



© Elisabeth Dammemüller



© Elisabeth Dammemüller



© Elisabeth Dammemüller



© Elisabeth Dammemüller

Etude prospective sur le devenir de la Petite Ceinture

Phase 2 – Évolutions

En partenariat avec



Directrice de la publication: Dominique Alba
Étude réalisée par: Hervé Levifve, Chiara Molinar, Téodora Nikolova, Emmanuelle Roux
Sous la direction de: Christiane Blancot
Cartographie et maquette: Apur
Photos, illustrations: Apur, sauf mention contraire – Photos aériennes InterAtlas
www.apur.org

Sommaire

Quel devenir pour la Petite Ceinture ?	
Synthèse de la Phase 1 – Diagnostic – Janvier 2012.....	3
Introduction	12
Vocation fonctionnelle de la Petite Ceinture	14
Séquence	17
Séquence 1 – Le sentier nature, 16 ^e arr.	18
Séquence 2 – Entre la Muette et Clichy, 16 ^e arr.	22
Séquence 3 – La tranchée Pereire, 17 ^e arr.	26
Séquence 4A – Parc M.Luther-King, Clichy-Batignolles, 17 ^e arr.	30
Séquence 4B – Porte Pouchet – rue Belliard, 17 ^e arr.	34
Séquence 4C – Gare d’Ornano – faisceau Gare du Nord, 18 ^e arr.	38
Séquence 5 – faisceaux Gare du Nord – Gare de l’Est, 18 ^e -19 ^e arr.	42
Séquence 6A – Gare Évangile – Avenue Jean-Jaurès, 19 ^e arr.	46
Séquence 6B – Avenue Jean-Jaurès – Buttes-Chaumont, 19 ^e arr.	50
Séquence 6C – Rue de la Mare, 20 ^e arr.	54
Séquence 6D – Rue Florian, 20 ^e arr.	58
Séquence 6E – Rue Vitruve , cours de Vincennes, 20 ^e arr.	62
Séquence 7 – Cours de Vincennes – avenue Daumesnil, 12 ^e arr.....	66
Séquence 7-8 – Avenue Daumesnil – Bercy-Charenton, 12 ^e arr.....	70
Séquence 8-9 –entre les faisceaux Lyon et Austerlitz, 13 ^e arr.	76
Séquence 10 – Masséna-Bruneseau – Gobelins, 13 ^e arr.....	80
Séquence 11A – ZAC de Rungis – Poterne des Peupliers, 13 ^e	84
Séquence 11B – Montparnasse – dalle Broussais, 14 ^e arr.....	88
Séquence 11C – Oliviers de Serres – Parc Georges-Brassens, 15 ^e arr.	92
Séquence 12 – Garigliano – La Seine, 15 ^e -16 ^e arr.	98
Légende du plan de l’atlas général (PLU).....	102

Quel devenir pour la Petite Ceinture ?

Phase 1 – diagnostic

JANVIER 2012

NOTE DE 8 PAGES N° 53



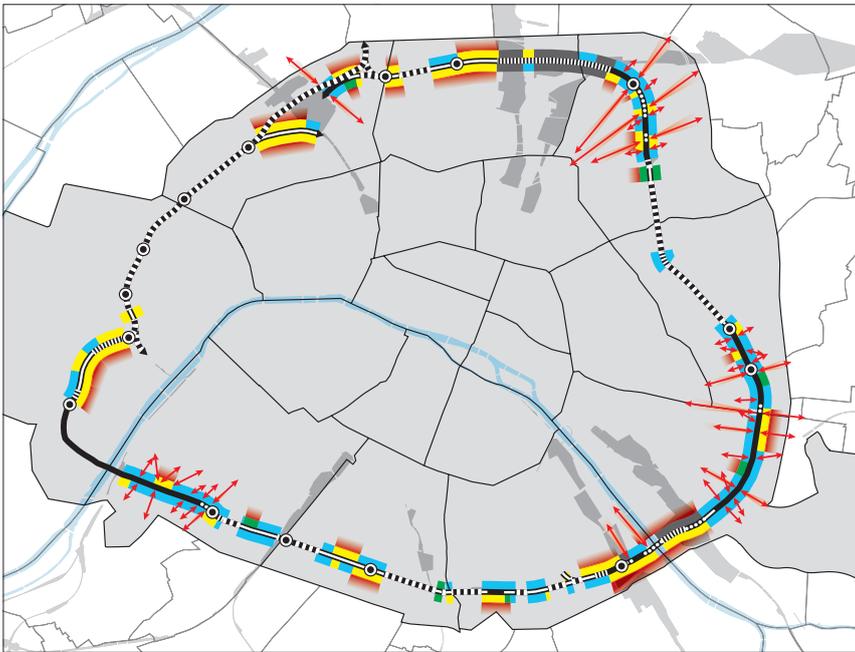
Un espace parisien unique

L'Apur a réalisé un portrait de la petite ceinture ferroviaire qui laisse apparaître au-delà de ses multiples enjeux son caractère unique.

C'est le portrait d'un territoire exceptionnel : son histoire, ses paysages inédits à mi-chemin entre friche ferroviaire et jardin d'Eden, le calme qui y règne au cœur même de la ville dense, ses qualités écologiques, sa présence tantôt discrète, tantôt monumentale dans le paysage urbain, l'attachement fort des riverains à ce site singulier et atypique au cœur de la métropole...

Ce document résume ou détaille cette plongée dans l'univers tout à fait particulier de la petite ceinture, pour mieux le connaître et le découvrir.

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



Les relations visuelles possibles entre l'espace ferroviaire et l'espace urbain

Les abords de la PC

- Bâti
- Espaces verts publics
- Espaces publics
- Faisceaux ferroviaires

Profil Petite Ceinture

- En tunnel, tranchée couverte
- En tranchée ouverte
- À niveau
- En talus ou remblai

- En viaduc, ouvrage aérien
- Bâtiments de gare existants

Les vues

- Vue lointaine sur et depuis la PC
- Ouverture visuelle latérale

Paysage

Le paysage de la petite ceinture est le résultat d'une rencontre riche entre l'espace ferroviaire, l'espace urbain et l'espace végétalisé.

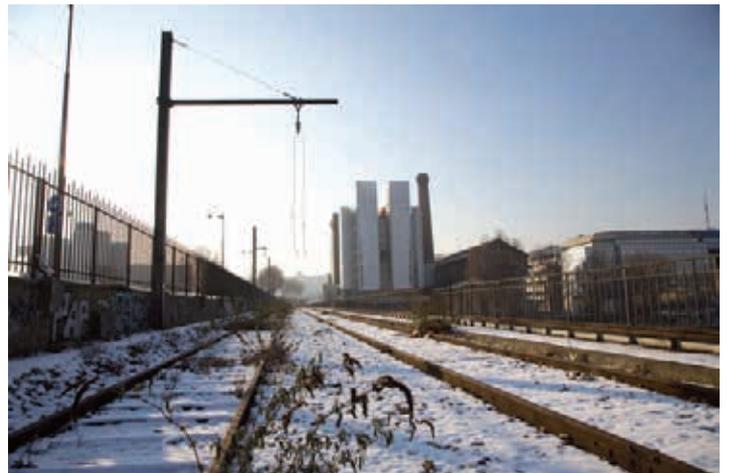
Nulle part, la Petite Ceinture ne se fond dans la ville. Son statut particulier, son inaccessibilité, son profil presque toujours en dénivelé par rapport à la ville font qu'il n'y a jamais de fusion entre l'univers ferroviaire et l'univers urbain. La limite entre les deux est toujours reconnaissable.

La Petite Ceinture étant aujourd'hui quasi inaccessible, la relation à la ville est avant tout visuelle et symbolique. Qu'il s'agisse de l'effet belvédère offert ici et là par les tronçons en viaduc ou de l'intimité des parties en tranchée, son profil façonne des situations urbaines très variées et souvent inattendues.

La Petite Ceinture impose sa présence de manière plus ou moins forte dans l'espace urbain et offre au promeneur qui s'y faufille des vues plus ou moins dégagées sur Paris. Ce paysage est largement hétérogène même si la présence de l'infrastructure lui donne une identité et une cohérence d'ensemble. Reconnaisable comme un espace unitaire et unique, la petite ceinture se décline sous mille formes différentes en fonction de son profil et des sites traversés.



En surplomb, près de la porte de Vincennes



Sur le pont National



En surplomb, près de la porte de Versailles



En tranchée, près du parc des Buttes-Chaumont

Transport

La Petite Ceinture est d'abord une infrastructure de transport historique. Elle fut 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. Cette vocation ferroviaire n'est que peu présente aujourd'hui mais elle ne doit pas être oubliée à l'heure où d'importants projets de transports voient le jour dans la région parisienne.

Les tronçons encore circulés nécessitent donc leur maintien dans le Réseau Ferré National : l'arc ouest emprunté par le REC C et le secteur Nord reliant le faisceau Nord et le faisceau Est.

Trois autres secteurs, bien que non circulés à l'heure actuelle, sont le support de projets ferroviaires d'ores et déjà identifiés : le secteur reliant 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.

D'autres tronçons pourraient faire l'objet de projets de transports à moyen-long terme : le secteur compris entre le faisceau Saint-Lazare et le faisceau Nord ; toute la section Est depuis Paris-Nord-Est jusqu'à Bercy. Cette dernière section se trouve en effet dans le prolongement du tramway Epinay-Saint-Denis-Paris T8 jusqu'au tramway T3 avenue de Vincennes.

Le raccordement de la petite ceinture à la Gare des Gobelins reste pertinent pour permettre un service logistique sur ce site. La faisabilité d'une desserte par tram-fret, testée avec succès en décembre 2011 par l'Apur, le STIF et la RATP, via un raccordement entre le tramway T3 et la PC au niveau de la ZAC Paris Rive Gauche, serait à confirmer : cela permettrait de déclasser ce tronçon du réseau ferré national et de réduire les contraintes sur les aménagements du secteur Masséna.

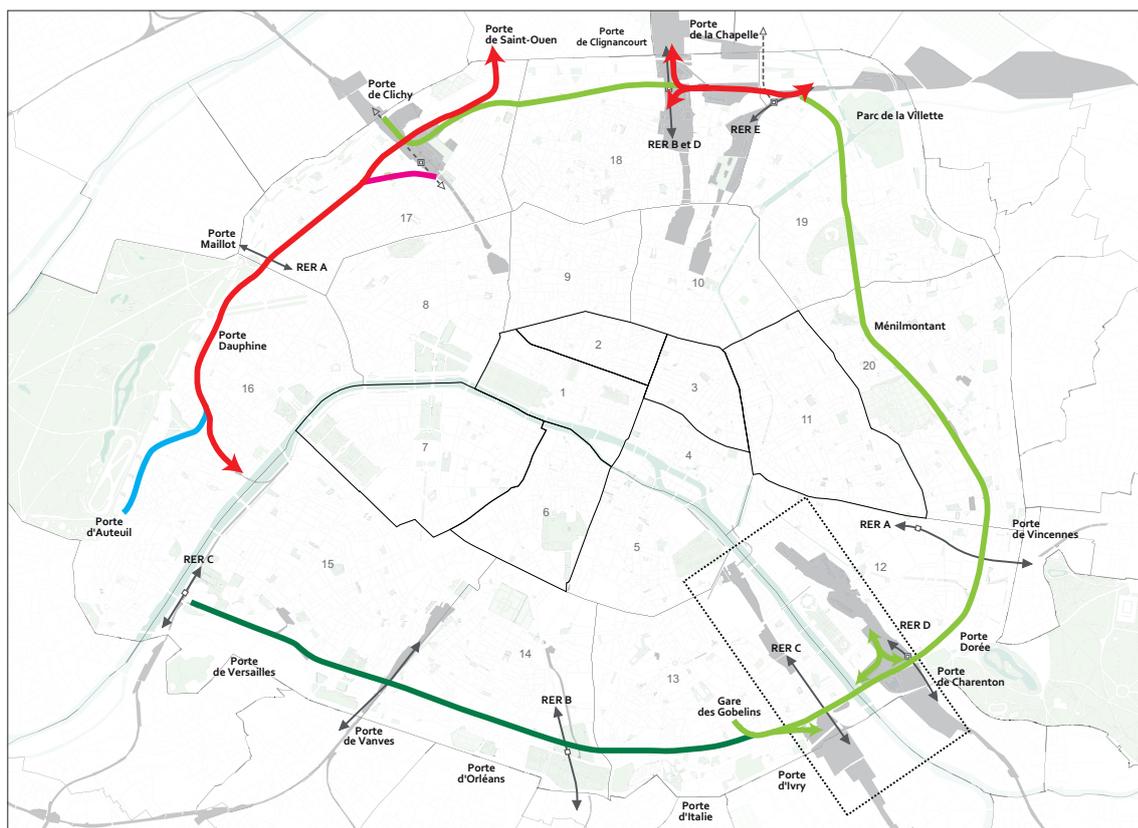
Enfin, il n'y aura plus de circulation ferroviaire dans la section sud entre la gare des Gobelins et le secteur Balard (13^e, 14^e et 15^e arr.) et dans la tranchée Pereire (17^e arr.)...

Trafic actuel

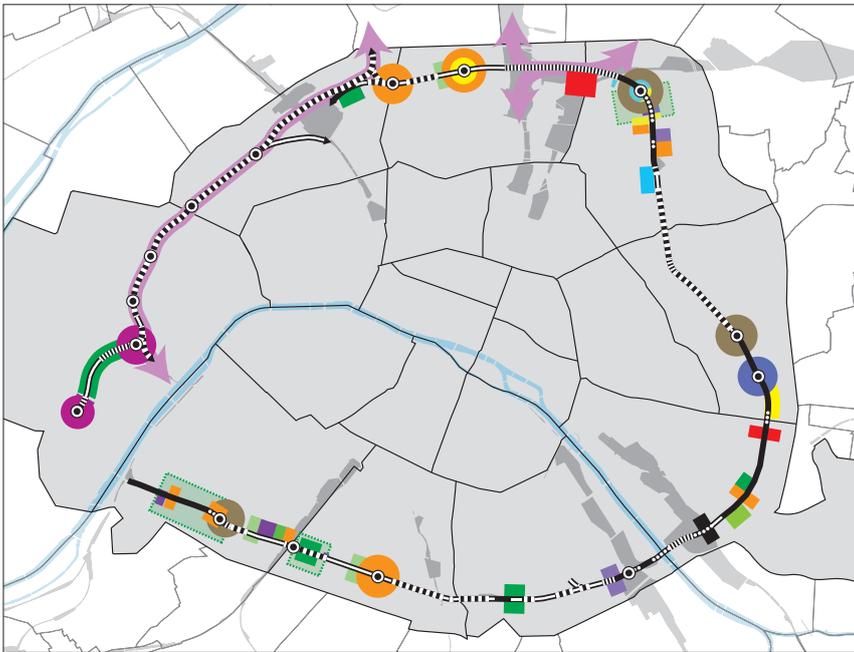
- Trafic fer existant
- Trafic fer arrêté définitivement

Projet envisagé

- Trafic fer possible
- Abandon du trafic fer
- connexion avec le réseau



Le tramway T2 en gare de Meudon



Repérage des usages selon l'emprise affectée et la typologie d'activité – État actuel usages

Typologie d'usage

- | | |
|-----------------------|--|
| Espace vert public | Commerce |
| Jardin associatif | Activité |
| Espace vert privé | Atelier d'artiste |
| Espace vert à l'étude | Habitat précaire occupation temporaire |
| Transport | Service social |
| Entrepôt-PK-Garage | Loisirs / Sport |
| Local technique | Usage affectant une gare |
| Bar / restaurant | |

Profil Petite Ceinture

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

Usages

Après l'arrêt de la circulation ferroviaire, la Petite Ceinture est restée longtemps dans un état d'abandon. Puis, au fil du temps, des usages, de plus en plus nombreux, se sont installés dans les bâtiments de gare et des viaducs, sur les terrains adjacents aux voies inclus dans son emprise, sur l'infrastructure ferroviaire elle-même, d'abord de manière spontanée puis de manière de plus en plus structurée.

On y trouve des promenades (qui ont tendance à devenir des lieux pérennes et aménagés), un sentier nature, des jardins potagers partagés ou collectifs, des cafés, des restaurants, des commerces, des ateliers d'artiste et des lieux de stockage dans les gares et les voûtes, mais aussi des abris précaires, notamment dans les tunnels. Des entreprises d'insertion assurent son entretien quotidien.



Le jardin partagé du Ruisseau, 15^e arr.



le jardin pédagogique de l'association Halage, 17^e arr.



Le restaurant dans la gare de la Muette, 16^e arr.



Le sentier nature, 16^e arr.



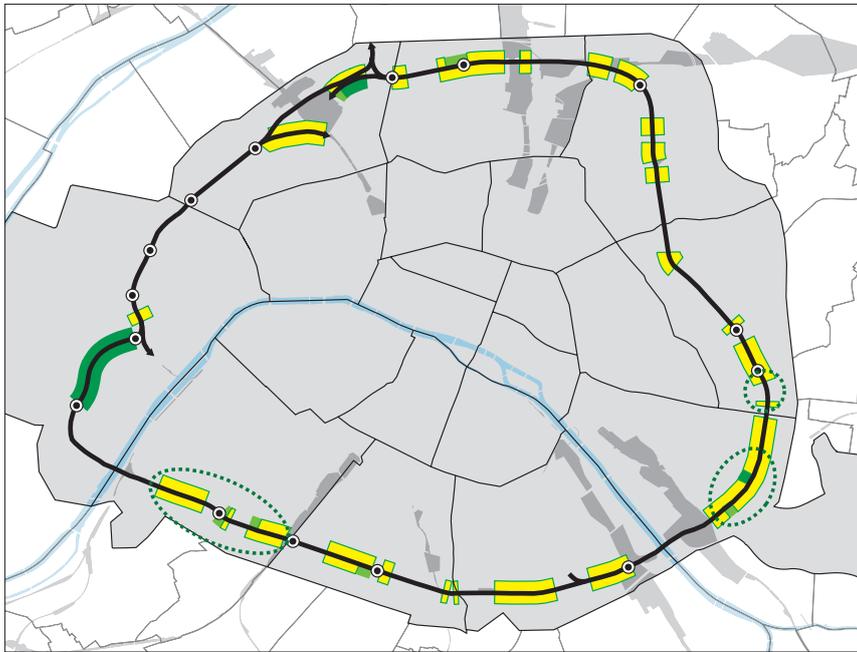
Loueur de vélos dans les voûtes de la rue Curial, 19^e arr.



Les graffitis de la Petite Ceinture, un laboratoire artistique



la gare de Pont de Flandre, 19^e arr.



Carte des enjeux de nature de la petite ceinture

- Espaces de nature sauvage non accessibles
- Jardins privés ou associatifs
- Espaces verts publics
- Emprises ayant fait l'objet d'un inventaire faune-flore

Nature

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

Cela a contribué à la création du paysage « naturel » de la petite ceinture en la transformant en une vraie réserve de flore et faune en milieu urbain. Sa configuration linéaire et la proximité avec les bois, les grands parcs, la Seine, les canaux et les faisceaux ferrés favorisent le développement des espèces faunistiques et floristiques (propagation, dissémination par les insectes, vent...) et confèrent à l'espace de la petite ceinture une place particulière au sein du vaste réseau écologique qui met en relation les espaces de nature de Paris avec ceux de la métropole.



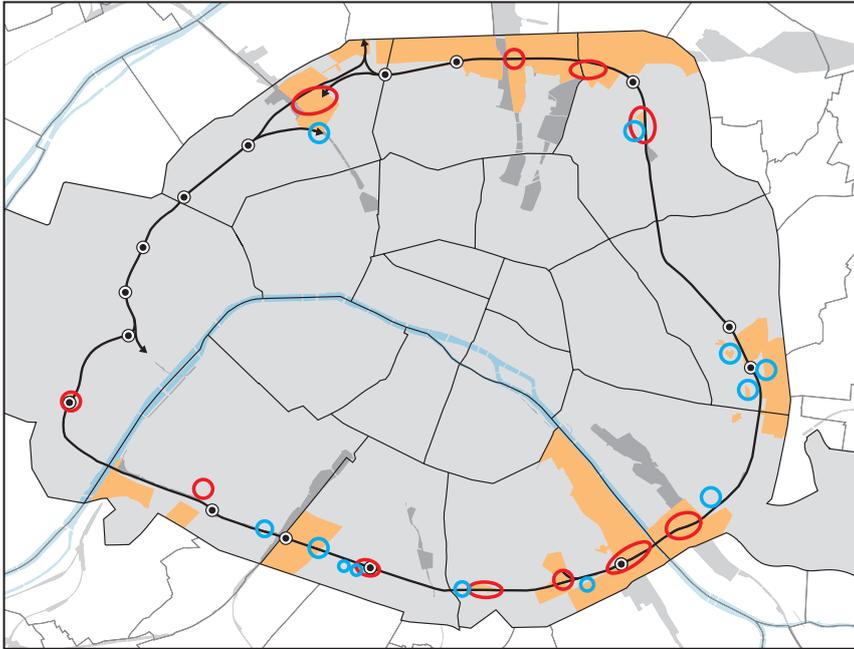
Au droit de la rue Friand, 14^e arr.



Au droit de la rue Leblanc, 15^e arr.



Sentier nature, Charles Péguy, 12^e arr.



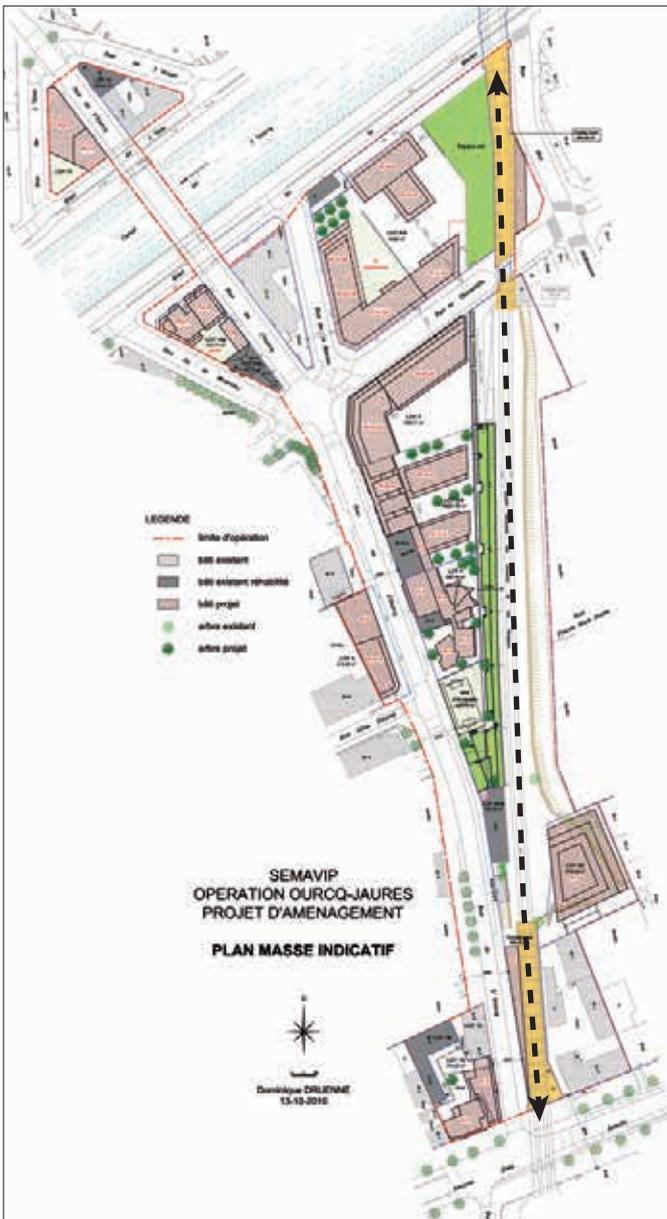
Carte des opérations d'aménagement en cours ou à l'étude sur les abords de la petite ceinture

- GPRU/ ZAC/ Autres opérations majeures
- Opération sur les abords de la Petite Ceinture
- Opération non impactante sur les emprises PC

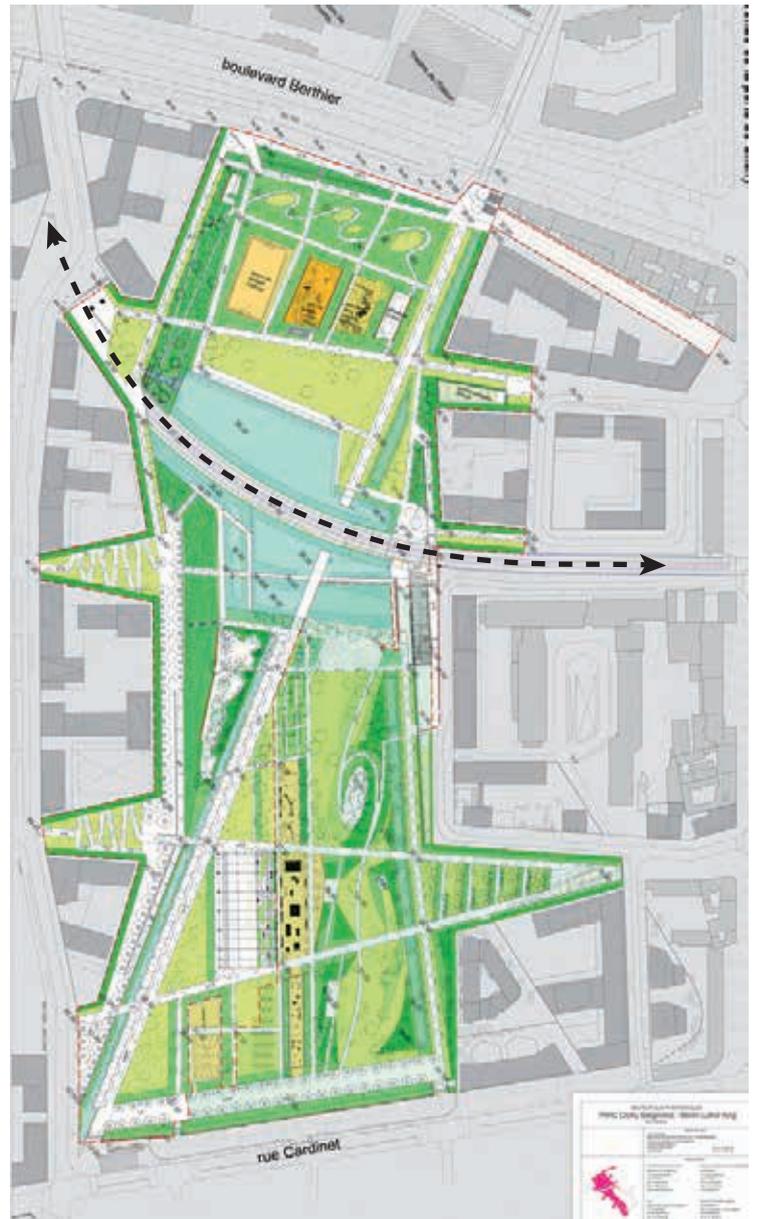
Mutations / projets en cours

Le paysage de la petite ceinture, loin d'être figé et immobile, évolue dans le temps au rythme des mutations du tissu urbain qui l'entoure.

Nombreuses sont les opérations d'aménagement, plus ou moins importantes, qui intéressent les abords de l'infrastructure. Certaines incluent un tronçon de petite ceinture au sein de leur emprise : c'est le cas de la ZAC de Clichy-Batignolles (17^e arr.) dans laquelle le nouveau parc sera traversé par l'emprise ferroviaire, des secteurs Paris - Nord-Est et Ourcq-Jaurès (19^e arr.), ce dernier secteur, par exemple, inclut la construction de logements sociaux, la création de jardins partagés et la réhabilitation des voûtes du viaduc ferroviaire ; de Paris-Rive Gauche et de la ZAC de Rungis (13^e arr.). D'autres projets aménagent la voie ferrée elle-même, par exemple le projet de la « PC15 » qui convertit un long tronçon en promenade publique et qui reliera deux parcs par une liaison verte propice à la préservation de la biodiversité.



Projet d'aménagement, opération Ourcq-Jaurès



Projet d'aménagement ZAC de Clichy-Batignolles

Conclusion : Un équilibre à trouver

Cet espace merveilleux est aussi très fragile : nombre des qualités qui font aujourd'hui son charme découlent en effet de son « état d'abandon » ainsi que de sa mise à distance par rapport à la ville.

Dans le même temps, ancrée dans la mémoire collective, la petite ceinture représente un élément du patrimoine parisien. Un débat naîtra entre la volonté de laisser les choses en l'état et celle de rendre l'espace aux Parisiens et pas simplement aux connaisseurs.

La petite ceinture est un espace vivant, vécu au quotidien par la population qui la côtoie et la pratique. Une approche purement conservatoire de cet espace risque-

rait de le muséifier et de le condamner car comment entretenir et maintenir en l'état un espace totalement inutilisé.

À l'inverse, fort des multiples visages du site, il faudra élaborer des scénarii d'évolution qui intègrent les différents aspects de sa valeur, valeur de son paysage, de ses usages, de la présence d'une faune et d'une flore sauvage, valeur de son potentiel d'accueil de nouveaux modes de transport... et prennent en compte la vie de la petite ceinture pour lui redonner un rôle dans la métropole tout en préservant son caractère exceptionnel.



Dans le parc Montsouris, 14^e arr.

Etude prospective sur le devenir de la Petite Ceinture

Phase 2 – Évolutions

Introduction

Inscrite aux programmes partenariaux 2010 et 2011 de l'Apur et sous convention avec RFF, l'étude sur la petite ceinture laisse apparaître le caractère unique de cet espace face aux enjeux multiples, parfois contradictoires, qui y sont attachés.

La première phase de l'étude, présentée en juin 2011, questionnait la totalité du linéaire de la petite ceinture sous différents angles thématiques déclinant les questions de paysage, de transports, d'usages et de nature sans oublier les mutations urbaines en cours sur son emprise et sur les territoires riverains. Ce diagnostic a permis de faire émerger le caractère ambivalent de cet espace « caché » et « courtisé » et les multiples enjeux qui y sont attachés. Ce sont ces différents éléments qui font le cadre dans lequel peut être apprécié et doit être envisagé l'avenir de la petite ceinture et qui ont servi de base à la deuxième phase de l'étude.

Menée de septembre 2011 à avril 2012, cette deuxième phase d'étude propose de réfléchir à un « avenir pour la petite ceinture » à partir de trois principes fédérateurs :

- **La petite ceinture est un site patrimonial et identitaire, à reconnaître et à valoriser**
- **La petite ceinture est un espace de nature, son rôle écologique et sa place dans la trame verte métropolitaine sont des points d'appuis pour l'élaboration de projets urbains**
- **La petite ceinture a un rôle à jouer dans la vie sociale par la valorisation de ses emprises avec un travail par séquence qui prend appui sur les évolutions du statut ferroviaire**

Trois principes fédérateurs

1 – La petite ceinture est un site patrimonial et identitaire, à reconnaître et à valoriser

Disposer d'une infrastructure ferroviaire qui de surcroît forme une très grande continuité au milieu d'un tissu urbain dense qu'il est possible de reconvertir ou de réutiliser est une immense chance.

Sa déshérence quasi totale l'a transformée en un espace sauvage où les ouvrages d'art ont été envahis par une végétation spontanée et souvent d'une très grande valeur sur certains tronçons. L'ensemble des viaducs, perrés, remblais et ponts de toutes sortes ainsi que sa discrétion dans l'espace urbain au milieu duquel elle se faufile, lui confèrent un caractère patrimonial unique qu'il s'agit de ne pas banaliser.

La petite ceinture marque le paysage de la ville en de nombreux lieux et cela nous impose quelques exigences pour les évolutions futures prenant appui en particulier sur la valorisation du patrimoine.

Conditions pour cette évolution respectueuse et dynamique :

- Accroître la visibilité des ouvrages ;
- Ouvrir le site de la petite ceinture, la donner à voir, renforcer le paysage végétal lorsqu'il existe déjà ;
- Se servir de sa topographie très particulière, en remblai ou en tranchée, pour inventer de nouvelles manières de valoriser son paysage ;
- Privilégier les projets urbains qui proposent une programmation qui tire parti du site, qui intègre la reconversion des ouvrages et des bâtiments, notamment les gares ainsi que les viaducs et leurs arches mais aussi les tunnels. Les ouvrages, aujourd'hui dans un état de délabrement plus ou moins avancé, doivent faire l'objet de travaux. Une réhabilitation durable de ces ouvrages passe par leur réutilisation tant il est vrai qu'un ouvrage restauré sans usage se dégrade à nouveau très vite ;
- Lorsque des architectures nouvelles sont projetées sur des terrains adjacents ou sur son emprise, elles devront tenir compte du caractère de la petite ceinture, en respecter l'esprit et renforcer sa singularité dans la ville.

2 – la petite ceinture est un espace de nature, son rôle écologique et sa place dans la trame verte métropolitaine sont des points d'appuis pour une évolution future

Les qualités écologiques de la végétation spontanée qui s'est développée sur le site de la petite ceinture constituent un levier pour penser le nouveau rôle de ces espaces dans la ville.

Dans un contexte marqué par la nécessité de protéger et de renforcer la biodiversité dans la ville, la petite ceinture, par la linéarité de son tracé et son caractère de rocade joue un rôle spécifique. Elle croise de grands parcs, jouxte les bois, enjambe la Seine, les canaux, les réseaux ferrés et les grandes voies radiales. En cela elle est un facteur de continuité entre toutes les sortes d'espaces non bâtis et peut donc aider au déplacement des espèces végétales et animales à travers l'espace urbanisé.

Pour les parties de la petite ceinture que l'on pourrait désigner sous le vocable de « patrimoine naturel », c'est dans une programmation des usages combinée avec un entretien adapté au type de végétation existante et aux ouvrages (perrés maçonnés très en pente des tranchées) que se trouve la possibilité de conservation de cette nature et de renforcement de son rôle dans le développement de la biodiversité.

Conditions pour une valorisation des continuités écologiques de la petite ceinture :

- Les espaces porteurs d'une végétation spontanée, lorsqu'ils ne peuvent devenir accessibles au public en raison de leur topographie, deviennent des lieux de préservation de la nature et de ses qualités écologiques. Ils sont gérés dans un but du renforcement de leur biodiversité. Les continuités avec les espaces plantés adjacents, qu'il s'agisse de voies publiques, ou de jardins et parcs publics ou privés sont recherchés à l'occasion des projets d'aménagement et de mise en valeur.

- Lorsque des projets sont développés sur des sites situés au croisement de la petite ceinture et des espaces boisés, des parcs et des espaces plantés de toutes sortes, de la Seine et des canaux, le maintien ou la constitution des continuités écologiques sera une des entrées et un des invariants du projet.

3 – La petite ceinture a un rôle à jouer dans la vie sociale grâce à l'évolution de ses emprises

Jardins partagés sur plusieurs sites, promenades plus ou moins tolérées, graphes, sentier nature, café musique dans une ancienne gare, la petite ceinture a déjà divers usages qui font, pour la plupart d'entre eux, l'objet de conventions d'occupation avec RFF. Cependant, dans l'immense majorité de son parcours, elle reste un espace « sans usage », fréquenté seulement par ceux qui sont chargés de l'entretenir.

Lorsque l'espace est plus large que l'emprise ferroviaire proprement dite, des usages plus institutionnels s'y sont installés eux aussi sur la base de convention avec RFF : parking RATP, services techniques, terrains de sports... Seules quelques emprises ont d'ores et déjà fait l'objet de cessions à la Ville de Paris ou à des tiers.

À l'avenir, des projets de valorisation sont possibles, non seulement sur les tronçons où la fonction ferroviaire sera définitivement supprimée, mais aussi sur les surlargeurs des emprises RFF et sur le territoire même de la petite ceinture à condition de ne pas la banaliser.

Conditions pour une valorisation urbaine et foncière de la petite ceinture :

- Les projets sur l'emprise de la petite ceinture et les territoires adjacents ne peuvent être pensés comme s'ils se situaient sur n'importe quelle parcelle urbaine.
- Les programmes et les usages devront veiller à valoriser le site, son paysage et sa singularité, à respecter son caractère patrimonial et écologique.
- Les formes urbaines sont à inventer dans une démarche qui inclut l'ouvrage d'art et ses caractéristiques à la conception du projet.
- Les usages publics devront eux aussi respecter l'ouvrage et la présence de la nature tout en permettant des nouveaux types de pratiques et d'espaces de loisirs (le sentier nature a ouvert une voie de ce point de vue là, d'autres restent à inventer).

Un travail par séquence

1 – Une évolution des fonctions ferroviaires de la petite ceinture

La convention entre RFF et la Ville de Paris qui arrive à échéance maintenant la totalité de l'emprise de la petite ceinture dans le RFN (Réseau Ferré National) à l'exception de l'emprise du sentier nature dans le 16^e arrondissement, qui bien qu'étant toujours propriété de RFF, est déjà déclassée. La situation aujourd'hui est très différente, RFF ayant renoncé à conserver un avenir ferroviaire sur certaines emprises.

2 – Une emprise divisée en trois parties selon son avenir ferroviaire :

1. Secteurs dont la vocation ferroviaire actuelle serait maintenue :

L'avenir ferroviaire serait préservé sur les tronçons stratégiques qui, d'une part, accueillent le RER à l'ouest et, d'autre part, permettent de relier certains faisceaux ferroviaires entre eux : le faisceau Saint-Lazare au faisceau nord, le faisceau Nord au faisceau Est, le faisceau Lyon au faisceau Austerlitz.

2. Secteurs dont la mutation urbaine serait envisagée

En revanche, la fonction ferroviaire serait totalement supprimée sur d'autres tronçons. Il s'agit tout d'abord de l'ensemble de la partie sud entre la gare des Gobelins dans le 13^e arrondissement et le parc André-Citroën dans le 15^e arrondissement qui seraient soustraits au RFN. Il s'agit ensuite de petits tronçons, comme la tranchée Pereire dans le 17^e arrondissement ou encore du tronçon situé entre le cours de Vincennes et le faisceau Lyon qui n'ont plus aucune utilité ferroviaire.

Sur ces tronçons l'ensemble de l'emprise peut désormais faire l'objet d'un projet de valorisation pérenne qui inclut le déséquipement des ouvrages ferroviaires.

3. Secteurs dont la vocation transport léger serait envisagée (passagers et/ou fret)

Une troisième partie de l'emprise de la petite ceinture verrait sa fonction ferroviaire préservée en vue de sa réutilisation possible au sein du réseau de transports en commun régional sous la forme d'un mode transport léger de type tramway pour les passagers et/ou les marchandises. Il s'agit d'une part du long tronçon Est entre la future gare Eole Rosa Parks et la porte de Vincennes qui pourrait accueillir le prolongement du T8 dans Paris et, d'autre part, au sud-est du tronçon situé entre la gare Masséna et la Gare des Gobelins qui, raccordé au réseau du tramway T3, pourrait le prolonger jusqu'à cette gare de marchandises pour sa desserte par Tram Fret, voire par tram-train.

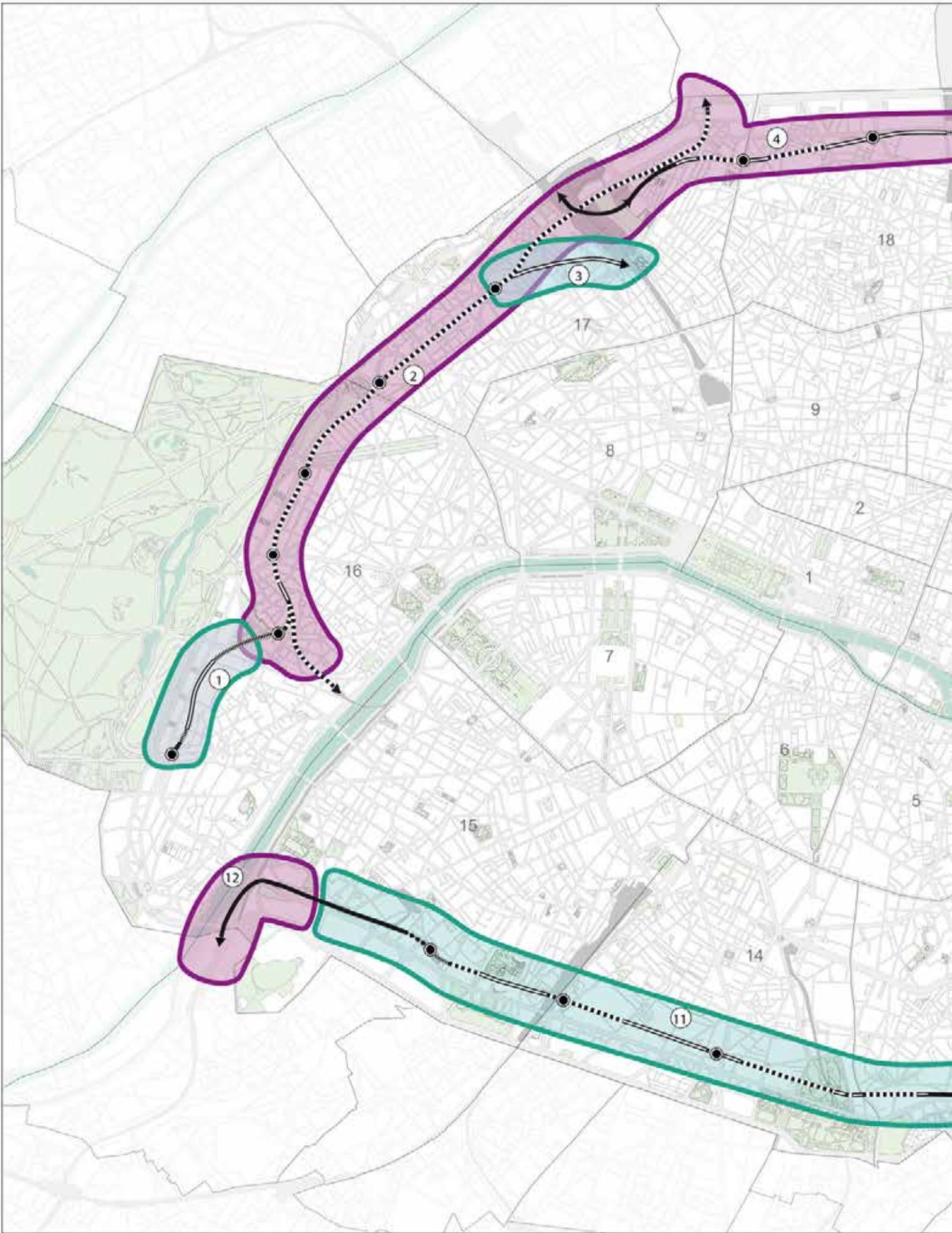
3 – Sur la base des nouvelles vocations ferroviaires de chaque secteur, quels possibles pour chaque lieu ?

L'analyse prospective par séquence géographique de la petite ceinture, a pour objectif de prendre en compte la spécificité de chaque lieu, de sa topographie, et de son intégration dans la ville qui l'entoure.

Cette approche par séquences permet :

- d'ouvrir le champ des possibles selon que la fonction ferroviaire est maintenue ou non ;
- de pointer les lieux de projet possible et les principaux enjeux par territoire.

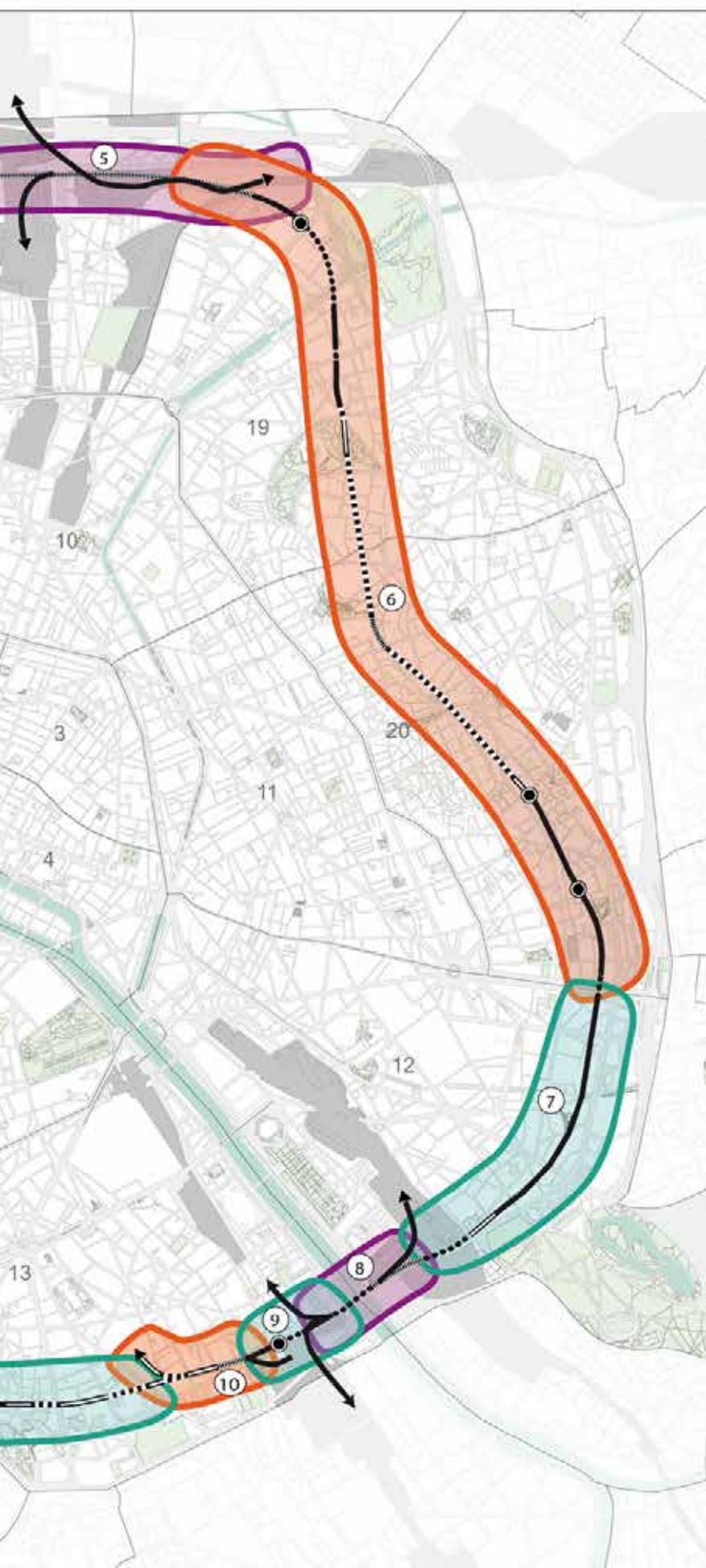
Il s'agit dans ce document, moins d'énoncer le contenu précis de projets que de poser les termes d'un débat public et de donner à voir, pour chaque séquence, leur situation précise et les enjeux de projets qui s'y attachent, en réaffirmant l'attachement à la petite ceinture pensée comme une entité à part entière dont l'avenir doit continuer à être reconnu comme un ensemble, décliné dans des paysages et au bénéfice d'usages très variés.



LA PETITE CEINTURE DE PARIS

VOCATION FONCTIONNELLE DES SECTEURS

Etat de la reflexion



SECTEURS DONT LA VOCATION FERROVIAIRE SERAIT MAINTENUE

- ② RER C : vocation transport affirmée
- ④ Batignolles - gare du nord : préservation de l'avenir ferroviaire envisagée aménagement surlargeur
- ⑤ Faisceau nord - faisceau est : vocation ferroviaire affirmée (Fret, échange matériel), aménagement surlargeur
- ⑧ Faiscea Lyon - faisceau Austerlitz : vocation ferroviaire affirmée (échange matériel entre faisceaux)
- ⑫ Boulevard Victor

SECTEURS DONT LA VOCATION TRANSPORTS LÉGERS SERAIT ENVISAGÉE (Fret et/ou voyageurs)

- ⑥ Evangile - Cours de Vincennes : vocation transport affirmée (tramway, aménagement surlargeur et aménagement réversible)
- ⑩ Raccordement à la gare des Gobelins : Vocation ferroviaire à préserver (lien tram-fret -T3) - aménagement surlargeur

SECTEURS DONT LA MUTATION URBAINE SERAIT ENVISAGÉE

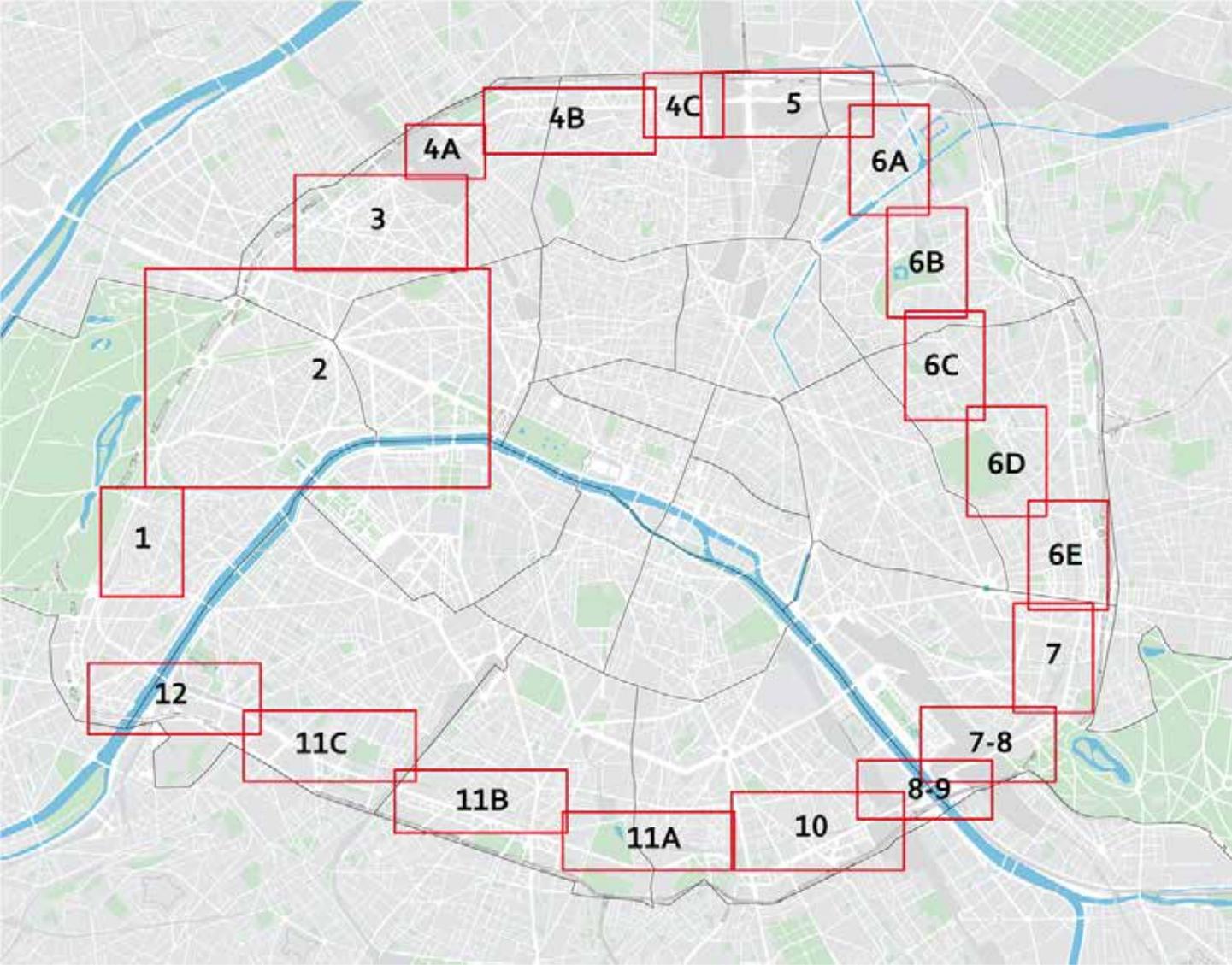
- ① Sentier Nature PC 16: vocation urbaine Préservation biodiversité
- ③ Tranchée Pereire : vocation urbaine Préservation biodiversité et aménagement urbain
- ⑦ Cours de Vincennes-Charenton: Préservation biodiversité et aménagement urbain
- ⑨ Secteur Paris Rive Gauche: Aménagement urbain
- ⑪ Petite Ceinture SUD: Préservation biodiversité et aménagement urbain

- Profil Petite Ceinture**
- ▬▬▬ En tunnel – tranchée couverte
 - ▬▬▬ En tranchée ouverte
 - ▬▬▬▬ À niveau
 - ▬▬▬ En talus ou remblai
 - En viaduc – ouvrage aérien
 - Bâtiments de gare existants

21 Mars 2012



Les séquences



Séquence 1 – Le sentier nature, 16^e arr.

La séquence s'étend sur un peu plus de 1,5 km, de l'avenue de la porte d'Auteuil à la Chaussée de la Muette.

À niveau avec l'espace public à hauteur de la gare de la Muette, elle s'enfonce progressivement pour se retrouver en contrebas dans sa dernière partie.

Elle est ponctuée aux extrémités par deux anciennes gares de la Petite Ceinture parfaitement conservées : la Gare d'Auteuil-Boulogne, propriété de la SNCF (abritant un restaurant et un guichet de vente de tickets), et la Gare de Passy, cédée par RFF à l'exploitant du café-restaurant qui l'occupe.

Les emprises comprises entre ces deux gares ont été déclassées et déséquipées. Depuis 2007 un sentier nature a été aménagé par la Ville de Paris sur 2,2 hectares d'anciennes emprises ferroviaires, propriété de RFF.

À l'extrémité sud, un site de 14 700 m² qui inclut la gare d'Auteuil fait l'objet d'un projet d'aménagement, piloté par Paris Habitat et la Ville de Paris.



Enjeux et objectifs

Le sentier nature est un espace vert d'un nouveau type, dans lequel une attention particulière est portée à la biodiversité et à l'observation de la nature. Il y a matière aujourd'hui à agir pour accentuer son caractère pédagogique et son accessibilité.

Améliorer l'accessibilité et la visibilité du sentier nature

Emprise destinée à un projet de construction (PC en cours)

La Petite Ceinture de Paris

Devenir des secteurs

État de la réflexion

- Emprise RFF
- Voies circulées, vocation ferroviaire maintenue
- Voies, vocation de transports légers envisagés (Fret et/ou voyageurs)
- Linaire de voie d'ores et déjà déclassé et aménagé
- Patrimoine à valoriser

Mutations adjacentes à la petite ceinture

- Projet urbain en cours ou récemment livré
- ZAC en cours (zone d'aménagement concertée)
- GPRU en cours (grand projet de renouvellement urbain)

apur Mars 2012

0 100 200 m

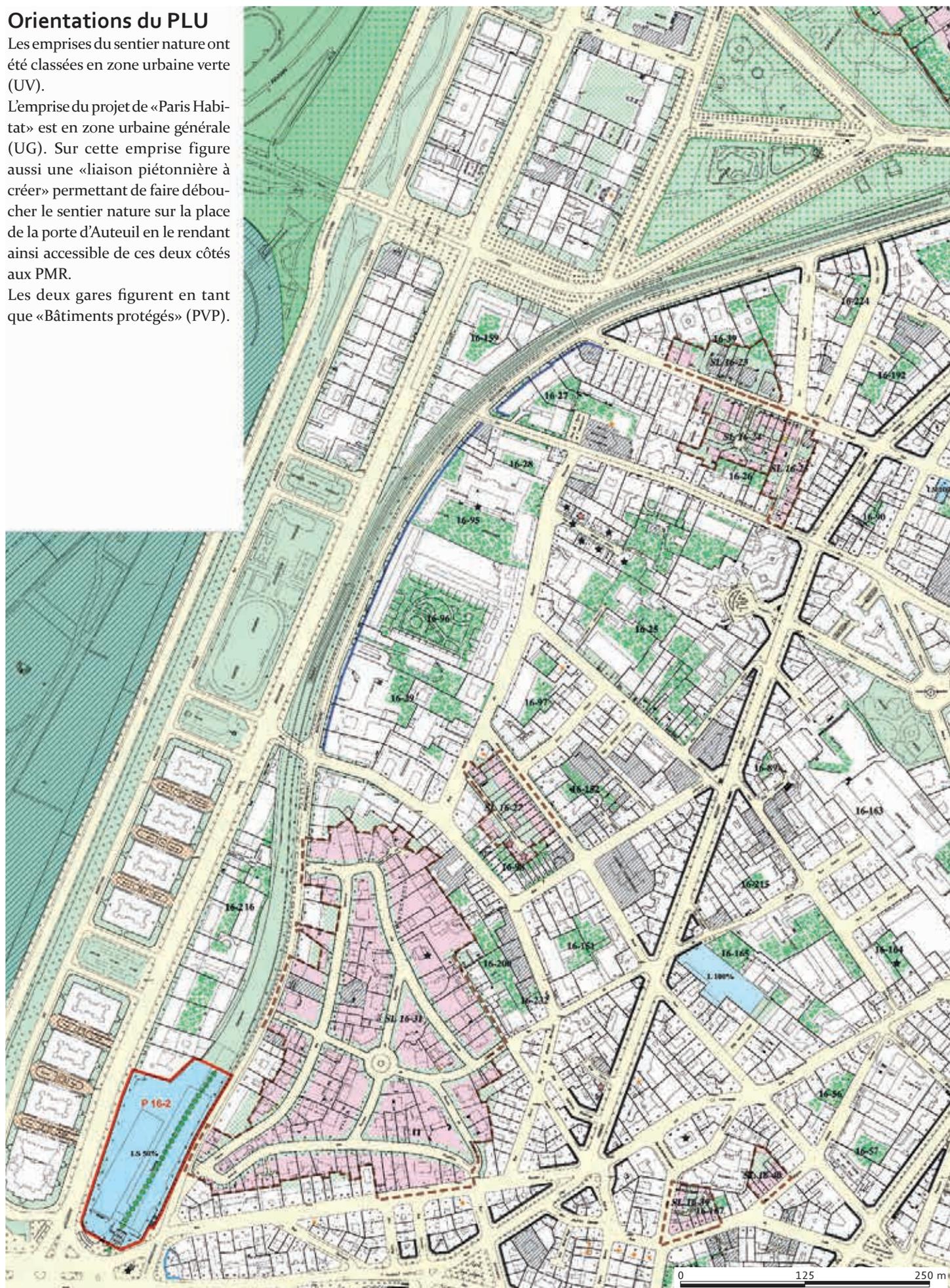
Séquence 1 – Le sentier nature, 16^e arr.

Orientations du PLU

Les emprises du sentier nature ont été classées en zone urbaine verte (UV).

L'emprise du projet de «Paris Habitat» est en zone urbaine générale (UG). Sur cette emprise figure aussi une «liaison piétonnière à créer» permettant de faire déboucher le sentier nature sur la place de la porte d'Auteuil en le rendant ainsi accessible de ces deux côtés aux PMR.

Les deux gares figurent en tant que «Bâtiments protégés» (PVP).





Le site du projet à l'heure actuelle, 16^e arr.



L'extrémité nord du sentier nature, 16^e arr.



L'extrémité sud du sentier nature et le portail qui le sépare de l'emprise de Paris Habitat, 16^e arr.



Gare de la Muette, cédée par RFF à l'exploitant du café-restaurant qui l'occupe, 16^e arr.



Le projet d'aménagement de la porte d'Auteuil

Séquence 2 – Entre la Muette et Clichy, 16^e arr.

La petite ceinture est ici en tranchée couverte exception faite pour une petite section d'environ 1 800 m², le long du bd Émile-Augier, entre les rues Feuillet et Fournier qui est en tranchée ouverte (dite tranchée des butons).

Entre La Muette et la rue Feuillet, la dalle est occupée par l'espace de voirie du bd Émile-Augier. Entre la rue Fournier et la rue Dufrenoy, la dalle est occupée par un parking en plein air.

Au nord, et jusqu'à l'avenue Foch, la dalle est occupée par des espaces verts de la Ville de Paris (jardin Jan Doornik et jardin Maurice Barlier) et des équipements sportifs (tennis Flandrin).

Les gares qui ponctuent la séquence appartiennent toujours à la SNCF et sont toujours liées à l'activité du RER C, celle de l'avenue Henri-Martin est aussi occupée par un café-restaurant (Le Flandrin).



Enjeux et objectifs

La vocation ferroviaire de cette séquence est confirmée, cette portion de la petite ceinture, en tranchée couverte, est utilisée depuis les années 1980 par la ligne C du RER. Les gares inutilisées pour l'accueil des voyageurs hébergent aujourd'hui des restaurants, RFF envisage de conserver le petit raccordement au niveau de La Muette pour le retournement des rames RER C.

Une partie des dalles de couverture est à améliorer en relation avec leurs inscriptions en zone UV.

La partie actuellement non couverte (dite tranchée des boutons) pourrait être valorisée en sursol.

Projets d'amélioration des espaces publics (parkings, promenades, etc)

Emprise RFF valorisation en sur sol possible

La Petite Ceinture de Paris Devenir des secteurs État de la réflexion

-  Emprise RFF
-  Voies circulées, vocation ferroviaire maintenue
-  Voies, vocation de transports légers envisagés (Fret et/ou voyageurs)
-  Linaire de voie d'ores et déjà déclassé et aménagé
-  Patrimoine à valoriser

Mutations adjacentes à la petite ceinture

-  Projet urbain en cours ou récemment livré
-  ZAC en cours (zone d'aménagement concertée)
-  GPRU en cours (grand projet de renouvellement urbain)

apur

Mars 2012

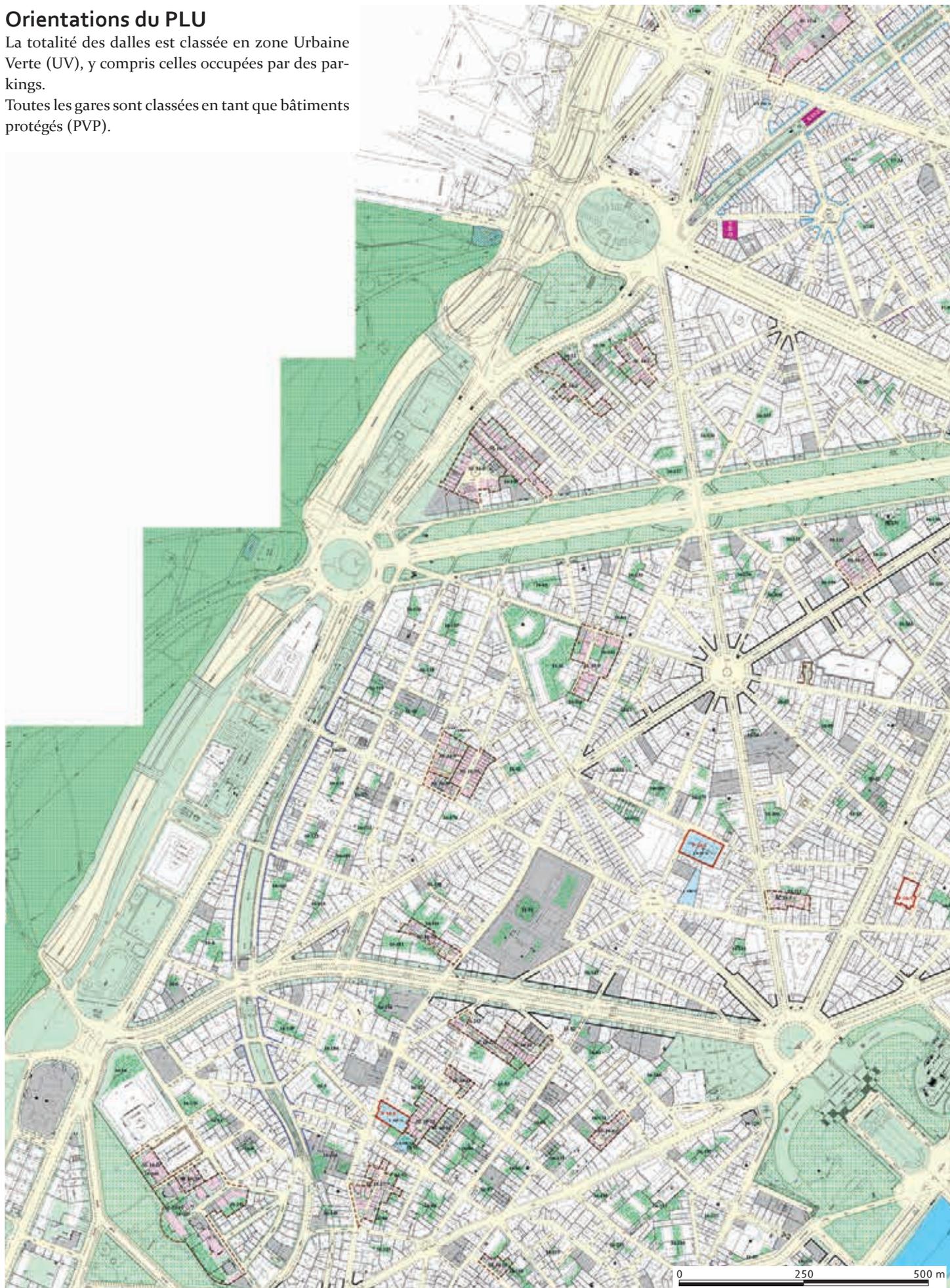
0 200 400 m

Séquence 2 – Entre la Muette et Clichy, 16^e arr.

Orientations du PLU

La totalité des dalles est classée en zone Urbaine Verte (UV), y compris celles occupées par des parkings.

Toutes les gares sont classées en tant que bâtiments protégés (PVP).



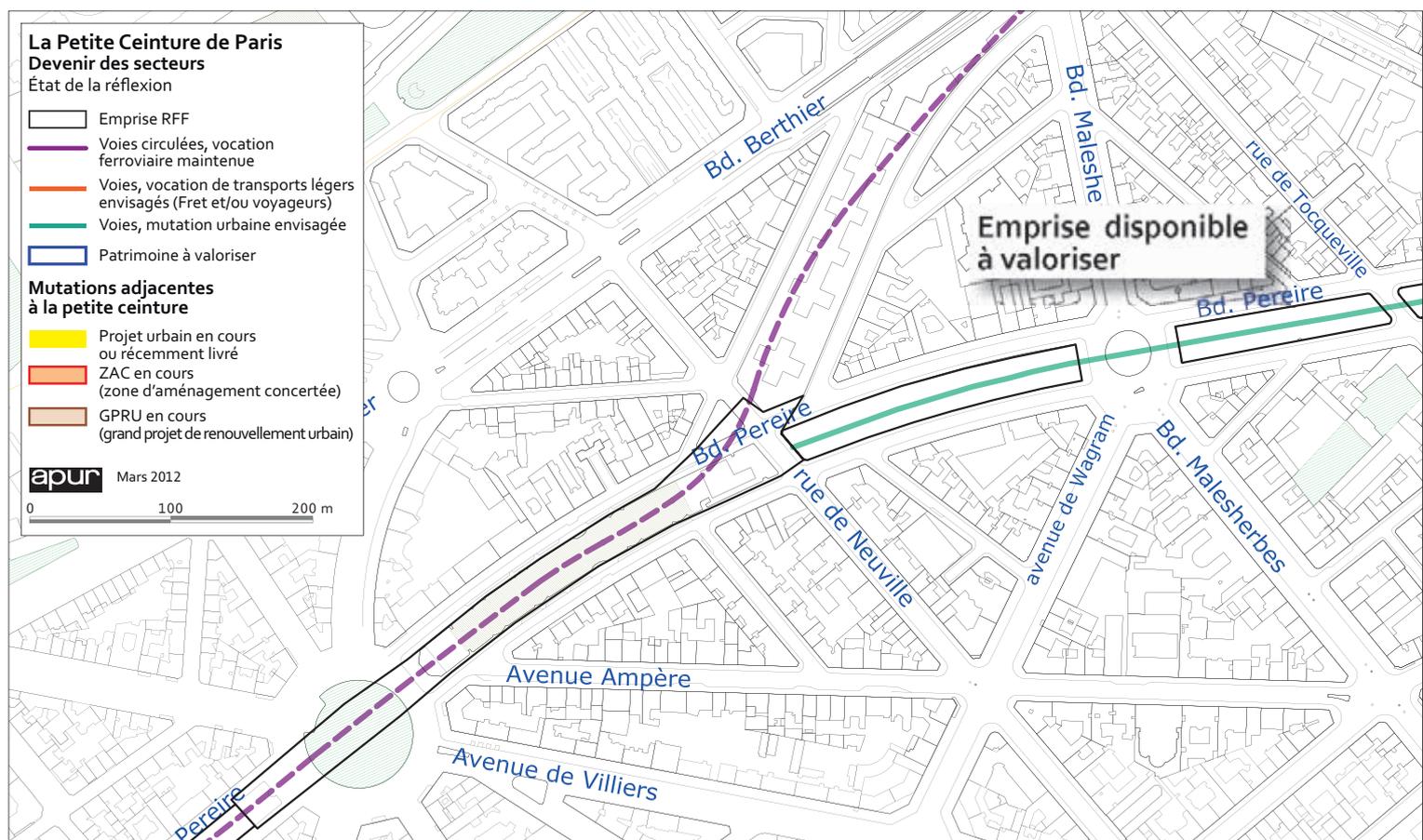


La Gare de Neuilly (porte Maillot), 16^e arr.



La Gare avenue Foch (porte Dauphine), 16^e arr.

Séquence 3 – La tranchée Pereire, 17^e arr.

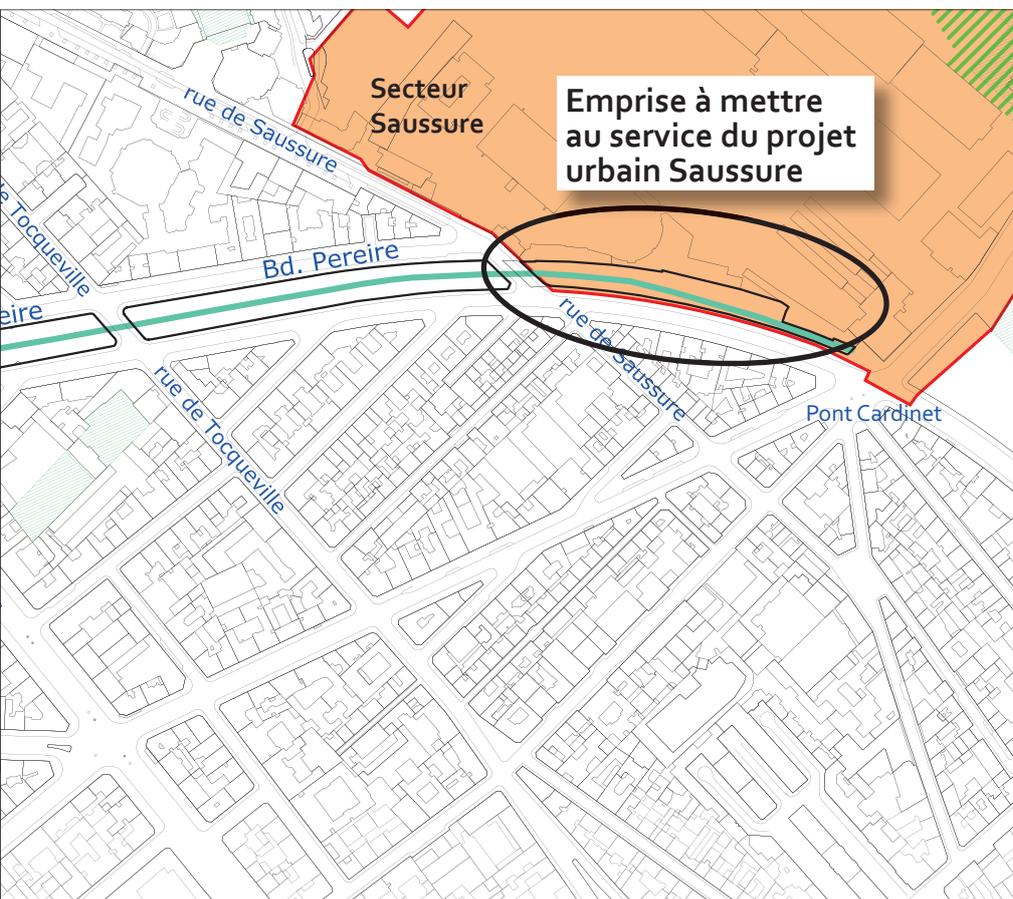




La séquence est entièrement en tranchée ouverte et constituée de deux tronçons distincts :

- un premier tronçon – 700 mètres de long – entre la rue Alphonse de Neuville et la rue de Saussure est entouré de deux côtés par les allées du boulevard Pereire, est très fortement végétalisée;
- un second tronçon plus court – 215 mètres – entre la rue de Saussure et le Pont Cardinet plus enclavé, est très minéral et, depuis la désaffectation de la ligne, dans un état de dégradation assez avancé.

Au nord de ce tronçon, un projet d'aménagement destiné à réaliser 360 logements, 28 000 m² de bureaux et activités, un collège, un gymnase et des commerces en rez-de-chaussée, jouxte l'emprise (secteur Saussure – maîtrise d'ouvrage SNEF réalisation en cours).



Enjeux et objectifs

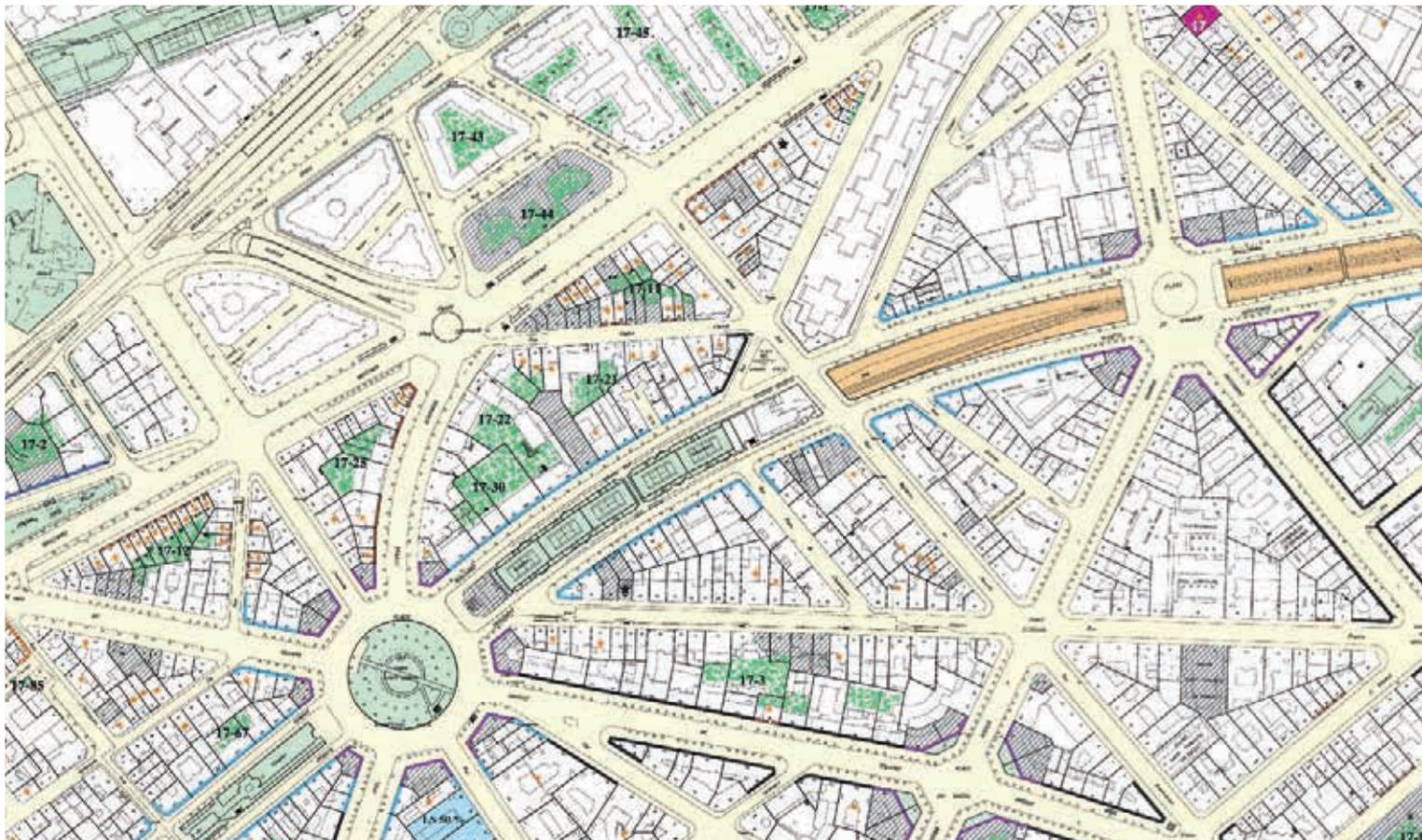
La vocation ferroviaire de cette séquence qui n'était pas couverte par le protocole Ville de Paris-RFF de 2006 est abandonnée.

La tranchée très profonde du tronçon Ouest constitue un îlot de nature sauvage qui s'est développé au fil du temps et qui contribue à la fonction de corridor pour la biodiversité (passage d'espèce...) présence végétale dans ce quartier très dense.

La tranchée du tronçon Est, face à l'opération d'aménagement pourrait être mise au service de ce projet pour réaliser les nouveaux espaces publics destinés à desservir ces programmes et pour créer des continuités avec les quartiers voisins.



Séquence 3 – La tranchée Pereire, 17^e arr.



La Tranchée Pereire depuis la place Wagram, 17^e arr.



Boulevard Pereire vers le secteur Saussures, 17^e arr.



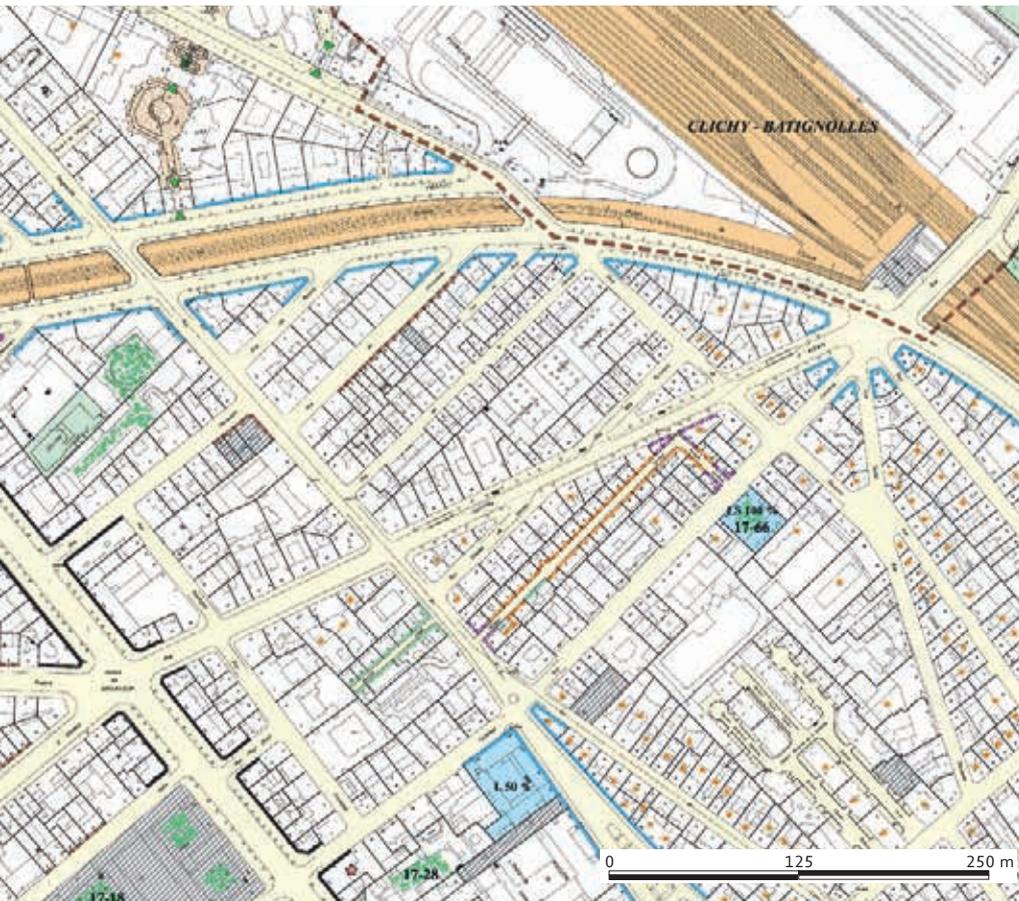
La Petite Ceinture depuis le boulevard Pereire, 17^e arr.



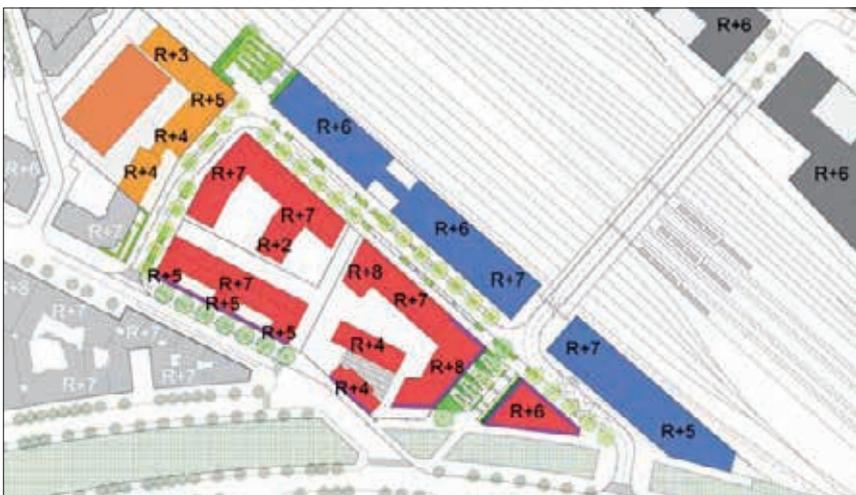
Boulevard Pereire, vue sur la tranchée de la Petite Ceinture, 17^e arr.

Orientations du PLU

La séquence est classée en zone de Grands services urbains (UGSU).



© Mairie de Paris - DU



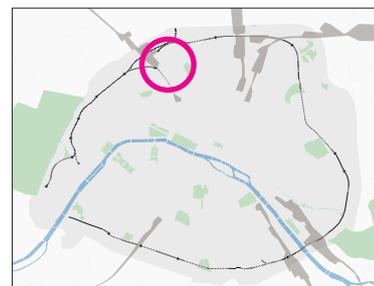
Le secteur Saussure

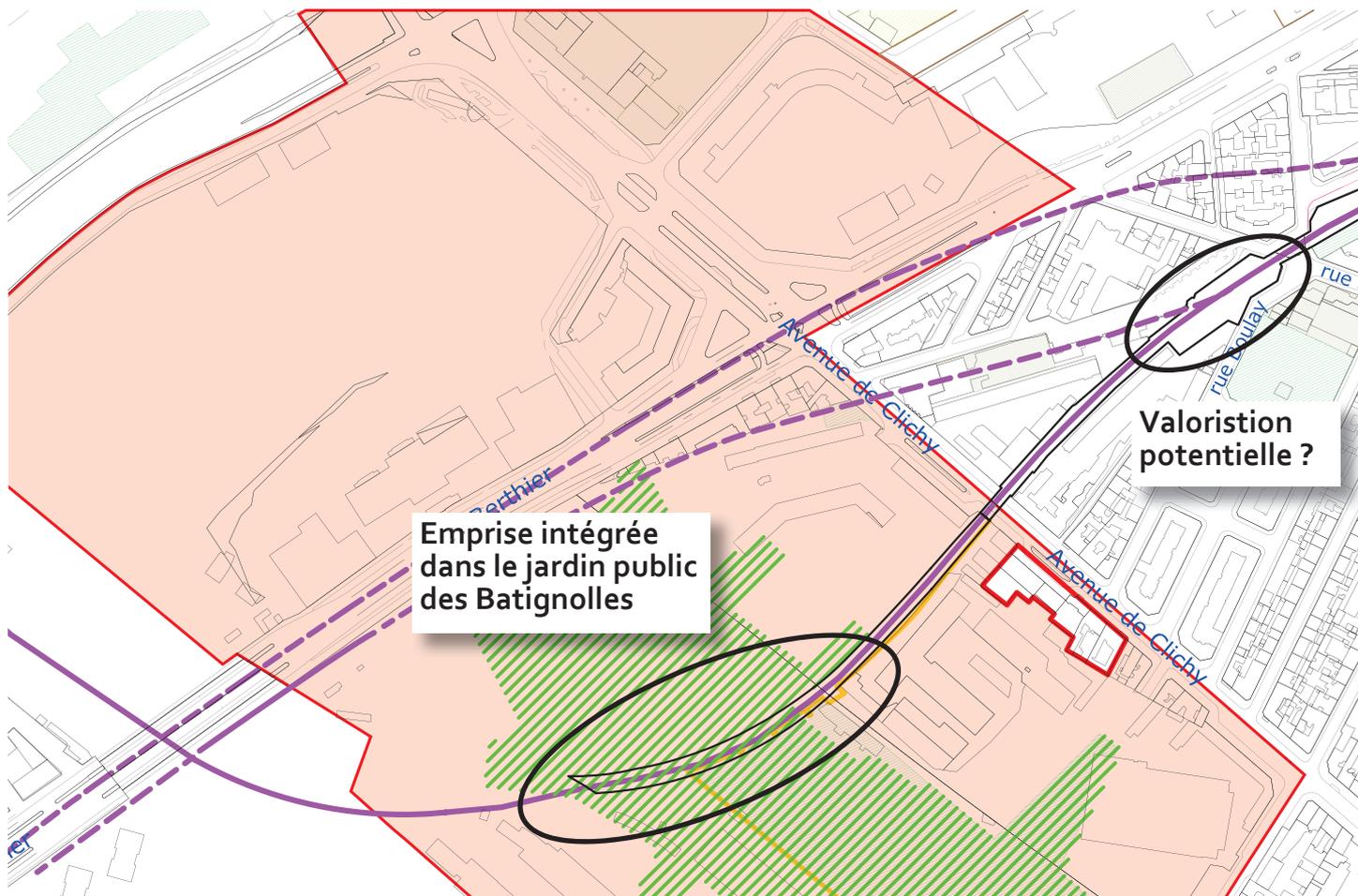


Séquence 4A – Parc M.Luther-King, Clichy-Batignolles, 17^e arr.



L'emprise de la petite ceinture traverse le parc Martin Luther King, dont la première phase a été réalisée et dont les aménagements vont se poursuivre dans les années à venir. Les voies ferrées sont ici au niveau du sol sur toute l'emprise du projet « Clichy Batignolles ».





La Petite Ceinture de Paris Devenir des secteurs

État de la réflexion

- Emprise RFF
- Voies circulées, vocation ferroviaire maintenue
- Voies, vocation de transports légers envisagés (Fret et/ou voyageurs)
- Voies, mutation urbaine envisagée
- Patrimoine à valoriser

Mutations adjacentes à la petite ceinture

- Projet urbain en cours ou récemment livré
- ZAC en cours (zone d'aménagement concertée)
- GPRU en cours (grand projet de renouvellement urbain)

apur Mars 2012

0 100 200 m

Enjeux et objectifs

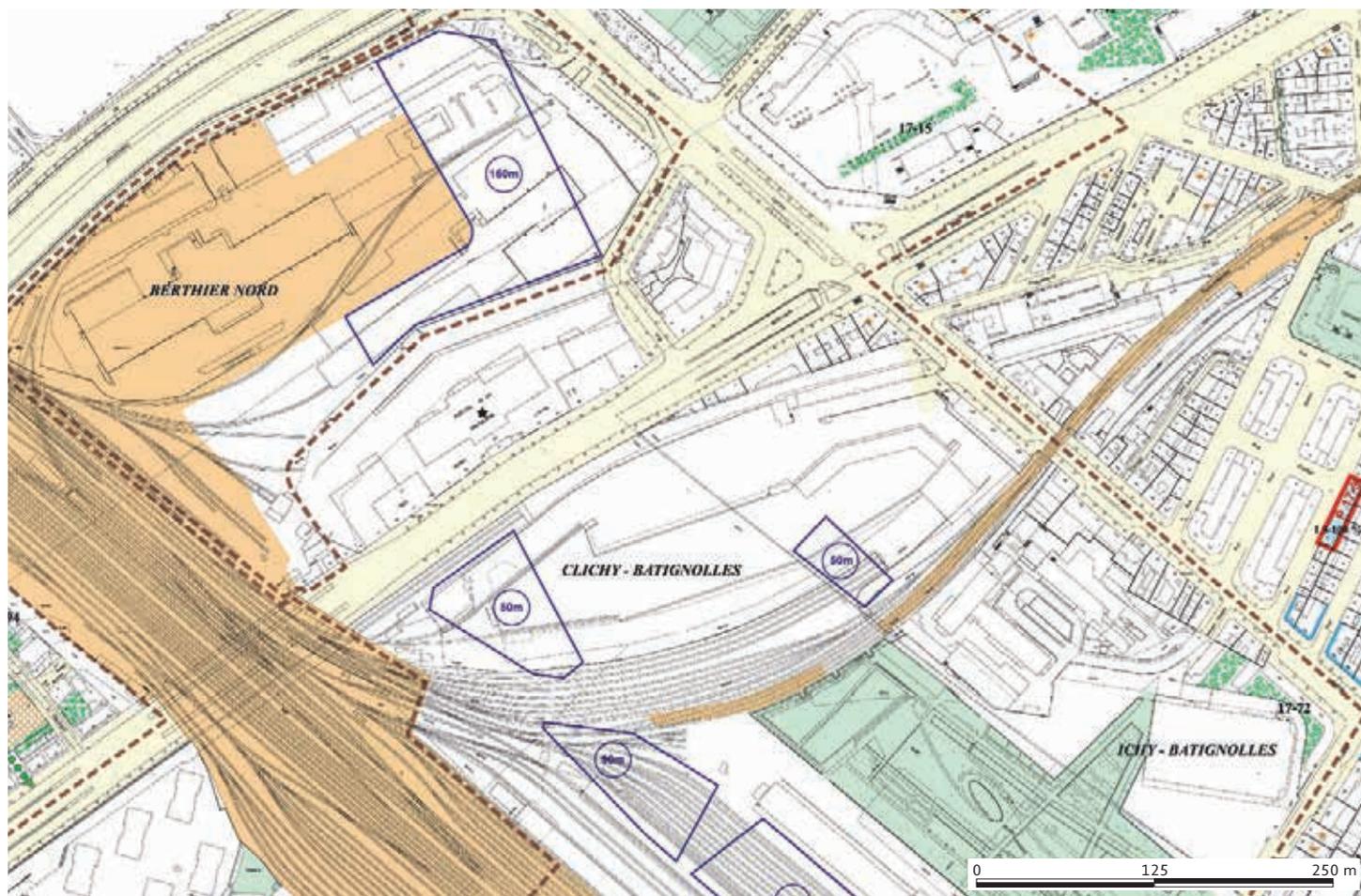
La vocation ferroviaire est conservée afin, notamment, d'assurer la desserte ferroviaire de la centrale à béton des Batignolles située sur le faisceau Saint-Lazare, ainsi que la liaison vers le faisceau Nord.

Les voies ferrées de la petite ceinture vont donc être intégrées dans le parc et il est prévu de les protéger par une clôture grillagée située de part et d'autre de l'emprise ferroviaire, leur traversée étant assurée par une passerelle.

Pour un meilleur fonctionnement du parc à terme on pourrait coordonner les moments de fermeture du parc et l'utilisation de la Petite Ceinture. En attendant que la fonction ferroviaire soit rétablie, une possibilité de sursoir à l'installation des clôtures de protection pourrait être étudiée.

Au droit de la rue Ernest-Roche une surlargeur pourrait être valorisée.

Séquence 4A – Parc M.Luther-King, Clichy-Batignolles, 17^e arr.



Orientations du PLU

La séquence est classée en zone de Grands services urbains (UGSU).



Le secteur des Batignolles - Parc Martin-Luther-King, 17^e arr.



La petite ceinture entre l'avenue de Clichy et la rue Ernest-Roche, 17^e arr.



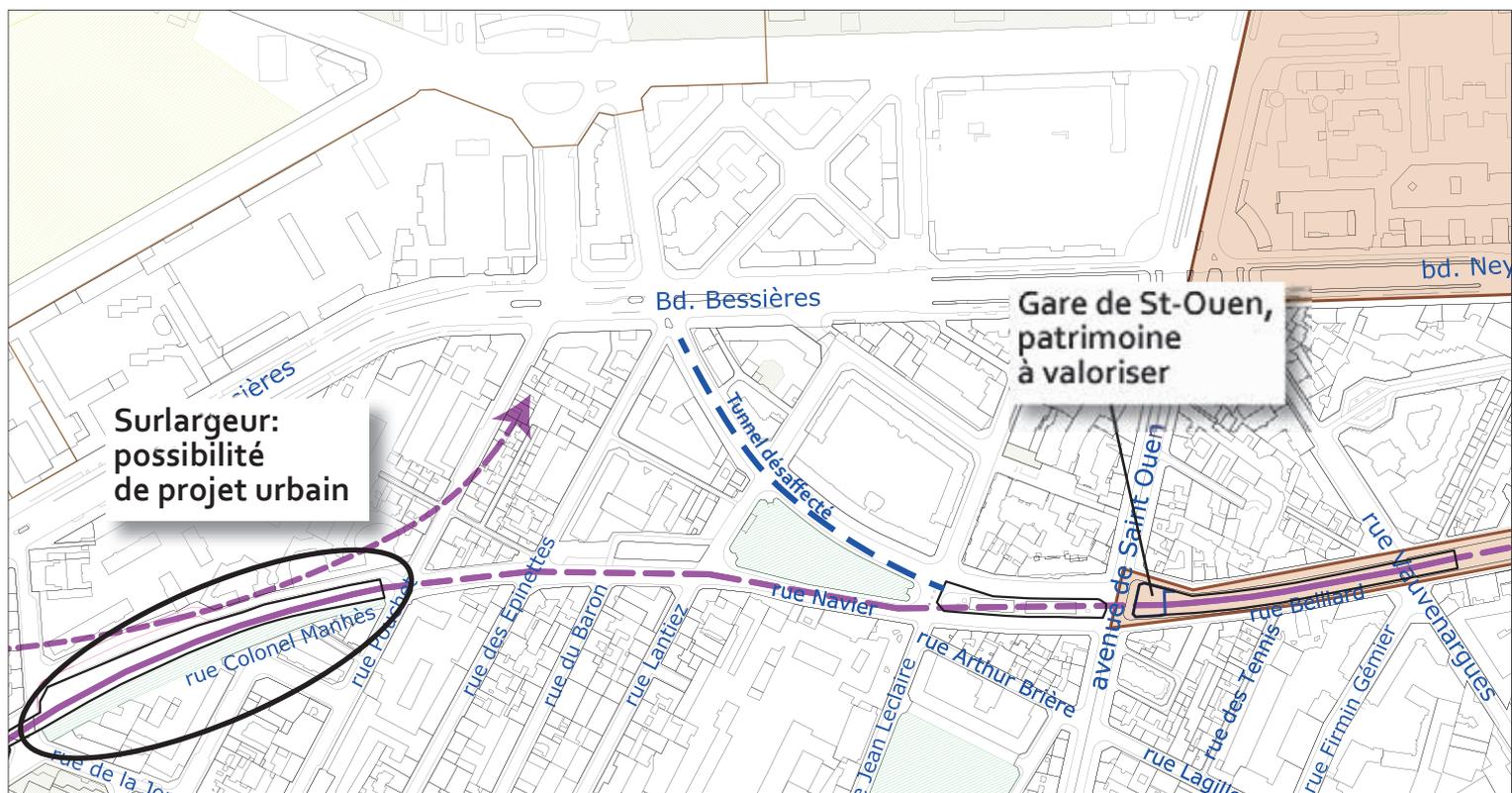
© ph. guignard@air-images.net

Séquence 4B – Porte Pouchet – rue Belliard , 17^e arr.



En sortant du secteur Clichy-Batignolles, après l'avenue de Clichy, la petite ceinture plonge en sous-sol. En tranchée découverte de la rue de la Jonquière à la rue Pouchet, sa tranchée est ensuite couverte jusqu'à l'avenue de Saint Ouen. Puis, derrière la gare de Saint-Ouen, elle se trouve de nouveau en tranchée découverte avant de disparaître encore, juste après la rue de Vauvenargues, sous le mail Belliard pour ressortir

encore une fois en tranchée très végétale, entre la rue du Poteau et la porte de Clignancourt où se trouve la gare d'Ornano, en piètre état et occupée par un commerce.



Séquence 4B – Porte Pouchet – rue Belliard , 17^e arr.



Le jardin du Colonel Manhès, 17^e arr.



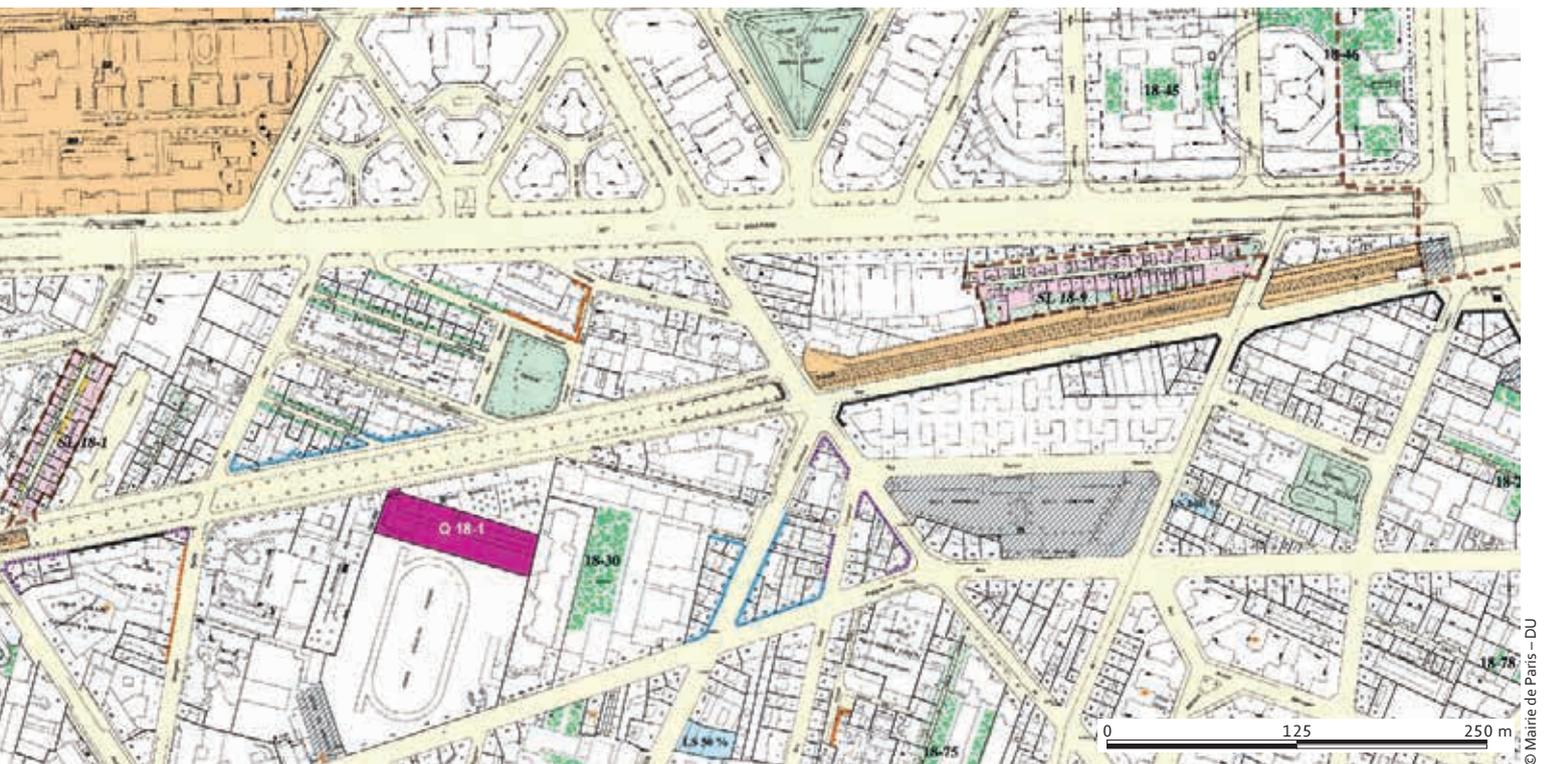
Le jardin du Colonel Manhès, 17^e arr.



Rue Belliard, ancien quai de la gare de Saint-Ouen, 17^e arr.



Rue Belliard, 17^e arr.



La Petite Ceinture au niveau de la rue du Poteau, la gare de Saint-Ouen au loin, 17^e arr.

Orientations du PLU

Sur cette séquence, toutes les emprises en tranchée à l'air libre sont en zone de grands services urbains (UGSU)

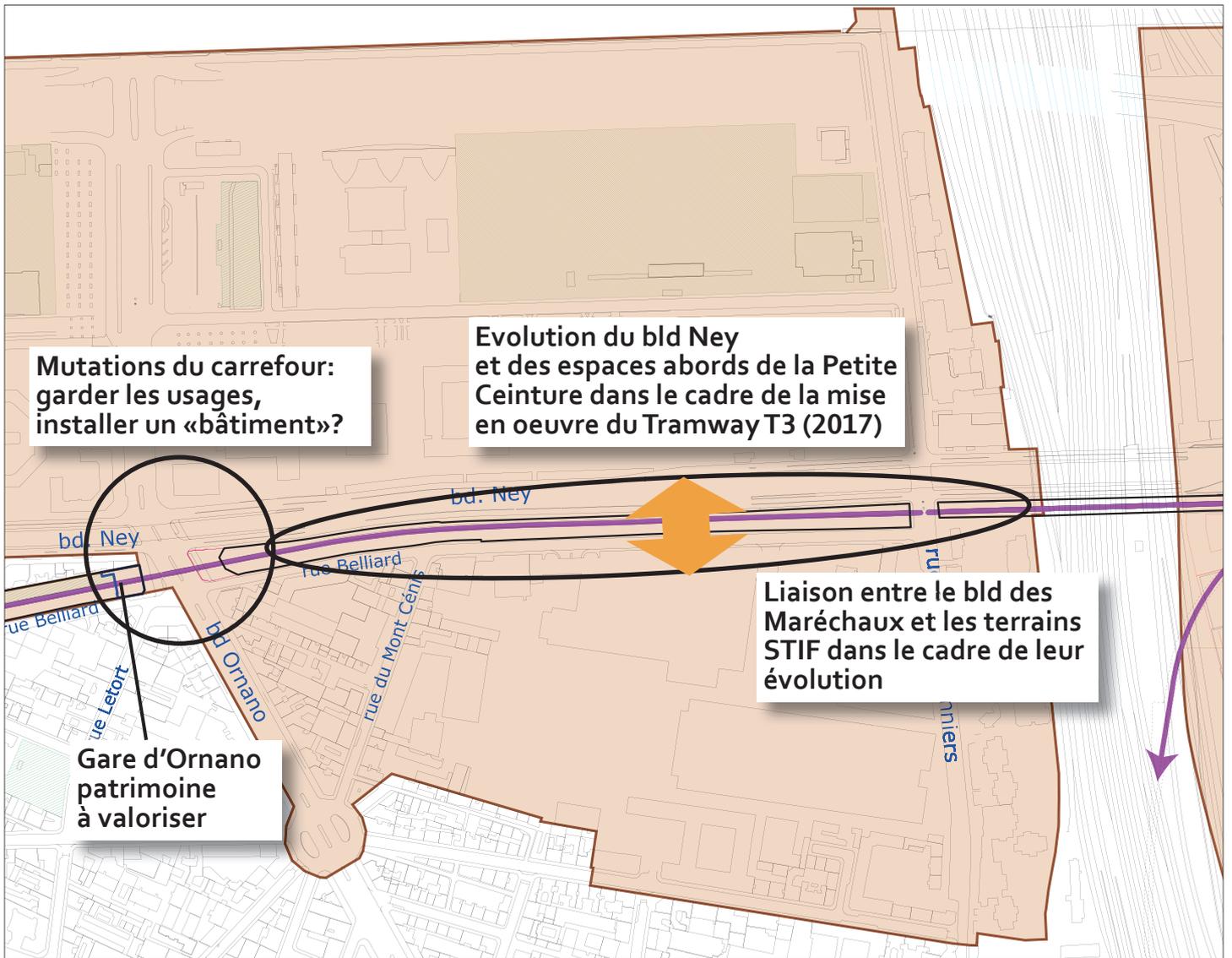
Les deux gares sont classées en tant que bâtiments protégés (PVP).

Séquence 4C – Gare d’Ornano – faisceau Gare du Nord- 18^e arr.



Cette séquence, totalement en tranchée ouverte, longe le côté sud du boulevard Ney. Les quais de l'ancienne gare accueillent d'un côté un grand jardin partagé et, de l'autre, un quai et un talus recouverts d'une végétation spontanée qui constituent un espace planté non accessible mais très visible depuis la rue Belliard et le boulevard Ney.





Enjeux et objectifs

La vocation ferroviaire est conservée.

Dans les prochaines années, la requalification du boulevard des maréchaux (Boulevard Ney) accompagnera le prolongement du tramway T3 vers l'ouest.

L'emprise de la petite ceinture pourrait alors contribuer à la requalification du boulevard et, plus largement, contribuer aux projets susceptibles d'être développés sur les terrains riverains, notamment sur le terrain actuellement occupés par les bus du STIF au sud. L'emprise de la petite ceinture serait alors un élément à part entière du projet urbain. La question de la possibilité de construire en sursol sur une partie de l'emprise, notamment en face de la Gare d'Ornano, est posée.

Il est à noter que les usages partagés existants contribuent à l'évolution de l'identité de la Petite Ceinture.

La Petite Ceinture de Paris

Devenir des secteurs

État de la réflexion

-  Emprise RFF
-  Voies circulées, vocation ferroviaire maintenue
-  Voies, vocation de transports légers envisagés (Fret et/ou voyageurs)
-  Voies, mutation urbaine envisagée
-  Patrimoine à valoriser

Mutations adjacentes à la petite ceinture

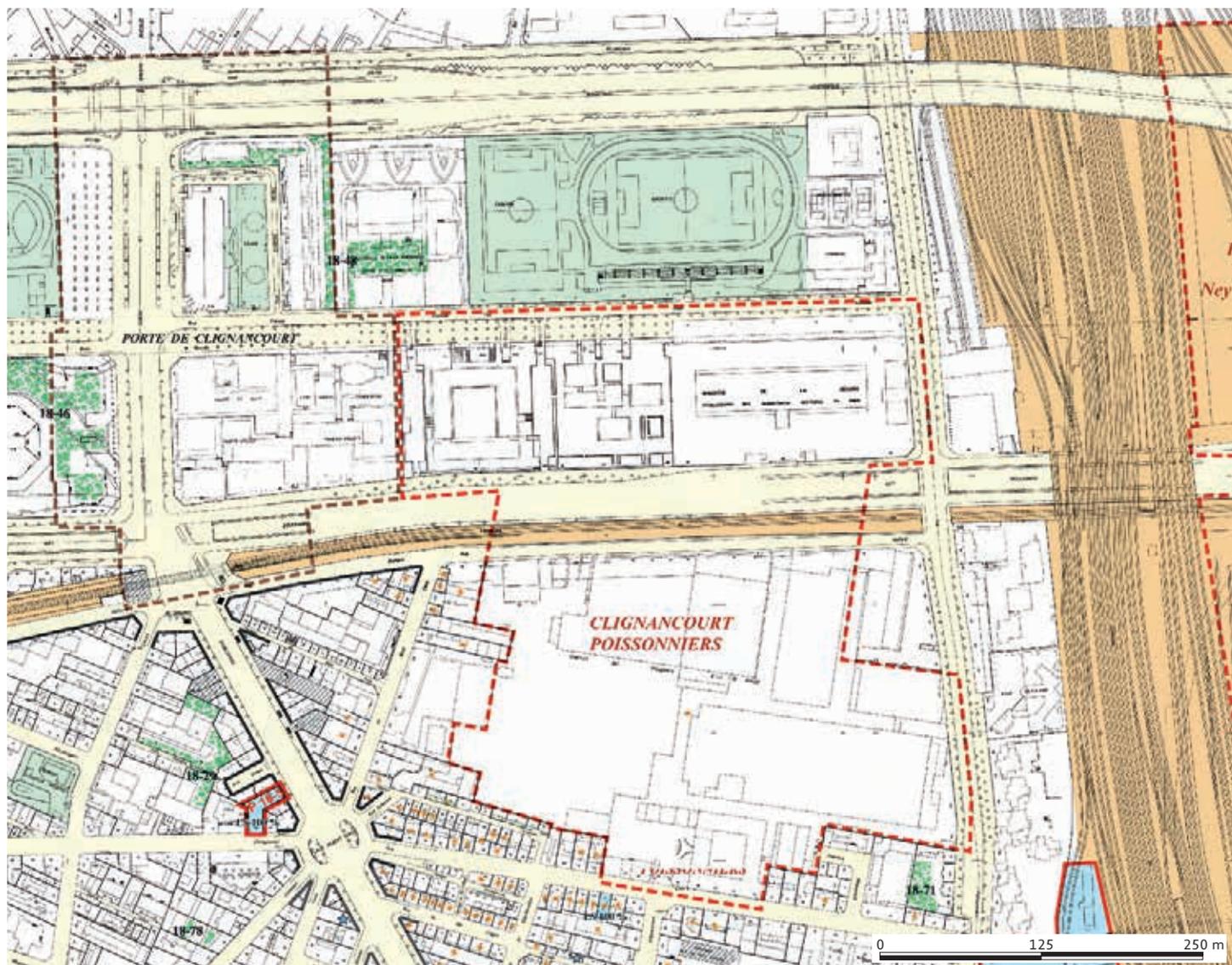
-  Projet urbain en cours ou récemment livré
-  ZAC en cours (zone d'aménagement concertée)
-  GPRU en cours (grand projet de renouvellement urbain)

apur

Mars 2012

0 100 200 m

Séquence 4C – Gare d’Ornano – faisceau Gare du Nord- 18^e arr.



Orientations du PLU

Sur cette séquence, toute la tranchée à l'air libre est classée en zone de Grands services urbains (UGSU)

Deux périmètres désignent ce site comme lieu de projet - le GPRU porte de Clignancourt et le périmètre d'étude Clignancourt Poissonniers.



Le jardin du Ruisseau, rue d'Ornano, 18^e arr.



La gare d'Ornano, 18^e arr.

Séquence 5 – faisceaux Gare du Nord – Gare de l'Est, 18^e-19^e arr.

A l'ouest de la porte de la Chapelle, la petite ceinture est en tranchée ouverte et longe le boulevard Ney au sud.
A l'est, son emprise se fond dans la gare Evangile, vaste emprise ferroviaire actuellement en déshérence mais intégrée au projet Paris Nord Est.

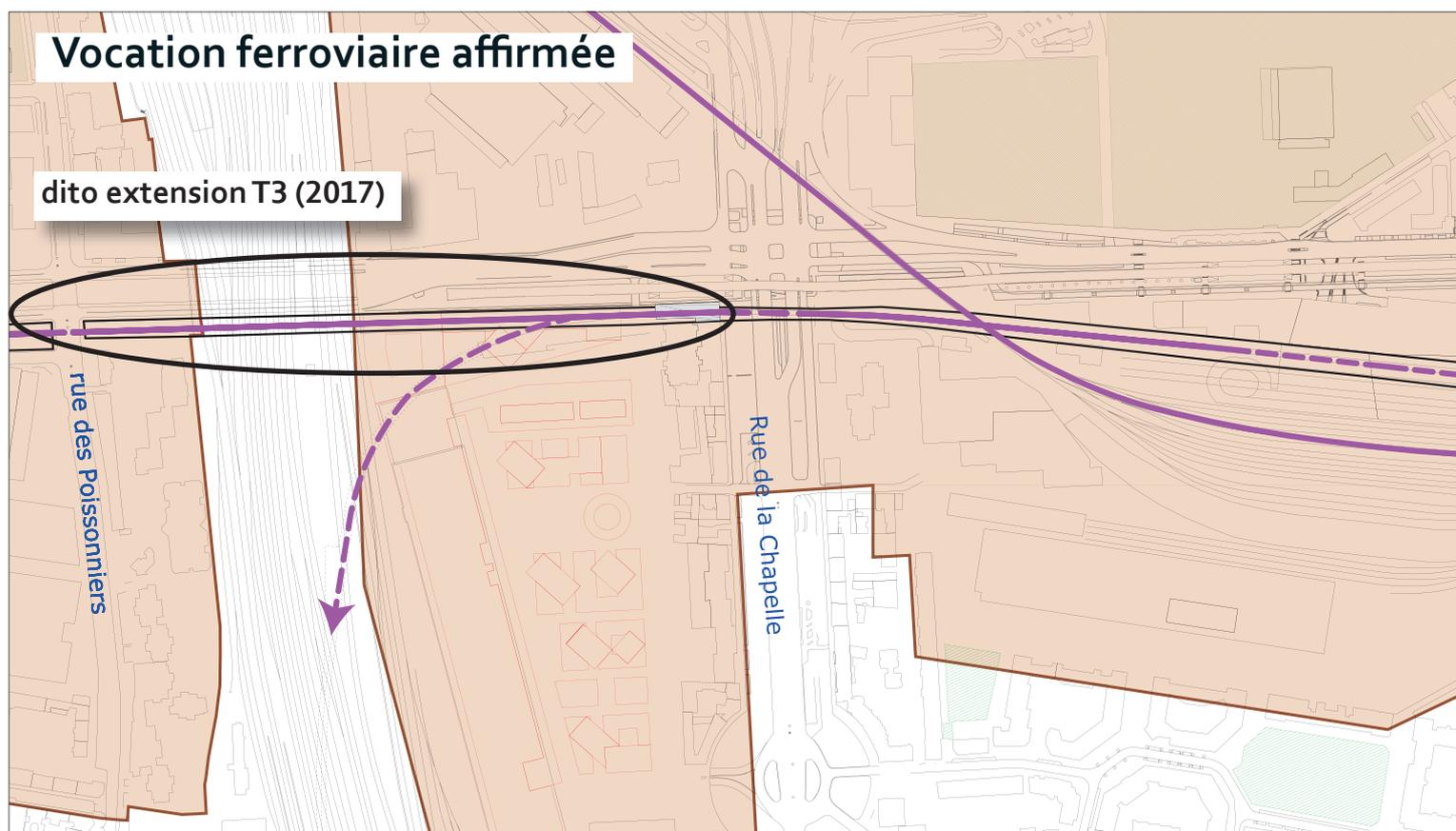


Enjeux et objectifs

La vocation ferroviaire est conservée. Cette section accueille du trafic régulier d'échange de matériel et de trains de fret entre les différents faisceaux. Le projet en cours sur le secteur Chapelle International prévoit de se

couvrir la tranchée de la petite ceinture par un sursol permettant de relier le nouveau quartier au boulevard Ney.

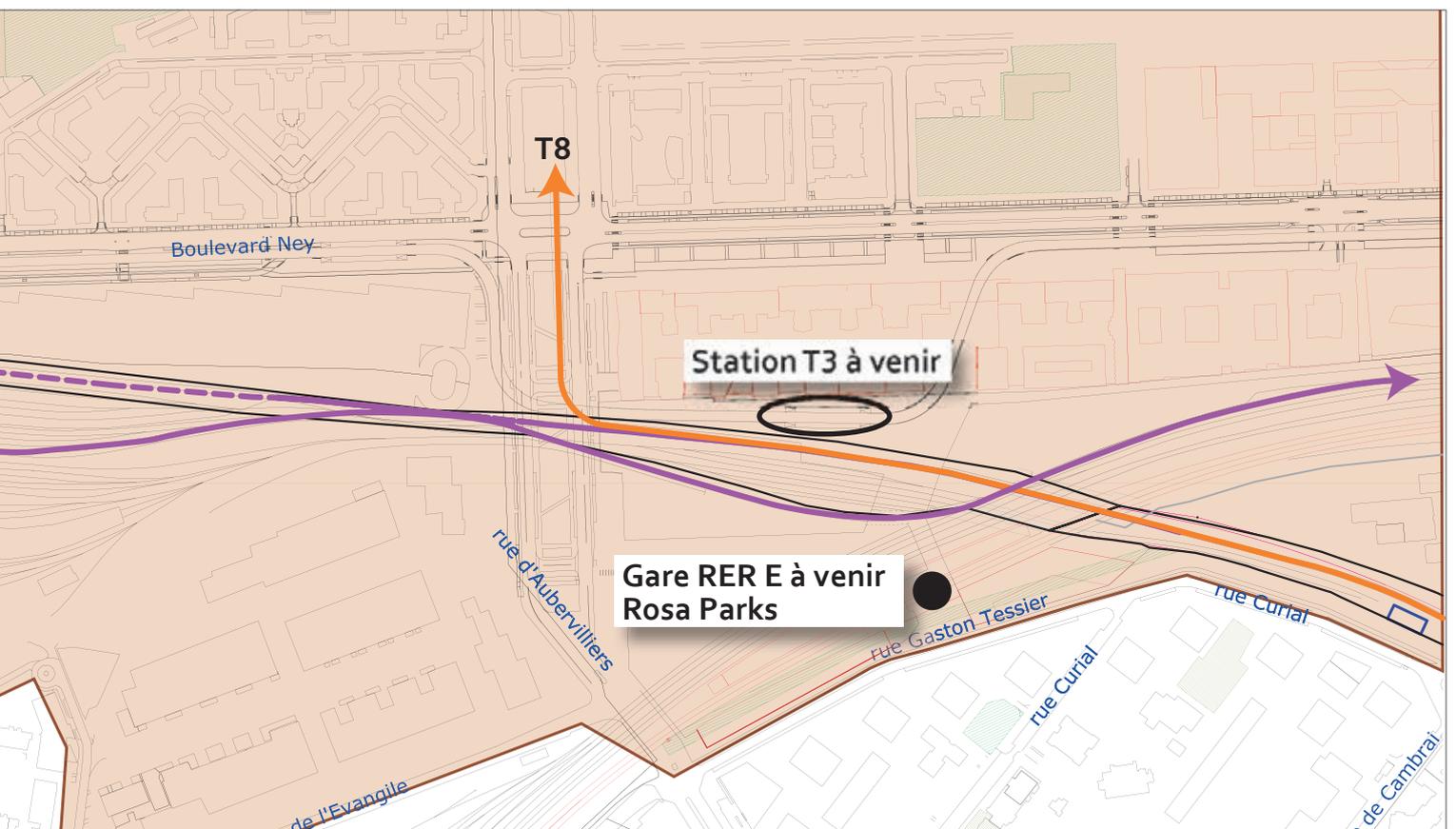
De plus, l'étude pour CDG Express réalisée par l'Apur en 2009, a montré que la Petite Ceinture pourrait jouer un rôle ferroviaire plus important en accueillant à la fois les voies nécessaires à CDG express dans une trémie de



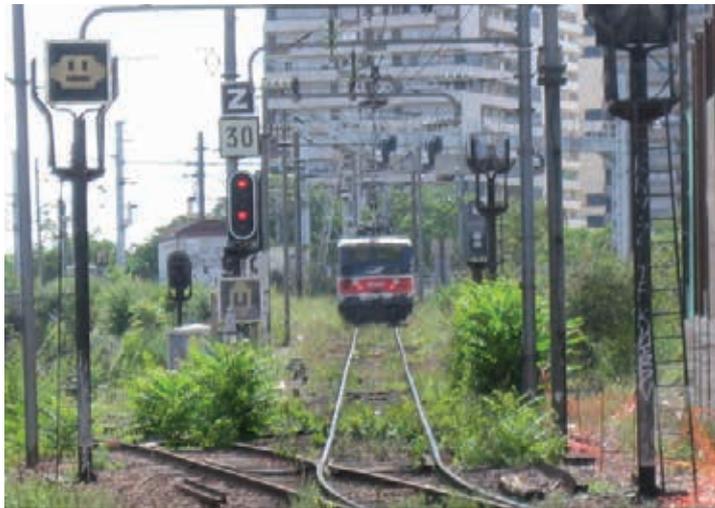
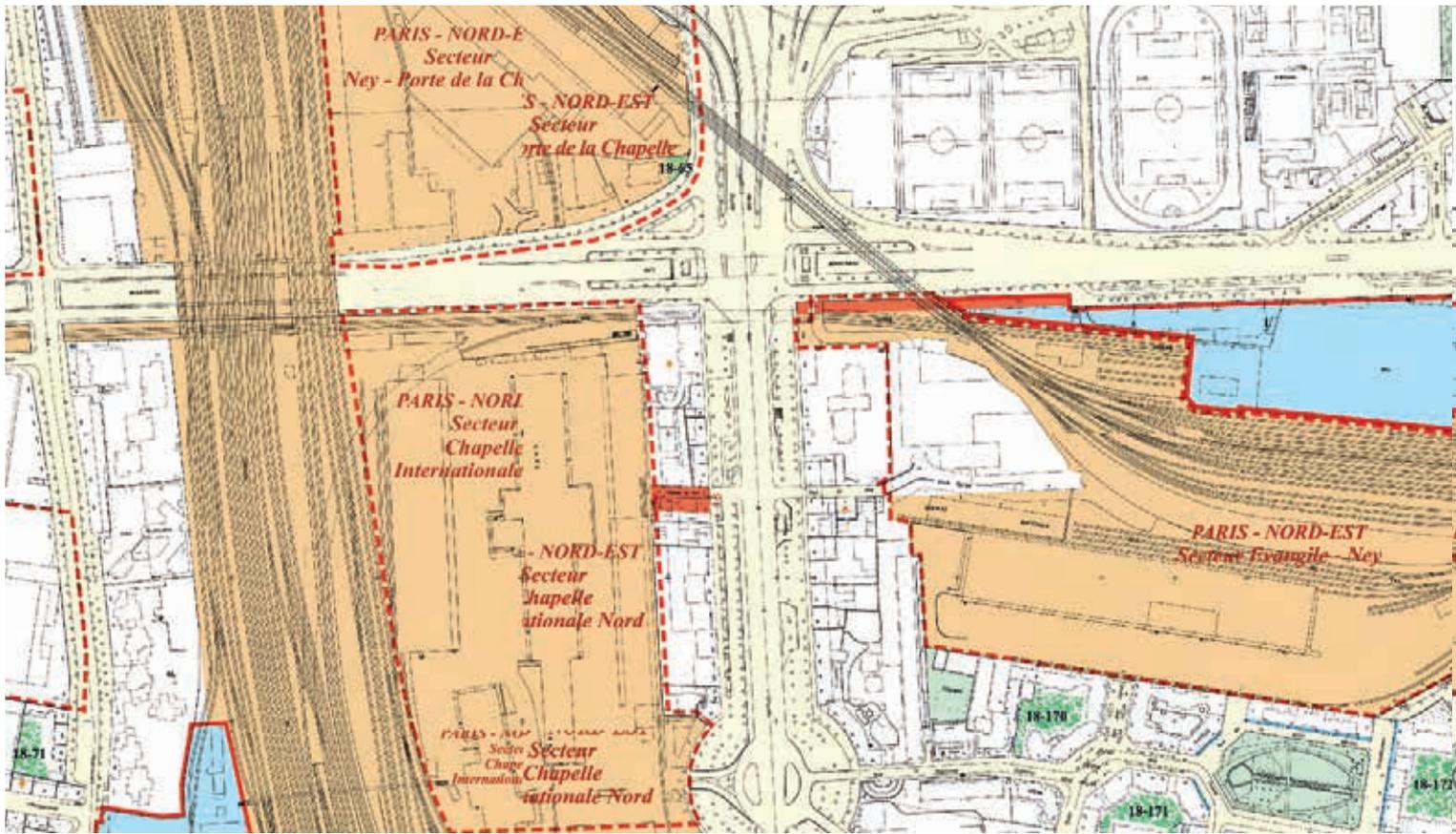


la petite ceinture raccordée en souterrain sur le faisceau nord et le trafic fret à destination du port de Gennevilliers. Cette solution permettrait de supprimer les 2 ouvrages aériens traversant la porte de la Chapelle, et cela quel que soit le devenir du projet CDG Express. A l'est de la porte d'Aubervilliers va s'installer le pôle de transport mul-

timodal incluant une nouvelle gare Eole et deux lignes de tramway : le T3 et la station terminale du T8. Il pourrait être envisagé de prolonger la ligne du T8 dans Paris via l'emprise de la petite ceinture Est. Parallèlement à la préservation ferroviaire on pourrait imaginer renforcer les continuités végétales.



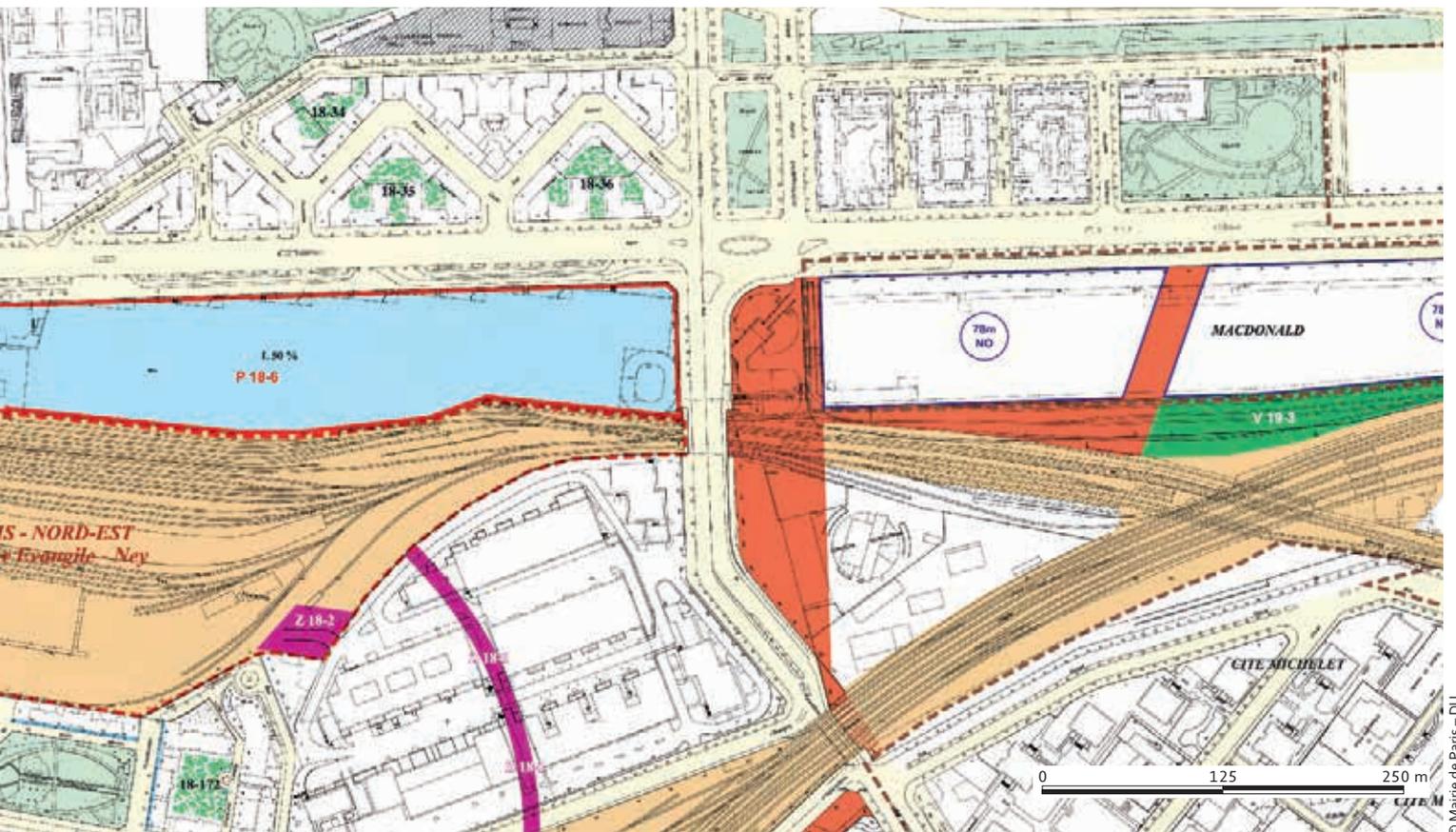
Séquence 5 – faisceaux Gare du Nord – Gare de l'Est, 18^e-19^e arr.



Raccordement ferroviaire vers le faisceau Est, 19^e arr.



Faisceau vue vers l'Est sous la rue d'Aubervilliers, 19^e arr.



© Mairie de Paris – DU



Faisceau vue vers l'Ouest, pont de la rue d'Aubervilliers, 19^e arr.

Orientations du PLU

L'ensemble de l'emprise de la petite ceinture et des terrains ferroviaires voisins est classée en zone de Grands services urbains (UGSU). De plus, Elle est intégrée dans le périmètre de Paris- Nord Est., secteur Chapelle international à l'ouest de la porte de la Chapelle et secteur Évangile-Ney à l'est.

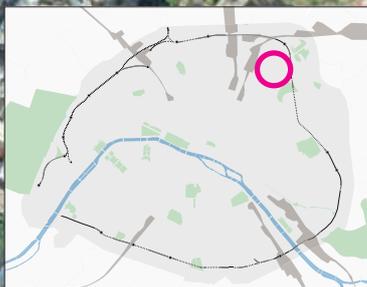
Séquence 6A – Gare Évangile – Avenue Jean-Jaurès, 19^e arr.



Cette séquence, en surplomb, tantôt en remblai, tantôt en viaduc, franchit par des ponts, la rue de Cambrai au droit de l'entrée dans les EMGP, l'avenue de Flandres le canal de l'Ourcq et l'avenue Jean-Jaurès.

Entre l'avenue de Flandre et le canal de l'Ourcq, le viaduc, constitué d'une série d'arches maçonnées, se faufile à travers des ilots bâtis, à moins de deux mètres de la façade d'un immeuble.

Au sud du canal de l'Ourcq, l'opération Ourcq-Jaurès a d'ores et déjà intégré l'emprise de la petite ceinture.



0 125 250 m



Surlargeur disponible à mettre au service d'un projet d'évolution

Patrimoine à valoriser

Gare du pont de Flandre (SNCF), patrimoine à valoriser

Arcades à valoriser

Enjeux et objectifs

La vocation de cette séquence à accueillir un transport léger est envisagée. Il est prévu d'étudier la possibilité de créer un transport léger par tramway sur la Petite ceinture, dans le prolongement du T8 depuis Evangile jusqu'au cours de Vincennes, offrant ainsi un nouveau maillage au réseau de transport en commun grâce à cette portion de la Petite Ceinture située dans un secteur de Paris peu desservi et qui est éloigné du bd des Maréchaux où passe le tramway T3. Dans l'attente de ces études, la vocation ferroviaire serait maintenue. Les surlargeurs de remblais au droit de la rue de Cambrai et aux abords de la Gare de Flandres en cours de cession par la SNCF offrent des opportunités de projet intégrant la valorisation du bâtiment de la gare. Les arches peuvent être réhabilitées et mieux valorisées.

Réflexions à mener dans le cadre d'un nouveau mode de transport léger

Surlargeur disponible, mise au service d'un projet urbain

La Petite Ceinture de Paris
Devenir des secteurs
État de la réflexion

- Emprise RFF
- Voies circulées, vocation ferroviaire maintenue
- Voies, vocation de transports légers envisagés (Fret et/ou voyageurs)
- Voies, mutation urbaine envisagée
- Patrimoine à valoriser

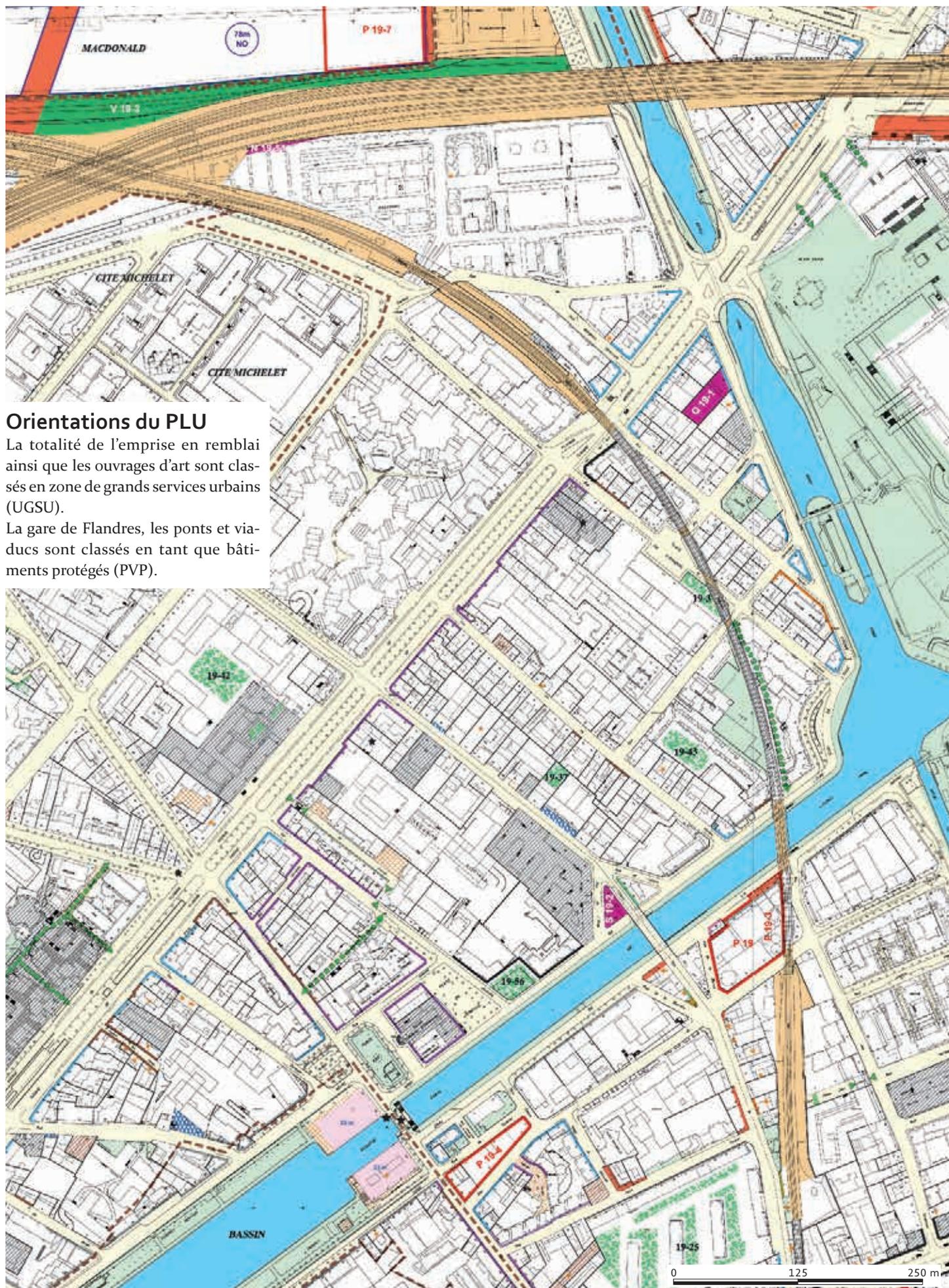
Mutations adjacentes à la petite ceinture

- Projet urbain en cours ou récemment livré
- ZAC en cours (zone d'aménagement concertée)
- GPRU en cours (grand projet de renouvellement urbain)

apur Mars 2012

0 100 200 m

Séquence 6A – Gare Évangile – Avenue Jean-Jaurès, 19^e arr.



Orientations du PLU

La totalité de l'emprise en remblai ainsi que les ouvrages d'art sont classés en zone de grands services urbains (UGSU).

La gare de Flandres, les ponts et viaducs sont classés en tant que bâtiments protégés (PVP).



Rue Danjon, 19^e arr.



Rue de l'Argonne, 19^e arr.



Rue Rouvet, 19^e arr.



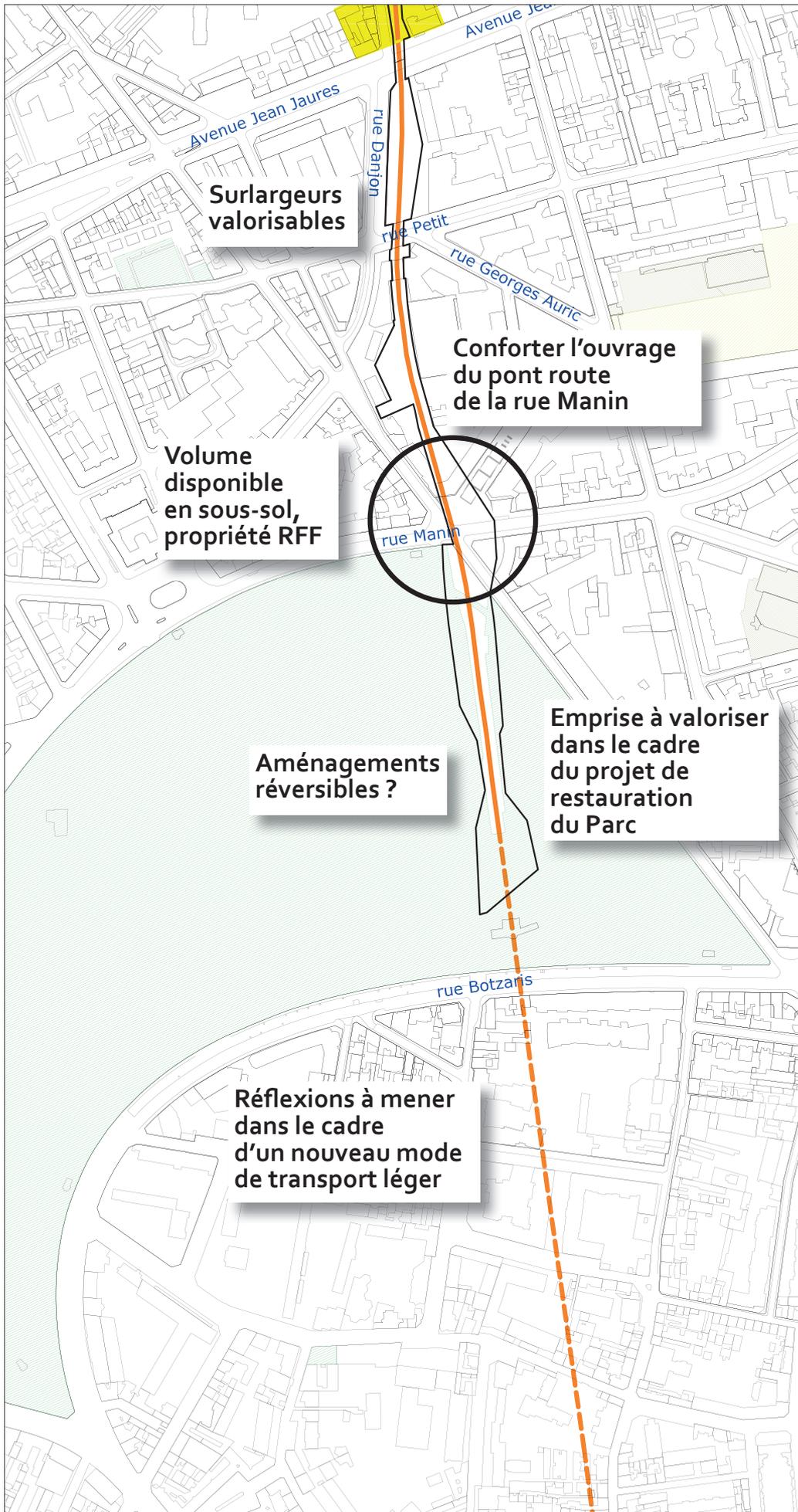
Rue Rouvet, 19^e arr.



Place de l'Argonne, 19^e arr.

Séquence 6B – Avenue Jean-Jaurès – Buttes-Chaumont, 19^e arr.





Enjeux et objectifs

La vocation de cette séquence à accueillir un transport léger entre Evangile et Porte de Vincennes est envisagée.

La mise en place d'un transport léger (hors RFN) change le cadre réglementaire de la Petite Ceinture et l'inscrit dans un système plus proche de celui d'un tramway.

Les évolutions sont à repenser de ce nouveau point de vue qui ouvre de nouvelles potentialités.

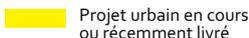
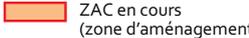
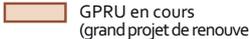
Dans le parc des Buttes-Chaumont des aménagements réversibles (jardins partagés...) sont envisageables dans la tranchée sous réserve de pouvoir créer une bonne accessibilité.

La Petite Ceinture de Paris Devenir des secteurs

État de la réflexion

-  Emprise RFF
-  Voies circulées, vocation ferroviaire maintenue
-  Voies, vocation de transports légers envisagés (Fret et/ou voyageurs)
-  Voies, mutation urbaine envisagée
-  Patrimoine à valoriser

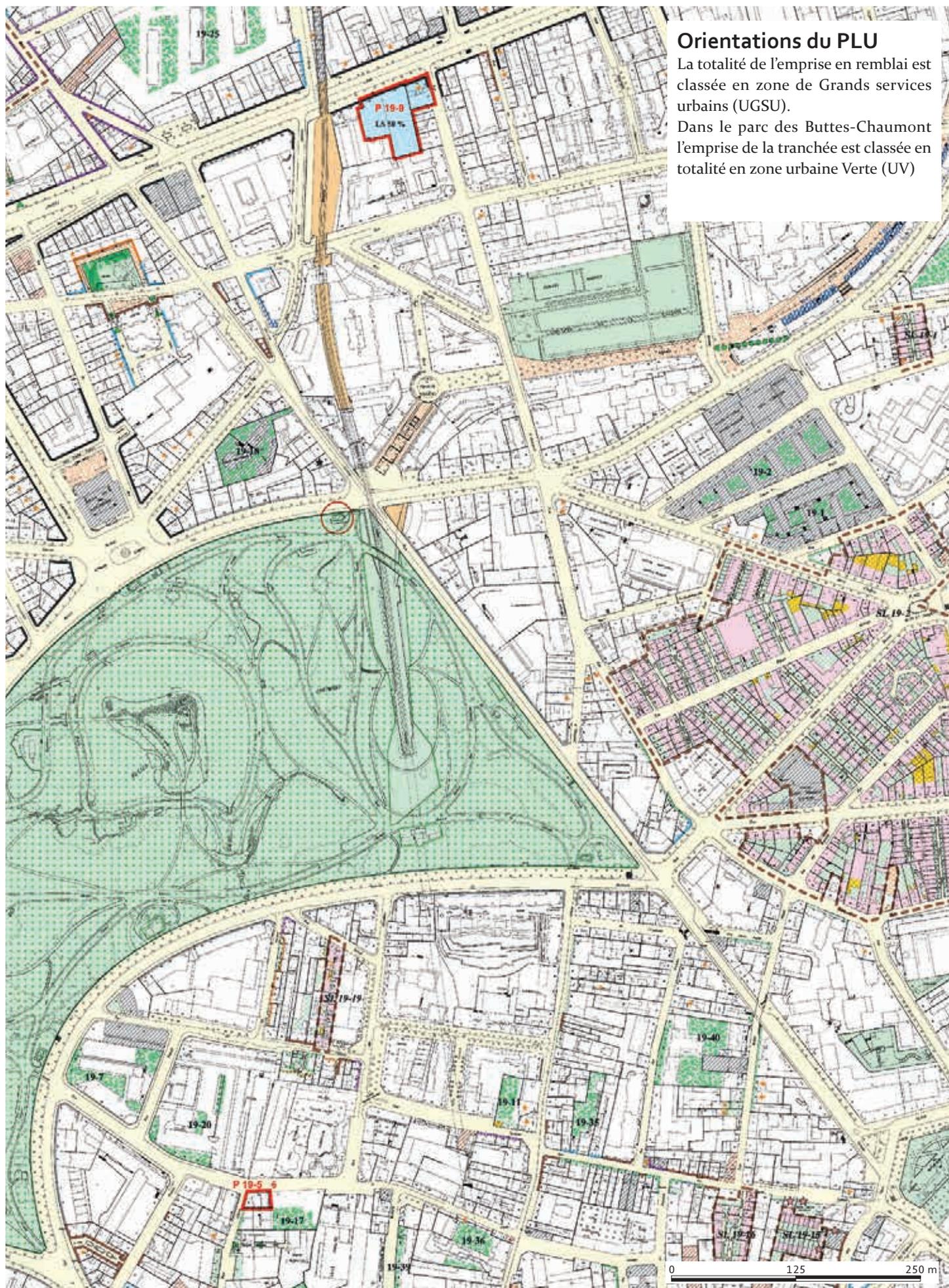
Mutations adjacentes à la petite ceinture

-  Projet urbain en cours ou récemment livré
-  ZAC en cours (zone d'aménagement concertée)
-  GPRU en cours (grand projet de renouvellement urbain)

apur Mars 2012

0 100 200 m

Séquence 6B – Avenue Jean-Jaurès – Buttes-Chaumont, 19^e arr.





Parc des Buttes-Chaumont, 19^e arr.



Pont route de la rue Manin, 19^e arr.



Volume sous la rue Manin, 19^e arr.

Séquence 6C – Rue de la Mare, 20^e arr.

Jusqu'à la rue des Couronnes, en raison de la topographie de la colline de Belleville, la petite ceinture passe dans un tunnel très profond. Rue des Couronnes à elle réapparaît en tranchée ouverte, puis à niveau au droit de la rue de la Mare où elle est franchissable par une passerelle, puis à nouveau en tranchée ouverte jusqu'à son entrée dans le tunnel suivant au droit de la rue de Ménilmontant. Cette séquence est très végétalisée et très visible grâce à la passerelle et aux voies en surplomb.



Enjeux et objectifs

La vocation de cette séquence à accueillir un transport léger entre Evangile et Porte de Vincennes est envisagée. La présence du tunnel profond permet d'étudier la possibilité de correspondances entre stations de tramway et station du métro de la ligne 11 en sous-sol. Entre la rue des Couronnes et la rue de Ménilmontant, l'emprise est assez large pour pouvoir étudier un projet de valorisation. La présence d'un équipement de la Ville de Paris sur une parcelle adjacente permet d'élargir l'assiette de cette étude.

Réflexions à mener dans le cadre d'un nouveau mode de transport léger

Valorisation possible? Equipement public (Ville de Paris) et surlargeur propriété RFF

La Petite Ceinture de Paris Devenir des secteurs

État de la réflexion

- Emprise RFF
- Voies circulées, vocation ferroviaire maintenue
- Voies, vocation de transports légers envisagés (Fret et/ou voyageurs)
- Voies, mutation urbaine envisagée
- Patrimoine à valoriser

Mutations adjacentes à la petite ceinture

- Projet urbain en cours ou récemment livré
- ZAC en cours (zone d'aménagement concertée)
- GPRU en cours (grand projet de renouvellement urbain)

apur Mars 2012

0 100 200 m





Vue depuis la sortie du tunnel du Père-Lachaise, 20^e arr.



Passerelle rue de la Mare (ouvrage classé), 20^e arr.



Entrée du tunnel vers les Buttes-Chaumont, 20^e arr.



La passerelle vue depuis l'entrée du tunnel, 20^e arr.



Accès à la passerelle de puis l'espace public, 20^e arr.

Séquence 6D – Rue Florian, 20^e arr.



Enjeux et objectifs

La vocation de cette séquence à accueillir un transport léger entre Evangile et Porte de Vincennes est envisagée.

La présence du long tunnel entre la rue de Ménilmontant et la tranchée située au nord de la rue de Bagnoleet permet d'étudier la possibilité de correspondances entre station de tramway et station Gambetta, du métro de la ligne 3 et 3 bis en sous-sol.

Au droit de la rue Florian, la présence de cette voie en limite de l'emprise de la petite ceinture et la topographie permettent d'envisager un projet de valorisation de la surlargeur de l'emprise intégrant la création du passage public.

Réflexions à mener dans le cadre d'un nouveau mode de transport léger

Surlargeur à mettre au service d'un projet urbain

traversée inscrite au PLU

La Petite Ceinture de Paris Devenir des secteurs État de la réflexion

- Emprise RFF
- Voies circulées, vocation ferroviaire maintenue
- Voies, vocation de transports légers envisagés (Fret et/ou voyageurs)
- Voies, mutation urbaine envisagée
- Patrimoine à valoriser

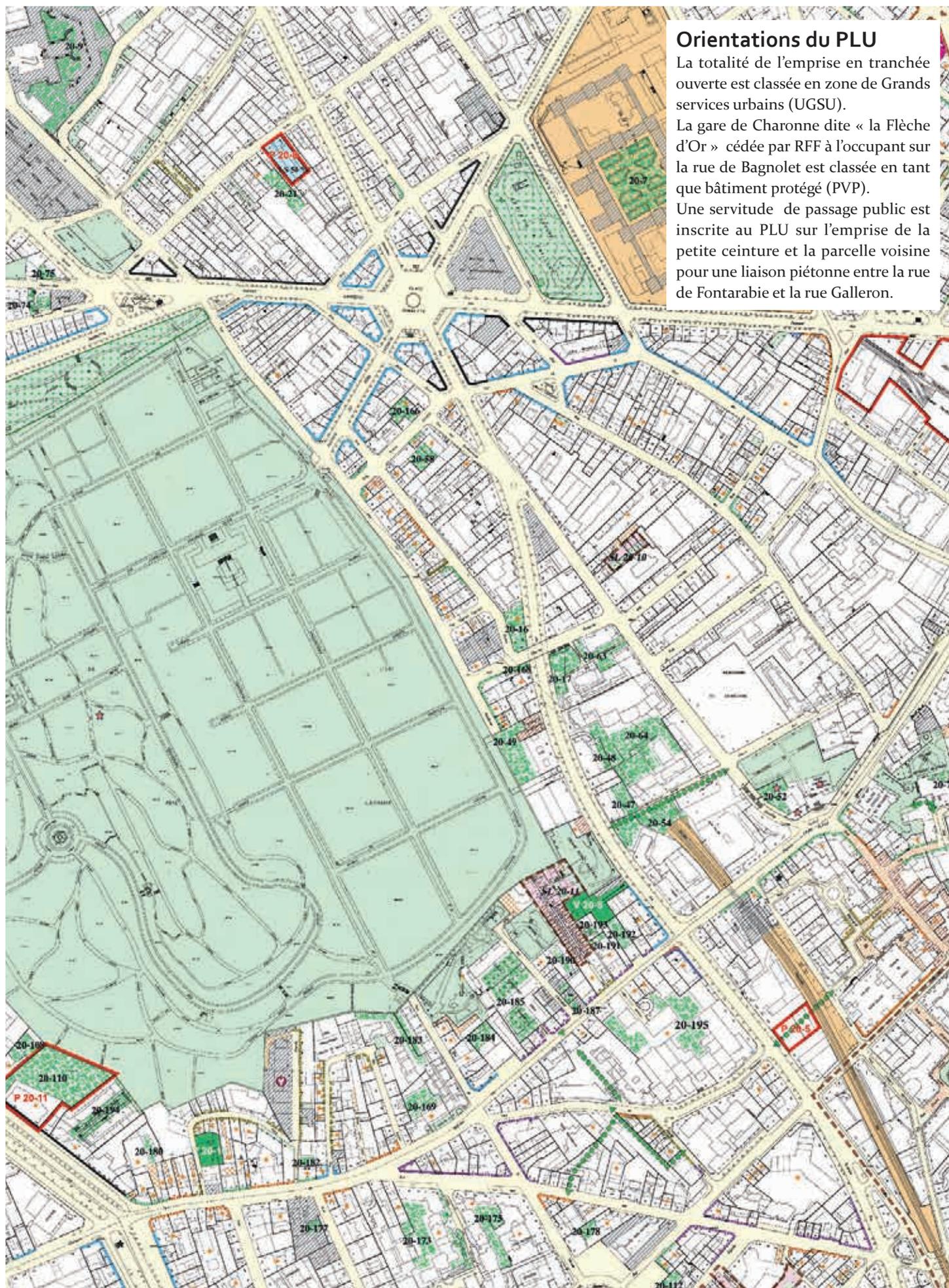
Mutations adjacentes à la petite ceinture

- Projet urbain en cours ou récemment livré
- ZAC en cours (zone d'aménagement concertée)
- GPRU en cours (grand projet de renouvellement urbain)

apur Mars 2012

0 100 200 m

Séquence 6D – Rue Florian, 20^e arr.



Orientations du PLU

La totalité de l'emprise en tranchée ouverte est classée en zone de Grands services urbains (UGSU).
La gare de Charonne dite « la Flèche d'Or » cédée par RFF à l'occupant sur la rue de Bagnolet est classée en tant que bâtiment protégé (PVP).
Une servitude de passage public est inscrite au PLU sur l'emprise de la petite ceinture et la parcelle voisine pour une liaison piétonne entre la rue de Fontarabie et la rue Galleron.



Le long de la rue Florian, 20e arr.



A l'angle de la rue Florian et de la rue Vitruve, 20e arr.



Depuis la Petite Ceinture vers le passage des Deux Perles, 20e arr.



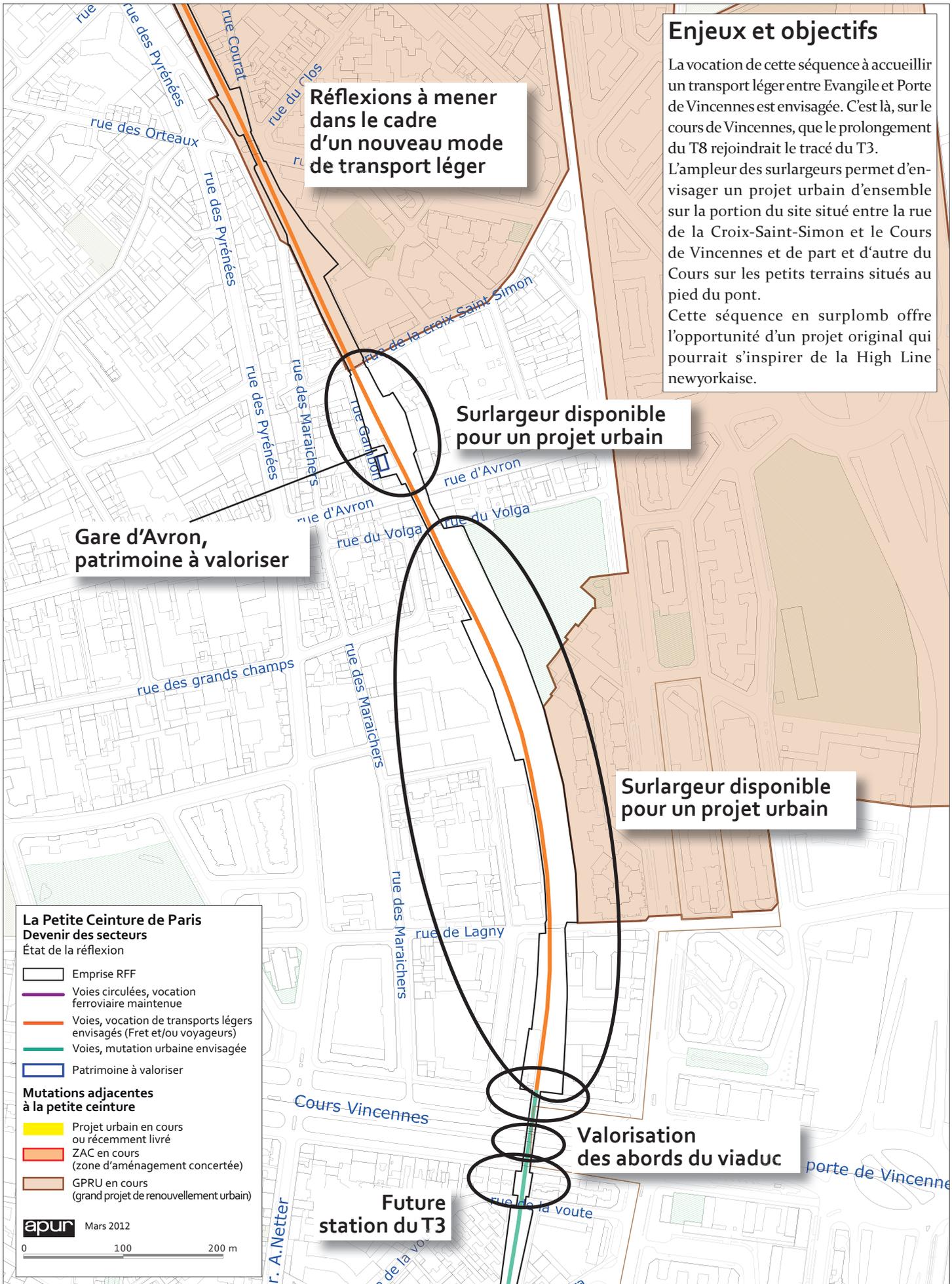
Sur la Petite Ceinture vue vers les bâtiments situés le long de la rue des Pyrénées, 20e arr.



En sortie du tunnel du Père-Lachaise, 20e arr.

Séquence 6E – Rue Vitruve , cours de Vincennes, 20^e arr.





Réflexions à mener dans le cadre d'un nouveau mode de transport léger

Enjeux et objectifs

La vocation de cette séquence à accueillir un transport léger entre Evangile et Porte de Vincennes est envisagée. C'est là, sur le cours de Vincennes, que le prolongement du T8 rejoindrait le tracé du T3.

L'ampleur des surlargeurs permet d'envisager un projet urbain d'ensemble sur la portion du site situé entre la rue de la Croix-Saint-Simon et le Cours sur les petits terrains situés au pied du pont.

Cette séquence en surplomb offre l'opportunité d'un projet original qui pourrait s'inspirer de la High Line newyorkaise.

Surlargeur disponible pour un projet urbain

Gare d'Avron, patrimoine à valoriser

Surlargeur disponible pour un projet urbain

Valorisation des abords du viaduc

Future station du T3

La Petite Ceinture de Paris
Devenir des secteurs
État de la réflexion

- Emprise RFF
- Voies circulées, vocation ferroviaire maintenue
- Voies, vocation de transports légers envisagés (Fret et/ou voyageurs)
- Voies, mutation urbaine envisagée
- Patrimoine à valoriser

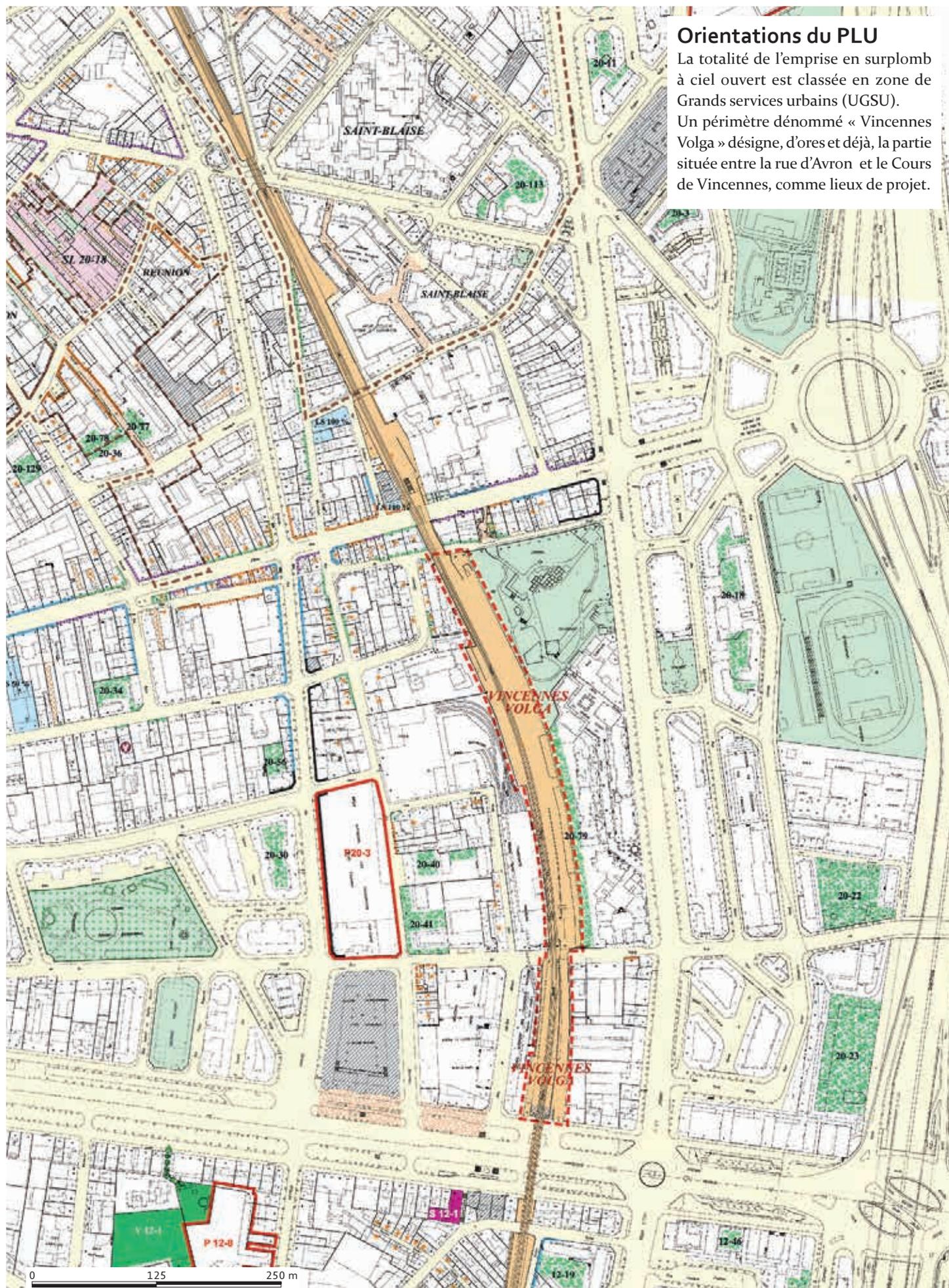
Mutations adjacentes à la petite ceinture

- Projet urbain en cours ou récemment livré
- ZAC en cours (zone d'aménagement concertée)
- GPRU en cours (grand projet de renouvellement urbain)

apur Mars 2012

0 100 200 m

Séquence 6E – Rue Vitruve , cours de Vincennes, 20^e arr.



Orientations du PLU

La totalité de l'emprise en surplomb à ciel ouvert est classée en zone de Grands services urbains (UGSU).
Un périmètre dénommé « Vincennes Volga » désigne, d'ores et déjà, la partie située entre la rue d'Avron et le Cours de Vincennes, comme lieux de projet.



Cours de Vincennes, 20^e arr.



Le long du centre de maintenance de la ligne 1 du métro, rue de Lagny, 20^e arr.



Les ateliers de maintenance de la ligne 1 du métro, 20^e arr.



Gare d'Avron, rue Gambon, 20^e arr.



Franchissement de la rue d'Avron, 20^e arr.



Les anciens quais de la gare d'Avron, rue Gambon, 20^e arr.

Séquence 7 – Cours de Vincennes – avenue Daumesnil, 12^e arr.

Entre le cours de Vincennes et l'avenue Daumesnil, la petite ceinture se trouve sur un terrain d'assiette très étroit situé en surplomb et enserré dans des îlots bâtis. Une végétation sauvage importante s'est développée sur cette emprise au fil du temps.



Enjeux et objectifs

La vocation ferroviaire de cette séquence très proche du futur tram T3 serait abandonnée.

L'absence de contrainte ferroviaire et la forte présence d'une végétation spontanée de grande qualité écologique permet d'envisager un projet d'aménagement de l'ensemble de l'emprise qui intègre la création de nouvelles continuités vertes, intégrant des parcours de promenade, qui rapprochent la promenade plantée et le Bois de Vincennes.



Liaison verte à créer entre la promenade plantée et le bois de Vincennes

Emprise disponible pour un projet urbain

Abords du viaduc à valoriser

La Petite Ceinture de Paris Devenir des secteurs État de la réflexion

- Emprise RFF
- Voies circulées, vocation ferroviaire maintenue
- Voies, vocation de transports légers envisagés (Fret et/ou voyageurs)
- Voies, mutation urbaine envisagée
- Patrimoine à valoriser

Mutations adjacentes à la petite ceinture

- Projet urbain en cours ou récemment livré
- ZAC en cours (zone d'aménagement concertée)
- GPRU en cours (grand projet de renouvellement urbain)

apur Mars 2012

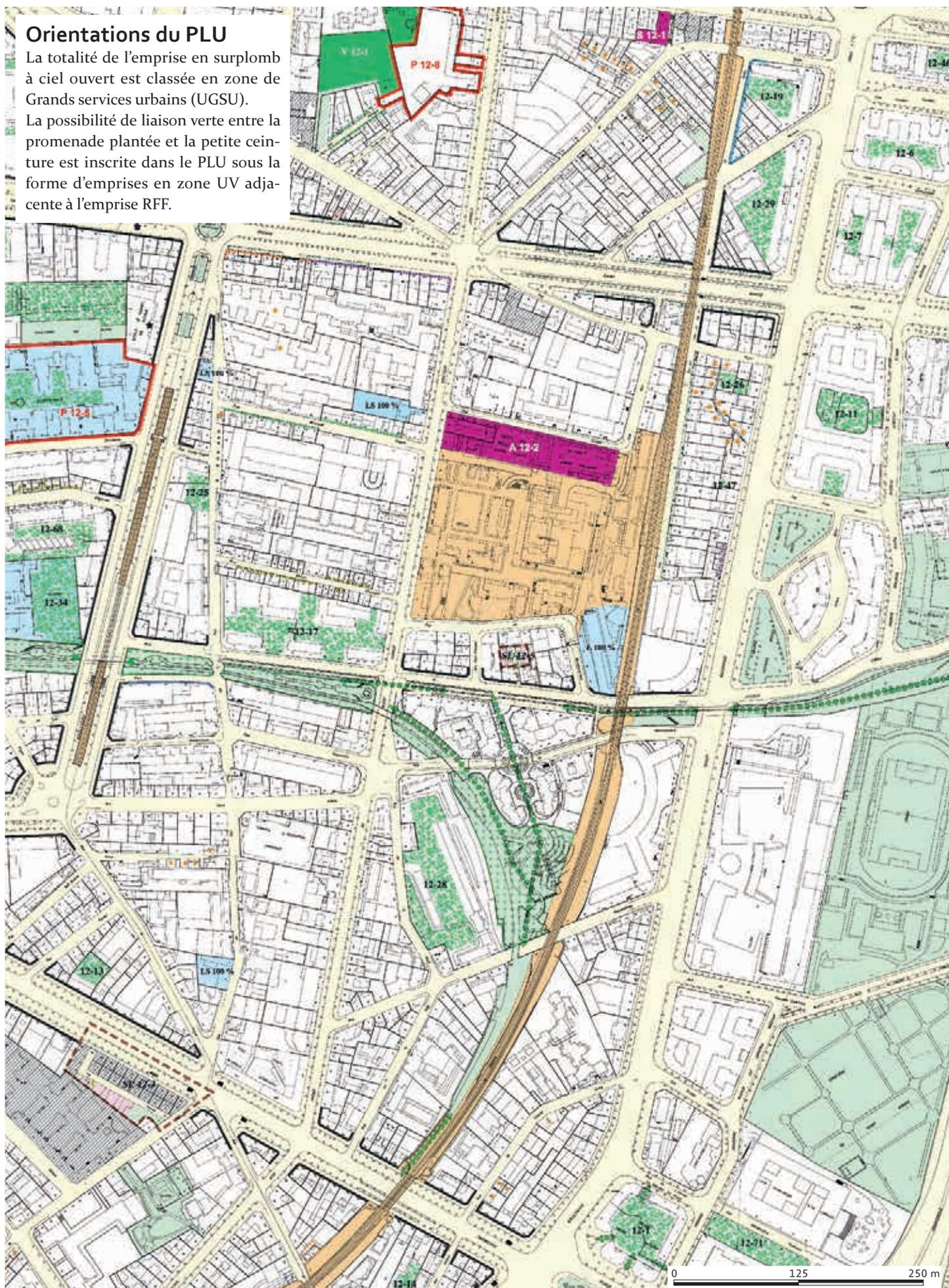
0 100 200 m

Séquence 7 – Cours de Vincennes – avenue Daumesnil, 12^e arr.

Orientations du PLU

La totalité de l'emprise en surplomb à ciel ouvert est classée en zone de Grands services urbains (UGSU).

La possibilité de liaison verte entre la promenade plantée et la petite ceinture est inscrite dans le PLU sous la forme d'emprises en zone UV adjacente à l'emprise RFF.





Limite du square Charles-Péguy ,12^e arr.



Franchissement de la rue de la rue Claude-Decaen,12^e arr.



Jardin partagé rue de Rottembourg ,12^e arr.

Séquence 7-8 – Avenue Daumesnil – Bercy-Charenton, 12^e arr.



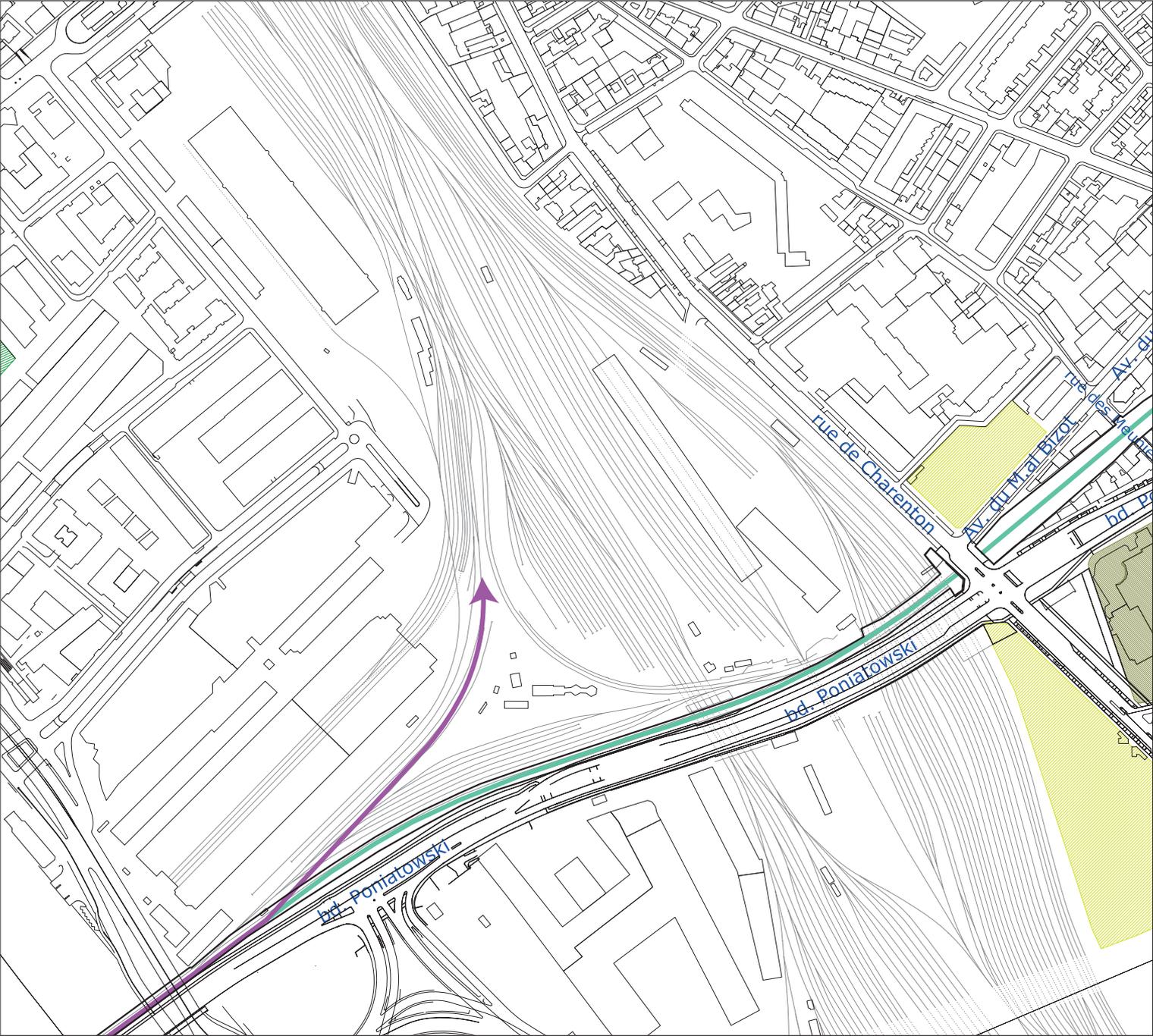


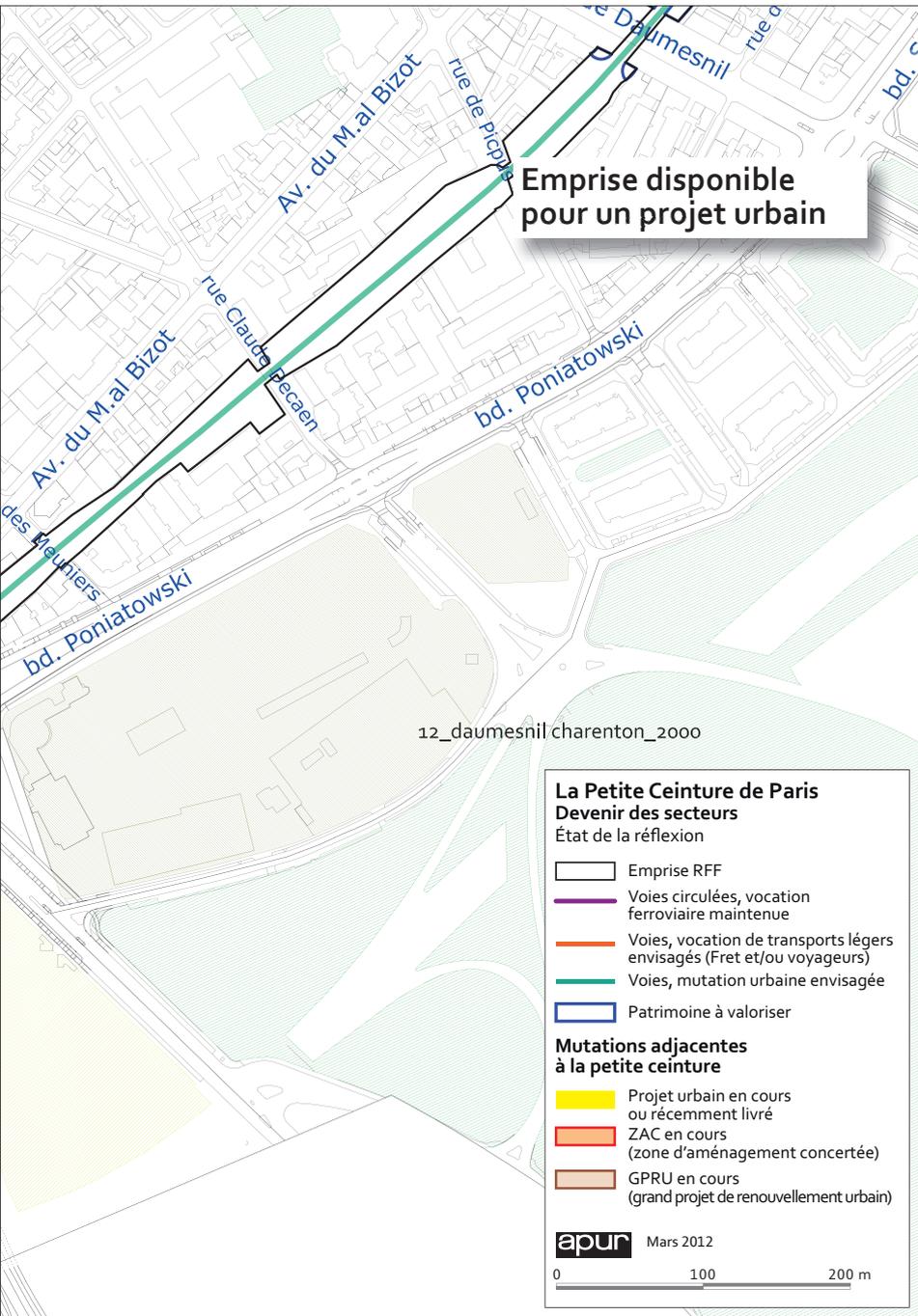
Entre l'avenue Daumesnil et la rue de Charenton, la petite ceinture se trouve, comme dans la séquence précédente, sur un terrain d'assiette très étroit (sauf au niveau de la rue Claude-Decaen) situé en surplomb et enserré dans des îlots bâtis.

Au-delà de la rue de Charenton, la petite ceinture longe, en viaduc, le boulevard Poniatowski, lui-même en viaduc sur le faisceau ferré.



Séquence 7-8 – Avenue Daumesnil – Bercy-Charenton, 12^e arr.



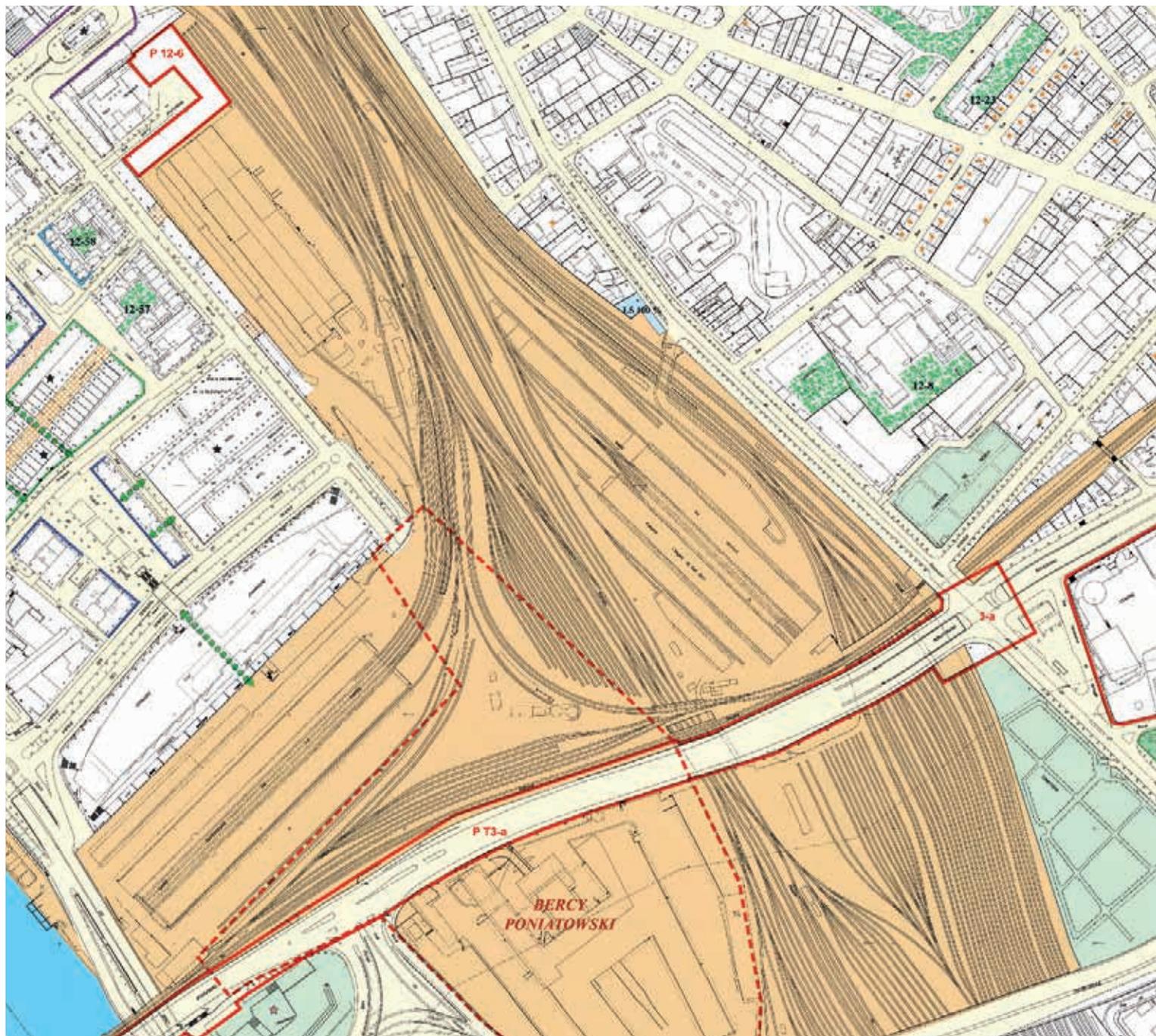


Enjeux et objectifs

Au nord de la rue de Charenton, comme dans la séquence précédente, l'absence de contrainte ferroviaire et la forte présence d'une végétation spontanée de grande qualité écologique permet d'envisager un projet d'aménagement de l'ensemble de l'emprise qui intègre la création de nouvelles continuités vertes, intégrant des parcours de promenade, qui rapprochent la promenade plantée et le Bois de Vincennes. Ce projet peut se poursuivre dans le projet d'aménagement de Bercy Charenton pour participer à la création d'une trame verte grâce à ce projet qui se prolonge jusqu'à la Seine et au Parc de Bercy. Ces options sont d'ores et déjà intégrées dans les études en cours menées par l'Équipe Richard Rogers and Partners dans le cadre du projet d'aménagement Bercy-Charenton.



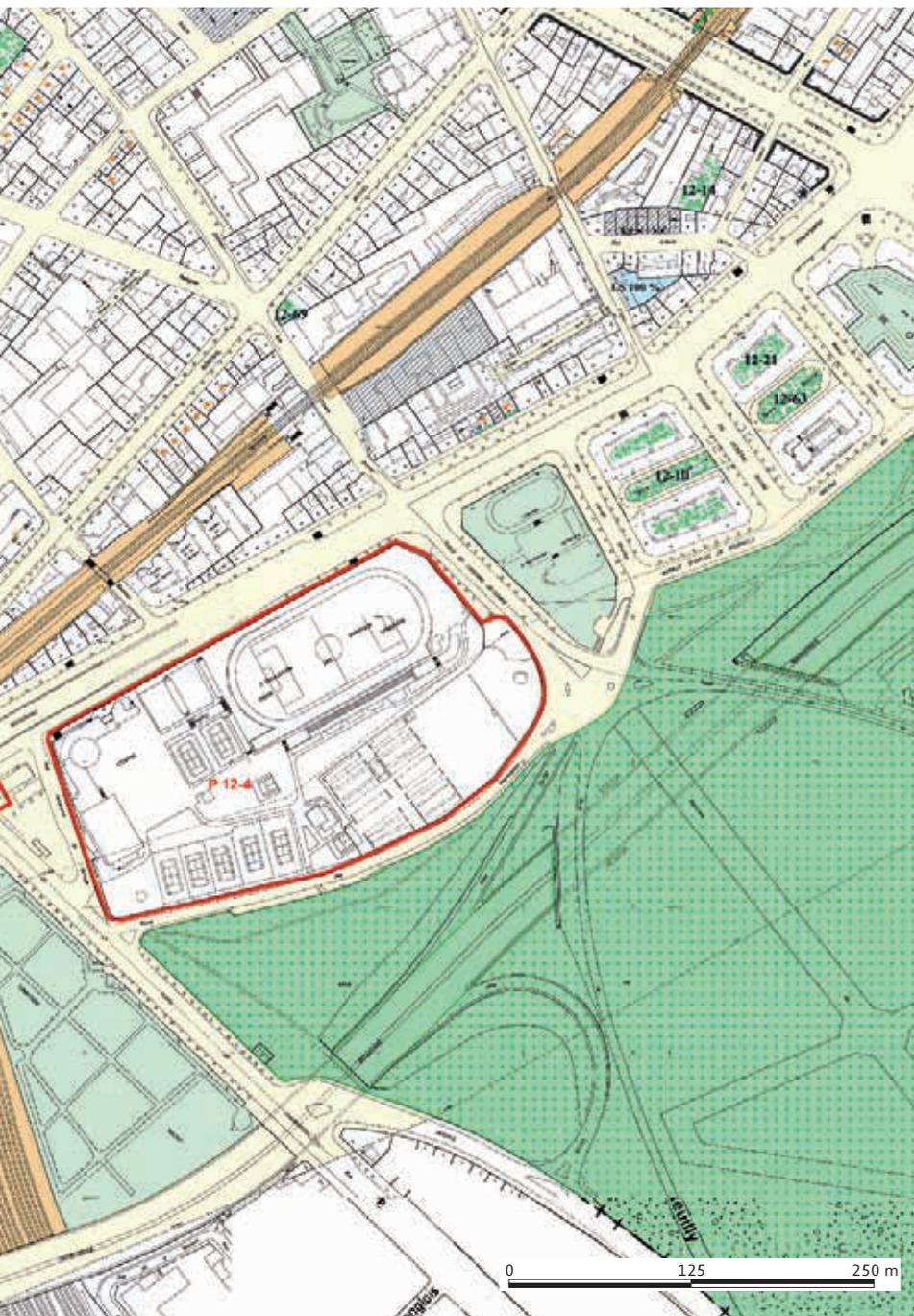
Séquence 7-8 – Avenue Daumesnil – Bercy-Charenton, 12^e arr.



Porte de Charenton (ouest), 12^e arr.



Boulevard Poniatowski, 12^e arr.



Orientations du PLU

La totalité de l'emprise en surplomb à ciel ouvert est classée en zone de Grands services urbains (UGSU). Sauf les abords de l'ancienne gare Claude-Decaen classés en UG

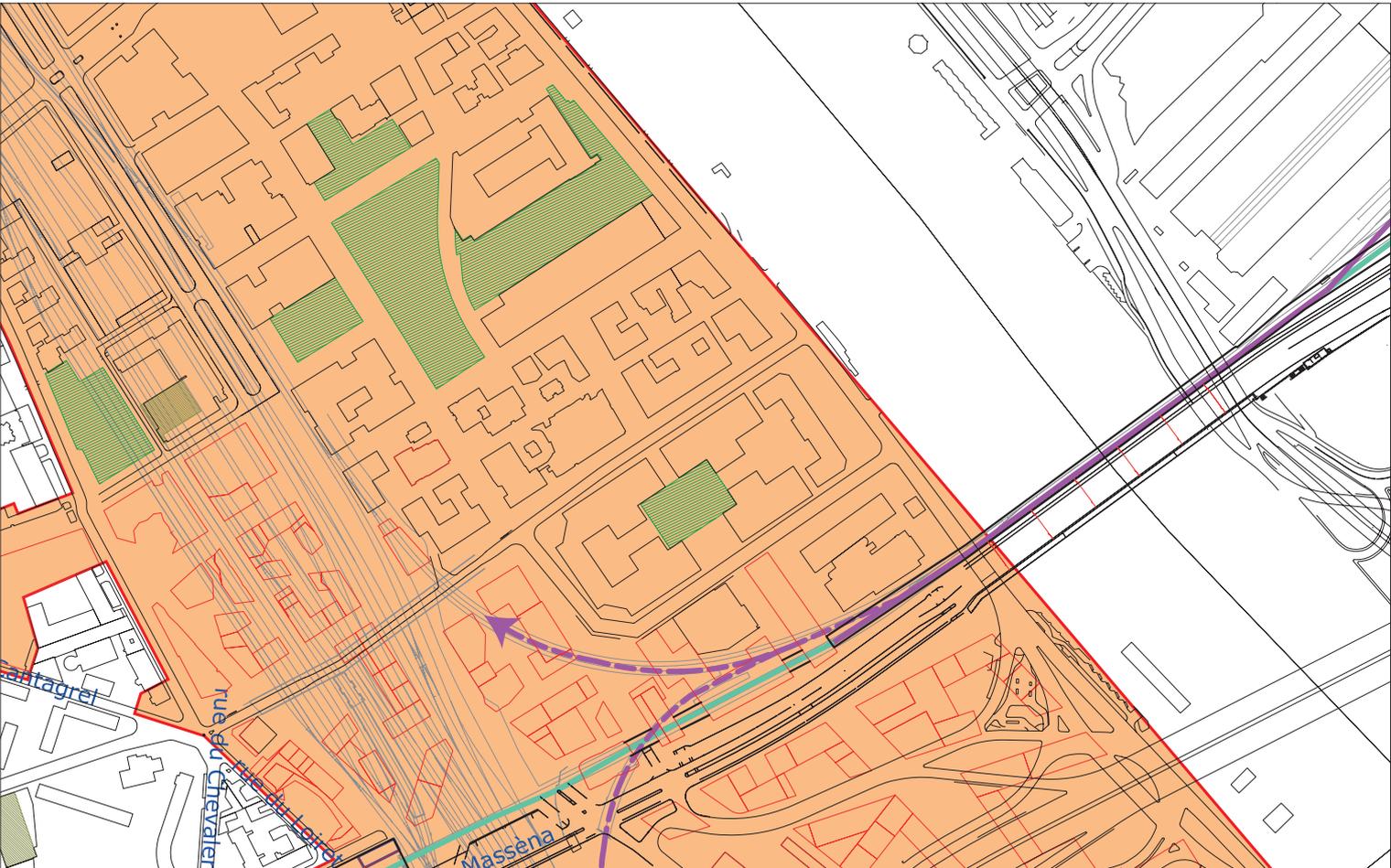
De la rue de Charenton à la Seine l'emprise de la petite ceinture est incluse dans le périmètre d'étude du projet « Bercy Charenton ».

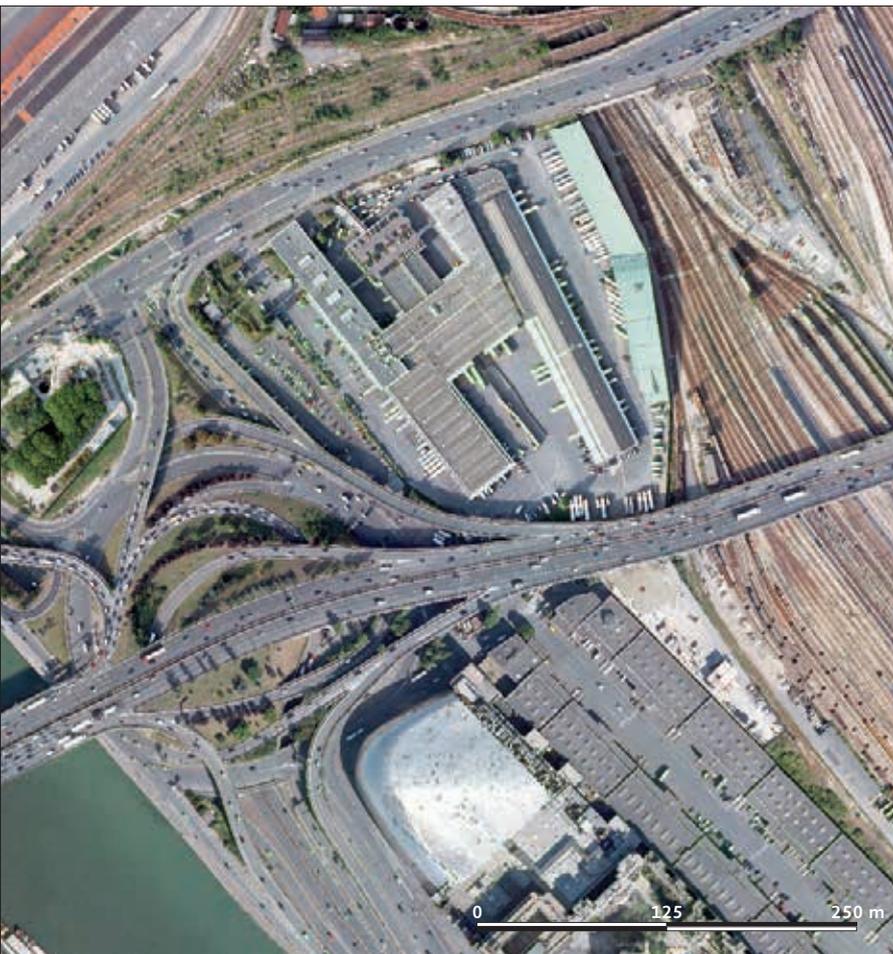
© Mairie de Paris – DU



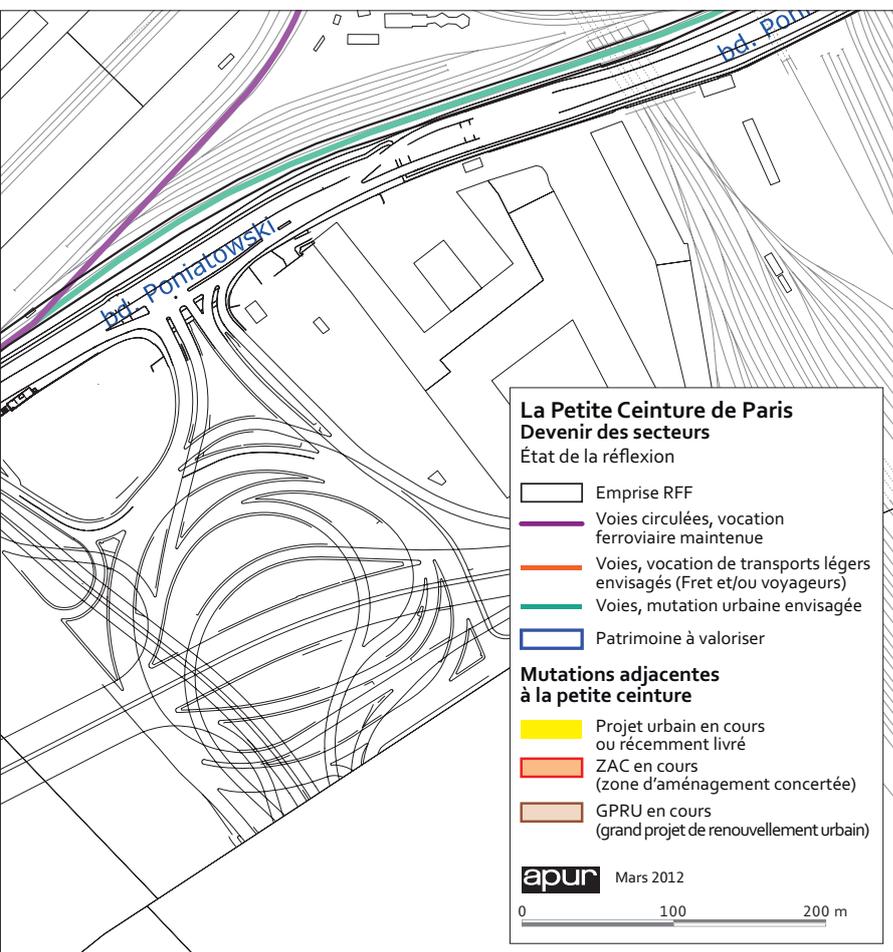
La Petite Ceinture et le faisceau de la Gare de Lyon, 12^e arr.

Séquence 8-9 –entre les faisceaux Lyon et Austerlitz, 13^e arr.





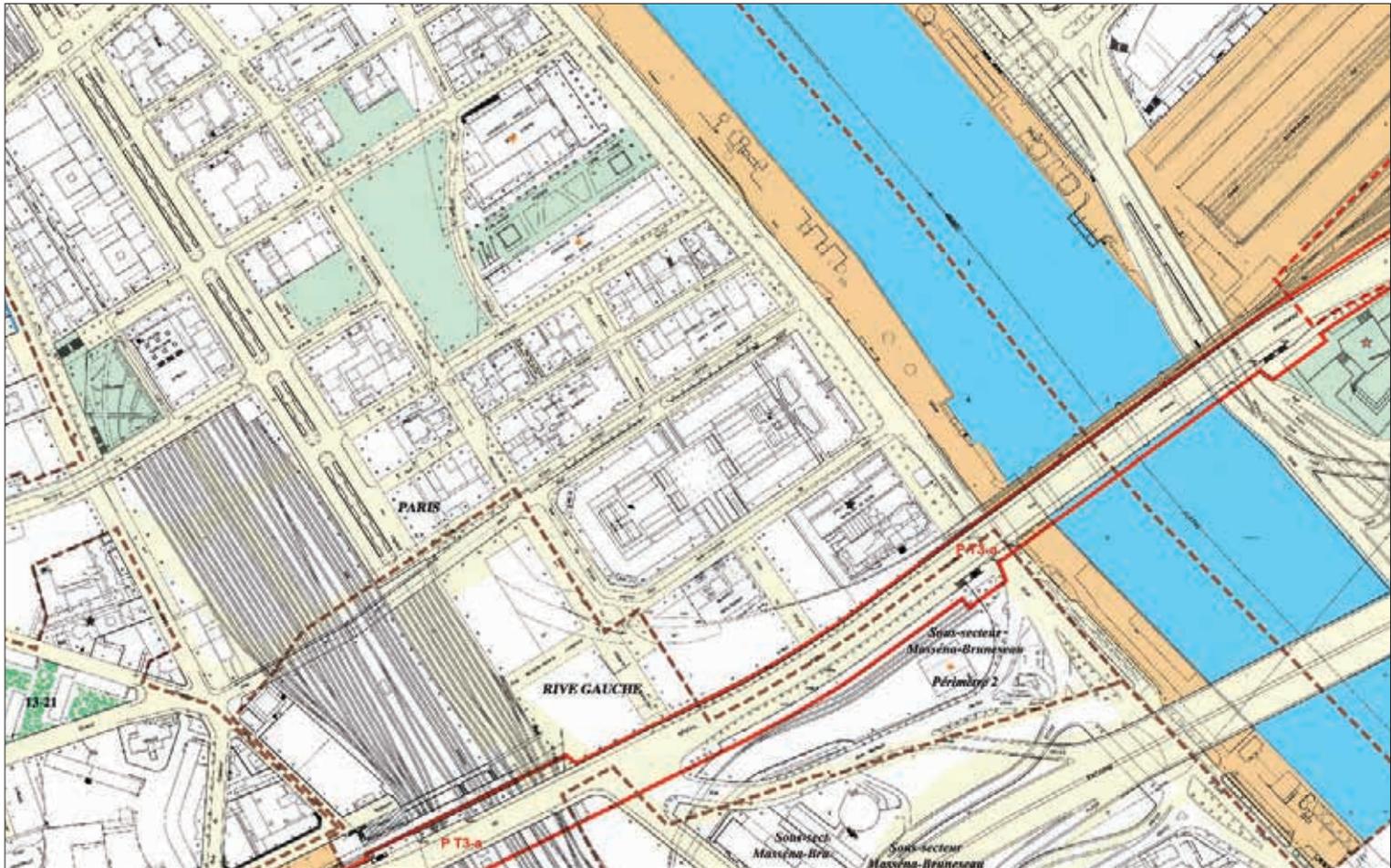
Sur cette séquence très particulière, la petite ceinture, flanquée de plusieurs raccordements ferroviaires qui rejoignent les faisceaux principaux, sert à relier les deux faisceaux ferrés situés de part et d'autre de la Seine.

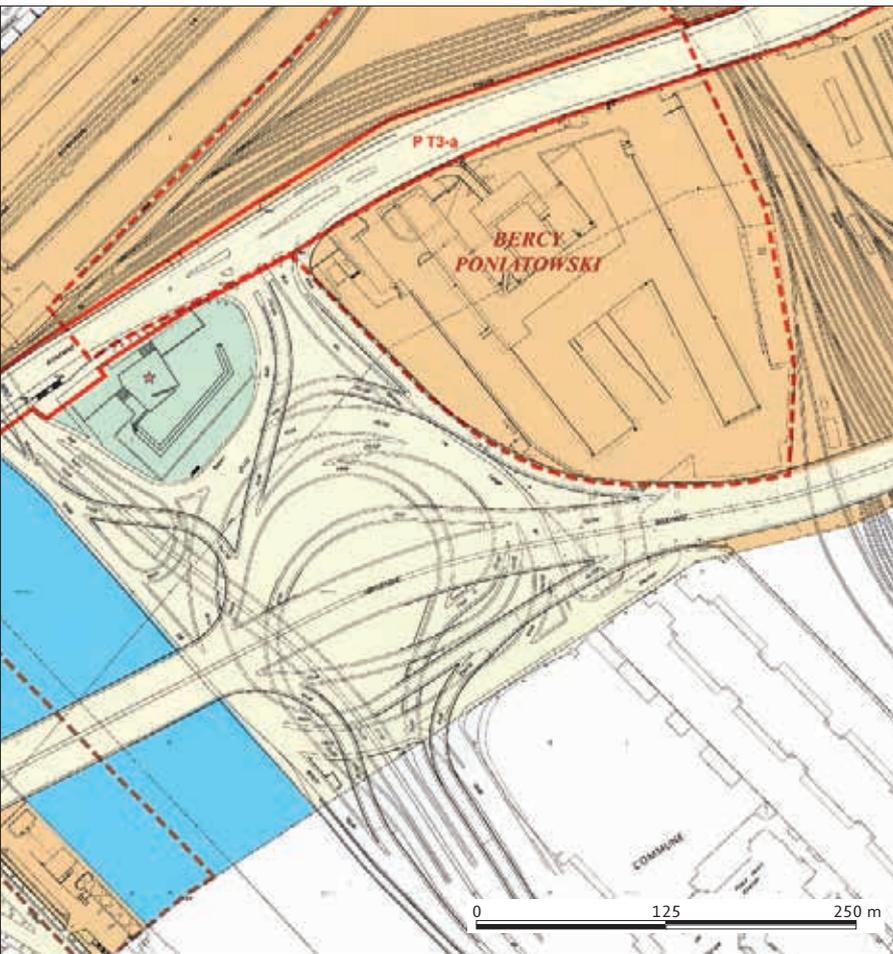


Enjeux et objectifs

La vocation ferroviaire est conservée, ce tronçon ferroviaire permettant les échanges entre les faisceaux Austerlitz et Gare de Lyon. La connexion de ce tronçon de petite ceinture sur le faisceau de la gare de Lyon est inscrit dans le projet Bercy Charenton en cours d'étude. Des réservations sont inscrites dans les bâtiments de la ZAC PRG pour permettre le raccordement sur le faisceau Austerlitz.

Séquence 8-9 –entre les faisceaux Lyon et Austerlitz, 13^e arr.





Orientations du PLU

L'emprise de la petite ceinture, incluse dans l'emprise ferroviaire, ainsi que le viaduc qui jouxte le pont National, sont classés en zone de Grands services urbains (UGSU).



© ph.guignard@air-images.net

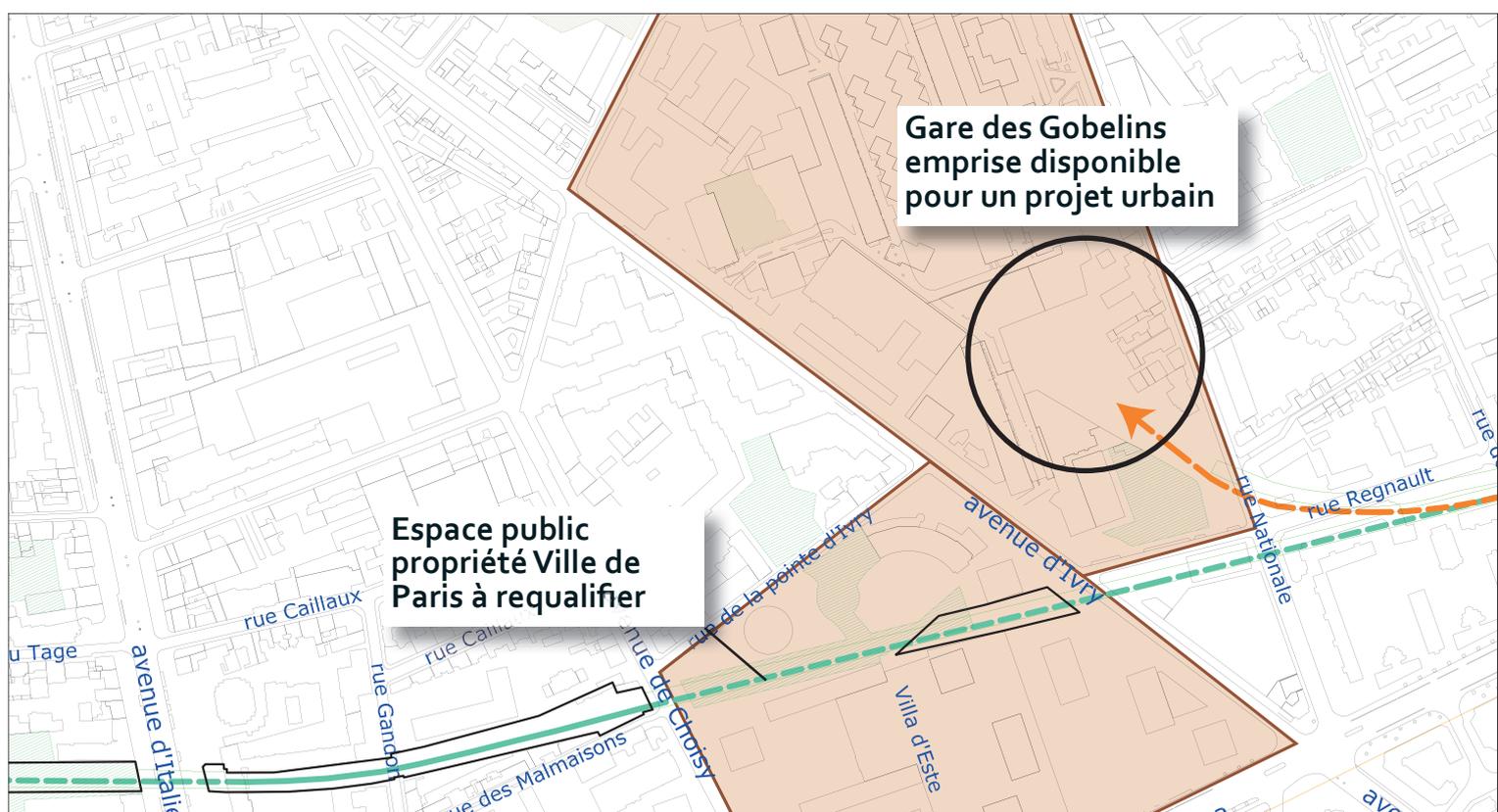
Depuis Paris,
le pont National au premier plan

Séquence 10 – Masséna-Bruneseau – Gobelins, 13^e arr.



L'emprise de la petite ceinture est au niveau du boulevard Masséna au droit de la gare Masséna. Puis elle se maintient en remblai jusqu'à la rue de Patay qu'elle franchit par un pont (en cours de reconstruction à l'occasion des travaux du tramway T3) avant de plonger pour passer en tunnel de la rue du Château des Rentiers à la gare des Gobelins

située en contrebas du secteur des Olympiades. Après l'avenue d'Ivry, la petite ceinture est couverte au droit du secteur Vénétie Villa d'este. La dalle de couverture accueille des équipements et jouxte des cours d'école. Elle est peu qualifiée.





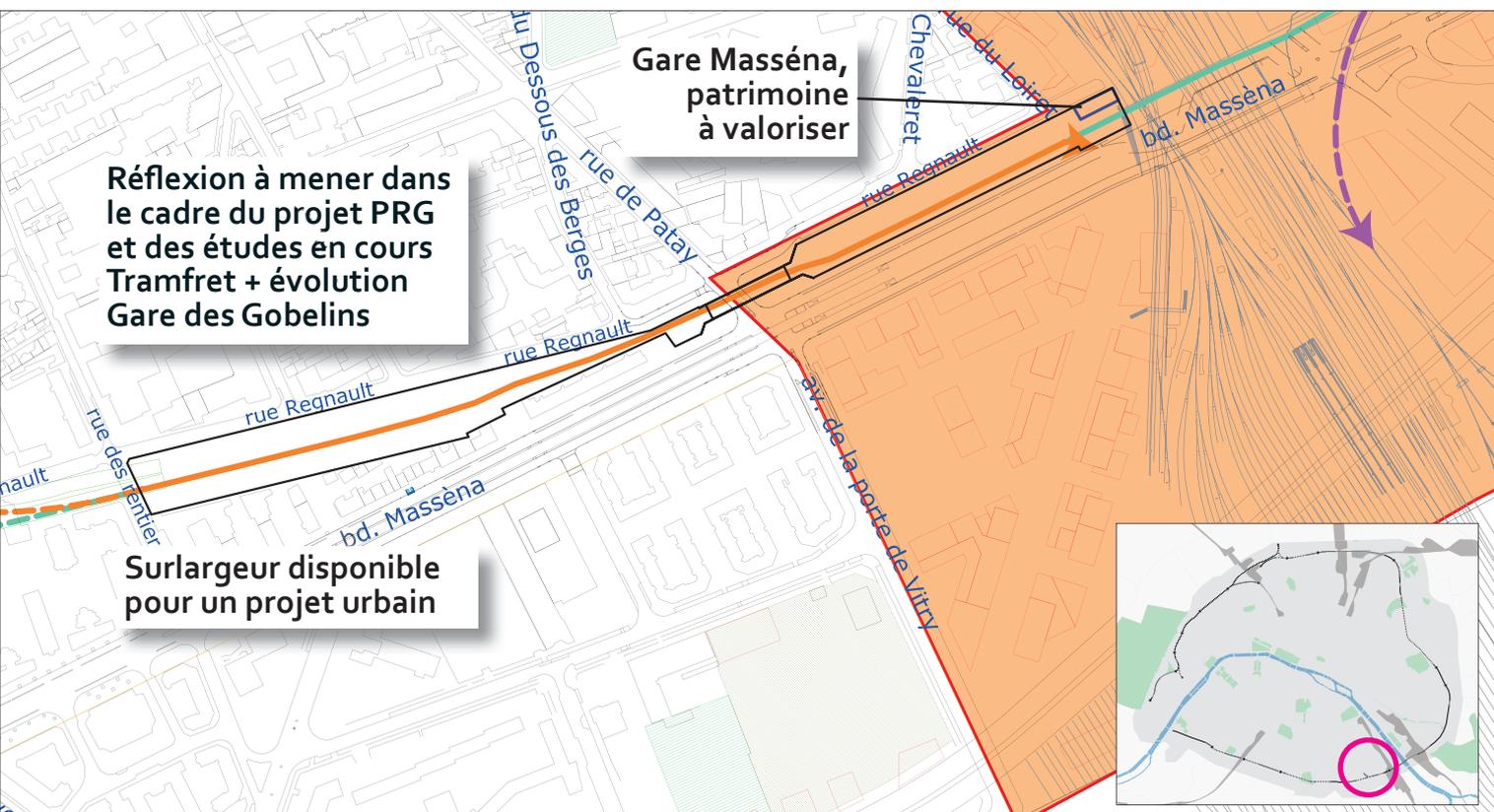
Enjeux et objectifs

La vocation de cette séquence à accueillir un transport léger pour desservir la gare de marchandises des Gobelins sous la forme d'une ligne de tramway embranché sur le réseau du T3 à la hauteur de la gare Masséna (propriété de la Ville) est envisagée. Après l'embranchement de la gare des Gobelins, la fonction ferroviaire serait totalement abandonnée. On peut cependant se demander si un tram fret pourrait

circuler jusqu'à l'hypermarché Géant situé juste après.

Cette nouvelle ligne serait destinée à accueillir un Tram Fret. Elle pourrait être limitée à une voie unique laissant un espace plus vaste permettant sans doute d'y associer un projet d'aménagement sur ces surlargeurs des tronçons à l'air libre.

Les évolutions doivent être l'occasion d'envisager des requalifications d'espaces peu valorisés comme celui situé à l'arrière de Vénétie, Villa d'Este.



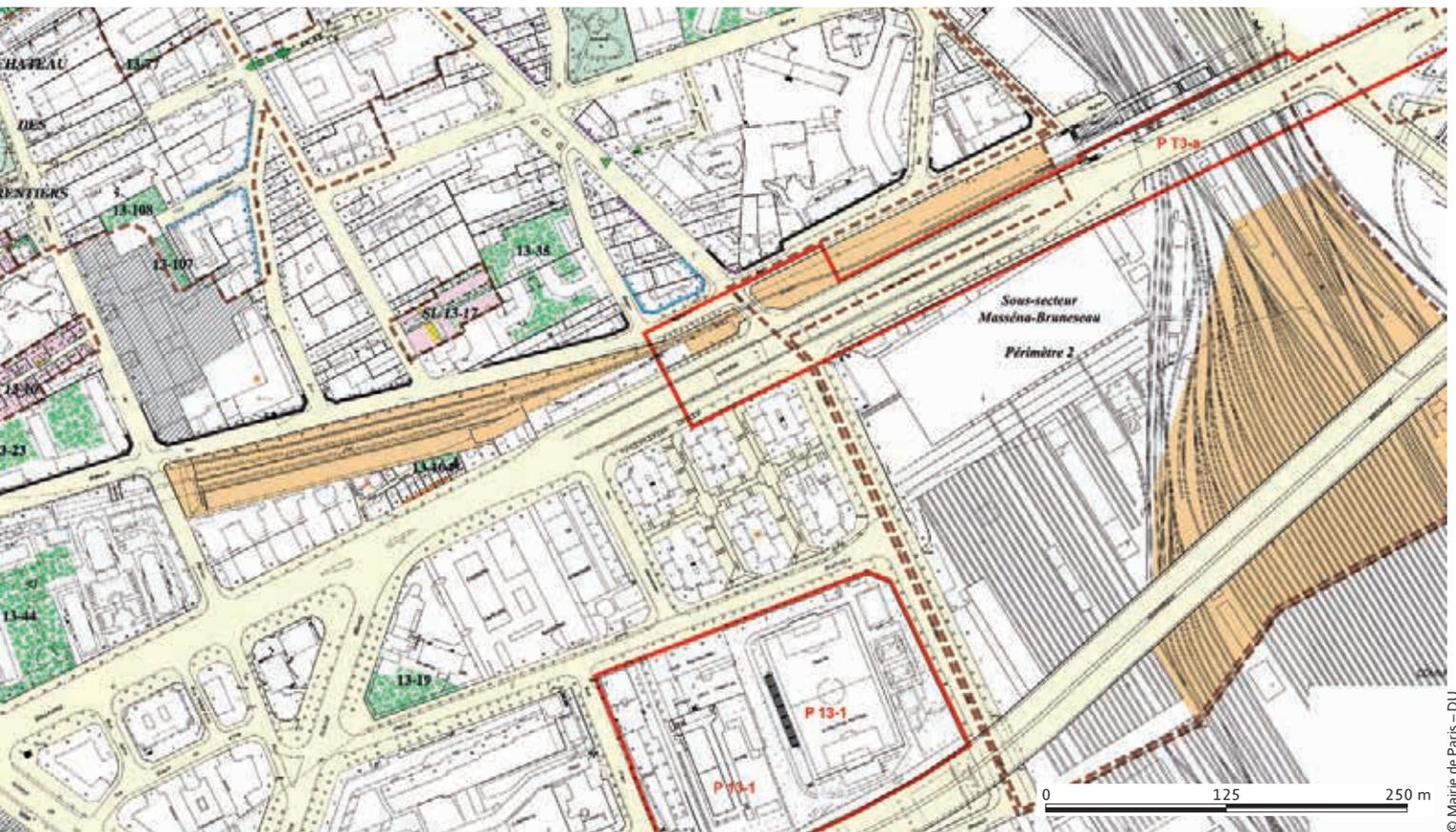
Séquence 10 – Masséna-Bruneseau – Gobelins, 13^e arr.



Rue Régnauld, entrée de la gare des Gobelins, 13^e arr.



Angle rue de Patay et rue Régnauld, 13^e arr.



Gare de la Petite Ceinture de Masséna, 13^e arr.

Orientations du PLU

La totalité de l'emprise à ciel ouvert est classée en zone de Grands services urbains (UGSU).

Séquence 11A – ZAC de Rungis – Poterne des Peupliers, 13^e

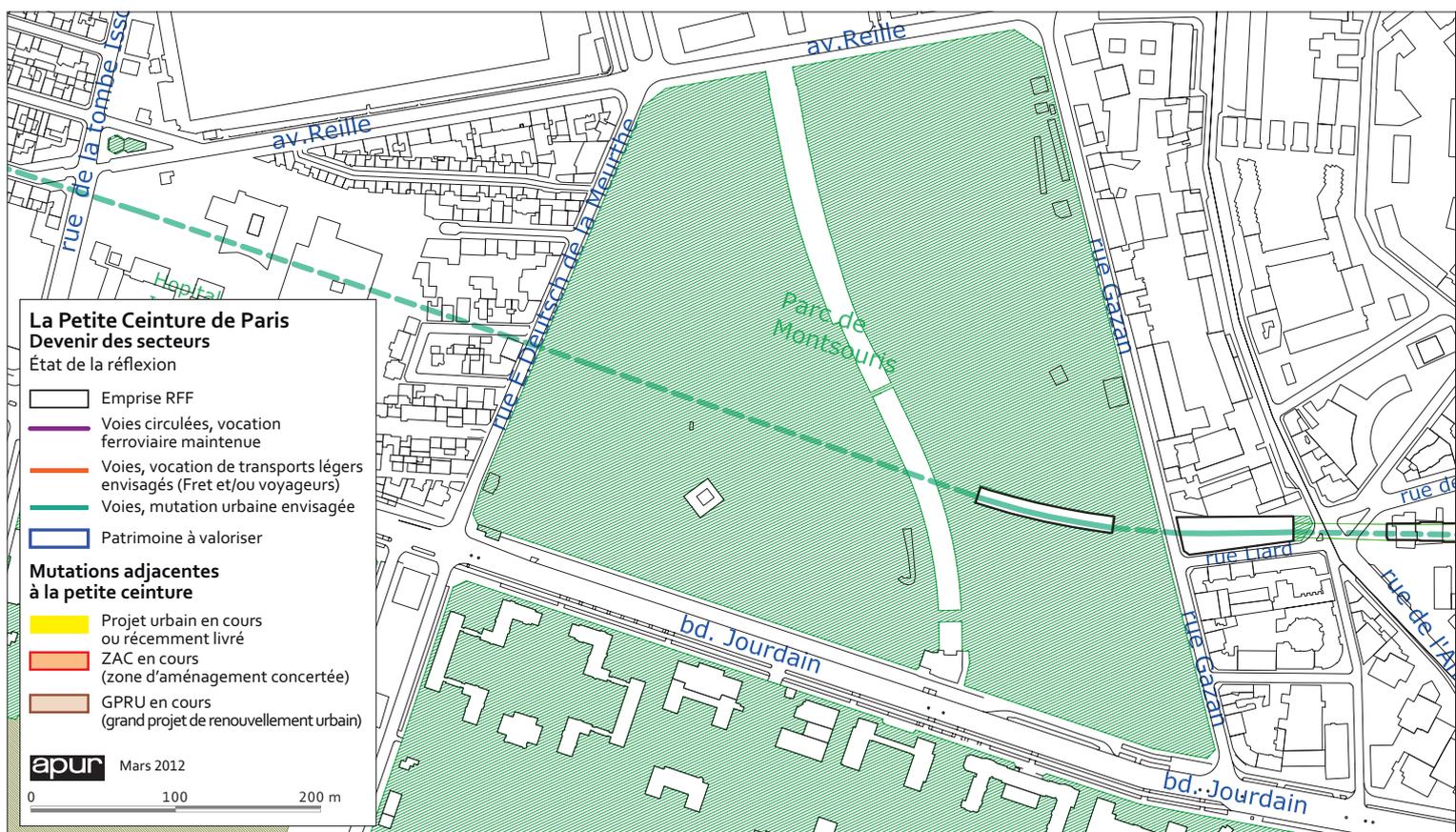


Cette séquence est marquée par une emprise de la petite ceinture à ciel ouvert, à niveau du sol naturel à mi chemin de la rue Damesme et de la rue des peupliers.

Puis elle se prolonge sous dalle au sein de la ZAC de Rungis pour réapparaître en tranchée couverte dans le Parc Montsouris.

Enjeux et objectifs

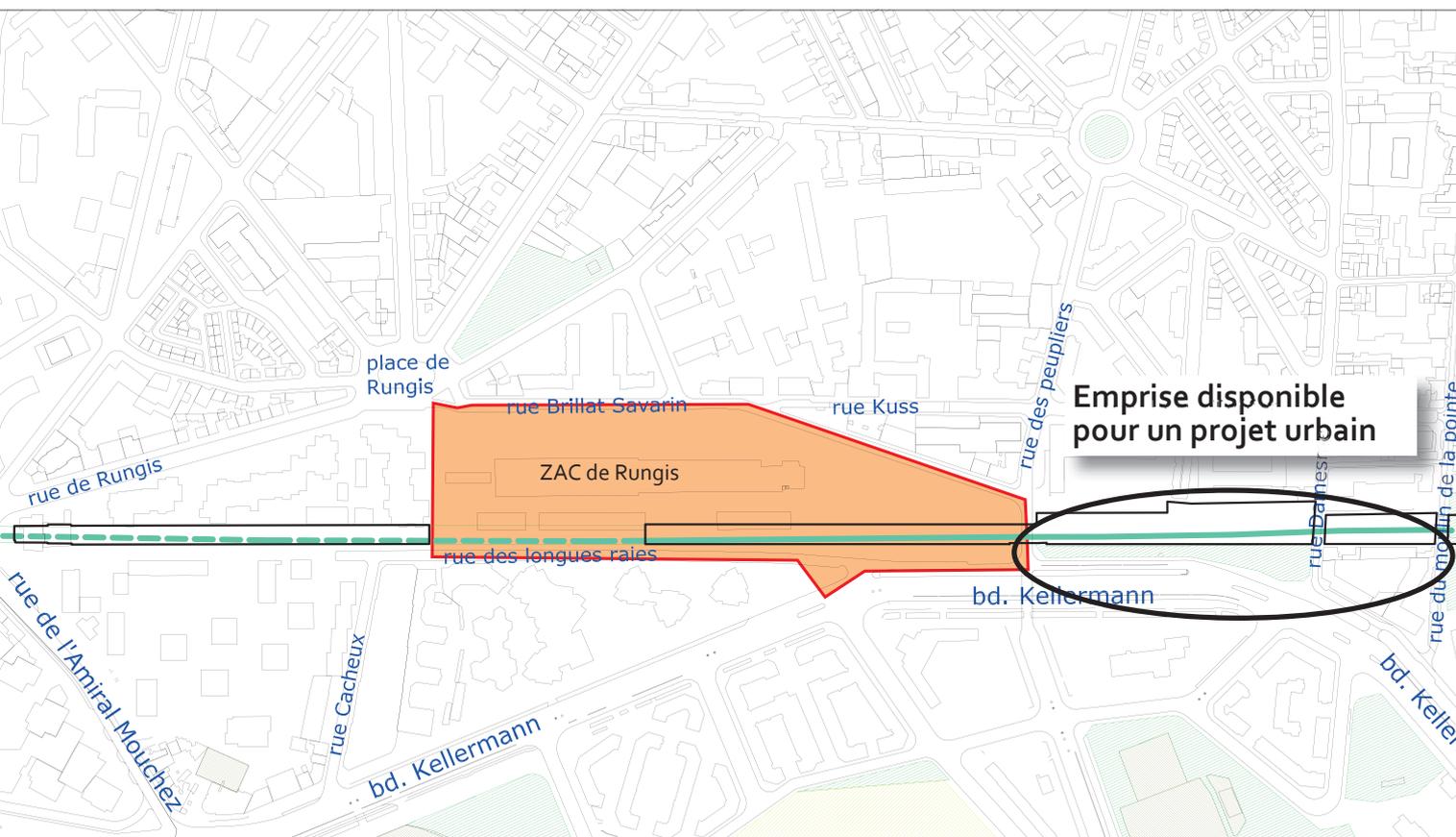
La vocation ferroviaire est abandonnée sur l'ensemble du tronçon sud depuis l'embranchement de la gare des Gobelins jusqu'à la place Balard soit complètement sur deux arrondissements: 14^e et 15^e et



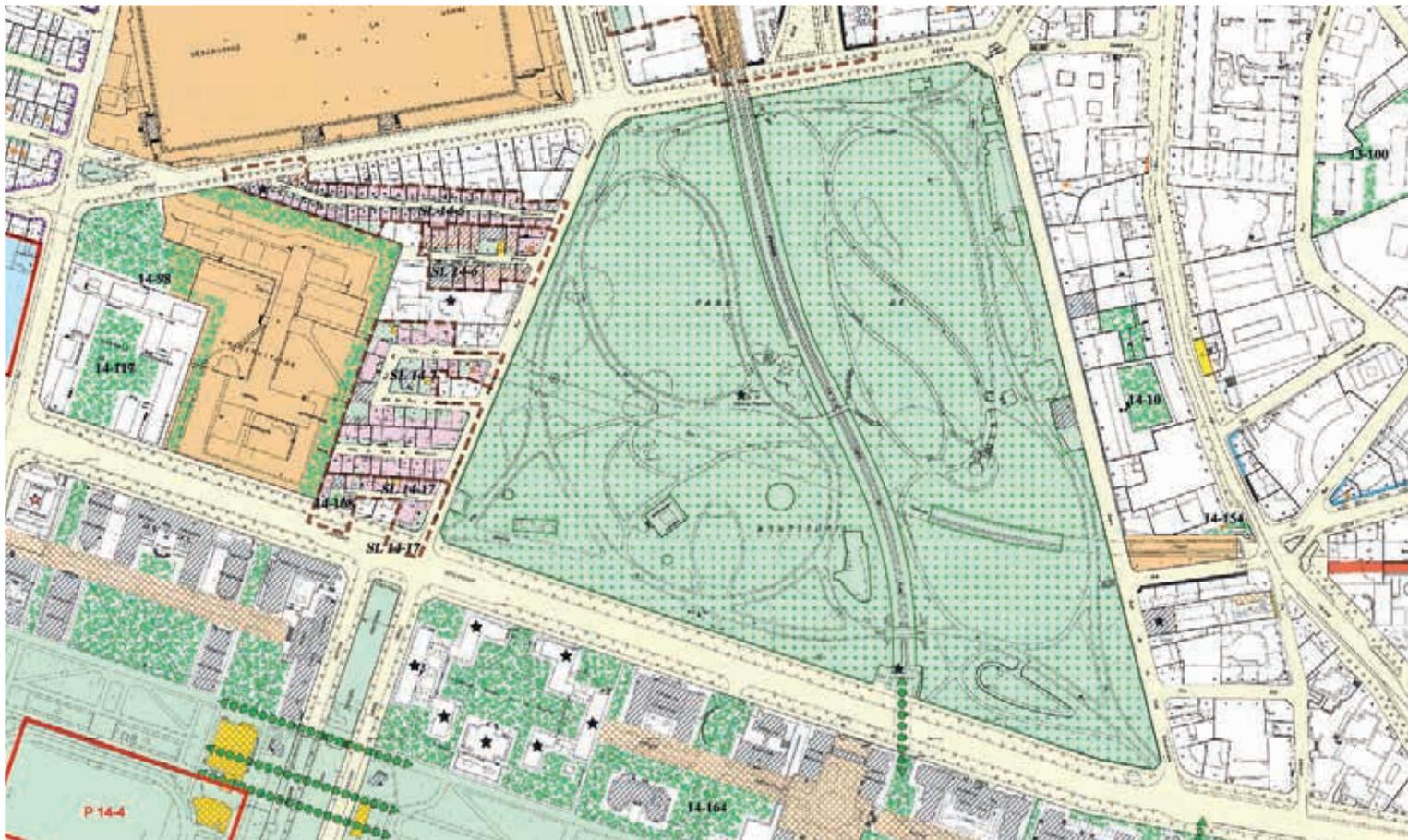


sur une partie du 13^e. Sur ce tronçon l'emprise est disponible pour un projet urbain depuis le tunnel qui passe sous l'avenue d'Italie jusqu'à la ZAC de Rungis.
 A cet endroit, l'accès aux tunnels est aisé car peu en pente. Une étude pour

leur réutilisation serait donc possible incluant sécurisation des espaces, défense incendie, accessibilité et évacuation, accès à la lumière naturelle.



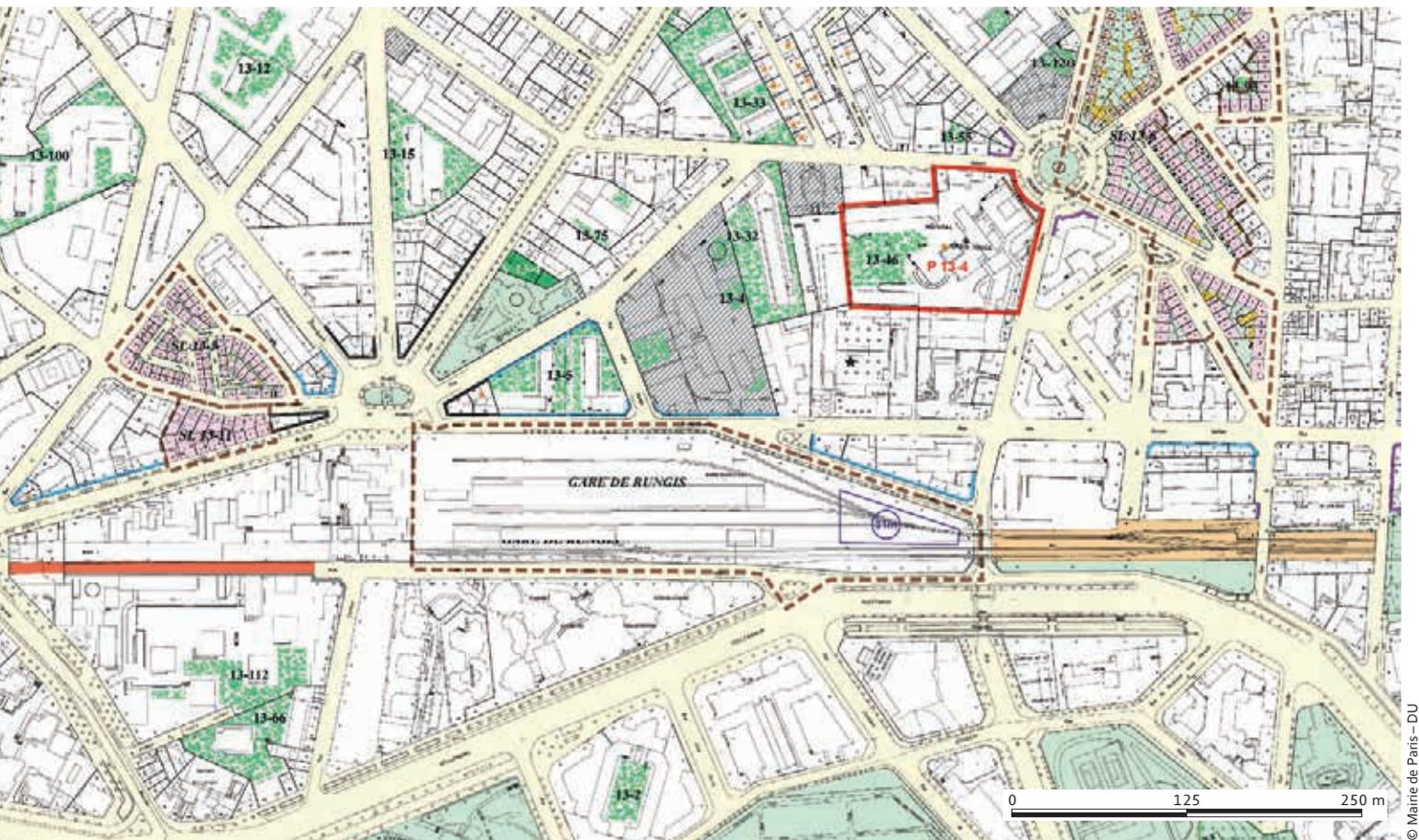
Séquence 11A – ZAC de Rungis – Poterne des Peupliers, 13^e



Boulevard Kellermann, Jardin de la Poterne des Peupliers, 13^e arr.



Boulevard Kellermann – Poterne des Peupliers, 13^e arr.



© Mairie de Paris - DU



La Petite Ceinture au droit de la Zac de Rungis, rue des longues Raies, 13^e arr.

Orientations du PLU

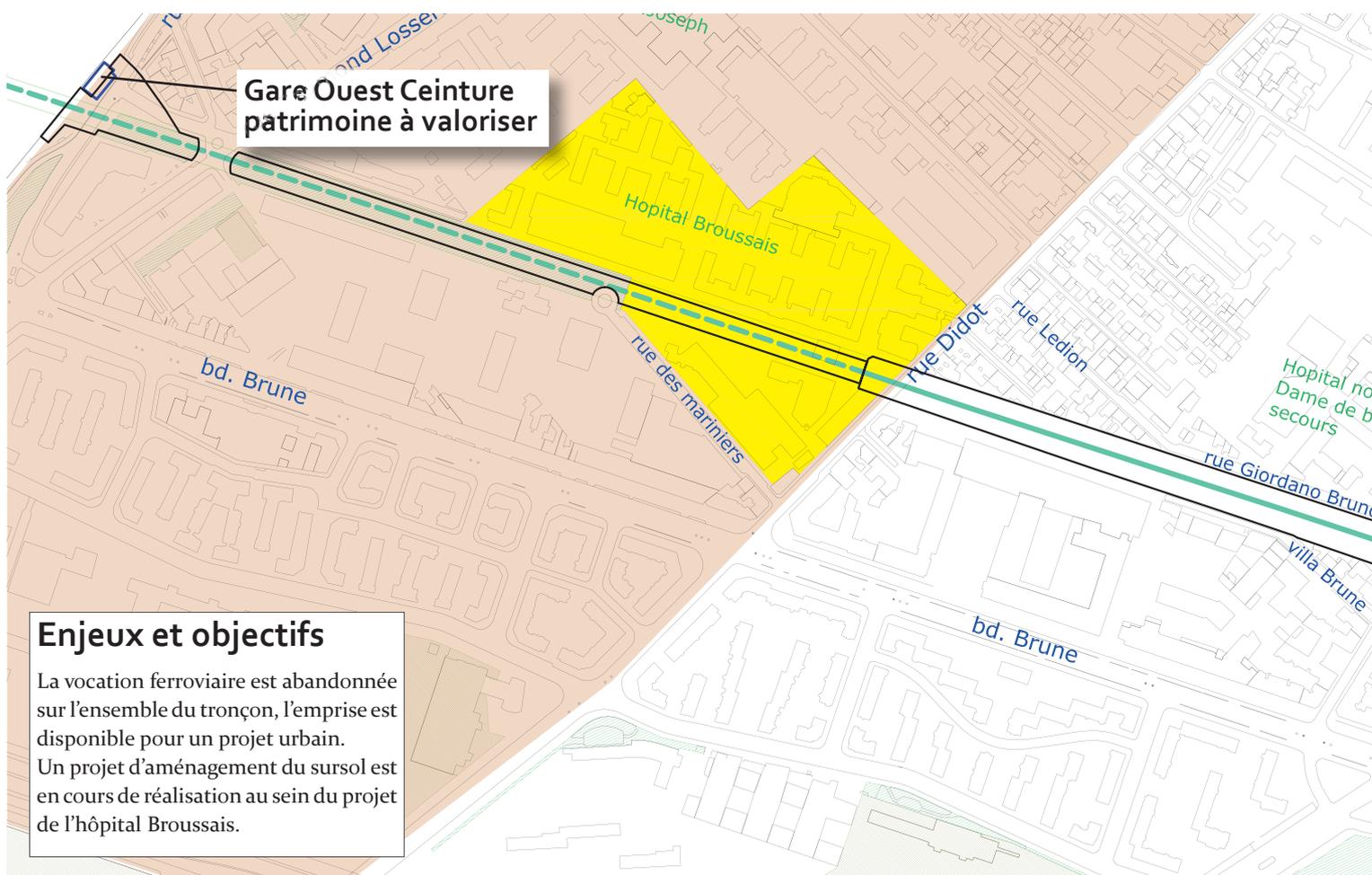
L'emprise de la petite ceinture, à ciel ouvert est classée en zone de Grands services urbains (UGSU).

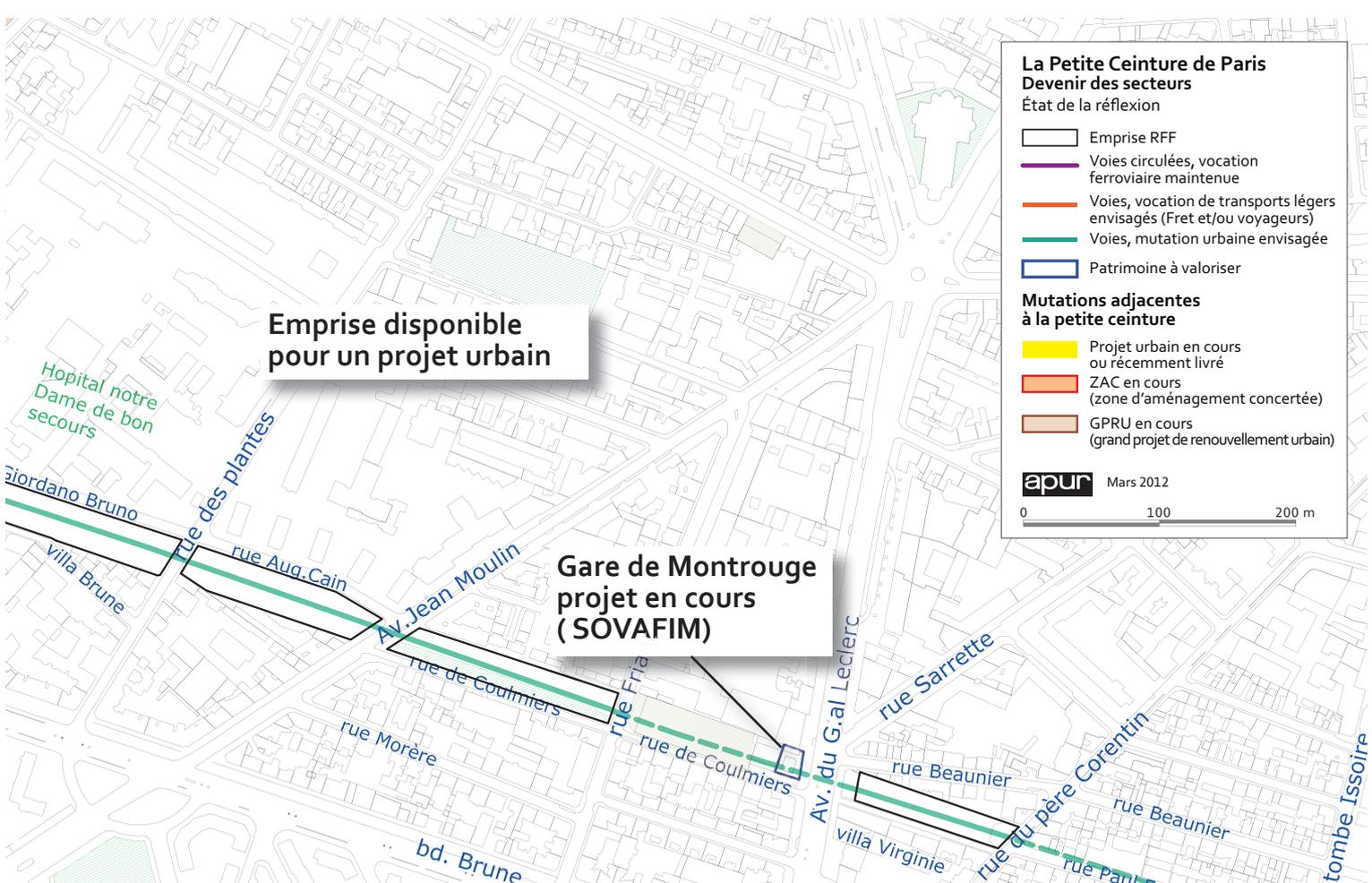
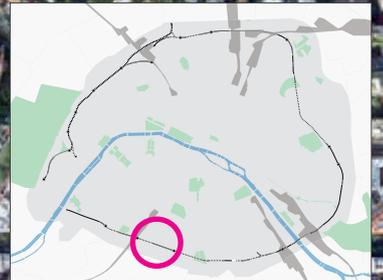
Dans le parc Montsouris l'emprise de la tranchée est classée en totalité en zone urbaine Verte (UV)

Séquence 11B – Montparnasse – dalle Broussais, 14^e arr.

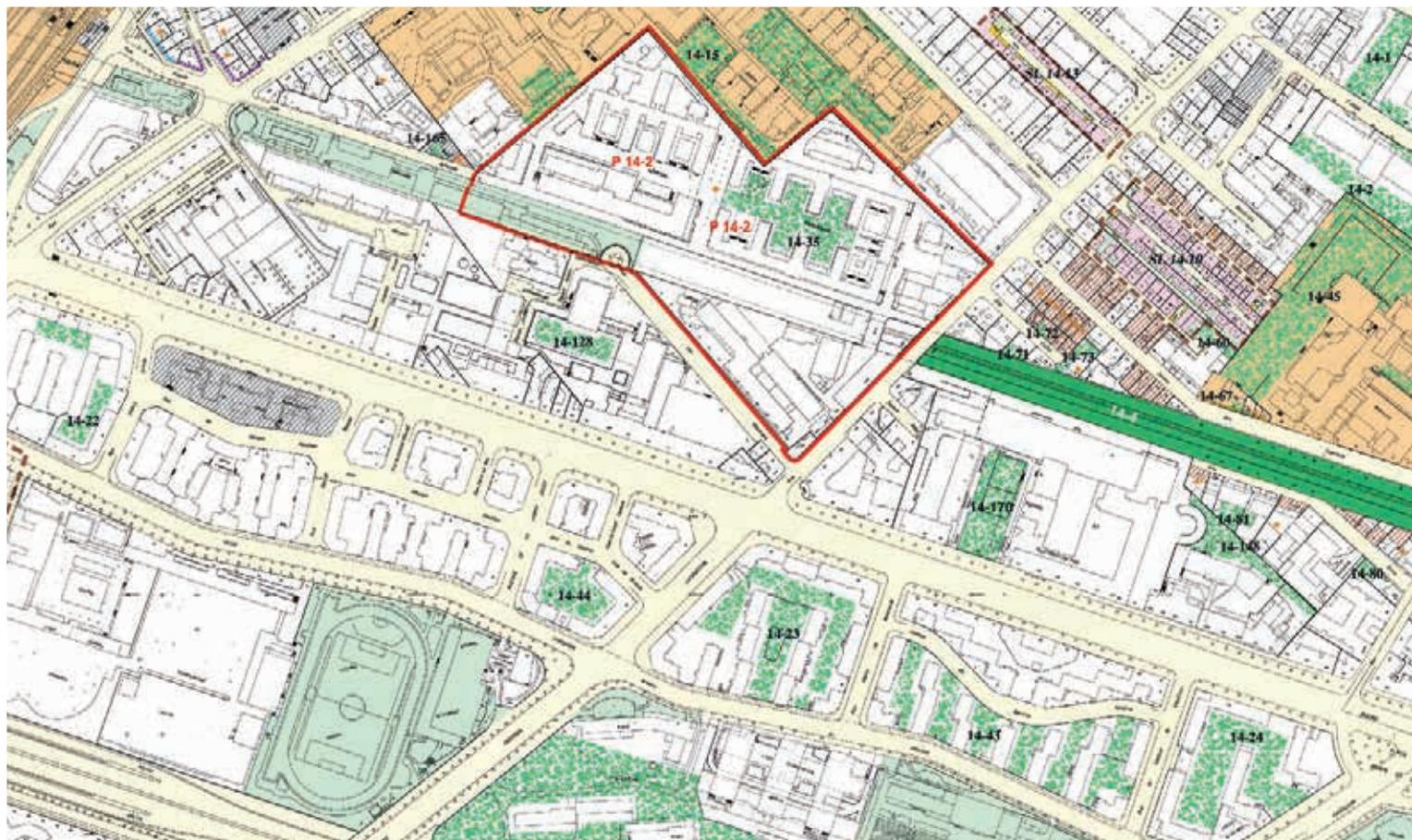


Cette séquence est essentiellement en tranchée. Entre l'avenue Jean-Moulin et la rue Didot, elle accueille une végétation spontanée très riche et très visible dans le paysage de la rue Giordano Bruno qui la longe. Puis, au droit de l'hôpital Broussais, elle est couverte par une dalle non aménagée.





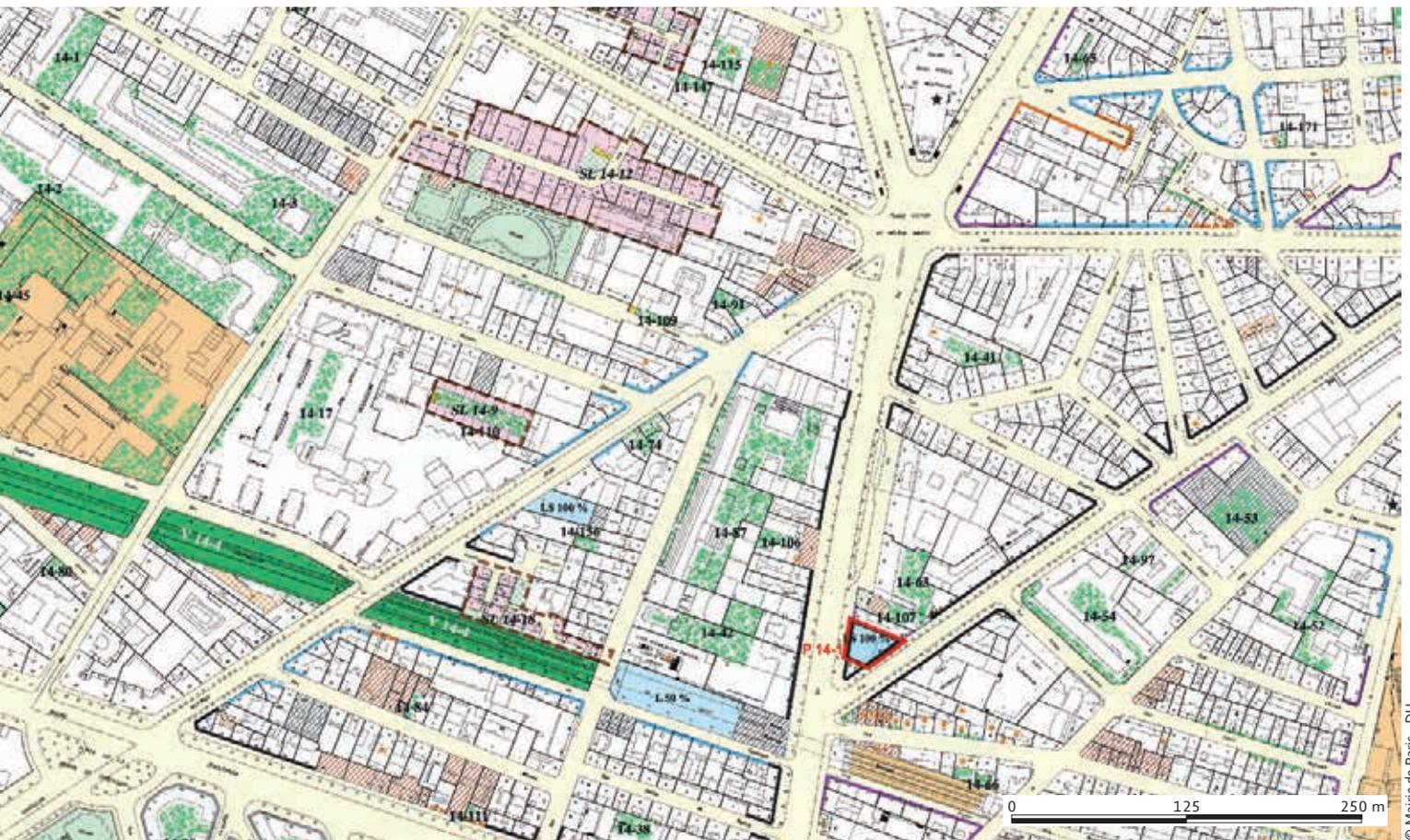
Séquence 11B – Montparnasse – dalle Broussais, 14^e arr.



Gare, rue Vercingétorix, gare ouest Ceinture (SNCF), 14^e arr.



Square Auguste-Renoir entre la rue Vercingétorix et la rue Raymond-Losserand, 14^e arr.



Sous la dalle Broussais (vue vers la rue Didot), 14^e arr.

Orientations du PLU

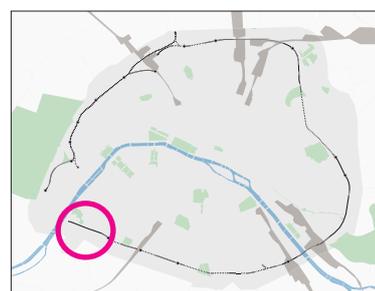
Toute l'emprise de la petite ceinture entre la rue Friant et la rue Didot est classée en réserve pour espace vert (V.14.4). Le périmètre de projet de l'hôpital Broussais inclut l'emprise de la petite ceinture. La gare de Montrouge située avenue du Général-Leclerc est classée en tant que bâtiment protégé.

Séquence 11C – Oliviers de Serres – Parc Georges-Brassens, 15^e arr.

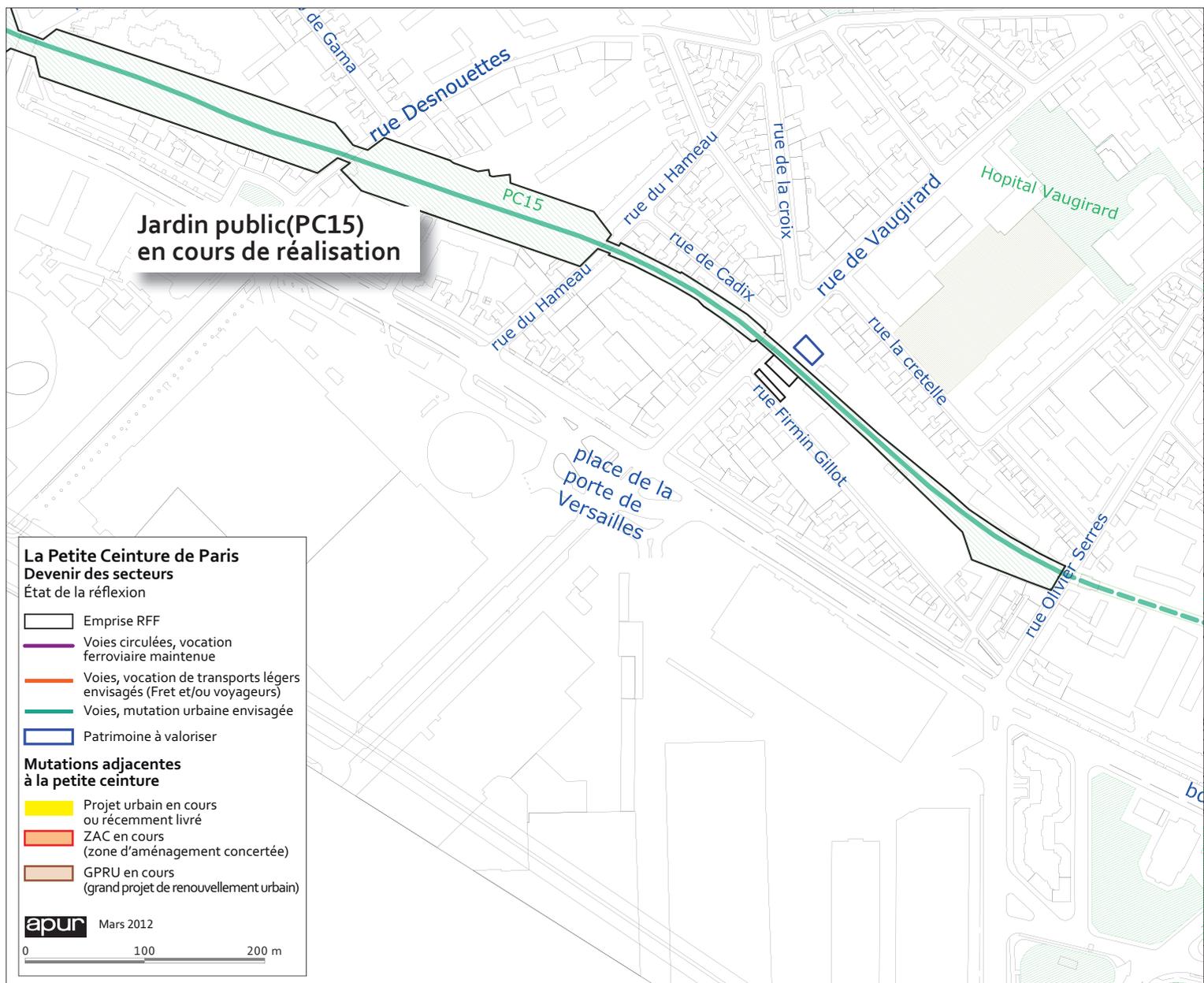


Du faisceau ferré de Montparnasse à la rue Brancion, la petite ceinture en tranchée longe le transformateur qui alimente les voies du réseau ferré. Son traitement est peu qualitatif.

Au droit du parc Georges-Brassens, la tranchée très profonde et très végétale échange peu avec l'espace du Parc. Puis après le tunnel, la petite ceinture monte et son emprise est en surplomb jusqu'à la Seine. A partir de la rue du Hameau et jusqu'à Balard l'emprise de la Petite Ceinture est d'ores et déjà, transformée en un jardin public en cours de réalisation.



Séquence 11C – Oliviers de Serres – Parc Georges-Brassens, 15^e arr.



Enjeux et objectifs

La vocation ferroviaire est abandonnée sur l'ensemble du tronçon, l'emprise est donc disponible pour un projet urbain pour lequel des réflexions sont déjà engagées.

Du faisceau ferré de Montparnasse à la rue Brancion, l'emprise qui inclut des surlargeurs à mi pente est disponible pour un projet. Celui-ci aurait à gagner à être associés au tronçon situé en contrebas du Parc Georges-Brassens qui, en relation avec les parties du Parc situés aux

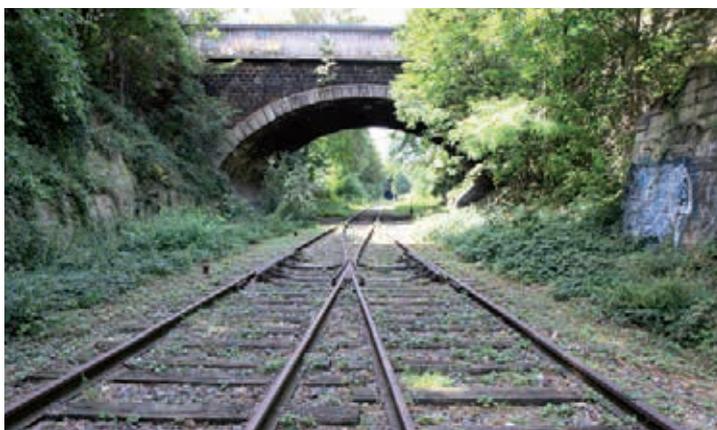
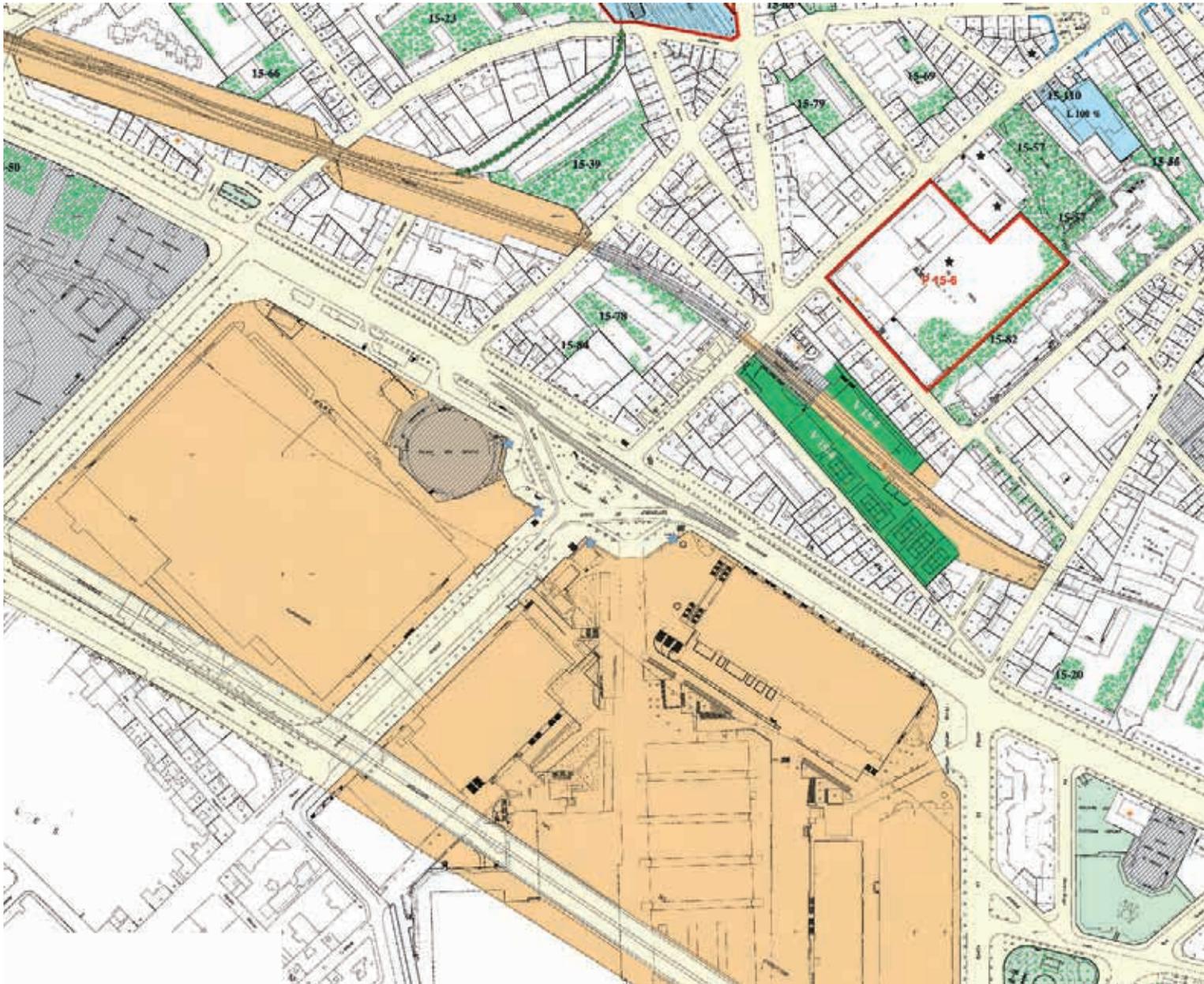
abords immédiats du théâtre Sylvia Montfort fait l'objet de réflexions destinées à améliorer ces abords et à renforcer les continuités paysagères entre le parc et l'espace de la petite ceinture.

Entre la rue Olivier de Serres et la rue de Vaugirard, l'espace occupé par l'ancienne gare de Vaugirard et les terrains de sport (propriétés SNCF) pourrait également faire l'objet d'un projet d'ensemble.

Les tunnels, peu longs, pourraient être étudiés pour leur réutilisation.



Séquence 11C – Oliviers de Serres – Parc Georges-Brassens, 15^e arr.



Rue Brancion, 15^e arr.



Parc Georges-Brassens, 15^e arr.

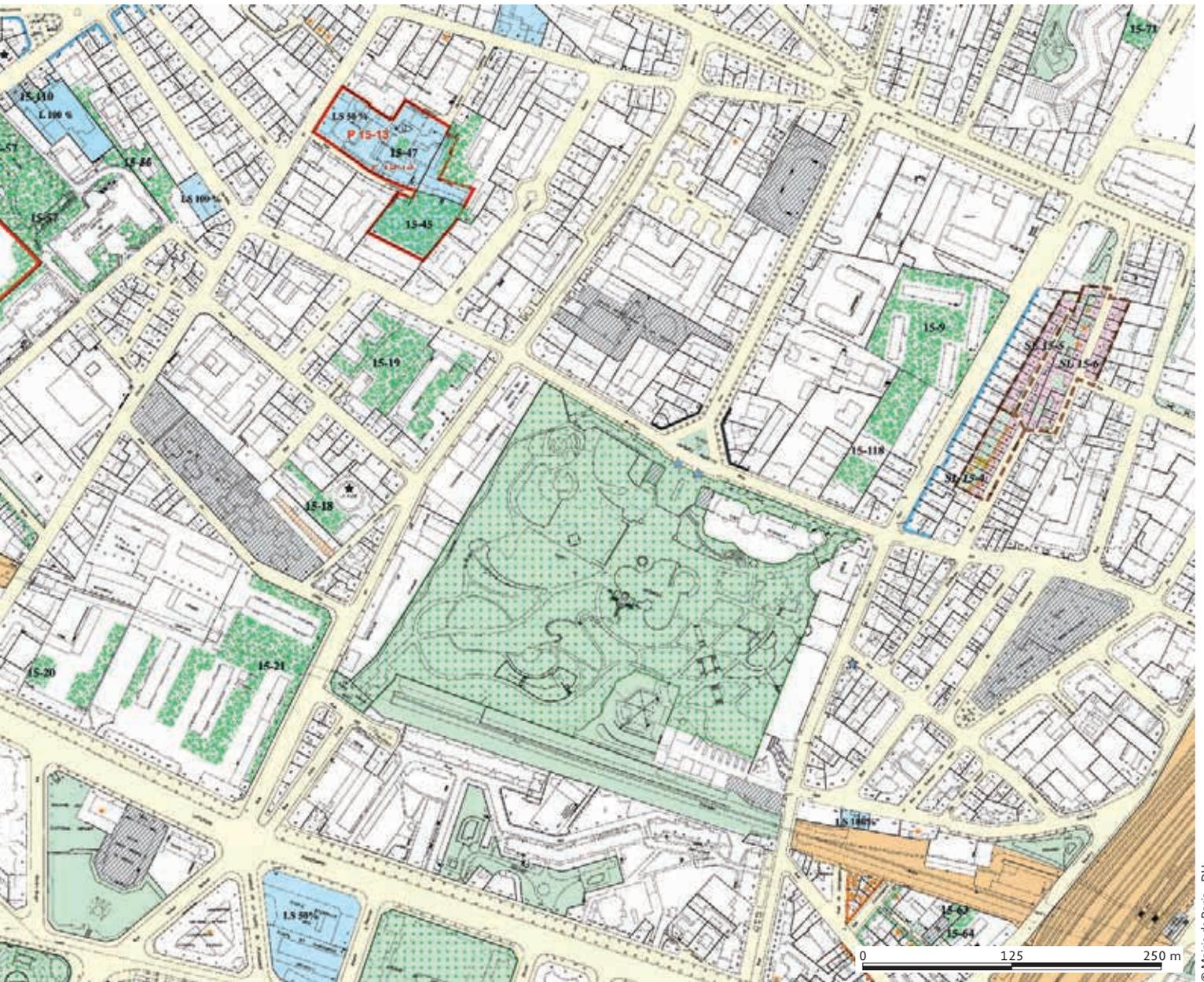
Orientations du PLU

A l'arrière du parc Georges-Brassens, l'emprise de la tranchée est classée en totalité en zone urbaine Verte (UV)

Entre la rue Olivier de Serres et la rue de Vaugirard l'emprise de la petite ceinture est en partie classée en réserve pour espace vert trans-

formé en UV lors de la dernière modification du PLU (V.15.4.). Le reste de l'emprise à ciel ouvert est classée en zone de Grands services urbains (UGSU).

La gare de Vaugirard est classée en tant que bâtiment protégé.



© Mairie de Paris - DU



Rue Firmin-Gillot, surlargeur occupée par des installations sportives, 15^e arr.



Rue de Vaugirard, 14^e arr.

Séquence 12 – Garigliano – La Seine, 15^e -16^e arr.

Après la séquence dite de la « PC 15 », emprise de la petite ceinture sur laquelle la Ville de Paris réalise un espace vert, la petite ceinture en remblai longe le parc Citroën avant de plonger pour passer sous le boulevard des maréchaux et bifurquer pour rejoindre le réseau ferré du RER C.



Enjeux et objectifs

La fonction ferroviaire doit être maintenue sur une portion de l'emprise à l'arrière de l'hôpital Georges Pompidou pour créer un tiroir de retournement pour les rames du RER C.

Un projet est à élaborer pour trouver une forme de continuité entre les espaces verts situés sur la petite ceinture et le parc Citroën.

La Petite Ceinture de Paris Devenir des secteurs

État de la réflexion

-  Emprise RFF
-  Voies circulées, vocation ferroviaire maintenue
-  Voies, vocation de transports légers envisagés (Fret et/ou voyageurs)
-  Voies, mutation urbaine envisagée
-  Patrimoine à valoriser

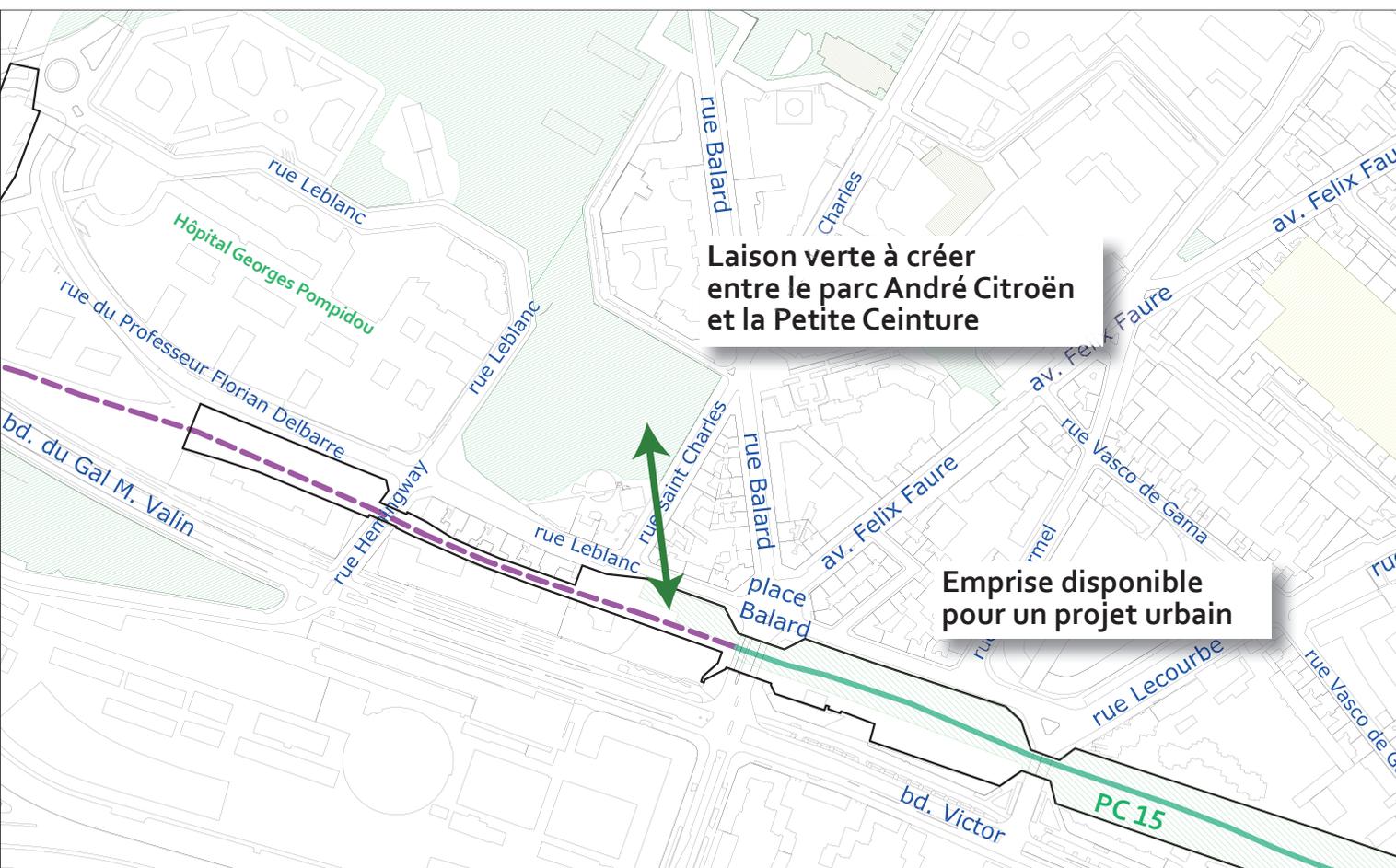
Mutations adjacentes à la petite ceinture

-  Projet urbain en cours ou récemment livré
-  ZAC en cours (zone d'aménagement concertée)
-  GPRU en cours (grand projet de renouvellement urbain)



apur Mars 2012

0 100 200 m

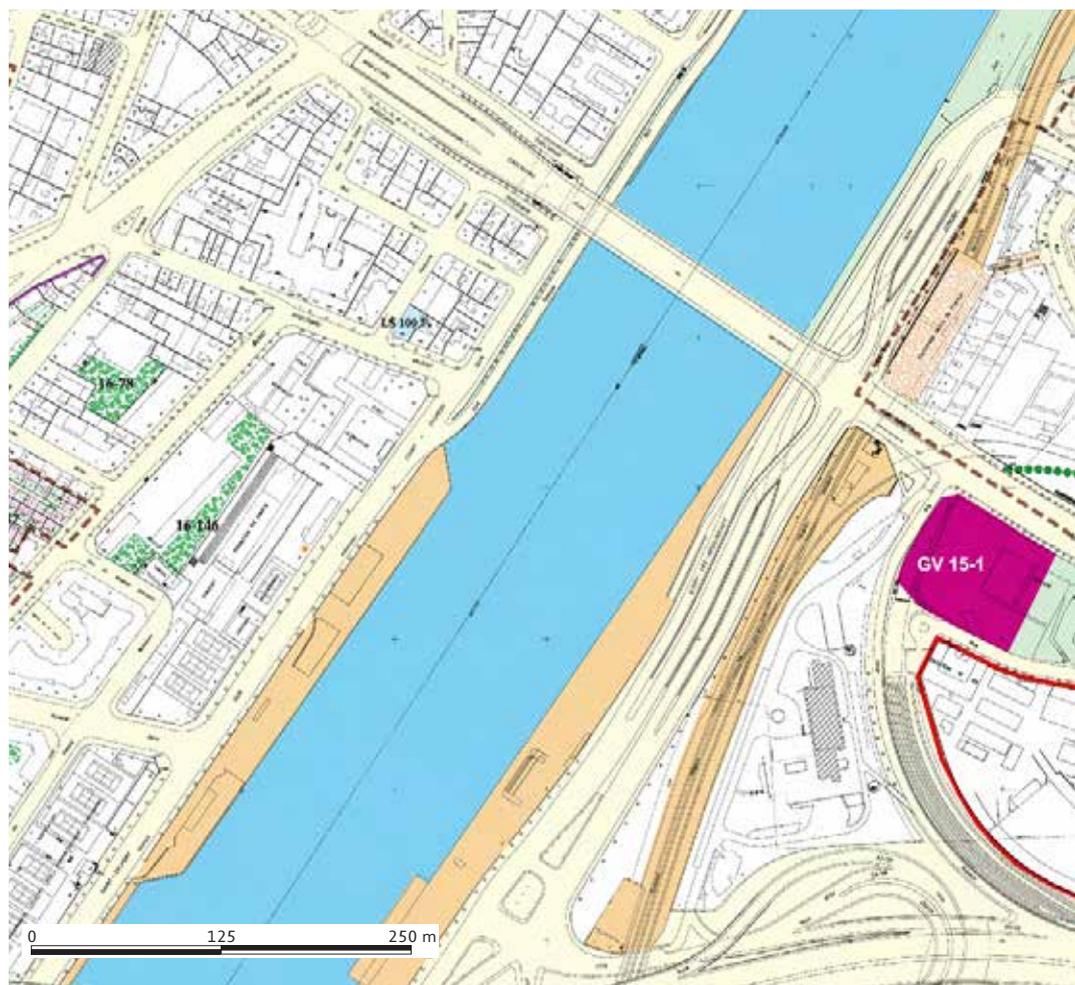


Séquence 12 – Garigliano – La Seine, 15^e -16^e arr.

Orientations du PLU

L'emprise est classée en zone de Grands services urbains (UGSU) à l'exception du dernier tronçon à l'ouest, classé en zone urbaine générale (UG) sur lequel une liaison piétonne à créer est inscrite.

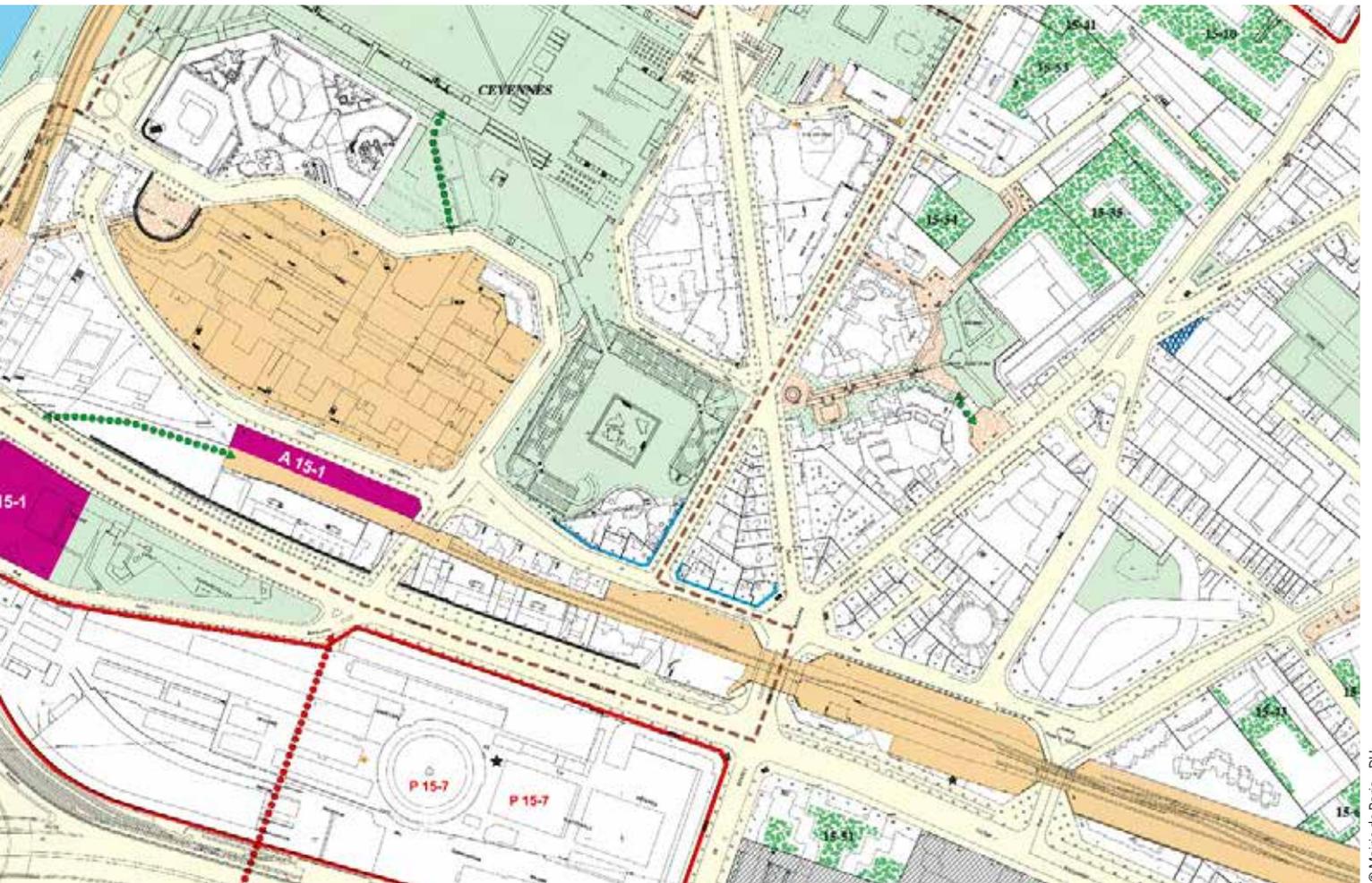
Une réserve dénommée A.15.1., emplacement réservé pour l'AP HP, est inscrite sur l'emprise qui longe la rue du professeur F. Delbarre.



Rue Lecourbe, 15^e arr.



Place Balard, 15^e arr.



© Mairie de Paris - DU

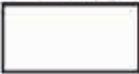
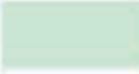


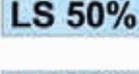
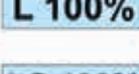
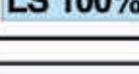
Place Balard, 15^e arr.



Rue Ernest-Leblanc, 15^e arr.

Légende du plan de l'atlas général (PLU)

I. Zonage			
	Zone urbaine générale		Zone naturelle et forestière
	Zone urbaine de grands services urbains		Secteur de taille et de capacité d'accueil limitées
	Zone urbaine verte		Terrain appartenant au secteur de protection de l'artisanat et de l'industrie

II. Localisation des équipements et aménagements prévus	
	Emplacement réservé pour équipement public, ouvrage public ou installation d'intérêt général <i>(Voir liste dans le règlement, tome 2)</i> (L.123-1 8°)
	Emplacement réservé pour espace vert public au bénéfice de la Ville de Paris <i>(Voir liste dans le règlement, tome 2)</i> (L.123-1 8°)
	Périmètre de localisation d'équipement, ouvrage, espace vert public ou installation d'intérêt général à réaliser <i>(Voir liste dans le règlement, tome 2)</i> (L.123-2 c)
	Périmètre devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global <i>(Voir liste dans le règlement, tome 2)</i> (L.123-2 a)
	Plate-forme de transit en temps partagé des marchandises et déchets acheminés ou évacués par voie d'eau
	Emplacement réservé en vue de la réalisation de logement ou de logement locatif social au sens de l'article L.302-5 du Code de la construction et de l'habitation (L.123-2 b)
	Obligation de réaliser en habitation affectée au logement social 25% de la surface hors œuvre nette, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3
	Obligation de réaliser en habitation au moins 50% de la surface hors œuvre nette, et d'affecter au moins 50% du programme d'habitation prévu à du logement social, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3.
	Obligation de réaliser en habitation affectée au logement social 50% de la surface hors œuvre nette, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3
	Obligation de réaliser en habitation 100% de la surface hors œuvre nette, et d'affecter au moins 50% du programme prévu à du logement social, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3
	Obligation de réaliser en habitation affectée au logement social 100% de la surface hors œuvre nette, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3

III. Aménagement et traitement des voies et espaces réservés à la circulation	
	Voie publique ou privée
	Aménagement piétonnier
	Emplacement réservé pour élargissement de voie ou création de voie publique communale
	Servitude d'alignement <i>(Servitude d'utilité publique)</i>
	Emprise de constructions basses en bordure de voie avec mention éventuelle "R+1" si un étage est autorisé.
	Voie à conserver, créer ou modifier avec indication éventuelle de largeur
	Liaison piétonnière à conserver, créer ou modifier
	Passage piétonnier sous porche à conserver

IV. Implantation et hauteur des constructions



Hauteur maximale des constructions

Gabarits-enveloppes :

Hauteur de verticale

indiquée par la couleur :

- H = 5 m : Rose
- H = 7 m : Kaki
- H = 10 m : Vert
- H = 12 m : Orange
- H = 15 m : Violet
- H = 18 m : Bleu clair
- H = 20 m : Noir
- H = 23 m : Gris
- H = 25 m : Bleu marine
- Verticale de même hauteur que la façade existante : Marron

Couronnement

indiqué par le type de trait :

- Conforme aux dispositions des articles UG 10.2.1 ou UGSU 10.2.1 : Continu
- Horizontal : Pointillé
- P = 1/3, h = 2 m : Hachures
- P = 1/2, h = 3 m : Tireté court
- P = 1/1, h = 4,5 m : Tireté long
- P = 2/1, h = 4,5 m : Tireté mixte

Exemples: hauteur 18 m, couronnement P = 1/1, h = 4,5 m

hauteur 10 m, couronnement P = 1/3, h = 2 m

V. Protection des formes urbaines et du patrimoine architectural



Volumétrie existante à conserver



Emprise constructible maximale

éventuellement limitée en hauteur et en emprise au sol



Bâtiment protégé, ou parcelle comportant un ou des bâtiments protégés

(Voir la liste dans le règlement, tome 2)



Élément particulier protégé *(Voir la liste dans le règlement, tome 2)*

A titre d'information:

Parcelle comportant un élément protégé au titre des monuments historiques:

- par un arrêté de classement au titre des monuments historiques
- par un arrêté d'inscription au titre des monuments historiques

Dans les secteurs délimités par un tireté violet (), une réduction au 1/2000^{ème} des documents graphiques des Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur est reportée à titre indicatif et ne possède aucun caractère réglementaire. Les Plans de sauvegarde et de Mise en valeur peuvent être consultés à la Préfecture de Paris.

VI. Protection et végétalisation des espaces libres



Espace vert protégé (EVP)



Espace boisé classé (EBC)



Espace libre protégé (ELP)



Espace libre à végétaliser (ELV)



Espace à libérer (EAL)

VII. Secteurs soumis à des dispositions particulières

(Voir la liste des secteurs dans le règlement, tome 2)



VIII. Pour information



Parcelle signalée pour son intérêt patrimonial, culturel ou paysager

Étude prospective sur le devenir de la Petite Ceinture

Phase 2 – Évolutions

La petite ceinture ferroviaire est un lieu unique dont le caractère ambivalent, caché et courtisé, s'est amplifié au fil du temps.

En 2010, la Ville de Paris et RFF ont confié à l'Apur le soin d'élaborer tout d'abord un diagnostic complet de l'ensemble de l'ouvrage et des sites traversés. Toutes les thématiques, paysage, transport, nature, usages, mutations urbaines, ont été décrites et croisées dans l'Étude prospective sur le devenir de la Petite Ceinture, Phase 1 : diagnostic prospectif, juin 2011. Une deuxième phase d'étude a pu ainsi être lancée qui, séquence par séquence, décline les différents potentiels, les paysages et les usages qui contribueront à l'élaboration de projets d'avenir pour ce territoire.

Le document édité pose les termes des débats à venir autour de trois principes fédérateurs :

- La petite ceinture est un site patrimonial et identitaire, à reconnaître et à valoriser.
- La petite ceinture est un espace de nature, son rôle écologique et sa place dans la trame verte métropolitaine sont des points d'appuis pour l'élaboration de projets urbains.
- La petite ceinture a un rôle à jouer dans la vie sociale par la valorisation de ses emprises avec un travail par séquence qui prend appui sur les évolutions du statut ferroviaire.