Petite Ceinture : du déclin au renouveau

Longue de 32 km, la Petite Ceinture est une infrastructure ferroviaire créée en 1852 afin de permettre notamment de relier des gares parisiennes. La fin du trafic commercial voyageurs en 1934, puis l'abandon progressif du trafic marchandises ont réduit son utilisation au fil du temps. Propriété de SNCF-Réseau (ex-RFF) elle accueille actuellement du trafic sur des sections très restreintes (secteur Chapelle Évangile et section empruntée par le REC C). Depuis 1958, date de la destruction du Viaduc d'Auteuil et des voûtes ferroviaires du boulevard Exelmans, la continuité de la liaison autour de Paris n'est plus assurée.

La Ville engagée dans la reconquête

C'est en 1998 que le Maire de Paris a créé une commission de réflexions et d'études de la Petite Ceinture afin de trouver des solutions d'aménagement du site. De nombreux projets de réouverture au trafic voyageurs ont été proposés mais c'est finalement le choix d'un usage diversifié qui a été retenu : ouverture de promenades sur certains tronçons, valorisation des anciennes gares autour de projets culturels, création d'aménagements urbains mixtes.

C'est ainsi que le premier protocole-cadre entre la Ville de Paris et Réseau Ferré de France a été conclu en 2006 pour une durée de 5 ans. Prolongé jusqu'en 2015, il a permis d'engager la réflexion sur le devenir de la Petite Ceinture, notamment dans le cadre d'une concertation publique lancée début 2013.

Quant à l'usage ferroviaire qui avait été évoqué lors de l'enquête publique concernant la mise en place de la ligne de tramway des Maréchaux Sud (TMS, actuel T3), il a été abandonné pour plusieurs raisons : le souhait de la Ville de privilégier la desserte en ceinture par le boulevard des Maréchaux, la complexité de la mise aux normes des tunnels, notamment après l'incendie du tunnel du Mont Blanc, l'existence d'immeubles d'habitation, construits après 1960, trop proches de l'emprise ferroviaire ; de plus le tracé de la Petite Ceinture entre le cours de Vincennes et la rue de Flandres est trop éloigné pour envisager une desserte de l'est parisien.

Enfin, la réouverture d'une liaison ferroviaire sur la Petite Ceinture serait plus conforme à une liaison de type RER, compte tenu de l'éloignement des stations ; or les pouvoirs publics ont souhaité que le tramway vienne se substituer à la ligne PC des bus dont les arrêts sont relativement rapprochés.

Une reconquête sur le long terme

Suite à cette phase de concertation, un deuxième protocole a été signé en 2015 (à échéance 2020) entre la Ville et la SNCF avec comme principal objectif l'ouverture au public du plus grand nombre possible de tronçons. C'est dans ce contexte qu'a été présenté au dernier Conseil de Paris (du 17 au 19 mai 2016) un projet de délibération donnant autorisation à la Maire de Paris de prendre toute décision relative à de nouveaux usages et à la promenade pour la Petite Ceinture. Ce qui permettra d'ouvrir au public de nouveaux tronçons d'ici la fin de l'année 2016.

Il est à noter que la SNCF a exigé la réversibilité des projets de façon à préserver la possibilité d'un éventuel retour à une utilisation ferroviaire. Retour en arrière très hypothétique, étant donné la vétusté des installations. En outre, c'est la Ville qui prend en charge l'aménagement

et l'entretien de ces espaces ouverts au public, mis à disposition gratuitement par la SNCF.

> lire le projet de protocole 2015 Ville/SNCF
> lire le projet de délibération présenté au Conseil de Paris des 17, 18 et 19 mai 2016

Pour aller plus loin : prendre connaissance sur le site de l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme) du dossier réalisé en novembre 2015