



**2015 DU 10** Protocole cadre entre la Ville de Paris, SNCF-Réseau et SNCF-Mobilités sur la Petite Ceinture ferroviaire (12e, 13e, 14e, 15e, 16e, 17e, 18e, 19e et 20e)

## PROJET DE DELIBERATION

### EXPOSE DES MOTIFS

Mes Chers Collègues,

Dans notre programme de mandature, j'ai réaffirmé notre volonté de poursuivre la reconquête de la Petite ceinture afin que les Parisiens puissent bénéficier de ce lieu unique dans le respect des principes issus de la concertation conduite en 2013 et des spécificités de ce site.

Dans cette perspective, nous avons relancé un processus de travail constructif avec la SNCF et nous sommes en mesure de vous présenter le premier acte fondateur du projet Petite Ceinture jusqu'en 2020. Il s'agit d'un protocole-cadre entre SNCF-Réseau (ex-RFF), SNCF-Mobilités et la Ville de Paris renouvelant les conditions de notre partenariat pour les prochaines années.

Comme vous le savez, la Petite Ceinture, 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 16e arrondissement, retranché du réseau ferré national en 2008, et de la section du 17e arrondissement comprise entre la rue Alphonse de Neuville et le Pont Cardinet, dite Tranchée Pereire, fermée en 2013.

Sur les emprises actuelles de la Petite Ceinture, seuls sont encore utilisés 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 « Clichy – Batignolles ».

Les autres sections de la Petite Ceinture supportent diverses installations utiles au fonctionnement du Réseau Ferré National et leur accès est interdit au public. Pour autant, d'ores et déjà une soixantaine d'occupations temporaires, de toutes tailles et offrant différents usages ou fonctions, ont été consenties par RFF (aujourd'hui SNCF-Réseau), dont plusieurs au profit de la Ville de Paris.

Le paysage actuel de la Petite Ceinture est le résultat d'une rencontre entre espace ferroviaire, nature et espace urbain. Une végétation sauvage spontanée, typique des friches urbaines, s'y est développée. Les différentes strates qui le composent ont une utilité tant écologique que paysagère.

Le territoire de la Petite Ceinture, qu'il s'agisse des tronçons en viaduc ou des parties en tranchée, offre des situations urbaines très variées et souvent inattendues.

Toutefois, au fil des années et en raison du manque de fonctions et d'usages valorisants, la Petite Ceinture a subi des dégradations diverses qui nuisent à sa préservation.

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, préservant la possibilité à terme d'une réutilisation ferroviaire et définissant les principes d'aménagement locaux permanents ou temporaires sur ces emprises.

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 : Sentier Nature dans le 16e arrondissement, entre Auteuil et La Muette, et dans le 12e, dans le prolongement du square Charles Péguy ; promenade PC15 dans le 15e arrondissement ; jardins partagés (rue de Coulmiers dans le 14e arrondissement, rue du Ruisseau dans le 18e arrondissement).
- La cession par RFF et la SNCF de la majeure partie des anciennes gares, dans un souci partagé avec la Ville de Paris de veiller à préserver leur spécificité patrimoniale et leur rôle culturel.

Le protocole signé en 2006 pour une durée de 5 ans est arrivé à son terme en 2011. Toutefois, 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 Petite Ceinture et les évolutions à apporter au protocole initial.

Une étude prospective a été réalisée en 2011-2013 par l'APUR et une concertation publique a été organisée en janvier et février 2013 pour imaginer quelles pourraient être les vocations futures de la Petite Ceinture et de ses emprises.

Cette phase de concertation a permis de faire émerger des grands principes et attentes partagés : réversibilité des aménagements, conservation de la continuité du linéaire, préservation du caractère unique de la Petite Ceinture, valorisation du patrimoine, mixité des usages, ouverture au public et sauvegarde du corridor de biodiversité.

Ces différents principes sont cohérents avec le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France et le Schéma Régional de Cohérence Ecologique adoptés en 2013.

A la lumière de ces éléments de contexte, et de mon ambition pour une réappropriation de ce lieu, la SNCF et la Ville de Paris ont mis au point un nouveau projet de protocole cadre destiné à définir de manière partenariale le devenir de la Petite Ceinture prenant en compte son origine, son histoire et l'évolution de ses usages. Ce protocole définit les objectifs communs des signataires devant notamment permettre l'ouverture au public du plus grand nombre possible de tronçons. Il permettra de penser la Petite Ceinture comme un territoire de projets cohérents, séquencés dans le temps et dans l'espace, portés conjointement par l'ensemble des acteurs concernés.

Ce protocole s'articule autour de 3 axes : l'engagement de mise en valeur du patrimoine naturel, architectural et paysager et des usages diversifiés, l'élaboration d'un plan-programme partagé pour le devenir de la Petite Ceinture, les modalités de déploiement du plan-programme et de la mise à disposition des sites.

### **1/ La mise en valeur du patrimoine naturel, architectural et paysager et des usages diversifiés**

Les signataires s'engagent à maintenir le caractère extraordinaire de la Petite Ceinture dont le paysage constitue un ensemble cohérent.

Toute action devra s'attacher à s'inscrire dans l'ensemble du paysage d'une section et à mettre en valeur l'histoire et le patrimoine ferroviaire de la Petite Ceinture. La lecture de l'aménagement ne devra pas prendre le dessus sur le paysage et devra préserver le gabarit ferroviaire.

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.

## **2/ L'élaboration d'un plan-programme partagé pour le devenir de la Petite Ceinture**

La Ville de Paris et la SNCF élaboreront conjointement d'ici fin 2015 un plan-programme pluriannuel qui s'attachera à identifier les usages et activités susceptibles d'être développés sur les emprises de la Petite Ceinture mise à disposition de la Ville de Paris et à définir les aménagements à réaliser pour la mise en œuvre de ces activités.

Ce plan-programme comprendra :

- Une synthèse des diagnostics techniques existants décrivant l'état connu du site. Ces diagnostics seront actualisés au fur et à mesure de l'avancement des études et des travaux.
- L'énoncé des objectifs urbains et programmatiques, assorti de fiches détaillées par tronçon précisant les périmètres concernés, décrivant les modalités de réalisation des actions proposées, ainsi qu'un phasage indicatif.

Pour l'élaboration de ce plan-programme, la Ville de Paris et la SNCF lanceront une consultation pour choisir un prestataire spécialisé qui les assistera dans cette démarche. Cette AMO pourra s'appuyer si nécessaire sur un appel à idées afin de solliciter les parties prenantes susceptibles de proposer et d'organiser des usages nouveaux de la Petite Ceinture dans les séquences susceptibles de les accueillir.

## **3/ Les 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. Ces conventions s'inscriront dans le cadre défini par le décret 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau.

La mise à disposition pourra faire l'objet de conventions de superposition d'affectations du domaine public dans les conditions définies par le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques. Ces conventions comporteront le recensement et un état initial des ouvrages et des réseaux présents dans le périmètre et détermineront la répartition entre les affectataires des responsabilités en matière d'entretien et de réparation de ces ouvrages et réseaux. Pour les tronçons destinés à être ouverts au public, les conventions préciseront la nature des aménagements à réaliser, les modalités de leur mise en œuvre et les prescriptions à respecter.

Le protocole-cadre prévoit également la possibilité de constituer autant que de besoin des groupements de commande entre la Ville de Paris et SNCF, permettant de conduire des études conjointes, pour lesquels des conventions spécifiques seraient soumises à votre assemblée.

Par ailleurs, en fonction des orientations définies par le plan programme, sur certains tronçons, des conventions d'occupation, pourront être consenties à des porteurs de projets, sélectionnés conjointement par les deux partenaires sur la base d'appels à projet. Le produit de ces activités sera partagé entre les deux partenaires selon des modalités à définir. Les signataires définiront dans l'année 2015 la forme et les modalités d'un outil partenarial d'animation et de valorisation spécifique, 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 de Paris 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 mise à disposition sera mis en place progressivement entre 2015 et 2016 en fonction du statut des séquences concernées. Selon les cas, des conventions de superposition d'affectation, de transfert de gestion ou des conventions d'occupation temporaire seront mises en œuvre pour régler précisément les responsabilités respectives de la Ville et de SNCF dans la gestion courante et l'entretien des emprises.

Dans un tout premier temps, il est prévu l'ouverture au public, à l'été 2015, d'un tronçon situé dans le 13<sup>ème</sup> 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.

Ce protocole aura une durée de 10 ans à compter de sa signature.

En vous soumettant ce projet de protocole, je vous prie, Mes Chers Collègues, de bien vouloir délibérer pour m'autoriser à le signer.

La Maire de Paris