de la Commission, se demande si à l'avenir la Petite ceinture ne pourrait pas être un moyen de relier le centre aux périphéries, après avoir été au 19<sup>e</sup> siècle la marque de la centralisation jacobine en raison de son rôle de lien entre les faisceaux radiaux. Il souhaite savoir également s'il est possible d'évaluer les flux de voitures qui transitent de l'est à l'ouest de Paris chaque jour par le boulevard périphérique, compte tenu du déséquilibre probable en matière de bureaux et de logements. Il se dit

convaincu par ailleurs que les techniques modernes permettraient de répondre aux problèmes posés par le bruit.

M. BULTÉ, après avoir indiqué à Mme LOPEZ, sur sa demande, qu'il convenait de s'adresser à M. LEROY pour étudier la question des trains touristiques, donne la parole à M. STARKMAN pour apporter des éléments de réponse aux questions posées.

M. STARKMAN indique que les propositions formulées ce soir visent à être réalistes. A l'inverse, la faisabilité technique et financière à bref délai d'une ligne expérimentale entre le Bd Victor et la Porte de Versailles soulève des interrogations fortes. Il en est de même du projet consistant à réaliser une ligne ferrée réservée à quelques usagers entre Roissy et Bercy, d'autant que l'intérêt social et économique de cette proposition ne lui paraît pas facile à justifier.

S'agissant des trafics en périphérie de Paris, des études ont été menées, notamment par la RATP, pour estimer les flux de voyageurs. Les services concernés doivent pouvoir les communiquer.

La question des accès, plusieurs fois évoquée, a été traitée avec sérieux, dès cette étape préalable; mais il faudra naturellement approfondir cette question, car si certains existent, d'autres seront à créer et ils seront en effet plus coûteux.

Pour répondre également à plusieurs interventions, M. STARKMAN rappelle que le principe de la mixité n'a pas été écarté a priori. Lorsque la largeur de l'emprise le permettra, des aménagements de ce type seront naturellement étudiés; mais la largeur de la plate-forme ne le permet pas souvent.

Après avoir rappelé qu'il n'a jamais été question de planter des arbres sur la plate-forme elle-même, comme cela a pu être dit, il convient par ailleurs que le principe de réversibilité demandera parfois des réflexions approfondies pour être mis en oeuvre, même si de premières pistes de travail ont déjà été proposées. La fermeture le dimanche de la voie Georges Pompidou est

d'ailleurs une illustration de cette démarche tout à fait contemporaine. Rester sur ce qui est, lui paraît en effet une approche moins actuelle, que celle qui consiste à gérer de manière souple les usages dans le temps.

La question du morcellement demande enfin un commentaire particulier. M. STARKMAN remercie à cet égard M. PAYEN APPENZELLER de sa contribution sur cette question. Les aménagements proposés sont, bien entendu, encore dispersés. Cela résulte d'abord de l'importance des surfaces et des linéaires en cause qui rendent irréalistes la mise en oeuvre d'un projet sur l'ensemble du site dans un temps court. Cela dit, deux aménagements sont proposés sur de longues distances, dans des limites les plus larges compatibles avec le réalisme économique. Sur le reste du parcours, les aménagements sont plus ponctuels, dans l'attente notamment des résultats d'études menées par les services de l'Etat.

Mais ces propositions témoignent toutes de la volonté de traiter l'ensemble de la Petite Ceinture dans un projet global qui pourra comprendre à la fois des aménagements paysagers et de transport.

M. TOUBON, ayant noté que plusieurs intervenants, qui n'avaient pas nécessairement le même objectif final en terme d'aménagement, avaient évoqué le principe de la mixité, estime que cette idée est une des voies vers la solution du problème posé, peut-être meilleure que celle de réversibilité.

Dans la démarche proposée, qui est celle « de trouver le mouvement en marchant », on voit d'ailleurs que certains aménagements peuvent faire l'objet de traitements réversibles, et d'autres, quand la plate-forme est suffisamment large, recevoir des traitements définitifs en mettant en place un système de mixité. Ce dernier cas pourrait être illustré notamment par les abords de la Gare de la Glacière, de part et d'autre du site d'essai Météor.

M. LEBRUN, Réseau Ferré de France, rappelle que RFF est prêt comme la SNCF à travailler de façon tout à fait positive sur ces projets en exa-

minant tous les plans avec l'APUR et les services de la Ville, tout en étant restant naturellement très attentif à la préservation des perspectives de transports, puisque c'est son rôle.

## **Conclusions**

M. BULTÉ conclut la réunion en remerciant les participants de leur contribution à cette nouvelle étape de la démarche engagée par la Commission, et en particulier les services de l'Etat d'avoir écouté et pris en compte ses demandes. A partir de l'analyse des sites retenus, il rappelle que deux aspects importants de leur aménagement ont été abordés par de nombreux participants: celui de la réversibilité du traitement de la plate-forme, et celui de la continuité la plus étendue, à terme, de ces aménagements. Les propositions qui ont été faites vont tout à fait dans ce sens, même s'il faut encore travailler sur les traitements précis de ces espaces et en particulier sur la demande de maintenir l'intégralité des anciennes voies ferrées. Il faudra trouver comment concilier cette contrainte avec une pratique par les piétons ou les vélos.

Il ajoute que les dimensions exactes des sites retenus et le phasage des réalisations doivent encore être validées par des études de détails. Des demandes complémentaires ont été faites, qu'il faudra ajuster avec les services de l'Etat et ceux de la région. En particulier, il conviendra de bien caler les différents aspects des projets sur le plan technique et sur le plan financier, pour aboutir de manière pragmatique à des propositions à la fois réalistes et de qualité.

A cet égard, M. BULTÉ évoque la question du financement de ces projets. Si la Ville a manifesté clairement son intention d'agir de façon positive en matière d'aménagement et de dégager les moyens nécessaires, cela ne veut pas dire qu'elle financera des éléments de projets qui ne lui paraissent pas lui incomber. S'agissant des terrains qui pourraient faire l'objet d'une cession définitive, on peut imaginer de s'appuyer sur les

procédures les plus courantes en la matière. Il ne faut pas cependant oublier que, s'agissant de réaliser des équipements publics, la Ville de Paris a su offrir quand il le fallait les terrains qu'elle possédait pour réaliser des projets d'intérêt général, notamment pour la Bibliothèque nationale et le Stade de France.

Cela dit, s'agissant pour l'essentiel d'aménagements temporaires dont la propriété du sol restera, pour une très longue durée encore, celle de RFF ou de la SNCF, le principe à évoquer lors des prochaines réunions devrait être celui d'une mise à disposition gratuite des terrains. A partir de là, la Ville prendrait en charge financièrement l'aménagement et l'entretien de ces espaces, aidée éventuellement par des associations. Les exemples sont d'ailleurs nombreux d'interventions de cette nature des services municipaux, sur des espaces libres appartenant à divers pro-

priétaires institutionnels. C'est le cas notamment du Square du Vert Galant, sur des quais qui appartiennent à l'Etat, ou encore du Jardin de l'Intendant aux Invalides, qui appartient au Ministère de la Défense.

Il serait donc logique de procéder de la même manière, la Ville et ses habitants profitant certes des aménagements ainsi réalisés, mais le propriétaire, à l'inverse, voyant son patrimoine préservé et bien accepté, et ses difficultés de gestion considérablement réduites.

Cela rappelé, M. BULTÉ demande aux services de la Ville et à l'APUR de préciser pour la prochaine réunion, en liaison avec RFF, la SNCF et les associations qui le souhaitent, les propositions concrètes relatives à ces différents sites. Parallèlement, les questions de paysage et de patrimoine qu'il n'a pas été possible d'évoquer ce soir seront également abordées.

## Participants

Michel BULTÉ – Adjoint au Maire chargé de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme

Françoise de PANAFIEU – Adjoint au Maire, chargée des parcs, jardins et espaces verts

Jean-Pierre BURRIEZ – Adjoint au maire, chargé de toutes les questions relatives à la jeunesse

Jean-François PERNIN – Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement

Nicole JOLIVET – Adjoint au Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement

Jacques TOUBON – Maire du 13<sup>e</sup> arrondissement

Claude BONNET – Adjoint au Maire du 14<sup>e</sup> arrondissement

René GALY-DEJEAN – Maire du 15<sup>e</sup> arrondissement

Pierre BOLOTTE – Adjoint au Maire du 16<sup>e</sup> arrondissement

Alain JAVELLY – Adjoint au Maire du 17<sup>e</sup> arrondissement

Dominique LAMY – Adjoint au Maire du 18<sup>e</sup> arrondissement

Roger MADEC – Maire du 19<sup>e</sup> arrondissement

François DAGNAUD – 1<sup>er</sup> adjoint au Maire du 19<sup>e</sup> arrondissement

Michel CHARZAT – Maire du 20<sup>e</sup> arrondissement

Laure SCHNEITER – Conseillère de Paris

Jean-François BLET – Conseiller de Paris

Lyne COHEN-SOLAL – Conseillère Régionale représentant la région Ile de France

Colette HOREL – Préfète, Secrétaire Générale de la Préfecture de Paris

Dominique GETTI – Chargé de Mission coordination foncière, Préfecture de Paris

Anne FLORETTE – RFF - Chef du Service de la gestion et de la valorisation du patrimoine

Dominique LEBRUN – RFF - Chargé des relations extérieures

Patrice LEROY – SNCF – Directeur délégué au périurbain et au bassin parisien

Eric REBEYROTTE – SNCF – Directeur Adjoint de l'Aménagement

Jean-Michel PAUMIER – RATP – Directeur du développement

Denis REMOND – Syndicat des Transports Parisiens – Directeur des grands projets

Jean-Marc BLANCHECOTTE – Directeur du Service Départemental de l'Architecture de Paris

Jean-Claude TERRIER – Directeur de la circulation, du transport et du commerce - Préfecture de Police

M. ALGRÉ – Sous-directeur de la circulation, du transport et du commerce - Préfecture de Police

Jean-Baptiste VAQUIN – Adjoint au directeur du Cabinet du Maire

Claude COMITI – Délégué Général aux Grands Projets

Nathan STARKMAN – Directeur de l'Atelier Parisien d'Urbanisme  
Christian LAMBOLEY – Directeur de la Voirie et des Déplacements

Jean OLIVIER – Directeur adjoint de l'Aménagement Urbain et de la Construction

Christian DAUNAT – Direction des Parcs, Jardins et Espaces Verts

Régine MOLLOFF – Direction Générale de l'Information et de la Communication

Marc AMBROISE RENDU – Association pour le Développement et l'Aménagement du 13<sup>e</sup>

Bruno BALLET – Les Amis de la Terre

Thérèse BAUDREZ – Société pour la Protection des Paysages et l'Esthétique de France

Michel BREISACHER – Association EPOC

Pierre CALVAS – Les amis de la Terre

T. FLEURQUIN – Environnement XVe

Claude FREOUA – Association Paris Historique

Bernard FROUIN – Pour une Petite Ceinture verte et vivante

François GODARD – Réalisateur

Bastien HOURST – Transports 20<sup>e</sup>

J.C. KOBRYNSKI – FNAUT Ile de France

M. LAMBERT – Association Petite Ceinture Espace Vert

Stéphane LECLERC – Mouvement Défense de la Bicyclette

Martine LECOMTE – Pour une Petite Ceinture verte et vivante

Philippe LEFEVRE – Association Paris Historique

Claude LEPLAT – Plate-forme des Comités Parisiens d'Habitants et de Participation à la Vie de la Cité

Isabelle LOPEZ – Association SOS Paris - Déléguée Petite Ceinture

Denis LOUBATON – Association L'Ecuyer à la Tulipe

Didier LOURDIN – Association Sauvegarde de la Petite Ceinture et de son réseau ferré

François Romain NUPIN – Association Sauvegarde de la Petite Ceinture et de son réseau ferré

Pascal PAYEN APPENZELLER – Groupement d'Etudes de la Petite Ceinture (GEPC)

Jean RABATE – Ecologie pour Paris

M. RABJEAU – Club Loisirs 67

Philippe RICHE – Vélo XV et VII

Manuel DA ROCHA – Collectif Petite Ceinture (Art Flesh)

Raoul ROLLANDvCollectif Petite Ceinture (Flèche d'Or)

Jean-Emmanuel TERRIER – Association Sauvegarde de la Petite Ceinture et de son réseau ferré

Jacques TRIEF – Association Rungis-Brillat-Peupliers

Serge ZEITOUN – Droits du piéton

## SEANCE DU 29 FEVRIER 2000

### Introduction

M. BULTÉ, Adjoint au Maire chargé de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme, remercie les participants de leur présence à cette quatrième réunion de la Commission de réflexions et d'études de la Petite Ceinture.

Il indique qu'un délai assez long a séparé cette séance de la précédente en raison d'un décalage dans la mise au point des études de transport initialement annoncées pour la fin de l'année 1999.

Il propose que le premier point de l'ordre du jour soit consacré, comme convenu, aux études de transport: étude de fret, étude d'une desserte touristique et étude voyageurs sur la Petite Ceinture nord-est. Le second point sera consacré aux secteurs utilisables à court terme pour la promenade avec le souci de la réversibilité des aménagements et en évoquant la question du maintien des voies ferrées existantes. Les propositions d'aménagements qui seront présentées se sont appuyées notamment sur les contributions d'associations.

Si le temps disponible est suffisant, M. BULTÉ suggère que l'aménagement des petites gares et le traitement des lieux les plus remarquables du site soient abordés.

Aucune observation n'étant par ailleurs formulée sur le compte-rendu de la séance du 14 avril 1999, celui-ci est adopté.

### Les questions de transport

M. BULTÉ convie les organismes chargés des questions de transport à présenter l'avancement de leurs réflexions. Concernant les études sur le fret et les dessertes touristiques, M. BULTÉ donne la parole à la SNCF en précisant que lui-même découvrira leur contenu avec l'ensemble des participants.

M. LEROY, Directeur délégué au périurbain et au bassin parisien de la SNCF, indique que l'étude réunissant les partenaires intéressés par la logistique urbaine, c'est à dire l'approvisionnement

des grandes surfaces et l'évacuation des matériaux, est en cours. Les conclusions doivent en être connues fin mars. Des opérateurs intéressés par le transport de fret dans l'agglomération parisienne se sont déjà exprimés. Certains d'entre-eux ont réagi favorablement à l'idée de plates-formes logistiques et sont intéressés par un lien susceptible d'être performant et respectueux de l'environnement pour relier les différentes plates-formes. Ces questions pourront donc être abordées d'ici un mois ou deux.

Par ailleurs, la SNCF propose de faire une première expérimentation de wagon fret, dit silencieux, à la fin juin sur la Petite Ceinture.

Concernant les questions de desserte touristique, M. LEROY informe que certaines personnes présentes ont été contactées par M. TURPIN mandaté par la SNCF pour faire une étude de développement touristique sur la Petite Ceinture. Il s'agit d'une étude préliminaire dont les conclusions sont assez positives:

un transport touristique pourrait participer à l'animation de la Petite Ceinture. Cela étant, il ne s'agit par du tout d'un projet opérationnel. Un délai est encore nécessaire à cet égard. Cette animation devra aussi être étudiée en étroite liaison avec les projets d'aménagements susceptibles d'être réalisés, notamment dans la partie Sud.

M. BULTÉ remercie M. LEROY et donne la parole au STP pour présenter l'étude de transport de voyageurs sur la Petite Ceinture Est.

M. RÉMOND, Directeur des grands projets au Syndicat des Transports Parisiens, précise que cette étude est en phase de lancement. Le cahier des charges a été finalisé, l'appel d'offres pour le bureau d'études est en cours et les travaux devraient commencer au début du printemps. L'étude de trafic a été confiée parallèlement à la RATP; ses résultats devraient être donnés fin mars.

M. BULTÉ remercie M. RÉMOND. Il comprend qu'il s'agit d'études importantes, mais souhaite que des résultats concrets soient présentés à la prochaine réunion. Avant de débattre des diffé-

rents sujets présentés, il indique que des éléments nouveaux, issus de la préparation du Contrat de Plan Etat-Région pour la période 2000-2006, concernent le tramway au sud de Paris. Deux projets ont en effet été annoncés : une liaison en rocade de la Porte de Versailles à la Porte d'Ivry ; le prolongement du tramway du Val de Seine (TVS) jusqu'à la porte de Versailles. M. BULTÉ souligne que le Maire de Paris est favorable à l'implantation d'un tramway sur les boulevards des Maréchaux depuis le pont du Garigliano jusqu'à la Porte d'Ivry. Il précise que cette ligne pourrait être étendue ensuite à l'Est et à l'Ouest et que la correspondance avec le Tram Val de Seine se ferait à la station du RER C Boulevard Victor. M. BULTÉ rappelle qu'au Conseil de Paris du 28 février, un vœu a été précisément voté à ce sujet.

M. PERNIN, Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement, demande à la SNCF de définir le concept de plate-forme logistique et de localiser l'expérience évoquée.

M. LEROY indique que les plates-formes logistiques sont des sites déjà utilisés pour des activités fret comme Batignolles, Evangile, Bercy. L'idée est d'aménager ces plates-formes existantes pour l'éclatement du fret, ainsi que les voies qui les relient, de façon acceptable pour les riverains au plan de l'environnement. Il ne s'agit pas de faire des plates-formes nouvelles. Quant à l'expérimentation, elle sera située sur la Petite Ceinture Nord qui est déjà utilisée pour des liaisons de fret.

M. PERNIN s'inquiète du développement de telles plates-formes à Paris compte tenu des nuisances occasionnées par celle de Bercy. Le quartier est devenu invivable pour les riverains en raison du non-respect des horaires et du bruit des moteurs pendant la nuit. Il demande donc quelles sont les améliorations prévues par la SNCF.

M. LEROY indique que la SNCF partage le souci d'environnement exprimé par M. PERNIN sur

Bercy et propose de prendre contact avec lui pour évoquer ce cas spécifique.

M. GUGGENHEIM, Vélo 15<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup>, demande à la SNCF de préciser les paramètres économiques qui font qu'aujourd'hui, après des dizaines d'années sans trafic de voyageurs et de marchandises, la SNCF envisage de reprendre ce qu'elle a progressivement abandonné.

M. LEROY pense que la conjonction de trois facteurs – à savoir l'évolution des points de vue du STP, de la Région et de la Ville de Paris sur les questions de transport, au travers du PDU, l'évolution des besoins de transport dans l'agglomération et l'évolution des techniques de transport – fait qu'aujourd'hui la Petite Ceinture est perçue comme un site propre avec un fort potentiel, envié par les transporteurs de nombreuses capitales.

M. GALY-DEJEAN, Maire du 15<sup>e</sup> arrondissement, s'étonne que les études de transport de la SNCF, prévues pour la fin 1999, ne soient pas parvenues à la Ville et souhaite savoir ce qu'il en est.

M. BULTE rappelle les propos que le représentant de la SNCF a tenu sur ces retards qu'il regrette également.

M. BREISACHER, Association EPOC, indique que même si le matériel roulant est silencieux, il est nécessaire aussi de refaire les voies pour que le passage du train soit réellement silencieux. Il souhaite des précisions à ce sujet. M. BREISACHER demande également si le STP a pris contact avec les communes de banlieue qui pourraient être intéressées par une ligne de transport de voyageurs sur la Petite Ceinture.

M. LEROY convient de la première observation et ajoute que l'expérimentation sera faite sur le mobile, mais aussi sur les voies, sur une longueur de 100 m, le long de la Ceinture Nord.

M. RÉMOND répond sur la seconde observation

que, traditionnellement à ce stade d'investigation, seules les communes directement concernées par l'implantation du projet sont associées. Par la suite, le périmètre de concertation est élargi.

M. MARCHANDISE, Réseau Vert, se dit déçu du retard des études de la SNCF et du fait que les réponses pour réutiliser la Petite Ceinture pour un usage ferroviaire apparaissent peu étayées. Par ailleurs, il regrette que le tramway retenu dans le cadre du Contrat de Plan n'ait pas été débattu en amont par la commission.

M. LAMBOLEY, Directeur de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris, tient à préciser que depuis 1996 le Maire de Paris a demandé de manière constante l'implantation d'un tramway sur les boulevards des Maréchaux. Il ne s'agit donc pas d'une proposition nouvelle. C'est cette demande qui a été retenue en partie dans le Contrat de Plan.

M. FLEURQUIN, Environnement XV<sup>e</sup>, s'interroge sur l'utilisation future de la Petite Ceinture dans le 15<sup>e</sup> arrondissement si le tramway est retenu sur les boulevards des Maréchaux. Il manifeste son inquiétude face à une utilisation pour le transport de marchandises.

M. GALY-DEJEAN partage le souci de M. FLEURQUIN. Un risque subsiste effectivement en matière de marchandises. Il rappelle, par ailleurs, qu'il est opposé au prolongement du TVS sur la Petite Ceinture jusqu'à la rue de Vaugirard en raison de la proximité des immeubles et des perturbations fortes qu'il apporterait à l'installation de France Télévision. Ce projet conduirait aussi à la suppression des plantations et des tennis de Vaugirard.

Par ailleurs, il souligne l'éloignement de la Petite Ceinture par rapport à la Porte de Versailles et au Parc des Expositions.

Le souhait du département des Hauts de Seine, de connecter le TVS au réseau parisien, serait à son avis satisfait par une correspondance avec la gare boulevard Victor du RER C qui fait intégrale-

ment partie de ce réseau urbain.

M. GALY-DEJEAN, rappelle enfin qu'il s'est toujours prononcé pour le tramway sur les boulevards des Maréchaux, proposé par le Maire de Paris. Celui-ci desservirait dans de meilleures conditions le secteur de la Porte de Versailles.

M. TOUBON, Maire du 13<sup>e</sup> arrondissement, s'étonne sur un plan général que la philosophie, qui sous-tend toutes les prises de position en matière de transport public ou privé en vue de préserver l'environnement, se trouve renversée lorsqu'il s'agit de la Petite Ceinture. L'histoire des transports montre qu'après être passé du transport fluvial et ferroviaire d'autrefois au transport automobile, l'opinion unanime dit aujourd'hui qu'il faut remplacer l'automobile particulière par les autobus et les réseaux ferrés, et les camions routiers par un transport ferré ou combiné, partout où c'est possible. De plus, il faut désormais que ces nouvelles infrastructures ne détruisent pas l'espace public existant.

M. TOUBON se montre donc surpris par la préférence accordée au tramway sur les Boulevards des Maréchaux, qui nécessitera selon lui l'abattage de 400 arbres, alors qu'il existe une Petite Ceinture léguée par l'histoire et conforme à cet usage. Il souhaite donc un débat public sur cette question qui s'inscrit dans les réflexions sur le développement durable et le transport de l'avenir.

La question est en effet de savoir comment installer une ligne de voyageurs rapide, silencieuse et interconnectée, intéressant Paris comme la banlieue proche. Il suggère donc dans ce cadre de discuter dès ce soir des raisons qui conduisent à considérer la Petite Ceinture ferroviaire comme un sujet qui s'oppose à l'environnement.

M. GALY-DEJEAN, répond que si la ligne de Petite Ceinture fait bien partie du patrimoine légué par l'histoire, on ne peut pas ignorer aussi les constructions progressivement réalisées à ses abords du fait de l'abandon de la ligne par la SNCF depuis des décennies.

Il ajoute que les correspondances avec le métro

et les terminus autobus de banlieue s'effectuent aujourd'hui, et c'est aussi un résultat de l'histoire, sur les boulevards des Maréchaux et non sur la Petite Ceinture parfois très éloignée. Le projet de tramway sur les boulevards des Maréchaux lui paraît donc cohérent avec la politique d'amélioration des transports en commun d'Ile de France. L'évolution ne lui paraît pas être de revenir sur une infrastructure trop longtemps délaissée.

Mme SCHNEITER, Conseillère de Paris, souscrit à l'analyse de M. TOUBON et s'indigne des prises en considération d'intérêts particuliers lorsqu'il s'agit de la Petite Ceinture. Elle comprend le souci de M. GALY-DEJEAN pour les employés de France Télévision près de la Petite Ceinture, mais se demande pourquoi il ne s'applique pas aux habitants de la future ZAC de Vaugirard et des Boulevards de Maréchaux. Il lui paraît d'ailleurs possible de concilier à certains endroits des aires de jeux, une promenade et une piste cyclable avec une ligne ferrée.

Enfin, Mme SCHNEITER estime que la mise en place d'un tramway sur les boulevards des Maréchaux prendra 20 ans alors que la création d'une ligne sur la Petite Ceinture serait beaucoup plus rapide.

M. BOLOTTE, Adjoint au Maire du 16<sup>e</sup> arrondissement, revient sur la question d'héritage et estime que le prolongement d'une ligne de tramway à l'Ouest par la Petite Ceinture est irréaliste du fait de l'absence de continuité ferrée liée à la démolition du viaduc d'Auteuil et du viaduc du boulevard Exelmans, il y a une trentaine d'années.

M. STEIN, Adjoint au Maire du 17<sup>e</sup> arrondissement, partage le point de vue de M. TOUBON car les couvertures réalisées pour la ligne du RER C dans son arrondissement ont montré qu'une ligne ferrée pouvait être aménagée sans nuisance pour les riverains. Il estime par ailleurs que les Parisiens ont besoin de circuler en voiture sur les boulevards des Maréchaux.

M. CARESCHE, Adjoint au Maire du 18<sup>e</sup> arron-

dissement, souligne les particularités de son arrondissement: la Petite Ceinture n'est pas en remblai, ce qui limite les nuisances vis-à-vis des riverains et la ligne est toujours utilisée. La Mairie du 18<sup>e</sup> arrondissement n'est donc pas hostile à la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture à condition, naturellement, d'avoir des garanties sur l'insertion dans l'environnement. Il souhaite par ailleurs l'étude de l'aménagement du mail Leibnitz-Belliard sur une zone déjà couverte et connaître les propositions d'aménagement temporaires aux abords. Des projets existent, à cet égard, qu'il faut soutenir.

M. BULTÉ rappelle, à la suite de ces débats, que la Commission a été créée en raison de l'inactivité de la ligne depuis des dizaines d'années et que l'objectif est d'y proposer des aménagements temporaires, là où c'est possible et de manière réversible.

Cette démarche d'utilisation temporaire de certaines emprises à court terme, ne doit pas pour autant mettre de côté les réflexions en profondeur et à plus long terme sur ce site. Mais il faut bien constater que les transporteurs rencontrent des difficultés pour progresser sur ces questions.

Mme LOPEZ, Association SOS Paris - Déléguée Petite Ceinture, estime en réponse à l'intervention de M. GALY-DEJEAN que France Télévision a choisi de s'implanter à proximité de la Petite Ceinture en connaissant l'existence de la ligne ferrée. Elle précise aussi que les arbres des tennis de Vaugirard ont été préservés grâce à l'action des associations. Par ailleurs, elle demande au STP s'il est possible techniquement de prolonger le tram Val de Seine sur les boulevards des Maréchaux sans passer par la Petite Ceinture. Elle s'inquiète d'un permis de construire déposé rue Leblanc, en rappelant la récente modification du PAZ de l'opération et regrette l'abattage des arbres dans la ZAC Tage-Kellermann.

M. GALY-DEJEAN précise que le projet d'immeuble de la rue Leblanc évoqué est conforme au PAZ, lui-même parfaitement réglementaire.

S'agissant du site des tennis de Vaugirard, il n'a jamais été menacé à sa connaissance, et cela d'autant moins qu'il est classé au POS en réserve pour espace vert.

M. ARMANGAU, Urbanisme et Démocratie, demande si le Maire de Paris de Paris envisage un débat public dans tous les quartiers concernés, comme cela vient d'être évoqué.

M. BULTÉ répond que des réunions avec les associations locales pourraient effectivement être tenues dans les mairies d'arrondissement concernées par les projets d'aménagements qui vont être présentés dans la deuxième partie de la réunion.

M. LOURDIN, Association Sauvegarde de la Petite Ceinture et de son réseau ferré, se félicite de l'ordre du jour consacré en grande partie au transport. Il pense que des progrès importants ont été faits pour rendre le matériel roulant silencieux, comme celui de la ligne du Val de Seine, et qu'un gain de temps très important serait apporté par une ligne ferrée sur la Petite Ceinture. Il défend sur ce site des aménagements mixtes favorisant le confort des voyageurs et la détente pour tous.

Il estime aussi qu'aucune véritable alternative à la voiture n'est proposée à Paris, le tramway sur les boulevards des Maréchaux ayant de faibles performances pour un coût élevé. Les villes de Bordeaux, Strasbourg, Nantes, Mulhouse, Orléans et Montpellier ont, selon lui, fait le bon choix de transport en faisant passer le tramway urbain sur d'anciennes voies ferrées. La coulée verte est pour lui une option passéiste, inutile, et improductive vis-à-vis de la loi sur l'air. M. LOURDIN conclut par une citation qu'il impute au Général de Gaulle: « les partis pris obscurcissent l'intérêt général ».

M. PIFAUT, Association des usagers des transports d'Ile de France, indique que son association est favorable à une ligne de transport de voyageurs sur la Petite Ceinture, qui est d'intérêt

régional. Sa capacité devrait être portée à 8 ou 10 000 voyageurs par heure. Par ailleurs, il doute de l'intérêt de réaliser un système de type « TVR » sur les boulevards des Maréchaux, guère plus performant que des autobus à grande capacité sur des voies réservées, comme aujourd'hui.

M. DA ROCHA, Collectif Petite Ceinture (Art Flesh), demande à la SNCF si une étude d'impact vis-à-vis des riverains est prévue dans le cadre de l'étude de transport sur la Petite Ceinture Est. Il rappelle l'étude faite par le collectif à ce sujet. Il demande au STP si la décision du conseil régional de réaliser un tramway sur les boulevards des Maréchaux a été prise en compte dans cette étude. M. DA ROCHA défend l'espace vert de la Petite Ceinture, qui intéresse l'ensemble des parisiens.

Selon lui, d'ailleurs, l'intérêt des parisiens qui manquent d'espaces verts ne doit pas être oublié au détriment de l'amélioration des conditions de transport des habitants extérieurs. Il considère que les questions de quartiers et des équipements de proximité sont trop souvent oubliées.

M. TOUBON maintient sa position en faveur de l'intérêt général, en soulignant qu'une somme d'intérêts particuliers ne fait pas nécessairement un intérêt général.

M. ROLLAND, Collectif Petite Ceinture (Flèche d'Or), ne partage pas l'avis de M. TOUBON. En s'appuyant sur l'exemple des études d'impact des lignes TGV sur lesquelles il a travaillé, il estime que l'on ne peut pas mettre au même niveau l'avis du voyageur du TGV et l'avis des habitants bordant la ligne. La Petite Ceinture est aujourd'hui interrompue et n'a plus d'interconnexions avec les transports en commun. La réhabilitation des boulevards des Maréchaux, avec un tramway, lui paraît au contraire un bon projet urbain pour Paris.

Il ajoute que les quartiers périphériques, souvent défavorisés, ont un vrai besoin d'espaces de

détente et de jonction entre les espaces verts, ce que peut offrir la Petite Ceinture.

M. GUGGENHEIM souhaiterait que les différents membres de la Commission ne répètent pas à chaque séance les mêmes éléments. Pour être concret, il interroge la SNCF sur les délais d'ouverture d'une ligne de voyageurs sur la Petite Ceinture.

M. LEROY répond qu'une ouverture pourrait être prévue au-delà de 2003-2004.

M. BULTE émet le souhait, pour conclure, de disposer des résultats des études de la SNCF pour la prochaine réunion de la Commission, de manière à avancer plus efficacement et pour répondre aux observations de nombreux participants. Il propose d'aborder maintenant le second point à l'ordre du jour et rappelle que le souhait du Maire de Paris est de dégager à court terme quelques sites qui pourraient faire l'objet d'un aménagement pour la promenade et les loisirs. Les études ont bien avancé sur ce point. Il rappelle tout d'abord qu'il s'était interrogé sur le maintien d'une, voire deux voies ferrées, demandé par la SNCF et RFF, mais qui contraint beaucoup les possibilités d'aménagement. Cela est d'autant plus étonnant qu'il faudra remplacer ces voies lors d'une éventuelle réouverture de la ligne. Il a donc demandé aux services d'étudier toutes les hypothèses.

Cette étude a été présentée aux services de l'Etat, à la SNCF et au RFF, qui ont convenu de la possibilité de supprimer une des voies, mais seulement dans le 15<sup>e</sup> arrondissement.

### **Les questions d'aménagement**

M. BULTE donne ensuite la parole à M. GOURLET pour présenter l'état actuel des travaux et de la réflexion sur les aménagements possibles.

M. GOURLET, Directeur des Parcs, Jardins et Espaces Verts de la Ville de Paris, indique que trois solutions ont été étudiées :

- la première conserve intégralement les voies ferrées; elle réduit beaucoup les possibilités d'usage, en excluant par exemple l'accès aux vélos et ne permet pas d'assurer une très bonne sécurité,
- la deuxième maintient une seule voie ferrée ce qui permet d'accueillir un plus large public; mais des difficultés sont observées par endroits pour réaliser un aménagement cyclable,
- la troisième supprime les deux voies ferrées ce qui permet de créer une large promenade, comme on peut le voir dans le 16<sup>e</sup> arrondissement, qui permet d'accueillir tous les habitants, sans mise en garde.

Ces trois hypothèses ont été présentées aux services de l'Etat, au RFF et à la SNCF, qui ont écarté la troisième solution. La deuxième hypothèse a été retenue dans le 15<sup>e</sup> arrondissement, mais elle reste écartée aujourd'hui dans les 12<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements.

M. GOURLET précise que les aménagements prévus feront l'objet d'une intervention douce, qui ne bouleversera pas la végétation existante et qu'ils assureront une mise en sécurité des lieux. Par ailleurs, il ajoute que les promenades proposées présenteront un caractère de réversibilité, sans plantation sur la plate-forme ferrée proprement dite.

Mme GAMBARD, Direction des Parcs, Jardins et Espaces Verts de la Ville de Paris, présente les études détaillées qui ont été menées. Elle évoque en premier lieu des principes généraux :

- la Petite Ceinture forme un ensemble unique, dont il convient de préserver les caractéristiques et notamment sa continuité; elle présente un paysage très varié et, par endroits, elle est déjà une coulée verte et un espace de respiration pour la ville,
- en raison du délaissement de la Petite Ceinture, il est nécessaire, pour permettre une ouverture au public, de restaurer le mobilier, les gares, les tunnels, les garde-corps et de supprimer les pan-

neaux publicitaires en excédent,

- la végétation de la Petite Ceinture, constituée d'arbres et de nombreuses variétés de fleurs est à préserver et à renforcer. Il en est de même pour la faune. Les aménagements seront réversibles et simples et le mobilier pourrait être inspiré de celui des gares ou plus rustique,

- des platelages sont envisagés au droit des voies ferrées, permettant toujours la circulation des trains. Le sol de la promenade pourrait être constitué de porphyre concassé, comme cela se rencontre déjà.

Mme GAMBARD rappelle que la promenade du 15<sup>e</sup> arrondissement reliera le parc André Citroën au parc Georges Brassens sur une longueur de 2,5 km; la promenade à l'Est, permettra d'aller des abords du bois de Vincennes au cimetière du Père Lachaise, en traversant les 12<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements. Deux autres sites seront présentés: dans le 18<sup>e</sup> arrondissement, près de la rue Belliard et de la Villa des Tulipes; dans le 17<sup>e</sup> arrondissement, près de la rue Ernest Roche.

Dans le 15<sup>e</sup> arrondissement, la promenade se décompose en trois sections:

- du parc André Citroën à la rue Lecourbe, l'allée est suffisamment large à côté de la voie ferrée conservée, pour une large cohabitation piétons et vélos. Des aires de jeux ou de repos pourraient être installés près de la place Balard,

- De la rue Lecourbe à la rue Olivier de Serres, les piétons et les vélos cohabiteraient sur un espace plus limité, particulièrement sur le viaduc de Vaugirard. L'escalier de la gare de Vaugirard pourrait être restauré. Les aiguillages seraient conservés et sécurisés. Le ripage de la voie ferrée faciliterait aussi l'aménagement,

- Du tunnel de la rue Olivier de Serres à la rue Brancion, le tunnel d'une longueur de 330 m serait sécurisé, éclairé et éventuellement animé. La promenade remonterait ensuite vers le parc Georges Brassens et la rue Brancion.

Les travaux concerneront pour une large part la mise en sécurité et la pose de clôture. Ces questions ont fait l'objet d'un premier examen sur place avec la SNCF.

La promenade du 12<sup>e</sup> et du 20<sup>e</sup> arrondissements

se connecte avec la promenade plantée Bastille-Vincennes. Les deux voies ferrées seraient conservées à la demande de la SNCF et du RFF. Les vélos pourraient éventuellement circuler sur un platelage couvrant une des voies ferrées. Ce projet se décline aussi suivant plusieurs sections, sachant que certains sites sont plus remarquables. Ainsi, près de la promenade Bastille-Bois de Vincennes, un raccordement au square Charles Peguy est proposé. Plus au Nord, l'élargissement existant aux abords de la gare de Vincennes permet de prévoir des aires de jeux et même des jardins à thèmes de bonne dimension. La promenade s'arrêterait au nord à la hauteur de la gare de la rue de Bagnolet, laquelle le long de la promenade remonterait pour rejoindre la voie publique.

L'aménagement prévu près de la rue Belliard et de la Villa des Tulipes, dans le 18<sup>e</sup> arrondissement, s'appuie sur les propositions d'une association de créer sur les quais des jardins pédagogiques en relation avec les écoles voisines. Une passerelle pourrait relier les deux espaces.

Enfin, l'élargissement de la plate-forme, situé à proximité de la rue Ernest Roche, pourrait accueillir un jardin plus classique de 3 000 m<sup>2</sup> de surface environ. Trois accès sont prévus à ce jardin: rue de la Jonquières, au centre du jardin et rue Pouchet, celui du milieu étant à niveau.

M. BULTE remercie les services de la Ville de cette présentation et ouvre le débat, en donnant la parole aux services de l'Etat. Il rappelle le souci des élus, des habitants et des associations de déboucher rapidement sur des aménagements concrets.

M. GUIRAUDEN, Directeur de l'Urbanisme à la Préfecture de Paris, rappelle la position de l'Etat sur cette infrastructure importante pour la capitale. L'Etat ne peut pas s'engager dans des aménagements définitifs sans avoir une réflexion approfondie et le retard des études de transport traduit la complexité de cette réflexion. M. GUIRAUDEN donne son accord pour les aménage-

ments du 15<sup>e</sup>, comprenant le maintien d'une voie ferrée, et dans la perspective d'une décision sur le Contrat de Plan qui doit intervenir le lendemain. Il est d'accord aussi sur ceux du 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> arrondissements, mais se montre réservé pour l'aménagement présenté dans le 12<sup>e</sup> et le 20<sup>e</sup> arrondissement. Il faut encore travailler sur ce sujet dans le cadre de réunions techniques.

M. BULTE le remercie et prend acte de la demande de réunions techniques; il y est tout à fait favorable.

M. GALY DEJEAN remercie les services de la Ville pour la qualité de leurs travaux. Il se montre très satisfait de la promenade proposée dans le 15<sup>e</sup>, dont il avait lui-même demandé le prolongement jusqu'au parc Georges Brassens. Il se réjouit de l'accord de l'Etat sur ce secteur.

M. PERNIN approuve pleinement les aménagements du 12<sup>e</sup> arrondissement qui relieraient la promenade plantée, mais montre son étonnement face aux réticences de l'Etat sur ce secteur. Il précise qu'il a déjà organisé des réunions publiques sur le sujet, au cours desquelles il a pu voir l'intérêt des parisiens pour un aménagement de promenade dans le 12<sup>e</sup> arrondissement. Il souhaite que ce projet soit retenu.

Mme SCHNEITER rappelle sa proposition d'associer des jardins à la ligne ferrée et son souhait de préserver le capital vert de la Petite Ceinture, qui peut être compatible avec un projet de transport. Elle se montre cependant sceptique vis-à-vis de l'ouverture au public des tunnels pour des questions de sécurité. Il n'y aura pas au bout du compte de véritable continuité de l'aménagement. Enfin, elle critique les aménagements récents des jardins de la Ville de Paris, trop minéraux à ses yeux, et rappelle son doute sur la réversibilité des aménagements sur la Petite Ceinture.

M. BULTE pense qu'il ne faut pas faire, sur cette question des tunnels, de procès d'intention. De

plus, sur les sites proposés, il n'y a qu'un seul tunnel, sur lequel les problèmes évoqués seront examinés.

M. GOURLET se montre conscient du problème des tunnels, mais il estime que des mesures d'exploitation devraient permettre d'assurer la sécurité des promeneurs. Le tunnel du 15<sup>e</sup> arrondissement sera notamment fermé la nuit. Par ailleurs, la préservation de la végétation naturelle fera l'objet d'une attention particulière. La Ville engage d'ailleurs un projet du même type en bord de Seine, dans le Bois de Boulogne.

M. SULPIS, Réseau Ferré de France, souhaite rassurer Mme SCHNEITER en précisant que RFF entend rester propriétaire de la Petite Ceinture et défendra la sécurité des aménagements. Il indique que des études de transport sont en cours sur la Petite Ceinture Est, ce qui explique aujourd'hui les réserves sur l'utilisation de ce secteur.

En revanche, M. SULPIS confirme que des aménagements réversibles sont envisageables dans le 15<sup>e</sup> arrondissement. Il souligne néanmoins que les contraintes de sécurité, notamment vis-à-vis des câbles électriques et des fibres optiques, non protégés actuellement, sont à étudier dans le détail. RFF s'assurera que l'ouverture au public offrira les garanties nécessaires.

M. LOUBATON, association l'Ecuyer à la Tulipe, remercie l'Etat et les services de la Ville de Paris d'avoir retenu l'aménagement du 18<sup>e</sup> arrondissement. Il ajoute que ce projet modeste présente néanmoins un intérêt général pour l'éducation et la socialisation des enfants dans un quartier difficile.

M. GUGGENHEIM souligne que le projet dans le 15<sup>e</sup> arrondissement reprend les propositions formulées par l'association Vélo 15<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> et que le projet dans les 12<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements s'appuie sur le dossier du Collectif Petite Ceinture. Il souhaite donc que son association Vélo 15<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> soit consultée pour l'aménagement de la

piste cyclable du 15<sup>e</sup> arrondissement. Enfin, il interroge la Ville sur les délais de réalisation.

M. SULPIS estime que des études approfondies sont encore à mener pour assurer la sécurité du public. Il évoque en outre la présence d'un câble de 63 Kvolts, la question de l'accès aux catacombes et celles relatives à la gestion et à l'ouverture exceptionnelle du site à un train. Il estime qu'une présentation au Conseil du 15<sup>e</sup> arrondissement et au conseil d'administration du RFF pourrait s'envisager vers la fin de l'année 2000. La réalisation de l'aménagement dépendra aussi des inscriptions budgétaires.

M. COMITI, Délégué Général au Grands Projets, précise que des crédits d'étude pourraient être dégagés dès cette année et qu'une inscription budgétaire pourrait être faite dans le budget 2001 de la Ville. Un an de travaux sera par ailleurs nécessaire à partir de la décision définitive.

M. AMBROISE-RENDU, Association pour le Développement et l'Aménagement du 13<sup>e</sup> arrondissement, se félicite de la coopération entre l'Etat et la Ville, mais il est déçu par l'absence d'aménagement dans le 13<sup>e</sup> arrondissement. Il indique que la deuxième voie pourrait aussi être supprimée dans le 13<sup>e</sup> arrondissement, puisqu'une seule voie est physiquement possible à la hauteur de la rue de Patay. M. AMBROISE-RENDU demande donc que des aménagements temporaires soient prévus dans le 13<sup>e</sup> arrondissement, notamment sur la gare de Rungis.

M. BULTE approuve cette idée et demande à M. COMITI et M. STARKMAN de faire pour la prochaine séance de la Commission une proposition de promenade, du jardin de l'opération Tage Kellermann au parc de Montsouris.

M. STEIN précise que le jardin du 17<sup>e</sup> arrondissement était budgété en 1999, mais que l'opération a été arrêtée en raison du prix de location beaucoup trop élevé demandé par RFF. Aussi, au

vu de la discussion actuelle, M. STEIN souhaite savoir si RFF est prêt à vendre ce terrain ou à le louer au franc symbolique.

M. BULTE estime qu'il est prématuré de discuter ce soir du prix de location des terrains en question qu'il espère néanmoins proche de zéro. Il rappelle, à cet égard, que la Ville de Paris a cédé gratuitement à l'Etat le terrain de la Bibliothèque Nationale de France.

Mme LOPEZ pose trois questions: qui entretiendra les terrains? Quelle est la surface des aménagements présentés? Où en sont les réflexions sur la modification du POS?

M. BULTE précise que, sur la base de ce qu'il a indiqué sur le prix de location, la Ville entretiendra bien entendu les talus. Par ailleurs, en termes de surfaces, l'ordre de grandeur des aménagements du 15<sup>e</sup> est de 8 ha.

Enfin, en ce qui concerne ces terrains, il rappelle qu'il s'agit d'aménagements réversibles, ce qui signifie que le zonage du POS restera inchangé et que l'emprise restera une emprise ferroviaire.

M. ROLLAND, dans le même ordre d'idée, interroge la Ville sur les réflexions concernant la modification du POS pour les bâtiments des gares de la Petite Ceinture.

M. BULTE précise que ce qu'il vient de dire concerne les terrains aménagés en promenade. Pour les édifices, les services de la Ville de Paris travaillent effectivement avec RFF pour trouver une formule plus ouverte. Mais cette question sera naturellement à examiner au cas par cas, pour chaque gare.

M. LOURDIN souhaite faire trois constats: 3 km sont envisagés aujourd'hui, ce qui semble plus raisonnable que l'aménagement des 23 km évoqués il y a un an; le Contrat de Plan n'est pas encore voté, de sorte que le choix du prolongement du TVS sur la Petite Ceinture ou sur le boulevard des Maréchaux n'est pas fait.

Il approuve enfin tout à fait les aménagements prévus dans le 18<sup>e</sup>, qui correspondent à l'idée que son association se fait de la mixité.

M. BULTE indique qu'en ce qui concerne le TVS, la Ville a déjà donné son point de vue, qu'il a rappelé précédemment. Il précise que la question des gares, évoquée par plusieurs participants et qui devait être examinée aujourd'hui, sera discutée lors de la prochaine réunion, compte tenu de l'heure tardive. Pour conclure, il remercie tous les participants et notamment les services de l'Etat, puis il donne la parole à M. GUIRAUDEN.

M. GUIRAUDEN, sans revenir sur les sujets de ce soir, forme le souhait que les autres projets d'espaces verts aujourd'hui discutés dans Paris, et notamment celui de Pajol-Maroc, connaissent un développement aussi rapide.

M. BULTE partage tout à fait ce point de vue à titre personnel et estime qu'il faudra d'ailleurs examiner de la même manière, en partenariat, les grands terrains mutables de Paris. Il lève ensuite la séance.

## Participants

Michel BULTÉ – Adjoint au Maire chargé de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme

Jean-François PERNIN – Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement

Nicole JOLIVET – Adjoint au Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement

Jacques TOUBON – Maire du 13<sup>e</sup> arrondissement

René GALY-DEJEAN – Maire du 15<sup>e</sup> arrondissement

Pierre BOLOTTE – Adjoint au Maire du 16<sup>e</sup> arrondissement

Richard STEIN – Adjoint au Maire du 17<sup>e</sup> arrondissement

Christophe CARESCHE – Adjoint au Maire du 18<sup>e</sup> arrondissement

Dominique LAMY – Adjoint au Maire du 18<sup>e</sup> arrondissement

Laure SCHNEITER – Conseillère de Paris

Bernard GUIRAUDEN – Préfecture de Paris - Directeur de l'Urbanisme

Bernard SULPIS – RFF – Développement Ile de France

Patrice LEROY – SNCF – Directeur délégué au périurbain et au bassin parisien

Paul-Louis CORTEEL – SNCF – Ile de France

Jean-Michel PAUMIER – RATP – Directeur du développement

Marie-Hélène PIERRES – RATP – Délégation Territoriale Ile de France et Paris

Denis RÉMOND – Syndicat des Transports Parisiens – Directeur des grands projets

M. DAUGY – Préfecture de Police

Philippe DELEMARRE – Directeur du Cabinet de l'adjoint au Maire chargé de toutes les questions relatives la circulation, au stationnement, aux transports et à la voirie

Jean-Baptiste VAQUIN – Adjoint au directeur du Cabinet du Maire

Claude COMITI – Délégué Général aux Grands Projets

Nathan STARKMAN – Directeur de l'Atelier Parisien d'Urbanisme

Christian LAMBOLEY – Directeur de la Voirie et des Déplacements

Janic GOURLET – Directeur des Parcs, Jardins et Espaces Verts

Jean OLIVIER – Directeur adjoint de l'Aménagement Urbain

et de la Construction

Régine MOLLOFF – Direction Générale de l'Information et de la Communication

Marc AMBROISE RENDU – Association pour le Développement et l'Aménagement du 13<sup>e</sup>

Jean-Paul ARMANGAU – Urbanisme et Démocratie

Michel BREISACHER – Association EPOC

Manuel DA ROCHA – Collectif Petite Ceinture (Art Flesh)

Raoul ROLLAND – Collectif Petite Ceinture (Flèche d'Or)

M. de DREUX-BREZE – Société pour la Protection des Paysages et l'Esthétique de France

Tristan FLEURQUIN – Environnement XV<sup>e</sup>

François GODARD – Réalisateur

Abel GUGGENHEIM – Vélo 15<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup>

Stefen KERCKHOVE – Association Chiche

Dominique LAOUENAN – Riverains Didot-Plantes

M. LAURENT – Association Petite Ceinture Espace Vert

Martine LECOMTE – Pour une Petite Ceinture verte et vivante

Claude LEPLAT – Plate-forme des Comités Parisiens d'Habitants et de Participation à la Vie de la Cité

Isabelle LOPEZ – Association SOS Paris -

Déléguée Petite Ceinture

Denis LOUBATON – Association L'Ecuyer à la Tulipe

Didier LOURDIN – Association Sauvegarde

de la Petite Ceinture et de son réseau ferré

Jean Emmanuel TERRIER – Association Sauvegarde

de la Petite Ceinture et de son réseau ferré

Bernard CHATREAU – Association Sauvegarde

de la Petite Ceinture et de son réseau ferré

Erick MARCHANDISE – Réseau Vert

Pascal PAYEN APPENZELLER – Groupement d'Etudes

de la Petite Ceinture (GEPC)

Michel PIFAUT – AUT Ile de France

Jean RABATE – Ecologie pour Paris

M. SUCHIER – Association Collège des Hautes

Etudes de l'Environnement



## **ANNEXE 2**

# **Données générales sur la Petite Ceinture**

## OCCUPATION ACTUELLE

### **La Petite Ceinture Sud (15<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> arrondissements)**

Aucun train n'y circule aujourd'hui.

Les rails ont été déposés aux deux extrémités en liaison avec de grands chantiers voisins: aux abords de France Télévision dans le 15<sup>e</sup> arrondissement et dans l'opération Paris Rive Gauche dans le 13<sup>e</sup> arrondissement.

À proximité de l'avenue d'Italie et de la gare de la Glacière (entre la place de Rungis et la rue Gandon dans le 13<sup>e</sup> arrondissement), une voie d'essai a été aménagée pour les rames de Météor. Les essais devraient s'achever à la fin de l'année 1998.

### **La Petite Ceinture Est (12<sup>e</sup>, 20<sup>e</sup> et sud du 19<sup>e</sup> arrondissement)**

Le tronçon Est a reçu jusqu'au printemps 1995 un petit trafic de marchandises et des convois techniques (échange de matériel roulant entre les faisceaux SNCF) qui n'excédaient pas une dizaine de trains par jour.

L'exploitation de la ligne a été arrêtée au printemps 1995. Les trains empruntent désormais les voies de la Grande Ceinture.

La Petite Ceinture Nord (17<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements) entre le faisceau de la gare Saint Lazare et le faisceau Est

La partie nord est très peu active en terme d'utilisation ferroviaire, mais quelques trains de marchandises circulent toutefois entre les faisceaux de la gare Saint Lazare, du Nord et de l'Est.

### **La partie Nord-Ouest (17<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissement jusqu'à la gare de Passy)**

La Petite Ceinture est utilisée depuis 1988 du quartier des Epinettes (17<sup>e</sup>) au quartier de la Muette (16<sup>e</sup>) par la ligne du RER C (liaison Vallée de Montmorency Invalides) qui se raccorde au tronçon principal de la ligne RER après avoir traversé la Seine. La ligne a été mise en souterrain aux abords de l'avenue de Clichy de sorte que l'emprise en surface n'est plus utilisée. Les tranchées des boulevards Péreire et Flandrin ont été couvertes pour recevoir des équipements publics de quartiers: jardins, tennis, école, bibliothèque et parcs de stationnement.

### **La ligne d'Auteuil au Sud-Ouest (16<sup>e</sup> arrondissement de la gare de Passy à la gare d'Auteuil)**

Aucun train n'y circule.

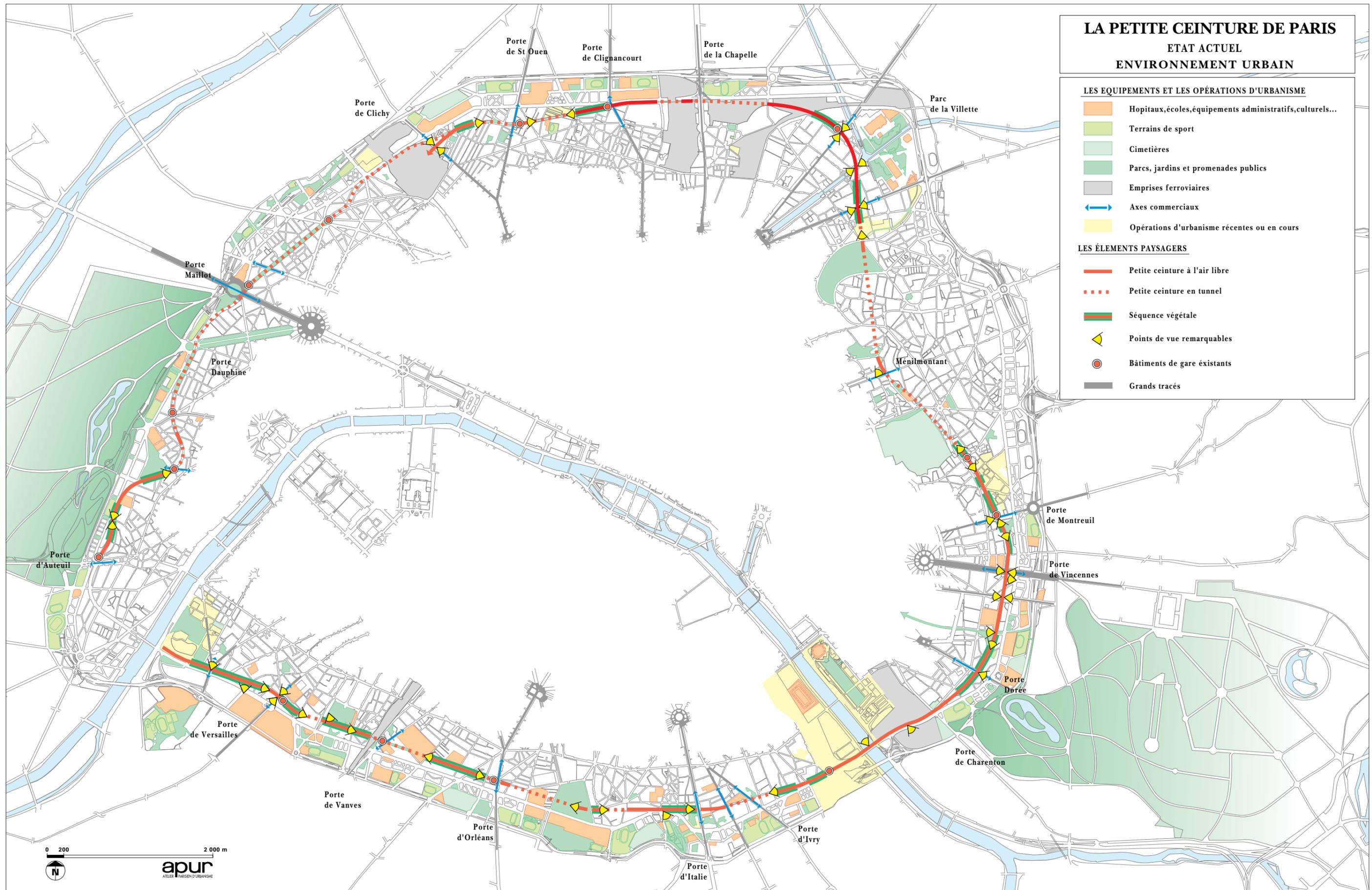
Les rails sont en partie déposés. Un projet d'urbanisme sous l'égide de la SNCF est à l'étude associant logements, parkings et une promenade de 2 km.

Au delà, la Petite Ceinture n'existe plus depuis les années 1960 en raison de la démolition du viaduc qui reliait la gare d'Auteuil à la gare de Grenelle et de l'ancien pont sur la Seine.

Ces ouvrages ont été remplacés par des plantations sur le boulevard Exelmans et par le nouveau pont du Garigliano.







**LA PETITE CEINTURE DE PARIS**  
**ETAT ACTUEL**  
**ENVIRONNEMENT URBAIN**

- LES EQUIPEMENTS ET LES OPERATIONS D'URBANISME**
- Hopitaux, écoles, équipements administratifs, culturels...
  - Terrains de sport
  - Cimetières
  - Parcs, jardins et promenades publics
  - Emprises ferroviaires
  - Axes commerciaux
  - Opérations d'urbanisme récentes ou en cours
- LES ÉLÉMENTS PAYSAGERS**
- Petite ceinture à l'air libre
  - Petite ceinture en tunnel
  - Séquence végétale
  - Points de vue remarquables
  - Bâtiments de gare existants
  - Grands tracés



## LES CARACTÉRISTIQUES DU SITE

L'ensemble des 32 km de la Petite Ceinture présente une géométrie et un paysage très variables.

En excluant la partie réutilisée par le RER C au Nord Ouest et à l'Ouest et le boulevard Exelmans au Sud Ouest du 16<sup>e</sup> arrondissement, la Petite Ceinture, longue de 23 km, se décompose schématiquement comme suit :

- 5,2 km en remblai ou talus (principalement 12<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et Sud du 20<sup>e</sup> arrondissement) en grande partie bordés par une végétation abondante,
- 4,4 km en tranchée (principalement 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> arrondissements),
- 7,2 km en tunnel ou tranchée couverte dont deux tunnels de plus de 700 m au Sud (rue

Didot: 720 m, rue du Père Corentin-Parc de Montsouris: 900 m) et deux tunnels de plus de 1000 m à l'Est (rue L. Leuwen-rue de Ménilmontant: 1300 m, rue des Couronnes-Parc des Buttes-Chaumont 1100 m). La largeur des tunnels varie de 8 à 15 mètres.

- 1 km en viaduc bordé par un bâti parfois très proche de la ligne (viaduc de Vaugirard et viaduc de la Villette).
- 5,2 km au niveau des terrains riverains (principalement 16<sup>e</sup> arrondissement et faisceaux des gares parisiennes).

La Petite Ceinture comporte aussi des élargissements correspondant à d'anciennes gares de marchandises.

# HISTOIRE DE LA PETITE CEINTURE

## LA CRÉATION

Le projet de Petite Ceinture naît durant la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle alors que le réseau de chemin de fer est en plein développement.

Trois raisons principales sont avancées :

- La première est d'ordre technique et commerciale : tous les transports de marchandises passant par Paris subissent des ruptures de charge. Les transits entre les gares des différentes compagnies de chemin de fer sont assurés par de lourds charrois à traction animale. Lent, archaïque et coûteux, ce double transbordement n'est plus adapté à l'évolution de la société industrielle. La nécessité d'une liaison ferroviaire à l'intérieur même de Paris entre les gares parisiennes s'impose de toute évidence.

- La seconde tient davantage aux raisons militaires stratégiques de défense de Paris. En effet, à cette époque, la capitale vient de se doter de nouvelles fortifications. La nouvelle enceinte nécessite une infrastructure ad hoc de soutien logistique indispensable à la ville en cas de siège. Seule une liaison circulaire fermée longeant l'enceinte peut satisfaire cette exigence.

- Enfin, la dernière raison, plus conjoncturelle, fait partie du programme de redressement économique de la France au lendemain de la révolution industrielle. Le chantier de la Petite Ceinture est inscrit sur la liste des travaux nationaux lancés pour endiguer le chômage.

Hormis ces trois raisons, commerciale, stratégique et conjoncturelle, la ligne répond à un besoin réel de desserte de zones industrielles et de quartiers en pleine évolution.

## LES TRAVAUX

### Le chemin de Rive Droite (15 km)

Les travaux du chemin de Rive Droite commencent en décembre 1851. La ligne s'ouvre au tra-

fic de marchandises en deux temps : en décembre 1852 de la gare des Batignolles (gare ouverte en 1844) à la Chapelle et en mars 1854 de la Chapelle à Ivry.

Des gares de marchandises locales sont créées : Charonne en septembre 1855 et Belleville-La Villette en juillet 1856.

Le chemin de Rive Droite assure un service de voyageurs à partir de 1862.

La ligne traverse des terrains agricoles et ne rencontre la ville qu'aux croisements avec les faubourgs qu'elle traverse à niveau.

À partir de 1886, les passages à niveau seront supprimés et remplacés par des tunnels ou des ouvrages d'art (loi du 16 août 1886). La plate-forme est abaissée de 6 à 7 m entre l'avenue de Clichy et la rue des Poissonniers et le tunnel de Saint-Ouen est réalisé. À l'inverse, de la gare de Charonne à la rue de Charenton, la plate-forme est relevée jusqu'à une hauteur d'environ 5 m.

Le raccordement direct de la gare du Nord et la Petite Ceinture est créé vers 1892.

### La ligne d'Auteuil (8 km)

Contrairement au chemin de Rive Droite qui assure un trafic entre les gares, la ligne d'Auteuil s'adresse aux voyageurs dès l'élaboration du projet.

La ligne part de l'actuel Pont Cardinet, dessert les communes de Neuilly, Passy et Auteuil et permet une liaison vers le bois de Boulogne.

M. Péreire, directeur du Paris Saint Germain, finance en 1852 ce projet. Il finance par ailleurs l'aménagement du boulevard comprenant des plantations d'arbres d'alignement. La Ville de Paris lui accorde en compensation la jouissance de terrains du bois de Boulogne.

La ligne est construite dans des quartiers destinés à être lotis. Elle est réalisée comme une ligne urbaine sans intersection avec les voies publiques.

La ligne d'Auteuil est mise en service du Pont Cardinet à Auteuil en mai 1854.

### Le chemin de Rive Gauche (10 km)

En juin 1861, l'État déclare d'utilité publique la construction du chemin de Rive Gauche. La ligne

relie le sud d'Auteuil à Ivry en desservant des quartiers résidentiels et industriels en pleine transformation du fait de l'annexion récente.

La ligne est utilisée à la fois pour le transport de voyageurs et le trafic de marchandises en lien avec les sites de Grenelle, Vaugirard et Glacière.

Le chemin de Rive Gauche est mis en service en février 1867 ainsi que l'embranchement Grenelle-Champ de Mars réalisé pour l'Exposition Universelle de 1867.

Enfin en mars 1869, le raccordement entre la Ceinture de Rive Droite (Clichy) et la ligne d'Auteuil (Courcelles) est mis en service.

Longue de 32 km, la boucle est fermée.

### **L'essoufflement du trafic de marchandises et l'accroissement du trafic voyageurs**

Le trafic de marchandises sur la Petite Ceinture croît d'abord fortement (en 1877, 780 000 tonnes sont transportées) mais il s'essouffle rapidement.

Les compagnies de Chemin de Fer décident de décharger Paris du trafic de marchandises. En 1852, la gare de Viroflay est reliée aux gares Montparnasse et Saint Lazare. C'est la première atteinte portée à la Petite Ceinture. En 1863, la liaison entre Villeneuve-Saint-Georges et Juvisy, et en 1977, la jonction des gares d'Argenteuil et Ermont constituent les premiers maillons de la deuxième et « Grande Ceinture » qui se substitue à la Petite Ceinture dès 1886.

À l'inverse, le trafic de voyageurs croît considérablement, notamment sur la ligne d'Auteuil où se superposent les trains en provenance de Saint Lazare et les trains circulaires.

En 1889, environ 20 trains circulent par heure dans chaque sens et 30 millions de voyageurs sont transportés.

En juin 1897 en vue de l'Exposition Universelle de 1900, la liaison entre Courcelles Ceinture et le Champ de Mars est déclarée d'utilité publique. La première section double la ligne d'Auteuil, la tranchée de 2 voies est portée à 4 voies. Deux stations sont créées dans la partie nouvelle: Boulainvilliers et quai de Passy.

En 1900, plus de 39 millions de voyageurs sont transportés par la Petite Ceinture.

La gare des Gobelins est ouverte en 1903 pour le trafic de charbon et de sucre.

### **LE DÉPÉRISSEMENT**

Dès le début du siècle commence la réalisation du métropolitain. La ligne de métro n° 6 est mise en service en 1903-1906. Le nombre de voyageurs de la Petite Ceinture diminue de manière spectaculaire (39 millions en 1900, 14 millions en 1913 et 7 millions en 1927).

En juillet 1934, alors que le métro a atteint sa pleine maturité et que les derniers tramways cèdent la place aux autobus, le service voyageurs est supprimé sur la Petite Ceinture, exception faite du tronçon Ouest du Pont Cardinet à Auteuil.

La ligne d'autobus PC est ouverte en 1934. La Petite Ceinture reste ouverte pour quelques trains de marchandises inter-réseaux et locaux.

Le viaduc d'Auteuil est endommagé au cours de la deuxième guerre mondiale. En 1960, le viaduc d'Auteuil est démoli. Il est décidé de construire le pont du Garigliano et le boulevard Exelmans au bénéfice de la circulation générale. La continuité du tracé de la Petite Ceinture est alors interrompue.

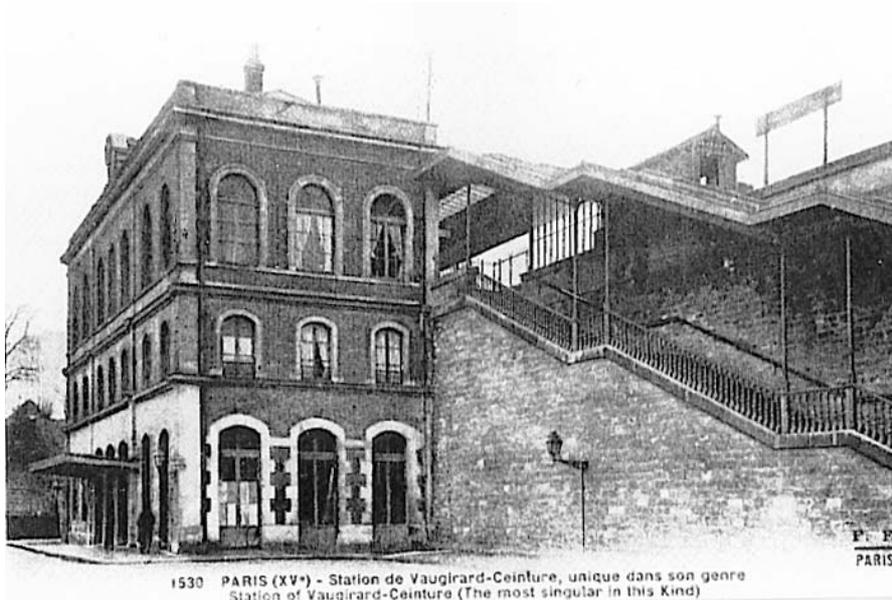
À la fin des années 1970, le trafic de marchandises chute avec la suppression des abattoirs de Vaugirard, de la gare aux bestiaux de la Villette et le déménagement des usines Citroën.

La ligne d'Auteuil ferme en janvier 1985 mais elle est partiellement utilisée sur 3 km entre Péreire-Levallois et Henri Martin pour le RER C (Vallée de Montmorency-Invalides) mis en service en 1988. Initialement le dossier de principe de la ligne VMI élaboré en 1977 propose un tracé aérien. Mais les protestations des élus et de très nombreux riverains sont telles que les tranchées sont couvertes.

Aujourd'hui quatre gares de marchandises sont conservées mais sont davantage alimentées par le réseau routier: les Batignolles, la Chapelle, Évangile et la Rapée-Bercy.

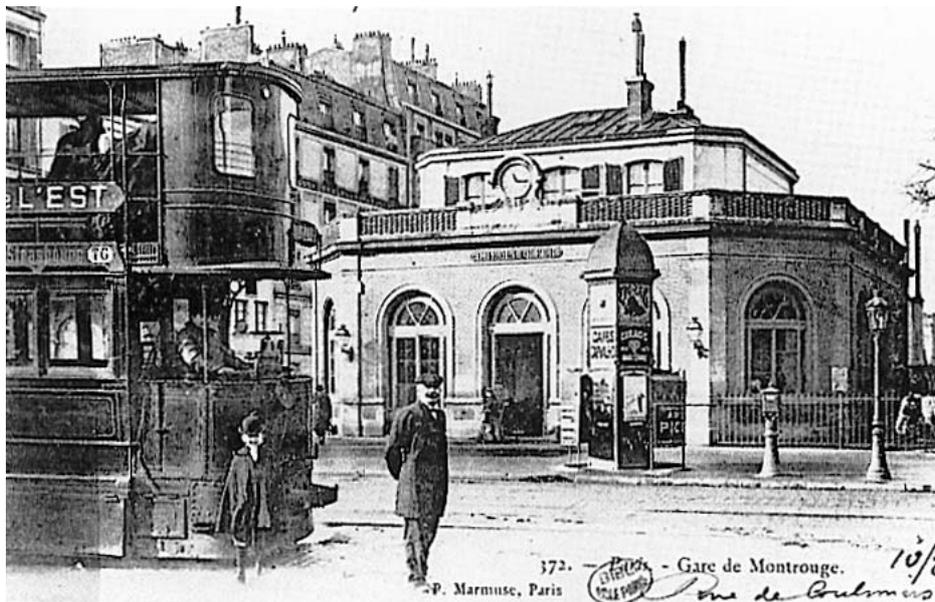


Station Grenelle-Javel (11 mars 1948). Ph. Dubruille. La Vie du Rail n° 182.6.



1530 PARIS (XV\*) - Station de Vaugirard-Ceinture, unique dans son genre  
Station of Vaugirard-Ceinture (The most singular in this Kind)

Station de Vaugirard-Ceinture. C. P. Coll. Gallet.



372. - Gare de Montrouge. 10/2  
- P. Marmuse, Paris

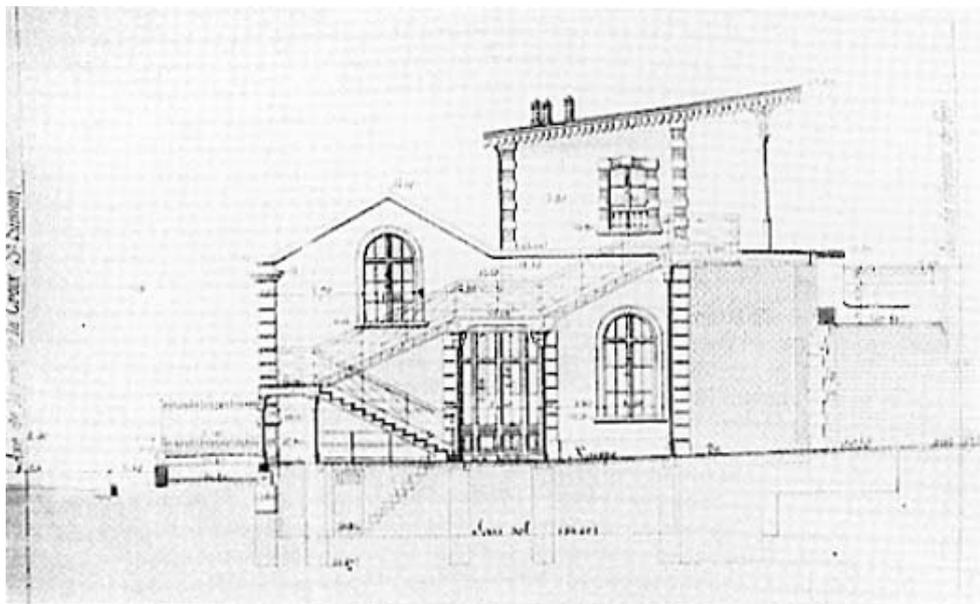
Gare de Montrouge. C. P. Marmuse. Coll. BHVP.



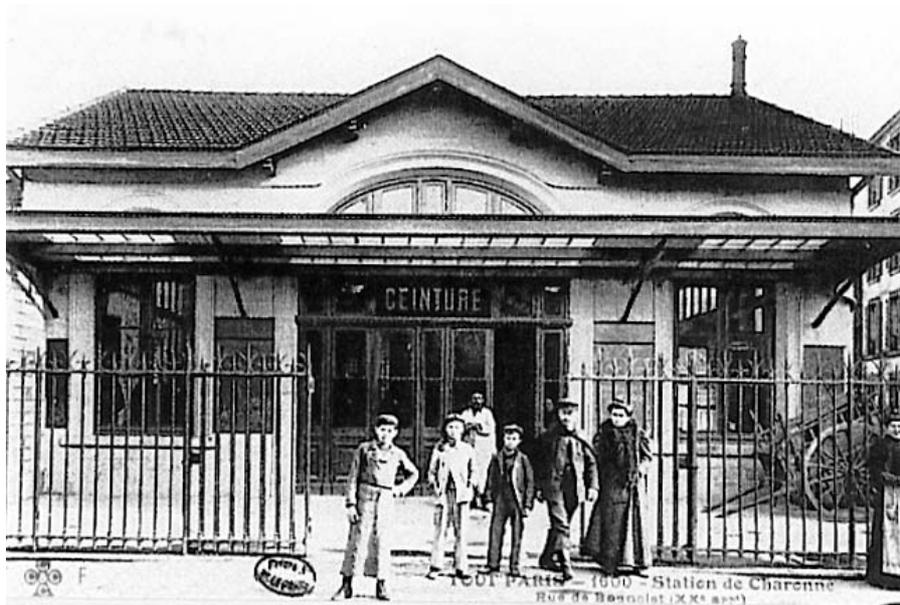
Station de Bel-Air (10 janvier 1888). Ph. Broise. Album 1. Bibl. ENPC.



Enquête sur l'établissement d'une station près de la rue d'Avron (19 décembre 1892). Archives de la Seine



Relevé en coupe de la gare d'Avron. Archives de la Seine.



Station de Charonne. Rue de Bagnolet. C. P. Fleury. BHVP.



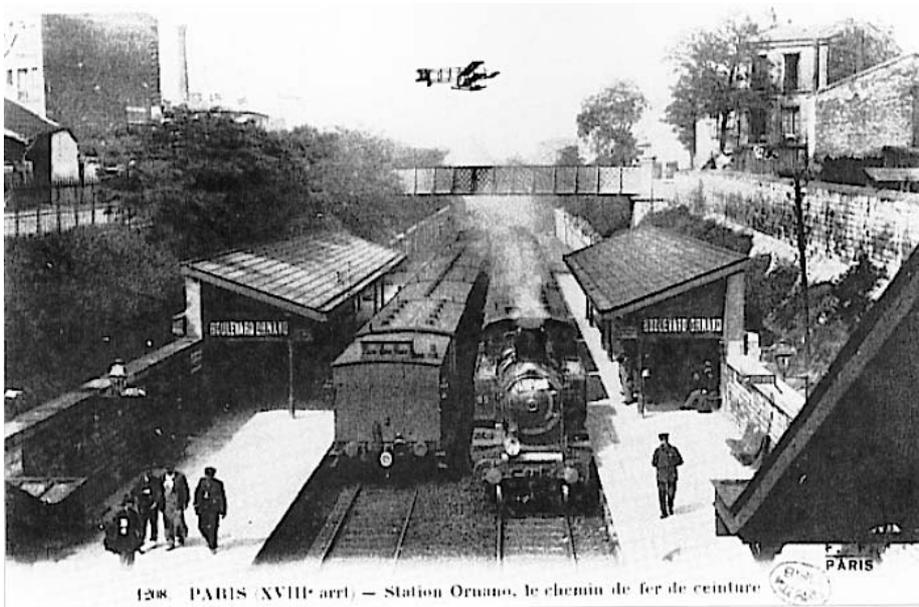
Gare de Ménilmontant. C. P. BHVP.



Gare de Ménilmontant. C. P. BHVP.



Station du Pont de Flandre. C. P. BHVP.



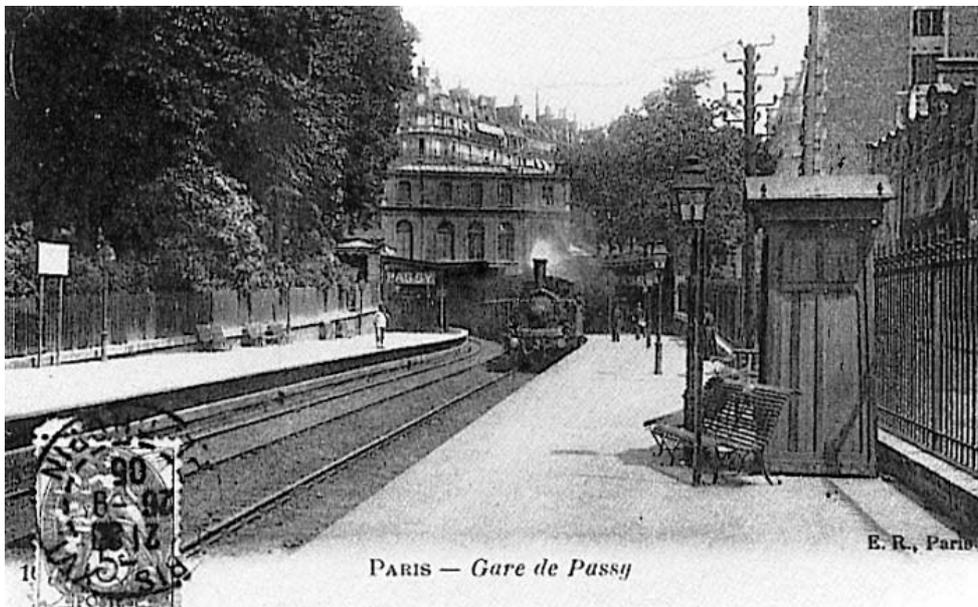
1208. PARIS (XVIII<sup>e</sup> arr.) — Station Ornano, le chemin de fer de ceinture

Station Ornano. C. P. BHVP.



1209. PARIS — Gare de St-Ouen (XVIII<sup>e</sup> arr.)

Gare de Saint-Ouen. C. P. Fleury. BHVP.



*Gare de Passy. C. P. Coll. Gallet.*



*Gare du Point-du-jour. C. P. Géry. Coll. Pitrou.*

### **Bibliographie**

Connaissance du rail, numéro spécial, la Petite Ceinture de Paris, janvier 1985 n° 52  
 Chemins de fer de Petite Ceinture et de Grande Ceinture de Paris, 1929, recueil de documents  
 Rapport de voyage du 1er juillet 1988, Cercle Ouest Parisien d'Études Ferroviaires

### **Illustrations**

Extrait du livre 1851-1981, le Chemin de fer de Petite Ceinture de Paris, Pierre FANLAC, éditeur

# **ANNEXE 3**

## **Charte d'aménagement**

## POURQUOI UNE CHARTE POUR LA PETITE CEINTURE ?

La ligne de Petite Ceinture a été fermée au public en 1934. Seule sa partie ouest a continué d'être exploitée pour le trafic voyageurs. À l'occasion de l'ouverture en 1988 du RER C, la partie Nord-Ouest a été réaménagée, et les tranchées des boulevards Péreire et Flandrin ont été couvertes pour recevoir des jardins et des équipements de quartier. Mais les parties Est, Sud et Nord, restent largement inutilisées, et certains tronçons posent de réels problèmes d'entretien et de sécurité.

Ces terrains forment un ensemble exceptionnel dans Paris par son ampleur, sa continuité, sa végétation spontanée et ses arbres. Ils représentent une ressource majeure pour la création d'espaces de récréation et de détente. Les gares et les ouvrages originaux, parfois uniques, qu'ils comportent font aussi partie de l'identité du site et il est souhaitable de les préserver dans toute la mesure du possible.

C'est pour faire évoluer cette situation qu'une Commission de réflexions et d'études a été créée par le Maire de Paris. L'objectif est que les travaux de cette commission débouchent sur un grand projet pour Paris, même au travers d'aménagements simples. Il s'agit de faire revivre le site de la Petite Ceinture au profit des parisiens.

La Charte est l'un des composants de ce projet. Elle a pour objet de dégager les principales orientations d'aménagement du site, qui serviront de guide aux aménagements concrets réalisés.

Ces orientations portent sur le site même de la Petite ceinture, mais aussi, lorsque cela paraît souhaitable, sur ses abords immédiats.

Elles concernent la préservation du paysage, les usages possibles des différentes emprises et les modalités de leur gestion future.

Les propositions qui suivent résultent pour une large part des suggestions formulées par les participants au cours de la première réunion de la Commission de réflexions et d'études de la petite ceinture. Elles forment déjà un ensemble bien ordonné.

En l'état cependant, ces propositions conduisent, comme on le verra, à des intentions parfois peu conciliables. Cela résulte essentiellement de deux interrogations principales qui sont développées ci-après – la question de l'unité du site et celle de son avenir ferroviaire – et dont la Commission doit encore débattre.



*Boulevard Péreire, 17<sup>e</sup> arrondissement.*



*Villa du Bel-Air, 12<sup>e</sup> arrondissement.*

## DEUX QUESTIONS PRÉALABLES SUR L'UNITÉ DU SITE DE LA PETITE CEINTURE ET SON AVENIR FERROVIAIRE.

### 1 – CONCILIER UNITÉ DU SITE ET DIVERSITÉ D'USAGE

Tout le monde s'accorde à considérer la petite ceinture comme un ensemble unique qui mérite une réflexion coordonnée sur les conditions de son aménagement. Pourtant, il faut s'interroger sur la manière de comprendre cette unité du site et sur l'importance de cette notion pour la conception des aménagements futurs.

La plate-forme de la petite ceinture s'inscrit dans l'histoire du développement de la couronne de Paris. Son tracé est très présent à l'échelle de la ville et il participe désormais de notre mémoire collective. Elle forme donc un tout qu'il faut, comme de nombreux secteurs périphériques de Paris, apprendre à redécouvrir et respecter.

Cette plate-forme est en fait un même ouvrage en déshérence et non une succession de friches linéaires qu'il suffirait de lotir. Il s'agit d'un ensemble qui possède certaines caractéristiques permanentes, notamment de continuité, et qu'il faut préserver.

Mais la petite ceinture considérée plus largement, si l'on ajoute à la plate-forme ses rives et les quartiers qui l'entourent, est aussi un espace très changeant en raison des conditions de son insertion géographique. Elle a également changé de nature, devenant par endroits coulée verte et poumon pour la ville.

Son emprise doit donc pouvoir accueillir des usages diversifiés tenant compte de la diversité de son insertion physique (tranchées, remblais, viaducs, tunnels) et de celle des quartiers riverains et de leurs besoins.



15<sup>e</sup> arrondissement.

La notion d'unité apparaît donc trop radicale, à elle seule, pour permettre de guider concrètement la réflexion.

Il s'agit plutôt de mettre au point un projet portant sur une «entité», c'est-à-dire «un objet considéré comme doué d'unité matérielle, alors que son existence objective n'est fondée que sur des rapports, tel un fleuve...». Il convient, autrement dit, de concevoir la petite ceinture comme un ensemble qui doit rester un grand tracé forgé par son histoire, en même temps que le support matériel d'aménagements multiples et diversifiés, nécessaires à la vie quotidienne du voisinage.

Cela implique, d'une autre manière, de distinguer et de combiner :

- ce qui relève de l'échelle de la ville dans son ensemble, où le site doit réellement conserver les caractères de son unité, comme l'horizontalité de la plate-forme, les ouvrages, l'ouverture visuelle...,

- ce qui relève de l'échelle locale où peuvent être imaginés des aménagements plus adaptés au contexte.

Le projet de charte propose des dispositions conçues dans cet esprit, qui rejoignent de nombreux points de vue exprimés en Commission.



Rue Firmin-Gillot, 15<sup>e</sup> arrondissement.

## 2 – SAVOIR S'ADAPTER À DES ÉCHÉANCES DIFFÉRENTES ET MAL CONNUES

Il existe encore de nombreuses incertitudes sur l'avenir ferroviaire du site. Des réflexions sont en cours pour préciser cette question. Elles portent sur les trafics de voyageurs comme sur les trafics de marchandises, leur volume, leur efficacité, leurs conditions d'insertion et les échéances de leur éventuelle réalisation.

Il ne sera donc peut-être pas possible d'identifier partout dans des délais rapprochés, les tronçons qui seront définitivement délaissés par le fer et ceux qui resteront inutilisés seulement de façon temporaire.

Il sera de même difficile de repérer les sites permettant de faire cohabiter sur la plate-forme un système de transport ferré et d'autres types d'utilisation, puisque la place disponible est très variable suivant les tronçons.

La question est donc posée des modalités d'une ouverture temporaire de certaines de ces emprises à d'autres usages, ou encore, de la manière de concevoir des aménagements réversibles. Il serait ainsi possible, sans fermer l'avenir du site en matière de transports, d'en imaginer une gestion plus souple et plus efficace.

Cela pourrait aussi, comme plusieurs participants à la Commission l'ont suggéré, être un moyen de bien s'adapter localement au caractère particulier du site. L'idée de réversibilité est en effet défendue parfois comme un moyen d'empêcher de parcelliser et de figer la petite ceinture trop rapidement.

Quoi qu'il en soit, l'important aujourd'hui est de fixer les limites spatiales de cette réversibilité et d'en préciser les exigences. Il paraît raisonnable de l'appliquer de façon rigoureuse à la plate-forme seulement, et de ne prévoir sur cette plate-forme que des aménagements légers, en y évitant donc une affectation trop précise.

## LES QUESTIONS DE PAYSAGE

### 1 – PRÉSERVER LES ÉLÉMENTS QUI FONDENT L'UNITÉ ET L'IDENTITÉ DU SITE

#### • Les perspectives et les vues

La petite ceinture offre dans sa longueur des perspectives très amples, notamment depuis les ouvrages qui la franchissent quand elle est en tranchée. Les vues transversales qu'elle offre sur Paris dans les parties en remblai sont tout aussi intéressantes, qu'il s'agisse de vues lointaines ou sur de grands axes urbains, ou au contraire sur ce qui est d'ordinaire caché : les « arrières » de la ville et les cœurs des îlots riverains.

Pour préserver le caractère de ces vues et de ces lieux, il convient en règle générale de ne pas de construire sur la plate-forme de la petite ceinture. Des dispositifs plus souples peuvent en revanche être envisagés sur certaines rives et sur les terrains des anciennes gares de marchandises aux abords.

#### • La végétation

La végétation de la petite ceinture présente un caractère original, à bien des égards sauvage, qui a été très souvent souligné.

Ce caractère doit être préservé en maintenant les arbres de hautes tiges, mais aussi la végétation spontanée existante, là où cela paraît possible, ou en s'en inspirant dans les aménagements paysagers qui devront renforcer le caractère vert du site.



Rue Friant, 14<sup>e</sup> arrondissement.

#### • Les bâtiments et ouvrages remarquables

Ce sont des témoins du passé ferroviaire de l'infrastructure : anciennes gares de voyageurs, ouvrages de franchissement en viaduc ou en tranchée, mais aussi équipements de voies encore existants. Ces dispositifs doivent être recensés et préservés dans la mesure du possible. Ils pourront être réutilisés à d'autres fins.

En toute hypothèse, la largeur et le nivellement général de la plate-forme doivent être maintenus dans les mêmes conditions.

Certains ont fait valoir qu'une réutilisation contemporaine des ouvrages à des fins ferroviaires pourrait amener à les dénaturer. Cette préoccupation ne paraît pas fondée pour les gares. Elle paraît en revanche plus justifiée pour certains ouvrages de franchissement, qui ne pourront pas être réutilisés sans modification, sauf surcoût de réaménagement très important.



Rue de la Voute, 12<sup>e</sup> arrondissement.



Mail Leibniz-Belliard, 18<sup>e</sup> arrondissement.

## 2 – METTRE EN VALEUR LE CARACTÈRE ORIGINAL DE CES ESPACES SINGULIERS :

Cette mise en valeur implique de respecter les harmonies et les hiérarchies existantes et l'esprit de chaque lieu, sans chercher nécessairement à rendre tout accessible et à tout montrer. Elle doit en particulier tenir compte des relations très variables entre les emprises de la petite ceinture et les espaces publics riverains. On pourra distinguer ainsi :

- **des espaces enfouis ou souterrains**, perçus essentiellement à leurs extrémités, même s'ils sont aussi révélés parfois par les espaces publics qui les couvrent, comme pour le mail des rues Leibnitz et Belliard et le boulevard Péreire ; aucune contrainte d'aménagement ne paraît devoir être imposée à ces volumes,

- **des espaces libres cachés, ou simplement discrets**, parfois de bonne dimensions, comme au pied du parc Georges Brassens ou au nord du



Rue de Bagnolet, 20<sup>e</sup> arrondissement.

### • Les mobiliers

Dans le même esprit, l'unité et la lisibilité de la petite ceinture seraient améliorées si les divers mobiliers nécessaires (grilles extérieures, portes, escaliers, signalétique légère et éventuellement amovible...) utilisaient un vocabulaire commun. Cela n'interdirait pas dans tel ou tel cas vraiment particulier d'utiliser un dispositif original exprimant localement la diversité des utilisations et des ambiances.

cours de Vincennes ; ce sont des lieux dérobés ou à peine entrevus, le plus souvent en cœur d'îlot, mais offrant des coups d'œil, des ouvertures sur la ville ; il faut y conserver le plaisir de ces découvertes furtives et prévoir une grande simplicité de traitement, notamment pour les équipements que l'on souhaiterait y implanter.

- **des espaces exposés mais pourtant interdits**, en général des tranchées très visibles, que l'on observe à travers les grilles, comme le long du boulevard Emile Augier, et qui pourraient parfois rester à l'écart de la ville, en conservant leur caractère sauvage,

- **des espaces plus perceptibles et plus accessibles** ; ils pourraient recevoir des aménagements significatifs, **en distinguant toutefois ceux qui accompagnent l'espace public**, comme Villa du Bel-Air, et qui paraissent relever davantage de la promenade, **de ceux qui paraissent plus autonomes**, comme les abords de la rue Berzélius.

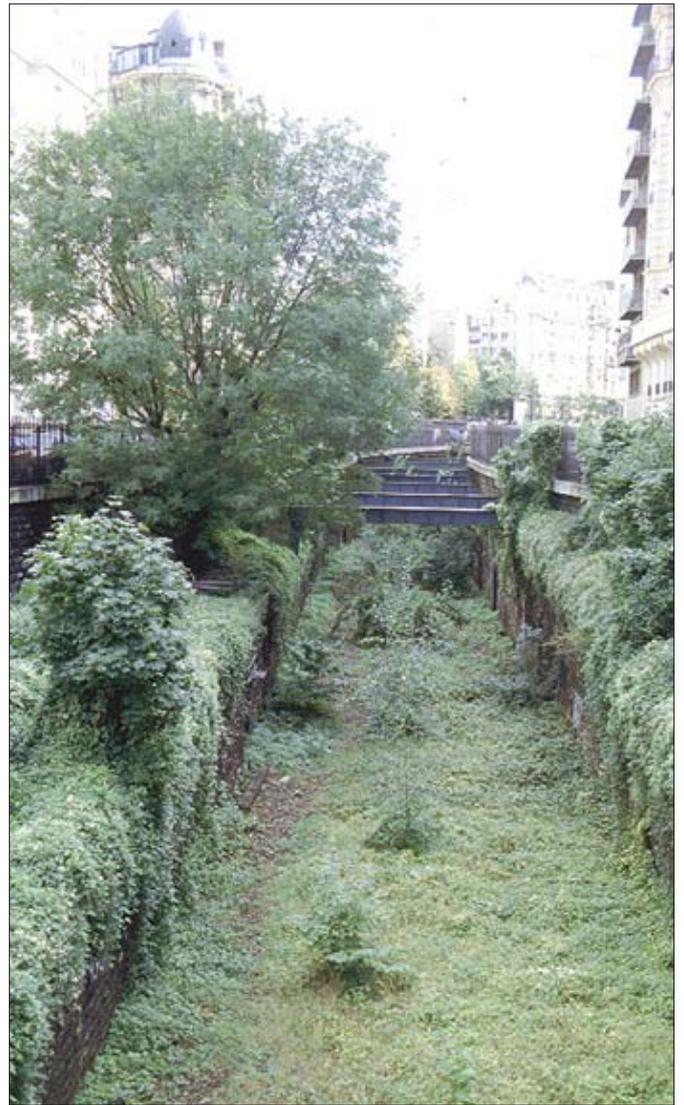
Ces différents espaces doivent être repérés précisément le long de la petite ceinture et traités en s'appuyant sur les caractéristiques qui viennent d'être décrites.

Par ailleurs, le rapport entre ces emprises et le bâti environnant doit être soigneusement étudié, en évitant notamment de laisser établir de nouvelles vues principales trop proches sur la petite ceinture. Cela peut conduire à respecter les règles de construction par rapport aux limites mitoyennes fixées par le POS, sans exception.

De même certains espaces plantés existants et certains tissus intéressants aux abords de la petite ceinture, pourront mériter d'être mieux protégés.



*Vers la rue du Sahel, 12<sup>e</sup> arrondissement.*



*Boulevard Émile-Augier, 16<sup>e</sup> arrondissement.*

## LES QUESTIONS D'USAGE

### 1 – RENDRE AU PUBLIC LES ESPACES DE LA PETITE CEINTURE

Même si certains espaces sont appelés à rester inaccessibles aux piétons, principalement au bénéfice des transports, l'objectif est d'ouvrir le plus possible cet ensemble aux parisiens pour en faire un support à la récréation et la détente. Il peut être proposé à cet égard :

- **De créer des «circulations douces»** sous la forme de cheminements et de pistes cyclables s'insérant dans le maillage parisien, ou tout autre mode de déplacements légers et non polluants,
- **De trouver des promenades nouvelles** offrant des itinéraires insolites derrière, dessus, dessous la ville,

- **De développer, plus largement, des activités de découverte** de la nature en raison de l'ambiance et de la végétation très riche du site, mais aussi d'autres activités liées par exemple à son entretien,

- **D'ouvrir des lieux de calme et de détente** plus traditionnels tenant compte du caractère du site, **mais aussi des espaces pour les activités sportives** sous diverses formes; sur ce dernier point en particulier, la possibilité de trouver des sites aménagés de façon simple et évolutive, compte tenu des changements rapides des goûts des adolescents, mériterait d'être testée.



Rue de Lagny, 20<sup>e</sup> arrondissement.



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

## 2 – PERMETTRE L'ÉVOLUTION ET LA MIXITÉ DES USAGES :

Ces activités doivent respecter le caractère du site. Ainsi :

- **Les espaces aménagés sur la plate-forme ne doivent pas être définitivement figés.**

Cette orientation conduit à prévoir des aménagements d'autant plus souples, transformables et évolutifs que l'utilisation est temporaire. Cela exclut de toute manière les constructions, mais aussi les plantations d'arbres de haute tige. Mais certaines rives de l'emprise et les terrains des anciennes gares pourront recevoir des aménagements durables.

- La souplesse recherchée pour les aménagements devrait autoriser aussi **la plus large cohabitation des usages** dans un paysage végétal, en évitant dans chaque secteur aménagé les fractionnements excessifs, comme la multiplication des enclos intérieurs ou les sites propres trop exclusifs pour les piétons et les vélos, même si par endroits l'étroitesse de l'emprise (huit mètres) obligera à faire des choix.

## 3 – ASSURER L'ACCESSIBILITÉ ET LA SÉCURITÉ DES ESPACES AMÉNAGÉS :

Ces questions renvoient aux conditions de gestion des sites. Au préalable, cependant, deux dispositions physiques devront faire l'objet d'une étude attentive dans le cadre de tout aménagement. Elles concernent :

- **la réalisation d'accès suffisants** pour tous les usagers, en s'appuyant notamment sur ceux qui existent déjà. Cela demande en particulier de rechercher les sites les plus aptes à recevoir des accès à niveau ou sous forme de rampes, offrant de bonnes conditions de visibilité et de sécurité,

- **la pose de clôtures qualité sur le pourtour des emprises** ainsi ouvertes au public, pour en assurer la sécurité en maintenant un aspect agréable,

- **Une remise en état suffisante des ouvrages** qu'il sera prévu d'ouvrir au public, en veillant notamment à la bonne tenue des garde-corps et du platelage des ponts, ainsi qu'au bon nivellement de la plate-forme.

Enfin, la question de l'utilisation des longs tunnels, ou de certains espaces particulièrement confidentiels ou cachés, mérite encore d'être approfondie du point de vue de la sécurité comme de l'usage.



Viaduc de Vaugirard, 15<sup>e</sup> arrondissement.



Rue Florian, 20<sup>e</sup> arrondissement.

## LES QUESTIONS DE GESTION

### 1 – FAIRE ÉVOLUER LES DOCUMENTS RÉGLEMENTAIRES :

Au niveau régional, le SDRIF actuel prévoit sur les emprises de la petite ceinture une ouverture aux voyageurs au sud, du trafic de marchandises au nord et à l'est. Le POS de Paris est tenu de respecter ces prescriptions.

Le POS réservant les emprises de la petite ceinture à un usage ferroviaire, il conviendra donc de faire évoluer ce statut pour toutes les emprises qui devraient définitivement être affectées à un autre usage.

Il faudra aussi veiller à ne pas introduire d'éléments susceptibles de réduire la souplesse d'usage. A cet égard, l'inscription au POS d'une protection générale de type «zone ND», adoptée habituellement pour les jardins, apparaît ici peu

adaptée.

Si, sur un plan global, le POS ne peut évoluer qu'en conformité avec le SDRIF, on peut certainement progresser sur quelques points :

- **par une approche plus fine des dispositions applicables à certains lieux particuliers**, comme les petites gares par exemple, pour les ouvrir à des utilisations plus variées,
- **sur certaines emprises sensibles bordant la petite ceinture** au delà de la zone UN, par un ajustement du POS afin de mieux régler les hauteurs autorisées et la protection des espaces plantés, mais aussi peut-être les vues principales et les prospects. Cela peut faire l'objet de nouveaux POS particuliers, une extension des zones UL et de nouveaux EVIP.



Rue Belliard, 18<sup>e</sup> arrondissement.



Gare de Bagnole, 20<sup>e</sup> arrondissement.

## 2 – TROUVER DES DISPOSITIONS INNOVANTES POUR GÉRER L'ESPACE :

Ces questions renvoient d'abord à l'usage futur imaginé pour les différentes emprises. Une réelle utilisation ferroviaire conduirait la SNCF à prévoir un entretien très suivi, ne serait-ce que pour des questions de sécurité.

La question est plus difficile lorsqu'il s'agit de trouver des dispositions concernant des sites inutilisés ou qui ne pourraient être accessibles que pour quelques années. Cependant, il est possible d'imaginer :

- **en matière d'entretien, des formules faisant appel à des emplois d'insertion;** elles pourraient par exemple être étudiées en liaison avec les services municipaux et RFF, suivant que les emprises seraient utilisables par les habitants ou non,

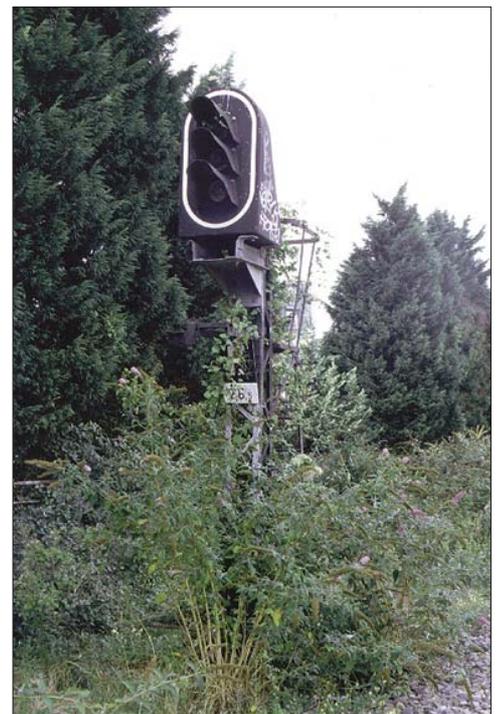
- **l'ouverture temporaire au public de certains tronçons;** elle pourrait exclure en première approche, les périodes nocturnes, voire même être limitée encore à quelques heures pendant la journée pour faciliter la gestion des questions de sécurité; dans une première étape, elle pourrait aussi se limiter aux seules fins de semaine, comme c'est le cas pour la voie Georges Pompidou, voire à certains moments propices de la semaine scolaire ou à certaines saisons,

- **des conventions avec les services de la ville de Paris** pour l'aménagement et la gestion des espaces ouverts aux habitants,

- **de confier aussi à titre expérimental la gestion de certaines sections à des associations compétentes,** à condition qu'elles soient en mesure de fournir les garanties nécessaires vis à vis de l'accueil du public; la vocation de ces espaces pourrait par exemple être orientée vers la création de jardins potagers, mais aussi de terrains de jeux et de loisirs sportifs



Rue d'Aubervilliers, 19<sup>e</sup> arrondissement.



Rue Petit, 19<sup>e</sup> arrondissement.

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Les associations communiquent au maire de Paris et à la presse une clause commune qui sera diffusée **jeudi 14 janvier à l'Hôtel de ville de Paris** lors de la commission de réflexion sur la Petite Ceinture menée par M. Bulté, adjoint au maire, chargé du logement et de la construction.

Cette clause minimum de sauvegarde répond à l'initiative de la Ville de Paris désirant changer le zonage de la Petite Ceinture ferroviaire dans l'actuel Plan d'Occupation des Sols.

Tous les signataires défendent le fait que la Petite Ceinture ne doit pas être interrompue, morcelée ou construite, quelle que soit sa réutilisation future.

### CLAUSE DE SAUVEGARDE MINIMUM INTER-ASSOCIATIVE DE LA PETITE CEINTURE

Le site dit de la "Petite Ceinture" regroupe l'ensemble des terrains entourant Paris, initialement affectés à la circulation des trains.

Actuellement délaissé, chacun désire que cet espace soit réinvesti rapidement pour en faire un espace de circulation continue non polluante dans un environnement le plus végétal possible. Pour atteindre ce but, et quelle que soit la finalité de son exploitation, nous défendons ensemble ce site dans son intégrité absolue.

Trois directions immuables serviront de base pour définir notre action.

- 1 - Préserver le site avec son territoire, ses terrains attenants, ses bâtiments, son paysage en maintenant et développant l'environnement végétal
- 2 - Réduire la constructibilité au minimum indispensable à l'exploitation du site
- 3 - Maintenir une emprise continue sur l'ensemble du site dans un projet global

Les premières associations signataires de cette clause minimum sont :

Ecologie pour Paris	Vélo XV et VII
SOS Paris	Le Petit Ney
Environnement XV <sup>e</sup>	Epoc
Association des Usagers des Transports	Club Loisirs 67
ADA 13	Planète Bleue
Association Réseau Vert	Amicale du Lieutenant Colonel Dax
Mouvement de Défense de la Bicyclette (MDB)	Comité Anti-Pollution

---

Contact presse (à ne pas publier) : Pierre-Alain Brossault 06 14 74 06 44 Isabelle Lopez 06 62 31 49 05

**ANNEXE 4**  
**Deux exemples de promenades  
aménagées sur des emprises  
ferroviaires inutilisées**

Les terrains ferroviaires en site urbain font régulièrement l'objet de réflexions prospectives sur leur devenir.

Parfois, un changement d'usage aboutit à de véritables opérations d'aménagement et à la création de quartiers nouveaux. Certains sites linéaires particuliers permettent aussi dans ce cadre, de créer de grands jardins, comme la promenade plantée du 12<sup>e</sup> arrondissement.

Dans d'autres cas, les démarches sont beaucoup plus nuancées. Elles peuvent conduire à limiter le changement d'usage pour préserver le caractère original d'un site et toutes les traces de son histoire. C'est la disposition adoptée à Berlin dans le parc de Schöneberg.

Elles peuvent encore exprimer le souci de bien gérer une emprise, tout en reconnaissant une incertitude sur le devenir du site, compte tenu d'un contexte urbain complexe et évolutif. Elles se traduisent alors par des aménagements réversibles. C'est le principe qui a été retenu à Colombes.

Dans les deux cas analysés, il est intéressant de noter que l'accent a été mis sur le caractère naturel des lieux, suivant des dispositions très proches de celles qui ont été proposées dans la charte de la Petite Ceinture.

La présentation de ces exemples a donc paru tout à fait intéressante pour éclairer les travaux de la Commission chargée de réfléchir à l'avenir de ce site.

- **Le parc de Südgelände à Berlin-Schöneberg** p. 2
- **La coulée verte à Colombes** p. 8

## LE PARC NATURE SÜDGELENDE à BERLIN - SCHÖNEBERG<sup>1</sup>

Pour les promoteurs de l'aménagement du Südgelände, grâce à la chute du mur de Berlin, la nature authentique devient de nouveau un symbole de liberté, dans le prolongement des thèmes développés au 18<sup>e</sup> siècle, par la philosophie des lumières. Dit autrement, si la liberté se justifie en tant que droit naturel, une nature authentique

doit alors devenir le symbole de cette liberté. Dans cet esprit, des paradis sauvages d'une exceptionnelle beauté et d'une grande utilité écologique, qui ont pu apparaître durant la division de Berlin sur des surfaces qui n'étaient plus utilisées, doivent à présent symboliser « la liberté » pour les citoyens de la ville de Berlin.



<sup>1</sup> Ce texte est la traduction, la plus fidèle possible, de larges extraits d'une brochure signée par le Dr Volker Hassemer, Sénateur au Développement Urbain et à la Protection de l'Environnement du Land de Berlin

## L'histoire du Südgelände

Au sud de Berlin, la construction du chemin de fer de Potsdam en 1838, celle de Anhalt en 1841 et la voie circulaire en 1871 séparèrent les zones rurales, situées entre ces traces, du village de Schöneberg. On a donné depuis à ces territoires le nom de Südgelände de Schöneberg. Leur situation isolée entre les voies ferrées influença de façon déterminante le développement de ces emprises. Sur le bord est, ont été établies d'autres installations de chemin de fer comme la Gare de Tempelhof, l'atelier de maintenance du Reichsbahn et la zone d'activités de Bessemer Strasse. Les zones situées à l'ouest, virent se développer essentiellement une exploitation de petits jardins.



*la plaque tournante*

A la fin de la guerre, un décret des Alliés stipula que tout démontage d'installation de chemin de fer était interdit. La gare de triage de Tempelhof tomba cependant en jachère et fut progressivement reconquise par la nature. Certaines plantes furent apportées de pays lointains durant les périodes d'activité, avec les livraisons de marchandises. D'autres arrivèrent de la périphérie de la ville en progressant le long des voies de chemin de fer. D'autres, enfin, arrivèrent des jardins environnants.

La topographie artificielle de la gare de triage avec sa colline de démarrage, les buissons et les coupes faites sur le terrain, offraient une mosaïque de sites très variée et donnent aujourd'hui un paysage diversifié. De petites forêts denses alternent avec des arbrisseaux multicolores et des surfaces de prairies, dans lesquelles les vestiges du chemin de fer du passé apparaissent de plus en plus étranges.



*un vestige*

En 1969, le Sénat de Berlin commanda l'étude du développement d'une nouvelle gare de marchandises sur le Südgelände de Schöneberg. En 1974, un accord de principe fut conclu entre le Sénat et la Reichsbahn pour la construction de cette gare.

Cependant, après des années de protestation d'associations de citoyens et d'écologistes, les résultats d'expertises sur la faune et la flore et le caractère exceptionnel et irréversible de la végétation, tout comme la constatation qu'il s'agissait d'une erreur de planification dans le cadre de la structuration des chemins de fer, conduisirent à abandonner définitivement le projet en 1986.

En 1987, fut créée l'Association de Promotion du Parc Naturel de Südgelände dont l'objectif a été d'imposer la vision d'un parc naturel dans lequel coexisteraient harmonieusement la protection de la nature et l'offre de détente. Les objectifs de cette association ont été depuis largement repris dans la planification du développement urbain de Berlin : les nouvelles installations de voies ferrées n'occuperont que la partie est du terrain ; la partie grandes lignes perdra définitivement son statut de terrain de chemin de fer et se développera sous la forme d'un parc naturel.

C'est en 1996, enfin, que commença la mise en œuvre du parc.



*une traversée des rails*

## La conception du Parc Naturel

La nature - même sans ambition ornementale - a ici elle-même pris en charge l'aménagement artistique du jardin et transformé l'ancienne gare de triage en un paysage unique. La nature et la technique se sont fondus pour créer un ensemble harmonieux invitant à la découverte et suscitant les illusions les plus diverses. On peut tout aussi bien ressentir sur le site le romantisme d'un paysage de voies ferrées que la force implacable avec laquelle la nature domine la technique.

La diversité avec laquelle la nature se présente est en outre particulièrement impressionnante : 366 types de plantes différentes, 26 oiseaux couveurs différents et près de 100 types d'abeilles ont été enregistrés sur une surface de 18 hectares seulement. Un grand nombre de ces espèces sont considérées comme étant rares ou en péril à Berlin, et à ses abords. Toutefois, des biologistes ont également constaté que certaines des espèces menacées sont évincées par la poursuite de l'épanouissement de la nature. De 1980 à 1990, la part des bosquets est passée d'un tiers, à deux tiers de telle sorte que les prairies riches en espèces constituant un espace de vie d'un grand nombre de plantes et d'animaux en péril sont de plus en plus recouvertes par la prolifération des bosquets. Simultanément, les vestiges des voies ferrées disparaissent de plus en plus dans l'épaisse fourrure de la végétation et de larges clairières qui représentent un attrait par contraste avec l'épaisseur des fourrés, se trouvent également réduites.



*la progression de la végétation*

Cela peut conduire à se poser plusieurs questions. Un tel constat est-il une raison pour intervenir et stopper l'épanouissement naturel du site ? La nature doit-elle d'une façon générale être divisée entre ce qui est précieux parce que devenu rare ou considéré comme beau, et ce qui est moins précieux parce que résistant aussi à un environnement hostile ? Les critères d'évaluation de la protection de la nature, qui s'orientent toujours en fonction de l'image directrice du paysage traditionnel rural, sont-ils effectivement toujours valables pour un tel biotope urbain ? Ne serait-il pas plus juste, compte tenu du fait qu'en Europe Centrale, 99 % de la nature est exploitée et déformée par l'homme, de rendre sans condition ce petit paradis à la nature ?



*l'atelier des locomotives*

Cependant, en dépit de toutes ces questions et doutes, l'expérience a été tentée ici de réveiller de son sommeil de Cendrillon le Parc Südgelände. La richesse événementielle du site, son potentiel de détente, tout comme sa valeur culturelle et pédagogique en terme d'environnement, sont trop précieux dans une ville comme Berlin pour en priver sa population. L'ouverture du parc, et l'objectif non seulement de conserver la richesse du lieu, mais également de le développer, ont donc conduit à quelques concessions vis à vis du libre épanouissement de la nature. Il convient certes de préserver cette liberté à l'avenir dans de vastes zones, mais l'objectif d'une utilisation pour la détente, qui doit également s'effectuer de la façon la moins réglementaire possible, entraîne des dispositions complémentaires dans d'autres parties du site.

Dans ces dernières, il convient en effet d'intervenir de façon plus intensive et directive ; par exemple, de nouveaux chemins doivent être aménagés, des vestiges caractéristiques des voies ferrées méritent d'être conservés ou remis en évidence, la clairière centrale doit être protégée contre un reboisement total pour stabiliser les espèces et la diversité du paysage. Tout ceci doit être effectué de façon prudente et nécessite dans le détail une exécution soignée tout comme un contrôle permanent. Ce n'est qu'ainsi qu'on parviendra à ce que la magie particulière du parc Südgelände soit préservée à long terme.



*l'accès au parc*

C'est ce concept original qui a été soutenu par les responsables du sénat de Berlin et l'administration de l'arrondissement, l'Association de Promotion du Parc Naturel Südgelände, initiatrice de l'idée, la société GRÜN BERLIN GmbH, chargée de la réalisation, et la Fondation Allianz pour la protection de l'Environnement, qui sponsorise généreusement le projet.

## L'organisation du Parc

L'accès principal au Parc Naturel est situé au pied de la station Priesterweg du RER. Une sortie directe mène à une avant-place en forme de terrasse, d'ores et déjà visible des quais de la station ; cette place doit être aménagée notamment sous la forme d'un jardin de sculptures.



*l'avant place d'accueil*

De là, un ancien viaduc de chemin de fer, aménagé sous la forme d'un tunnel d'information, conduit au Parc Naturel proprement dit. Un petit chemin circulaire d'environ un kilomètre mène aux attractions principales du parc. L'atelier de locomotives, transformé en atelier de sculptures, le château d'eau, utilisé comme grandiose tour panoramique, et la vieille plaque tournante, sont également accessibles par ce chemin, tout comme la suite des structures de végétation typiques et les éléments caractéristiques de la topographie du terrain.

Un second grand chemin circulaire d'environ 2,5 km de longueur mène les amoureux de la nature plus loin dans la partie nord du parc. La clairière centrale, qui doit être déclarée zone de protection de la nature, compte tenu du monde précieux de plantes et d'animaux qui s'y trouvent, sera traversée par une passerelle. Cette passerelle doit être harmonisée avec le caractère du terrain de chemin de fer et être réalisée en métal, de façon à susciter constamment chez l'observateur de nouvelles impressions. Grâce à cette passerelle, les pelouses sensibles seront protégées contre une sur-utilisation, tout en permettant une bonne perception des beautés de la nature.

Derrière la clairière, qui correspond à environ un tiers de l'ensemble du Parc Naturel, le chemin circulaire mène à un pont piétonnier au-dessus du RER en passant devant la ruine d'un poste d'aiguillage.



*le futur tunnel d'information*

Outre ces deux chemins circulaires, il existe encore toute une série de sentiers de découverte offrant des impressions toujours nouvelles, de telle sorte que le Parc Naturel n'est jamais ennuyeux pour les amateurs de découverte.

## Le château d'eau

Construit en 1927, le château d'eau est, avec la Grande Halle, la construction la plus impressionnante du terrain de Südgelände et le symbole de loin le plus manifeste du Parc Naturel.

Avec ses 50 mètres de hauteur et ses caractéristiques constructives, il fait partie des œuvres d'ingénierie qui se distinguent par leur beauté, leur fonctionnalité et leur originalité en termes de forme et de matériau. Ce château d'eau, qui s'inscrit dans le cadre de la protection du patrimoine, est ainsi un élément marquant de l'image de la ville à la limite des trois arrondissements de Schöneberg, Steglitz et Tempelhof.

Aujourd'hui, ce château d'eau est fortement corrodé et nécessite une réhabilitation. Des propositions ont été élaborées pour permettre son utilisation dans le cadre du concept du Parc Naturel, sous la forme, par exemple, d'une tour panoramique.



*le cheminement circulaire*

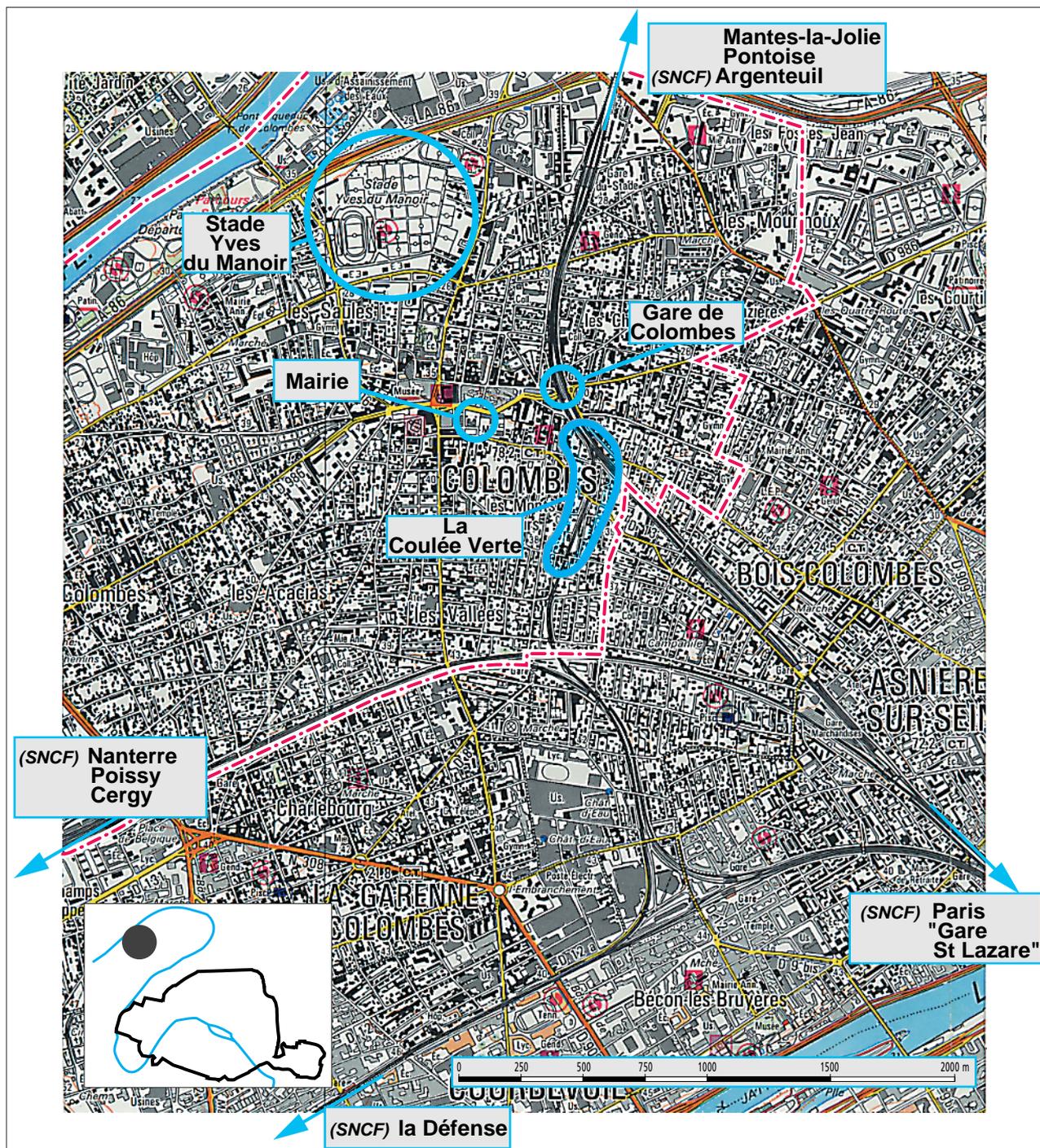
## LA "COULÉE VERTE" À COLOMBES

À Colombes (Hauts-de-Seine), une section de ligne de chemin de fer provisoirement inutilisée a été aménagée, depuis quelques années, en promenade.

Il s'agit d'une voie de raccordement qui relie deux faisceaux principaux de lignes de banlieue toujours en service au Nord-Ouest de Paris : la ligne de Paris-

Saint-Lazare à Argenteuil-Pontoise-Mantes et la ligne de Paris-Saint-Lazare à Cergy-Pontoise-Mantes.

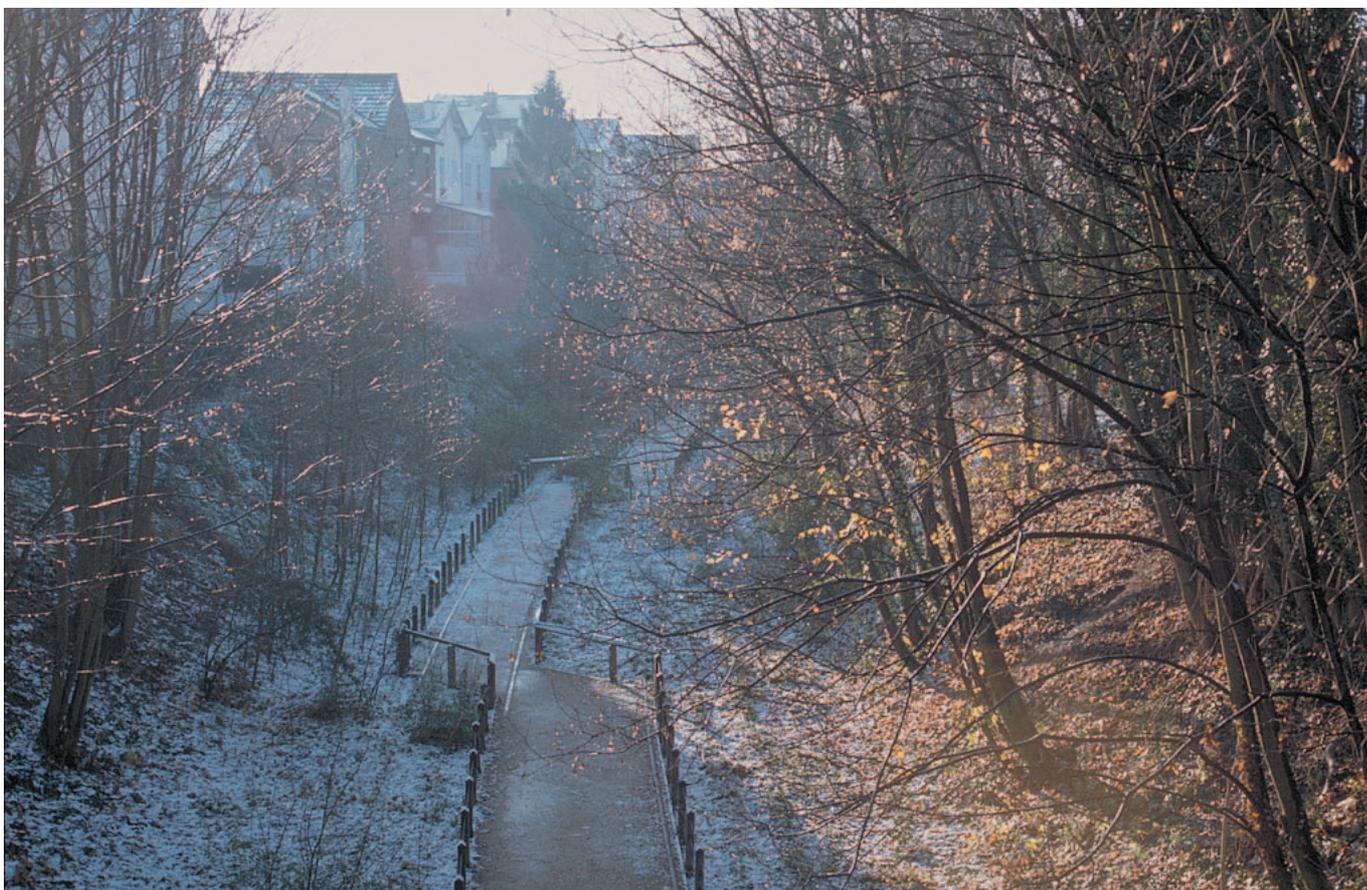
Cet équipement, dénommé "Coulée Verte" par la Commune de Colombes, est proche du centre-ville puisqu'il n'est qu'à 300 mètres de la mairie et de la gare.



L'emprise ferroviaire traverse un tissu pavillonnaire sur une longueur de 700 m environ.

Au sud, un tiers du tracé reste encore inaccessible et n'a pas été aménagé. Au nord, l'emprise, en tranchée, a été aménagée sur plus de 400 mètres de longueur.

Elle est entretenue par les services municipaux. Le site est toujours inscrit au POS de Colombes en secteur ferroviaire : il est cependant frappé d'une réserve pour espace vert public, qui se superpose au secteur ferroviaire : les deux indications sont visibles simultanément sur le document graphique du POS.



La SNCF a souhaité garder la possibilité d'ouvrir à nouveau cette voie à une utilisation ferroviaire ; c'est pourquoi, l'aménagement a été fait "à minima", dans un strict esprit de réversibilité.

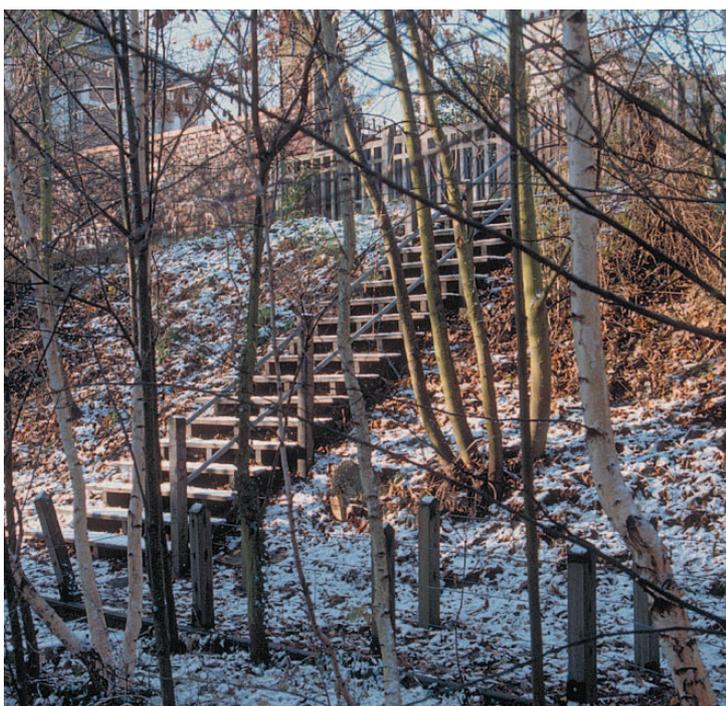
Il est très simple. et s'appuie à la fois sur la conservation des voies ferrées et sur celle de la végétation spontanée. L'une des voies ferrées est incluse dans une allée sablée, sur laquelle n'apparaît que la face supérieure des rails. Cette allée est bordée de deux clôtures basses formées de trois câbles d'acier dans des potelets de bois qui peuvent être facilement enjambés.

La seconde voie ferrée est envahie par une végétation spontanée, conservée en l'état et entretenue.

Un wagon posé en situation sur la voie, est utilisé

comme lieu de réunion. Il permet notamment l'accueil des enfants qui assistent à des leçons sur l'environnement et l'écologie dans un cadre scolaire. Deux accès ont été aménagés sur la plate-forme du

wagon l'un par escalier, l'autre par rampe, et l'ensemble apparaît bien inséré dans le paysage



Un escalier en bois très dépouillé, est implanté à flanc de talus. Il permet l'accès depuis une rue latérale.



Au droit de l'accès principal, une maison de garde-barrière conservée devrait accueillir un restaurant.



En face de l'accès principal, s'étend derrière une clôture, la partie encore en friche, en attente de la poursuite de l'aménagement