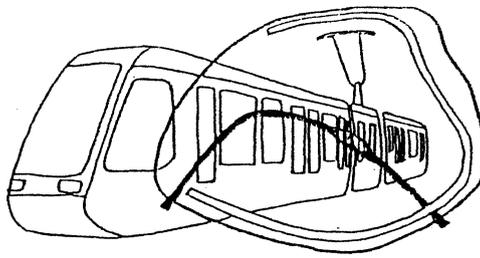


**PETITE
CEINTURE**

**Parva cintura...*



**GRAND
PARIS**

*...omnibus semper.**

ASSOCIATION LOI 1901 ***
8 RUE PIERRE GIRARD - 75019 PARIS
TÉL 01.42.00.21.19

Petite Ceinture

grande aventure

La Petite Ceinture une ligne d'avenir pour Paris et sa région

Si la campagne électorale des municipales a enrichi le dossier de la Petite Ceinture de visions aussi utopiques que variées – promenades confettis, pistes cyclables en vase clos, bars-tunnels, potagers hors-sol, réserves botaniques ou escargodromes, etc... – elle a tourné le dos au réel et les fantasmes ont éclipsé les acquis d'une réflexion ancienne et riche en propositions utiles au rayonnement de Paris.

L'imaginaire des candidats aurait pu se nourrir d'une documentation étoffée, notamment le rapport de la commission d'enquête publique du 13 septembre 2013 sur la révision du PDUIF (Plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France) qui conclue :

La Petite Ceinture verra son linéaire maintenu. Sa vocation ferroviaire et ses usages seront à considérer en fonction des tronçons concernés (rapport page 146) et la commission recommande, dans une optique environnementale, territoriale et financière responsable, de prôner la réutilisation d'infrastructures de transport existantes notamment la Grande et Petite Ceinture et de l'inscrire en postulat de base (conclusions et avis page 32 – recommandation technique n°5).

La commission s'appuie sur des données connues : le protocole d'accord Ville de Paris/RFF du 15 juin 2006, expiré le 15 juin 2013, l'étude prospective sur le devenir de la Petite Ceinture – Phase 2 – Evolutions (APUR novembre 2012) , la concertation publique tenue en janvier/février 2013 et les études RFF/SYSTRA de novembre 2006 rendues publiques à cette occasion.

En résumé l'avenir de la Petite Ceinture doit se lire différemment selon les arrondissements traversés et intégrer sur son tracé des décisions déjà prises et concevoir des projets qui viendront enrichir la réflexion sous réserve qu'ils soient agréés par RFF, propriétaire.

L'ouest parisien

La situation est stabilisée dans les 15ème, 16ème et 17ème arrondissements jusqu'au faisceau ferré de Paris Saint-Lazare.

La promenade piétonne aménagée entre la rue Olivier-de-Serres et la place Balard, en partie sur la Petite Ceinture et en partie sur le raccordement de l'ancienne gare de Grenelle, est ouverte au public pour 7 ans et on peut parier que la convention qui lie la VP et RFF (délibération 2013 DEVE 112) sera reconduite en 2020 compte tenu des 7 M€ investis par la mairie de Paris pour une promenade peu fréquentée qui ne dispose d'aucune aire de jeu, d'aucun espace d'agrément, d'aucun projet destiné à renouveler l'intérêt d'une première visite.

Dans le 16ème arrondissement , sentier nature caillouteux et RER C occupent les lieux et le tunnel du bd Emile Augier, seul volume aménageable , n'a jamais suscité le moindre projet d'aménagement de la part des élus locaux.

Dans le 17ème arrondissement , RFF vient de décider la fermeture au trafic ferroviaire des 1600 m de la tranchée Pereire séparant les gares de Pont Cardinet et de Pereire- Levallois (BO n° 76 - 13/9/13) et a vendu à la Ville la partie située entre Pont Cardinet et la rue de Saussure (délibération 2013 DU 32). La tranchée sera comblée et intégrée à la voirie .

Quant au reste du site, il pourrait recevoir les déblais de l'extension de la ligne 14 dont le lot n°1 de génie civil- de Saint-Lazare à la porte de Clichy - vient d'être attribué au groupe Eiffage TP/Razel-Bec. Comme la Société du Grand Paris (SGP) finance plus de 55% du coût des travaux, il serait intéressant de connaître son sentiment sur une option qui permettrait d'éviter les nuisances d'une noria de camions-bennes entre le chantier et le lieu de dépôt des déblais.

Comblée, la tranchée Pereire deviendrait une nouvelle promenade parisienne plus attrayante qu'un cheminement encaissé entre deux talus abrupts.

Des Batignolles à Rosa Parks

La position de RFF est claire : les voies sont conservées pour maintenir la liaison entre les trois faisceaux de Paris-Saint-Lazare, Paris-Nord et Paris-Est. Il est donc vain d'ergoter sur leur transformation en promenade.

La ligne traverse d'ouest en est le parc MLK où elle passe sous le futur café-restaurant Le Belvédère actuellement en construction.

Comment intégrer la plateforme ferrée dans le parc MLK . Faut-il prévoir son engazonnement comme celle du T3 ? Quel sera le trafic ferroviaire généré par le réseau Saint-Lazare ? S'il se borne à la circulation d'un train d'entretien semestriel, ne serait-il pas opportun de limiter à une seule voie l'emprise de cette plateforme et de fermer par une grille mobile la galerie couverte de raccordement de la Petite Ceinture au groupe VI (voies grandes lignes) du réseau ?

La desserte du parc MLK pourrait être assurée par une navette qui relierait la future station Pont Cardinet de la ligne 14 au parc MLK offrant aux habitants des quartier desservis par la ligne un accès central au parc . L'arrêt de la navette pourrait se situer à proximité du Belvédère.

Pour minimiser l'impact des voies de la navette sur l'emprise du parc, elles pourraient être enfouies partiellement et déboucher dans le volume de la future station Pont Cardinet facilitant ainsi les échanges entre métro et navette.

Une fois l'avenue de clichy franchie, la navette ferait halte au niveau de la rue de la Jonquière en correspondance avec le RER C et au-delà continuerait sans arrêt jusqu'à Rosa Parks puisque les deux gares existantes de cette section (avenue de Saint-Ouen et bd Ornano) ont été vendues par RFF, ce qui signifie que la vocation de la ligne a changé et qu'elle est apte à relier les deux futurs pôles d'échanges de Pont Cardinet et de Rosa Parks.

De Rosa Parks à porte de Vincennes

Là encore la position de RFF est claire : la ligne est apte à recevoir un transport ferré léger pour desservir les quartiers de l'Est parisien non irrigués par le T3b.

Le matériel roulant serait de type tram-train et 12 stations dont 3 souterraines pourraient ponctuer la ligne (cf étude RFF/SYSTRA) avec un CMR (centre de maintenance et de remisage) implanté sur le site du dépôt bus provisoire de Lagny entre la rue du Volga et la rue de Lagny.

Grâce à la navette Pont Cardinet, le pôle d'échanges Rosa Parks étofferait une fréquentation qui sera loin d'atteindre les 68 200 voyageurs/jours comme l'estime le STIF (rapport n° 2009/0121 - page 11).

Pour atteindre un tel chiffre il faudrait que ce pôle d'échanges ne se limite pas à la navette Pont Cardinet , ni à l'extension du T8 ,mais accueille le terminus d'une infrastructure susceptible de drainer une clientèle à fort potentiel économique et touristique qui pourrait être celle de la liaison CDG Express.

RER E, T3, T8, CDG Express, navette Pont Cardinet et tram-train porte de Vincennes feraient de Rosa Parks le pôle d'échanges majeur du nord-est parisien implanté sur le site de l'ancien triage de la Petite Ceinture, au pied de l'entrepôt Macdonald requalifié.

De porte de Vincennes à porte de Charenton

Aucun projet n'est stabilisé pour ce tronçon et la réflexion doit se poursuivre sur son devenir au sein du comité de suivi promis à l'issue de la concertation de janvier/février 2013 . La composition de ce comité, ses attributions et les moyens qui seront mis à sa disposition seront définis de façon à tenir compte de la pluralité des options possibles.

De porte de Charenton à la ZAC gare de Rungis

La vocation ferroviaire de la ligne est affirmée par RFF pour restaurer la liaison entre les faisceaux de Paris-Lyon et de Paris-Austerlitz et optimiser la mutation de la gare des Gobelins.

Au niveau du faisceau ferroviaire de Paris-Lyon, la Petite Ceinture traverse le périmètre de l'opération d'aménagement Bercy-Charenton dont sont partenaires RFF, la SNCF et la SNEF (délibération 2012 DU 122) et c'est dans le cadre de la convention qui lie les signataires que les synergies devront être recherchées entre le complexe ferroviaire de Lyon-Bercy et les nouvelles missions de la Petite Ceinture.

Le traitement du noeud ferroviaire Lyon-Bercy est également inscrit dans le schéma national de mobilité durable (Commission Mobilités 21 - rapport du 27 juin 2013 -page 50) , noeud ferroviaire qui englobe la Petite Ceinture.

Au niveau du faisceau ferroviaire de Paris-Austerlitz, la SEMAPA , aménageuse de la ZAC Paris Rive Gauche, restaure la continuité de la plateforme de la Petite Ceinture en finançant les travaux de reconstruction du pont-rail de franchissement des voies et il serait bon que , sur le sujet, des informations soient données au comité de concertation associé à cette opération d'aménagement, ce qui n'est pas le cas actuellement.

De la ZAC gare de Rungis à la promenade plantée du 15ème

La quasi totalité du parcours de cette section se développe en galeries couvertes, tunnels ou tranchées encaissées sans attrait significatif pour la promenade. Le statu quo peut donc subsister concernant ce tronçon.

L'hypothèse d'une remise en service de la Petite Ceinture n'est d'ailleurs pas prise en considération dans les deux opérations immobilières décidées sur la ligne dans le 14ème arrondissement : l'opération de la gare de Montrouge et celle de l'hôpital Broussais.

Pour la première, seule la gare de Montrouge subsistera transformée en lieu de réunion et centre culturel et les quais serviront d'assises aux fondations des bâtiments d'habitation

Dans la seconde , la Petite Ceinture est sanctuarisée en réserve zoologique (colonie de pipistrelles)

Conclusion

La reconquête de la Petite Ceinture ne peut être envisagée sans son intégration dans le réseau de transport de la capitale pour qu'elle soit au service du plus grand nombre , Franciliens, Parisiens, touristes, visiteurs, etc... et sans une étroite collaboration entre tous les acteurs institutionnels dont la mobilisation entraînera celle des acteurs économiques .

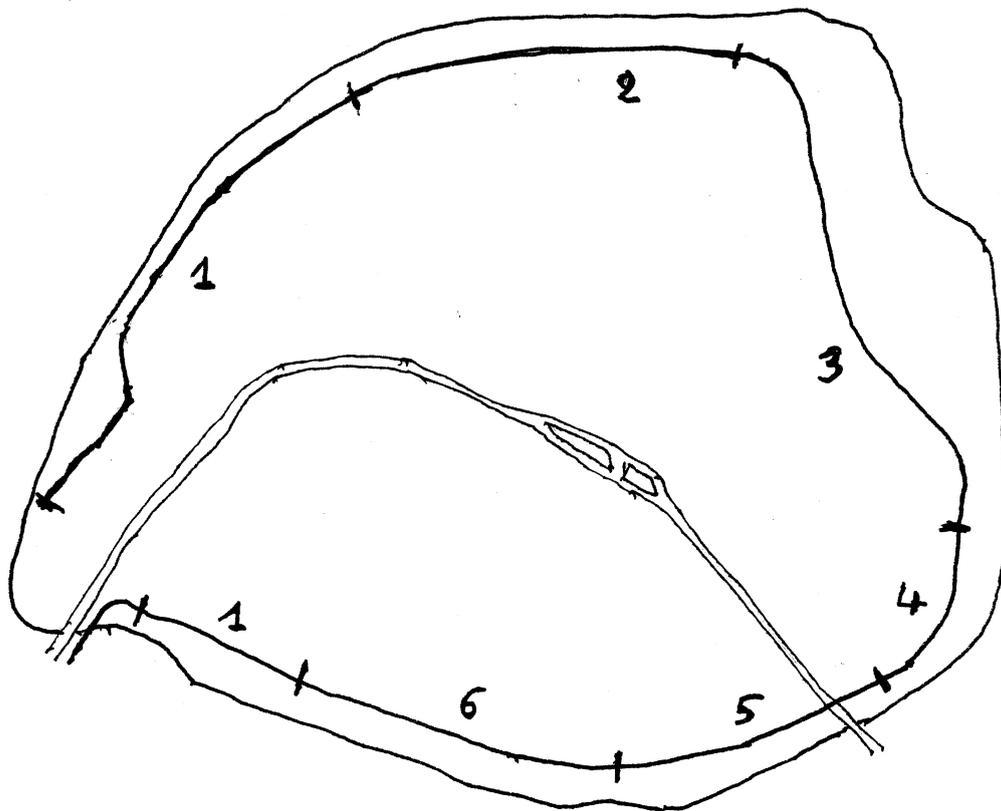
Restera à désigner celui ou celle qui saura fédérer les énergies de l'ensemble des partenaires publics et privés pour réaliser cette seconde aventure industrielle de renaissance d'une infrastructure liée intimement au développement de Paris et dont la première précéda l'exposition universelle de 1889.

Ce fut le grand chantier de suppression des passages à niveau qui ponctuaient la Petite Ceinture rive droite et qui fut illustrée par une viste du président de la république le 14 décembre 1888.

Paris le 12 avril 2014



Jacques GAUTHIER
Président



1- Ouest parisien

Situation stabilisée avec promenade plantée (15ème) - RER C (16ème) - Tranchée Pereire hors trafic ferré (17ème)

Projets urbains à définir pour tunnel Augier et tranchée Pereire

2 - Des Batignolles à Rosa Parks

Plateforme conservée pour connexion des faisceaux ferrés PSL, PN et PE - gares vendues

Projet urbain : raccordement en tranchée couverte entre Petite Ceinture et station Pont Cardinet pour navette express entre ligne M14 et le complexe ferroviaire Rosa Parks qui pourrait accueillir le terminus parisien de CDG Express

3 - De Rosa Parks à porte de Vincennes

Plateforme conservée pour transport léger type tram-train

Projet urbain : création de 12 stations et de leur accès

4 - De porte de Vincennes à porte de Charenton

Projet urbain à définir dans le cadre de la concertation

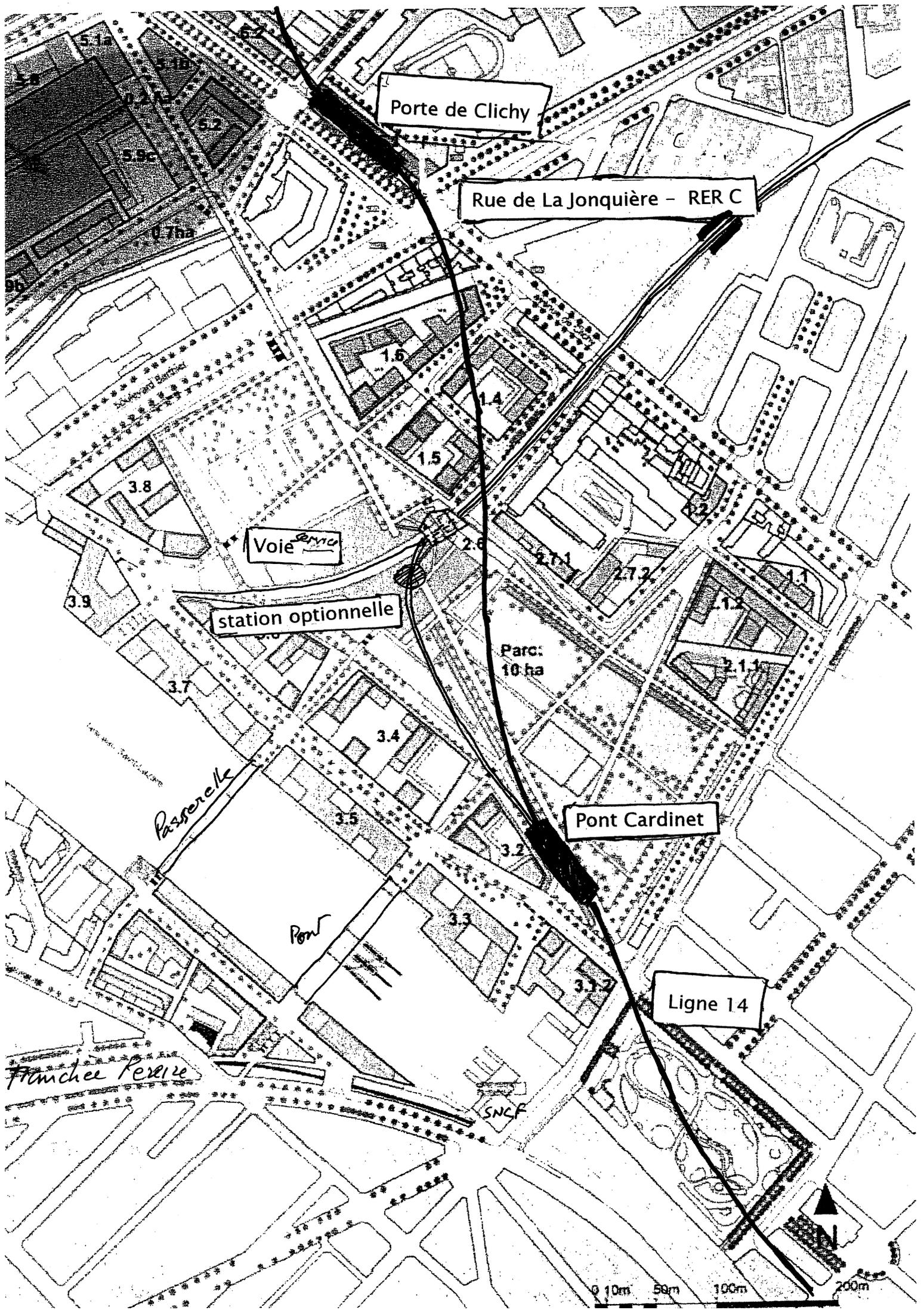
5 - De porte de Charenton à ZAC gare de Rungis

Plateforme conservée pour échanges entre faisceaux ferrés PL , PA et gare des Gobelins

Projets urbains à définir dans le cadre des opérations d'aménagement Bercy/Charenton et Paris Rive Gauche - Etude d'une connexion entre Petite Ceinture et prolongement de M 14 à Maison Blanche.

6 - De ZAC gare de Rungis à promenade piétonne du 15ème

Statu quo



NORD-EST PARISIEN

PROJET PÔLE D'ÉCHANGES ROSA PARKS

RER E - T36 - CDG EXPRESS - T8 - Navette Pont Cardinet
TRAIN LÉGER PORTE DE VINCENNES

