



Présentation du plan-programme

Calendrier opérationnel 2016

La ville de Paris et SNCF ont élaboré conjointement entre septembre 2015 et mars 2016 un plan-programme avec l'assistance de l'équipe d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage ABCD. Ce plan-programme répond à deux objectifs principaux :

- identifier les usages et activités susceptibles d'être développés sur son emprise, compte tenu notamment des conclusions des études conduites en 2015 ;
- définir les aménagements à réaliser pour la mise en œuvre de ces activités, en tenant compte des ouvrages ferroviaires existants, des qualités environnementales et patrimoniales du site et des enjeux de maintenance et d'entretien.

Le projet de plan-programme a été soumis à la discussion des membres du comité de pilotage partenarial Ville-SNCF, en présence des Maires d'arrondissement et des représentants des groupes politiques, le 23 mars 2016. Cette présentation fait l'objet de réunions complémentaires d'information et de déclinaison locale avec chacune des mairies d'arrondissement concernées, dans le courant du mois d'avril et au début du mois de mai 2016 ainsi qu'un nouveau Comité de pilotage partenarial courant juin 2016.

Le travail partenarial engagé depuis plusieurs mois entre la Ville de Paris et SNCF se concrétise désormais par un projet de plan programme qui respecte un équilibre voulu par toutes les parties prenantes.

En particulier, le principe de réversibilité reste un impératif pour le partenaire SNCF. Elle a des significations très concrètes dont notamment : préserver le gabarit ferroviaire, ne pas modifier le profil en long, conserver la table de roulement afin qu'elle soit apparente. Ces obligations seront respectées par les deux partenaires. De même, la volonté d'une valorisation commerciale constitue un point d'équilibre du projet essentiel pour SNCF.

Pour la Ville de Paris, il est important de rappeler que le plan-programme pense le site de la Petite Ceinture comme un espace global et unitaire. La force du plan-programme est d'affirmer cette unité, tout en laissant une place à la réalisation de projets concrets et locaux.

Un autre point déterminant du plan-programme est de respecter l'existant (alliage unique d'un patrimoine ferroviaire, bâti et naturel) et d'offrir des possibilités de développement sur ces trois types de patrimoine.

Pour les deux partenaires, Ville et SNCF, le plan-programme de la Petite Ceinture ferroviaire se veut un mode d'intervention tout à la fois innovant, frugal et imaginatif. Les propositions faites par le groupement ABCD rejoignent les attentes des deux partenaires associés dans ce projet par le protocole-cadre du 17 juin 2015.

Rappel de la concertation menée durant l'étude de programmation

Les mairies d'arrondissement ont mis en place des modalités de concertation diverses, répondant à la diversité des contextes.

Des moments d'information ou de concertation ont eu lieu dans les 12^{ème}, 15^{ème}, 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements, faisant suite aux temps de concertation antérieurs organisés par toutes les mairies d'arrondissement en 2013 et 2014 et en particulier dans les 14^{ème} et 20^{ème} arrondissements. Dans le 13^{ème} arrondissement, un processus spécifique d'information et de concertation a été organisé entre le mois d'avril et le mois de juillet 2015 pour préparer l'aménagement de la promenade Rungis, qui a ouvert au public le 23 janvier 2016.

Selon les arrondissements, ces dispositifs ont réuni des associations locales, des conseils de quartier, ou se sont plus largement adressés au grand public. Ils ont permis de reformuler et d'approfondir les grands principes retenus pour l'ouverture de la Petite Ceinture. Ils étaient aussi l'occasion pour les porteurs de projet, qu'ils soient ou non déjà présents sur le linéaire de l'infrastructure, de faire connaître leurs intentions dans la perspective de l'ouverture au public.

I – Présentation du Plan-Programme pour la Petite Ceinture

Le projet de plan-programme pour la Petite Ceinture ferroviaire s'inscrit pleinement dans les objectifs du protocole-cadre du 17 juin 2015 qui sont de développer de nouveaux usages pour la Petite Ceinture ferroviaire dans le respect de son origine, de son histoire, du patrimoine ferroviaire et naturel et en tenant compte de fonctions nouvelles et des usages intervenus depuis plusieurs décennies, et des perspectives pour son devenir.

La concertation de l'automne 2015 a confirmé celle de 2012-2013 en rappelant les grands principes et les attentes locales : réversibilité des aménagements et nécessité de conserver la continuité du linéaire de l'infrastructure afin de ne pas hypothéquer de futurs usages pour les transports ; préservation du caractère unique de la PC et valorisation du patrimoine de la ligne ; mixité des usages dans les grandes largeurs du linéaire ; besoin de nature et d'espaces ouverts au public ; nécessité de sauvegarder le corridor de biodiversité que constitue la Petite Ceinture et prise en considération des services écologiques rendus.

Sur le plateau ferroviaire lui-même, la présence de deux faisceaux de rails est un marqueur identitaire essentiel, ainsi que le gabarit technique ferroviaire. Le plan-programme prend en compte cette dimension essentielle de la Petite Ceinture en posant le principe d'une promenade ouverte et continue sur laquelle doivent pouvoir se greffer d'autres usages et activités, sans remettre en cause son unité et son caractère public. Les usages liés à la présence du rail doivent trouver leur place, après faisabilité précise et en cohérence avec les usages de promenade piétonne.

Par ailleurs, le plan programme mentionne au rang de ses principes la spécificité de la Petite Ceinture. Les formes d'ouverture envisagées veulent conserver cette singularité, et à inventer pour elle un statut à part, qui ne soit ni espace public, ni jardin. Les interventions consisteront à faire avec l'existant pour mettre valeur l'état de friche et permettre la mise en place de nouveaux usages. La forme actuelle de l'infrastructure est préservée (dans le respect de la réversibilité), les éléments bâtis sont les gares existantes ou des éléments reconstitués à leur emplacement lorsqu'elles ont disparu, ainsi que les volumes existants sous ou à côté de la plateforme ferroviaire (voûtes, locaux construits confiés à des tiers par convention d'occupation temporaire ou sans affectation).

Ces interventions permettront ainsi à tous une redécouverte du patrimoine ferroviaire au travers de promenades sous diverses formes.

I.1 - Cinq grands principes d'action

- **être entier** : le premier des grands principes tient dans la continuité du linéaire, ce qui passe par le maintien de l'intégrité de l'infrastructure et l'interdiction de la privatisation d'un tronçon ;
- **être spécifique** : la préservation du caractère singulier de la Petite Ceinture est fondamentale ce qui implique de maintenir des limites physiques et symboliques avec le reste de la ville et des espaces urbains en particulier mais aussi de mettre en valeur l'état de friche ;

- **être inventif** : la réversibilité et la mutation permanente qui peut en résulter nécessitent une forte inventivité et une capacité de réactivité à des propositions extérieures dès lors qu'elles s'inscrivent dans l'esprit du projet ;
- **être avec** : le projet pour la Petite Ceinture est intrinsèquement partenarial, entre les deux partenaires Ville et SNCF, avec ceux qui portent les usages actuels et les usages à venir, avec les mairies d'arrondissement concernées et avec les Parisiens dans leur ensemble ;
- **être métropolitain** : ce principe implique de savoir être ambitieux dans certains sites et quand des projets d'échelle parisienne ou métropolitaine peuvent s'y déployer.

1.2. - Les usages à programmer

Plusieurs grands usages sont à programmer finement sur la Petite Ceinture selon les caractéristiques des sites et des occasions de projets locaux :

- des usages liés à la promenade et à la découverte des lieux qui seront communs à toutes les séquences ouvertes au public;
- les usages « nature et patrimoine » permettant de mettre en valeur la biodiversité, des fonctions agricoles, horticoles, vivrières et le patrimoine ferroviaire ;
- les usages liés au rail permettant de parcourir et découvrir la Petite Ceinture autrement, ce qui nécessitera de trouver des réponses programmatiques et techniques pour les tunnels et passages en tranchée couverte ;
- des usages liés aux loisirs alliant pratiques sportives et ludiques diverses, services gratuits ou marchands liés aux loisirs ;
- des usages économiques pour des porteurs de projet proposant des activités en cohérence avec le projet Petite Ceinture et s'inscrivant dans les valeurs du plan-programme ;
- des usages permettant d'activer les gares encore disponibles et de relier celles qui ont une nouvelle affectation avec le linéaire de promenade de la Petite Ceinture.

1.3 - Recherche de l'équilibre économique du projet Petite Ceinture

Le projet Petite Ceinture repose sur le principe de mise à disposition gratuite des emprises de la Petite Ceinture à la Ville de Paris par les conventions de gestion signées avec SNCF-Réseau.

La Ville de Paris assurera la gestion quotidienne de ces emprises mises à disposition, ainsi que la gestion de tous les espaces qui accueilleront de nouveaux usages et seront progressivement ouverts au public. Pour ce faire, la Ville de Paris reprendra progressivement les activités de chantiers d'insertion confiées à quatre associations d'insertion depuis 2005 par SNCF-Réseau. Au printemps 2016, deux conventions vont être signées entre la Ville de Paris et les associations de chantiers d'insertion responsables de l'entretien du secteur sud (Espaces et Etudes et Chantiers Ile-de-France). De son côté, SNCF-Réseau continuera d'assumer ses responsabilités de propriétaire, notamment pour les grosses réparations.

En termes d'investissement, les crédits inscrits au Plan d'Investissement Municipal et au Budget Participatif pour la Petite Ceinture sont destinés à assurer les travaux et investissements nécessaires aux nouveaux usages et à la réalisation progressive du socle des promenades, que les usages et micro-aménagements pourront venir compléter (une partie des crédits du budget participatif).

Ce dispositif conventionnel et budgétaire (en investissement) implique d'être particulièrement économe des crédits publics pour le fonctionnement annuel de la Petite Ceinture et oblige à réinterroger le modèle économique de son entretien/animation.

C'est dans ce cadre très contraint que ABCD a procédé à une estimation des ressources externes pouvant être générées par des redevances d'occupation, à titre éphémère (événementiel) ou à titre temporaire sur des durées variables (conventions d'occupation temporaire annuelles ou sur plusieurs années, en fonction des activités proposées et des investissements portés par les porteurs de projet ou entreprises).

ABCD a pris en compte six grandes catégories d'espaces pouvant générer des recettes extérieures :

- **gares** (essentiellement, gare d'Avron et gare du Cours de Vincennes 20^{ème})
- **quais existants** (espaces ouverts)
- **bâtiments annexes** existants dont une grande part fait l'objet de COT actuellement mais peuvent être progressivement affectés à de nouveaux usages plus intéressants pour le projet et plus rémunérateurs
- **entrées de tunnels** (événementiels)
- **sites stratégiques** (une demi-douzaine identifiés dont site des Buttes-Chaumont, secteur Flèche d'Or, 1 rue Florian, quais contrebas du Parc Georges Brassens...)
- **mise en place de petits équipements** d'activités/loisirs (pop-up stores : structures légères et démontables)

L'ensemble de ces activités doivent s'insérer dans les espaces disponibles sans empêcher la continuité de promenade. Sur ces bases quantitatives et programmatiques, ABCD a estimé les recettes annuelles pouvant être espérées, variables de 1 M€ pour l'année 2017 à un montant de 3 à 4 M€ / an dans la période 2020-2020. A terme, ABCD estime que ces montants pourraient encore être accrus de 1 M€/an à terme.

La Ville de Paris et SNCF ont pris connaissance de ces estimations au début 2016 et estiment qu'il convient désormais d'affiner ces espérances de recettes extérieures en mettant en place une stratégie de développement sur la période 2017-2020 qui soit crédible.

Ce travail a commencé et implique de préciser plusieurs aspects du volet économique :

- connaissance plus précise des sites envisagés et de leur potentiel économique, y compris dans les dates de mise à disposition ;
- validation des usages économiques envisagés selon ces sites ;
- choix d'un dispositif de consultation et mise en concurrence des sites et notamment possibilité d'un appel à projets plus ambitieux, sur les sites stratégiques, à une date à déterminer par la Ville et SNCF et à présenter au comité de pilotage ;
- établissement d'un modèle d'affaire et d'un plan de développement commercial sur la période 2017-2020.

Ce travail nécessite encore plusieurs mois et pourra être présenté plus en détail à un comité de pilotage partenarial à la fin 2016.

1. 4 - Les interventions envisagées

Les acteurs

Le projet Petite Ceinture ferroviaire sera mis en œuvre par trois catégories d'intervenants en parallèle :

- par une équipe de maîtrise d'œuvre en régie de la Direction des Espaces verts et de l'Environnement de la Ville de Paris, en lien avec les services de SNCF-Réseau et de SNCF-Immobilier. La maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage internes auront en charge des travaux d'infrastructures et d'aménagement, visant à produire un socle de promenade sécurisé sur l'ensemble des séquences susceptibles d'être ouvertes au public dans les prochaines années ;
- les collectifs de compétences retenus dans les premiers marchés (été-fin 2016) et dans un 2^{ème} marché à notifier à la fin 2016 qui devront créer les conditions favorables à la diversité et à la qualité des usages sur ce socle de promenade ; ils auront notamment pour mission de compléter les aménagements avec une méthode « chantiers participatifs » qui est au cœur du plan-programme de la Petite Ceinture ;
- l'ensemble des parties prenantes et personnes physiques désireuses de participer à cette démarche participative qui agiront sous la responsabilité de la Ville de Paris et de SNCF et du titulaire pour la consultation des « collectifs de compétence ».

Les typologies d'actions

Concrètement, plusieurs types d'interventions seront mises en œuvre, dans le respect du plan-programme :

- Les « chantiers participatifs » proprement dits ;
- Les aménagements réalisés par la Ville de Paris, comme maître d'ouvrage et conducteur d'opération ;
- Les projets de transformation des gares privées portés par leur propriétaire ;
- Les projets lancés par la Ville et SNCF sous forme d'appels à projets ou de gré à gré pour les premières occupations temporaires

II - Le dispositif participatif

II.1 – La contribution du budget participatif « reconquête de la Petite Ceinture » Entre janvier et mars 2015, les Parisiens pouvaient proposer et co-construire un projet d'investissement pour leur arrondissement ou pour tout Paris, à hauteur de 5% du budget d'investissement de la Ville, soit un demi-milliard d'euros entre 2015 et 2020. 90 idées étaient relatives à la Petite Ceinture.

L'appel à propositions est formulé en termes de projet d'investissement, aussi les réponses sont-elles beaucoup plus concrètes. Elles conservent néanmoins une portée stratégique, et on y retrouve les grandes intentions précédemment exprimées, telles que :

- Valoriser la Petite Ceinture, autant comme élément du paysage urbain que comme espace fréquenté et fréquentable.
- Diversifier les pratiques : lieu de promenade, de sports, de culture, d'agriculture, de loisirs...

- Diversifier les modes de faire : découvrir, faire ensemble, transmettre. Les activités sont souvent décrites comme des supports de pédagogie et de convivialité.
- Préserver la biodiversité, mettre en lien les espaces naturels et d'agrément.
- Préserver la continuité de l'infrastructure pour faciliter les déplacements, qu'ils soient doux, ou ferrés à plus longue échéance.
- Optimiser l'utilisation du patrimoine bâti de la Petite Ceinture (gares, voutes, tunnels...) pour accueillir ceux qui contribuent à faire vivre la ville (associations, artisans, artistes, étudiants...).

Ce projet a recueilli 11 575 votes et est arrivé 4e sur les 8 projets parisiens lauréats. Ce projet prévoit des aménagements et une ouverture progressive au public de certaines zones de la Petite Ceinture Ferroviaire, dans différents arrondissements de Paris. Les propositions faites peuvent se ranger en deux catégories : les propositions localisées et proposant un site précis (47 propositions dans 8 arrondissements sur 9) ; des propositions plus générales pouvant concerner tout ou partie du linéaire ou propositions plus modestes mais non localisées.

L'objectif de la démarche proposée par le plan-programme est d'associer les Parisiens (volontaires à titre personnel ou dans le cadre d'une association locale) à participer directement à la mise en œuvre d'un certain nombre des propositions retenues dans le cadre du budget participatif.

II.2 - Le dispositif de chantier participatif prévu en 2016

Le projet propose plus qu'une ouverture au public, il se veut une réappropriation de la Petite Ceinture par toutes et tous. Pour ce faire, une partie des aménagements sera concrètement ouverte à la participation publique, c'est-à-dire que les parisiens pourront penser, assembler et fabriquer des éléments qui construiront l'identité de la Petite Ceinture de demain.

L'ensemble du projet est envisagé comme un unique chantier participatif réparti sur plusieurs lieux et ouvert à des « participants » multiples, professionnels comme amateurs, individuels comme collectifs, bénévoles comme rémunérés, etc.

Le dispositif de chantier participatif est organisé autour du concept de stations. Les futures stations de la Petite Ceinture réactualisent le concept de gare de l'infrastructure ferroviaire et s'installent le plus souvent à leurs emplacements historiques (quand cela est possible). Elles constitueront les points principaux d'entrée et sortie de la Petite Ceinture. Comme les gares contemporaines, en concentrant ainsi les flux visiteurs, elles développent également une offre de service adéquate qui tire profit de cette fréquentation.

Les tâches peuvent être nombreuses et diverses : il pourra s'agir de découvrir le site retenu pour la station, en comprendre la logique et la biodiversité, l'équiper (mobilier), y installer des équipements d'agrément ou de sport-nature, créer ou développer des activités liées à l'agriculture urbaine, aux jardins partagés ou à la mise en valeur de la biodiversité existante, l'activer en y implantant des usages, des activités culturelles et de loisirs, de valoriser son patrimoine existant, ferroviaire, architectural et d'éléments naturels, etc.

Chaque station constituera ainsi et progressivement un lieu d'accueil, d'information, de débat et de convivialité pour les publics, mais aussi un lieu de travail, de coordination et de production du chantier participatif. Ces deux types d'espace répondent à des réglementations et des modes de fonctionnement différents.

II.3 Des missions confiées à des collectifs de diverses compétences

La Ville de Paris souhaite confier à des collectifs de diverses compétences des missions spécifiques pour l'ouverture à de nouveaux usages et au public de la Petite Ceinture ferroviaire. Ces collectifs auront des missions de programmation détaillée, de co-conception, de co-construction et d'activation des lieux, dans le cadre de l'ouverture au public de la Petite Ceinture et des travaux d'aménagement du socle de la promenade. Les collectifs auront à travailler sur les tronçons mis à leur disposition mais, pour la cohérence globale du projet, ils pourront être amenés à travailler tous ensemble sur des thèmes communs, notamment pour l'élaboration du *plan guide*.

Un premier marché est en cours de consultation pour l'ouverture des premières stations à l'été 2016 et un nouveau marché, sous la forme d'une procédure concurrentielle négociée est en cours de préparation pour un lancement à la mi-avril et une notification pour la toute fin 2016-tout début 2017.

Les premiers marchés (Marchés à procédure adaptée) ont été lancés le 29 février pour une remise des offres le 4 avril 2016. Des offres de qualité ont été reçues pour les différentes stations PC12, PC14, PC19 et PC20. Les missions sont prévues pour une durée de 5 mois à compter de la notification des marchés, soit un déroulement entre juillet et novembre 2016.

Les phases de la mission conjuguent des moments d'intervention différenciés entre le collectif d'une part, le collectif et les volontaires dans un second temps et avec le grand public enfin :

1. Appropriation de l'ensemble du diagnostic et résultats de la concertation déjà réalisée, à compléter par un travail d'observation et analyse des usages existants et projetés ;
2. Co-conception et action rapide de sensibilisation sur site (action plastique de type graphique sur signalétique, etc..) et dans le quartier ;
3. Co-construction et/ou production des actions sur site et dans le quartier ;
4. Production d'un document final de retour d'expérience du travail effectué, qui dégage les tendances remarquables en termes d'usages, et soit partageable avec le public.

II.4 - Le fonctionnement des stations

Les fonctions des stations se déclinent en quatre axes, ayant chacun des espaces dédiés :

Coordonner

La coordination du chantier participatif est assurée par un collectif de compétences multiples qui lie l'ensemble des projets et acteurs de la reconquête de la Petite Ceinture. Le collectif devra être à la fois, en capacité de dialoguer avec les parties prenantes localement : les associations locales, les conseils de quartier, les mairies d'arrondissement comme avec les partenaires présents ou à venir. Il devra aussi faire preuve d'un réel savoir-faire dans l'acte de construire et de solides aptitudes pédagogiques et sociales pour l'encadrement des volontaires.

Animer

La station est un lieu de rassemblement qui permet une conception collective, ludique et conviviale où se croise l'ensemble des acteurs : le grand public curieux, les membres des associations... L'espace dédié à cette fonction conviviale devra comprendre, à terme, des équipements pour cuisiner et recevoir du public.

Aménager

Une grande part des espaces de la station est dédiée à la conception, la réalisation et la production d'ouvrages pour l'aménagement du linéaire dont :

- l'extension de la station, des plateformes et des espaces couverts,
- les mobiliers et éléments spécifiques (dancefloor, gradins, jeux, etc.) ponctuant le parcours,

Planter

Une serre et un espace de stockage sont aménagés pour les activités de jardinage, recépage, entretien, redynamisation des espaces verts et autres aménagements paysagers.

Faire évoluer les stations

Au fur et à mesure de l'évolution du chantier et de l'ouverture des tronçons au public, les fonctions de la station évolueront selon les besoins : moins liés à l'aménagement et davantage à l'entretien et la maintenance, les espaces de production seront réduits au profit d'une activité davantage centrée sur la fonction de convivialité. Une station peut ainsi muter en bar, restaurant, local inter-associatif, ferme urbaine, etc.

III - Le calendrier opérationnel

III.1 - Les premières stations à l'été 2016

Une installation provisoire – dite « station » - va être installée sur place, cette station sera constituée dans un premier temps d'un conteneur mis à disposition du prestataire. À partir de cet équipement, le collectif aménagera l'espace intérieur et extérieur pour permettre la bonne exécution de sa mission. Cette station est pilotée par le collectif de compétences professionnelles.

Ce collectif s'appuiera sur un référent de chaque direction concernée, de la mairie d'arrondissement, des étudiants et des habitants regroupés ou pas en associations. Cette station est à la fois une « base vie » et un atelier collaboratif. Le collectif précisera le nombre optimal et maximal de personnes pouvant participer, simultanément, aux différentes actions proposées, ainsi que les horaires et jours de fonctionnement de la station.

Station de la Villa Bel-Air (12ème)

Le segment de la Petite Ceinture longeant la villa du Bel-Air offre une configuration vis-à-vis de l'espace public relativement simple, permettant de mettre en œuvre un accès facile à aménager. L'entrée est prévue par la villa du Bel-Air. Le périmètre potentiel du site pouvant constituer l'emprise d'un chantier participatif représente un linéaire d'environ 400 mètres et une surface d'environ 5 000 m², à préciser en fonction des conditions de sécurité à assurer pour les participants volontaires aux deux extrémités (avenue de St-Mandé et rue du Sahel). Ce linéaire est relativement étroit (10 à 15 mètres) et comporte deux voies ferrées.

Station de la rue Didot (14ème)

Le segment de la Petite Ceinture entre la rue Didot et l'avenue du Général Leclerc présente une configuration vis-à-vis de l'espace public en tranchée profonde. L'accès est prévu par un escalier de type chantier devra être mis en œuvre pour l'accès au site. Il sera situé au droit de la place Alice Guy. Le périmètre potentiel du site pouvant constituer l'emprise d'un chantier participatif représente un linéaire d'environ 425 mètres et une surface de plateforme d'environ 5 400 m² hors talus, à préciser en fonction des conditions de sécurité à assurer pour les participants volontaires. Ce linéaire est relativement étroit (10 à 15 mètres) et comporte une voie ferrée..

Station de la rue Petit (19^{ème})

Le segment de la Petite Ceinture au niveau de la rue Petit dispose d'un accès véhicule par rampe, permettant un accès aisé vis-à-vis de l'espace public. Cette rampe est située rue Petit à proximité immédiate du pont-rail franchissant la rue Petit. Le périmètre potentiel du site pouvant constituer l'emprise d'un chantier participatif est à définir en fonction des conditions de sécurité à assurer pour les participants volontaires et les riverains.

Station de la rue de la Mare (20^{ème})

Le segment de la Petite Ceinture situé de part et d'autre de la rue de la Mare présentant une configuration vis-à-vis de l'espace public relativement simple, permettant de mettre en œuvre un accès facile à aménager. L'accès est prévu par un portail existant rue de la Mare (côté nord). Le périmètre potentiel du site pouvant constituer l'emprise d'un chantier participatif représente une surface d'environ 3 000 m², à préciser en fonction des conditions de sécurité à assurer pour les participants volontaires aux deux extrémités limitées par des tunnels.

III.2 – Une 2^{ème} consultation pour l'ensemble des stations

Une deuxième consultation va être lancée par la Ville de Paris, en avril 2016 pour sélectionner des candidats, puis recueillir des offres de la part d'équipes pluridisciplinaires, pour une mission à réaliser par des collectifs de diverses compétences pour l'ouverture à de nouveaux usages et au public de la Petite Ceinture ferroviaire. Ces collectifs auront des missions de programmation détaillée, de co-conception, de co-construction et d'activation des lieux, dans le cadre de l'ouverture au public de la Petite Ceinture et des travaux d'aménagement du socle de la promenade. La durée de cette mission sera précisée dans le cahier des charges de la consultation. La durée envisagée est de 24 à 36 mois.

Pour des raisons liées au souhait d'avoir des collectifs de compétences pour toutes les stations et afin de pouvoir créer des liens entre les arrondissements, il est proposé que la consultation soit réalisée en trois lots complémentaires portant sur l'ensemble des arrondissements traversés par la Petite Ceinture ferroviaire **Mise en place de l'ensemble des stations à la fin 2016:**

Villa Bel-Air (12^{ème}), Rue Régnault (13^{ème}), Rue Didot (14^{ème}), Contrebas du Parc Georges Brassens (15^{ème}), Sentier nature (16^{ème}) : à déterminer , rue Ernest Roche (17^{ème}), Rue Leibniz /mail Belliard (18^{ème}) : en lien avec projet de la gare de St-Ouen (Hasard Ludique),
Rue Petit (19^{ème}), Rue de la Mare (20^{ème})

Les 3 lots sont répartis comme suit :

Lot SUD (PC13/PC14/PC15)

Le lot SUD comprend les terrains d'emprise de la Petite Ceinture depuis la rue Ernest Hemingway (15ème) jusqu'à la gare Masséna (13ème) de manière continue en viaducs ou en tranchées profondes entrecoupés de tunnels de longueur variables.

Le lot Sud se déroule à peu près entre les deux franchissements de la Seine, du pont National au pont du Garigliano par le Sud, réalisant un arc de 9 km. Le linéaire est composé de plateforme sur talus et viaduc aux extrémités et des séquences de tranchées et tunnels au centre.

Lot EST (PC12/PC20/PC19)

Le lot EST comprend les terrains d'emprise de la Petite Ceinture depuis la rue de Charenton (12ème) jusqu'à la rue d'Aubervilliers (19ème) de manière continue en viaducs ou en tranchées profondes entrecoupés de tunnels de longueur variables. Le lot Est réalise un arc de 9,5 km de linéaire.

Le parcours est en tranchée ou en viaduc de la rue de Charenton (12ème) à la rue Lucien Leuwen (20ème), puis passe en tunnel jusqu'au parc des Buttes Chaumont (19ème) avec une respiration courte au niveau de la rue de la Mare (20ème). Après le parc des Buttes Chaumont, le parcours se coupe par quelques ponts-routes, mais reste très majoritairement aérien jusqu'à la rue d'Aubervilliers.

La plateforme constitutive du tracé Est croise la topographie de l'espace public à la Villa Bel Air (12ème), rue Florian (20ème), rue Petit (19ème) et au niveau de la gare Eole Evangile (19ème). Hormis ces points particuliers la situation en tranchée ou en viaduc de la Petite Ceinture impose la création d'ouvrages d'accès a minima de type escalier.

Lot NORD (PC18/PC17/PC16)

Le lot Nord comprend les terrains d'emprise de la Petite Ceinture depuis la rue d'Aubervilliers (18ème) jusqu'à la place de la gare d'Auteuil (16ème). Le lot Nord réalise un arc de 11 km de linéaire dont un linéaire de 5,2 km exploité par le transport ferroviaire.

Le parcours traverse entre la rue d'Aubervilliers et la rue des Poissonniers les sites de Chapelle international et de Paris Nord Est, qui sont en profonde mutation. La Petite Ceinture est en tranchée entre la rue des Poissonniers et la rue du Poteau (18ème), et à partir de la rue Vauvenargues (17ème) jusqu'au faisceau ferroviaire de la Gare Saint-Lazare à la traversée du parc Martin Luther King.

La section entre la rue de Saussure et la rue de Neuville (17ème) se poursuit par la tranchée couverte en exploitation pour le transport ferroviaire, jusqu'à la Chaussée de la Muette. La dernière section s'étend de la gare de la Muette jusqu' à la place de la porte d'Auteuil, cette section étant déjà majoritairement ouverte au public sous forme de promenade.

IV – Point d’avancement du projet et calendrier 2016

IV.1 - Les futures conventions de gestion à finaliser en 2016

L’approbation par le Conseil de Paris, dans sa séance de mars 2016, de la convention de superposition Sud et de la convention de transfert de gestion PC16, va permettre de mettre à la signature ces conventions dans les prochaines semaines.

La Ville et la SNCF sont en train d’établir un calendrier prévisionnel pour la suite des conventions de gestion à conclure d’ici fin 2016.

Cela concerne trois documents conventionnels principaux :

- Une convention de superposition d’affectation Est du 12^{ème} arrondissement (Bercy-Charenton) au 19^{ème} arrondissement (Rosa Parks)
- Une convention d’occupation temporaire Nord de longue durée du 17^{ème} arrondissement (Est) au 18^{ème} arrondissement dont le périmètre est en cours de définition précise par SNCF-Réseau
- Une convention de transfert de gestion pour la tranchée Péreire dans le 17^{ème} arrondissement entre la rue de Neuville et la rue de Saussure.

Un premier retroplanning indicatif prévoit la mise au point des conventions et des documents annexes entre mai et septembre 2016, la transmission des projets de convention pour validation par les instances respectives de la Ville de Paris et de la SNCF et leur signature à la fin 2016. A cette date, la Ville de Paris sera donc gestionnaire des emprises mises à disposition pour la réalisation progressive du projet.

IV. 2 – L’élaboration du plan-guide de la Petite Ceinture

Afin de compléter le plan-programme pour la Petite Ceinture, l’agence ABCD préconise d’élaborer un *plan guide* conçu comme un document cartographique et figuratif incluant des éléments de méthode et permettant de guider la fabrication paysagère et architecturale du projet de la Petite Ceinture.

Il s’agit d’abord d’offrir un cadre, souple mais assez précis, aux aménageurs de la Petite Ceinture. A partir de ce cadre, les différents opérateurs doivent pouvoir y puiser la liberté d’inventer, de créer, mais au service de la continuité de la Petite Ceinture. Ce plan-guide sera ainsi enrichi au cours des années, en tenant compte des retours de terrain. Il doit se nourrir des phases premières d’aménagement dont le statut sera forcément expérimental.

Ce plan-guide doit également intégrer la thématique de la préservation de la biodiversité à partir des éléments de connaissance de l’étude de la biodiversité et de la continuité écologique de la Petite Ceinture. Un inventaire des espèces floristiques et faunistiques a été mené sur 10 stations d’observation réparties sur l’ensemble de l’emprise. La Petite Ceinture

est composée en très grande majorité de sols perméables, dont la moitié est végétalisée. Il s'agit notamment de végétation indigène et de ballast¹.

Toutes strates confondues, la Petite Ceinture représente une continuité linéaire. L'enjeu est de prendre en compte cette continuité dans les aménagements à venir, et de renforcer le rôle de certains tronçons en pas japonais. Il est aussi important de travailler à une meilleure connectivité transversale entre les tronçons de la Petite Ceinture et les autres composantes de la trame verte et bleue de Paris.

A la rencontre des usages proposés par le Plan-programme et l'étude sur la biodiversité et les continuités écologiques, la proposition de *plan guide* doit donc le résultat d'un processus collaboratif permettant d'associer un nombre important d'acteurs. Il doit répondre à plusieurs caractéristiques :

- Le *plan guide* se fonde sur une analyse précise de l'existant ;
- il détermine une méthode, un outil à disposition d'intervenants et de partenaires multiples. La Petite Ceinture n'a en effet pas été conçue pour des activités déterminées par avance ;
- il permet de maintenir une cohérence entre des micros situations et une logique ou un esprit d'ensemble ;
- il est destiné à évoluer progressivement au gré des apports contributifs des différents intervenants et partenaires sur base d'une idée forte portée par l'affirmation que la Petite Ceinture est un bien commun ;
- Le *plan guide* se destine au court comme au long terme, entre l'énoncé des intentions initiales (le plan-programme), le projet (primauté du paysage global de la PC et donc aménagements les plus simples possibles) et sa réalisation (les différentes formes de chantiers participatifs et collaboratifs).

Pour qui et pour quoi ?

- Pour les pilotes politiques du projet et les membres du comité de pilotage partenarial : pour appréciation des aménagements prévus dans chacun des arrondissements, relations aux quartiers, place donnée aux acteurs de l'arrondissement
- Pour l'équipe-projet Ville-SNCF : pour assurer le suivi et la validation des orientations relatives aux aménagements, le suivi des plannings de mise en œuvre ;
- Pour les services de la ville de Paris : pour guider les études des travaux du socle de la promenade, ainsi que les interventions à mener par les services de la Ville et ses prestataires (chantiers d'insertion par exemple)
- Pour les services de la Sncf : pour permettre l'appréciation des dispositifs mis en œuvre garantissant la réversibilité
- Pour les collectifs chargés de la co-conception, de la co-construction et de l'activation de ces espaces avec des volontaires et des bénévoles ;
- Pour les entreprises chargées des travaux d'infrastructure ;
- Pour les partenaires privés (concessionnaires, occupants temporaires) : pour encadrer leur mode d'intervention et d'aménagement des espaces sous concession

¹ La sous-trame la plus présente sur l'aire d'étude est la sous-trame herbacée (19,6 ha). La deuxième sous-trame la plus représentée est la sous-trame arborée (14 ha) composée à deux tiers d'espèces exotiques. La sous-trame des milieux minéraux perméables est également bien représentée (12,3 ha), composée à 87 % de ballast et de murs avec interstices (près de 10 km de surfaces verticales équivalant à plus de 2 ha). La sous-trame arbustive est moins bien représentée (4,3 ha).

- Pour les habitants : pour participer à la démarche de projet, pour s'informer et dialoguer avec les acteurs du projet

Avec quel calendrier ?

- Démarrage du projet en mai 2016
- Tenue d'un Atelier de travail partenarial : Equipe-projet, directions, collectifs des 4 premières stations, mairies d'arrondissement, personnalités extérieures, en septembre 2016
- Premier livrable en décembre 2016

Par qui ?

- Engagé par l'équipe-projet Ville-SNCF avec les services de la Ville (DEVE au premier rang), de SNCF et de l'APUR ;
- Co-élaboré progressivement par les 9 équipes « collectifs » chargées des futures stations et des chantiers participatifs

Sous quelle forme ?

- Un plan d'ensemble de l'existant à plusieurs échelles : macro pour l'ensemble de la PC et micro sur chacune des sections, partant d'un état de l'existant initial, intégrant progressivement les aménagements réalisés venant enrichir le plan de l'existant ; le socle de la promenade serait défini dans ses grandes lignes sur les sujets infrastructurels : type de cheminement, franchissement des ouvrages, sécurité des publics...)
- Des planches thématiques sur les aménagements, les usages projetés, les matériaux envisageables (les accès publics depuis l'espace urbain, les accès techniques, les cheminements, les constructions liées aux usages et aux activités, les gares, ouvrages d'art et bâtiments existants, les talus, les plates-formes, les sentiers, le ballast et les voies, les tunnels, les pignons donnant sur la PC, les modes de circulation sur la PC, les usages (jardins partagés, agriculture urbaine, commerces, bar/restauration, activités sportives, culturelles, artistiques, ...)

IV. 3 - Les études pour les premières réalisations du socle d'aménagement

Les services de la Ville ont commencé les premières études, portant notamment sur l'accès aux différents tronçons de la Petite Ceinture à ouvrir de manière continue, en parallèle des « stations » de manière à les relier entre elles progressivement.

Ces études doivent être accompagnées par des études techniques précises sur les franchissements des ponts-rails (plateau et garde-corps notamment pour la sécurité des piétons) et sur les sécurisations latérales dans les parties en surplomb par rapport à l'espace public et aux parcelles privées (talus descendants, murs de soutènement...).

Les premiers éléments pourront être communiqués lors du comité de pilotage partenarial prévu d'ici la fin juin 2016.

IV.4 - Les études complémentaires à la suite du plan-programme

La Ville de Paris et SNCF envisagent de prolonger la première étude de programmation conduite par ABCD par des études de faisabilité et opérationnelles sur deux volets importants pour le plan-programme :

- Des prestations techniques pour les usages liés au rail qui pourraient trouver leur place sur certaines parties de la petite Ceinture : vélo-rail ou autre mode de déplacements sur les voies, faisabilité de parcours exceptionnel d'un train-découverte, mise en place de matériels SNCF à certains endroits pour des usages définis dans la suite du projet (fixes ou mobiles), etc. Cette étude pourra servir notamment à envisager les formes de mobilité et de traversée des tunnels, en particulier les tunnels longs ou très longs qu'il est difficile de faire traverser par des piétons.
- Des prestations sur l'identité et l'unité de la Petite Ceinture : signalétique, communication numérique. Le plan-programme souligne l'importance de marquer les futures entrées/sorties de la Petite Ceinture. Il peut y avoir un intérêt à concevoir et réaliser des interventions graphiques, signalétique poétique ou sensible, marquages, rapidement sur les entrées/sorties. Ces interventions doivent être homogènes sur tous les secteurs d'intervention pour éviter un graphisme différent selon les secteurs et les collectifs. En parallèle, l'outil numérique 2.0 (architecture ouverte) et action réelle 3.0 sont de très bons outils de préfiguration et d'activation des espaces et des ambiances. Prestations envisageables : conception de projets de communication numériques et spatiaux ; mise en place de prototype (en lien avec les collectifs dans les stations) ; dispositif opérationnel dématérialisé ; fourniture d'un livrable kit utilisable par les collectifs de compétences des chantiers, Ville de Paris et SNCF, partenaires et porteurs de projets.

La Ville de Paris et SNCF se proposent de revenir sur ces propositions lors du prochain comité de pilotage partenarial : calendrier de mise en œuvre, prestations précises attendues, moyens financiers à prévoir.