



Étude prospective sur le devenir de la Petite Ceinture

Phase 1 :
Diagnostic prospectif

En partenariat avec



Étude réalisée par l'Atelier parisien d'urbanisme

(Étude n° B 2.2 du programme partenarial 2010 voté par le conseil d'administration de l'Apur du 16 octobre 2009)

Directeur de la publication : Francis Rol-Tanguy

Directrice de la rédaction : Dominique Alba

Étude réalisée par : Hervé Levifve, Chiara Molinar

Sous la direction de : Christiane Blancot

Avec la participation de : Ingrid Masson, Pranjali Rai, Isabelle Raoul, Andrea Rigotti, Eda Yukerten, Lu Chao

Cartographie : Marie Thérèse Besse

Maquette : Apur

Photographies : Apur sauf mention contraire

www.apur.org

Sommaire

INTRODUCTION	5
PRÉAMBULE	7
1. LE PAYSAGE DE LA PETITE CEINTURE ET SON INSERTION DANS LA VILLE	11
1.1 La petite ceinture, une infrastructure ferroviaire en pleine ville	12
1.1.1 Genèse de l'infrastructure et composition de la ville autour	12
1.1.2 Le profil de l'infrastructure	14
1.2 L'insertion de la petite ceinture dans la ville	18
1.2.1 La Petite Ceinture dans le réseau des espaces publics	19
1.2.2 La petite ceinture, un espace de respiration en milieu dense	24
1.2.3 Implantation du bâti par rapport à l'espace de la petite ceinture	26
1.2.4 Le patrimoine bâti ferroviaire	31
1.3 En Conclusion	33
2. TRANSPORT	35
2.1 Genèse, construction, mise en service, déclin et fermeture	36
2.2 Quel avenir? Les réflexions de RFF	38
2.3 Le rôle possible de la Petite Ceinture au sein du Réseau Ferré National	39
2.3.1 Batignolles	40
2.3.2 Paris Nord Est	41
2.3.3 Gare de Lyon – Austerlitz	42
2.3.4 Le raccordement de la gare des Gobelins	43
2.4 Le rôle de la petite ceinture dans le réseau de transport en commun de la région parisienne	45
2.4.1 Les récentes réflexions sur la fonction transport de la PC	45
2.4.2 Quel rôle peut maintenant jouer la Petite Ceinture dans un réseau de transport?	46
2.4.3 Les difficultés d'insertion d'un tramway sur la Petite Ceinture	48
2.5 En Conclusion	50
3. USAGES DES ESPACES DE LA PETITE CEINTURE	51
3.1 De l'appropriation spontanée aux conventions d'occupation temporaire	52
3.1.1 L'affectation des emprises à l'air libre	53
3.1.2 L'affectation des gares	54
3.1.3 L'affectation des ouvrages	56
3.1.4 L'affectation des dalles	59
3.1.5 Les graffitis de la Petite Ceinture, un laboratoire artistique en plein air	60
3.1.6 Les pratiques occasionnelles	62
3.2 L'accessibilité de la Petite Ceinture	63
3.2.1 Des accès techniques récents	64
3.2.2 Les accès spontanés	66
3.2.3 Vestiges des accès d'origine	67
3.2.4 L'accessibilité des tunnels	68
4. NATURE EN VILLE – BIODIVERSITÉ – ENVIRONNEMENT	69
4.1 La petite ceinture, réservoir de biodiversité et espace de continuité écologique pour la métropole parisienne	70
4.2 Une gestion attentive à l'équilibre écologique et social	75
4.3 La réponse de la petite ceinture à la demande sociale de nature	77
4.4 Un rôle thermorégulateur à mieux explorer et valoriser	80
4.5 Les espaces de nature de la petite ceinture dans le PLU de la ville de Paris	81

5. MUTATIONS – PROJETS EN COURS	83
5.1 L’immobilisme de la petite ceinture dans une métropole qui bouge	84
5.1.1 Clichy Batignolles.....	86
5.1.2 Ourcq Jaurès	87
5.1.3 Paris Rive Gauche – secteur Masséna	89
5.1.4 ZAC de Rungis	91
5.1.5 D’autres opérations d’aménagements.....	92
5.2 Les projets à venir et les possibles évolutions réglementaires à préconiser	93
 CONCLUSION	 95
Plan de réflexions de RFF présenté au COPIL du 22 juin 2010	97

Introduction

Le contexte de l'étude

La Petite Ceinture est une infrastructure ferroviaire créée à la fin du XIX^e SIÈCLE et longue de 32 km, elle fait le tour de Paris à l'intérieur du boulevard des Maréchaux et permettait notamment la mise en relation des gares parisiennes. Sa partie Ouest est aujourd'hui empruntée par le RER C. Après la fermeture du trafic voyageurs en 1934, le trafic marchandises a lui aussi été abandonné depuis quelques années, exception faite pour quelques utilisations ponctuelles sur certains tronçons.

Constitutive du réseau ferré national, elle est aujourd'hui la propriété de RFF depuis sa création en 1997.

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

Ce protocole-cadre arrivant à son terme en juin 2011, le temps est venu, pour RFF et pour la Ville de Paris, d'établir un bilan et entamer une nouvelle étape de réflexion au vu du contexte actuel.

En effet, depuis 2006, de nombreux éléments ont fait évoluer le contexte dans lequel avait été pensé ce protocole-cadre.

Du côté de la Ville de Paris, d'importantes réflexions ont été menées ces dernières années qui réinterrogent le devenir de la petite ceinture, qu'il s'agisse de l'accès au logement, du développement des transports en commun, de la notion de développement durable, de la réduction du recours aux énergies fossiles, du rôle écologique et social de la nature en ville, de la préservation de la biodiversité...

Ces réflexions, auxquelles RFF s'associe en tant qu'acteur majeur du système ferroviaire, important propriétaire foncier et partenaire de la Ville de Paris, sont déjà au cœur des grands projets d'aménagement et d'urbanisme conduits par la Ville de Paris (prolongement du tramway T3, opération d'aménagement des Batignolles, ZAC Paris Rive Gauche, ZAC Gare de Rungis...) et jouent un rôle important dans l'articulation et la mise en cohérence des actions qui seront menées sur la Petite Ceinture.

Du côté de RFF, des nouvelles orientations marquent une évolution conséquente par rapport à la logique de la convention 2006 qui était fondée sur un principe uniforme de réversibilité des aménagements et ouvrent une nouvelle étape dans la réflexion sur l'avenir de la petite ceinture.

Les objectifs et les enjeux de l'étude : la (re)-connaissance d'un lieu unique

Le moment est venu de repenser de manière globale l'avenir de cet espace, de réfléchir à des mesures qui permettent de préserver la petite ceinture et ses qualités indéniables, sans pour autant muséifier cet espace mais en le transformant en un lieu de vie.

Cette infrastructure revêt aujourd'hui à plusieurs titres, un caractère particulier dans la ville :

- Le patrimoine, à travers ses gares et ses ouvrages ancrés dans le paysage urbain et dans la mémoire collective ;
- Le vide qu'elle ménage dans un milieu urbain dense et contraint et sa continuité qui en fait un espace de respiration unique à l'échelle de toute la ville ;
- La nature sauvage, qui a pu se développer librement suite à l'abandon des activités ferroviaires et qui présente, à certains endroits, des qualités écologiques importantes ;
- Le caractère mystérieux dû à son relatif abandon et à son inaccessibilité.

Ces éléments en font un lieu extraordinaire dans Paris, qui doit pouvoir conserver son caractère exceptionnel tout en participant aux évolutions de la métropole parisienne.

Inutilisée depuis de nombreuses années, la petite ceinture apparaît pour certains comme un espace abandonné et pour d'autres comme un espace préservé.

Ce constat et l'absence d'une vision claire et définitive de son avenir, sont à l'origine des très nombreuses études et projets menés par différents acteurs.

Architectes, étudiants, anciens cheminots, naturalistes, associations de riverains... nombreux sont ceux qui, au fil des années, ont exploré ce territoire et proposé des actions de reconquête. Des nouveaux usages se sont ainsi développés et consolidés au fil du temps sur certaines portions de la ligne et ont ainsi contribué à faire évoluer certains espaces et à laisser apercevoir leur potentiel de transformation.

Aujourd'hui il ne s'agit pas d'explorer un territoire inconnu, mais de le re-parcourir au vu des préoccupations environnementales et de l'évolution du contexte urbain, social et politique. C'est pour cela que nous parlons de (re)-connaissance.

Cela signifie aussi changer notre propre regard sur ce territoire et, notamment, relever son caractère exceptionnel au sein du territoire parisien.

La reconnaissance du caractère extraordinaire du lieu représente le point de départ d'une action de reconquête qui visera à ne pas banaliser la Petite Ceinture et à ne pas effacer les identités variées qui la composent. Elle imposera une approche innovante et non conventionnelle qui permette de re-inventer la PC tout en la re-insérant dans le quotidien des parisiens.

Il s'agira dans la première phase de l'étude d'établir un diagnostic prospectif et dans la deuxième phase d'élaborer une stratégie partagée visant à définir le devenir de la Petite Ceinture entre usages ferroviaires, lieux affectés à de nouveaux usages et respiration naturelle dans la ville.

Cette stratégie, définie dans le respect des objectifs de développement durable, prendra en compte la dimension historique et patrimoniale de la Petite Ceinture ainsi que son potentiel et ses contraintes, notamment en matière de :

- Transports/déplacements ;
- Usages/modes de vie ;
- Nature en ville/Biodiversité ;
- Opérations urbaines/contraintes réglementaires ;
- Énergie et environnement.

Il s'agira de formaliser un ensemble de propositions qui permettront une véritable reconquête de cette infrastructure, une redéfinition de son rôle à l'échelle de la ville et de l'agglomération, une amélioration de son insertion urbaine et paysagère et une simplification de sa gestion. Chaque proposition devra être en cohérence avec la politique de la Ville de Paris en matière d'urbanisme, de déplacement, d'environnement et de mise en valeur du patrimoine culturel, architectural et paysager et prendre en compte les objectifs de RFF en matière d'activité ferroviaire et de valorisation de son patrimoine.

L'analyse des contraintes techniques, réglementaires et économiques ainsi qu'une connaissance fine du territoire permettront de discerner les intérêts parfois contradictoires, de repérer les secteurs prioritaires et d'établir un phasage des opérations à envisager dans le temps en vue d'aboutir à la signature d'un nouveau protocole entre RFF et la Ville de Paris.

Préambule

Rappel des objectifs du protocole 2006

Le protocole signé en juin 2006 partait d'une volonté partagée par RFF et la Ville de Paris de valoriser certains espaces de la Petite Ceinture et de « prendre en considération les excédents d'emprises qui ne présenteraient plus d'utilité ferroviaire afin de les faire évoluer vers d'autres usages ». Cela en vue de répondre « à une demande importante d'ouverture au public de ces lieux insolites » et « aux besoins d'usages diversifiés qui s'expriment sur ce territoire ».

Ce protocole se fonde sur la décision de préserver la « continuité et l'intégrité de l'emprise constitutive de la petite ceinture, compte tenu de son positionnement stratégique et du potentiel qu'elle présente » et évoque la perspective de la reprise d'une circulation ferroviaire sur le moyen-long terme qui induit de « préserver les emprises qui pourraient s'avérer indispensables à l'exploitation et à la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ».

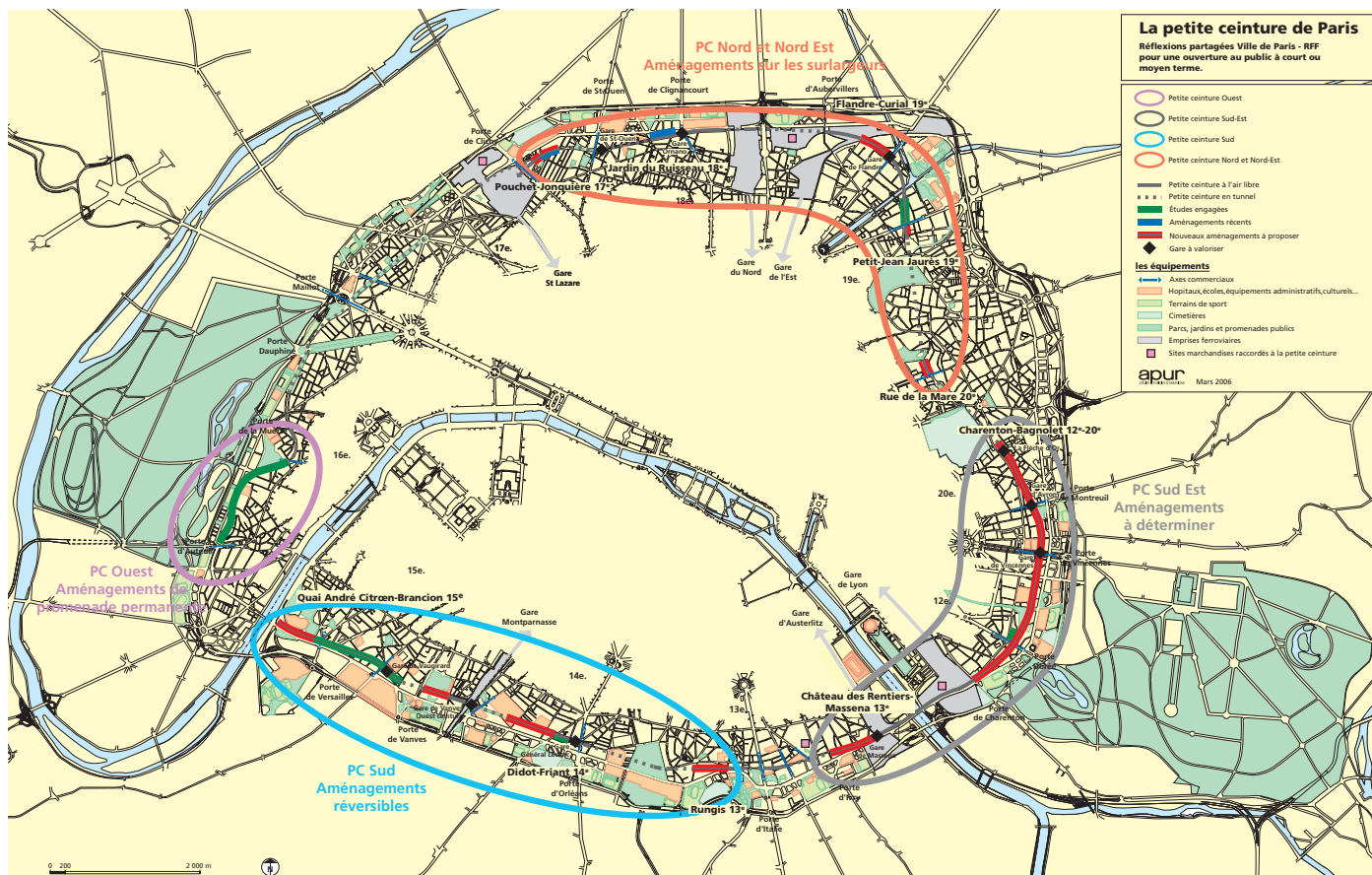
La perspective de reprise de circulation de trains étant à long terme, le protocole visait la mise en place d'aménagements compatibles, dans l'espace et dans le temps avec cette contrainte majeure. Cela signifiait d'une part la possibilité de réaliser des aménagements sur les surlargeurs pour les tronçons encore partiellement circulés et, d'autre part, de réaliser des aménagements réversibles sur d'autres tronçons.

Carte réalisée en 2006 dans le cadre de l'élaboration du protocole Ville-RFF

Le protocole définissait ainsi des orientations d'aménagement selon 4 secteurs géographiques :

- **Zone ouest** (entre la gare d'Auteuil et la gare de la Muette) :
 - Plus de vocation ferroviaire/retranchement de l'emprise du domaine public ferroviaire/cession à la Ville. Ce tronçon figure déjà en zone UV dans le projet de PLU ;
- **Zone sud** (du bd du général Martial Valin à la rue du Moulin de la pointe) :
 - Possibilité de mise à disposition partielle et réversible de la plate-forme ferroviaire ;
 - Maintien d'une voie ferrée ;
 - Requalification des gares à envisager avec la ville ;
- **Zone nord-nord/est** (du site Clichy-Batignolles à la rue de Ménilmontant) :
 - Maintien des deux voies ferrées. Possibilité d'aménager les surlargeurs ;
 - Requalification des gares à envisager avec la ville ;
- **Zone sud-est** (de la rue du Château des rentiers à la rue de Bagnolet) :
 - Continuité ferroviaire à assurer : maintien des deux voies ferrées ;
 - Possibilité d'aménager les surlargeurs ;
 - Requalification des gares à envisager avec la ville.

La vocation ferroviaire de la ligne étant confirmée par le protocole 2006, sa signature n'a pas donné suite à des modifications du règlement d'urbanisme, le classement en zone UGSU restant pertinent.



Les aménagements réalisés et/ou consolidés suite à la mise en place du protocole 2006

Plusieurs aménagements ont été réalisés ou consolidés sur les emprises de la petite ceinture suite à la signature du protocole 2006 Ville de Paris – RFF.

• **Zone ouest** (entre la gare d'Auteuil et la gare de la Muette) :

- Réalisation du **sentier nature**, ouvert au public en 2007. le tronçon est loué à la Ville de Paris. Il ne fait plus partie du RFN et a été classé dans le PLU de la Ville de Paris en Zone Urbaine Verte.

• **Zone sud** (du bld du général Martial Valin à la rue du Moulin de la pointe) :

- Un aménagement réversible est à l'étude: le projet de **promenade sur la PC 15** entre la place Balard et la rue Olivier de Serres. Le projet se fonde sur le principe de réversibilité des aménagements et la Ville de Paris a signé une convention d'occupation temporaire d'une durée de 12 ans avec RFF. Une des deux voies est conservée pour des usages ponctuels. La mise en sécurité de l'infrastructure ainsi que la réalisation des accès, y compris pour les PMR, sont à la charge de RFF. La Direction des Espaces Verts et de l'Environnement de la Ville de Paris a en charge les aménagements paysagers de la promenade. L'ouverture est prévue fin 2013.

- Un aménagement sur les surlargeurs a été consolidé: **le jardin partagé de la rue de Coulmiers** (PC14). Ce jardin a été aménagé en 2007 sur une emprise de 480 m² sur le haut du talus d'une portion de la PC en tranchée. Une COT (convention d'occupation temporaire) a été signée entre la Ville et RFF en 2007. Le jardin est géré par l'association Vert'Tige.

- Une gare est en cours de requalification: **la Gare de Montrouge** (PC14). Cette gare appartient à la SOVA-FIM. Un projet de rénovation de la gare a été lancé ainsi que la construction de 130 logements au-dessus de la dalle qui couvre la PC.

- Les gares de Vaugirard et Ouest Ceinture, propriété de la SNCF, n'ont pas fait l'objet d'étude de revalorisation à l'heure actuelle, bien que cela ait été évoqué dans le protocole 2006.



De haut en bas :

- Le projet de promenade de la PC 15 (image de synthèse non contractuelle),
- Le sentier nature de la PC 16 au niveau de l'accès du boulevard de Montmorency,
- Le jardin partagé aménagé sur le talus de la PC 14 au niveau de la rue des Coulmiers,
- Projet de requalification de la gare de Montrouge (image de synthèse, non contractuelle).

De haut en bas :

- Le sentier nature de la PC 12,
- Les bus RATP sur les surlargeurs de la PC 20.

• **Zone nord-nord/est** (du site Clichy-Batignolles à la rue de Ménilmontant) :

- Un aménagement sur les surlargeurs a été consolidé : **le jardin partagé de la rue de Ruisseau** (PC 18) sur les quais de la gare Ornano.

- La valorisation des gares est à l'étude :

La gare de Saint Ouen : des travaux de réaménagement ont été réalisés par l'association Crysalis dans le cadre d'un chantier d'insertion. Ces travaux ont consisté dans la réhabilitation de la façade extérieure et de ses abords ainsi qu'au décapage et à la mise en peinture des grilles situées le long des artères surplombant le réseau ferré. La gare a été cédée par RFF à la Ville de Paris en fin d'année 2010.

Des négociations pour la vente de la **gare Ornano** à la Ville de Paris sont en cours.

Dans le cadre du projet Ourcq Jaurès, qui se développe par ailleurs en bonne partie sur des emprises jadis liées à la petite ceinture et récemment cédées par RFF à la SEMAVIP, il est prévu un aménagement paysager sur les surlargeurs.

• **Zone sud-est** (de la rue du Château des rentiers à la rue de Bagnolet) :

- **La gare de Charonne** a été vendue à ses gérants qui l'exploitent comme lieu de concerts connu sous le nom de La Flèche d'Or. RFF a ainsi permis le maintien de la vocation culturelle du lieu. Les autres gares (Avron, Vincennes, Masséna) n'ont pas fait l'objet d'étude de valorisation à ce jour.

Quelques surlargeurs ont été aménagés :

- **Le sentier nature de la PC 12** a été aménagé sur la surlargeur de la petite ceinture qui jouxte le square Charles Peguy au niveau de l'ancien embranchement qui liait la PC à la ligne de Vincennes. Ce jardin, accessible depuis le square Charles Peguy a été ouvert au public en 2007. Une convention d'occupation temporaire a été signée entre la ville et RFF.

Le jardin partagé « Bel Air » a été ouvert en janvier 2008. Il est constitué de deux parcelles et est géré par l'association « Graine de Partage ».

- **Un centre de bus RATP** a été installé depuis septembre 2009 sur la surlargeur Est de la PC 20 entre le cours de Vincennes et la rue du Volga sur environ 11 000 m². Il s'agit d'un aménagement provisoire censé remplacer jusqu'en 2012 le centre bus de la rue de Lagny, actuellement en travaux de reconstruction. La convention d'occupation temporaire signée entre la RATP et RFF arrivera ainsi à terme en 2012. Cependant, les travaux du centre bus de la rue de Lagny ayant pris beaucoup de retard, il est probable que cette installation, qui produit d'ailleurs une gêne importante pour les riverains (nuisances sonores diurnes et nocturnes dues à la circulation des bus), dure plus longtemps que prévu.

La convention 2006 a un impact important sur tous les projets qui se développent sur les abords de la PC ou qui englobent les emprises de la PC à l'intérieur de leur périmètre opérationnel. *Cela sera traité de manière plus détaillée dans le chapitre 5 « Mutabilité et projets en cours ».*



Bilan des aménagements réalisés

Une analyse plus fine de ces aménagements, destinée à comprendre leur impact ainsi que leur pertinence sur les emprises de la petite ceinture, sera faite par la suite dans le chapitre « Usages des espaces de la Petite Ceinture ». Ce retour d'expérience sera d'une grande importance en vue des aménagements à prévoir.

Nous nous limitons ici à signaler que certains aménagements, comme les jardins partagés, ont permis une valorisation et sécurisation de certains espaces alors que d'autres ont plutôt contribué à appauvrir ce territoire. C'est le cas du centre de bus provisoire qui a un impact environnemental considérable : les emprises de la Petite Ceinture ont été entièrement bétonnées afin de permettre aux bus de rouler aisément. Cela a eu un impact forcément très négatif sur la flore et la faune, pourtant ici très développées auparavant, et, de manière plus générale, sur la qualité de ces espaces.

Par rapport au protocole cadre 2006, les nouvelles orientations de RFF marquent des évolutions considérables, notamment pour les secteurs sud (PC 14 et PC 15) et est (PC 12-20-19) ainsi que pour la tranchée Péreire (17^e). Cela ouvre des nouvelles perspectives en terme d'aménagement tant au niveau des emprises de la petite ceinture que des parcelles limitrophes.

Les réflexions de RFF en 2010 et les objectifs du protocole à venir

Les nouvelles réflexions de RFF sur la Petite Ceinture s'orientent, d'une part, vers le maintien de la vocation ferroviaire « lourde » à travers le développement de la dimension transport, notamment sur le secteur nord, et, d'autre part, vers l'abandon définitif de l'usage ferroviaire « léger » et la transition vers du ferroviaire « léger » à l'est et/ou vers des vocations plus urbaines, avec possibilité de déséquiper les voies, au sud.

Ces orientations, si elles sont validées par l'ensemble des interlocuteurs concernés, et notamment par RFF et la Ville de Paris, pourront être traduites dans le prochain protocole RFF-Ville de Paris.

Cette étude permettra d'alimenter la réflexion sur l'avenir de la petite ceinture en contribuant ainsi à la rédaction du nouveau protocole. Celui-ci devra notamment envisager l'avenir des secteurs dont la vocation ferroviaire est abandonnée, mais aussi définir les conditions d'exploitation de la ligne pour des usages de transport afin d'assurer la meilleure insertion urbaine possible de cette infrastructure. Ce protocole devra aussi prendre en compte les différentes temporalités des opérations envisagées et proposer un phasage cohérent notamment pour les aménagements réversibles qui pourront se réaliser sur certaines emprises dans un laps de temps limité.

1. Le paysage de la Petite Ceinture et son insertion dans la ville

Ce chapitre se propose d'explorer la relation entre la ville et la petite ceinture, ce qu'on définit comme « paysage de la petite ceinture » n'étant rien d'autre que la riche rencontre entre espace ferroviaire et espace urbain.

Ce paysage est par nécessité hétéroclite bien que la présence de l'infrastructure lui donne une unité et une cohérence d'ensemble. Il s'agira donc de présenter le caractère à la fois unique et multiple du paysage de la Petite Ceinture et de donner à voir cette diversité qui en fait aujourd'hui un lieu exceptionnel dans Paris. Bien qu'elle soit reconnaissable comme un espace unitaire, elle se décline sous mille formes différentes en fonction de son profil et du contexte traversé.

Raconter le paysage de la Petite Ceinture signifie donc tout d'abord analyser les éléments qui le composent et qui appartiennent tant à l'univers ferroviaire qu'à l'univers urbain : l'infrastructure elle-même avec sa configuration géométrique particulière, ses ouvrages, son patrimoine bâti (gares et bâtiments techniques), ainsi que le tissu urbain avoisinant, lui aussi extrêmement divers.

Il s'agit d'un paysage qui n'est pas resté figé dans le temps mais qui a subi d'importantes transformations et qui continue d'évoluer. Réalisée par étapes dans des situations urbaines assez variées, la Petite Ceinture a vu la ville se faire, se défaire et se refaire sur ses abords. À chaque époque, à chaque projet, une nouvelle relation s'instaure entre la ville et l'emprise ferroviaire, reflet de la pensée d'une époque et des contraintes techniques et/ou réglementaires.

Reconnaître la diversité des paysages de la petite ceinture, ainsi que leur dynamique d'évolution, nous parait le point de départ indispensable de toute réflexion sur le futur de cette infrastructure.

1.1 La petite ceinture, une infrastructure ferroviaire en pleine ville

1.1.1 Genèse de l'infrastructure et composition de la ville autour

La ligne ferroviaire de petite ceinture a été construite dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. Il s'agit de la première ligne ferroviaire entièrement implantée sur le territoire parisien.

Sa construction marque une étape importante dans le fonctionnement de la ville : mise en service entre 1852 et 1869 elle connut une utilisation intensive tant pour le transport voyageurs que pour le transport des marchandises en permettant de connecter d'importants lieux : gares grandes lignes, abattoirs, activités industrielles, sites des expositions universelles...

Le rôle que cette infrastructure a joué au sein de la capitale a évolué au fil du temps : conçue pour le transport de marchandises, elle a ensuite servi pour le transport de voyageurs en atteignant un pic d'utilisation au début du XX^e siècle.

Puis le métro a supplanté le service voyageur et la désindustrialisation et la délocalisation de nombreuses activités hors Paris ont fortement impacté son utilisation pour le transport de marchandises.

Ces changements fonctionnels, reflète des importantes transformations que Paris a vécu dans le dernier siècle, s'accompagnèrent d'importantes mutations du cadre urbain.

Au moment de sa construction, la ligne ne fut pas conçue pour passer au milieu du tissu bâti dense. À quelques endroits l'infrastructure était même tracée en dehors de la ville, immergée dans un paysage presque rural. Cependant la ville s'est vite étendue jusqu'aux abords du domaine ferroviaire et bien au-delà vers l'extérieur de Paris, et aujourd'hui la Petite Ceinture traverse un tissu assez dense et bien constitué.

Si le tracé de la Petite Ceinture est resté presque inaltéré dans le temps, l'infrastructure a quand même subi d'importantes transformations physiques qui ont modifié sa relation avec l'espace de la ville.

C'est notamment le cas de la ligne de rive droite, initialement tracée au niveau de l'espace public et ensuite démantelée et reconstruite en hauteur ou en tranchée afin d'éviter tout accident.

À partir de l'après-guerre, des portions de ligne ont été démontées et ainsi effacées du paysage urbain (viaduc Auteuil-Grenelle), des nombreuses gares ont été démolies pour laisser place à d'importantes opérations urbaines et des longues portions en tranchée ont été couvertes à partir des années '60 afin de réaliser des aménagements sur dalle.

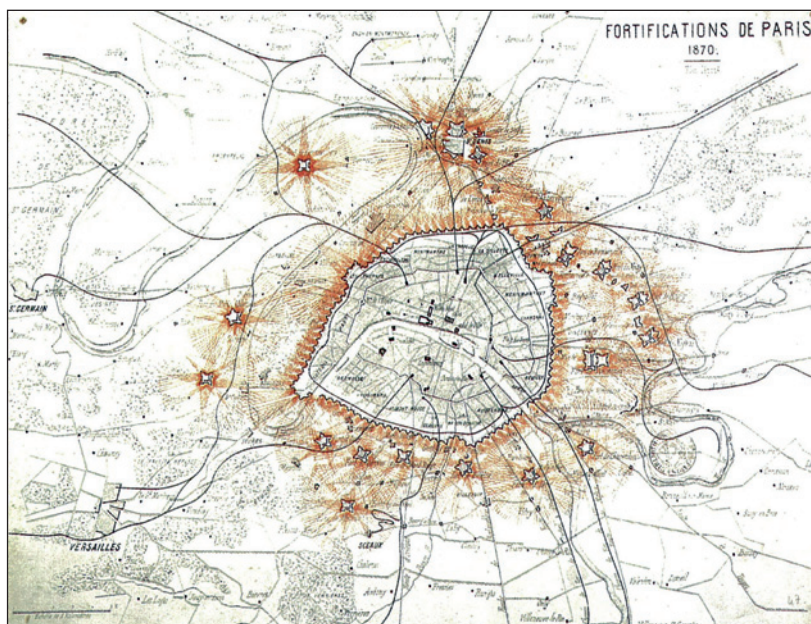
Les évolutions les plus récentes seront présentées dans le chapitre 5 de ce document « Mutations et projets en cours »



Plan de Paris



Plan général de la zone de Paris comprise entre les deux enceintes (1859-1860). La petite ceinture apparaît au niveau du village de Ménilmontant.



Plan des fortifications de Paris (1870)



Petite ceinture : la gare de chemin de fer de Boulainvilliers, vers 1900.



La gare de la Petite Ceinture à la Porte Maillot, vers 1930.

1.1.2 Le profil de l'infrastructure

La configuration géométrique de l'infrastructure est un facteur déterminant dans la relation à l'espace de la ville et à la constitution du paysage de la petite ceinture. Qu'il s'agisse de l'effet belvédère offert par les tronçons en viaduc ou de l'intimité des parties en tranchée, son profil détermine sa relation à la ville et façonne des situations urbaines très variées et souvent inattendues.

La configuration de l'infrastructure, en dénivelé par rapport aux espaces publics, fut à l'origine dictée par des exigences de sécurité.

Le premier tronçon de la petite ceinture, la ligne de rive droite qui reliait le site des Batignolles à Masséna, fut conçu au niveau de la ville. Cependant, en 1886, suite au nombre important d'accidents, il fut décidé de déconnecter l'infrastructure de la ville en l'enterrant ou en la surélevant.

La ligne de Rive Gauche, successive à celle de rive droite, fut directement réalisée en viaduc, remblai ou tranchée.

La ligne compte ainsi des parties en dessous du niveau de l'espace public, tantôt à l'air libre tantôt couvertes et des parties au dessus, en talus ou sur ouvrage aérien. Les endroits où elle est au même niveau que l'espace public qui la borde sont peu nombreux, s'agissant d'une situation rare qui ne se produit qu'à l'occasion d'une transition entre deux configurations différentes :

- dans le 15^e, entre le viaduc de Vaugirard et la tranchée couverte qui démarré rue Olivier-de-Serres;
- dans le 13^e, au niveau de la ZAC de Rungis, entre la sortie du tunnel et l'ouvrage aérien qui franchit la rue de la poterne des peupliers;
- dans le 13^e, le long de la rue Regnault entre le tunnel des Gobelins et le pont-rail de la rue de Patay;
- dans le 13^e, le long du boulevard Masséna;
- dans le 12^e, le long du boulevard Poniatowski;
- dans le 20^e, le long de la rue Florian;
- dans le 20^e, au niveau de la rue de la Mare;
- dans le 19^e, au niveau d'Évangile;
- dans le 17^e, le long de la rue Ernest-Roche;
- dans le 17^e, au niveau des Batignolles;
- dans le 16^e, au niveau du jardin Ranelagh.

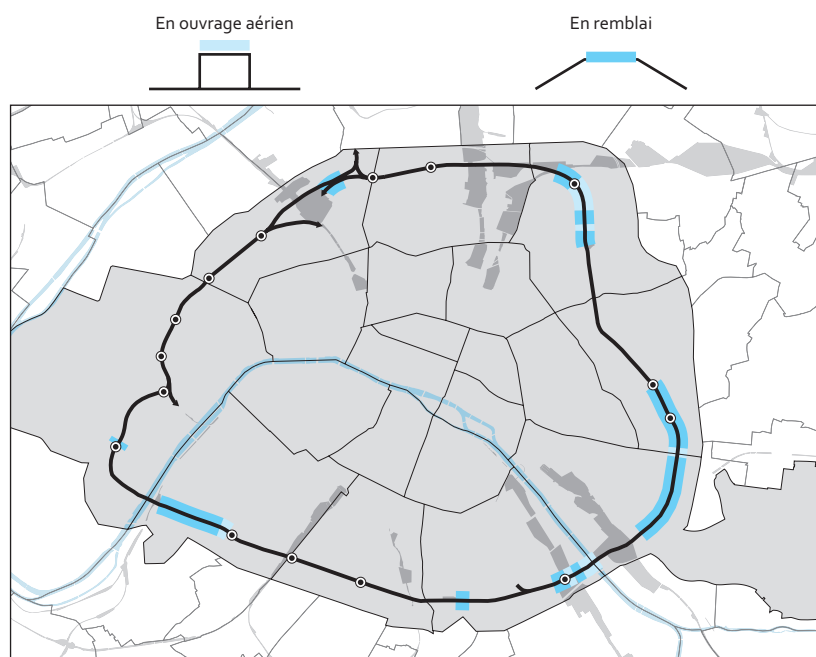
Aujourd'hui, sur la longueur totale de l'infrastructure, environs les 2/3 de la ligne sont à l'air libre, le reste étant en tunnel ou en tranchée couverte.

La répartition entre PC à l'air libre et PC souterraine a évolué dans le temps, des nombreuses tranchées ayant été couvertes.

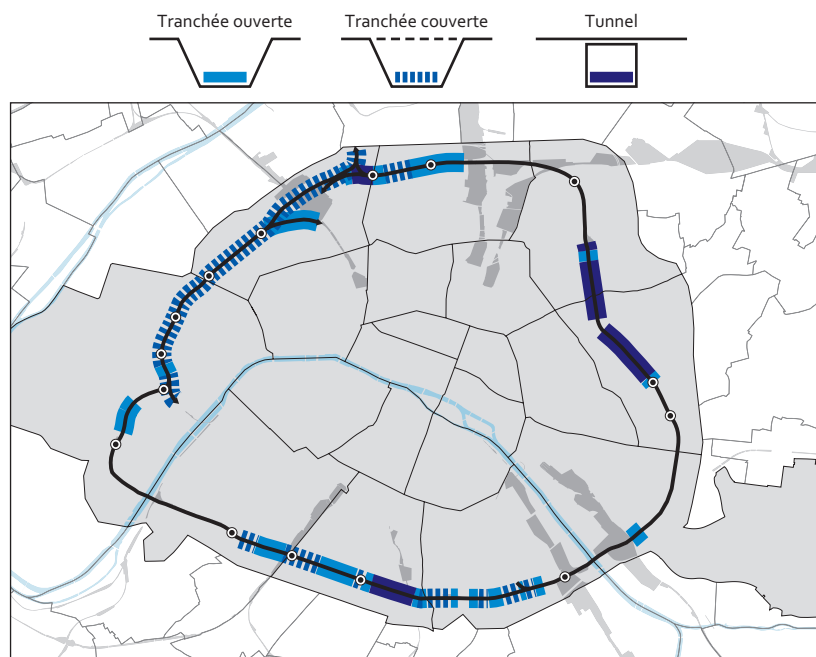
Depuis l'interruption du trafic voyageurs, plus de 5 kilomètres de tranchée ont été couverts, notamment dans les années 70 et 80, afin de réaliser des programmes sur dalle.

Ces opérations, qui concernèrent principalement les portions sud (15^e et 14^e) et ouest (17^e et 16^e), sont le reflet d'une époque qui prônait encore une séparation nette entre espace de la ville et espace de l'infrastructure.

Ce schéma localise les parties de la PC au-dessus de l'espace public (en remblai ou en ouvrage aérien)



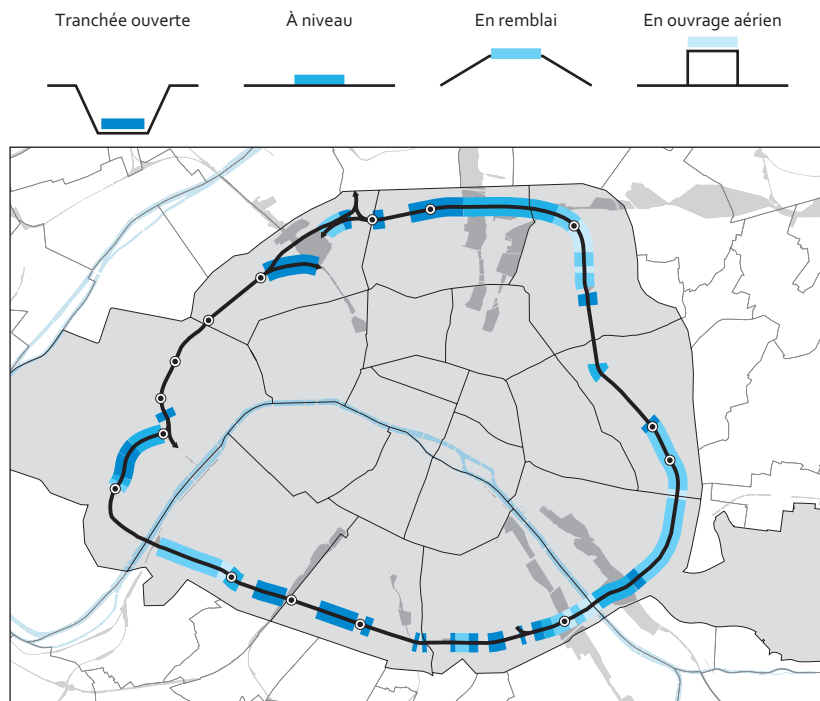
Ce schéma localise les parties de la PC en dessous de l'espace public (tranchée ouverte, tranchée couverte ou tunnel)



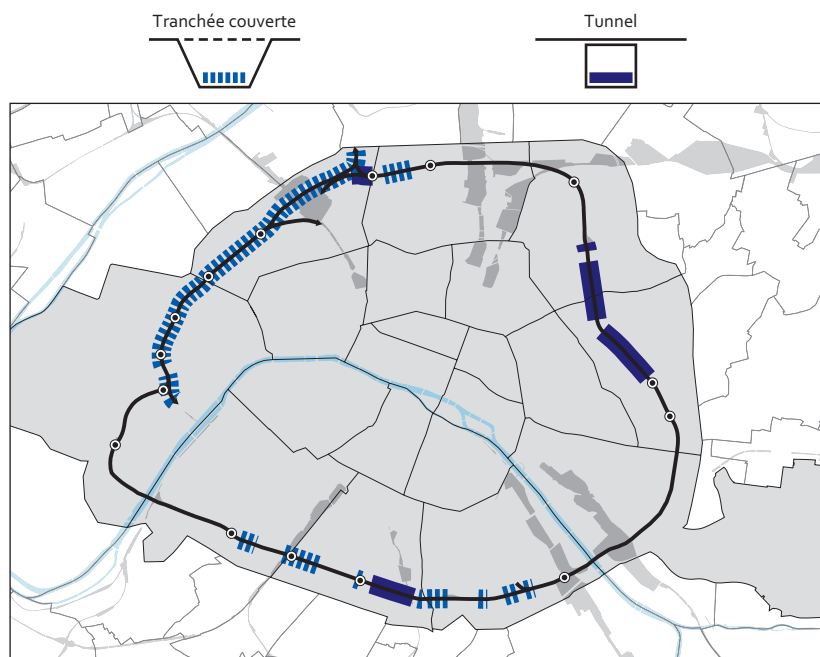
Il s'agit d'une approche sans doute dépassée, mais cela n'empêche pas que des couvertures continuent à être réalisées avec un impact important sur le paysage et sur la relation entre espace urbain et espace de la petite ceinture. (*)

(*) Voir à ce propos le chapitre « Mutations – projets en cours »

Les 60 % du linéaire de l'infrastructure sont aujourd'hui à l'air libre, selon différentes configurations géométriques (tranchée ouverte, à niveau, en remblai ou en ouvrage aérien)



Les 40 % restant du linéaire de l'infrastructure est souterrain (tranchée couverte ou tunnel)



La longueur totale actuelle de la PC est de 31 490,53 mètres, dont 40 % (12 611,87 mètres) est couvert.

Ci dessous le détail par arrondissement (actualisé début 2011) :

PC 15

- longueur totale PC = 2 799 mètres
- longueur PC couverte = 450,2 m
- longueur PC à l'air libre = 2 348,8 m

PC 14

- longueur totale PC = 2 902,23 m
- longueur PC couverte = 1 784,37 m
- longueur PC à l'air libre = 1 117,86 m

PC 13

- longueur totale PC = 3 406,22 mètres
- longueur PC couverte = 1 226,61 mètres
- longueur PC à l'air libre = 2 179,61 mètres

PC 12

- longueur totale PC = 2 895 m
- longueur PC couverte = 0 m
- longueur PC à l'air libre = 2 895 m

PC 20

- longueur totale PC = 3 593,4 mètres
- longueur PC couverte = 1 887,55 mètres
- longueur PC à l'air libre = 1 705,85 mètres

PC 19

- longueur totale PC = 3 092,31 mètres
- longueur PC couverte = 614,6 mètres
- longueur PC à l'air libre = 2 477,71 mètres

PC 18

- longueur totale PC = 3 221,85 mètres
- longueur PC couverte = 624,38 mètres
- longueur PC à l'air libre = 2 597,47 mètres

PC 17 (y compris raccordement Batignolles et tranchée Pereire)

- longueur totale PC = 5 468 mètres
- longueur PC couverte = 3 502,63 mètres
- longueur PC à l'air libre = 1 965,37 mètres

PC 16

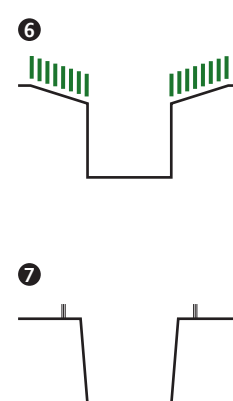
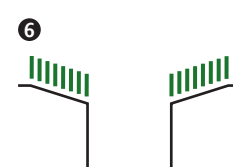
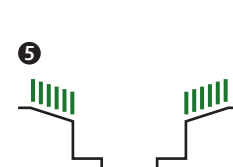
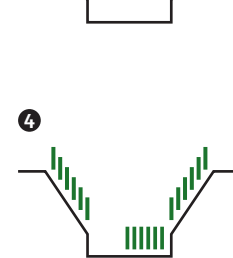
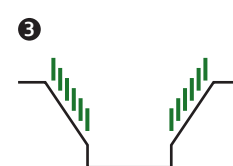
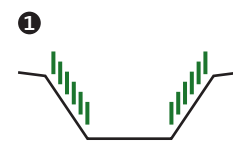
- longueur totale PC = 4 112,52 mètres
- longueur PC couverte = 2 521,53 mètres
- longueur PC à l'air libre = 1 509,99 mètres

Le profil de l'infrastructure joue un rôle majeur dans l'insertion de la petite ceinture dans son environnement.

Cependant toutes les parties ayant la même configuration géométrique ne sont pas semblables, chacune offrant des caractéristiques propres: une largeur variable, une végétalisation plus ou moins importante, symétrie ou non dans la configuration des talus...

Comme le montrent les photos ci-contre, il est presque impossible de trouver deux tronçons de la PC identiques.

Cette diversité se retrouve aussi dans le traitement des ouvrages, qui loin d'être homogène, sont plutôt le reflet de leur époque de réalisation ou de la ligne d'appartenance d'origine.



Quelques exemples d'ouvrage :
pont-rail, pont-rue
et tête de tunnel

De gauche à droite
et de haut en bas :

- le pont rail de la rue de Picpus,
- la tête du tunnel sous le faisceau Montparnasse,
- le pont-rail de l'avenue Daumesnil,
- la tête du tunnel sous la rue Brancion,
- le pont-rail de l'avenue Daumesnil,
- la tête du tunnel au niveau de la rue Pouchet,
- le pont-rail de la rue Vaugirard,
- le pont-rue de la rue Vauvenargues.



1.2 L'insertion de la petite ceinture dans la ville

Quel que soit le profil de la ligne, il est important de remarquer que nulle part la Petite Ceinture ne se fond dans la ville. Son statut particulier, son inaccessibilité, son profil presque toujours en dénivelé par rapport à la ville ainsi que la mise à distance ménagée par les contraintes réglementaires font qu'il n'y a jamais de fusion entre univers ferroviaire et univers urbain, la limite entre les deux étant toujours bien reconnaissable.

Cependant la petite Ceinture est dans la ville (elle est d'ailleurs la seule ligne ferroviaire entièrement sur le territoire parisien) et traverse des territoires très divers. Elle croise six faisceaux ferroviaires tantôt au dessus tantôt en dessous, une fois la Seine (deux à l'origine) et une fois le canal de l'Ourcq en ouvrage aérien. Elle traverse en tranchée deux espaces verts majeurs, le parc des Buttes Chaumont et le parc Montsouris et longe des nombreux autres espaces verts, notamment le parc Georges Brassens.

Sur le reste de son linéaire elle est tantôt longée par des espaces publics, tantôt prise dans le bâti.

Ces différentes configurations engendrent autant d'occasion de rencontre entre espace ferroviaire et espace urbain.

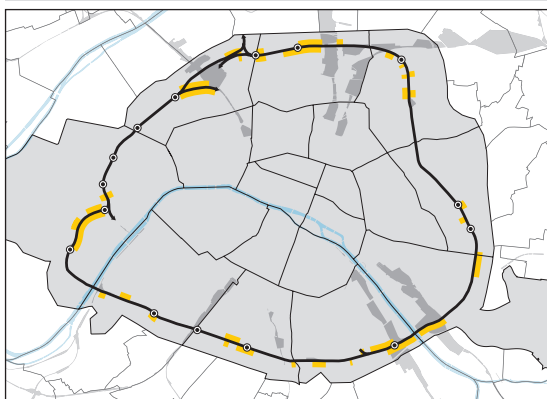
Aujourd'hui c'est cette relation-confrontation que nous voulons questionner, bien conscients que c'est la rencontre entre la configuration de l'infrastructure et le tissu urbain environnant qui a façonné le paysage de la petite ceinture.

La PC étant aujourd'hui inaccessible, cette relation est, avant tout, une relation visuelle.

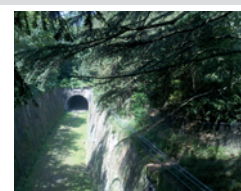
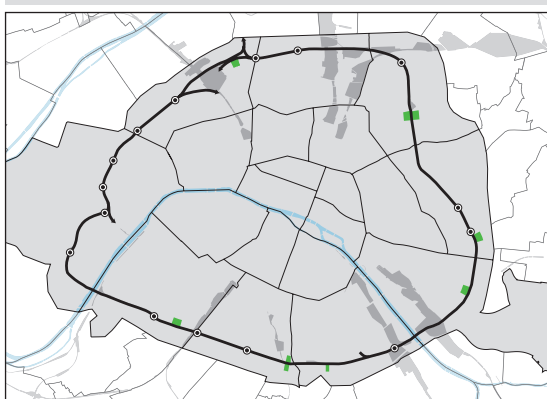
Or l'impact visuel de l'infrastructure sur le paysage urbain est la conséquence d'une part du profil de la ligne et, d'autre part, de la configuration de ses abords. En fonction du profil de l'ouvrage et de la typologie des abords, nous pouvons ainsi distinguer quelques situations récurrentes selon le degré de visibilité de l'espace petite ceinture dans le paysage urbain et la relation visuelle qu'elle entretient avec les espaces environnants. En effet la Petite Ceinture impose sa présence de manière plus ou moins forte dans l'espace urbain et, en même temps, elle offre au promeneur qui s'y faufile des vues plus ou moins dégagées sur Paris.

Cette relation visuelle, en double sens, est sans doute l'un des éléments qui contribue à rendre l'espace de la petite ceinture si magique.

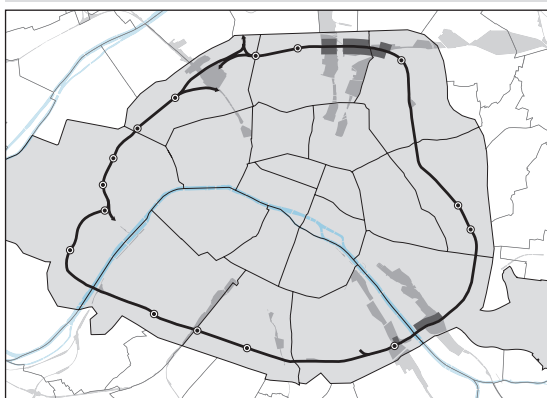
La PC est longée sur d'importants linéaires par des espaces de voirie



La PC traverse deux espaces verts majeurs (Buttes Chaumont et Parc Montsouris) et longe quelques jardins de proximité



La PC traverse six faisceaux ferroviaires, trois en dessous et trois au dessus



La PC est bordée de bâti sur la grande majorité de son linéaire



1.2.1 La Petite Ceinture dans le réseau des espaces publics

Nous procéderons d'abord à analyser l'insertion de la petite ceinture dans le réseau des espaces publics de la ville de Paris.

Dans ce chapitre nous présentons quelques situations récurrentes, fruit de la rencontre entre un profil donné de l'infrastructure et la typologie des espaces publics limitrophes :

- PC en hauteur/axe viaire franchissant ;
- PC à niveau – en hauteur – en contrebas/espace viaire en long ;
- PC en contrebas/axe viaire franchissant ;
- PC souterraine/espace public sur dalle.

La rencontre entre ces deux éléments produit une perméabilité visuelle plus ou moins marquée entre espaces ferroviaires et espaces urbains et façonne des situations particulières et souvent inattendues.

De manière générale il paraît évident que là où l'infrastructure est en hauteur elle est plus présente dans le paysage urbain et elle offre les points de vue les plus spectaculaires : il est fort probable que si on voit de loin la petite ceinture, on puisse également voir très loin depuis ses emprises.

Cependant d'autres facteurs agissent sur sa visibilité depuis l'espace public ainsi que sur la visibilité depuis l'infrastructure, et en particulier le traitement de la limite.

Espaces privés et inaccessibles, appartenant au réseau ferré national, les emprises RFF doivent être bordées par des clôtures tout au long. Celles-ci peuvent être plus au moins perméables à la vue et plus au moins qualitatives.

À quelques endroits, notamment à l'emplacement d'anciennes gares, il reste les clôtures d'origine à baraudage verticale. Souvent ces éléments représentent les seuls vestiges d'anciennes gares.

La végétation qui s'est développée spontanément depuis l'arrêt de la circulation des trains, constitue à plusieurs endroits un filtre entre l'espace ferroviaire et l'espace de la ville. Cet écran végétal permet d'une part de repérer les espaces de la petite ceinture et d'autre part en empêche des vues directes.



Le mur qui longe la petite ceinture, rue Florian dans le 20^e



La clôture d'origine, à baraudage vertical, encore présente le long de la rue Belliard dans le 18^e arrondissement

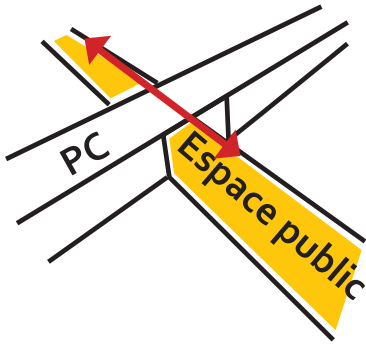


La nouvelle clôture qui sépare les emprises ferroviaires de l'espace public de la rue des longues raies, dans le 13^e (ZAC de Rungis)



Écran végétal le long de la rue Le Blanc dans le 15^e

Les perspectives lointaines depuis les ouvrages aériens



La petite ceinture franchit 34 voies publiques en pont-rail. Dans cette configuration, très fréquente dans le 15^e ainsi que dans l'est parisien, la PC impose sa présence dans l'espace urbain de manière presque monumentale. Ses ouvrages, qu'il s'agisse de viaducs ou de pont-rail, sont visibles de très loin.

Sa visibilité est donc forte et cette qualité est souvent exploitée à des fins commerciales à travers l'implantation de panneaux publicitaires.

Le franchissement de la Seine et du canal de l'Ourcq présente deux situations exceptionnelles notamment par les paysages qu'elles façonnent.

Au même titre, les franchissements en hauteur des faisceaux ferrés Lyon et Austerlitz offrent à la vue des ouvertures considérables sur le paysage ferroviaire.

Cette configuration donne lieu à des vues plus au moins lointaines sur le paysage depuis l'espace de la petite ceinture selon la largeur de la voirie et le dégagement du bâti.



PC en ouvrage aérien

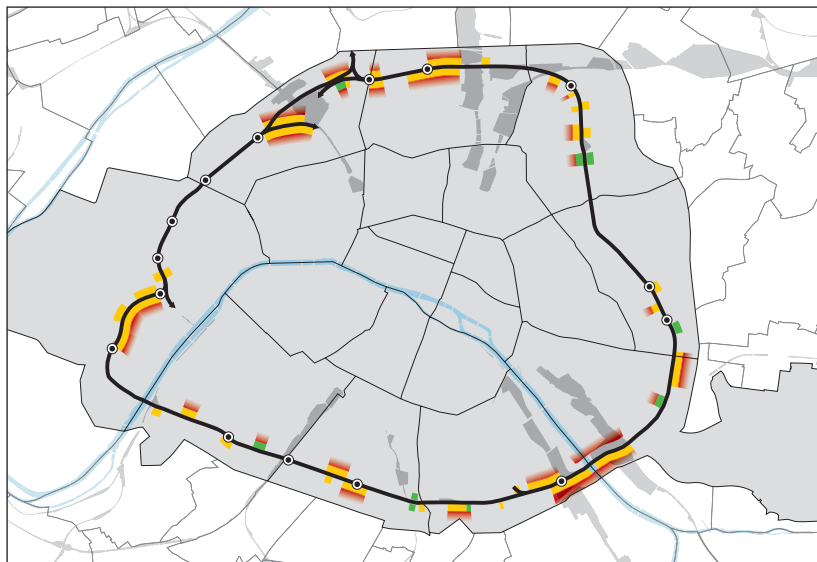
←→ Vue lointaine sur et depuis la PC



De gauche à droite et de haut en bas :

- la vue depuis l'ouvrage qui franchit le canal de l'Ourcq dans le 19^e,
- la vue vers Nation depuis le pont rail au-dessus du cours de Vincennes,
- panneaux publicitaires implantés dans le 20^e au niveau du pont-rail qui franchit la rue d'Avron,
- le viaduc de la PC vue depuis l'avenue de Flandres,
- l'œuvre d'art « Mirages » à la Poterne des peupliers.





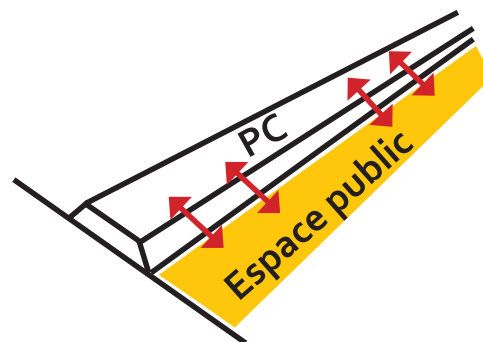
- Espaces publics longeant la PC
- Ouverture visuelle latérale



- De haut en bas :
- la PC au niveau de la Villa Bel Air dans le 12^e,
 - la PC au niveau de la rue Ernest Roche dans le 17^e,
 - la PC au niveau de la rue Giordano Bruno dans le 14^e.



L'ouverture latérale des tronçons longés par l'espace public



D'importants linéaires de la petite ceinture sont bordés, au moins d'un côté, d'un espace public de voirie. C'est le cas de :

- la rue Ernest-Roche dans le 17^e,
- la rue Belliard et le boulevard Ney, dans le 18^e,
- les rues Curial, de l'Ourcq et Danjon, dans le 19^e,
- les rues Florian, des Maraîchers, et Gambon, dans le 20^e,
- la rue du Gabon, la villa du Bel Air et le boulevard Poniatowski, dans le 12^e,
- la rue du Gabon, la villa du Bel Air et le boulevard Poniatowski, dans le 12^e,
- le boulevard du Gal Jean Simon, la rue Regnault, le boulevard Kellerman, la rue des longues raies, dans le 13^e,
- la rue Liard, la villa Virginie, les rues de Coulmier, Auguste Cain et Giordano Bruno, dans le 14^e,
- les rues Leblanc et Delbarre, dans le 15^e.

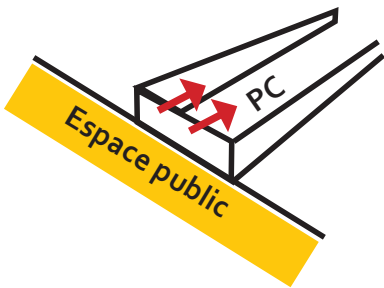
Moins nombreuses sont les portions de PC bordées de deux côtés par des espaces publics :

- la tranchée Pereire, dans le 17^e,
- la tranchée comprise entre les rues Belliard et Leibniz, dans le 17^e,
- la portion comprise entre le faisceau Austerlitz et la gare Masséna, dans le 13^e.

Dans cette configuration, il s'instaure entre les deux espaces une relation de proximité qui est plus ou moins forte selon le dénivelé qui sépare les deux espaces ainsi que le traitement de la clôture des emprises ferroviaires. L'infrastructure est bien visible, mais sa présence est plus discrète que dans le cas précédent, caractérisé par la monumentalité des ouvrages.

Là où la différence des niveaux se réduit, la perméabilité visuelle et (potentiellement) physique entre l'espace ferroviaire et l'espace urbain permet de rapprocher les deux univers : visuellement espace public et petite ceinture constituent un seul et unique espace de respiration dans un tissu urbain souvent assez dense.

La découverte inattendue des tranchées ouvertes



Quand elle est en tranchée, la Petite Ceinture n'est pas visible de loin. Cependant si on s'approche et notamment lorsqu'on emprunte l'un des ponts-rues qui la franchit, elle apparaît à la vue en offrant de belles perspectives sur des espaces souvent très végétalisés, produisant un agréable effet de surprise pour le piéton qui peut se pencher pour mieux l'admirer.

Il s'agit d'une situation récurrente, notamment dans le 13^e et 14^e arrondissement, mais aussi dans le 17^e et 18^e. Contrairement aux situations précédemment décrites, où la relation visuelle était bilatérale, sur et depuis la petite ceinture, nous sommes ici dans un cas de figure différent : si la PC est visible depuis les ponts-rue, l'espace « extérieur » n'est presque pas perceptible depuis la petite ceinture.

Cette configuration renforce le sentiment de calme qui constitue l'une de ses qualités majeures : cette capacité à offrir des situations uniques, de donner l'impression d'être ailleurs tout en étant dans le centre de la métropole parisienne.

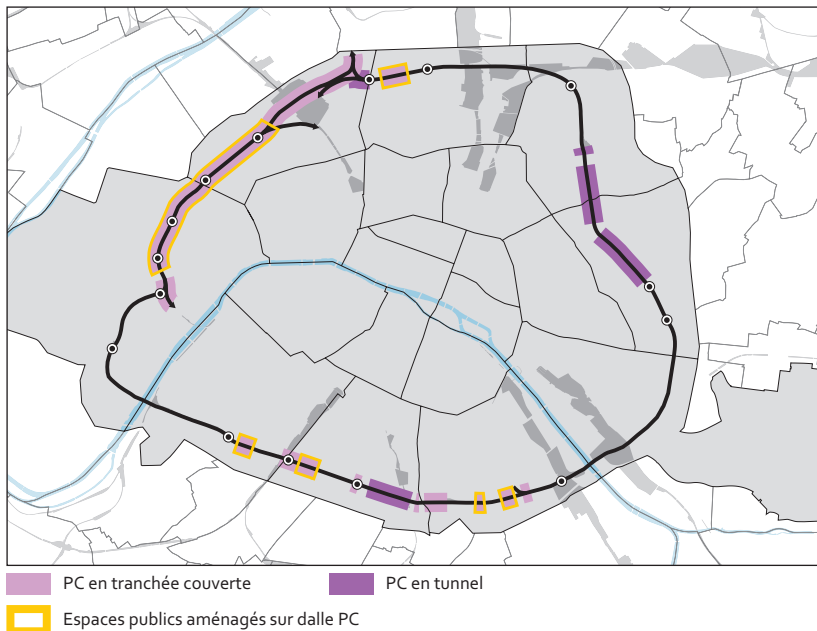


■ PC en tranchée ouverte ■ Axes viaires franchissant la PC
 ◀ Vues ponctuelles sur PC en tranchée

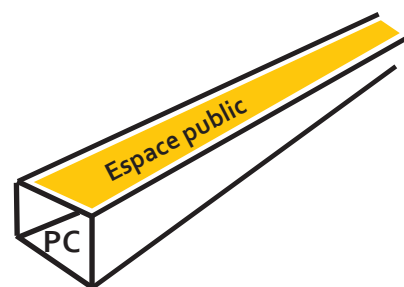


- De gauche à droite et de haut en bas :
- la PC vue depuis la passerelle de la rue des Meuniers dans le 12^e,
 - la PC vue depuis la rue Gandon dans le 13^e,
 - la PC vue depuis la rue du Poteau dans le 18^e,
 - la PC vue depuis la rue Gandon dans le 13^e.





L'infrastructure souterraine : l'effacement de la petite ceinture



Enfin, des portions de la petite ceinture disparaissent à la vue quand elle est en tunnel ou en tranchée couverte. Depuis l'interruption du trafic voyageurs, plus de 5 kilomètres de tranchée ont été couverts, notamment dans les années 70 et 80, afin de réaliser des programmes sur dalle.

Cependant il reste souvent des traces de sa présence souterraine : des grilles d'aération qui signalent le passage souterrain, des aménagements de dalle particuliers, des édicules techniques...

Parfois c'est la toponymie qui nous rappelle que l'on se trouve au-dessus de l'infrastructure ou à l'emplacement d'une gare disparue : « jardin de la dalle d'Ivry », « square de la gare de Charonne »...

- À gauche, de haut en bas :
- le jardin sur dalle du Moulin de la Pointe, dans le 13^e,
 - le jardin de la dalle d'Ivry, dans le 13^e.



1.2.2 La petite ceinture, un espace de respiration en milieu dense

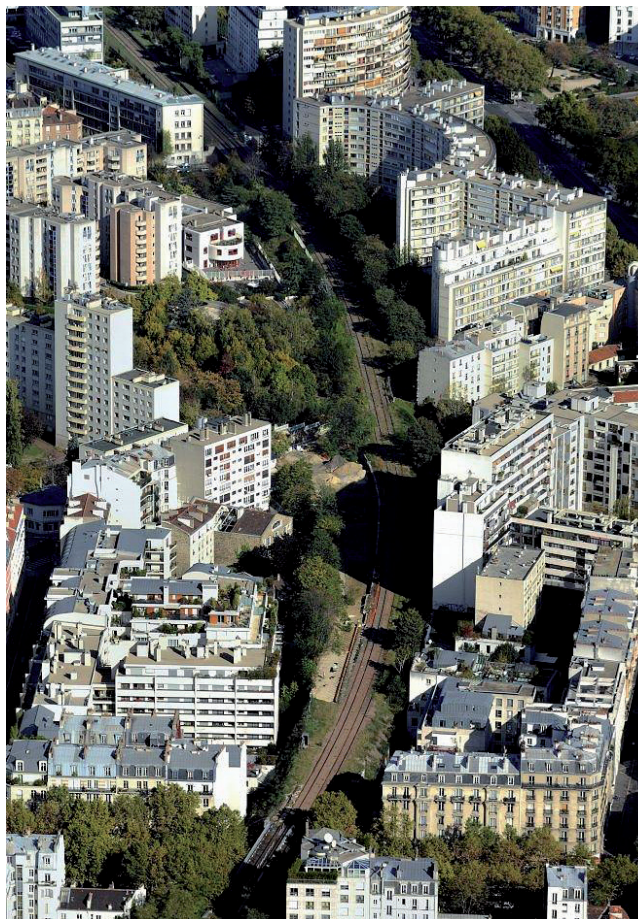
La petite ceinture s'insère, au travers de neuf arrondissements parisiens, dans un tissu bâti assez dense dont elle constitue souvent l'un des rares espaces de respiration.

Ce vide qu'elle ménage au milieu du bâti n'est pas uniforme, mais varie en fonction de la configuration de l'infrastructure, de la largeur de la voie ainsi que de la configuration de ses abords.

Si la largeur des emprises varie en moyenne entre 15 et 40 mètres, la distance de bâti à bâti, et donc la largeur du vide, peut être bien plus importante.

Ainsi prise dans le bâti, la Petite Ceinture disparaît à la vue depuis les espaces publics pour devenir un jardin caché en plein cœur de Paris, privilège des quelques riverains dont les fenêtres donnent sur l'espace ferroviaire.

Ce côté intime de la Petite Ceinture, sa distance par rapport à la vie urbaine qui l'entoure, est sans aucun doute un facteur de charme.

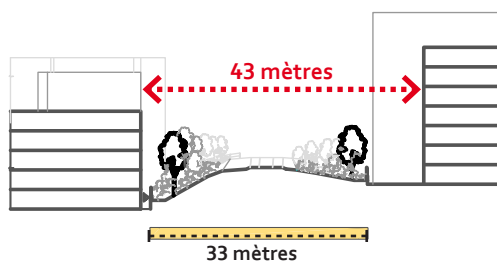


© ph. guignard@air-images.net

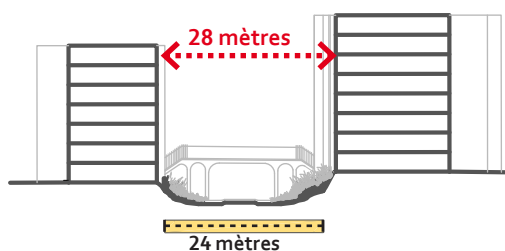
La portion de Petite Ceinture entre l'avenue Daumesnil et la rue du Sahel dans le 12^e

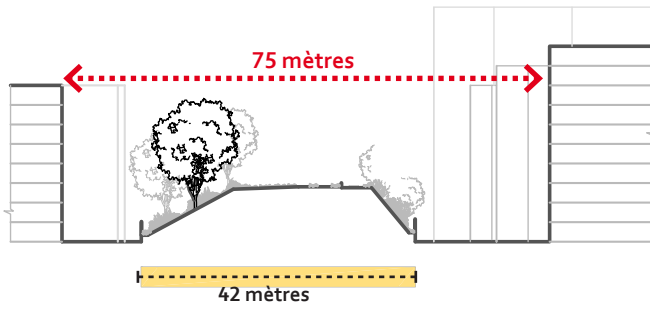


La portion de Petite Ceinture au niveau de la rue Claude Decaen, dans le 12^e

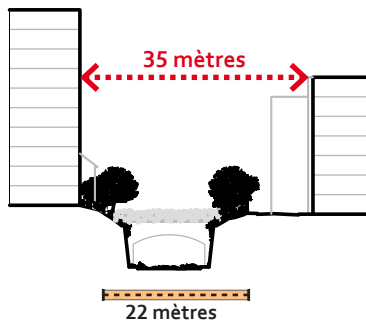


La portion de Petite Ceinture au niveau de la rue des Meuniers, dans le 12^e

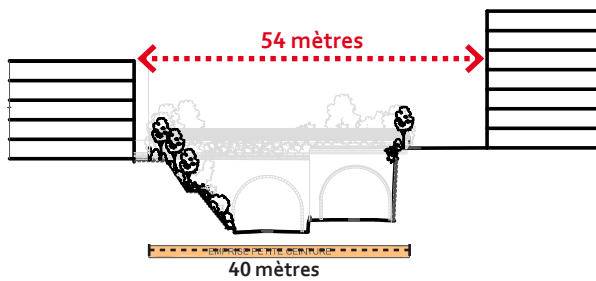




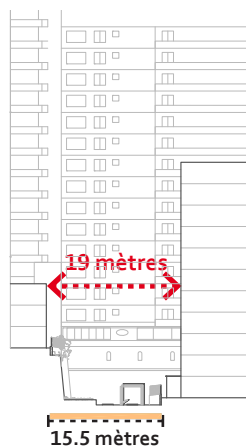
La Petite Ceinture au niveau de la rue des Desnouettes, dans le 15^e



La Petite Ceinture au niveau de la rue Gazan, dans le 14^e



La Petite Ceinture au niveau de la rue des rentiers, dans le 13^e



La Petite Ceinture au niveau de la rue des rentiers, dans le 13^e

1.2.3 Implantation du bâti par rapport à l'espace de la petite ceinture

La relation entre ville et infrastructure est fortement impactée par les formes urbaines qui se sont constituées dans le temps le long de la ligne.

La présence du bâti mitoyen, sa proximité, sa hauteur, sa configuration, agissent de manière importante sur la constitution du paysage de la petite ceinture.

Les différentes configurations du bâti par rapport aux emprises ferroviaires témoignent d'une manière de concevoir l'espace de la petite ceinture qui a évolué au fil du temps. On peut en effet remarquer un changement d'attitude avant et après 1935, date de mise hors service du trafic voyageur.

Si les bâtiments plus anciens ont été construits dos à la petite ceinture, considérée à l'époque comme un espace bruyant et pollué, nous assistons par la suite à une volonté de plus en plus forte de s'ouvrir sur cet espace, devenu, au fil du temps, moins générateur de nuisances et de plus en plus apprécié notamment en raison de sa forte végétalisation.

La manière dont le bâti s'est implanté sur les abords des espaces ferroviaires découle aussi d'un certain nombre de contraintes réglementaires.

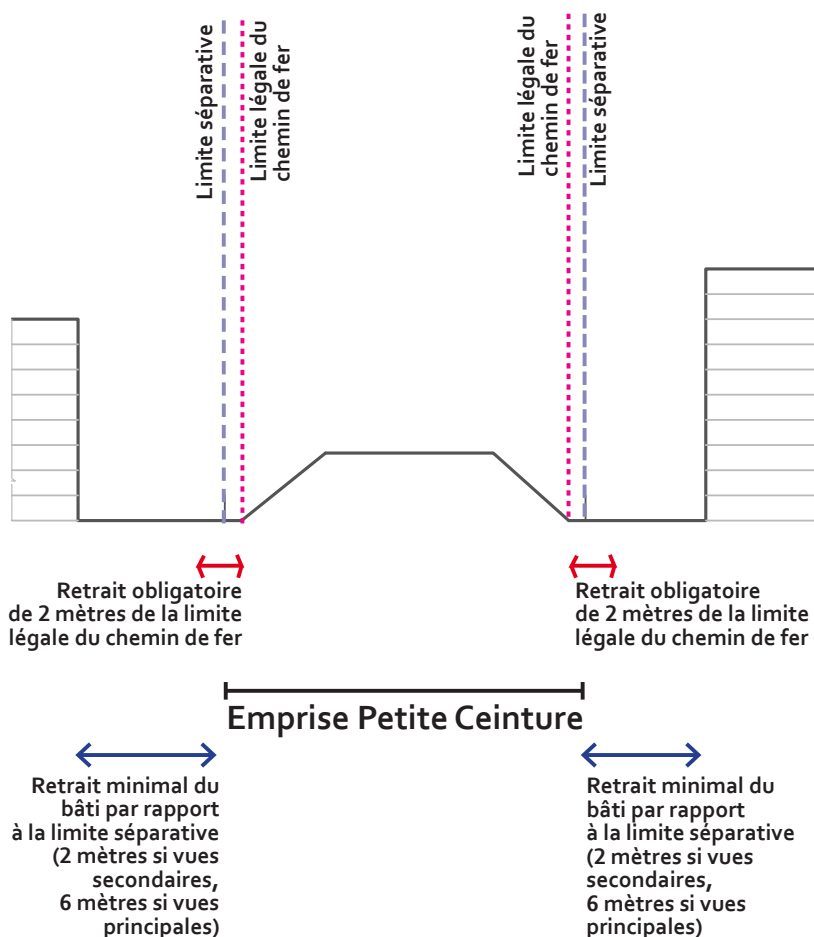
Les emprises de la petite ceinture faisant partie intégrante du RFN, elles sont soumises aux servitudes ferroviaires définies par la loi du 15 juillet 1845.

Cette loi prévoit, entre autre, qu'« aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de deux mètres du chemin de fer. Cette distance sera mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et, à défaut d'une ligne tracée, à un mètre cinquante centimètres à partir des rails extérieurs de la voie de fer ».

À ces contraintes, issues de la réglementation ferroviaire, doivent se rajouter les contraintes réglementaires issues du droit de l'urbanisme et des règles d'urbanisme de la ville de Paris (PLU).

Les emprises ferroviaires ayant un statut privé, c'est l'article 7 « Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives » qui s'applique à ces emprises. Cet article impose que « lorsqu'une façade ou une partie de façade à édifier en vis-à-vis d'une limite séparative comporte une ou des baies constituant l'éclaircissement premier de pièces principales, elle doit respecter, au droit de cette limite, un prospect minimal de 6 mètres » et que « lorsqu'une façade ou une partie de façade à édifier en vis-à-vis d'une limite séparative comprise ou non dans la bande E* comporte des baies dont aucune ne constitue l'éclaircissement premier de pièces principales, elle doit respecter, au droit de cette limite, un prospect minimal de 2 mètres ».

Les retraits imposés respectivement par les servitudes ferroviaires et le règlement d'urbanisme s'appliquent de manière absolument indépendante. Il est d'ailleurs rare que la limite légale du chemin de fer et la limite sépara-



tive coïncident. Les deux imposent un retrait minimal mais pas un alignement, ce qui fait que les formes bâties côté petite ceinture sont très irrégulières et hétérogènes. Ce paysage discontinu renvoie davantage à un paysage « de cœur d'îlot » qu'à un paysage de rue.

Nous examinons maintenant quelques situations récurrentes d'implantation du bâti par rapport à l'espace ferroviaire afin de comprendre les raisons de cette implantation ainsi que l'impact sur le paysage :

- Bâti parallèle aux voies – vues principales sur l'espace ferroviaire ;
- Bâti perpendiculaire aux voies – vues secondaires et/ou murs aveugles sur l'espace ferroviaire ;
- Bâti au-dessus des voies – préservation du volume ferroviaire.

Pistes de réflexion

• Concernant les servitudes ferroviaires

Ces contraintes pourront être prochainement levées pour les tronçons de la PC qui pourraient être sortis du RFN (15^e et 14^e).

• Concernant le PLU

Les tronçons de petite ceinture sur lesquels il est envisagé de faire circuler un transport en commun (tramway) pourraient muter du statut ferroviaire au statut d'espace public. Cela modifierait les règles de constructibilité des parcelles voisines en simplifiant la création de façades principales donnant sur cette espace. La façade bâtie de la petite ceinture pourrait ainsi être traitée de manière plus qualitative et le vide interstitiel dû au retrait obligatoire serait ainsi évité.

Bâti parallèle aux voies : vues principales sur l'espace ferroviaire

Les constructions implantées parallèlement à la voie doivent tout d'abord respecter le retrait obligatoire de deux mètres par rapport à la limite légale du chemin de fer. Ce retrait est obligatoire (loi du 15 juillet 1845).

Afin de pouvoir ouvrir des vues principales sur l'espace ferroviaire, les bâtiments doivent en outre respecter un retrait de 6 mètres depuis la limite séparative, imposé par l'article UG 7.1 du Plan d'urbanisme de la Ville de Paris.

Cependant le PLU de la Ville de Paris prévoit la possibilité pour les propriétaires des terrains contigus de ménager des cours communes. Dans ce cas le retrait imposé depuis la limite séparative est réduit à deux mètres.

L'acquisition de droits de vue sur l'espace ferroviaire auprès de RFF permet aux propriétaires des terrains adjacents de pouvoir se rapprocher de la limite séparative tout en se préservant la possibilité de réaliser des vues principales.

Il s'agit d'ailleurs d'une pratique toujours d'actualité : des droits de vues ont été récemment achetés dans le 20^e pour la réalisation de l'Hôtel Mama Shelter de la rue de Bagnole et des négociations sont en cours dans le cadre de certains projets d'aménagement et notamment dans le secteur Ourcq-Jaures, dans le 19^e arrondissement.



- De gauche à droite et de haut en bas :
- vues sur le viaduc de l'Argonne, dans le 19^e,
 - vues principales sur les emprises de la petite ceinture dans le 20^e, au niveau de la rue de la Mare,
 - vues principales sur les emprises de la petite ceinture dans le 15^e, au niveau de la rue Olivier de Serres,
 - vues sur la tranchée de la petite ceinture au nord de la rue de Bagnole dans le 20^e.



Bâti perpendiculaires aux voies : vues secondaires sur l'espace ferroviaire

En cas de vues secondaires le retrait obligatoire de la limite séparative se réduit à deux mètres.

C'est un cas très fréquent le long de la petite ceinture, qui concerne surtout les immeubles les plus anciens. Si la façade ne comporte pas d'ouverture (mur aveugle), le bâti peut s'implanter sur la limite séparative. Cette situation est moins fréquente que la précédente.

Nous constatons que ce type de traitement ne valorise pas l'espace de la petite ceinture et ne permet pas non plus aux riverains de profiter de la vue sur l'espace de la petite ceinture.



De gauche à droite
et de haut en bas :

- la petite ceinture dans le 20^e,
- la petite ceinture dans le 20^e,
- la petite ceinture dans le 14^e, au niveau de la Gare de Montrouge,
- la petite ceinture dans le 15^e, au niveau de la rue de Cadix,
- la petite ceinture dans le 15^e,
- la petite ceinture dans le 15^e.



De gauche à droite
et de haut en bas :

- la petite ceinture dans le 20^e, au niveau de la rue de la Croix-Saint-Simon,
- la petite ceinture dans le 19^e, au niveau de la rue Petit,
- la petite ceinture dans le 20^e, au niveau de la rue de la Croix-Saint-Simon,
- la petite ceinture dans le 12^e, au niveau de la rue de la Voûte,
- la petite ceinture dans le 20^e, au niveau de la rue du Volga.

Quelle que soit l'implantation du bâti par rapport aux voies, l'imposition d'un retrait obligatoire produit des espaces interstitiels, peu qualifiés, difficilement exploitables et souvent investis de manière spontanée par les riverains.



Implantation du bâti au dessus des voies : les bâtiments ponts...

À l'heure actuelle, il existe trois endroits où le bâti enjambe les voies de la petite ceinture ou des voies de raccordement :

- au niveau de la rue Petit, dans le 19^e,
- au niveau du boulevard Ney, dans le 19^e,
- au niveau de la rue Castagnary, dans le 15^e.

Un gabarit minima est exigé afin de rendre possible la circulation des trains.

Cette configuration est envisagée dans plusieurs bâtiments actuellement à l'étude ou en chantier, notamment dans le 13^e arrondissement dans le cadre de la ZAC Paris Rive Gauche où il est prévu que la petite Ceinture traverse en tunnel certains bâtiments.

Très spectaculaires, du fait de leur implantation, ces constructions comportent des contraintes techniques notamment en matière de sécurité et de gestion des nuisances.

...les constructions sur dalle

A d'autres endroits de nouvelles constructions ont été réalisées au-dessus de dalles sur des portions où la petite ceinture est en tranchée. Les cas les plus récents d'un tel type d'aménagement sont la ZAC de Rungis où des programmes sont prévus sur la nouvelle dalle de couverture de la petite ceinture et l'opération de la rue Renault, au niveau des anciennes usines Panhard, où une portion des emprises ferroviaires est couverte dans le cadre d'un projet d'extension du bâtiment limitrophe.



Une importante opération est aussi en projet dans le 14^e arrondissement, le long de la rue des Coulmiers, sur la dalle de la petite ceinture préexistante: le parking et les tennis seront remplacés par un ambitieux programme de logement dans le cadre d'un projet plus vaste qui prévoit, entre autre, la requalification de la gare de Montrouge.

Comme pour les bâtiments-ponts ces opérations doivent respecter les contraintes ferroviaires et rendre possible la circulation éventuelle de trains en préservant un gabarit minima.

Il est par contre à noter que, par leur configuration, ces opérations entretiennent peu de lien avec l'espace de la petite ceinture qui disparaît souvent à la vue.



De gauche à droite et de haut en bas :

- la petite ceinture dans le 19^e au niveau de la rue Petit,
- la petite ceinture dans le 15^e au niveau de la rue Castagnary,
- la petite ceinture dans le 19^e, au niveau du boulevard Ney.



1.2.4 Le patrimoine bâti ferroviaire

Dans la constitution du paysage de la petite ceinture, les anciennes gares jouent un rôle patrimonial important.

Sur les 31 gares d'origines, il en reste aujourd'hui une quinzaine : la gare de Vaugirard, d'Ouest-Ceinture, de Montrouge, d'Orléans-Ceinture (Masséna), d'Avron, de Charonne voyageur (Bagnolet), du Pont de Flandre, d'Ornano, de Saint-Ouen, de Courcelles-Levallois, de Neuilly – porte Maillot, de l'avenue du bois de Boulogne (Dauphine), Henri Martin, de Passy, d'Auteuil.

Toutes les gares conservées figurent dans le PLU de la Ville de Paris en tant que bâtiment protégé.

De nombreuses gares ont été démolies et ont totalement disparu du paysage : Grenelle marchandises, parc de Montsouris, La glacière-Gentilly, Charonne marchandises, Belleville – La Villette, La Chapelle – Saint-Denis, avenue de Clichy, Courcelles Ceinture.

Dans les autres gares, le bâtiment a été démolé mais des vestiges indiquent leur présence. Souvent il s'agit des quais et/ou des ouvrages d'accès (escaliers notamment) comme dans le cas de Maison Blanche, de la Rapée Bercy, de la rue Claude-Decaen et de la rue de la Mare. À d'autres endroits il reste des vestiges des bâtiments voyageur comme à Grenelle, les abattoirs de Vaugirard ou Vincennes.

La relation que ces bâtiments entretiennent avec la ville est aujourd'hui la conséquence de nombreux facteurs : implantation par rapport à l'infrastructure, état de conservation, utilisation actuelle ainsi que le contexte dans lequel elles s'insèrent.

Chaque gare présente ses propres caractéristiques, déterminées par plusieurs facteurs et notamment la configuration de la voie, l'époque de construction et la ligne d'appartenance.

En simplifiant nous pouvons les distinguer en deux grandes familles par rapport à leur implantation :

- celles qui enjambent la PC en tranchée,
- celles qui s'implantent sur le côté des voies.

La première configuration est la plus récurrente aujourd'hui, des nombreuses gares appartenant à la deuxième catégorie ayant disparu.

L'implantation au-dessus des voies met en valeur les gares qui se démarquent au-dessus du vide de la tranchée ou de la dalle.

Pour une analyse plus approfondie des typologies bâties des gares, nous renvoyons à l'inventaire des bâtiments, des ouvrages et du mobilier de la petite ceinture, réalisé par l'Apur en octobre 1999.

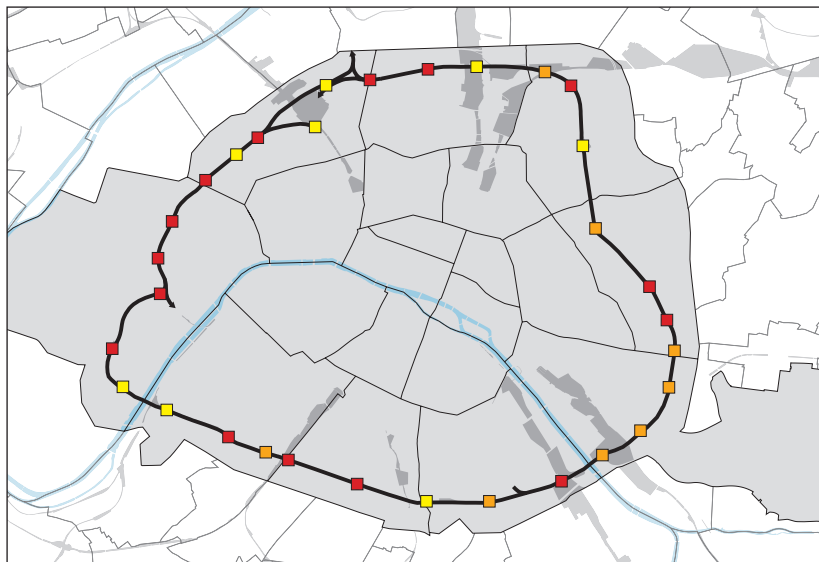


Schéma localisant les 31 gares d'origine de la Petite Ceinture

■ Gares existantes ■ Vestiges de gares ■ Gares disparues

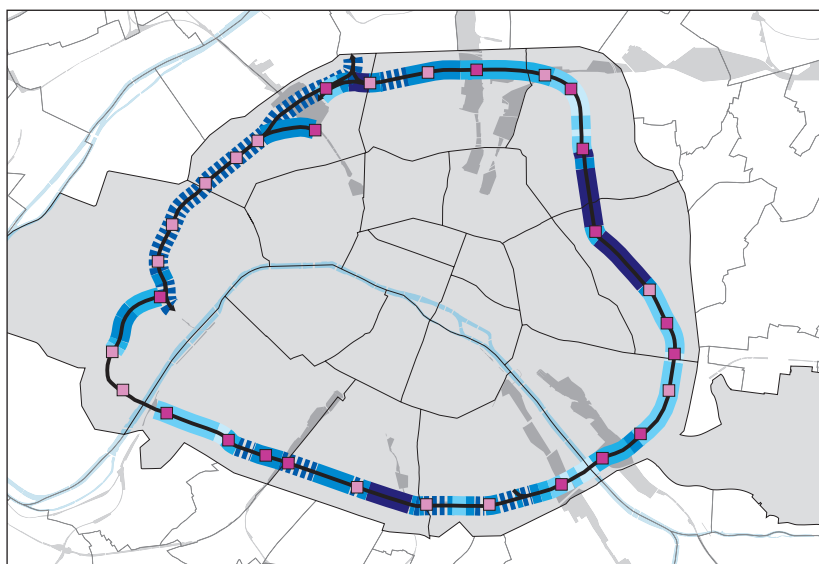


Schéma indiquant le type d'implantation des gares par rapport aux voies ainsi que le profil de la Petite Ceinture

■ Sur le côté des voies ■ Au dessus des voies

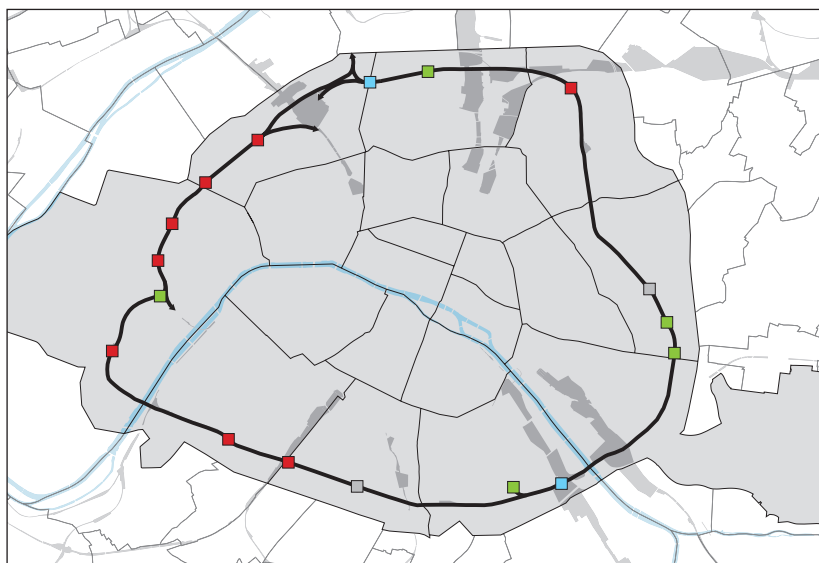


Schéma indiquant les propriétaires des gares existantes

■ SNCF ■ RFF ■ Ville de Paris ■ Autres

Il est à noter que la plupart des gares existantes sont à l'état actuel occupées par des usages assez disparates.

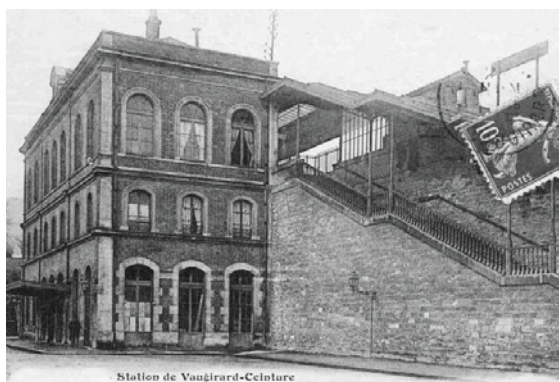
Nous remarquons que certains de ces usages ne permettent pas de valoriser ce patrimoine bâti. Certaines gares ne sont presque pas reconnaissables alors qu'elles représentent, à certains endroits, le seul indicateur de passage de la petite ceinture en souterrain. Cependant cette situation ne devrait pas perdurer longtemps, plusieurs projets de restauration et réaffectation de ces gares étant en cours ou à l'étude.



Droits réservés



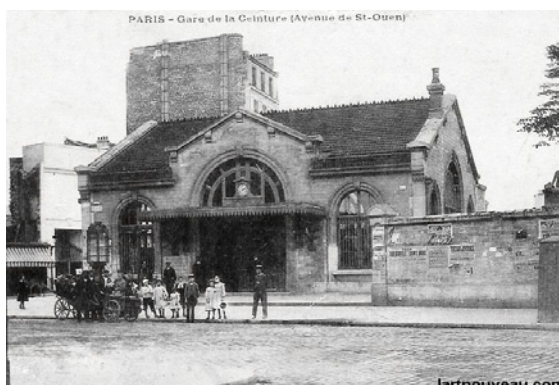
La gare de Montrouge (14^e) dans une photo ancienne et aujourd'hui



Droits réservés



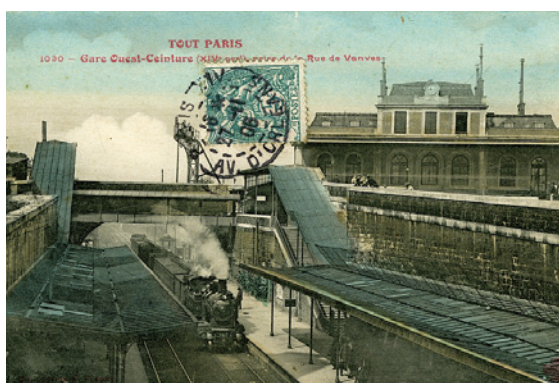
La gare de Vaugirard (15^e) dans une photo ancienne et aujourd'hui



Droits réservés



La gare de Saint-Ouen (18^e) dans une photo ancienne et aujourd'hui



Droits réservés



La gare d'Ouest Ceinture (14^e) dans une photo ancienne et aujourd'hui

1.3 En Conclusion

Une succession des vues, un paysage en mouvement ?

Dans les pages qui précèdent nous avons analysé l'impact de la petite ceinture sur le paysage urbain et son degré de visibilité plus ou moins fort depuis les espaces publics.

Nous avons ainsi mis en évidence sa présence en pointillés dans l'espace urbain : elle apparaît et disparaît à la vue, ne permettant jamais une vue d'ensemble de ses emprises. Nombreux sont les parisiens qui ne savent pas que cette infrastructure fait le tour de Paris, ne connaissant quant à eux que des petites portions.

La perception de cet espace est bien différente depuis l'intérieur, en se promenant sur les emprises ferroviaires.

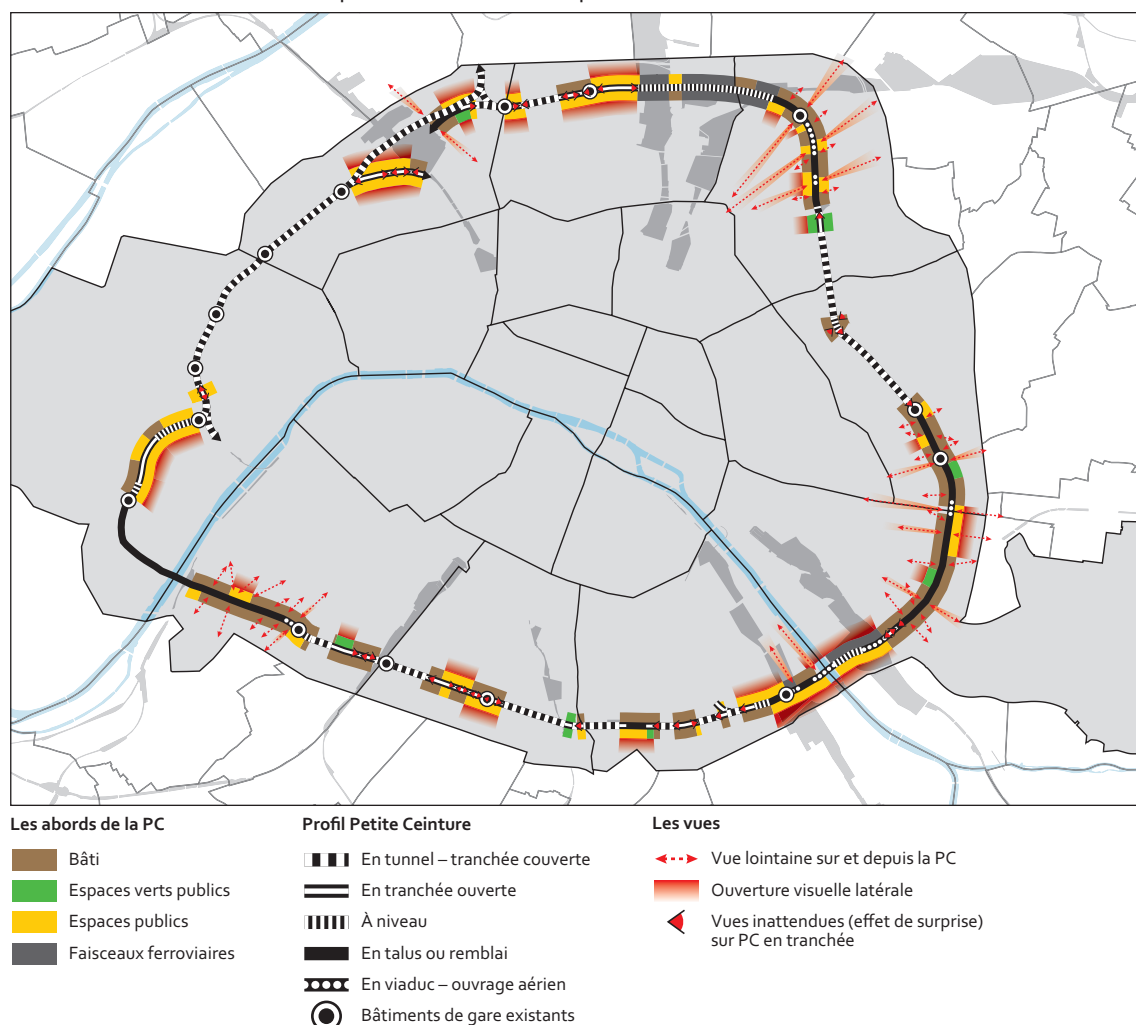
Tout d'abord c'est la seule possibilité de percevoir la petite ceinture en entier, bien qu'il soit à l'heure actuelle impossible de faire le tour complet, certains tunnels étant fermés.

Ce qui frappe, outre les quelques vues époustouflantes sur la ville, est la succession des paysages qui évoluent au fur et mesure que l'on se promène.

Bien que le rythme et les conditions de cette déambulation n'aient plus grand-chose à voir avec les voyages qui s'effectuèrent à l'époque où la ligne était en service, cette dimension de découverte successive qui est propre à toute infrastructure conçue comme support de mobilité est encore très présente aujourd'hui.

Cela contribue à faire de cet espace un lieu exceptionnel. Il nous semble donc important que les projets à venir sur la petite ceinture prennent en compte cette dimension d'ensemble et évitent de morceler cet espace en préservant au maximum une cohérence d'ensemble ainsi que la possibilité de profiter au moins visuellement de ce paysage.

Schéma synthétisant les différentes configurations de l'infrastructure dans la ville et la relation visuelle entre l'espace ferroviaire et l'espace urbain



2. Transport

La Petite Ceinture est d'abord une infrastructure de transport, mémoire de la première ligne ferroviaire reliant les différents réseaux nationaux entre eux mais aussi première ligne de rocade utilisée par les voyageurs pour rallier les différents faubourgs parisiens.

Inutilisée pendant de nombreuses années, elle conserve son rôle potentiel de support de mobilité.

À l'heure où d'importants projets de transports voient le jour dans la région parisienne, il paraît ainsi important de s'interroger sur le rôle que la Petite Ceinture pourrait jouer au sein de ce futur réseau.

2.1 Genèse, construction, mise en service, déclin et fermeture

Sa construction démarre au milieu du XIX^e SIÈCLE, la boucle est bouclée à partir de 1869 par la connexion successive des trois lignes: rive droite, rive gauche et Auteuil. En 1900, à son apogée, le trafic aura atteint 39 millions de voyageurs.

La concurrence du métro va peu à peu rendre le chemin de fer de petite ceinture moins attractif, et aboutir à la fin de l'exploitation commerciale en 1934.

La première atteinte à la continuité de la petite ceinture date de 1941, avec la dépose des voies du tronçon Auteuil Grenelle, suivi en 1958 par la démolition du viaduc d'Auteuil endommagé pendant la guerre: la Petite Ceinture n'existe plus en tant de ligne de rocade continue.

La fin du trafic commercial voyageurs sur la petite ceinture en 1934 marque le début de son déclin ferroviaire, qui s'accéléra au cours des années 60 et 70 avec la lente disparition du trafic marchandises liée notamment à la fermeture des abattoirs et marchés aux bestiaux de la

Villette puis des abattoirs de Vaugirard et la disparition des industries dans Paris, dans un contexte de montée en puissance du transport routier de marchandises.

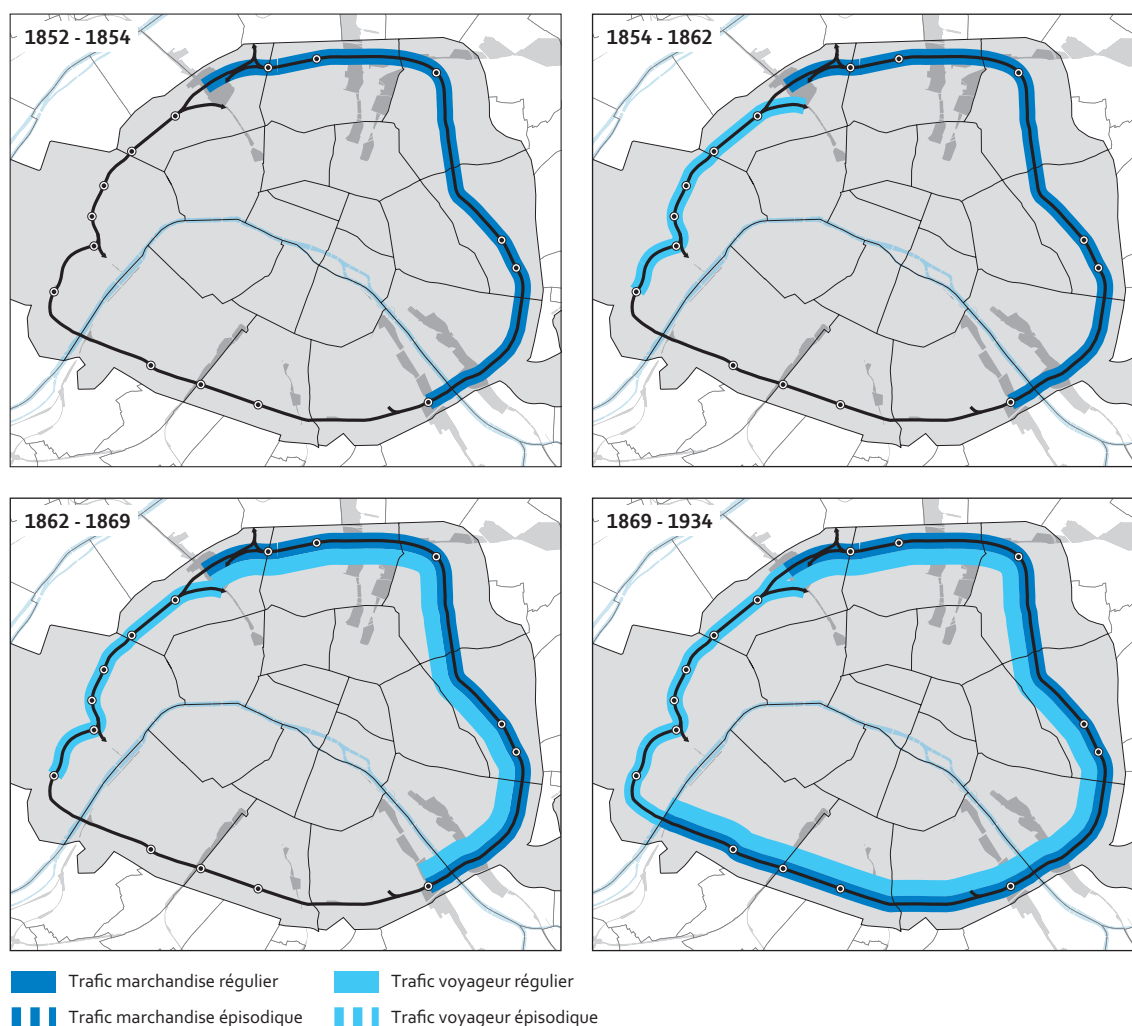
Le trafic ferroviaire voyageur n'est pas complètement absent car, dans les années 80, la Petite Ceinture est utilisée pour accueillir des trains internationaux en interconnexion entre les faisceaux nord, est et gare de Lyon (4 trains par jour, Calais/Venise et Boulogne sur Mer/Naples). Les infrastructures de la Petite Ceinture seront également utilisées en 1986 pour le test du système de transport en commun ARAMIS sur 1 500 m de voies au droit du boulevard Victor.

La partie ouest entre Porte de Clichy et Henri Martin est reliée depuis 1988 à la branche Argenteuil/Montigny de la ligne C du RER. Cette section n'a jamais perdu sa vocation ferroviaire, puisqu'entre 1934 et 1985 ce tronçon était utilisé par la ligne d'Auteuil, reliant Pont Cardinet à Auteuil. L'exploitation commerciale sur le reste de la petite ceinture est suspendue le 25 septembre 1993.

Pour autant, la capacité ferroviaire de la Petite Ceinture n'a pas été oubliée, certaines sections ayant gardé une vocation ferroviaire plus ou moins pérenne :

- circulation épisodique de trains à vocation touristique ou patrimoniale,

Schémas indiquant la progressive mise en service des différentes lignes et le type de desserte assurée



- entre 1994 et 1998, test des rames METEOR sur un banc d'essai sur le site de Glacière Gentilly.

En 1996, la navette effectuant le tronçon Pont Cardinet – Pereire est à son tour fermée.

Certaines sections de la Petite Ceinture accueillent encore du trafic aujourd'hui :

- le secteur Chapelle Évangile,
- la section empruntée par le RER C.

Outre la portion ouest utilisée pour la circulation des RER C, la section nord entre les faisceaux est et nord accueille aujourd'hui deux types de trafic :

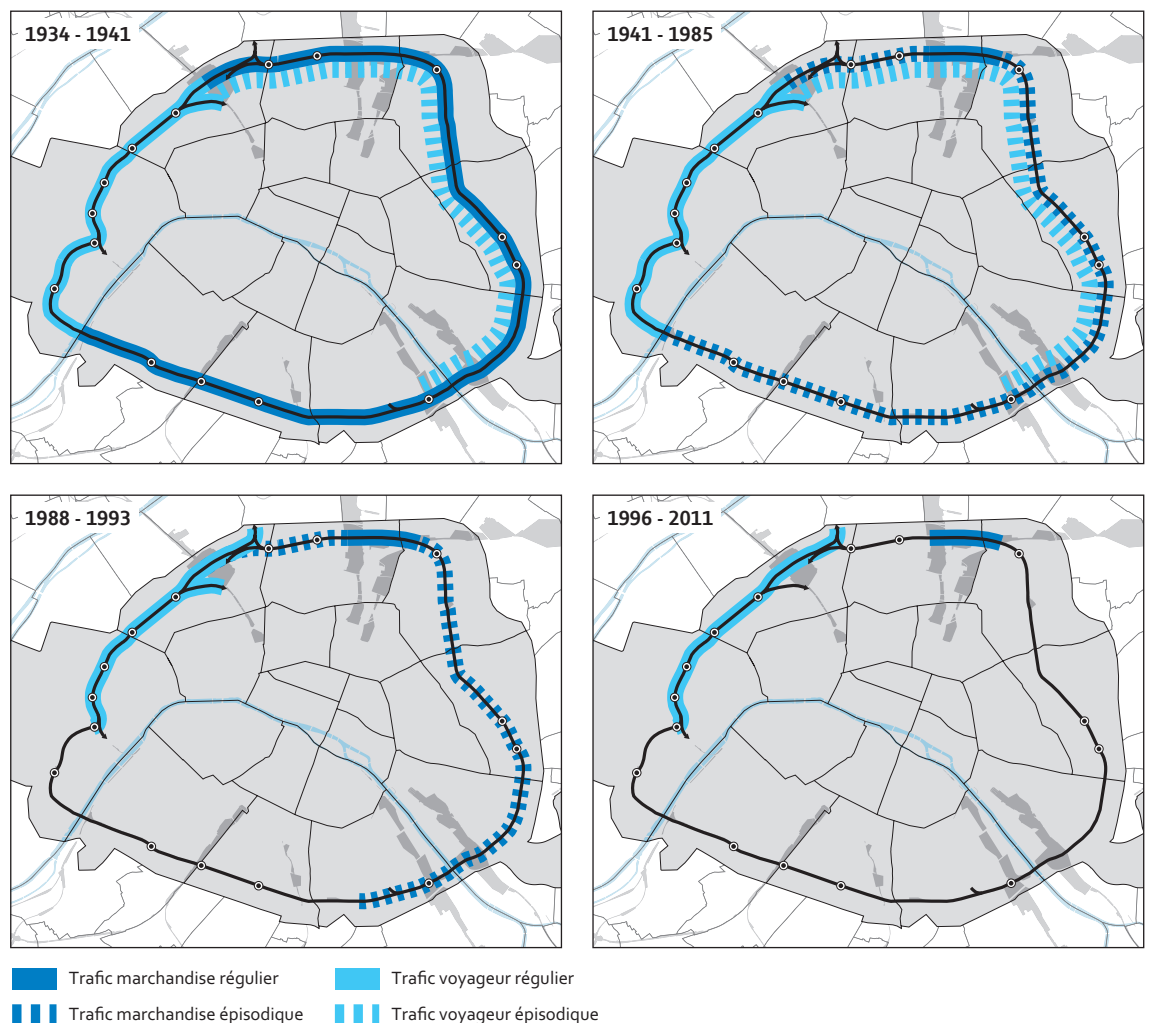
- Le raccordement Marcadet qui relie la Petite Ceinture au faisceau de voies de la gare du Nord vers le sud (passage vers le sud sous les voies du faisceau nord pour ressortir dans le faisceau de voies paris nord, côté ouest). Il permet l'échange de matériels entre les faisceaux est et nord. Ce raccord est utilisé pour plusieurs types de services à raison d'environ 5 sillons par jour :
 - Le retournement de matériel de maintenance utilisé dans le secteur Chapelle : le triangle ferroviaire constitué entre le raccordement Évangile, le raccordement Marcadet et le faisceau Paris Nord permet le retournement de motrices unidirectionnelles en une heure, manœuvre qui prendrait une journée si

elle devait se faire au triangle suivant situé plus au nord (Ermont-Eaubonne) ;

- Le remisage de rames vides du service banlieue et l'échange de motrices voyageurs entre les 2 faisceaux nord et est ;
- L'échange de motrices fret entre les réseaux Est et Nord.
- Le raccordement Chapelle Évangile, qui relie le faisceau est et le faisceau nord vers le nord, et assure la desserte ferroviaire du port de Gennevilliers, avec différents services :
 - Sept sillons quotidiens pour des services fret à origine ou destination de Gennevilliers ou Saint-Ouen les Docks, depuis Valenton, Le Bourget, Noisy-le-Sec mais aussi Gandrange (produits métallurgiques). Il y a également un train entre Beauvais et Valenton qui utilise ce raccordement.
 - 5 sillons quotidiens pour des échanges d'engins moteurs entre les faisceaux ;

Le secteur Chapelle Évangile et le raccord Marcadet voient passer un trafic total de 19 sillons quotidiens, essentiellement de trois types : trains de fret, engins haut le pied (locomotives ou groupes d'automoteurs vides), rames voyageurs évoluant entre les différents sites de maintenance.

Schémas indiquant la progressive interruption du trafic sur la PC



2.2 Quel avenir ? Les réflexions de RFF

Aujourd'hui RFF n'envisage plus de conserver la totalité de la PC comme une infrastructure ferroviaire. L'absence d'usage ferroviaire envisagé implique donc pour l'entreprise une sortie de certaines portions du Réseau Ferré National (RFN).

La nécessité de raccordement au réseau ferroviaire lourd, et à ce titre d'un maintien dans le RFN concerne les sections suivantes :

- Un arc nord entre Batignolles et le faisceau Est ;
- Le secteur reliant la gare des Gobelins, le faisceau Austerlitz et le faisceau gare de Lyon ;
- Le petit raccordement entre les voies du RER C au niveau de la porte de la Muette et la fin du sentier nature dans le 16^e arrondissement, pour le stockage de rames du RER C ;
- le raccordement au quai d'Issy, précédemment utilisé comme base travaux et susceptible de retrouver un usage dans le cadre du schéma directeur du RER c.

Les autres sections ne justifiant pas d'un maintien dans le RFN :

- le secteur reliant la porte de Charenton à la future gare Évangile-Rosa Parks, où une nouvelle vocation de transport léger pourrait être envisagée ;
 - l'arc entre la gare des Gobelins et la place Balard, où une reconversion vers d'autres usages sera envisagée.
- Dans les deux cas, le retrait du RFN affranchit des contraintes de la loi de 1845 (servitudes ferroviaires), libérant des nouvelles possibilités d'aménagements.

Par ailleurs, l'évolution du statut de la Petite Ceinture demande à ce que soient examinées les contraintes liées :

- à l'existence de réseaux techniques longitudinaux sur certaines sections (câbles haute tension, fibre optique...);
- à l'éventuel besoin de renouvellement des transformateurs électriques ferroviaires alimentant le réseau Montparnasse situés rue Castagnary sur des emprises de la petite ceinture.

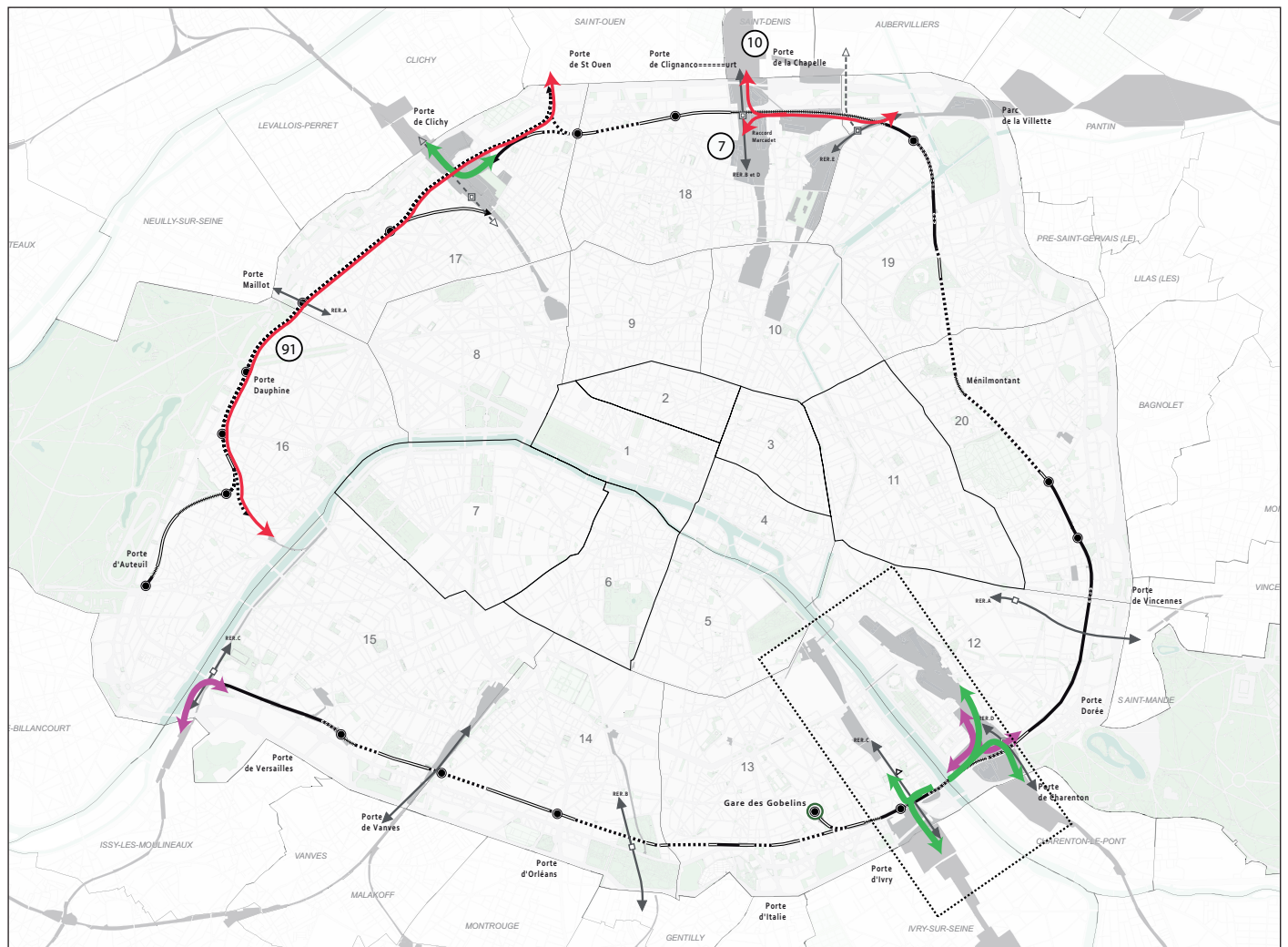
2.3 Le rôle possible de la Petite Ceinture au sein du Réseau Ferré National

Outre les raccordements existants utilisés (triangle Évangile, raccordement Marcadet), la Petite Ceinture est aujourd'hui raccordée en plusieurs points au RFN :

- Sur la ligne RER C au niveau du Pont du Garigliano, station Boulevard Victor;
- Sur le faisceau Gare de Lyon, avec 2 branches de raccordement (nord et sud) vers la gare de Lyon.

Différents raccordements ont été supprimés temporairement à l'occasion d'opérations urbaines. Les réservations nécessaires ont été prises pour assurer la remise en état de la connexion ferroviaire.

Carte indiquant les tronçons circulés ainsi que les connexions envisagées au sein du RFN



Trafic actuel	Connexions	Profil Petite Ceinture
↔ Trafic	↔ Raccordement Existant non utilisé	▬ En tunnel – tranchée couverte
① Nombre de train par jour	↔ Raccordement prévu	▬ En tranchée ouverte
	↔ RER ou Train de banlieue	▬ À niveau
		▬ En talus ou remblai
		▬ En viaduc – ouvrage aérien
		⊙ Bâtiments de gare existants

2.3.1 Batignolles

Sur Batignolles, il est prévu que le raccordement de la PC vers le nord du faisceau St-Lazare soit remis en service en 2014/2015. Le but de ce raccordement est de desservir la centrale à béton prévue sur la zone logistique des Batignolles.

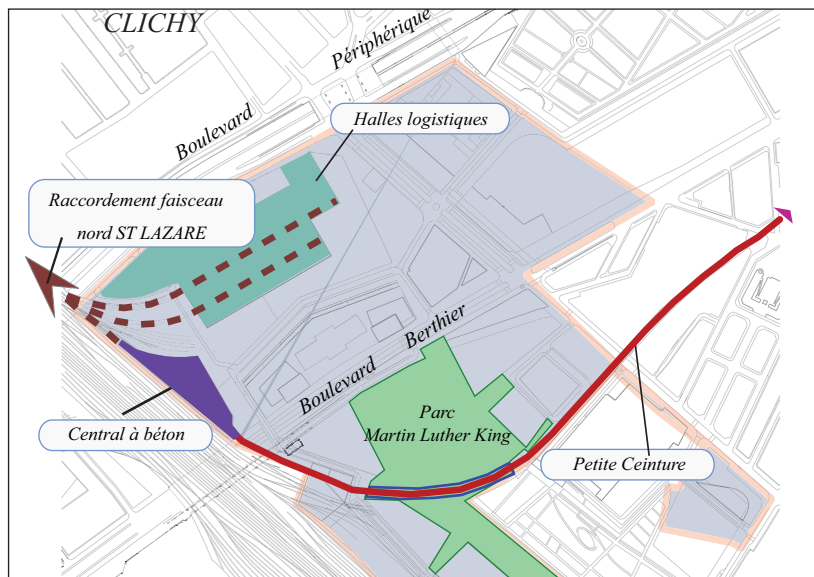
La livraison de la centrale à béton est prévue fin 2012. Dans l'attente de son raccordement ferroviaire via la Petite Ceinture, elle va être approvisionnée par le nord du faisceau tout en utilisant un linéaire de la PC, encore à définir, comme tiroir de manœuvre.

Les matières premières acheminées vers la centrale à béton viennent du nord de la France. Une alternative à l'utilisation de la PC pour la desserte de la centrale existe par le raccordement Paris Saint-Lazare – Conflans – Creil, solution qui évite la circulation de trains au milieu du parc Martin Luther King, avec un impact important sur la physionomie de l'aménagement (voie ferrée au milieu du bassin, protégée par une clôture).¹

À ce propos RFF signale que cette solution pourrait néanmoins nécessiter la conservation d'une voie tiroir sur la petite ceinture dédiée aux manœuvres des trains desservant la centrale à béton. En fonction de sa longueur, à définir, cela pourrait impacter le parc MLK.

Aucun autre usage du raccordement ferroviaire n'est aujourd'hui clairement identifié, si ce n'est des hypothèses d'échange de matériels entre les faisceaux Saint Lazare et Nord ou Est et de desserte des technicentres Ourcq et Est Européen.

Compte tenu de l'impact du maintien du raccordement de la Petite Ceinture sur l'aménagement du parc Martin Luther King, des possibilités d'approvisionnement ferroviaire de la centrale à béton par le faisceau Saint Lazare, il paraît aujourd'hui important de questionner les hypothèses de réintroduction d'un trafic sur la section Batignolles – Évangile.



Raccordement Petite Ceinture sur Batignolles – 17^e arrondissement (état de projet)

- Petite Ceinture
- Raccordement faisceau nord Saint-Lazare
- Grillage autour de la Petite Ceinture
- ZAC Clichy Batignolles

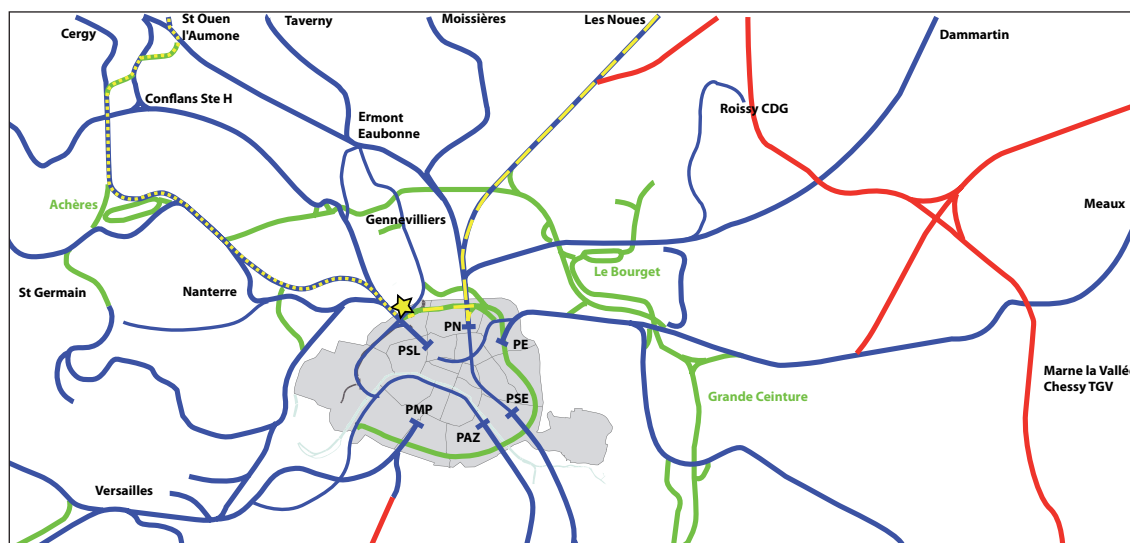
En conclusion

• Avantages et inconvénients du maintien de la PC entre Batignolles et Évangile :

- avantages : centrale à béton de Batignolles bien connectée au réseau nord, préservation des possibilités de trafic entre les faisceaux St Lazare et nord/est,
- inconvénients : coupure du jardin MLK par la voie ferrée.

• Propositions :

- à court terme : simplifier les aménagements de la voie ferrée dans le parc MLK : ne pas mettre les grillages de protection de la voie tant que le trafic ne reprend pas. RFF souligne qu'en cas d'une électrification de la ligne pour permettre les manœuvres des trains de la voie tiroir, cela ne serait pas possible,
- à court terme : envisager l'approvisionnement de la centrale à béton uniquement par le faisceau St-Lazare,
- à long terme : réouverture du trafic fer si des besoins sont identifiés.



Carte montrant les alternatives de desserte de la centrale à béton

Raccordement Batignolles

- ★ Centrale à béton
- Raccordement via ligne PSL, Conflans, Creil
- Raccordement via Petite Ceinture, ligne Paris Nord

Réseau RFF Ile-de-France

- Voies mixtes
- Voies fret
- Voies grande vitesse

1. À ce sujet voir également le chapitre 5 « Mutations et projets en cours »

2.3.2 Paris Nord Est

Le secteur Évangile regroupe plusieurs fonctionnalités ferroviaires. On peut distinguer les liaisons utilisant les voies de la Petite Ceinture de celles qui ne les utilisent pas :

- Utilisant la PC : la liaison est-ouest de la PC (trait bleu) et le raccordement Marcadet qui relie la Petite Ceinture aux voies de la gare du nord vers le sud ;
- N'utilisant pas la PC : le raccordement Chapelle Évangile (mauve), qui relie le faisceau est et le faisceau nord vers le nord, et assure la desserte ferroviaire du port de Gennevilliers.

Il existe aussi une hypothèse d'utiliser ce raccordement pour amener des trains au technicentre Ourcq et Est Européen, soit via la PC depuis le faisceau Saint-Lazare, soit via le raccordement Évangile depuis le faisceau nord.

La future gare d'Évangile va accueillir une station du RER E (2015), une station de tramway T3 (2012), une station du tramway T8. Ce futur pôle d'échange est positionné au droit de la petite ceinture actuelle. Il a été décidé que le franchissement des voies de la Petite Ceinture se ferait à niveau, permettant de maintenir l'espace public et les circulations piétonnes au niveau du terrain naturel environnant, soit à la côte 45NVP. Cette décision a des conséquences sur la petite ceinture car la remise en service d'un trafic ferroviaire (pour des trains classiques à gabarit UIC ou légers) impliquerait alors la réalisation par la Ville de Paris d'un ouvrage (pour assurer un passage inférieur ou supérieur) rendu nécessaire pour assurer la circulation en toute sécurité des piétons.

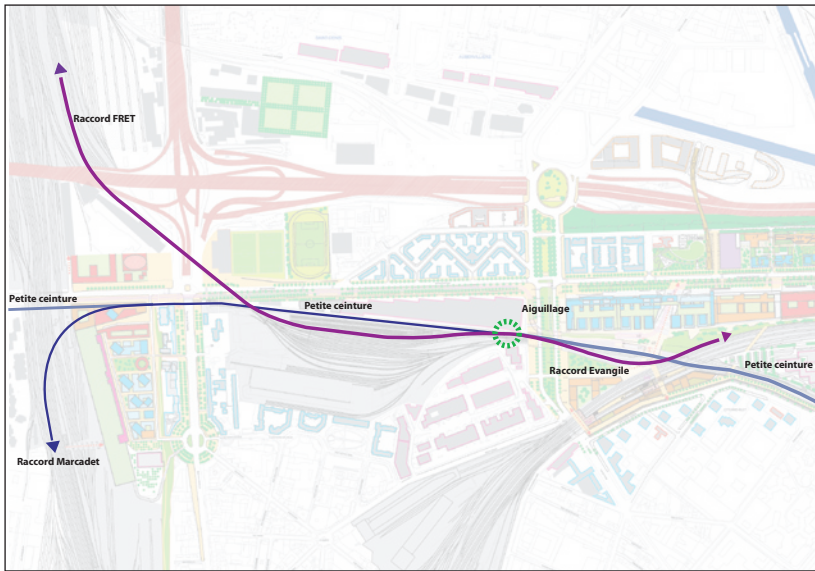
L'hypothèse d'un déclassement du RFN de la section à l'est d'Évangile simplifie les aménagements prévus sur le pôle voyageurs tout en permettant de maintenir les fonctions ferroviaires aujourd'hui utilisées et maintenues dans le futur : maintien de la PC dans le RFN à l'ouest de la rue d'Aubervilliers, ce qui préserve la capacité de rejoindre Batignolles et le raccordement Marcadet.

Les différentes options de tracé de CDG Express dans le secteur Évangile restent compatibles avec les orientations aujourd'hui portées :

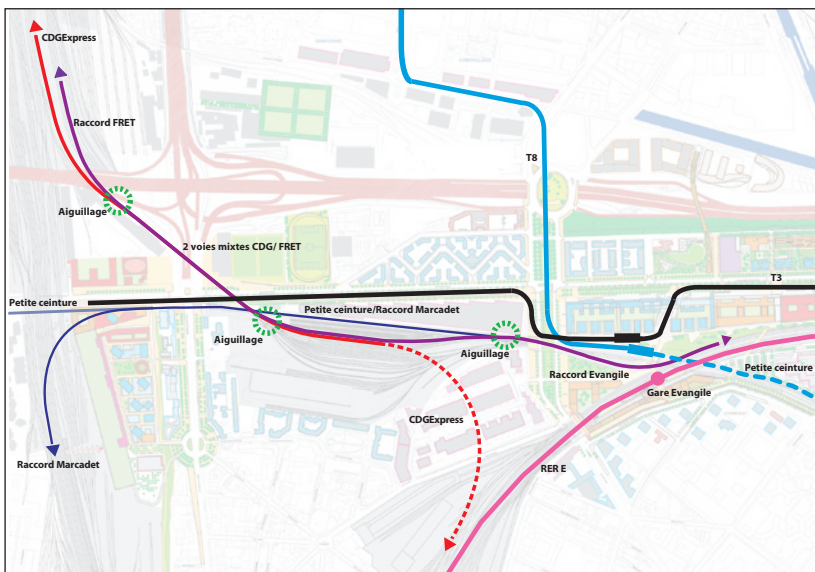
- Passage aérien qui n'impacte pas la petite ceinture ;
- Passage sur tronçon en tranchée couverte, le trafic fret ou matériel sur la PC restant compatible avec la fréquence des trains envisagée sur CDG Express (1 train toutes les 15 minutes).

En conclusion, le déclassement de la petite ceinture dans sa section Évangile/Bercy permet de simplifier les aménagements du pôle Évangile, et n'a pas d'impact sur la qualité des connexions ferroviaires dans le triangle Évangile.

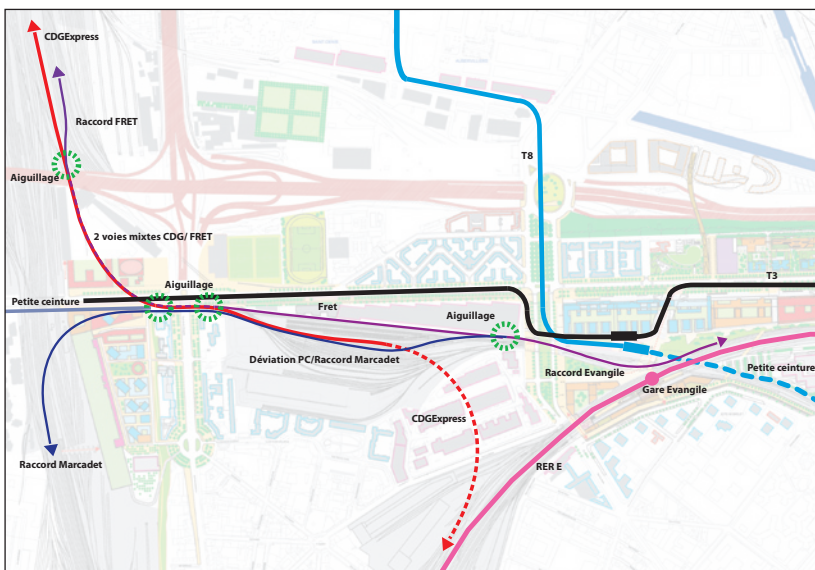
La Petite Ceinture pourrait également jouer un rôle dans l'aménagement du secteur Chapelle, hypothèse déjà présentée dans les propositions de tracé alternatif à CDG Express (passage de CDG Express en tranchée couverte sur les voies de la petite ceinture associé au raccordement du port de Gennevilliers à la grande ceinture ferroviaire, rendant possible la suppression des viaducs qui traversent aujourd'hui la Porte de la Chapelle).



État actuel



CDG Express aérien (proposition de base)



CDG Express en tranchée couverte (proposition Apur)

De gauche à droite
et de haut en bas :

- l'accès routier à la gare des Gobelins sur la rue Nationale,
- la rampe d'accès, vue depuis la dalle des Olympiades,
- le raccordement de la PC à la gare des Gobelins envahi par la végétation.

2.3.4 Le raccordement de la gare des Gobelins

Cas particulier de la gare des Gobelins : c'est la seule gare ferroviaire fret à n'être connectée qu'à la Petite Ceinture. Elle a été utilisée pour du transport ferroviaire de marchandises jusqu'en 1996. Depuis quelques années les voies de la Petite Ceinture sont déposées au niveau de la ZAC Paris Rive Gauche, rendant impossible tout trafic ferroviaire.

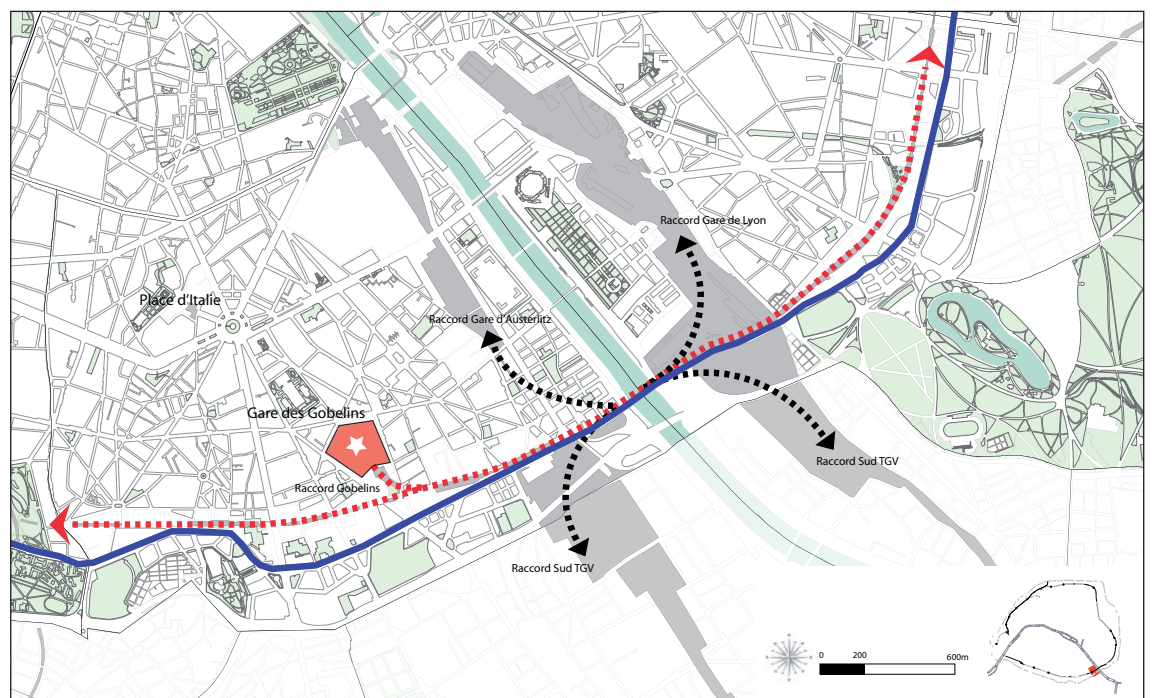
L'activité logistique de la gare des Gobelins est néanmoins encore aujourd'hui très forte : implantation de grossistes et semi-grossistes pour le commerce asiatique, générant un trafic routier très important (comptage fin 2009 : 750 véhicules en entrée, dont 5 % de poids lourds, entre 6h et 16h30).

Le principe de remise en état du raccordement ferroviaire est aujourd'hui adopté, sans planification (remise en état si un trafic est identifié sur la gare des Gobelins). RFF, propriétaire de la gare, a fait état de son intention de vendre le site.



Raccordement Gare des Gobelins depuis la Petite Ceinture

- Tramway T3
- Petite Ceinture
- Raccordements au réseau SNCF



Des dispositions sont prises pour maintenir le raccordement permettant à des trains d'accéder aux Gobelins depuis les faisceaux Austerlitz et Gare de Lyon :

- 4 bâtiments de la ZAC PRG sont traversés par la voie ferrée (des réservations dans le bâti permettent le passage des trains),
- 3 passages à niveau sont installés (rue Albert-Einstein et sur les deux branches de la patte-d'oie reliant l'avenue de France au boulevard Jean-Simon),
- sur toute sa longueur, un grillage sépare la voie ferrée de l'espace public,
- le pont Masséna est reconstruit au gabarit ferroviaire au niveau de l'avenue de France,
- et enfin le pont de la rue de Patay est reconstruit.

L'aménagement définitif, véritable enclave clôturée au milieu de l'espace public, ne sera réalisé que si le trafic ferroviaire reprend vers la gare des Gobelins (pas avant 2020, livraison de la partie sud ouest de l'avenue de France) ².

La livraison de marchandises dans la gare de Gobelins par tramway ou tram train (matériel répondant à la fois aux contraintes du Réseau Ferré National et des voies de tramway) pourrait offrir la possibilité d'utiliser partiellement les voies du T3 entre le pont National et l'avenue de France, rendant inutiles les voies de la Petite Ceinture sur cette section. Cette hypothèse permettrait de simplifier l'espace public et de s'affranchir des passages à niveau et des clôtures.

En conclusion : le maintien de la petite ceinture dans le RFN pose aujourd'hui des soucis de traitement de l'espace public : clôtures, passages à niveau, gestion de la circulation des piétons au passage d'un train... Le raccourcissement de la Petite Ceinture ne sera pas possible avant 2020, date à laquelle auront peut-être émergées de nouvelles offres de transport de fret, comme le tramway ou le tram-train, qui permettraient de simplifier les aménagements de l'espace public.

2. À ce sujet voir également le chapitre 5 « Mutations et projets en cours »



Schéma présentant la prise en compte de la PC dans le projet actuel



Proposition Apur 2011 pour un raccordement PC-T3 permettant de desservir les Gobelins par tram et de diminuer l'impact sur l'espace urbain

2.4 Le rôle de la petite ceinture dans le réseau de transport en commun de la région parisienne

2.4.1 Les récentes réflexions sur la fonction transport de la PC

Le principe du prolongement du TVS (aujourd'hui T2) jusqu'à la porte de Versailles est adopté en 1993 par le Syndicat des Transports Parisiens, qui demande également à la RATP et la SNCF d'étudier le prolongement jusqu'à la porte d'Ivry en utilisant les boulevards des Maréchaux ou la Petite Ceinture.

En 1999, une étude réalisée par Systra et pilotée par le groupement DREIF, DTT (direction des transports terrestres du Ministère des Transports), Préfecture de Paris, RFF, SNCF, RATP, STP porte sur l'opportunité de remettre en service un transport collectif ou de marchandises sur la PC entre Batignolles et boulevard Victor. Elle conclut à la pertinence de réutiliser la PC pour des circulations voyageurs et fret.

Dans ce contexte, le STIF lance en janvier 2000 un programme de travail destiné à apprécier l'intérêt d'une desserte voyageurs sur la PC dans l'est de Paris.

La première phase, confiée à la RATP et terminée en juillet 2000, étudie le potentiel en termes de trafic voyageurs (quantité, reports...).

La deuxième phase, confiée à la SNCF et réalisée par SYSTRA, rendue en octobre 2001, évalue les conditions de faisabilité technique ferroviaire (horaires, matériel, exploitation, infrastructure, investissement).

Malgré les conclusions positives, ces études n'ont pas

été suivies d'effet, car en décembre 2000 la décision est prise d'insérer le T3 sur la voirie (population desservie équivalente mais la meilleure connexion aux stations de métro et réseau de bus est privilégiée en dépit du coût plus élevé et d'une vitesse commerciale plus faible). Cette décision favorise naturellement le prolongement du tramway vers l'est et le nord sur les boulevards des maréchaux, d'autant plus que la PC n'est pas parallèle aux maréchaux dans cette partie.

La question du devenir de la petite ceinture s'est alors posée de façon différente, les usages ferroviaires étant moins évidents.

En marge de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme, la Ville de Paris interpelle RFF sur le devenir de cette infrastructure.

Une nouvelle étude est réalisée en 2006 par RFF sur les conditions d'exploitation et de mise en œuvre d'une circulation ferroviaire voyageurs et fret sur la Petite Ceinture entre Évangile et Masséna. Elle intègre les évolutions et réflexions depuis 2001 (extension du T3 sur les maréchaux, hypothèses de réouverture du trafic marchandises pour le chantier du dépôt de bus RATP de la rue de Lagny et l'acheminement ferroviaire de marchandises de Monoprix).

L'étude comporte un volet ferroviaire identique à l'étude 2001 (à quelques stations près) mais apporte également un volet environnemental, visant à répondre aux nuisances que pourraient générer la circulation de trains voyageurs ou fret : identification des nuisances et des difficultés d'insertion, identification des points durs. Les nuisances sonores sont traitées en combinant différents types de solutions : construction d'une boîte, de murs anti-bruit, végétalisation quand le profil le rend possible. Ces propositions ne sont aujourd'hui pas compatibles avec le désir de redonner à la Petite Ceinture un caractère plus ouvert sur la ville.

2.4.2 Quel rôle peut maintenant jouer la Petite Ceinture dans un réseau de transport ?

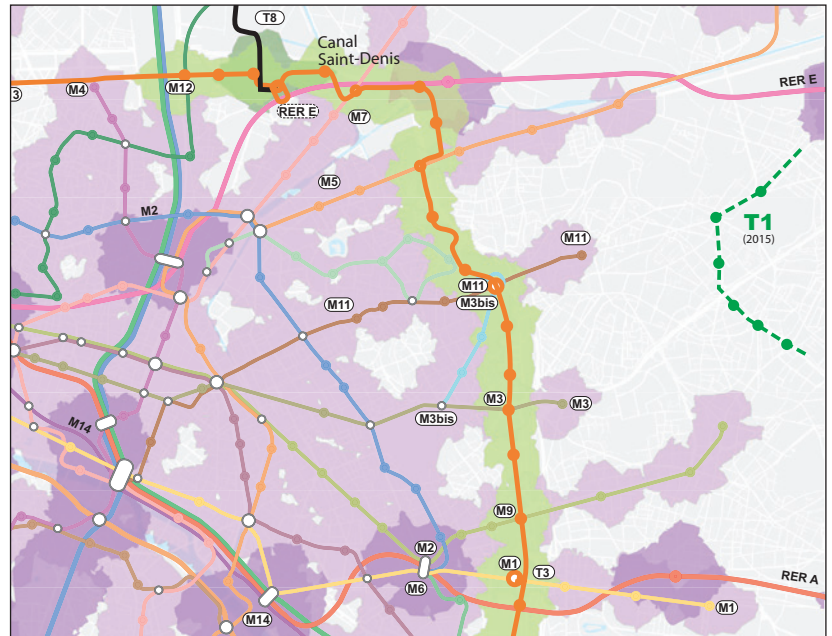
Les boulevards des Maréchaux et la Petite Ceinture sont extrêmement proches dans les sections sud et nord. De ce fait, la décision d'implanter le tramway T3 sur les maréchaux plutôt que sur la Petite Ceinture a définitivement obéré la pertinence d'un transport de voyageurs dans ces sections. Par contre, sur la section est entre la nouvelle gare Évangile et le cours de Vincennes la distance entre la PC et les boulevards des Maréchaux est plus importante.

Le tramway T8 en provenance de Saint-Denis va avoir pour terminus la gare Évangile, et desservira de nombreux équipements de premier plan (futur pôle universitaire Condorcet, Université paris 13 Villetaneuse, pôle tertiaire du Cornillon – Stade de France, futur centre aquatique de plaine commune, site des Magasins Généraux). Sa prolongation à l'intérieur de Paris, déjà évoquée dans l'étude Systra de 1999, en ferait la seule ligne de Tram pénétrant Paris.

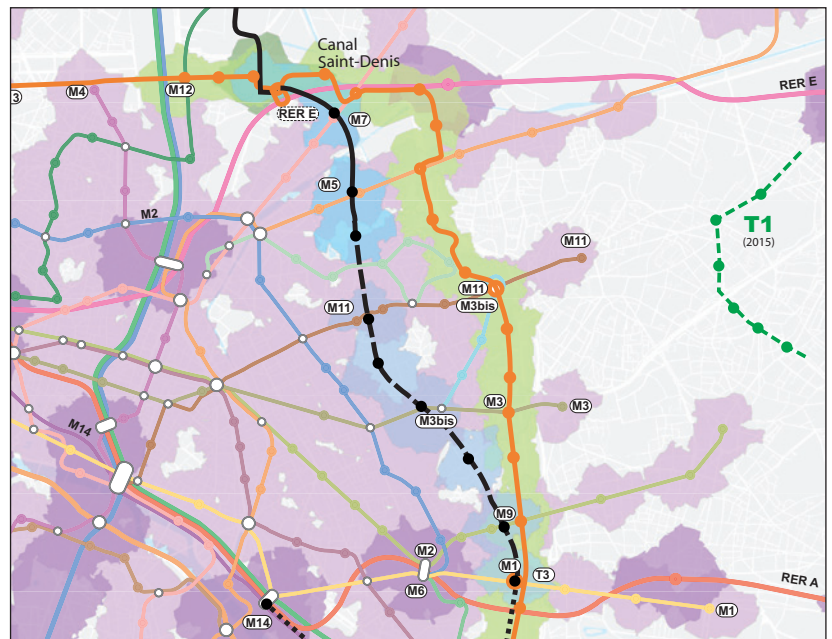
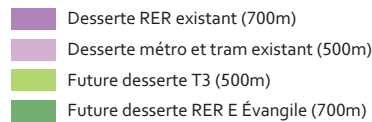
Plusieurs scénarios de prolongement peuvent être évoqués à ce stade :

- Une première hypothèse, simple techniquement, d'un tramway entre le pôle Évangile et le parc des Buttes Chaumont (rue Manin), évitant les parties en tunnel et se connectant sur les lignes de métro 5 et 7 ;
- Une seconde hypothèse le prolongeant jusqu'au cours de Vincennes, présentant l'avantage de desservir le secteur de la rue de la Mare, la rue de Bagnole et se connectant sur les lignes de métro 7bis, 11, 3, 9, 1 et au tramway T3, mais avec l'inconvénient de devoir traverser deux tunnels longs et profonds ;
- Une troisième hypothèse de prolongement plus au sud, jusqu'à la porte de Charenton, Bercy ou Masséna est dans le contexte actuel peu pertinente, car n'offrant que peu de desserte supplémentaire par rapport au tramway des Maréchaux. Elle présente toutefois l'intérêt de relier les lignes de métro 6 et 14 et la gare de Lyon.

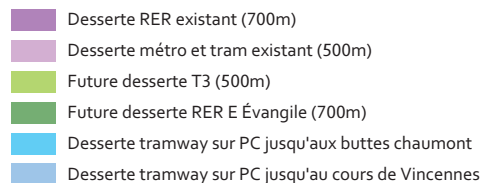
La mise en place d'un tramway permettrait de desservir des secteurs aujourd'hui non couverts par une offre de transport en commun lourd (métro, tramway ou RER) : rue de la Mare/Ménilmontant et rue de Bagnole.

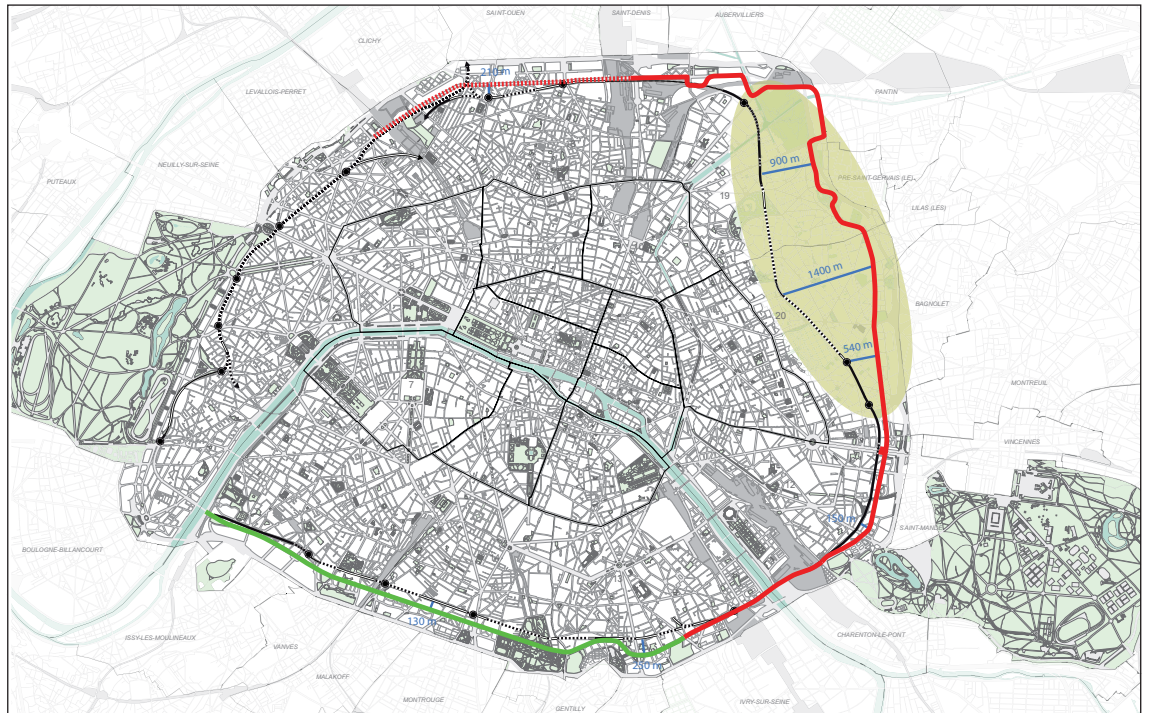


Actuelle desserte des 19^e et 20^e arrondissements par les métros, RER et tramway



Desserte complémentaire par la Petite Ceinture (état de projet)





Carte mettant en évidence la proximité T3-PC au sud ainsi que la progressive mise à distance de deux réseaux à l'est

- TMS
- Zone intéressante pour Tramway
- TME
- Distance Petite Ceinture T3



Insertion d'un tramway PC dans le réseau de transport en commun de la région parisienne

- Hypothèse 1 : Évangile – Buttes Chaumont tracé évitant les tunnels
- Hypothèse 2 : Prolongement jusqu'au cours de Vincennes (connexion T3)
- Hypothèse 3 : Prolongement jusqu'à la Gare de Lyon (connexion M6 et M14)

2.4.3 Les difficultés d'insertion d'un tramway sur la Petite Ceinture

La contrainte de tunnels

La prolongation du T8 sur la Petite Ceinture impose le passage par 2 tunnels :

- Le tunnel des Buttes Chaumont, long de 1134 mètres, enfoui à 37 mètres sous terre au maximum ;
- Le tunnel de Charonne, long de 1168 mètres, enfoui à 25 mètres sous terre au maximum.

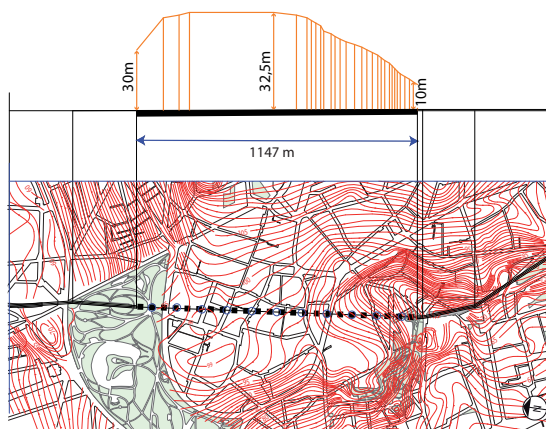
La mise en place d'un tramway dans ces ouvrages anciens impose quelques aménagements : conformément à l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes, les tunnels de plus de 800 m doivent entre autre répondre aux exigences suivantes :

- Dispositifs de ventilation et de désenfumage du tunnel et des stations souterraines ;
- Accessibilité des têtes de tunnels par les services de secours : accès routier et parking à chaque extrémité ;
- La distance entre deux accès secours ne doit pas dépasser 800 m. Au-delà de 30 m de profondeur un ascenseur permettant le transport d'un brancard doit être installé. Si elle est techniquement réalisable, la mise en place de stations dans les tunnels, connectées avec le réseau de métro, devrait permettre de satisfaire aux exigences liées aux accès secours ;
- Des cheminements latéraux pour les piétons sur toute la longueur du tunnel, éclairage permanent ;
- Des équipements de sécurité ferroviaire : liaison radio sol train.

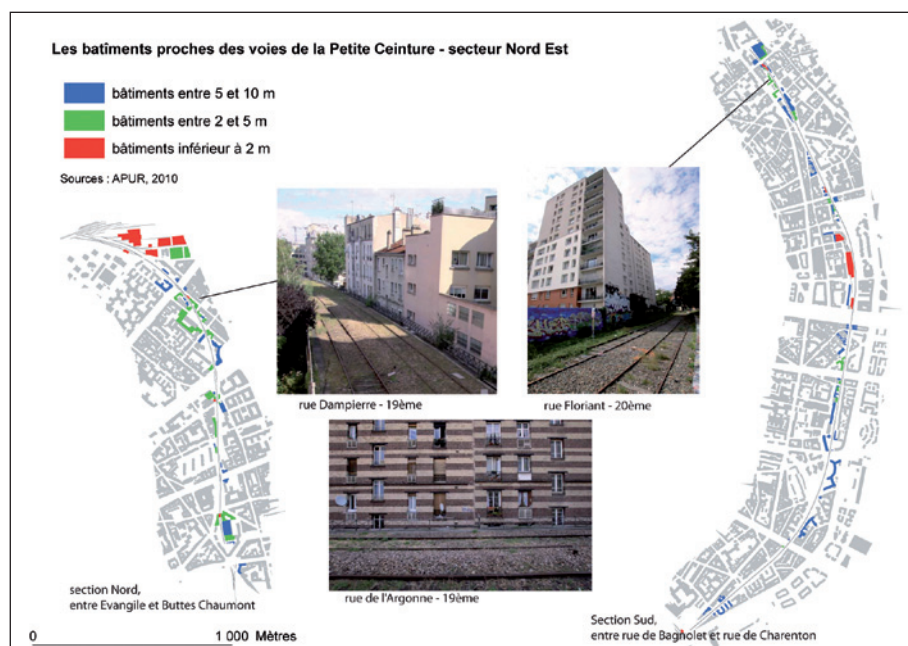
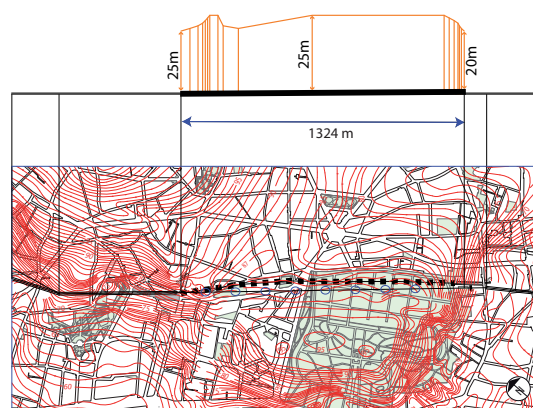
La proximité du bâti

La proximité entre le bâti et les voies ferrées, des riverains habitués au silence, nécessite de prendre en compte les nuisances sonores générées par le passage d'un tramway, en travaillant sur le matériel roulant, la qualité de l'infrastructure.

Tunnel Buttes Chaumont / rue des Couronnes



Tunnel rue de Menilmontant / rue de Bagnolet



L'état des ouvrages

Différents types d'ouvrage sont recensés sur la petite ceinture :

- Les ponts en béton armé, en poutrelles enrobées ou en maçonnerie ne présentent pas d'avarie de caractère d'urgence s'opposant à la reprise du trafic ;
- Les ponts rails métalliques à pose de voie directe sont dans l'ensemble en mauvais état, sujets à corrosion de l'âme des poutres et déconsolidation des assemblages.

Selon l'analyse réalisée en février 2007 par la SNCF, en cas de reprise importante et pérenne du trafic comme le tramway, il faut remplacer les ouvrages suivants : Argonne, Thionville, Vitruve, Cours de Vincennes, Station de Vincennes.

Mais le remplacement de tous les ouvrages semble la meilleure solution pour une circulation à haute fréquence. En effet :

- D'une part ces ouvrages sont en mauvais état. Ils ont connu un trafic important et présentent des signes de fatigue (déconsolidation). L'expérience montre que les réparations, de toute façon de grande ampleur, n'ont qu'une durée de vie d'une vingtaine d'années. Le remplacement est inévitable à terme et il sera plus facile à réaliser sur une ligne sans trafic que sur une ligne circulée ;
- D'autre part, les tabliers métalliques anciens à pose de voie directe sont des tabliers bruyants dont la présence est difficilement compatible avec un environnement urbain.

La reprise du trafic sur la Petite Ceinture imposera également la reprise du pont route de la rue Manin, aujourd'hui soutenu par un étais posé sur l'une des voies de la PC.

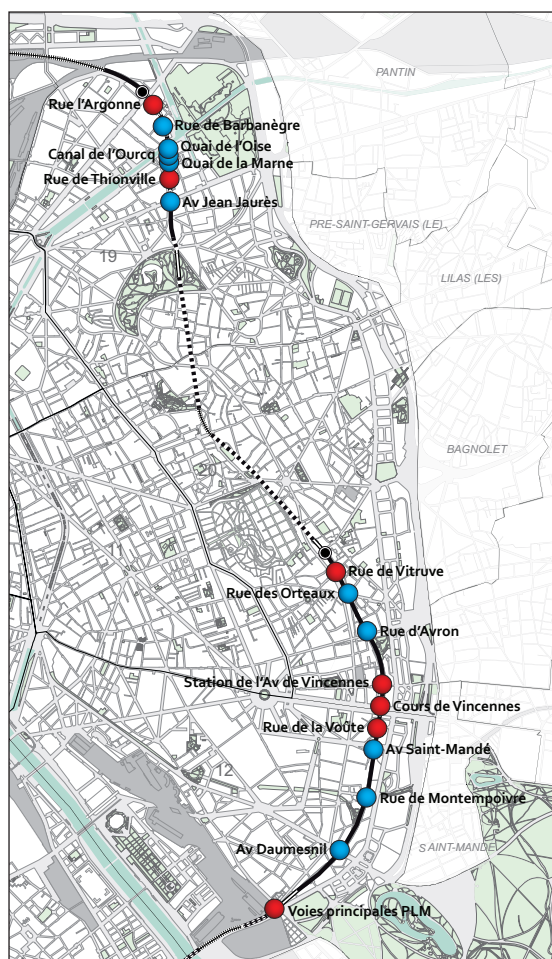
Contraintes liées à l'exploitation

La section Évangile – Cours de Vincennes mesure 6,5 km. La ligne T8 prolongée ferait 12,5 km. Soit une longueur totale de 19 km. La question de l'exploitation en deux tronçons devra donc se poser.

Le terminus sur le cours de Vincennes nécessitera la mise en place d'un garage de rames, soit sur une portion de voies au sud du cours de Vincennes, soit sur la sur-largeur au nord, occupée aujourd'hui par un garage de bus.

Estimation du coût

Les premières études visant à réintroduire un transport ferroviaire sur la petite ceinture réalisées par SYSTRA en 2001 et RFF en 2006 envisagent une reprise complète des voies, des équipements de sécurité et communication, la mise en conformité des tunnels, la fourniture d'énergie (stations d'énergie, caténaires), travaux de rénovation des ouvrages d'art, mise en place de protections phoniques, stations et correspondances. Le coût de cette rénovation est estimé en 2001 et réévalué en 2006 à 370 M€ pour une ligne entre Évangile et Bercy, soit 9,3 km (par comparaison le TMS a coûté 311 millions d'euros pour 7,9 km). Le coût d'une ligne de 6,5 km entre Évangile et Cours de Vincennes peut donc être estimé à 260 millions d'euros.



État des ouvrages métalliques

- Pont rail à remplacer
- Pont rail à réparer

2.5 En Conclusion

La question du rôle que peut encore jouer la Petite Ceinture comme infrastructure de transport est toujours d'actualité, du moins pour le secteur entre Évangile et les Gobelins.

Il est aussi raisonnable de penser que cette partie de la petite ceinture n'accueillera plus de trains lourds, car il y a un manifestement des difficultés d'insertion, avec des bâtiments très proches, la propagation de bruits et vibrations. Le contexte urbain évolue, ce qui pouvait être acceptable il y a 20 ans ne l'est plus forcément aujourd'hui.

L'aménagement retenu au niveau de la gare Évangile implique un franchissement piéton de la PC pour passer de la gare RER aux stations T3 et tram Y. Si la PC demeure dans le domaine ferroviaire, ce franchissement est plus compliqué, moins urbain. Aussi, la remise en service d'un transport ferré sur la Petite Ceinture passera vraisemblablement par un transport léger, type tramway ou tram train.

Quels sont les avantages et inconvénients de la remise en service d'un trafic sur tout ou partie de l'arc compris entre Évangile et les Gobelins ?

Avantages

1 – Opportunité d'offrir une offre de transport dans des secteurs comme rue de la Mare et rue de Bagnolet.
2 – Prolonger la ligne T8 (ou tram Y) à l'intérieur de Paris qui en ferait la seule ligne de Tram commune à la Seine-Saint-Denis et à Paris, assurant la desserte de nombreux équipements de premier plan (futur pôle universitaire Condorcet, Université Paris 13 Villetaneuse, pôle tertiaire du Cornillon – Stade de France, futur centre aquatique de Plaine Commune, site des Magasins Généraux).

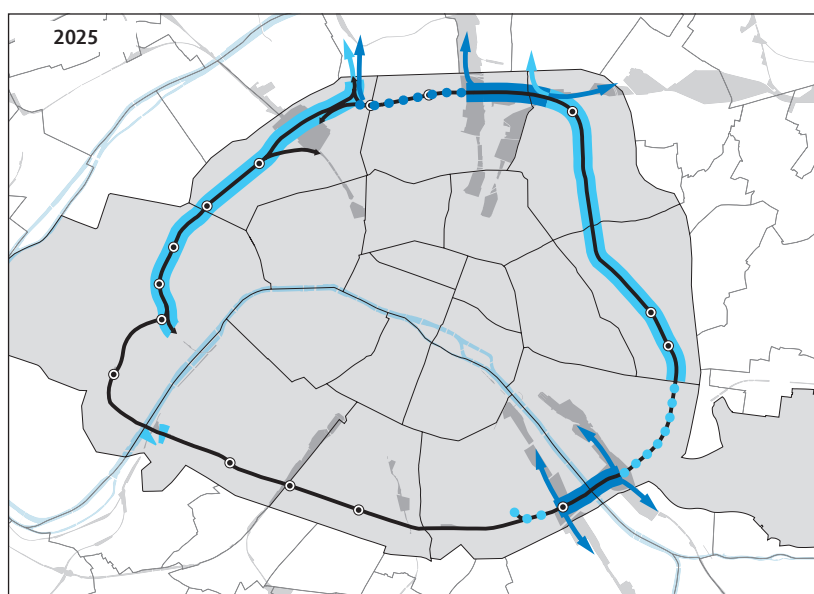
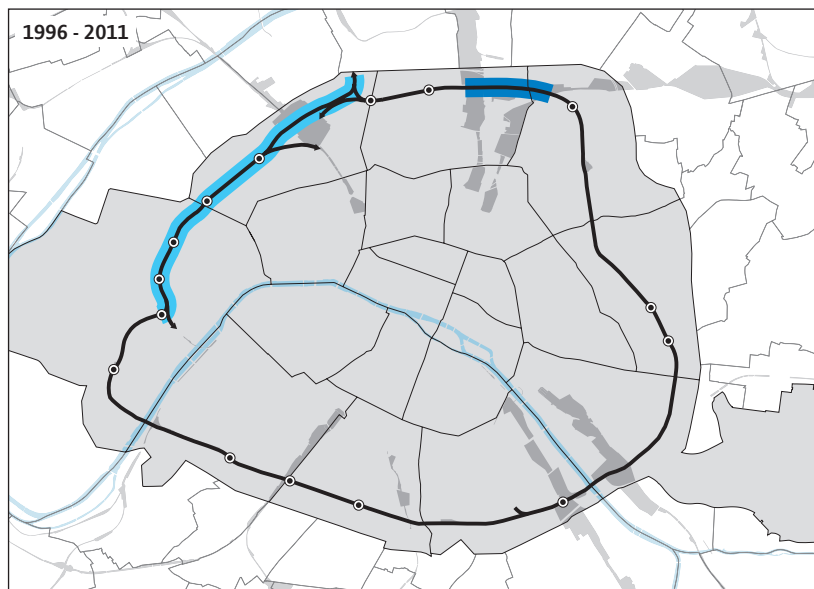
3 – La connexion de la Petite Ceinture avec le réseau de tramway offrira la capacité de desserte par des trams de marchandises de sites logistiques urbains (Les Gobelins, les halles du nord est parisien).

Inconvénients

1 – Des coûts d'investissement relativement inconnus aujourd'hui (reprise des voies, équipements de sécurité et communication, mise en conformité des tunnels, énergie, ouvrages d'art, protections phoniques, stations et correspondances).

2 – Une insertion urbaine difficile, des points durs.

3 – Au-delà du cours de Vincennes, le tracé est très proche du T3, il n'y a pas de justification à implanter une seconde ligne de transport de voyageurs si proche ; par contre, le maintien d'une vocation transport de ce tronçon permet de conserver la possibilité d'y faire circuler des tramtrains fret en provenance des faisceaux Austerlitz et gare de Lyon.



La Petite Ceinture

■ Trafic marchandise régulier ■ Trafic voyageur régulier
■ Trafic marchandise épisodique ■ Trafic voyageur épisodique