



**Pour une promenade continue le long  
de la Petite Ceinture de Paris**  
Les propositions de notre association



## Le plus grand parc de Paris se cache sous nos yeux

Nous sommes une association « Loi 1901 » fondée en juin 2020

**Nos objets :** (1) faire découvrir Paris à travers la promenade le long de la Petite Ceinture (PC) et (2) promouvoir l'ouverture et la liaison de l'ensemble des tronçons de la Petite Ceinture et ainsi contribuer, à terme, à l'ouverture d'une promenade continue et circulaire suivant le tracé de la Petite Ceinture.

Préambule	04.
01. Histoire	09.
A. Construction et âge d'or.....	10.
B. Déclin et fin du trafic ferroviaire.....	12.
C. De nouveaux usages pour la Petite Ceinture.....	14.
02. Constat	17.
A. Un corridor écologique à préserver et renforcer.....	18.
B. Une identité forte malgré son profil varié.....	20.
C. Un autre regard sur Paris.....	22.
D. Un site qui reprend vie peu à peu .....	24.
E. Un espace aujourd'hui morcelé.....	26.
03. Propositions	29.
A. Nos principes.....	30.
B. Types d'interventions .....	32.
C. A l'échelle de la ville.....	34.
D. A l'échelle de l'arrondissement	
Le 12 <sup>ème</sup> arrondissement.....	40.
Le 13 <sup>ème</sup> arrondissement.....	42.
Le 14 <sup>ème</sup> arrondissement.....	44.
Le 15 <sup>ème</sup> arrondissement.....	48.
Le 16 <sup>ème</sup> arrondissement.....	50.
Le 17 <sup>ème</sup> arrondissement.....	52.
Le 18 <sup>ème</sup> arrondissement.....	56.
Le 19 <sup>ème</sup> arrondissement.....	58.
Le 20 <sup>ème</sup> arrondissement.....	60.
E. A l'échelle de la métropole .....	64.
F. Coût.....	66.
04. Cadre juridique	69.
A. La plateforme ferroviaire.....	70.
B. Au-dessus de ses tunnels.....	72.
C. Les alentours immédiats.....	74.
Conclusion	76.

# Témoign de l'histoire, acteur de l'avenir

## Préambule

Après des années passées dans l'oubli, la Petite Ceinture renaît aujourd'hui de ses cendres. Sous l'impulsion des Parisien-ne-s, qui ont plébiscité à des nombreuses reprises sa redécouverte et sa transformation à travers le Budget Participatif ou à l'occasion de conférences citoyennes ; de la Ville de Paris, qui a ouvert ces dernières années de nombreux tronçons du chemin de fer au public ; de son propriétaire, la SNCF, qui a consenti à de nouveaux usages sur la ligne ; et d'acteurs privés, qui ont réhabilité et transformé nombre de ses anciennes gares, la Petite Ceinture redevient doucement ce qu'elle mérite d'être : un élément central de la capitale.

L'Association des Promeneurs de la Petite Ceinture propose d'aller plus loin. En effet, et ce malgré les récents progrès, la Petite Ceinture est actuellement un espace morcelé, une somme de promenades et de sites disjoints. Ceci met insuffisamment en valeur la qualité exceptionnelle de cet espace, et ne permet pas de révéler son potentiel écologique, urbain, et culturel.

Nous détaillons dans ce document nos propositions pour poursuivre l'ouverture de la Petite Ceinture, dans l'espoir d'aboutir à terme à la création d'une promenade verte de 32km de long basée sur son tracé. Cette promenade serait l'opportunité de mettre en valeur le patrimoine ferroviaire de la Petite Ceinture, que nous souhaitons sauvegarder, de renforcer la qualité de corridor écologique de la Petite Ceinture, où l'arrêt de la circulation ferroviaire a permis le développement d'une biodiversité riche et unique dans la capitale, et de créer une nouvelle trame piétonne, intégrant la Petite Ceinture à la ville là où elle est aujourd'hui souvent un obstacle.

La Petite Ceinture est un lieu aux multiples facettes : parfois mystérieuse ou discrète, se révélant seulement à l'œil aguerri, et parfois spectaculaire et ostentatoire, perçant la ville à la vue de tou-te-s. C'est cela qui la rend unique :

se promener le long des rails permet de découvrir la ville d'un œil neuf, et s'y installer le temps d'un après-midi pour jardiner, boire un verre, travailler ou lire à l'abri du tumulte urbain permet de vivre l'espace urbain différemment.

La création d'une promenade continue le long de la Petite Ceinture n'est pas une idée neuve, et pose nombre de questions épineuses. Quelles formes pourrait prendre cette promenade ? Comment préserver la biodiversité de la Petite Ceinture tout en l'ouvrant au public ? Comment franchir les tunnels, bien plus compliqués à ouvrir à la promenade que les sections à l'air libre ? Enfin, comment satisfaire au critère de réversibilité posé par la SNCF, propriétaire du site ?

Loin d'apporter des réponses définitives à ces questions, nous souhaitons dans ce document suggérer des pistes afin d'aider élu-e-s, mais aussi citoyen-ne-s, à penser l'avenir de la Petite Ceinture. Nos réponses sont guidées par un souci d'équilibre entre les attentes et demandes qui pèsent sur le site : équilibre entre demandes de réappropriation et protection de l'environnement, entre transport et écologie, entre liberté et sécurité, ou encore entre accès à tou-te-s et préservation.

Ce document est une proposition. Ce n'est donc pas un rapport officiel, encore moins une « expertise », mais bien un plaidoyer. Cependant, c'est aussi un document technique, dans lequel nous avons évalué le cadre réglementaire, les contraintes, le coût, et les opportunités d'un tel projet, en espérant que cela puisse aider à convaincre du bien-fondé et du caractère réaliste de notre proposition, et éventuellement appuyer le travail de la Ville de Paris et toutes les autres parties prenantes dans la réalisation d'un tel projet.

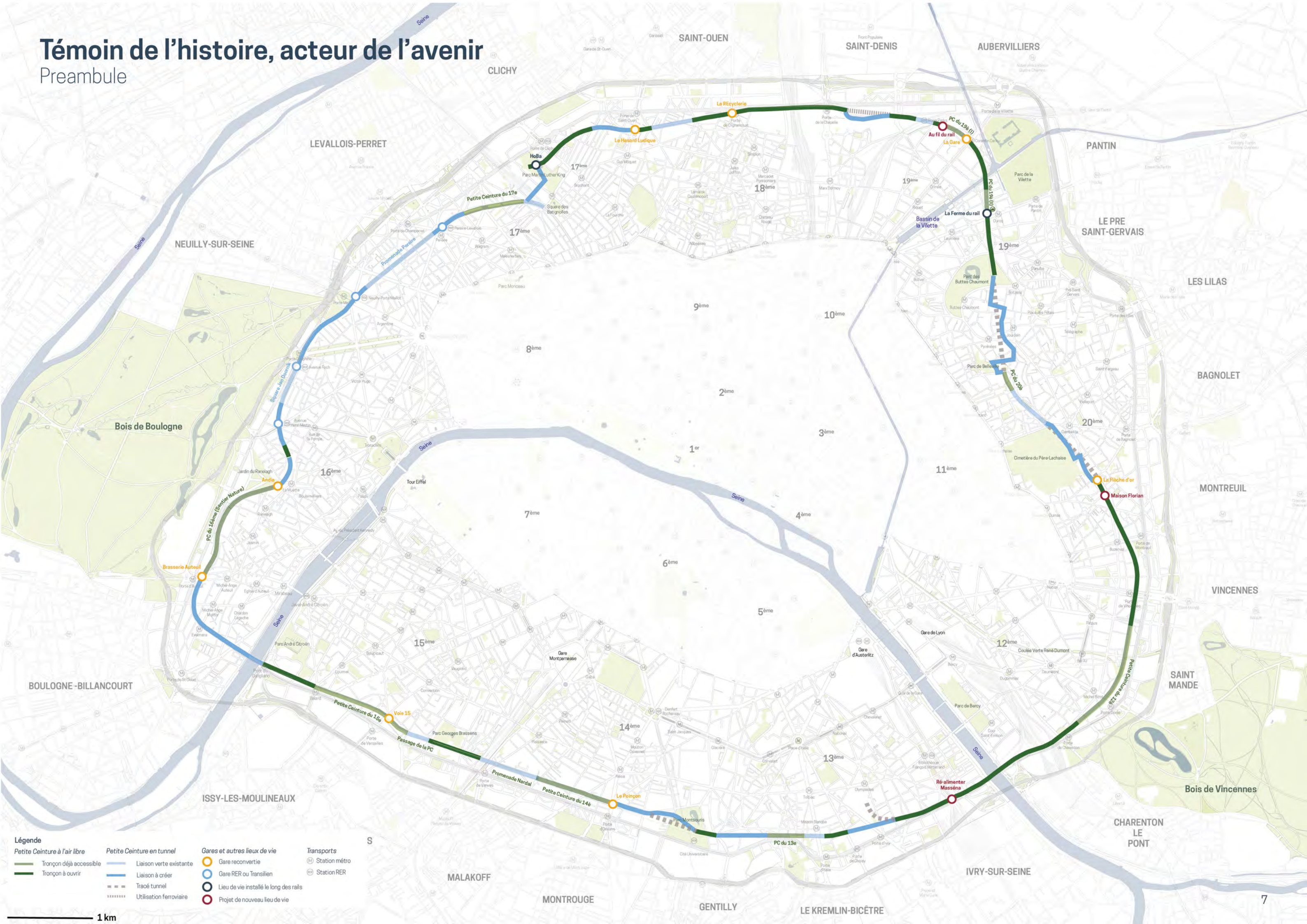
Nous y détaillons un répertoire d'actions possibles afin de tendre vers un parcours piéton

de 32 kilomètres à travers la ville. Ces actions comprennent l'ouverture de tronçons à l'air libre de la Petite Ceinture au public, mais vont également au-delà. En effet, nous proposons également de relier ces tronçons par des promenades vertes là où c'est possible, permettant ainsi de franchir les tunnels de la Petite Ceinture sans devoir les emprunter, et plus généralement de tout mettre en œuvre (balisage, signalétique, etc..) afin de créer un cheminement piéton continu.

La Petite Ceinture est un témoin de l'histoire à préserver. Elle était un des éléments centraux de la construction de la modernité parisienne et une source de fierté pour les habitant-e-s de la ville. Quelque peu oubliée depuis l'arrêt progressif du trafic ferroviaire, elle peut à nouveau tenir ce rôle central et devenir acteur de l'avenir de la ville. La création d'une promenade verte continue le long de son tracé l'aidera à compléter sa mue et à en faire un nouveau parcours permettant de découvrir Paris autrement, tout en renforçant sa fonction de « poumon vert » pour la ville. Rayonnant aux alentours, la Petite Ceinture deviendrait une rocade verte et dynamique, nouant un peu plus les arrondissements extérieur entre eux et jouant peut-être un jour le rôle de parc central (bien que circulaire) du Grand Paris et améliorant la qualité de vie du million de personnes qui vivent à moins de 10 minutes à pieds de celle-ci.

# Témoin de l'histoire, acteur de l'avenir

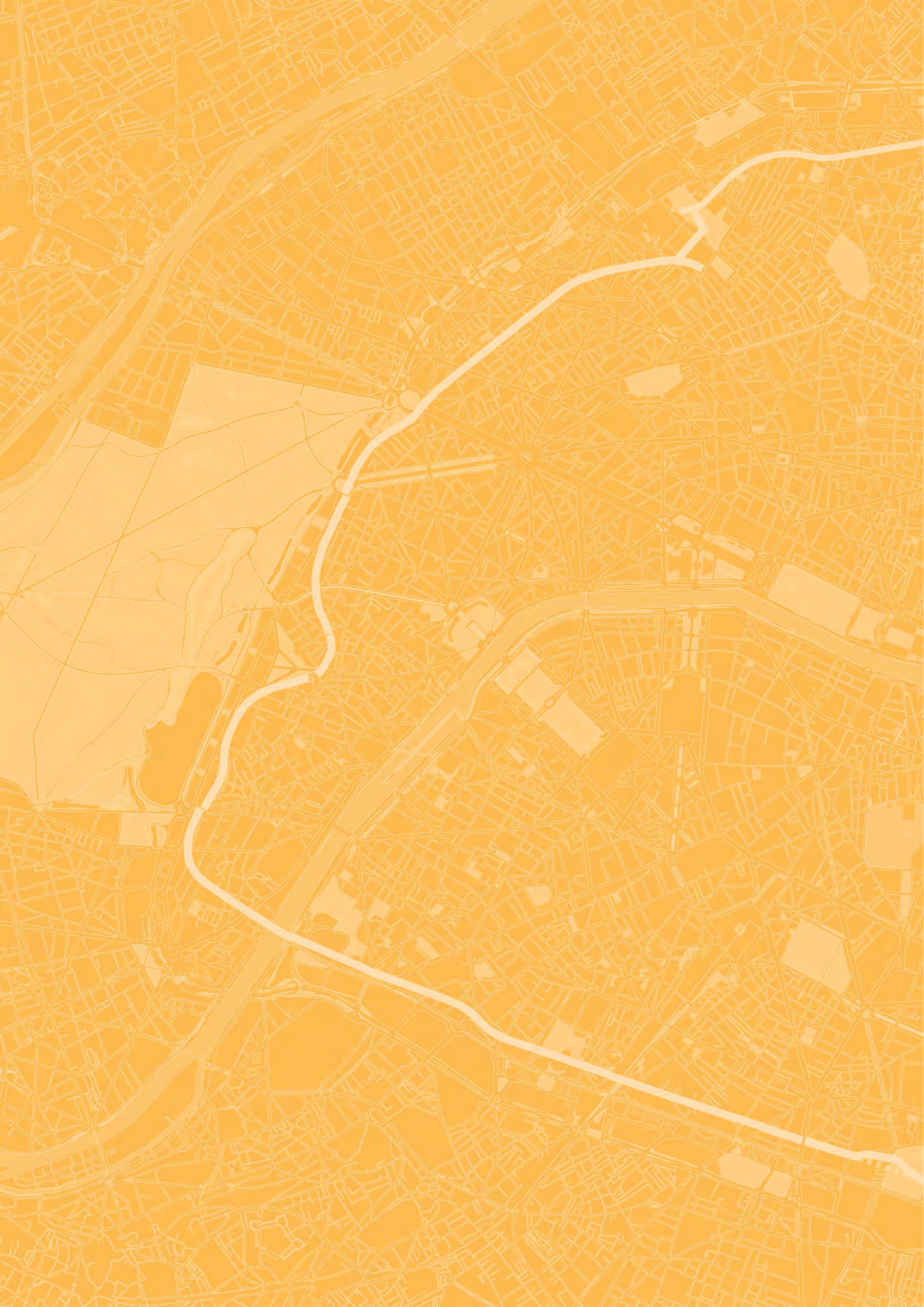
Preamble



## Légende

- |                                      |                                  |  |                   |
|--------------------------------------|----------------------------------|--|-------------------|
| <b>Petite Ceinture à l'air libre</b> | <b>Petite Ceinture en tunnel</b> | <b>Gares et autres lieux de vie</b>    | <b>Transports</b> |
| Tronçon déjà accessible              | Liaison verte existante          | Gare reconvertie                       | Station métro     |
| Tronçon à ouvrir                     | Liaison à créer                  | Gare RER ou Transilien                 | Station RER       |
|                                      | Tracé tunnel                     | Lieu de vie installé le long des rails |                   |
|                                      | Utilisation ferroviaire          | Projet de nouveau lieu de vie          |                   |

1 km



# 01.

La Petite Ceinture est un témoin du dernier siècle et demi de l'histoire parisienne. Construite sous Napoléon III, premier chemin de fer urbain, des années avant le premier voyage d'un métro dans le sous-sol parisien, elle est un symbole du Paris moderne, celui des expositions universelles, de la Tour Eiffel, des grands travaux d'Hausmann.

Bien après l'arrêt du service circulaire de voyageurs en 1934, elle continue d'accompagner l'industrialisation de la ville, desservant de nombreux sites industriels situés dans les arrondissements extérieurs de la ville, les anciens villages de Paris devenus couronne d'acier et de fumée.

La fermeture progressive de ces espaces industriels à partir des années 1970 marque le déclin de la ligne de chemin de fer, où les dernières circulations régulières ont lieu dans les années 1990. La ligne est laissée à l'abandon, ou presque : la végétation a colonisé les rails et des animaux sauvages ont trouvé refuge sur cette drôle de friche. Depuis la fin des années 2000, la Ville de Paris et la SNCF, le propriétaire de la ligne, ont consenti à des nouveaux usages pour la ligne : promenades le long des rails et lieux de vie (jardins partagés, espaces culturels, restaurants, cafés, tiers-lieux dédiés à l'économie sociale et solidaire, fermes urbaines) redonnent aujourd'hui vie à la Petite Ceinture.



# Déclin et fin du trafic ferroviaire

## Histoire

La mise en service du métro, couplée à des désaccords entre les différentes sociétés de chemin de fer réunies au sein du syndicat, marquent le début de la fin pour le service voyageurs sur la Petite Ceinture. La ligne perd en attractivité et est de plus en plus boudée par les Parisien-ne-s. **Après un déclin rapide du nombre de passagers, le service circulaire de voyageurs est interrompu en 1934** à l'exception de la section Auteuil-Pont Cardinet, qui reste en circulation jusque 1985 et la construction du RER C, qui emprunte aujourd'hui sur ce tronçon les voies de la Petite Ceinture (photo à gauche ci-dessous).

Dès lors, **le reste de la Petite Ceinture est cantonné à un service de transport de marchandises**, desservant les nombreux sites industriels le long des voies, comme les sites industriels de traitement de charbon et de production de gaz de ville qu'on aperçoit dans la photo à droite ci-dessous. Cependant, **la fermeture de ces espaces industriels au cours des années 1960 et 1970** (les usines Citroën déménagent pour Aulnay-sous-Bois en 1975 tandis que les abattoirs de Vaugirard et de la Villette sont détruits) **assèche à son tour le transport de marchandises**. Le Viaduc d'Auteuil est détruit dans les années 1960 pour faire plus de place au trafic automobile, rompant la continuité de la ligne. La Petite Ceinture est de

moins en moins rentable et, l'une après l'autre, les gares de marchandises ferment leurs portes, leur terrain parfois cédé pour construire des immeubles ou des jardins.

**Dans les années 1990, le trafic est totalement interrompu sur les sections sud et est de la Petite Ceinture.** Il subsiste jusque dans les années 2000 de manière résiduelle sur certains tronçons afin d'assurer une liaison entre les faisceaux ferroviaires parisiens (notamment entre les faisceaux de la Gare du Nord et de la Gare Saint-Lazare ou entre ceux de la Gare de Lyon et de la Gare d'Austerlitz), **mais depuis près de vingt ans la Petite Ceinture n'accueille plus aucun train sauf évènement exceptionnel** (comme par exemple la circulation de trains de découverte) **ou utilisation ponctuelle de petits tronçons** (par exemple dans la zone de Chapelle-Charbon pour transférer des trains du faisceau de la Gare du Nord à la Gare de l'Est).



Le trafic voyageurs cesse sur les 2/3 de la ligne



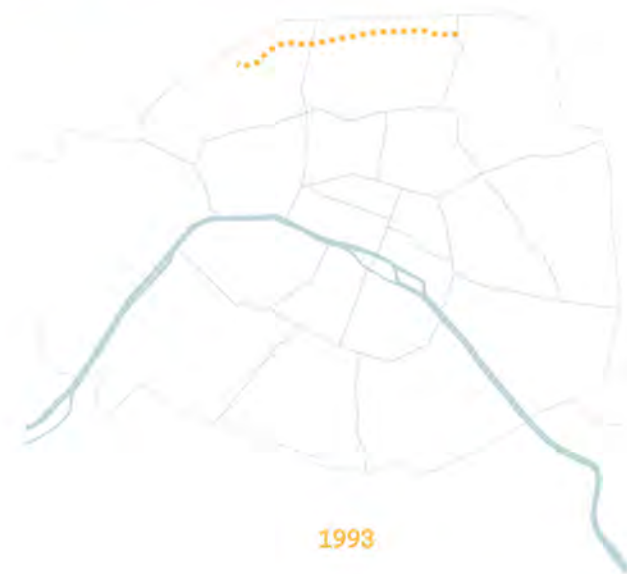
1934

La ligne d'Auteuil devient le RER C



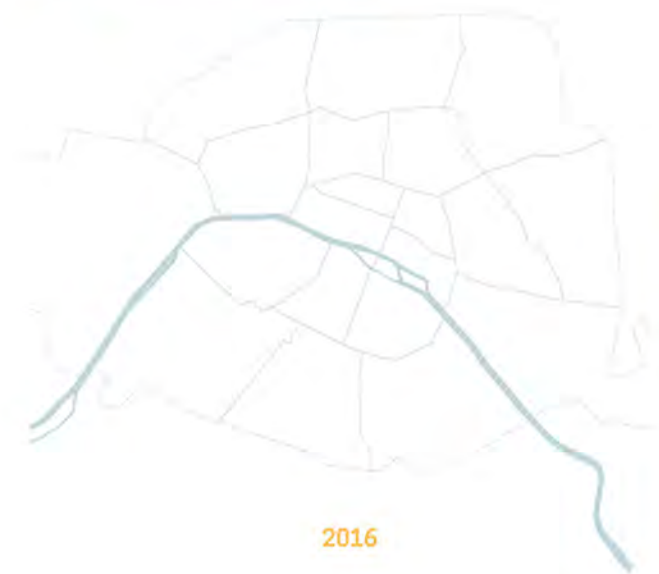
1985

Le trafic cesse au sud et à l'est



1993

Le trafic cesse sur la section nord



2016

### 1934

arrêt du service circulaire de voyageurs après trente ans de déclin

### années 1990

fin du trafic ferroviaire régulier sur la Petite Ceinture

# De nouveaux usages pour la Petite Ceinture

## Histoire

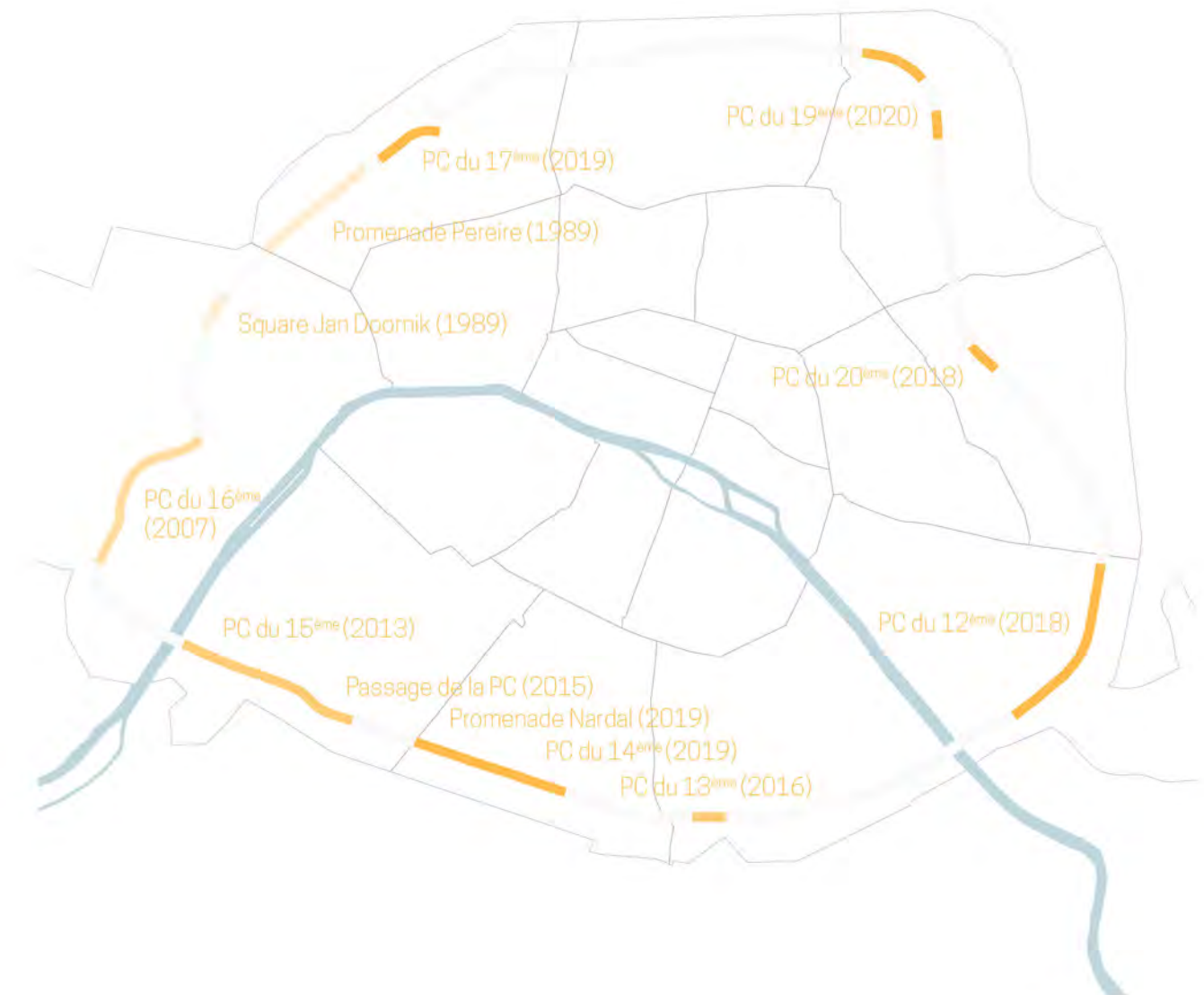
Sur son tracé, **la nature a depuis l'abandon du trafic repris ses droits** : la végétation a colonisé les rails et des animaux sauvages ont trouvé refuge sur cette drôle de friche. Certaines anciennes gares sont à l'abandon, laissées à l'imagination des artistes graffeurs, tandis que ses rails continuent mélancoliquement à tracer leur chemin à travers la ville.

L'arrêt du trafic ferroviaire sur la Petite Ceinture marque également le début d'une **lente reconquête par les promeneurs et promeneuses**. Depuis 2006, la Ville de Paris a ouvert certaines portions de la Petite Ceinture au public en vertu d'une série d'accords avec la SNCF. Entre l'ouverture du Sentier Nature (désormais Petite Ceinture du 16<sup>ème</sup>) en 2007 et celle de la Petite Ceinture du 19<sup>ème</sup> en 2020, **ce sont aujourd'hui neuf tronçons qui ont ouvert au public, représentant un peu moins de 8 km de promenade**. Ces espaces de promenade le long des rails sont complétés par des **promenades créées en surface au-dessus des tunnels de la Petite Ceinture**, depuis la Promenade Pereire, livrée dans les années 1990, à la promenade Jane et Paulette Nardal, inaugurée l'année dernière.

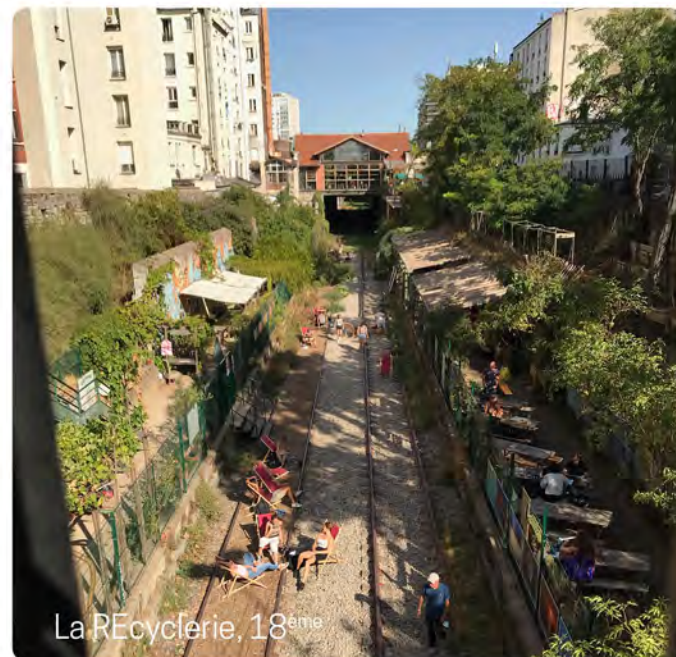
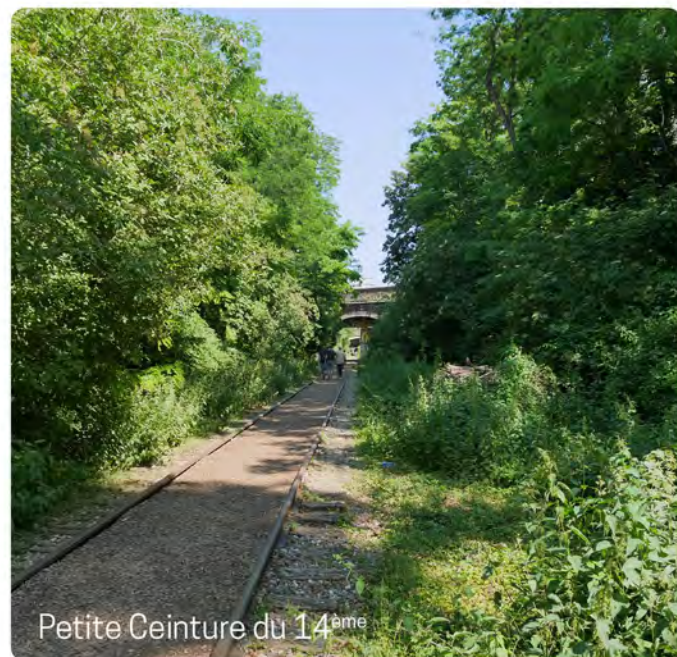
Ces évolutions répondent à une **forte demande exprimée par les Parisien-ne-s à travers les outils de démocratie participative mis à leur disposition**. En 2013 déjà, les Parisien-ne-s

émettaient le souhait de voir la Petite Ceinture devenir une promenade verte, un souhait confirmé par **le formidable succès rencontré par toutes les propositions portant sur l'ouverture du site dans le cadre du Budget participatif** (l'ouverture de nouveau tronçon a été lauréate à chaque fois qu'elle a été soumise au vote, soit en 2015, 2018, et 2019) et plus récemment par les résultats de la conférence citoyenne sur la révision du Plan Local d'Urbanisme parisien.

Ces promenades viennent relier les nombreux lieux de vie s'étant installés au fil des années **le long des rails**. Anciennes gares reconverties, jardins partagés, fermes urbaines, espaces culturels ; tous ces lieux qui sont aujourd'hui des acteurs essentiels de leurs quartiers et de la ville sont reliés par le tracé de la Petite Ceinture, qui les unit dans un seul et même espace.



Histoire







# 02.

## Constat

La genèse de cette association remonte à un constat simple, formulé intuitivement au cours de promenades le long du tracé de la Petite Ceinture. Bien qu'exceptionnel à de nombreux points de vue, l'espace de la Petite Ceinture est aujourd'hui trop peu mis en valeur.

La Petite Ceinture est une opportunité rare pour Paris : elle est un précieux réservoir d'espace vert dans un milieu urbain dense, un parcours historique permettant de découvrir le patrimoine parisien, mais aussi un site où de développent de nouveaux usages. Cependant, elle est aujourd'hui une somme d'espaces disjoints, incapable de mettre en valeur ce qui fait sa particularité : sa longueur, sa diversité, sa richesse culturelle et écologique, et surtout son unicité.

L'objet de ce chapitre est de présenter l'intérêt qu'il y aurait à dépasser le statu quo actuel pour renouer avec la continuité originelle de la Petite Ceinture.

# Un corridor écologique à préserver et renforcer

## Constat

L'abandon du trafic ferroviaire a permis le développement d'une végétation dense le long de la Petite Ceinture. Les arbres plantés afin de consolider les talus ou remblais de la plateforme ferroviaire ont servi de base à la croissance d'**une végétation spontanée qui confère à la Petite Ceinture une qualité écologique exceptionnelle.**

Selon l'endroit de Paris où l'on se trouve, cette nature peut se manifester de manière très différente tout au long du tracé de la Petite Ceinture. La délicate Promenade Pereire, promenade plantée construite au-dessus des rails de RERC, a peu en commun avec la végétation spontanée que l'on trouve sur les parties en friche de la Petite Ceinture. Cependant, ces espaces mis bout à bout constituent **une formidable trame verte, reliant la majorité des grands espaces verts parisiens**, y compris les deux bois, les parcs de Montsouris, des Buttes-Chaumont, Georges Brassens, de la Villette ou le cimetière du Père Lachaise.

Ceci créé pour les animaux un **corridor leur permettant de se déplacer à travers la ville.** La Petite Ceinture est, avec les bois de Boulogne et de Vincennes, la plus grande réserve de biodiversité de la capitale. Comme le note en 2011 l'Atelier Parisien d'Urbanisme, qui la qualifie de « bastion » écologique dans la ville, de nombreuses espèces bénéficient de cette trame verte. Certaines

espèces ayant trouvé refuge autour des rails – renards, hérissons, lézards, chauve-souris (une colonie de pipistrelles, la seule d'Ile de France, hiberne dans un tunnel de la Petite Ceinture dans le 14<sup>ème</sup> arrondissement) – sont devenues emblématiques du site.

Véritable poumon vert, la Petite Ceinture est enfin un **atout immense afin de lutter contre le réchauffement climatique**, qui se fait plus ressentir en milieu urbain, et de **créer des îlots de fraîcheur en ville.** Elle offre des espaces encaissés, à l'abri de la chaleur, et ombragés, grâce à sa dense canopée, contribuant ainsi à lutter contre la pollution de l'air et la perte de biodiversité. Ainsi, **la Petite Ceinture est amenée à jouer un rôle déterminant dans la construction d'une ville plus résiliente et mieux adaptée au réchauffement climatique.**



## 40 hectares

d'espace vert existant,  
le long du tracé de la  
Petite Ceinture

## 24 parcs & jardins

reliés par les rails de la  
Petite Ceinture

# Une identité forte malgré un profil varié

## Constat

Longue de 32km, la **Petite Ceinture est avant tout un espace divers**. Son profil, son statut juridique, sa relation avec le reste de la ville, son insertion dans le paysage urbain, diffère selon l'endroit où on se trouve sur la ligne. Cependant, et malgré cette diversité, **la ligne a conservé une identité propre qu'elle tient à la fois de son ADN ferroviaire, mais aussi de l'abandon du trafic, qui a permis sa reconquête par la nature et le développement de nouveaux usages spontanés.**

Tout d'abord, le profil de la Petite Ceinture est lui-même varié, une conséquence de son insertion dans un milieu urbain dense : **la Petite Ceinture est en effet tantôt à niveau, tantôt en viaduc, tantôt en remblai, tantôt en tranchée et tantôt en tunnel.** Les rails sont à l'air libre sur environ 20 km du tracé, et couverts sur les 12 km restants.

Depuis l'abandon du trafic circulaire sur la ligne en 1934, ses différents tronçons ont connu des fortunes diverses. Si la majorité du linéaire a été préservée grâce au transport de marchandises, une section de la Petite Ceinture a été détruite dans le 16ème arrondissement, tandis qu'une autre a été récupérée par le RER C. **Le résultat est qu'aujourd'hui il est parfois ardu de suivre le tracé de la Petite Ceinture, qui se perd dans les différents strates qui composent la ville.**

**La création d'une promenade continue permettrait de mettre en valeur cette identité forte**, qui apparaît aujourd'hui de manière parcellaire et évanescente, en unifiant l'espace Petite Ceinture, constitué de la plateforme ferroviaire, mais aussi des gares et autres espaces ferroviaires aux alentours (voir la section Cadre juridique de ces propositions).

A l'air libre

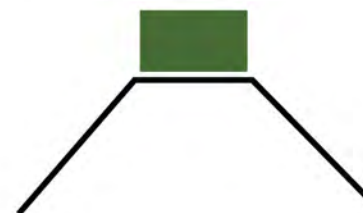
Tranchée ouverte



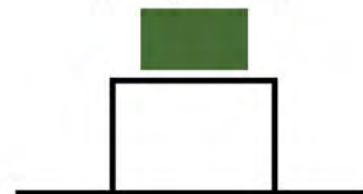
A niveau



En remblai



Ouvrage aérien

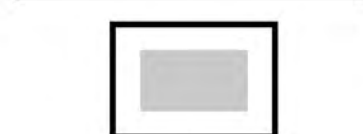


Souterrain

Tranchée couverte



Tunnel



Gare de Passy-la-Muette, 16<sup>ème</sup>



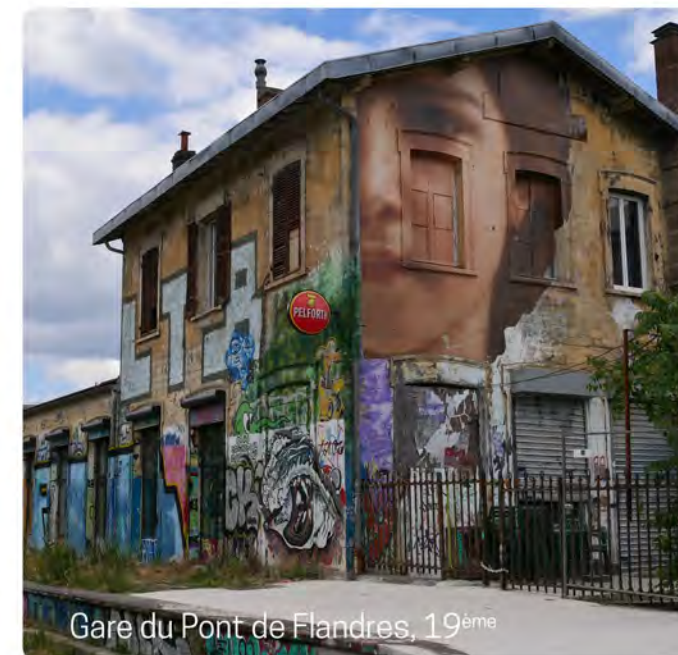
Petite Ceinture du 12<sup>ème</sup>



Gare de Charonne, 20<sup>ème</sup>



Canal de l'Ourcq, 19<sup>ème</sup>



Gare du Pont de Flandres, 19<sup>ème</sup>



Parc Martin Luther King, 17<sup>ème</sup>

# Un autre regard sur Paris

## Constat

Se promener sur la Petite Ceinture permet de porter **un autre regard sur Paris**. En effet, elle ne se fond jamais tout à fait dans le tissu urbain, offrant ainsi au promeneur une perspective singulière sur la ville, ses rues, bâtiments, monuments, ou voies d'eau. En suivant sa trace, on traverse ainsi la Seine (deux fois), le Canal de l'Ourcq, les parcs Georges Brassens, Montsouris, des Buttes-Chaumont, ou Martin Luther King ; on aperçoit la Tour Eiffel, le Sacré-Cœur, les colonnes de la barrière du Trône, la Bibliothèque Nationale de France, ou la Statue de la Liberté.

La Petite Ceinture **traverse les 9 arrondissements périphériques de la ville, les anciens villages de Paris**, qui ont connu des histoires différentes depuis leur intégration à la ville. On peut ainsi sans jamais quitter son tracé passer du chic 16<sup>ème</sup> arrondissement et ses façades haussmanniennes aux entrepôts industriels qui longent le Boulevard Ney dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement, en passant par les tours des Olympiades et le Chinatown qu'elles abritent.

**On découvre en se promenant le long des rails le patrimoine ferroviaire parisien**, aujourd'hui menacé par la transformation de nombreux espaces dédiés au train en nouveaux quartiers. La réversibilité des aménagements exigée par la SNCF a en effet eu la vertu de préserver en grande partie l'ADN ferroviaire du site : les rails, les gares,

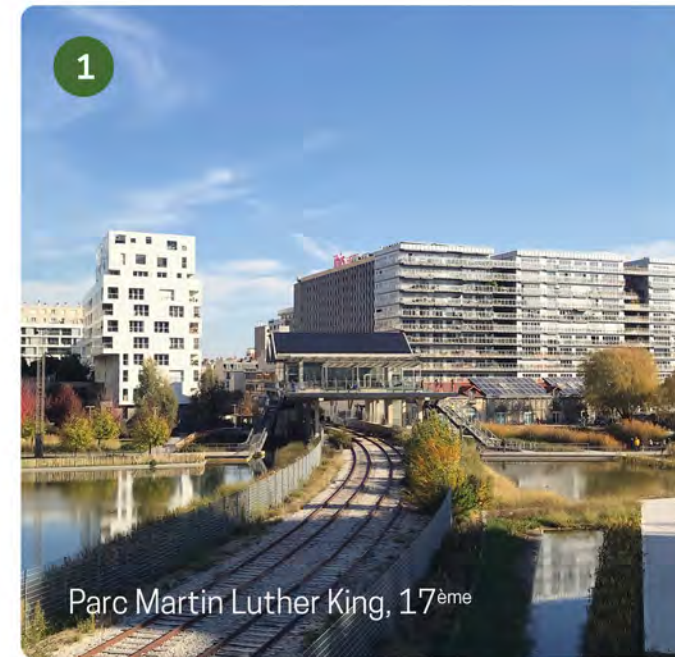
le ballast sont autant d'éléments distinctifs de la Petite Ceinture qui lui confèrent cette qualité de monument historique à part entière.

**Elle est un témoin des mutations des anciens villages de Paris**, devenus nos arrondissements extérieurs. Construite en rase-campagne, elle s'insère désormais dans un tissu urbain dense où se superposent plusieurs couches de l'histoire parisienne : les anciens villages, l'industrialisation de Paris, puis la fermeture des espaces industriels et leur transformation en quartiers intégrés au reste de la ville, processus qui se déroule toujours devant nos yeux.

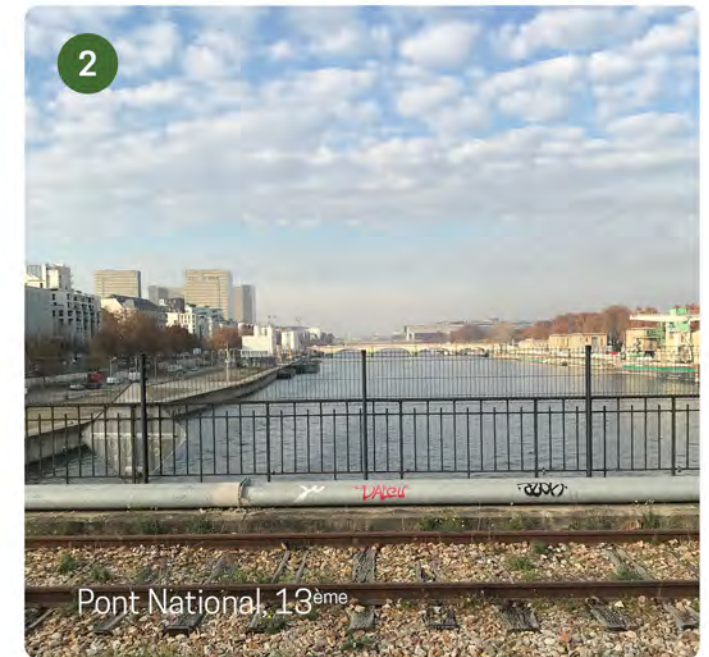
En effet, **on peut également appréhender depuis les rails l'actualité de la ville**. Le tracé de la Petite Ceinture traverse les principaux projets d'aménagement urbains à Paris : Batignolles-Clichy, la ZAC Rive Gauche, Chapelle-Charbon, Bercy-Charenton et longe le boulevard des Maréchaux et les portes de Paris, eux-aussi en pleine mutation. Elle pourrait devenir un élément distinctif et identitaire de ces nouveaux quartiers et les connecter à leur histoire et patrimoine là où ils sont souvent bâtis comme sur une tabula rasa.



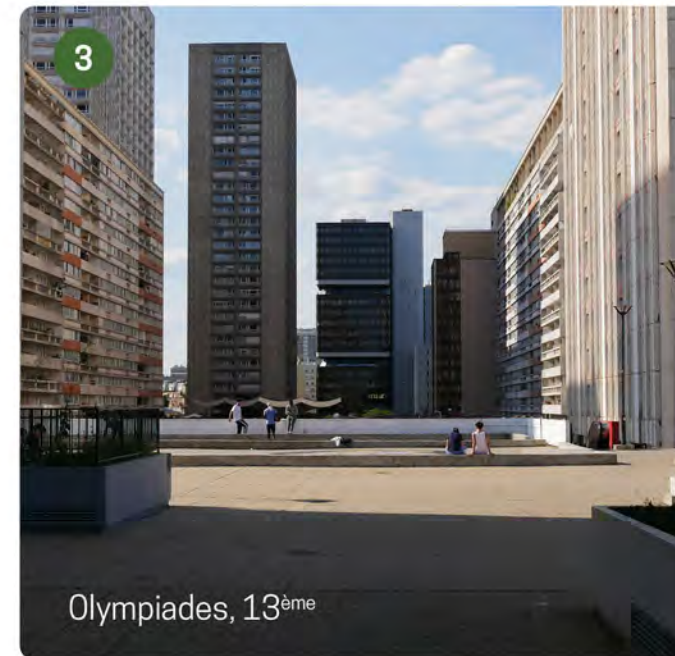
**9**  
arrondissements  
traversés, les anciens  
villages de Paris



Parc Martin Luther King, 17<sup>ème</sup>



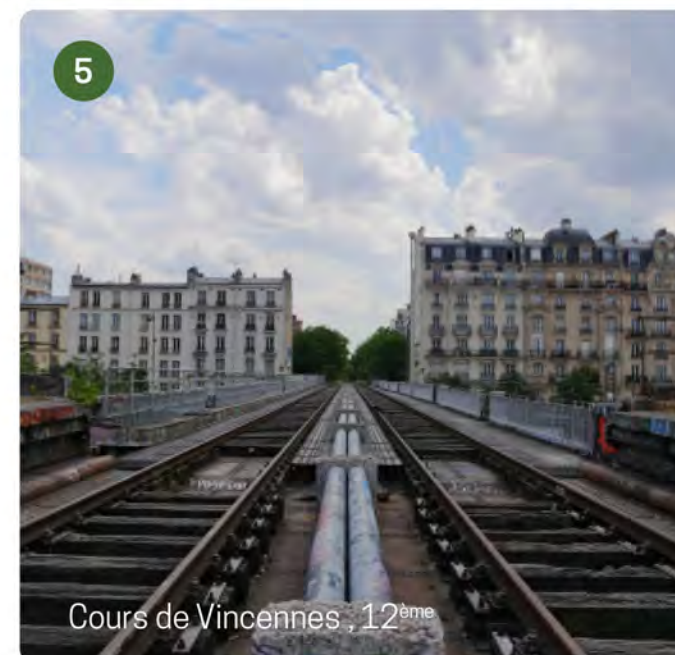
Pont National, 13<sup>ème</sup>



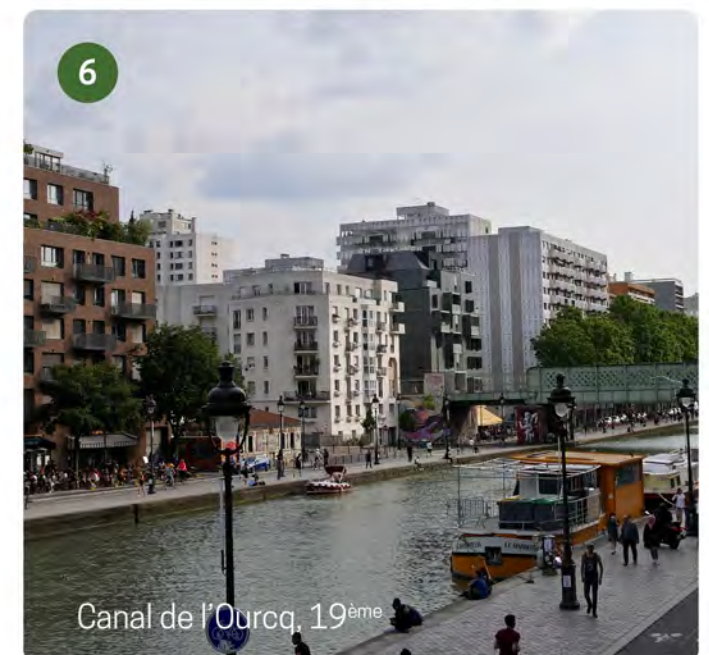
Olympiades, 13<sup>ème</sup>



Boulevard Emile Augier, 16<sup>ème</sup>



Cours de Vincennes, 12<sup>ème</sup>



Canal de l'Ourcq, 19<sup>ème</sup>

# Un site qui reprend vie peu à peu

## Constat

Comme indiqué en préambule, la Petite Ceinture est à la fois un **témoin de l'histoire de Paris, mais aussi un acteur de son avenir**. Ainsi, et outre les promenades ouvertes au public, de nombreuses initiatives ont redonné vie à son tracé tout en respectant l'ADN ferroviaire du site.

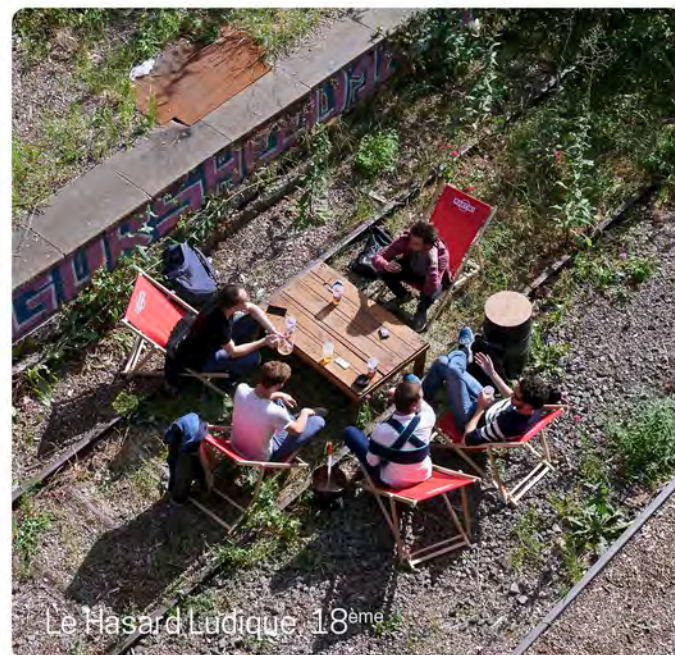
Peut-être l'aspect le plus visible de cette renaissance, **certaines gares de la Petite Ceinture connaissent aujourd'hui une seconde vie**. Elles ont été transformées en salles de concert (comme la Gare Jazz dans le 19<sup>ème</sup> arrondissement), en lieux hybrides (pensez au Poinçon dans le 14<sup>ème</sup>), en restaurants (la Brasserie Auteuil dans le 16<sup>ème</sup> par exemple), ou en tiers-lieux dédiés à l'écologie (comme la REcyclerie dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement). Cet élan doit se poursuivre dans les prochains mois avec de nombreux projets visant à redonner vie à d'anciens sites ferroviaires situés le long des rails.

**L'écologie est au cœur de nombreux projets s'insérant autour de la Petite Ceinture**. Outre la REcyclerie, il existe aujourd'hui 14 jardins partagés aux alentours immédiats des rails de la Petite Ceinture. Le Jardin du Ruisseau, dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement, est le doyen de ces jardins partagés et illustre comment un espace dédié à l'écologie peut aussi devenir un oasis pour son quartier et sensibiliser un public large

aux questions environnementales. Enfin la Ferme du rail, une ferme urbaine qui a ouvert en 2020 le long de la Petite Ceinture dans le 19<sup>ème</sup> arrondissement, vient compléter cet éventail d'initiatives liées à l'écologie.

Enfin, **le site reprend aussi vie grâce aux usages spontanés de celui-ci qui se sont développés depuis l'abandon du trafic ferroviaire**. La Petite Ceinture est devenue un véritable musée du « street-art » à ciel ouvert, et lecteurs en quête de solitude, artistes, ou simplement groupes d'amis, profitent aujourd'hui de la tranquillité de la Petite Ceinture pour s'adonner en toute liberté à leurs activités préférées. La Petite Ceinture est pour bien d'entre eux un espace libre, qui échappe en partie aux règles qui gouvernent le reste de la ville.

L'enjeu (et comme souvent, c'est une question d'équilibre entre des demandes parfois contradictoires) est pouvoir créer un espace public, ouvert à tou-te-s, sans étouffer ces nouveaux usages. **Démocratiser, en somme, sans aseptiser**. La Petite Ceinture est un espace urbain à part, un des derniers espaces libres de Paris, et le projet de promenade doit favoriser ces usages, tout en les rendant accessibles à tou-te-s.



## 9 gares réaffectées

et plusieurs autres lieux de vie et commerces installés le long des rails

## 12 jardins partagés

créés le long des rails ou sur le tracé de la Petite Ceinture

# Un espace aujourd'hui morcelée

## Constat

Plusieurs espaces de promenades existent aujourd'hui sur la Petite Ceinture ou au-dessus des tunnels qu'elle traverse, pour un total d'environ 10km de promenade, sur les 32 que compte la ligne.

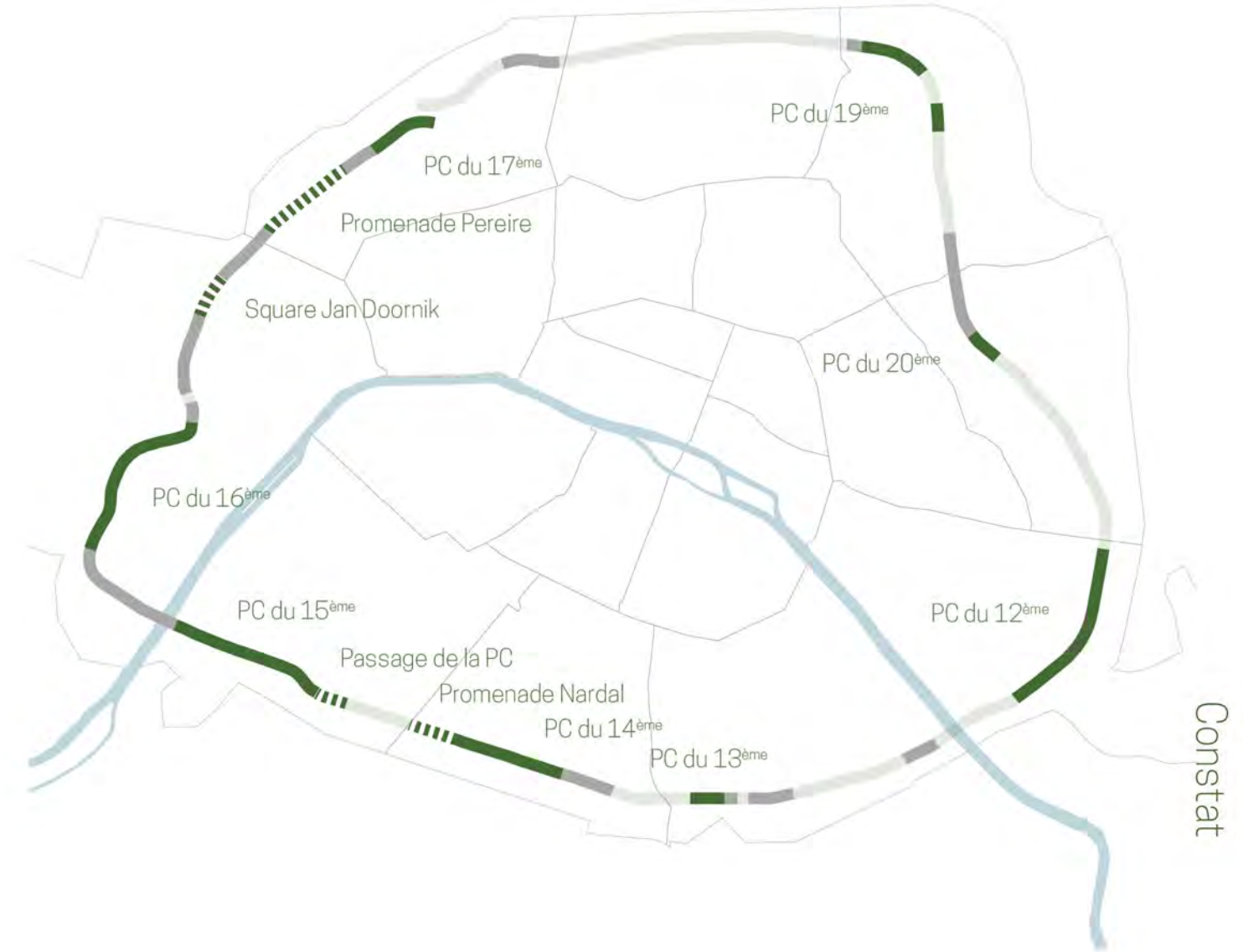
Cependant, **la plupart de ces promenades ne sont pas liées entre elles**. Résultat : la continuité de la promenade est rompue, et une grande partie de la Petite Ceinture demeure inaccessible au public, ne permettant pas de mettre assez en valeur le patrimoine et l'actualité de cet espace lié par une histoire commune qui lui confère malgré la diversité de ses paysages une identité forte, et fragilisant le corridor écologique formé par la Petite Ceinture.

En effet, celui-ci est menacé par certaines réutilisations de la plateforme à des fins de travaux. Un tronçon de la Petite Ceinture de plus d'un kilomètre de long dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement a ainsi été bitumé en 2017 afin d'y faire circuler des engins de chantier dans le cadre de l'extension de la ligne 14, et la végétation décimée. **De plus, la surface au-dessus des tunnels de la Petite Ceinture est aujourd'hui parfois dédiée au transport automobile**, créant un parcours très minéral qui rompt la continuité verte de la Petite Ceinture. Dans le 16<sup>ème</sup> arrondissement, des parkings géants occupent à certains endroits toute la (grande) surface en

voirie au-dessus des tunnels.

Cela crée pour les promeneurs et promeneuses de nombreuses frustrations : pourquoi ouvrir au public un tronçon à l'air libre de 1km si c'est pour l'entourer de barrières empêchant d'aller plus loin ? Que peut-on découvrir de la Petite Ceinture en dix minutes de marche, là où une promenade continue permettrait de fouler des kilomètres durant le rail, traversant la ville ? Comment défendre l'importance écologique de la Petite Ceinture tout en tronçonnant la trame verte qu'elle constitue ?

**Morceler ainsi l'espace menace aussi sa continuité sur le long terme et lui fait courir le risque de voir son identité se diluer.** C'est pour pallier ces risques, et débloquent tout le potentiel de la Petite Ceinture, que nous formulons aujourd'hui **les propositions qui suivent**, visant à guider les élu-e-s Parisien-ne-s dans la construction, pas à pas, d'une promenade continue longue de 32 km à travers Paris.



## 9 zones de rupture

minérales qui coupent le tracé de la Petite Ceinture



# 03.

## Propositions

Forts de ce constat, nous souhaitons désormais détailler les aménagements que nous proposons afin de tisser mètre par mètre une promenade continue le long de l'intégralité du tracé de la Petite Ceinture.

Après une première partie dédiée aux principes qui guident ces propositions, nous présentons les types d'interventions préconisées dans le reste de ce chapitre. Nous rentrons ensuite dans le vif du sujet, montrant la forme que pourrait prendre cette promenade à l'échelle de la ville, de l'arrondissement (avec un détail de nos propositions arrondissement par arrondissement), et de la métropole. Enfin, nous présentons une étude de coûts et comparons ces coûts avec d'autres projets d'aménagement urbain.

En effet, nous sommes convaincu-e-s que la Petite Ceinture représente pour une opportunité de faire plus, avec moins. Le « Central Park » parisien ne serait-il déjà pas sous nos yeux ? Avec en tête le potentiel de la Petite Ceinture décrit dans le chapitre précédent, nous espérons que ces propositions démontreront le caractère résolument réaliste, et réalisable, de la création d'une promenade continue le long du tracé de la Petite Ceinture.

# 1

Respect des critères posés par le propriétaire, la SNCF

Nos propositions s'inscrivent dans le cadre réglementaire et contractuel régissant aujourd'hui la Petite Ceinture décrit au chapitre 4, en particulier en ce qui concerne la réversibilité des aménagements. Toute création d'une promenade le long des rails devra se faire dans le respect des règles établies par la SNCF, propriétaire du site.

# 4

Favoriser les déplacements piétons et la marche urbaine

Les piétons sont trop souvent les grands oubliés des politiques d'urbanisme. Nos propositions visent à leur réserver la Petite Ceinture en en faisant un long sentier de marche reliant entre eux les arrondissements périphériques parisiens. Ce sentier devrait être le plus possible séparé de la voirie, afin d'offrir des cheminements apaisés, mais aussi accessibles aux personnes à mobilité réduite.

# 2

Préserver et renforcer l'écologie sur la PC

La Petite Ceinture abrite aujourd'hui une biodiversité particulièrement riche, développée en grande partie spontanément dû à l'arrêt de la circulation ferroviaire. Nos propositions souhaitent promouvoir un délicat équilibre d'une cohabitation harmonieuse entre les humains et la nature, visant à préserver la quiétude des lieux, et la création de nouveaux espaces verts afin de renforcer la trame verte qu'elle constitue.

# 5

Faire vivre cet espace

Nous soutenons toute initiative visant à faire vivre cet espace magique et évocateur. Il existe déjà de nombreux espaces dédiés à l'agriculture urbaine, à la culture, à l'art, au jardinage, ou à la vie associative le long du tracé de la Petite Ceinture, un espace divers, qui offre de nombreuses possibilités. Nous nous engageons à soutenir ces espaces existants et à promouvoir et faciliter la création de nouveaux lieux de vie le long des rails, toujours dans le strict respect de la biodiversité !

# 3

Préserver et mettre en valeur le patrimoine ferroviaire

La Petite Ceinture est un musée à ciel ouvert, un témoin de l'histoire ferroviaire de la ville (notamment via ses gares), mais aussi de son actualité artistique grâce aux graffeurs et autres artistes qui ont réinvesti cet espace. Il est impératif de préserver et de valoriser ces deux patrimoines – historique et artistique – pour permettre aux promeneurs et promeneuses de connaître l'histoire et l'actualité du lieu qu'ils traversent.

# 6

Préserver l'esprit de liberté qui y règne

La Petite Ceinture est un espace de liberté qui doit le rester : Graffeurs, rappeurs, lecteurs en quête de solitude, ou simplement groupes d'amis se retrouvant pour un pique-nique, profitent aujourd'hui de la tranquillité de la Petite Ceinture pour s'adonner en toute liberté à leurs activités préférées. Toute transformation de cette espace doit s'inscrire dans cet état d'esprit, et permettre à la Petite Ceinture de rester un espace libre.



## OUVRIR



Ces interventions consistent à ouvrir au public de nouvelles sections à l'air libre de la Petite Ceinture comme cela a été fait ces dernières années sur près de 10 km de rail. Nous préconisons pour ces ouvertures au public un aménagement léger respectueux de la biodiversité et du critère de réversibilité posé par le propriétaire du site, mais rendant la Petite Ceinture accessible à tous les publics, y compris aux personnes à mobilité réduite.



### 9 km

linéaires supplémentaires à ouvrir au public

## RELIER



Là où la Petite Ceinture disparaît de la vue (soit car elle a été détruite, comme boulevard Exelmans dans le 16<sup>ème</sup>, soit car elle est tunnel), nous préconisons de créer des liaisons vertes là où elles n'existent pas déjà. Ces liaisons pourraient notamment être créées en récupérant l'espace actuellement dédié à du stationnement automobile, dans la lignée de la politique annoncée par la Ville de Paris pour la mandature à venir.



### 10 km

de liaisons vertes à créer entre les tronçons à l'air libre

## BALISER



Nous proposons enfin de créer un balisage unifié, clair, et visible qui suivrait le tracé de la Petite Ceinture le long de ses 32km afin de permettre aux promeneurs de le suivre à travers la ville, y compris lorsqu'on perd les rails de vue. Ce balisage comporterait deux éléments : des balises régulières et des cartes explicatives aux accès indiquant la position du promeneur et celle des lieux de vie installés le long de la Petite Ceinture.

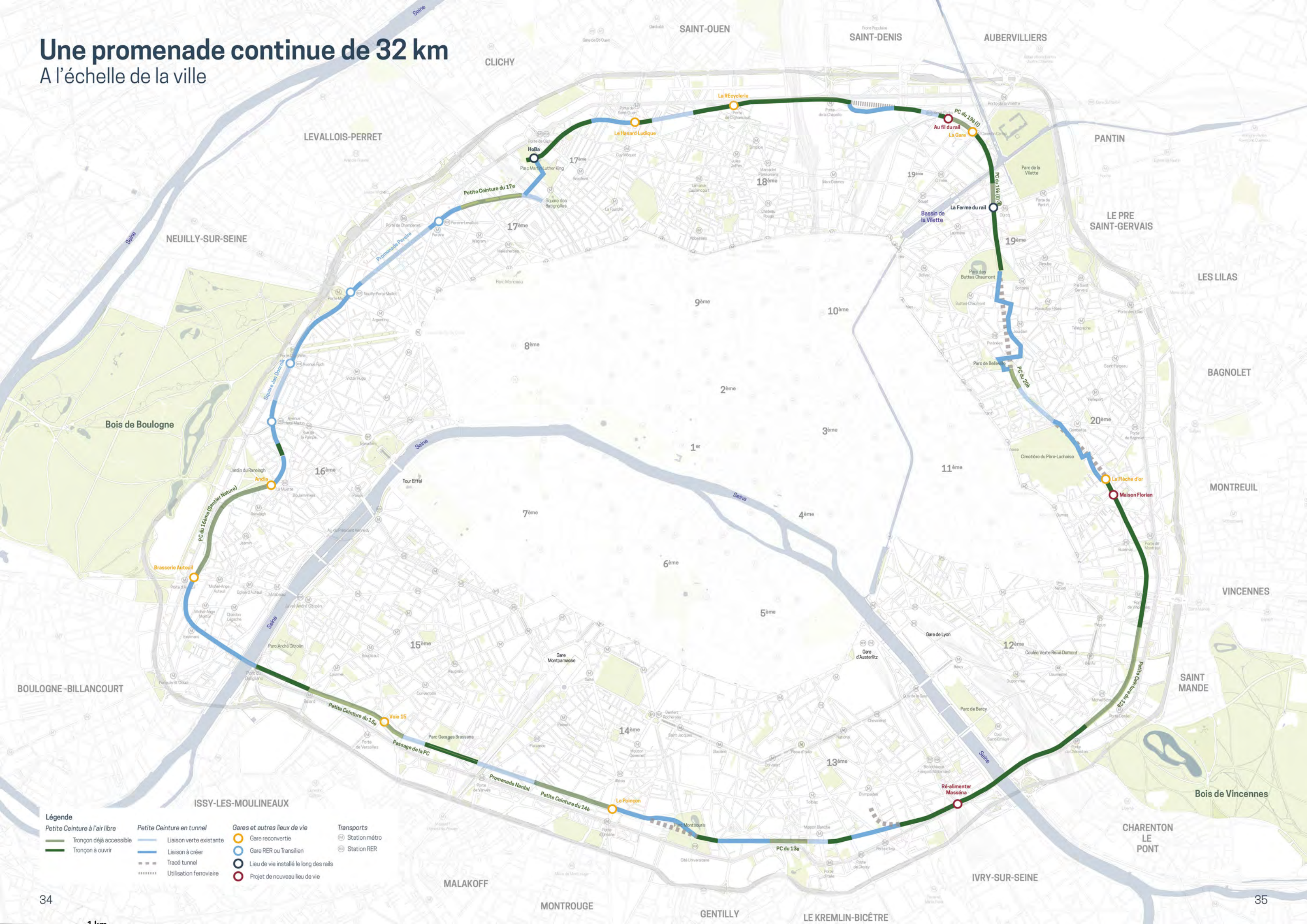


### 32 km

de promenade à baliser

# Une promenade continue de 32 km

A l'échelle de la ville



- Légende**
- |                               |                           |  |               |
|-------------------------------|---------------------------|--|---------------|
| Petite Ceinture à l'air libre | Petite Ceinture en tunnel | Gares et autres lieux de vie           | Transports    |
| Tronçon déjà accessible       | Liaison verte existante   | Gare reconvertie                       | Station métro |
| Tronçon à ouvrir              | Liaison à créer           | Gare RER ou Transilien                 | Station RER   |
|                               | Tracé tunnel              | Lieu de vie installé le long des rails |               |
|                               | Utilisation ferroviaire   | Projet de nouveau lieu de vie          |               |

# Une promenade continue de 32 km

A l'échelle de la ville



Promenade existante



Tronçon à ouvrir



Tronçon à ouvrir



Liaison verte à créer



Balisage



Balisage



Tronçon à ouvrir



Section ouverte



Promenade existante



Section ouverte



Promenade ouverte



Tronçon à ouvrir



Tronçon à ouvrir



Cours de Vincennes, 12<sup>ème</sup>

# Le 12<sup>ème</sup> arrondissement

## A l'échelle de l'arrondissement

Aujourd'hui:

Environ **3 km linéaires** de Petite Ceinture dans l'arrondissement, **entièrement à l'air libre**.

Nos propositions en chiffres:

Ouvrir **1,5 km linéaires** de la Petite Ceinture supplémentaires.  
Créer **3 nouveaux accès**.

Le résultat: **3 km linéaires de promenade verte et continue** à travers l'arrondissement



### Légende

<b>Petite Ceinture à l'air libre</b>	<b>Petite Ceinture en tunnel</b>	<b>Accès</b>	<b>Gares et autres lieux de vie</b>	<b>Transports</b>
Tronçon déjà accessible	Liaison verte existante	Accès via gare	Gare reconvertie	Station métro
Tronçon à ouvrir	Liaison à créer	Accès existant	Gare RER ou Transilien	Station RER
	Tracé tunnel	Accès à créer	Lieu de vie installé le long des rails	
	Utilisation ferroviaire		Projet de nouveau lieu de vie	



# 1

## Ouvrir la Petite Ceinture au Nord de la villa du Bel-Air

La prolongation de la Petite Ceinture du 12<sup>ème</sup> au Nord de celle-ci a fait l'objet d'un projet lauréat au Budget Participatif 2019. Nous invitons la Ville de Paris à réaliser cette prolongation, qui viendra relier les 12<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> arrondissements et fournira un accès aux nouveaux lieux de vie qui vont s'installer le long des rails de l'autre côté du Cours de Vincennes (Maison Florian, Flèche d'Or).

# 2

## Intégrer sous forme de promenade la PC au futur quartier Bercy Charenton

Avant la traversée de la Seine, nous suggérons d'ouvrir au public la section qui traverse la zone Bercy-Charenton afin d'étendre au Sud la Petite Ceinture du 12<sup>ème</sup>. Nous préconisons pour cela de préserver le plus possible ce tronçon de la Petite Ceinture, particulièrement riche au niveau écologique, tout en le sécurisant afin de pouvoir l'ouvrir au public, et d'en faire un espace de respiration dans ce nouveau quartier.

# 3

## Ouvrir au niveau du pont National et faire le lien entre le 13<sup>ème</sup> arrondissement et Bercy Charenton

Nous proposons de créer une promenade publique sur les rails traversant le Pont National afin de relier les deux arrondissements entre eux par une promenade piétonne et d'élargir le pont là où la Petite Ceinture est aujourd'hui cloisonnée, empêchant de profiter de la vue sur la Seine et Paris.

# Le 13<sup>ème</sup> arrondissement

## A l'échelle de l'arrondissement

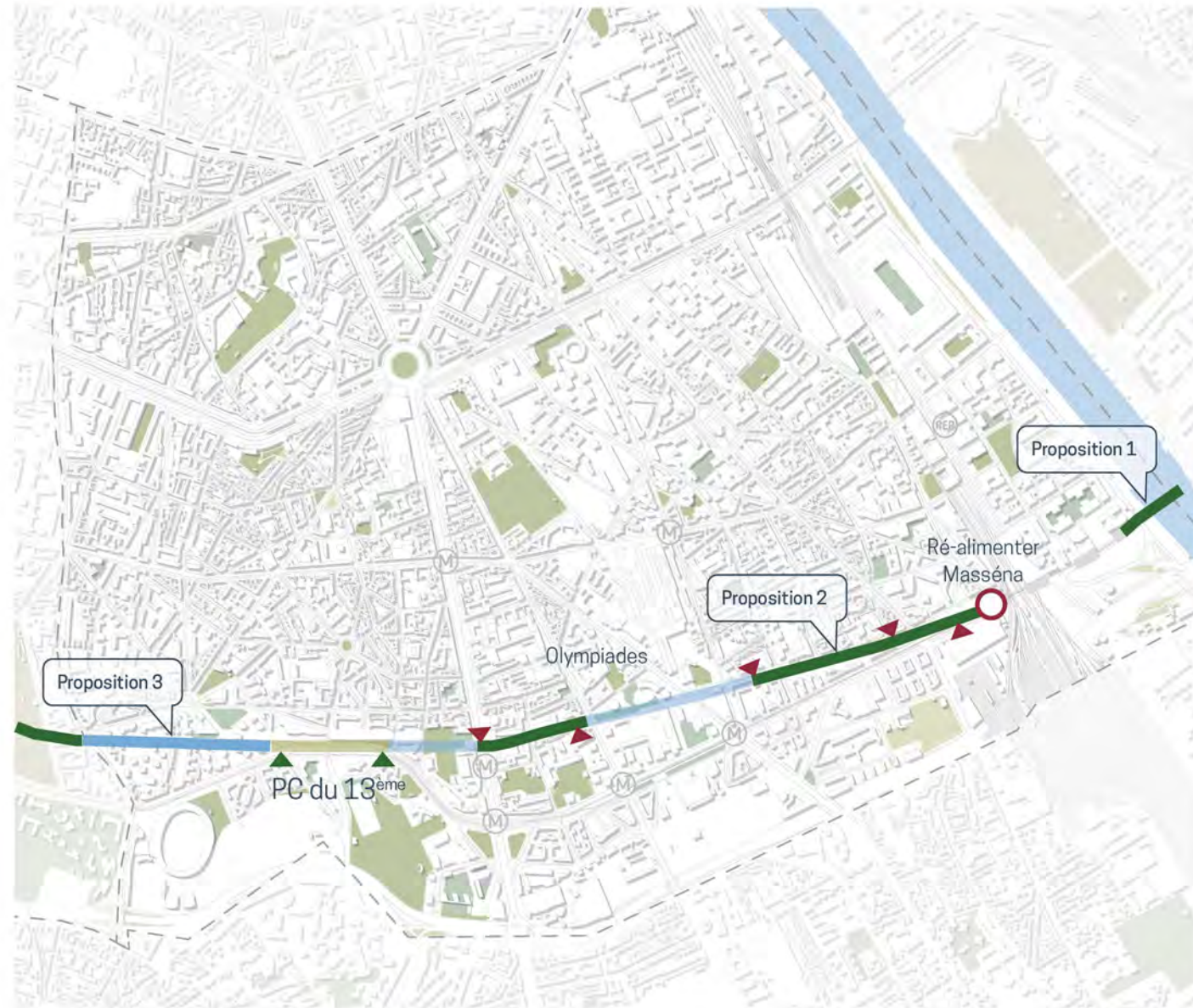
### Aujourd'hui:

Environ **3,5 km linéaires** de Petite Ceinture dans l'arrondissement dont **2,2 km à l'air libre** et **1,3 km en tunnel**.

### Nos propositions en chiffres:

Ouvrir **1,8 km linéaires** de la Petite Ceinture supplémentaires et créer **5** nouveaux accès  
Végétaliser & baliser **1,3 km** au-dessus des tunnels.

Le résultat: **3,5 km linéaires de promenade verte et continue** à travers l'arrondissement



### Légende

<b>Petite Ceinture à l'air libre</b>	<b>Petite Ceinture en tunnel</b>	<b>Accès</b>	<b>Gares et autres lieux de vie</b>	<b>Transports</b>
Tronçon déjà accessible	Liaison verte existante	▲ Accès via gare	○ Gare reconvertie	Ⓜ Station métro
Tronçon à ouvrir	Liaison à créer	▲ Accès existant	○ Gare RER ou Transilien	Ⓜ RER Station RER
	Tracé tunnel	▲ Accès à créer	○ Lieu de vie installé le long des rails	
	Utilisation ferroviaire		○ Projet de nouveau lieu de vie	



# 1

Ouvrir au public le pont National et faire la liaison avec le 12<sup>ème</sup> arrondissement

Nous proposons de créer une promenade sur les rails du Pont National, reliant les 12<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> arrondissements (voir ci-dessus). La Petite Ceinture est ensuite coupée au niveau de l'Avenue de France et ce jusqu'à la rue Regnault et la gare Masséna. Nous proposons jusqu'à la fin des travaux sur la dalle de suivre la Petite Ceinture via l'avenue de France.

# 2

Ouvrir au public les tronçons à l'air libre entre l'av. de France et Maison Blanche

Un court tronçon partant de la gare Masséna pourrait être ouvert au public en parallèle de la renaissance de la gare. A partir de la rue du Dessous-des-berges, la Petite Ceinture a été jusqu'à Maison Blanche bitumée afin de servir de base vie au chantier du M14. La fin des travaux étant prévue en 2024, nous proposons que la remise en l'état du site et son ouverture au public soient étudiées au plus vite afin de garantir que ce tronçon ne soit durablement dégradé.

# 3

Végétaliser et baliser la rue des Longues Raies

A partir de la Poterne des Peupliers, la rue des Longues Raies épouse le tracé du tunnel dans lequel passe la Petite Ceinture. Actuellement, la rue est peu propice à la promenade: le trottoir est étroit et elle est peu végétale. Nous proposons de végétaliser le plus possible et de baliser cette rue afin de permettre une liaison entre la Poterne des Peupliers et le parc Montsouris.

# Le 14<sup>ème</sup> arrondissement

## A l'échelle de l'arrondissement

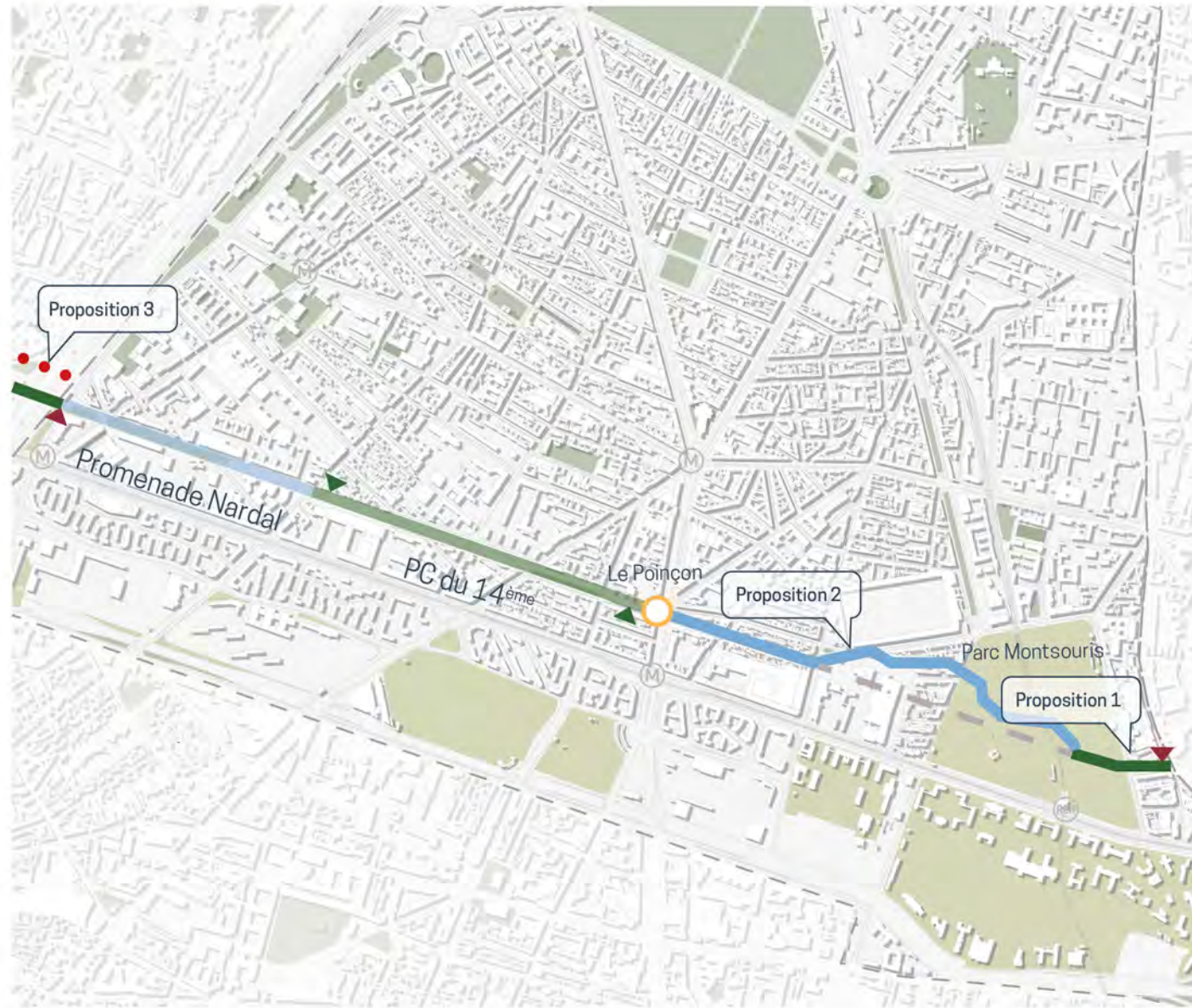
Aujourd'hui:

Environ **2,8 km linéaires** de Petite Ceinture dans l'arrondissement dont **1 km à l'air libre** et **1,8 km en tunnel**.

Nos propositions en chiffres:

Ouvrir **0,3 km linéaires** de la Petite Ceinture supplémentaires et créer **1** nouvel accès. Végétaliser & baliser **1,1 km** au-dessus des tunnels.

Le résultat: **2,8 km linéaires de promenade verte et continue** à travers l'arrondissement



### Légende

<b>Petite Ceinture à l'air libre</b>	<b>Petite Ceinture en tunnel</b>	<b>Accès</b>	<b>Gares et autres lieux de vie</b>	<b>Transports</b>
Tronçon déjà accessible (green line)	Liaison verte existante (light blue line)	Accès via gare (yellow triangle)	Gare reconvertie (orange circle)	Station métro (M icon)
Tronçon à ouvrir (dark green line)	Liaison à créer (blue line)	Accès existant (green triangle)	Gare RER ou Transilien (blue circle)	Station RER (RER icon)
	Tracé tunnel (dashed line)	Accès à créer (red triangle)	Lieu de vie installé le long des rails (black circle)	
	Utilisation ferroviaire (dotted line)		Projet de nouveau lieu de vie (red circle)	



# 1

Réhabiliter l'accès permettant de descendre dans la tranchée Montsouris et l'ouvrir au public

Le 14<sup>ème</sup> arrondissement abrite en son sein ce qui est sans doute la section la plus photogénique de la Petite Ceinture : la tranchée qui passe dans le parc Montsouris. Afin de donner au accès au plus grand nombre à cet endroit exceptionnel, nous proposons que la création d'un accès public soit étudiée. Un vieil accès existe aujourd'hui au niveau de la rue de l'Amiral Mouchez et pourrait être réhabilité.

# 2

Baliser & végétaliser le tracé entre la gare de Montrouge et l'entrée du parc Montsouris

A partir du Parc Montsouris, la Petite Ceinture s'enfonce dans un long tunnel qui épouse peu ou prou le tracé de la voirie. Nous proposons de suivre ce tunnel en surface via le parc et le square Montsouris, puis d'emprunter la rue Paul Fort et la villa Virginie pour gagner la gare de Montrouge. Ce tracé gagnerait à être balisé et végétalisé le plus possible (en particulier la rue Paul Fort, très minérale).

# 3

Valoriser & rénover le tunnel permettant de traverser les rails Montparnasse

A l'ouest du 14<sup>ème</sup> arrondissement, un souterrain piéton permet de relier les rues Jacques Aubry et Vercingétorix. Ce tunnel est actuellement peu engageant ; nous proposons de le rénover afin de permettre un cheminement piéton agréable entre la tranchée de la Petite Ceinture située en contrebas du parc Georges Brassens et la promenade Jane et Paulette Nardal, construite au-dessus de la Petite Ceinture.





# Le 15<sup>ème</sup> arrondissement

## A l'échelle de l'arrondissement

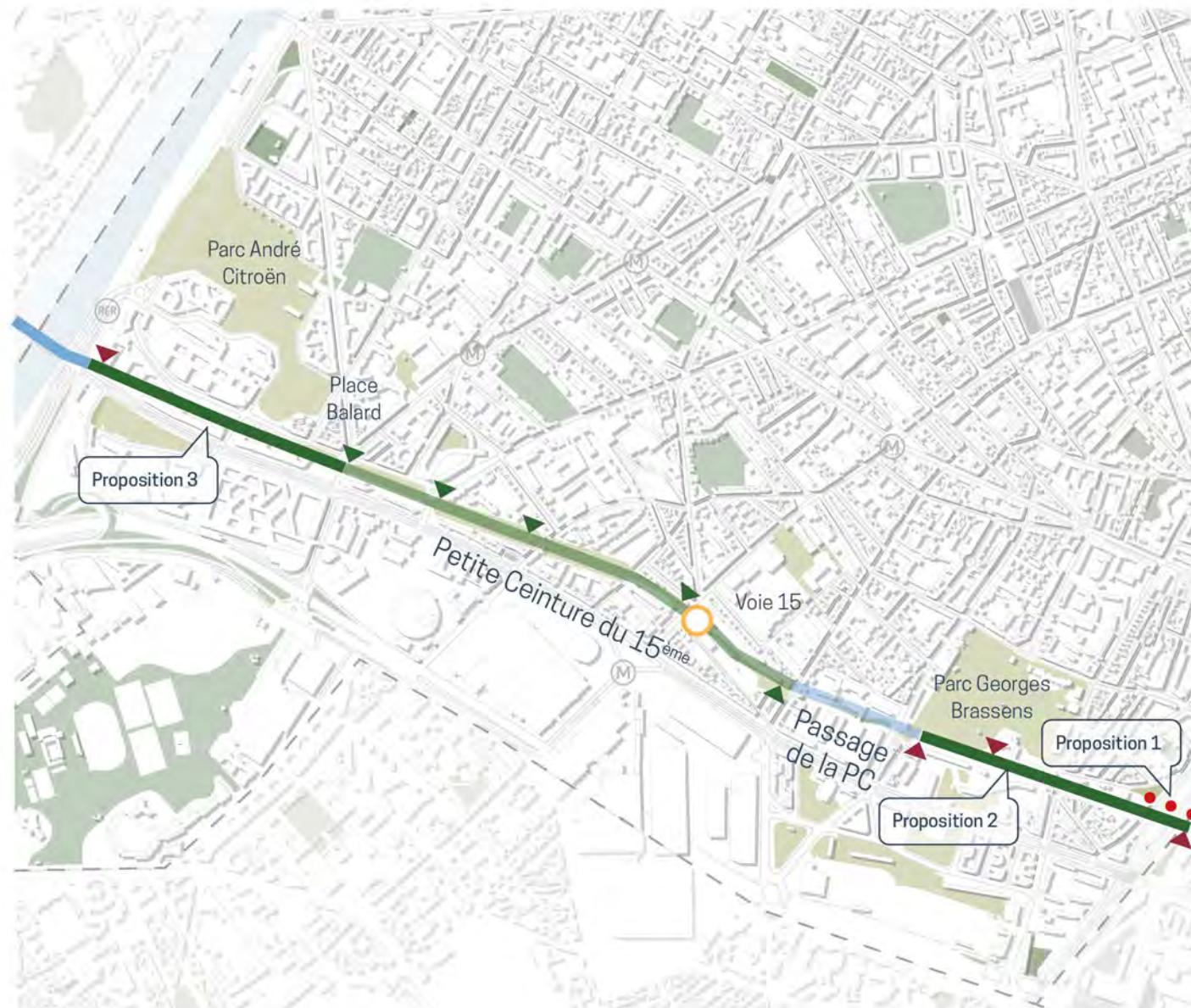
Aujourd'hui:

Environ **2,9 km linéaires** de la Petite Ceinture dans l'arrondissement dont **2,5 km à l'air libre** et **0,3 km en tunnel**.

Nos propositions en chiffres:

Ouvrir **1,3 km linéaires** de la Petite Ceinture supplémentaires et créer **3** nouveaux accès  
Baliser la PC dans tout l'arrondissement.

Le résultat: **2,9 km linéaires de promenade verte et continue** à travers l'arrondissement



### Légende

<b>Petite Ceinture à l'air libre</b>	<b>Petite Ceinture en tunnel</b>	<b>Accès</b>	<b>Gares et autres lieux de vie</b>	<b>Transports</b>
Tronçon déjà accessible	Liaison verte existante	Accès via gare	Gare reconvertie	Station métro
Tronçon à ouvrir	Liaison à créer	Accès existant	Gare RER ou Transilien	Station RER
	Tracé tunnel	Accès à créer	Lieu de vie installé le long des rails	
	Utilisation ferroviaire		Projet de nouveau lieu de vie	



# 1

Ouvrir la section de la PC située en contrebas du parc Georges Brassens

Le tronçon en contrebas du parc Georges Brassens est actuellement interdit au public, créant une discontinuité dans la promenade de la Petite Ceinture. Nous proposons d'ouvrir ce tronçon au public et de créer soit un accès donnant sur la r. Jacques Baudry, soit (idéalement) un accès au niveau de la r. Vercingétorix, de l'autre côté du tunnel ferroviaire sous les voies de la gare Montparnasse, qui pourrait être ouvert au public en raison de sa faible longueur.

# 2

Ouvrir le tronçon à l'ouest de la Place Balard

Derrière la place Balard, les rails se fauillent à l'air libre jusqu'au pont du Garigliano. La Petite Ceinture est ici réservée à une potentielle utilisation ferroviaire en lien avec le RER C, mais n'est pas utilisée. Nous proposons d'étudier l'ouverture au public de ce tronçon pour faire le lien avec le 16<sup>ème</sup> arrondissement via le Pont du Garigliano.

# 3

Baliser le Pont du Garigliano

Le pont du Garigliano est construit sur l'emplacement de l'ancien viaduc d'Auteuil, que la Petite Ceinture empruntait pour traverser la Seine jusqu'à sa destruction dans les années 1960. Le pont pourrait être balisé pour amener le promeneur de l'autre côté de la Seine et au 16<sup>ème</sup> arrondissement.

# Le 16<sup>ème</sup> arrondissement

## A l'échelle de l'arrondissement

### Aujourd'hui:

Environ **5,3 km linéaires** de la Petite Ceinture dans l'arrondissement dont **1,3 km à l'air libre** et **4 km en tunnel**.

### Nos propositions en chiffres:

Ouvrir **0,1 km linéaires** de la Petite Ceinture supplémentaires et créer **1** nouvel accès. Végétaliser & baliser **3,7 km** au-dessus du tunnel du RER C et le long du Boulevard Exelmans.

Le résultat: **5,3 km linéaires de promenade verte et continue** à travers l'arrondissement



### Légende

<b>Petite Ceinture à l'air libre</b>	<b>Petite Ceinture en tunnel</b>	<b>Accès</b>	<b>Gares et autres lieux de vie</b>	<b>Transports</b>
Tronçon déjà accessible	Liaison verte existante	▲ Accès via gare	● Gare reconvertie	Ⓜ Station métro
Tronçon à ouvrir	Liaison à créer	▲ Accès existant	● Gare RER ou Transilien	Ⓜ Station RER
	Tracé tunnel	▲ Accès à créer	● Lieu de vie installé le long des rails	
	Utilisation ferroviaire		● Projet de nouveau lieu de vie	



# 1

Créer une promenade sur le terre-plein central du boulevard Exelmans

Nulle trace de la Petite Ceinture le long du boulevard Exelmans depuis la destruction du viaduc d'Auteuil. Le terre-plein central, qui correspond à une partie de l'emprise du viaduc, est aujourd'hui peu mis en valeur et dévolu en grande partie au stationnement automobile. Nous proposons sur cette section de valoriser ce terre-plein central en l'aménageant en promenade, et de rappeler la présence passée de la Petite Ceinture en balisant ce nouveau cheminement.

# 2

Ouvrir la tranchée Emile Augier et l'intégrer au reste de la promenade

Juste avant que la Petite Ceinture ne se cache dans un tunnel, aujourd'hui emprunté par le RER C, on trouve au niveau du boulevard Emile Augier une courte section de la Petite Ceinture située en tranchée. Cette tranchée est un des tronçons les plus insolites, et les plus majestueux, de la Petite Ceinture. Aujourd'hui peu valorisé, nous proposons de l'ouvrir au public et de l'intégrer de manière astucieuse au reste de la promenade

# 3

Végétaliser le plus possible en surface au-dessus du RER C

Notre dernière proposition pour l'arrondissement consiste donc à proposer de végétaliser le plus possible le tracé en surface du tunnel emprunté par le RER C afin de créer un cheminement piéton agréable au-dessus de la Petite Ceinture. Cela supposerait de mieux exploiter les contre allées de du Boulevard de l'amiral Bruix, ainsi que l'espace au-dessus de la Petite Ceinture actuellement occupé par deux grands parkings de part et d'autre de l'avenue Henri Martin.

# Le 17<sup>ème</sup> arrondissement

## A l'échelle de l'arrondissement

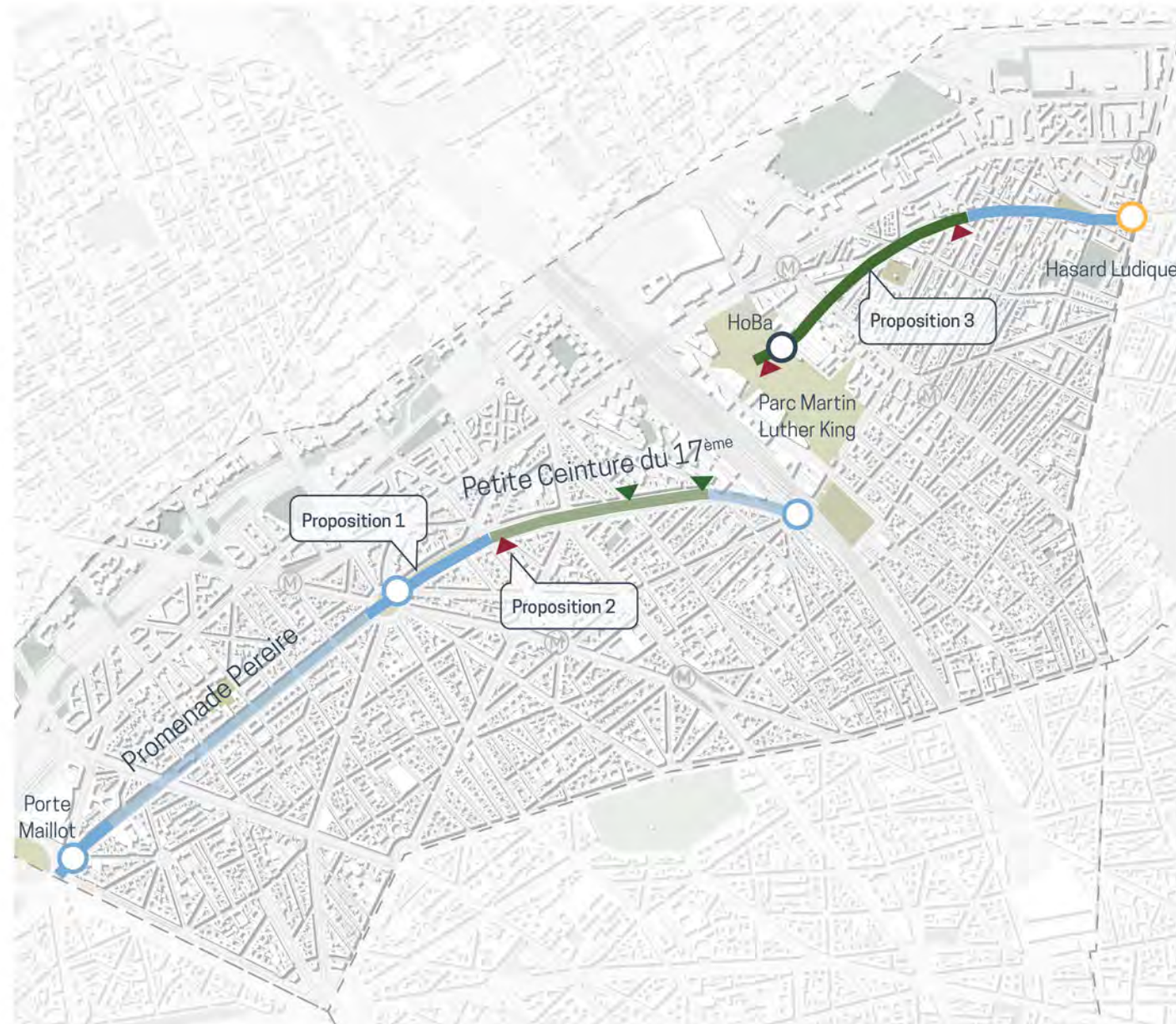
Aujourd'hui:

Environ **4,4 km linéaires** de la Petite Ceinture dans l'arrondissement dont **1,5 km à l'air libre** et **2,9 km en tunnel**.

Nos propositions en chiffres:

Ouvrir **0,7 km linéaires** de la Petite Ceinture supplémentaires et créer **4** nouveaux accès  
Végétaliser & baliser **2 km** au-dessus des tunnels.  
et à travers le parc Martin Luther King

Le résultat: **4,4 km linéaires de promenade verte et continue** à travers l'arrondissement



**Légende**

<b>Petite Ceinture à l'air libre</b>	<b>Petite Ceinture en tunnel</b>	<b>Accès</b>	<b>Gares et autres lieux de vie</b>	<b>Transports</b>
Tronçon déjà accessible	Liaison verte existante	▲ Accès via gare	● Gare reconvertie	Ⓜ Station métro
Tronçon à ouvrir	Liaison à créer	▲ Accès existant	● Gare RER ou Transilien	Ⓜ RER Station RER
	Tracé tunnel	▲ Accès à créer	● Lieu de vie installé le long des rails	
	Utilisation ferroviaire		● Projet de nouveau lieu de vie	

# 1

Végétaliser le plus possible en surface au-dessus du RER C

A l'ouest de l'arrondissement, la Petite Ceinture est empruntée en tunnel par le RER C. Nous recommandons de végétaliser le plus possible la surface au-dessus de ce tunnel afin de tisser une trame verte le long du tracé de la Petite Ceinture. Il serait intéressant de prolonger à l'ouest la promenade Pereire en supprimant le parking public qui sépare la promenade de la gare RER et de végétaliser le plus possible le blvd Pereire entre la Place du Maréchal-Juin et la place Wagram.

# 2

Créer un accès à l'ouest de la Petite Ceinture du 17<sup>ème</sup>

La tranchée Pereire est ensuite aujourd'hui ouverte au public, mais il lui manque un accès à l'ouest afin de permettre aux promeneurs de la suivre jusqu'au bout. Nous proposons de créer un accès derrière la place Wagram afin de permettre la sortie de la tranchée le plus à l'ouest possible, potentiellement à l'angle de la rue Alphonse de Neuville.

# 3

Ouvrir la Petite Ceinture au public entre le parc Martin Luther King et la rue Ernest Roche

Le parc Martin Luther King a été conçu en tournant le dos à la Petite Ceinture, alors qu'elle en est un élément central. Nous proposons d'ouvrir la Petite Ceinture au public entre le parc et la rue Pouchet, agrandissant ainsi le parc et offrant aux piétons un cheminement apaisé entre le parc et le quartier des Épinettes.



Parc Martin Luther King , 17<sup>ème</sup>

# Le 18<sup>ème</sup> arrondissement

## A l'échelle de l'arrondissement

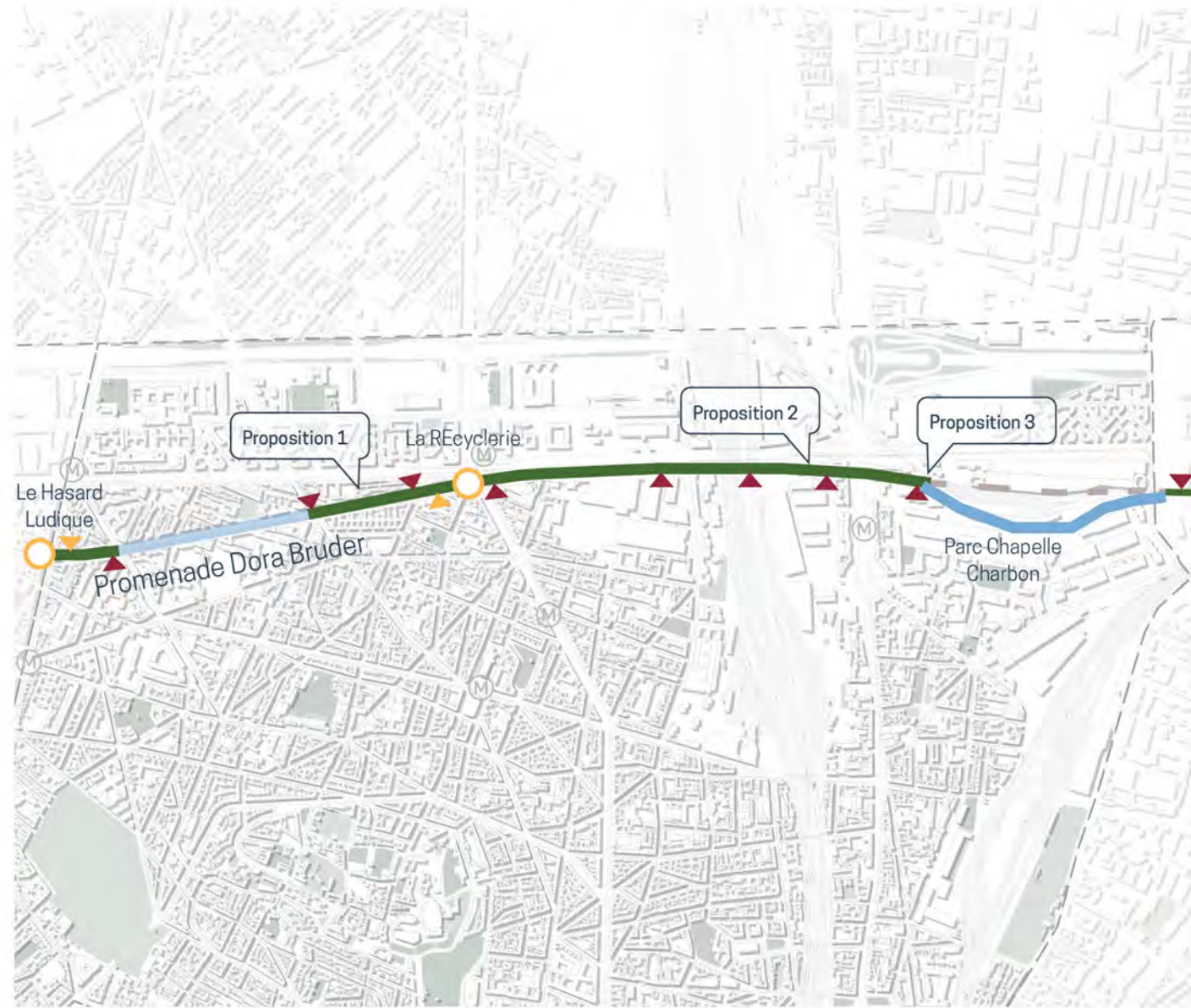
Aujourd'hui:

Environ **3,1 km linéaires** de la Petite Ceinture dans l'arrondissement dont **2,3 km à l'air libre** et **0,8 km en tunnel**.

Nos propositions en chiffres:

Ouvrir **2,3 km linéaires** de la Petite Ceinture et créer **9** nouveaux accès.  
Végétaliser & baliser **1 km** au-dessus des tunnels et à travers le parc Chapelle Charbon.

Le résultat: **3,1 km linéaires de promenade verte et continue** à travers l'arrondissement



### Légende

<b>Petite Ceinture à l'air libre</b>	<b>Petite Ceinture en tunnel</b>	<b>Accès</b>	<b>Gares et autres lieux de vie</b>	<b>Transports</b>
Tronçon déjà accessible	Liaison verte existante	Accès via gare	Gare reconvertie	Station métro
Tronçon à ouvrir	Liaison à créer	Accès existant	Gare RER ou Transilien	Station RER
	Tracé tunnel	Accès à créer	Lieu de vie installé le long des rails	
	Utilisation ferroviaire		Projet de nouveau lieu de vie	



# 1

Ouvrir au public la Petite Ceinture entre le Hasard Ludique et la porte de la Chapelle

A l'ouest de l'arrondissement, la Petite Ceinture est en majorité à l'air libre, et végétale. Nous suggérons sur cette séquence d'ouvrir tous les tronçons à l'air libre à la promenade aux horaires des jardins publics, reliant ainsi le Hasard Ludique, la REcyclerie, et le futur Jardin des traverses.

# 2

Ouvrir la section entre le Parc Chapelle Charbon et Chapelle international

La Petite Ceinture longe ensuite le nouveau quartier de Chapelle International. Les immeubles au nord du quartier sont construits au-dessus des rails, qui reçoivent toutefois un peu de lumière naturelle. Cette séquence très minérale pourrait être valorisée par une ouverture à la promenade et un aménagement léger, reliant ainsi le parc Chapelle-Charbon directement à Chapelle International et permettant un cheminement piéton apaisé sous la rue de la Chapelle.

# 3

Intégrer la Petite Ceinture au parc Chapelle Charbon en créant une liaison entre les deux côté ouest du parc

A l'est de l'arrondissement, la Petite Ceinture devrait retrouver à terme sa fonction ferroviaire entre les faisceaux de la gare de l'Est et la gare du Nord. Cette séquence de la Petite Ceinture est au croisement de deux importants projets d'aménagement: la création du parc Chapelle-Charbon et la construction du CDG Express. Ainsi, nous proposons de la contourner en la longeant à l'intérieur du parc Chapelle-Charbon, aménagé sur la partie sud de cette zone ferroviaire.

# Le 19<sup>ème</sup> arrondissement

## A l'échelle de l'arrondissement

Aujourd'hui:

Environ **3,2 km linéaires** de la Petite Ceinture dans l'arrondissement dont **2,6 km à l'air libre** et **0,6 km en tunnel**.

Nos propositions en chiffres:

Ouvrir **1,4 km linéaires** de la Petite Ceinture supplémentaires et créer **1** nouvel accès.  
Végétaliser & baliser **0,6 km** au-dessus des tunnels.

Le résultat: **3,2 km linéaires de promenade verte et continue** à travers l'arrondissement



### Légende

<b>Petite Ceinture à l'air libre</b>		<b>Petite Ceinture en tunnel</b>		<b>Accès</b>	<b>Gares et autres lieux de vie</b>	<b>Transports</b>
	Tronçon déjà accessible		Liaison verte existante			
	Tronçon à ouvrir		Liaison à créer			
			Tracé tunnel			
			Utilisation ferroviaire			



# 1

Relier la Petite Ceinture au Parc Chapelle-Charbon

Il est à nos yeux essentiel que le parvis de la gare Rosa Parks soit connecté au Parc Chapelle-Charbon au nord du raccordement entre la Petite Ceinture et le faisceau de la gare de l'Est, le long du projet d'aménagement dit « Ilot fertile ». Ceci permettrait de créer un cheminement piéton agréable entre le 19<sup>ème</sup> et le 18<sup>ème</sup>, là où il faut aujourd'hui passer par le boulevard Ney pour aller du parvis de la gare Rosa Parks à la porte de la Chapelle.

# 2

Ouvrir l'intégralité du tronçon entre les Buttes-Chaumont et la gare Rosa Parks

Nous proposons d'ouvrir au public le tronçon actuellement interdit entre la Gare jazz et la Ferme du Rail, qui traverse le canal de l'Ourcq, ainsi que celui allant de la Ferme du rail aux parc des Buttes-Chaumont. Ces deux ouvertures combinées permettraient de relier par une seule promenade verte le parc des Buttes-Chaumont à l'esplanade de la gare Rosa Parks.

# 3

Créer un cheminement balisé entre le Parc des Buttes-Chaumont et la Petite Ceinture du 20<sup>ème</sup>

La Petite Ceinture pénètre au niveau des Buttes-Chaumont dans un long tunnel caché sous la voirie et dont le tracé n'épouse jamais parfaitement celui des rues en surface. Nous proposons de créer un cheminement piéton balisé entre l'entrée du Parc des Buttes-Chaumont qui se situe dans l'axe de la r. des Alouettes, et la Petite Ceinture du 20<sup>ème</sup> passant via la r. des Alouettes, la r. Mélingue, et le belvédère de Belleville.

# Le 20<sup>ème</sup> arrondissement

## A l'échelle de l'arrondissement

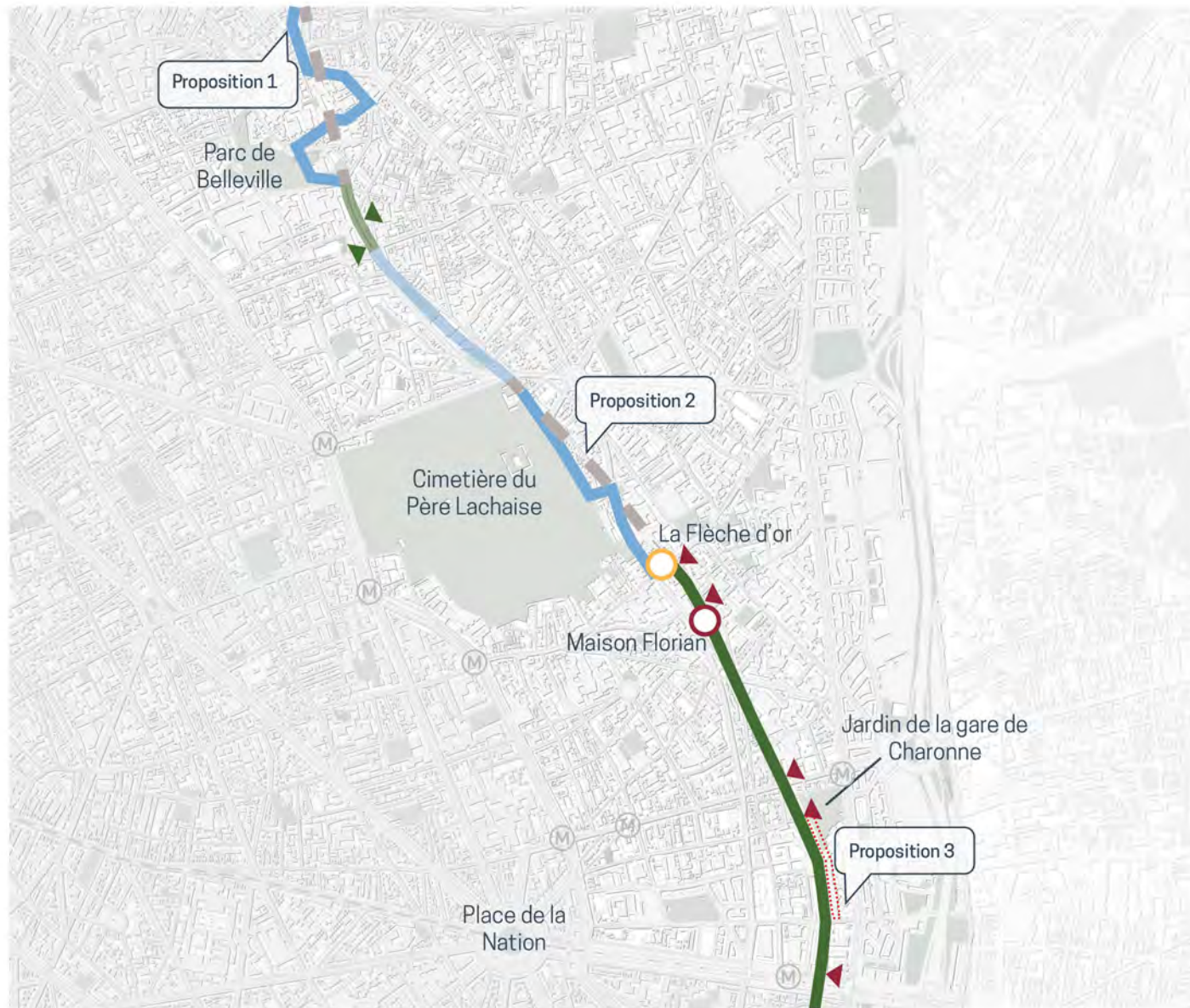
Aujourd'hui:

Environ **3,5 km linéaires** de la Petite Ceinture dans l'arrondissement dont **1,7 km à l'air libre** et **1,8 km en tunnel**.

Nos propositions en chiffres:

Ouvrir **1,5 km linéaires** de la Petite Ceinture supplémentaires et créer **5** nouveaux accès  
Végétaliser & baliser **1,7 km** au-dessus des tunnels.

Le résultat: **3,5 km linéaires de promenade verte et continue** à travers l'arrondissement



### Légende

<b>Petite Ceinture à l'air libre</b>		<b>Petite Ceinture en tunnel</b>		<b>Accès</b>		<b>Gares et autres lieux de vie</b>		<b>Transports</b>	
	Tronçon déjà accessible		Liaison verte existante		Accès via gare		Gare reconvertie		Station métro
	Tronçon à ouvrir		Liaison à créer		Accès existant		Gare RER ou Transilien		Station RER
			Tracé tunnel		Accès à créer		Lieu de vie installé le long des rails		
			Utilisation ferroviaire				Projet de nouveau lieu de vie		



# 1

Baliser la Petite Ceinture entre le nord de l'arrondissement et la PC du 20<sup>ème</sup>

La Petite Ceinture pénètre au niveau des Buttes-Chaumont dans un long tunnel caché sous la voirie et dont le tracé n'épouse jamais parfaitement celui des rues en surface. Nous proposons donc de suivre le tracé de la Petite Ceinture par la rue à travers le haut Belleville jusqu'à la Petite Ceinture du 20<sup>ème</sup>.

# 2

Végétaliser & baliser la r. des Rondeaux afin de créer une promenade en bordure du Père-Lachaise

Au sud de la Petite Ceinture du 20<sup>ème</sup>, les rails pénètrent dans un nouveau long tunnel. Les rues Sorbier et de la Bidassoa épousent parfaitement son tracé jusqu'à la place Martin Nadaud. Au sud de celle-ci, nous suggérons de longer le Cimetière du Père-Lachaise par la rue des Rondeaux, dont le trottoir pourrait être considérablement élargi en supprimant une file de stationnement à gauche, et de baliser tout ce tracé pour marquer la présence de la Petite Ceinture.

# 3

Ouvrir à partir de la Flèche d'Or; y intégrer la friche adjacente pour relier PC et jardin de la Gare de Charonne

Depuis la Flèche d'Or, la Petite Ceinture est actuellement fermée au public jusqu'au 12<sup>ème</sup> arrondissement. Nous suggérons d'ouvrir ce tronçon et d'y intégrer un terrain adjacent aujourd'hui en friche, appartenant à la SNCF, afin de relier la Petite Ceinture au Jardin de la Gare de Charonne. Ce projet a été adopté au cours du Budget Participatif 2019, et permettrait de relier à terme la Gare de Charonne (actuelle Flèche d'Or) avec le 12<sup>ème</sup> arrondissement par une trame verte reliée aux espaces verts existants.

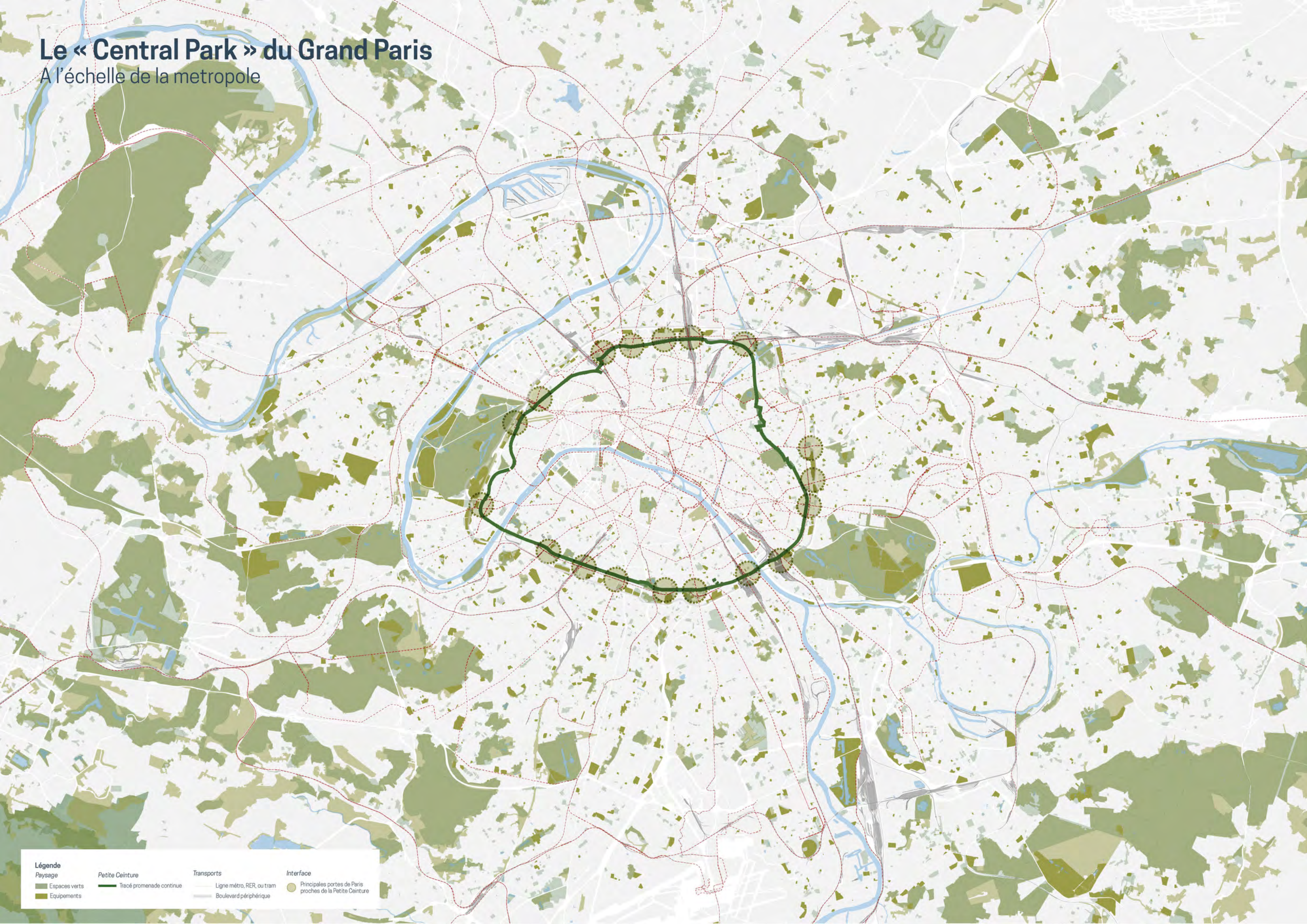


Canal de l'Ourcq, 19<sup>ème</sup>



# Le « Central Park » du Grand Paris

A l'échelle de la métropole



Légende		Interface	
<b>Paysage</b>	<b>Petite Ceinture</b>	<b>Transports</b>	<b>Interface</b>
■ Espaces verts	— Tracé promenade continue	— Ligne métro, RER, ou tram	● Principales portes de Paris proches de la Petite Ceinture
■ Equipements		— Boulevard périphérique	

## Budget Propositions

L'ouverture dans les dernières années de nombreuses promenades le long de la Petite Ceinture nous permet d'estimer le coût de ce type d'aménagement. **Ainsi, aménager 1 km de promenade le long des rails coûte entre 2 et 4 millions d'euros selon le type d'aménagement réalisé** (la Petite Ceinture du 15ème, plus « construite » et accessible aux personnes à mobilité réduite, a ainsi coûté plus cher que les tronçons ouverts ces dernières années).

**L'ouverture des 10 km à l'air libre au public coûterait donc environ 30 millions d'euros.** A titre de comparaison, c'est moins d'un tiers du budget prévu pour aménager la nouvelle place du Trocadéro et le parvis de la Tour Eiffel, et représente 0,4% du budget d'investissement de la mairie de Paris pour la mandature 2020-2026 (qui est d'environ 8 milliards d'euros).

Pour ce qui est des tronçons de liaison au-dessus des tunnels, tout dépend des types d'aménagements retenus. Sur nombre de tronçons, il existe déjà une trame verte qu'il suffit de tisser à travers de tout petits aménagements (par exemple un simple balisage dans la rue). Sur d'autres, on peut imaginer des projets allant jusqu'à la création de véritables promenades vertes, qui seraient plus coûteuses. Le prix de la création d'un nouvel espace vert au mètre carré revient à Paris à environ 1000 euros par m<sup>2</sup>. **Nous estimons qu'il y a environ 5 hectares, soit 50 000 m<sup>2</sup>, de liaisons vertes à créer à terme dans un scénario de végétalisation complète du tracé de la Petite Ceinture.** Ainsi, dans cette hypothèse maximaliste, **le coût de la création de ces liaisons vertes serait de 50 millions.**

Ainsi, **on peut estimer à 80 millions d'euros le coût total de l'aménagement des 32 km du tracé de la Petite Ceinture dans un scénario maximaliste, représentant environ 1% du budget d'investissement de la ville de Paris pour la mandature 2020-2026.**

# 2-4 millions d'euros

côût estimé de  
l'ouverture d'un  
kilomètre de  
promenade le long des  
rails

# 80 millions d'euros

côût estimé pour  
arriver à une  
promenade verte de  
32 km et 60 hectares

# 1%

du budget  
d'investissement de  
la mandature pour  
réaliser l'intégralité de  
la promenade

# Cadre juridique

## 04.

Nous inscrivons explicitement nos propositions dans le cadre juridique et réglementaire auquel la Petite Ceinture est soumise. Cette section résume la situation juridique actuelle qui contraint, mais rend aussi possible, la réalisation d'une promenade continue le long du tracé de la Petite Ceinture. Nous distinguons trois problématiques distinctes, ayant chacune son propre cadre juridique : celle de la plateforme ferroviaire elle-même, celle de la surface au-dessus des tunnels de la Petite Ceinture et de la voirie aux alentours des rails, et enfin celle des parcelles et bâtiments aux alentours immédiats de la Petite Ceinture (gares, surlargeurs, bâtiments ferroviaires).

Ensemble, ces trois catégories constituent « l'espace Petite Ceinture », allant au-delà de la seule plateforme ferroviaire et s'inscrivant de manière plus large dans le tissu urbain qui entoure la Petite Ceinture.

# La plateforme ferroviaire

## Le cadre juridique

Bien que le trafic ferroviaire ait cessé de battre son plein depuis de nombreuses années, **la plateforme ferroviaire de la Petite Ceinture reste la propriété de la SNCF**. Quelques petites portions à l'ouest de la ville ont été déclassées (tout en restant propriété de la SNCF), mais **les 23 kilomètres sud, est et nord des rails font eux toujours partie du Réseau ferré national**. A l'ouest, environ 6km sur les 32km que compte la ligne servent aujourd'hui au RER C et sont couverts.

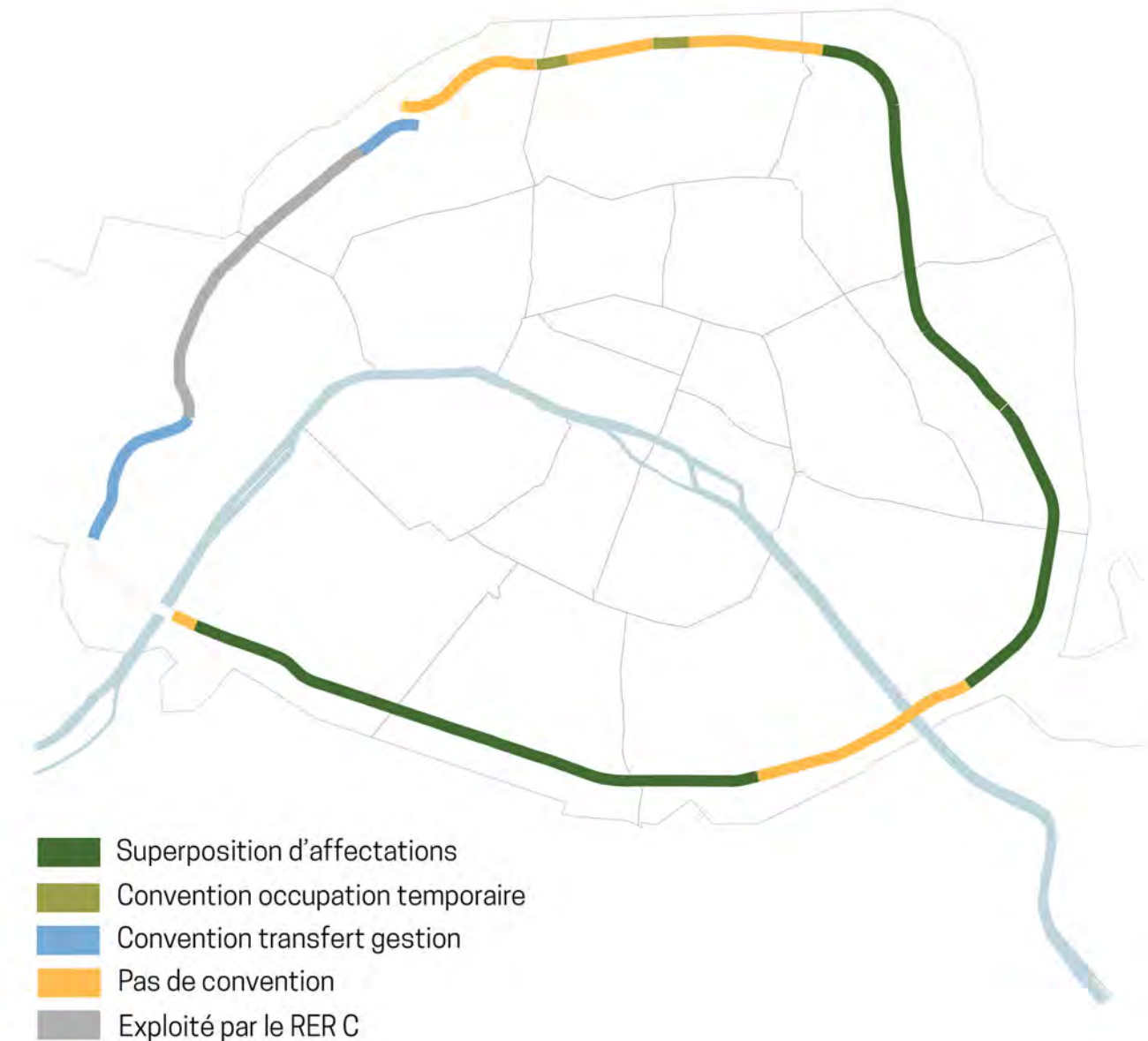
Toutefois, face aux demandes croissantes de la Ville de Paris pour ouvrir la Petite Ceinture au public, et à l'absence d'intérêt ferroviaire actuel de la ligne, **la SNCF et la Ville ont défini à partir de 2006 des modalités afin d'organiser l'ouverture de tronçons au public**. Les deux parties ont conclu en 2006 un premier protocole-cadre. Ce protocole déterminait les zones sur lesquelles des aménagements réversibles en promenade étaient possibles, comprenant près de la moitié du linéaire de la Petite Ceinture, et permit la création des premières promenades sur la plateforme ferroviaire, dans les 16ème et 15ème arrondissements.

Le Protocole-cadre de 2006, prolongé en 2011, a depuis été remplacé par un **nouvel accord, conclu en 2015 entre la Ville de Paris, SNCF Réseau, et SNCF Mobilités**. C'est ce nouveau protocole-

cadre qui régit aujourd'hui les utilisations de la Petite Ceinture.

**Ce protocole prévoit que tous les aménagements effectués sur la plateforme par la Ville de Paris afin d'ouvrir des tronçons au public soient réversibles**, et que la continuité de la ferroviaire de la ligne soit préservée. Outre ces règles d'or, déjà énoncées par le protocole de 2006, ce second protocole entérine également la possibilité pour la ville de créer de nouvelles promenades publiques sur certaines parties de la Petite Ceinture. En effet, il permet la mise à disposition de la Ville de Paris de certaines sections de la Petite Ceinture à titre gratuit, la Ville ayant à charge leur aménagement et leur entretien. **Les aménagements sur la plateforme ferroviaires sont tenus d'être réversibles**.

A la suite de ce protocole, **deux conventions de superposition d'affectations ont été conclues entre la SNCF et la Ville de Paris, mettant à la disposition de la ville 17 kilomètres de rail** entre la place Balard et la gare des Gobelins au Sud, et la rue de Charenton et la gare Rosa Parks à l'Est. Deux autres tronçons ne présentant plus aucun intérêt ferroviaire dans les 16ème et 17ème arrondissements ont fait l'objet de conventions de transfert de gestion, **portant le total du linéaire pouvant être ouvert par la Ville à la promenade à plus de 18km**.



Cadre Juridique



2015-2025

période couverte par le protocole-cadre entre la Ville de Paris et la SNCF

environ 18 kilomètres

soumis à la gestion de la Ville de Paris

# Au-dessus de ses tunnels

## Le cadre juridique

Si sur plus des 2/3 de son tracé, soit plus de 20 km, la Petite Ceinture est à l'air libre, elle est en tunnel sur le reste du tracé, **soit au total près de 12 km sous terre**. Pour les tunnels les plus courts (mesurant moins de 150m), l'ouverture à la promenade sans aménagement majeur est envisageable, et a déjà été fait à certains endroits de la ville, comme dans le 14ème arrondissement. Cependant, **les tunnels plus longs ne peuvent être ouverts à la promenade sans engager de grands travaux**. Certains tunnels, notamment à l'est de la ville, font plus d'un kilomètre, et le tunnel emprunté par le RER le long du tracé de la Petite Ceinture fait à lui seul plus de 4 km.

Ainsi, **nous proposons de créer, là où c'est possible, un cheminement vert le long du tracé de la Petite Ceinture en surface, reliant les tronçons à l'air libre**. La création de telles liaisons au niveau de la voirie est le plus souvent du ressort de la Ville de Paris et relève de ses compétences en matière d'aménagement urbain.

Au niveau du PLU, la plateforme ferroviaire est, quand elle est à l'air libre, classée la plupart du temps en Zone urbaine de grands services urbains. Ce n'est pas le cas de la surface au-dessus des tunnels, dont le zonage est extrêmement varié. **Ainsi, certaines parties sont simplement classées en zone urbaine générale, tandis que d'autres sont également classées**

**en zone urbaine verte**. C'est le cas par exemple de nombreux kilomètres de linéaires à l'ouest de la ville, dans le 16ème arrondissement, qui sont classés en ZUV mais sont aujourd'hui occupés par des parkings.

La Ville de Paris a lancé en 2020 un processus de révision de son PLU. La résolution adoptée par le Conseil de Paris en décembre 2020 indique que la nouveau PLU devra « favoriser la création de nouvelles liaisons écologiques à l'échelle de la métropole, notamment par la création de trames vertes et bleues à Paris; renforcer la biodiversité et la présence de la faune et de la flore par la protection, l'augmentation de la végétalisation et de la surface des espaces libres, la prise en compte du bien-être animal, l'identification des arbres de valeur paysagère et écologique à protéger, notamment en cœur d'îlot et en opérations d'aménagement ».



Cadre Juridique



5

promenades créées en voirie au-dessus des tunnels de la Petite Ceinture

11 km

de voirie au dessus des tunnels de la Petite Ceinture

# Les alentours immédiats

## Le cadre juridique

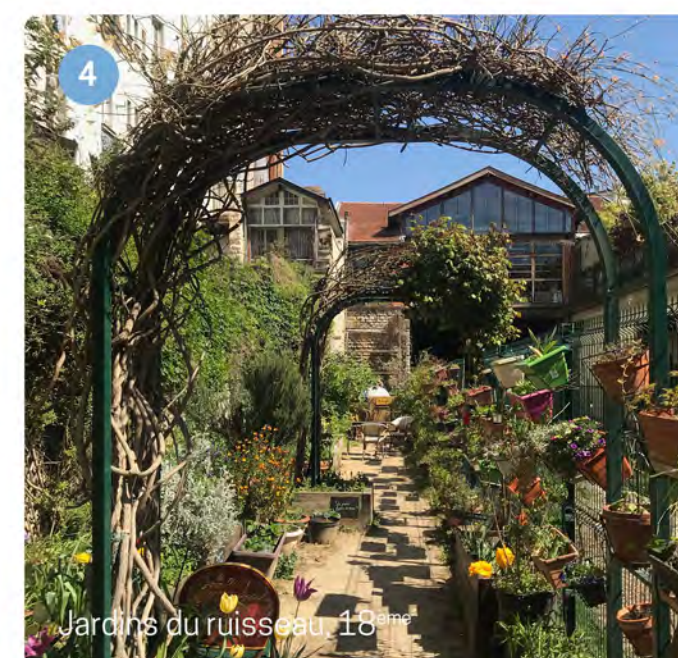
Plus on s'éloigne de la plateforme ferroviaire, plus **le cadre juridique des espaces de la Petite Ceinture devient fragmenté et parcellaire**. La longueur de la Petite Ceinture, la diversité de son profil, et l'historique spécifique de ses divers tronçons au niveau local, voire micro-local, ont fait muter de manière très différente le patrimoine ferroviaire (emprises, gares, bâtiments) qui constituaient à l'époque du train l'espace « Petite Ceinture ». L'abandon progressif du trafic, et la densification urbaine, ont émietté au fil du temps cet espace. **On peut distinguer dans ce paysage fragmenté certaines grandes catégories d'espaces adjacents à la Petite Ceinture, notamment les anciennes gares, les anciens bâtiments ferroviaires, et les surlargeurs de la Petite Ceinture** (comprenant les quais des gares).

**Les gares de la Petite Ceinture ayant résisté au temps sont peut-être les éléments les plus emblématiques de ce paysage.** Elles ont des statuts juridiques différents : certaines, dont bien sûr celles utilisées par le RER C, sont toujours propriété de la SNCF. C'est également le cas de certaines gares en cours de reconversion ou abandonnées (la Gare d'Avron par exemple, dont seul le premier étage est actuellement occupé par un artiste-peintre). Les autres gares sont soit propriété d'acteurs privés (comme la gare du Pont-de-Flandre, qui appartient à la société qui gère la Gare jazz, ou la gare de Passy dans le 16ème, transformée en restaurant), ou de la Mairie de Paris.

Les gares ne sont pas les seuls bâtiments ferroviaires ayant un potentiel de réhabilitation. **En effet, la SNCF est également propriétaire de divers espaces adjacents à la plateforme ferroviaire et qui sont aujourd'hui peu ou pas utilisés.** Ceci comprend les voûtes des viaducs soutenant la Petite Ceinture (similaires à celles qui soutiennent le Viaduc des arts, sur lequel passe la Coulée verte René Dumont), mais aussi d'anciens entrepôts, bâtiments de service ou autres. La SNCF a fait part de son intention de valoriser ces espaces et a lancé un juin 2020 un appel à projets pour trois de ces sites intitulé « A l'orée de la Petite Ceinture ». Deux des trois

lauréats ont été à ce jour annoncés.

L'emprise de la Petite Ceinture était autrefois par endroits bien plus large qu'aujourd'hui afin d'assurer le service ferroviaire. Depuis, quais des gares ou autres surlargeurs ont été grignotés au fil du temps par des constructions privées, ou aménagées en promenade (par ex. le jardin Paul Didier dans le 17ème arrondissement). Cependant, la SNCF reste propriétaire de terrains adjacents à la Petite Ceinture, et autorise particuliers, associations ou entreprises, ou la Ville à utiliser de petites emprises de la Petite Ceinture en vertu de conventions d'occupation temporaire. En 2015, ces conventions d'occupation temporaire accordées par la SNCF étaient au nombre de 68. La Ville de Paris est le bénéficiaire d'un certain nombre de ces conventions d'occupation temporaire, lui permettant d'ouvrir de confier la gestion d'espaces autour de la Petite Ceinture à des acteurs privés ou associatifs, comme dans le 18ème arrondissement (devant le Hasard Ludique et la REcyclerie), mais aussi de mettre à la disposition d'associations (par exemple des jardins partagés) des emprises de la Petite Ceinture.



# Le « Central Park » du Grand Paris

## Conclusion

Nous avons souhaité montrer par ces propositions que l'aménagement d'une promenade continue le long de la Petite Ceinture n'est pas impossible, loin de là. Une grande partie de cette potentielle promenade de 32 km est à portée de main, constituée par la constellation de courts tronçons aménagés et de lieux de vie installés le long des rails. Un tableau inachevé, mais prometteur...

Car c'est bien le plus grand parc de Paris qui se cache sous nos yeux. Un parc avec un ADN indéniablement ferroviaire et où tous les aménagements effectués sur la plateforme ferroviaire doivent rester réversibles, mais où la nature s'est développée spectaculairement précisément grâce à l'abandon du trafic et qui est aujourd'hui une des principales réserves de biodiversité parisiennes, un véritable poumon vert pour les arrondissements périphériques de la ville.

Ce drôle de parc, linéaire, spontané, insolite, n'a pas besoin d'être dessiné car il existe déjà en grande partie. À l'inverse de la majorité des projets d'aménagement urbain, nous proposons visent non pas à « créer » un nouvel espace vert mais bien à le « tisser », en utilisant pour cela les 40 hectares d'espace vert que constituent les rails à l'air libre et leurs alentours. Afin de donner à ces espaces verts une continuité, aujourd'hui perdue à cause des nombreux tunnels et sections détruites, nous proposons de relier ces tronçons à l'air libre entre eux par des promenades plantées (comme la Promenade Pereire ou la Promenade Nardal, qui sont deux exemples de promenades plantées créées au-dessus de tunnels de la Petite Ceinture), faisant de la Petite Ceinture une trame verte continue, un sentier piéton de 32 km.

L'aménagement complet de ces 32 km en promenade verte n'est pas à prendre ou à laisser mais plutôt un horizon vers lequel tendre en avançant mètre par mètre. En attendant de pouvoir un jour déambuler sous l'ombre d'une

canopée végétale foisonnante sur l'intégralité du tracé, nous suggérons de baliser le tracé de la Petite Ceinture, avec une attention toute particulière pour les passages par la voirie au-dessus de tunnels et d'obstacles, où aucune trace de la Petite Ceinture n'existe aujourd'hui.

Ceci redonnerait à la Petite Ceinture son unité, perdue malgré son identité forte. En effet, malgré la réception enthousiaste aux petites promenades et aux lieux de vie s'étant installés le long des rails, peu de Parisien-ne-s savent aujourd'hui que cette Petite Ceinture, qu'ils redécouvrent peu à peu, fait le tour de leur ville, et qu'ils peuvent la longer pour se déplacer entre les arrondissements extérieurs.

Car la Petite Ceinture pourrait être un nouveau sentier urbain, une trame piétonne et verte, reliant entre eux tous les sites à l'orée des rails connaissant aujourd'hui une seconde vie (le Poinçon, la REcyclerie, le Hasard Ludique, la Ferme du rail, la Flèche d'or, pour ne citer qu'eux...). Ces sites aujourd'hui dispersés pourraient demain être connectés. Car malgré la diversité de son paysage, la Petite Ceinture doit être vue comme un seul espace, quel que soit la manière dont elle apparaît dans le tissu urbain.

Nos propositions permettraient, selon nous, de faire de la Petite Ceinture un espace unique au monde de par sa longueur, son importance historique, sa richesse culturelle. Un espace à même de rayonner au profit de ses riverain-e-s, des Parisien-ne-s, mais aussi de la ville elle-même, la dotant d'un site exceptionnel, digne de figurer dans tous les guides. Car si à l'étranger aussi, des projets visant à donner une seconde vie à des infrastructures ferroviaires se multiplient (High Line à New York, Bloomingdale Trail à Chicago, bientôt la Camden Highline à Londres...), aucune ville ne peut se targuer d'abriter en son sein une infrastructure ferroviaire d'une telle longueur pouvant servir de base à une promenade continue,

d'autant plus que la plateforme ferroviaire est dans l'ensemble préservée et ancre ainsi cette promenade dans l'histoire ferroviaire de la Petite Ceinture, et de la ville.

De plus, c'est un Paris différent qu'offre à voir la Petite Ceinture. On n'aperçoit les principaux monuments parisiens que de loin, et on ne pénètre jamais à l'intérieur de l'enceinte des Fermiers-généralistes. Cependant, on traverse tous les anciens villages de Paris – Belleville, Charonne, Montmartre, les Batignolles, Passy, Auteuil, Vaugirard, Montrouge etc – la Seine à deux reprises, le canal de l'Ourcq, et nombre de parcs remarquables, en plus de longer la zone la plus dynamique de Paris, qui se concentre aujourd'hui une bonne partie de l'aménagement urbain parisien : les portes de la ville et les pourtours du périphérique.

Si la Petite Ceinture était autrefois périphérique au sens propre, située en rase campagne aux marges de la ville, elle est aujourd'hui centrale à la métropole qui se dessine devant nos yeux au-delà du périphérique. Depuis plusieurs années déjà, la création à Paris d'un « Central Park » revient souvent dans les propositions des candidats aux élections municipales. Et si le « Central Park » du Grand Paris était déjà là, plus de 50 hectares d'espace vert au cœur de la métropole ? Un espace dont l'aménagement s'insère parfaitement dans les exigences du moment, à la fois climatiques, qui impliquent d'adapter en profondeur nos villes pour pouvoir continuer à vivre en ville dans 50 ou 100 ans, mais aussi budgétaires, alors que les finances municipales ont été durement impactées par la crise liée au Covid-19. À ce titre, la Petite Ceinture et sa végétation spontanée constituent un réservoir d'espace vert peu coûteux à aménager, tout en constituant un projet ambitieux.

Comme nous l'écrivions en préambule, l'équilibre est la notion-clé de notre projet. Équilibre entre

toutes les demandes qui pèsent sur la Petite Ceinture, espace évocateur et mystérieux, qui ne doit pas perdre son identité. Cependant, nous avons montré qu'il était possible d'aménager ce site afin de lui donner la place qu'il mérite : celle d'un élément central du patrimoine historique, écologique et culturel de la capitale. Une promenade iconique pour faire mentir celles et ceux qui voudraient que Paris n'ait plus rien à leur dévoiler...



LA GARE

LA GARE  
LES JOURNALS DE LA GARE  
LES JOURNALS DE LA GARE

19  
CHAUSSEE  
DE LA MUETTE



LA GARE

LA GARE

LA GARE





## Études & Rapports

GEPC, Petite Ceinture, le Livre blanc, juin 1996

APUR, La Petite Ceinture : Inventaire des bâtiments, ouvrages et mobiliers, octobre 1999

APUR, Réflexions et études pour le réaménagement de la Petite Ceinture, novembre 2000

APUR, Situation et perspectives de la place de la nature à Paris, la petite ceinture ferroviaire, mai 2011

APUR, Étude prospective sur le devenir de la Petite Ceinture, Phase 1 : Diagnostic prospectif, août 2011

APUR, Étude prospective sur le devenir de la Petite Ceinture, Phase 2 : Evolutions, novembre 2012

APUR, La Petite Ceinture ferroviaire, Dossier de présentation, novembre 2015

## Ouvrages

Carrière, Bruno. La Saga de la Petite Ceinture, La Vie du rail, 1992.

Chaudun, Nicolas. Le promeneur de la Petite Ceinture, Actes sud, 2003.

Hazan, Eric. L'invention de Paris, Seuil, 2002.

Hillairet, Jacques. Connaissance du vieux Paris, Éditions de minuit, 1951, 1953, 1954.

## Ressources Internet

Association des Promeneurs de la Petite Ceinture, <https://promeneurs-petiteceinture.paris>

Petite Ceinture Info, <https://www.petiteceinture-info.fr>

Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré, <https://petiteceinture.org/>

Institut Montaigne, Analyse et chiffrage des programmes des candidats à l'élection municipale parisienne 2020, <https://www.institutmontaigne.org/municipales-2020/paris>

## Filmographie

Godard, François. Petite Ceinture, Petite Campagne, 1996.

Godard, François. Biodiversité en danger sur la Petite Ceinture, 2017.

Godard, François & Bretelle, Bruno. La Petite Ceinture, atout capital pour Paris, 2020-2021.



Pour nous contacter:

Charlotte Hinfrey (secrétaire): [charlotte@promeneurs-petiteceinture.paris](mailto:charlotte@promeneurs-petiteceinture.paris)

Antoine Sander (président): [antoine@promeneurs-petiteceinture.paris](mailto:antoine@promeneurs-petiteceinture.paris)

Adrien Logeay (vice-président): [adrien@promeneurs-petiteceinture.paris](mailto:adrien@promeneurs-petiteceinture.paris)

[www.promeneurs-petiteceinture.paris](http://www.promeneurs-petiteceinture.paris)