

**PROTOCOLE-CADRE ENTRE LA VILLE DE PARIS ET LE GROUPE SNCF CONCERNANT LE DEVENIR DE LA
PETITE CEINTURE FERROVIAIRE À PARIS**

Entre

La Ville de Paris, représentée par Madame Anne HIDALGO, maire de Paris, agissant en vertu de la délibération 2015-DU 10 du conseil de Paris dans sa séance des 13 et 14 avril 2015

Et

SNCF Réseau, Établissement public à caractère industriel et commercial créé par la Loi du 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, dont le siège est à Paris, représenté par Monsieur Jacques RAPOPORT, président, agissant en vertu de la délibération du conseil d'administration SNCF Réseau dans sa séance du 16 avril 2015

Et

SNCF Mobilités, Établissement public à caractère industriel et commercial créé par la Loi du 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, dont le siège est à Paris, représenté par Monsieur Guillaume PEPY, président, agissant en vertu de la délibération du conseil d'administration SNCF Mobilités dans sa séance du 26 mars 2015

Préambule :

La petite ceinture (PC), propriété de SNCF Réseau, fait partie du réseau ferré national, à l'exception d'un tronçon à l'ouest, entre Auteuil et la Muette dans le 16^e arrondissement, retranché du réseau ferré national en 2008, et de la section du 17^e arrondissement comprise entre la rue Alphonse de Neuville et le Pont Cardinet, dite « tranchée Pereire PC », fermée en 2013.

Sur les emprises actuelles de la petite ceinture, seuls sont utilisés à ce jour pour des circulations ferroviaires les tronçons raccordés au RER C entre La Muette et Porte de Clichy, ainsi que les tronçons reliant la gare du Nord et la gare de l'Est ; la section entre les faisceaux Saint-Lazare et Nord, circulée pour des échanges de matériels jusqu'au milieu des années 2000, est provisoirement coupée en raison de l'opération d'aménagement Clichy – Batignolles.

Si elles ne sont plus empruntées par des circulations ferroviaires, les autres sections de la petite ceinture supportent diverses installations utiles au fonctionnement du réseau ferré national (systèmes électriques, artères câbles, etc.). Faute d'aménagement adéquat, leur accès est à ce jour interdit au public. Seuls quelques tronçons ont fait l'objet d'un aménagement en promenade publique, dans le cadre de la convention passée avec la Ville de Paris en 2006 (cf. infra).

Par ailleurs, RFF, désormais SNCF Réseau, a autorisé des particuliers, des entreprises ou des associations à utiliser ponctuellement de petites emprises de la petite ceinture pour des activités à caractère culturel, sportif, social ou commercial (jardins, activités commerciales, ateliers d'artistes dans le cadre de conventions domaniales). Les conventions ainsi consenties ou en cours de régularisation sont au nombre de 68.

Bien qu'inaccessible au public, la petite ceinture constitue aujourd'hui un espace de respiration et une zone naturelle en plein Paris, caractérisée par une végétation sauvage spontanée, typique des friches urbaines ou des infrastructures linéaires. Les différentes strates (prairiales, arbustives et lisières, arborées) qui le composent ont une utilité tant écologique, pour la faune notamment, que paysagère. La petite ceinture joue ainsi un rôle de corridor écologique et de biodiversité exceptionnel.

Le paysage de la petite ceinture est le résultat d'une rencontre riche entre espace ferroviaire, nature et espace urbain. La petite ceinture ne se fonde que rarement dans la ville. Ce territoire étant aujourd'hui inaccessible pour l'essentiel, cette relation est, avant tout, une relation visuelle, conséquence d'une part du profil de la ligne et, d'autre part, de la configuration de ses abords. Qu'il s'agisse de l'effet belvédère offert par les tronçons en viaduc ou de l'intimité des parties en tranchée, son profil détermine sa relation à la ville et façonne des situations urbaines très variées et souvent inattendues.

Pour autant, au fil des années, la petite ceinture a subi diverses dégradations du fait d'intrusions, actes de vandalisme, décharges sauvages qui nuisent à sa préservation et à la qualité de ses espaces. Au total, SNCF Réseau est amené, année après année, à supporter des charges de gestion domaniale élevées, auxquelles s'ajoutent les charges d'entretien, de sécurisation et de gestion courante des espaces et ouvrages, le tout pour un bénéfice extrêmement limité pour la collectivité. C'est pourquoi SNCF-Réseau veut faire évoluer le mode de gestion de ces emprises en diminuant la charge financière liée à l'entretien et en recherchant autant que faire se peut, des sources de revenus complémentaires, sans obérer les perspectives d'une éventuelle réutilisation par des activités de transport.

C'est pourquoi, dès 2006, la Ville de Paris et RFF se sont engagés conjointement sur les vocations et le devenir de la petite ceinture à Paris à travers la signature d'un protocole d'une durée de cinq ans, qui tout à la fois préservait la possibilité à terme d'une réutilisation ferroviaire et définissait les principes d'aménagement locaux permanents ou temporaires sur ces emprises respectueux de la qualité des espaces naturels.

La mise en œuvre de ce protocole s'est notamment traduite par :

- la mise en place, depuis 2006, par RFF et la SNCF, d'un nouveau mode d'entretien des emprises de la petite ceinture : des chantiers d'insertion par l'activité économique.
- l'aménagement de plusieurs jardins ou promenades publics sur des emprises de la PC : sentier nature dans le 16^e arrondissement, entre Auteuil et La Muette et, dans le 12^e, dans le prolongement du square C. Péguy ; promenade PC15 dans le 15^e arrondissement ; jardins partagés (rue de Coulmiers dans le 14^e arrondissement, rue du Ruisseau dans le 18^e arrondissement).
- la cession par la SNCF et RFF et l'aménagement de certaines anciennes gares, dans un souci partagé avec la Ville de Paris de veiller à préserver leur spécificité patrimoniale et de permettre d'y implanter des activités culturelles et de loisirs.

Le protocole signé en 2006 pour une durée de 5 ans arrivait à son terme en 2011. Il a été convenu entre les parties d'en prolonger l'application jusqu'en juin 2015 et de mener pendant cette période des réflexions partagées sur le devenir de la PC et les évolutions à apporter au protocole initial.

Dans cette perspective, une étude prospective sur le devenir de la PC a été réalisée en 2011-2013 par l'Apur, tandis qu'une phase de concertation publique était organisée en janvier et février 2013, à destination des habitants de Paris et de la métropole, mais aussi de tous les acteurs concernés ou intéressés, pour imaginer quelles pourraient être les vocations futures de la PC et de ses emprises.

Cette phase de concertation a permis de faire émerger des grands principes et attentes partagés : 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 PC et prise en considération des services écologiques rendus.

Ces différents principes et attentes sont cohérents avec le contenu du schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF) et du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) adoptés en 2013.

Par ailleurs, compte tenu du service de tramway développé sur les boulevards des Maréchaux (T3), aucun projet de transport ferroviaire ou guidé n'est envisagé sur le linéaire de la PC à court ou moyen terme par les autorités compétentes.

Dans son programme de mandature, la maire de Paris, avec sa majorité, a réaffirmé sa volonté de poursuivre la reconquête de la PC, afin que les Parisiens puissent bénéficier de ce lieu unique dans le respect des principes issus de la concertation précédemment évoqués.

A la lumière de ces différents éléments, le groupe SNCF et la Ville souhaitent désormais confirmer et enrichir leur partenariat autour de la PC. Le présent protocole a vocation à initier cette nouvelle dynamique. Cette nouvelle organisation, plus collective, rendra possible les nouvelles ambitions que le groupe SNCF et la Ville portent ensemble pour la PC.

Il permettra de penser la PC comme un territoire de projets cohérents, séquencés dans le temps et dans l'espace, portés conjointement par l'ensemble des acteurs concernés, pour préserver, mettre en valeur et animer la petite ceinture ferroviaire dans ses différentes fonctions, actuelles et futures.

CECI EXPOSÉ, IL EST CONVENU CE QUI SUIT

Le terme « SNCF Réseau » utilisé dans le présent protocole-cadre désigne SNCF Réseau, nouvelle dénomination de Réseau Ferré de France par l'effet de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

Le terme « SNCF Mobilités » utilisé dans le présent protocole-cadre désigne SNCF Réseau, nouvelle dénomination de SNCF par l'effet de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

Le terme « groupe SNCF » utilisé dans le présent protocole-cadre désigne les deux ÉPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Le terme « Ville » utilisé dans le présent protocole-cadre désigne la Ville de Paris.

Le terme « APUR » désigne l'Atelier parisien d'urbanisme associé par la Ville et la SNCF à la démarche petite ceinture ferroviaire

Le terme « Partenaires » utilisé dans le présent protocole-cadre désigne les entités publiques informées et associées à la présente démarche de la petite ceinture ferroviaire : les services de l'État (ministères, DRIEA, DIREN, etc.), de la région Île-de-France et du STIF.

Le terme « petite ceinture » utilisé dans le présent protocole-cadre désigne l'ensemble des surfaces de la petite ceinture ferroviaire appartenant à SNCF Réseau et traversant les neuf arrondissements périphériques de Paris.

Article 1 : objet du protocole

L'objet du présent protocole-cadre est de développer, conjointement entre les signataires, de nouveaux usages pour la petite ceinture ferroviaire dans le respect de son origine, de son histoire, du patrimoine naturel qui s'y est développé et compte tenu des évolutions de fonctions et d'usages intervenues depuis plusieurs décennies, et des perspectives pour son devenir.

Il vise à définir les objectifs et principes de ce partenariat sur la durée. Il donnera lieu, dans les mois prochains, à la signature de conventions précisant le cadre juridique et financier dans lequel s'inscrira sa mise en œuvre.

Le périmètre de la petite ceinture concerné par le présent protocole-cadre est décrit dans le plan des fonctions joint en annexe.

SNCF Réseau et la Ville confirment leur volonté que soit préservée la continuité de la petite ceinture et la réversibilité des aménagements qui pourraient y être réalisés, afin de ne pas obérer les potentiels de transport pour le futur. SNCF Réseau actualisera, en associant l'État, la Région et le STIF, les études existantes par une étude, dès le premier semestre 2015, sur les gabarits réservant les possibilités d'usage de la petite ceinture pour du transport ferroviaire ou guidé.

Article 2 : objectifs communs

Afin de mettre en valeur la petite ceinture, la Ville de Paris et le groupe SNCF mettront en œuvre un dispositif partenarial innovant permettant de :

- rendre progressivement possible, à compter de 2015, l'ouverture au public du plus grand nombre de tronçons identifiés au Sud, au Sud-Est, à l'Est et au Nord-Est de la petite ceinture pour permettre au public de profiter de ces espaces exceptionnels au cœur de la ville;
- favoriser le développement, sur la base d'un plan-programme élaboré conjointement en 2015, des activités de promenade, de loisirs, culturelles, économiques, sportives ou encore liées à l'agriculture urbaine et aux jardins partagés, de manière à mettre en valeur et à faire connaître les lieux et constructions remarquables existant sur ces emprises dont les gares sans affectation aujourd'hui ou certains tunnels et voutes en générant autant que possible des revenus domaniaux ;
- protéger et valoriser les éléments de patrimoine naturel, architectural et paysager de la petite ceinture ; il conviendra en particulier de veiller à la conciliation entre les fonctions actuelles et les fonctions et usages futurs. A cette fin, la Ville de Paris a engagé depuis 2014 une étude permettant d'évaluer le rôle joué par ce corridor écologique. L'étude sera incluse dans le cadre de la révision du plan Biodiversité.

Le dispositif devra impérativement garantir la préservation de la continuité de la plate-forme et ses usages futurs, ce qui passe par la réversibilité des aménagements qui pourraient y être réalisés ; il devra également préserver la continuité de l'exploitation ferroviaire pour les sections circulées et non circulées (câbles).

La mise en œuvre de ce dispositif supposera :

- l'association des Partenaires de la Ville et de la SNCF (Etat, Région, STIF, etc.) au devenir de la petite ceinture ferroviaire et la mise en place des dispositifs de participation et d'information des Parisiens et des usagers sur cette démarche ;
- le déploiement d'un dispositif efficace de gestion différenciée des espaces naturels des emprises de la petite ceinture, en s'appuyant sur le dispositif de gestion par des chantiers d'insertion qui permet à des personnes éloignées de l'emploi de réintégrer le monde du travail en bénéficiant d'une formation qui assure en outre une prise en compte soigneuse des enjeux écologiques.

Article 3 : mise en valeur du patrimoine naturel, architectural et paysager et usages diversifiés

Les signataires s'engagent à maintenir le caractère extraordinaire de la petite ceinture tout en y développant de nouveaux usages.

Le paysage de la petite ceinture n'est pas simplement un ensemble d'infrastructures ferroviaires ou de talus boisés à préserver, mais il est un ensemble cohérent et constitué de différentes strates.

Façonné par et pour le rail, l'horizontale du plateau ferroviaire croise le relief parisien, générant des situations tantôt en surplomb, à niveau ou encaissé par rapport au tissu urbain. Ainsi, les talus et surlargeurs, plantés ou non, contribuent pleinement à la lecture du paysage de la petite ceinture, offrant des vues tantôt ouvertes et profondes, tantôt cadrées et intimes sur la ville. Ils sont aussi des supports de boisements ou de masses arbustives répartis sur l'ensemble du linéaire. Toute action devra s'attacher à préserver la cohérence d'ensemble de ce paysage à mettre en valeur l'histoire, le patrimoine ferroviaire et naturel de la petite ceinture.

Sur le plateau lui-même, si la présence de deux faisceaux de rails est un marqueur identitaire essentiel, le gabarit technique ferroviaire qui leur est dévolu l'est tout autant : il a permis sur l'ensemble de la ligne d'obtenir un espace libre de tout obstacle, de 8 mètres de large minimum. Ce gabarit « par le vide » permet un rapport direct au ciel, et offre des perspectives linéaires rares et profondes. Le plan-programme prendra en compte cette dimension essentielle de la petite ceinture.

SNCF Réseau et la Ville de Paris élaboreront des éléments de programmation, supports de l'élaboration des projets d'aménagement, de manière à renforcer le linéaire et mettre en valeur l'emprise.

Les projets qui seront mis en œuvre pour accueillir de nouveaux usages sur la petite ceinture s'appuieront sur son caractère très particulier et ses potentiels, tout autant que ses qualités écologiques et son rôle climatique. Ils permettront la préservation de la cohérence du paysage de la petite ceinture, auquel les Parisiens ont exprimé leur attachement lors de la concertation publique. Ils devront s'inscrire dans un modèle économique soutenable.

Article 4 : état des lieux initial

SNCF Réseau et la ville de Paris produiront d'ici le mois de juillet 2015 un état technique de l'infrastructure et des principaux ouvrages. A cette fin, SNCF Réseau communiquera l'ensemble de la documentation technique en sa possession, notamment un recensement des réseaux enterrés qu'elle a déployé sur la petite ceinture (réseau de fibres et réseaux électriques ferroviaires).

L'état des lieux initial intégrera cet état technique de l'infrastructure ainsi que les autres éléments nécessaires existants (analyse paysagère, diagnostic prospectif, etc.) réalisés antérieurement. Cette synthèse, préparée par la Ville, la SNCF et l'APUR, servira de base à l'élaboration du plan programme.

Article 5 : élaboration d'un plan-programme partagé pour le devenir de la petite ceinture

La SNCF et la Ville de Paris élaboreront conjointement en 2015 un plan-programme qui s'attachera à :

- 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. Il portera sur l'ensemble du domaine SNCF de la petite ceinture, qui comprend le plateau ferroviaire et les ouvrages de soutènement et de franchissement ainsi que les terrains directement adjacents au linéaire. Au sein de ce domaine, différents sous-espaces pourront être repérés. Le plan programme précisera les limites du domaine pertinent lorsque celui-ci est inclus dans un plateau ferroviaire plus vaste (faisceau Nord et Est, gare Chapelle-Charbon, raccordements aux faisceaux ferrés, etc.)

Le plan programme contiendra :

- une synthèse des diagnostics techniques existants, décrivant l'état connu du site, des ouvrages et des réseaux, les contraintes identifiées ainsi que les lacunes quant à cette connaissance. Ces diagnostics seront actualisés et complétés au fur et à mesure de l'avancement des études et travaux;
- l'énoncé des objectifs urbains et programmatiques, assorti de fiches détaillées par tronçon précisant les périmètres concernés, décrivant les modalités de réalisation des différentes actions proposées, y compris en termes de coûts et de financement, ainsi qu'un calendrier indicatif d'ouverture des séquences ;
- les éléments de budget prévisionnel en intégrant les dépenses nécessaires à la réalisation et à l'entretien des aménagements projetés et les recettes liées aux activités susceptibles d'être développées.

Le plan programme sera élaboré conjointement par la Ville de Paris et la SNCF, avec l'appui de l'Atelier parisien d'urbanisme, d'ici à la fin 2015, sous l'égide du comité de pilotage prévu à l'article 9 du présent protocole.

En particulier, la SNCF et la Ville conviendront de lancer une consultation pour choisir un prestataire spécialisé qui les assistera dans cette démarche. Ce dernier pourra s'appuyer sur un appel à idées pour solliciter toutes les parties prenantes (institutions, entreprises, associations, etc.) susceptibles de proposer et d'organiser des usages nouveaux de la petite ceinture.

La Ville et la SNCF définiront les modalités de participation et d'information des Parisiens et des usagers sur ce processus de plan-programme.

Article 6 : modalités de déploiement du plan-programme et de mise à disposition des emprises

La Ville de Paris et la SNCF définiront par voie de conventions les conditions, notamment juridiques et financières, de mise en œuvre des différentes actions prévues au plan programme qu'elles auront conjointement arrêtées.

En particulier, s'agissant des sections de la petite ceinture destinées à être ouvertes à d'autres usages avec préservation des ouvrages telles que délimitées par le plan des vocations annexé au présent protocole, ces conventions s'inscriront dans le cadre défini par le décret 2015-140 du 10 février 2015.

La mise à disposition pourra faire l'objet de conventions de superposition d'affectations du domaine public, sous la forme et dans les conditions et limites des articles L.2123-7 et suiv. et R.2123-15 et suivants du CG3P.

Ces conventions devront comporter le recensement et un état initial des ouvrages et des réseaux présents dans le périmètre. Sur la base de cet état les conventions devront déterminer la répartition entre les affectataires des responsabilités en matière d'entretien et de réparation de ces ouvrages et de ces réseaux.

Certains tronçons ont vocation à être ouverts au public et par conséquent à faire l'objet d'aménagements spécifiques pour cet usage. Les conventions devront préciser : la nature des aménagements à réaliser, les modalités de mise en œuvre de ces aménagements et les prescriptions à respecter. Les conventions préciseront les conditions d'exploitation et de surveillance des aménagements, ainsi que la répartition des responsabilités en cas de dommage.

Par ailleurs, en fonction des orientations définies par le plan programme, sur certains tronçons, des conventions d'occupation, venant en complément ou en substitution des conventions d'ores et déjà passées par SNCF Réseau, pourront être consenties à des porteurs de projets, sélectionnés conjointement par les deux signataires sur la base d'appels à manifestation d'intérêt. Le produit de ces activités sera partagé entre les deux signataires selon des modalités à définir, en assurant des conditions de fructification domaniale les plus satisfaisantes pour le groupe public ferroviaire, propriétaire des emprises. Les signataires définiront dans l'année 2015 la forme et les modalités d'un outil partenarial d'animation et de valorisation spécifique pour la petite ceinture, qui pourra s'adjoindre d'autres opérateurs publics et privés.

Ces conventions de mise à disposition ou de superposition d'affectation seront consenties à titre gratuit par la SNCF, la Ville s'engageant en contrepartie à prendre en charge l'aménagement et l'entretien des espaces ainsi ouverts au public, à l'exception des dépenses liées à la remise en état des ouvrages ferroviaires.

Ce nouveau dispositif de gestion pourrait être mis en place en deux temps :

1/ une première convention sur la partie Sud, de l'embranchement de la gare des Gobelins (13^e) à la place Balard (15^e), portant sur les 13^e, 14^e et 15^e arrondissements, qui sera mise en œuvre progressivement à partir de l'été 2015 ;

2/ une deuxième convention de la porte de Charenton (12^e) à la gare Rosa Parks (19^e), portant sur les 12^e, 20^e et 19^e arrondissements, à compter du 1^{er} semestre 2016.

En outre, dans le 16^e arrondissement, sur le tronçon de la gare d'Auteuil à la gare de la Muette d'ores et déjà ouvert au public, une convention d'occupation temporaire au profit de la Ville de Paris, consentie le 27 juillet 2010, est actuellement en vigueur. Cette convention arrivera à échéance le 15 juin 2015. A l'expiration de cette convention d'occupation temporaire, une convention de transfert de gestion, à titre gratuit, s'y substituera sur le même périmètre. De même, la section de la petite ceinture comprise entre la rue Alphonse de Neuville et le Pont Cardinet dite « tranchée Pereire » et fermée en 2013 pourra donner lieu à une convention de transfert de gestion à titre gratuit. La section du 18^e arrondissement comprise entre la Porte de Saint-Ouen et la Porte des Poissonniers fera

également l'objet de conventions d'occupation et de superposition d'affectation à compter du premier semestre 2016.

Les autres sections de la petite ceinture, dédiées au trafic ferroviaire ne seront pas l'objet de superposition d'affectation ou de transfert de gestion. Le cadre actuel de gestion par SNCF Réseau (entretien, conventions d'occupation temporaire, etc.) continuera donc à s'appliquer. Les signataires pourront cependant, tout en restant dans le cadre actuel de gestion, rechercher des optimisations au cas par cas.

Article 7 : gestion de la période transitoire d'ici la mise en place du dispositif complet de gestion et d'animation de la petite ceinture

Les contrats et conventions d'occupation en vigueur sont maintenus dans l'attente de la finalisation du plan programme. Dans l'attente de la signature des conventions de superposition d'affectation ou d'autres modes de mise à disposition prévues à l'article 5, la SNCF s'engage à consulter systématiquement la Ville de Paris pour tout renouvellement ou prorogation des contrats existants.

Est prévue l'ouverture au public, à l'été 2015, d'un tronçon situé dans le 13^e arrondissement au niveau de la gare de Rungis. Ce tronçon fera l'objet, préalablement à l'ouverture au public, d'une convention spécifique afin de permettre la réalisation des aménagements nécessaires à cette ouverture.

Article 8 : réalisation conjointe des études

Pour la réalisation des études visées aux articles 4 à 7, la Ville et le groupe SNCF pourront constituer en tant que de besoin un groupement de commande pour passer les marchés nécessaires.

Article 9 : pilotage partenarial

Pour la définition et la mise en œuvre des orientations prévues au présent protocole, et en particulier pour la confection du projet de plan programme, il est créé un comité de pilotage paritaire, comprenant 4 représentants de la Ville de Paris : l'Adjointe à la Maire de Paris, chargée des espaces verts, de la nature, des affaires funéraires et de la préservation de la biodiversité, l'adjoint à la maire de Paris, chargé de l'urbanisme, de l'architecture, du projet du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité, l'adjoint chargé de toutes les questions relatives aux transports, à la voirie, aux déplacements et à l'espace public et le secrétaire général de la Ville de Paris et 4 représentants de la SNCF : le directeur général de SNCF Réseau en IDF, la directrice générale de SNCF Immobilier, le directeur IDF de SNCF Immobilier et un quatrième représentant du Groupe SNCF. Le préfet de la région Île-de-France est également membre du comité de pilotage.

Ce comité de pilotage invitera le (ou les) maire(s) d'arrondissement concerné(s) en fonction de l'ordre du jour ou à chaque fois que ces derniers en feront la demande.

Les maires d'arrondissement animeront la concertation locale dans leurs arrondissements et en restitueront la synthèse lors de leur participation au comité de pilotage. Cette concertation locale prendra la forme de comités de pilotage locaux présidés par les maires d'arrondissement et les adjoints à la maire de Paris concernés.

Un comité de suivi élargi se réunira deux fois par an, avec l'ensemble des maires d'arrondissement concernés et l'ensemble des groupes du conseil de Paris.

Ce comité de pilotage, qui se réunit au minimum deux fois par an, remplit notamment les missions suivantes : il valide les projets de documents partenariaux, définit les conditions de lancement des études et des appels à manifestation d'intérêts et veille au respect du calendrier.

Ses séances sont préparées par un comité technique composé de :

- Ville de Paris : le secrétaire général adjoint, la directrice des espaces verts et de l'environnement, le directeur de l'urbanisme, le directeur des affaires juridiques, le directeur des finances et des achats, ou leurs représentants
- SNCF : la directrice générale de SNCF Immobilier, le directeur IDF de SNCF Immobilier, le directeur général de SNCF Réseau IDF, et les responsables des départements juridiques et projets parisiens de SNCF Immobilier ou leurs représentants. Le DRIEA est également membre du comité technique.

Article 10 : durée de validité du protocole-cadre

Le présent protocole-cadre est conclu pour une durée de 10 ans à compter de sa signature par les parties et pourra faire l'objet d'une actualisation, par voie d'avenant, à mi-période.

17 JUIN 2015

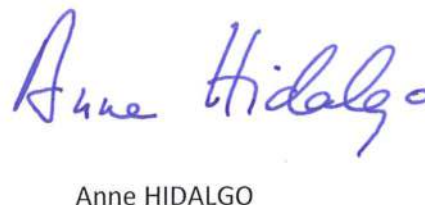
Le président de SNCF Mobilités

Le président de SNCF Réseau

La maire de Paris


Guillaume PEPI


Jacques RAPOPORT


Anne HIDALGO