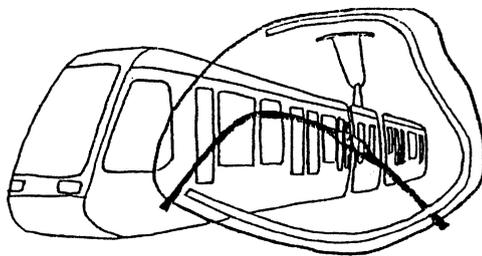


**PETITE
CEINTURE**

** 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 conclut :

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).

Ces objectifs : maintien du linéaire et options variables selon les tronçons de la ligne ont été validés dans le PDUIF adopté en juin 2014 par le conseil régional d'Ile-de-France

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.

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 permettent de dessiner largement l'avenir de la ligne.

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 la tranchée encaissée du bd Emile Augier, entre les rues Edouard Fournier et Octave Feuillet, seul secteur 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 a été comblée et intégrée à la voirie .

Quant à la section comprise entre la rue de Saussure et la rue Alphonse de Neuville elle pourrait être comblée avec les déblais de creusement du tunnel de la ligne 14 et, en surface, des ensembles immobiliers séparés par des mails plantés pourraient y être édifiés avec , de part et d'autre de la place de Wagram, deux résidences de prestige.

De friche inaccessible, la tranchée deviendrait un nouveau quartier dont les mails piétonniers faciliteraient les échanges entre le nord et le sud du bd Pereire .

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.

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 destiné à devenir un café-restaurant, ce qui serait de nature à faciliter son accès et gonfler sa clientèle.

Les voies de la navette sur l'emprise du parc seraient constituées de rails à gorge de façon à s'intégrer le plus possible au terrain où elles feraient écho aux anciens rails encastrés dans les allées. Quant au terminus de la navette , il pourrait être implanté en bordure de la halle historique du quai n°3 , vouée à l'agriculture urbaine, qui pourrait être remontée au plus près de la sortie nord de la station Pont Cardinet de la ligne 14.

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.

Entre les portes de Clignancourt et des Poissonniers, la tranchée de la Petite Ceinture pourrait être transformée en galerie ferroviaire couverte de façon à permettre la réalisation d'un front bâti en rive sud du bd Ney dont les immeubles disposeraient d'une double exposition à la fois sur le bd et sur la rue Belliard.

A la porte de Clignancourt , la dalle de couverture, analogue à celle réalisée sur le site de l'hôpital Broussais (14ème), offrirait une aire d'accueil élargie aux terminus existants des lignes d'autobus .

Après passage sous les ponts-rail des voies du réseau nord, au niveau de Chapelle International, le raccordement ferré provenant de la gare du Nord rejoint la Petite Ceinture et la question de sa conservation se pose.

Ce raccordement, destiné aux navettes gare Paris-Nord/gare Chapelle-St-Denis comportait à l'origine (1893) deux branches l'une vers l'ouest et la seconde vers l'est. La branche ouest fut supprimée dans les années 1940 et celle de l'est pourrait également l'être dans le cadre de l'aménagement du site de Chapelle International ce qui permettrait d'élargir la partie nord de l'emprise foncière aménageable par reconstruction du mur de soutènement et aménagement d'une dalle-terrasse au-dessus des voies de la Petite Ceinture, face au futur campus Condorcet.

Quant au tunnel du raccordement Marcadet, il pourrait être intégré au centre logistique SOGARIS de Chapelle International.

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 de novembre 2006) 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 du complexe immobilier Macdonald .

Le T8 à Rosa Parks

Les études conduites par le STIF sur l'extension du T8 de la porte de Paris (Saint-Denis) à la gare Rosa Parks sont achevées (délibération n° 2013-366) et elles proposeraient de fixer le terminus du tramway sur la Petite Ceinture à l'extrémité d'une estacade d'une centaine de mètres destinée à relier la rue d'Aubervilliers à la ligne.

Le choix d'une rampe au lieu d'une dalle horizontale présente l'inconvénient de stériliser l'emprise ferroviaire de la Petite Ceinture située au-dessous et d'aboutir à son morcellement en totale contradiction avec les objectifs du PDUIF.

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 porte de France

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, ni la SEMAPA , aménageuse de la ZAC Paris Rive Gauche, ni RFF n'envisagent de restaurer la continuité de la plateforme de la Petite Ceinture puisque le seul site ferroviaire à desservir est la gare souterraine des Gobelins dont RFF souhaite se séparer.

La circulation du train léger venant de Rosa Parks quitterait la Petite Ceinture au niveau du lot M5A–2 du secteur Masséna, lot dont l'aménagement figure au programme *Réinventer Paris* et aurait son terminus dans le socle de la tour DUO via la galerie couverte qui passe sous le bd du Général Jean Simon (lots M5B–2 et M5B–3 du secteur Masséna.

Quant au raccordement vers la gare BFM , il pourrait conduire au centre de remisage des trains légers puisque sous la dalle de la gare existe un vaste volume disponible sans affectation.

De porte de France à la promenade plantée du 15ème

La totalité du parcours de cette section serait déclassée du domaine public ferroviaire pour être transformé en sites de loisirs et d'agrément sur les tronçons au niveau ou en élévation du domaine viaire (gare Masséna et gare de la place de Rungis) . Quant aux tronçons en tranchée encaissée , la réalisation de dalles de couverture offrirait de nouvelles surfaces aménageables .

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 .

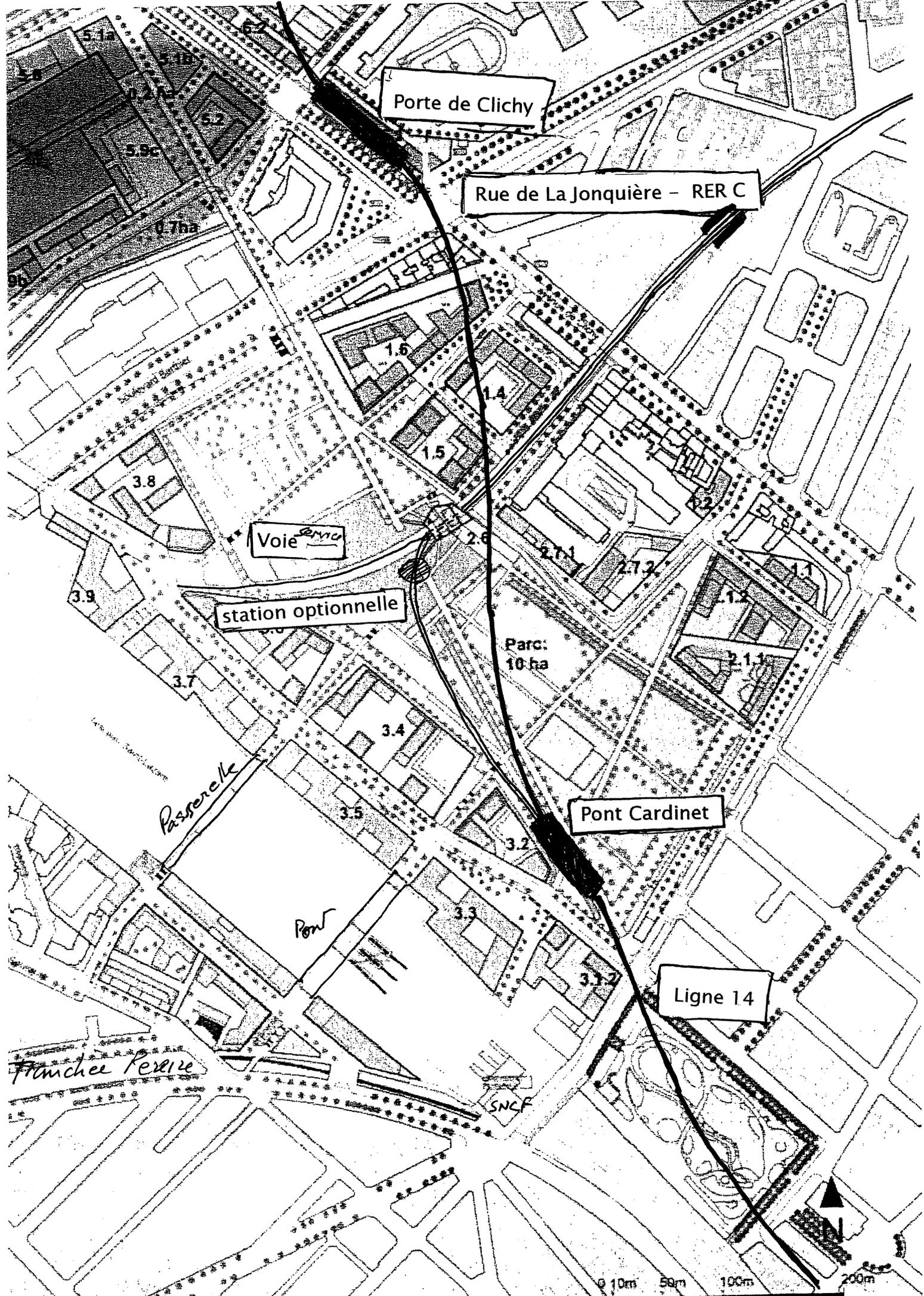
La mutation de cette infrastructure ferroviaire constitue un atout majeur pour le développement de la capitale et elle est comparable à la grande transformation qui consista à supprimer les passages à niveau qui punctuaient la Petite Ceinture dans le cadre des travaux liés à l'exposition universelle de 1889 dont le chantier reçut la visite du président de la république le 14 décembre 1888.

Alors que la France est candidate pour organiser en 2025 une telle exposition, elle offrirait au visiteurs venus du monde entier une nouvelle ligne de vie dans Paris , ligne de vie dont le premier coup de pioche mériterait d'être donné par l'actuel président , Monsieur François Hollande.

Paris le 2 décembre 2014



Jacques GAUTHIER



Porte de Clichy

Rue de La Jonquière - RER C

Voie *sermo*

station optionnelle

Parc:
10 ha

Passerelle

Pont Cardinet

Ligne 14

Franchet Kerlere

SNCF

0 10m 50m 100m 200m

XVII^e

La belle halle va retrouver les Batignolles

SI LA MOBILISATION des habitants n'a pas permis de sauver de la démolition, en 2005, la magnifique halle du XIX^e siècle plantée dans la zone de fret des Batignolles, le nouveau combat des élus du XVII^e a, lui, payé : un bâtiment du même type va reprendre le chemin du parc Martin-Luther-King.

En bois et en fer, cette structure a été construite entre 1843-1852. Elle a trôné pendant des décennies sur le quai numéro 3 de l'ancienne gare des Batignolles, avant d'être démontée en 2009 et conservée, conformément aux recommandations de la Commission du Vieux Paris.

L'édifice, témoin du passé industriel du site, va vivre une nouvelle vie dans son berceau d'origine transformé en un vaste éco-

quartier. Le Conseil de Paris a par ailleurs promis, hier, d'étudier la possibilité d'affecter cette halle à une expérimentation d'agriculture urbaine. Adopté à l'unanimité, le vœu s'inspire de la proposition de Geoffroy Boulard, le premier adjoint à la maire UMP du XVII^e.

■ Elle sera dédiée à l'agriculture urbaine

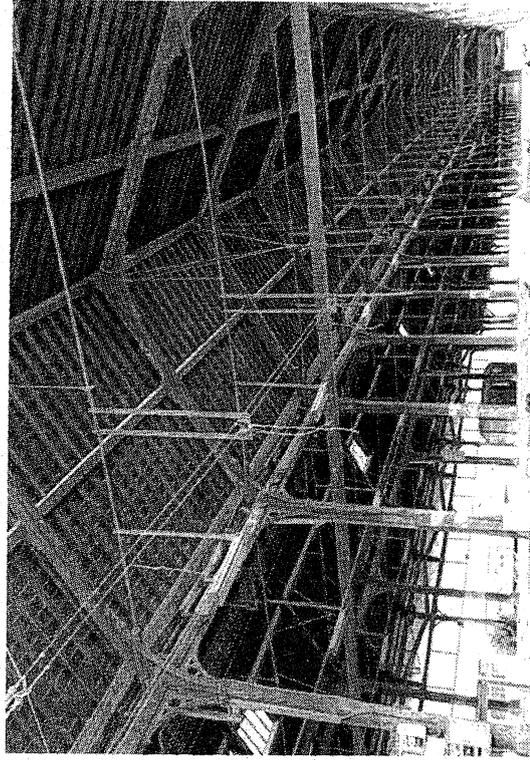
« A New York ou Tel-Aviv, il existe des espaces dédiés à l'agriculture urbaine. Ce n'est pas un gadget. Le parc Martin-Luther-King constitue un territoire rêvé pour se lancer dans l'aventure », a argumenté le conseiller de Paris.

Le projet va s'inscrire dans la politique que souhaite impulser Anne Hidalgo. La maire (PS) de Paris s'est fixée pour objectif de créer 100 ha de toitures et de

murs végétalisés d'ici la fin de la mandature, en 2020, et d'intégrer des expérimentations en matière d'agriculture urbaine dans les grands projets d'urbanisme.

Hier, Colombe Brossel, son adjointe (PS) en charge des espaces verts, a affiché de nouvelles ambitions pour le quartier Clichy-Batignolles, premier grand éco-quartier qui prend forme à l'ouest de la capitale avec ses potagers suspendus, son coin aromatique et son jardin pédagogique sur le toit du futur cinéma et du centre d'animation. L'élu envisage d'aménager un second jardin partagé au cœur du parc Martin-Luther-King. Choux, carottes, herbes aromatiques et fleurs pourront s'épanouir sur une parcelle de 550 m².

CHRISTINE HENRY

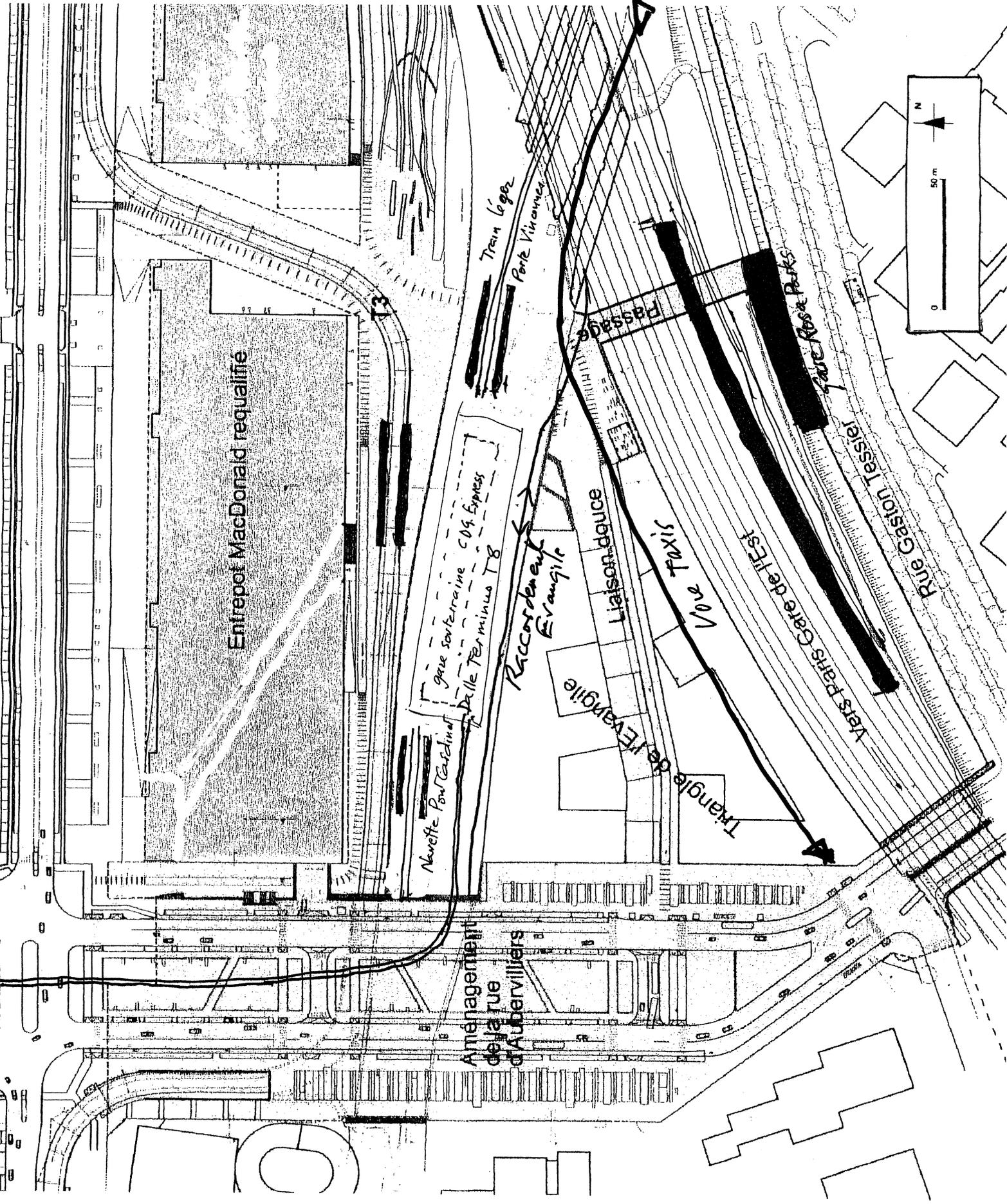


Cette halle a trôné pendant des décennies sur le quai numéro 3 de l'ancienne gare des Batignolles, avant d'être démontée en 2009. (François Séjourné)

NORD-EST PARISIEN

PROJET "PÔLE DÉCHANGÉS ROSA PARKS

REN E - T3B - CDG EXPRESS - T8 - NARTE PONT CARDINET
TRAIN LÉGER PORTE DE VINCENNES



Paris Rive gauche. *paris 13*

Lot M5A2, rue Jean Antoine de Baïf, Secteur Masséna-Bruneseau, Paris Rive Gauche

paris

Le lot M5A2 est le dernier lot restant à urbaniser dans le quartier Masséna, au cœur de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Paris Rive Gauche. Il est situé dans un environnement exceptionnel caractérisé par ses nombreuses universités et pôles de recherches, auxquels s'ajouteront bientôt la Halle Freyssinet, plus grand incubateur au monde. Ce terrain à fort potentiel bénéficie de trois façades urbaines : il sera un élément-clé pour l'animation urbaine et commerciale du secteur, avec une constructibilité comprise entre 8.000 m² et 11.000 m² (suivant le programme et l'option retenue quant au franchissement du domaine ferroviaire).



Programmation : le programme devra prioritairement inclure des logements.

Propriétaire : SEMAPA pour la partie du terrain hors des emprises RFF.

Surface projetée au sol : 2 869 m².

Topographie : La configuration du lot impose à la construction future de s'articuler sur 2 niveaux de références : cote 32 à 33 NVP pour la rue Jean Antoine de Baïf et l'Allée Paris Ivry, cote 40 NVP pour le boulevard du Général Jean Simon.

Occupations actuelles et devenir envisagé : Terrain à urbaniser, traversé à terme, par deux axes ferroviaires qui se situeront à peu près au niveau du boulevard (voie de raccordement nord et sud ainsi que la petite ceinture).

Constructions existantes : Terrain nu. Ancien ouvrage de la voie ferrée de raccordement du faisceau Austerlitz à la gare de Lyon.

Constructions existantes et devenir envisagé : Terrain à urbaniser

Références cadastrales : Lot M5A2 secteur Masséna de la ZAC PRG – BX64

Paris Rive gauche. *paris 13*

Lot M5A2, rue Jean Antoine de Baïf, Paris Rive Gauche, Secteur Masséna-Bruneseau

Contexte urbain

Le projet viendra s'intégrer dans le quartier universitaire Masséna participant au linéaire bâti défini le long de l'Allée Paris-Ivry. Ce nouvel axe accueillant des circulations douces est destiné à se prolonger à travers le secteur Bruneseau en franchissant les ouvrages du boulevard des Maréchaux et du périphérique. Le projet ouvrira également une de ses façades sur le quartier Bruneseau le long de la rive Ouest du boulevard du Général Jean Simon, marquée par la succession du Sud au Nord d'un programme de logement (M6B2), d'un programme tertiaire (M5B3), d'un programme universitaire (M5B2). Face à ce linéaire sur l'autre rive du boulevard du Général Jean Simon sont projetés des bâtiments de logements associés à des équipements (équipement de la petite enfance et square en B1A, groupe scolaire en B1B, avec commerces en rez-de-chaussée. Ces programmes entrent aujourd'hui en phase pré-opérationnelle (consultations engagées). Il est à noter que les immeubles de la rive Est du boulevard du Général Jean Simon et l'immeuble M6B2 proche de l'avenue de France pourront atteindre 50 m. En matière d'espace public, la rue Antoine de Baïf et le boulevard du Général Jean Simon sont achevés. Le débouché de l'allée Paris-Ivry au-delà du boulevard des Maréchaux sera réalisé en deux temps : horizon 2018 pour le tronçon rejoignant les premiers lots de logements de Bruneseau ; 2020 pour sa réalisation complète conditionnée par les travaux de voirie engagés sur Bruneseau-Nord incluant la reconfiguration complète de l'échangeur du périphérique.

Opérations ou travaux programmés

Des réflexions entre la SEMAPA et RFF sont actuellement engagées pour identifier les possibilités techniques et opérationnelles de traitement des interfaces entre le volume des futures constructions et les faisceaux ferroviaires à maintenir sur le site. Dans l'hypothèse où les constructions à développer s'implanteraient en façade du boulevard du Général Simon, à l'image de certaines opérations développées à proximité, la construction devrait intégrer les deux axes ferroviaires, ce qui nécessiterait la réalisation de réservations en forme de portiques, permettant la mise en œuvre à la cote 36.90 NVP des voies de raccordement Nord et Sud entre les faisceaux ferroviaires de la Gare Austerlitz et de la Gare de Lyon et à la cote 38.55 NVP des voies de la petite ceinture. Cette option nécessiterait de porter une attention particulière à l'accroche du bâtiment sur le boulevard et notamment son accessibilité. Les ouvrages de franchissement au-dessus de l'Allée Paris Ivry seront réalisés (hors projet du lot M5A2) pour permettre la connexion de ces voies avec les réservations en forme de tunnels aménagées dans le bâtiment universitaire voisin.

La fiche de lot établie par l'architecte coordinateur du secteur sous la direction de la SEMAPA s'inscrit dans cette hypothèse et retient une constructibilité comprise entre 10 000 m² et 11 000 m² (suivant programme) prenant en compte les contraintes ferroviaires. Dans le cas où l'édifice ne franchirait pas les voies ferrées, la constructibilité se situerait à environ 8.000 à 9.000 m² suivant le type de programme envisagé. Les propositions issues du présent Appel à Projets pourront naturellement développer des solutions innovantes d'intégration des fonctionnalités ferroviaires du site et de dialogue entre les espaces bâtis et publics.

Dispositions réglementaires

PLU en vigueur

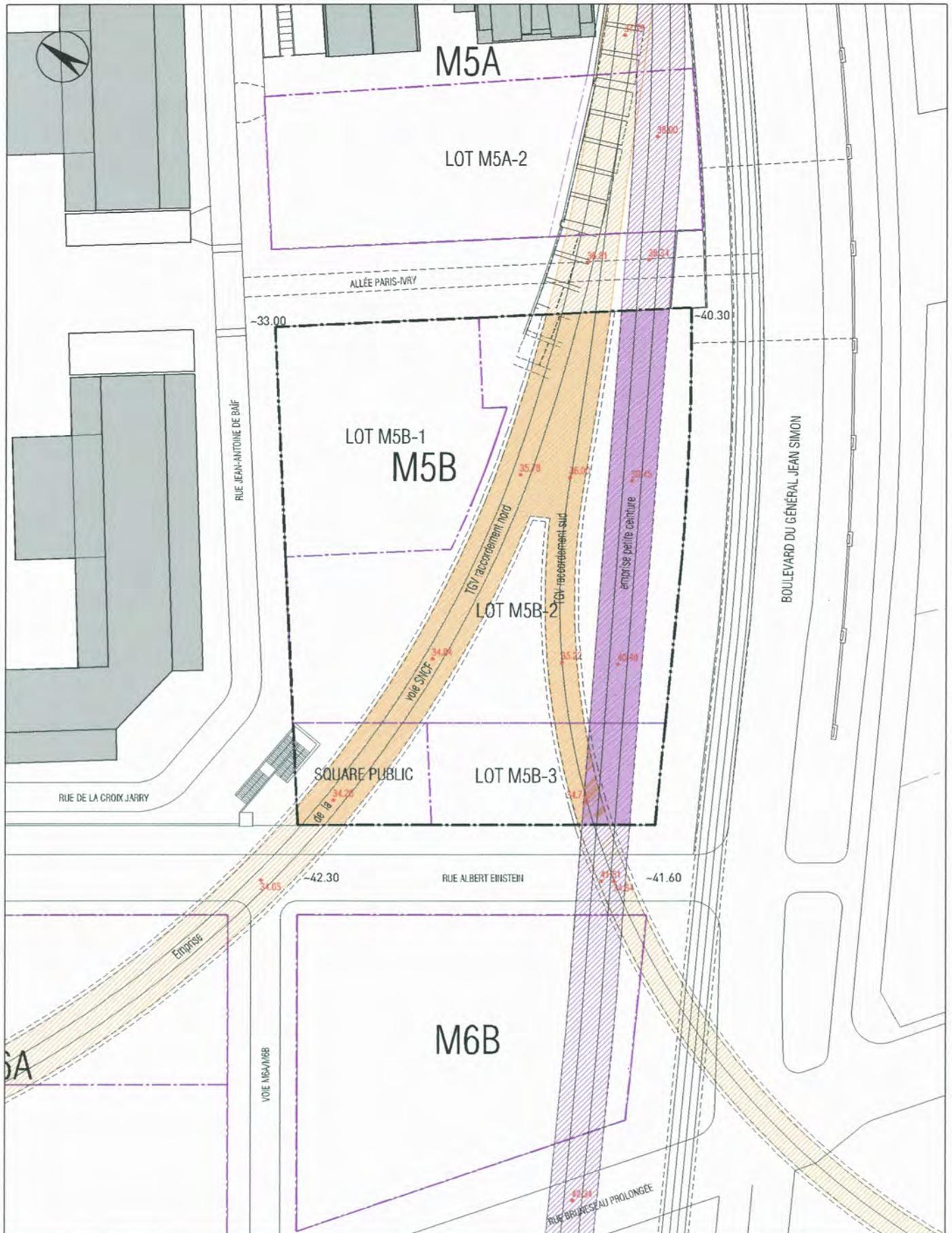
Zone : UG

Hauteur plafond : 37 m

Prescriptions particulières :

Prise en compte des contraintes ferroviaires de la petite ceinture et de la voie de raccordement Nord et Sud entre les faisceaux ferroviaires de la gare d'Austerlitz et de la gare de Lyon.





Îlot M5B, l'emprise future des tunnels de raccordement TGV et de la petite ceinture, 1 000^{ème}

nota: toutes les cotes de nivellement sont indicatives.

CONSTRUCTION

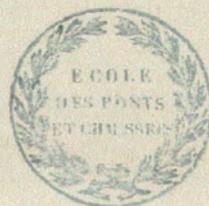
DU

RACCORDEMENT DE LA GARE DE PARIS-NORD AVEC LA PETITE-CEINTURE.

par M. TETTELIN,

INGÉNIEUR DE LA VOIE AU CHEMIN DE FER DU NORD.

(Pl. I à VI).



BUT DU
RACCORDEMENT.

Les voyageurs passant du *Réseau du Nord* sur la *Petite Ceinture*, étaient astreints, jusqu'à présent, à se rendre, à pied, de la station de *Nord-Ceinture* à celle de la *Chapelle-St-Denis*, dont la distance est de 250 mètres et la différence d'altitude de 7^m,00 environ. C'est afin de supprimer cette sujétion que la Compagnie du Nord vient d'établir deux raccordements entre sa gare de Paris et la Petite-Ceinture (Pl. I). Elle pourra ainsi créer des trains, qui, partant de Paris-Nord, feront le tour de la Ceinture, dans l'un ou l'autre sens, et rentreront à Paris-Nord. Cette innovation apportera dans le service de ceinture, une amélioration considérable, qui sera particulièrement appréciée par les habitants du quartier du Nord de Paris et par les habitants de la banlieue.

L'établissement de ces raccordements permettra aussi d'accroître notablement les conditions de régularité et de sécurité dans lesquelles se fait la circulation, entre la gare de Paris-Nord et les réseaux de P.-L.-M. ou d'Orléans, des trains ou des groupes de voitures qui circulent entre Calais et Nice, Brindisi, Madrid, Lisbonne, assurant des relations directes entre l'Angleterre et le Midi de la France, l'Italie, l'Espagne et le Portugal.

La gare de Paris-Nord n'était, en effet, reliée à la Petite-Ceinture qu'au moyen d'une voie établie autrefois pour le transit des marchandises et qui présentait le défaut : d'une part d'être soudée en plusieurs points à des voies de manœuvre ; d'autre part de franchir à niveau le Rond-Point de la Chapelle; la ville de Paris demandait sa suppression.