



## PROTOCOLE-CADRE ENTRE LA VILLE DE PARIS ET RESEAU FERRE DE FRANCE CONCERNANT LA PETITE CEINTURE A PARIS

Entre

La Ville de Paris, représentée par Monsieur Yves Contassot, Adjoint au Maire de Paris, chargé de l'environnement, de la propreté, des espaces verts et du traitement des déchets agissant en vertu de la délibération PJEV 2006-73 du Conseil de Paris en date des 15 et 16 mai 2006

Et

Réseau ferré de France (RFF) établissement public à caractère industriel et commercial créé par la loi n° 97-135 du 13 février 1997 (JO du 15 février 1997) dont le siège est à PARIS, 92, avenue de France représenté par Monsieur Bernard Chaineaux, Directeur Régional Ile-de-France

### Préambule

La petite ceinture relève des biens constitutifs de l'infrastructure ferroviaire apportés en pleine propriété à Réseau Ferré de France à sa création en 1997. Elle fait partie du réseau ferré national.

Le transport de voyageurs ne subsiste aujourd'hui que sur le tronçon raccordé au RER C entre La Muette et Pont Cardinet.

La voie est exploitée pour des échanges de locomotives entre la gare du Nord et la gare de l'Est et sur l'ensemble des sections, pour la surveillance des installations, les opérations d'entretien de la voie et de maintenance des ouvrages d'art. La petite ceinture pourra être ponctuellement utilisée dans le cadre de chantiers se trouvant à proximité de l'infrastructure ferroviaire pour l'évacuation des déblais et l'approvisionnement en matériaux et matériels.

Dans le cadre des missions qui lui sont confiées par la loi, RFF entend préserver la continuité et l'intégrité de l'emprise constitutive de la petite ceinture, compte tenu de son positionnement stratégique et du potentiel qu'elle représente.

La perspective de la reprise d'une circulation ferroviaire sur la petite ceinture s'inscrit sur le moyen/long terme et conduit à préserver les emprises qui pourraient s'avérer indispensables à l'exploitation et à la maintenance de l'infrastructure ferroviaire. Plus précisément, les

utilisations ferroviaires de la petite ceinture ne sont envisageables que dans une logique de report modal de la route vers le rail pour le transport de marchandises et la logistique urbaine ou pour offrir à très long terme un service complémentaire au tramway pour le transport de voyageurs, notamment au tramway des Maréchaux en cours de réalisation au Sud et dont l'extension à l'est, au nord et à l'ouest donne lieu actuellement à débat. Des dispositions spécifiques permettant d'assurer la qualité environnementale des aménagements liés à ces utilisations seraient alors à mettre en œuvre. En outre, toute décision de circulation nouvelle ne pourra intervenir qu'après consultation des habitants.

En tout état de cause, la Ville et RFF marquent leur préoccupation sur les conditions, notamment environnementales, dans lesquelles pourrait intervenir un projet de reprise de l'activité ferroviaire sur la petite ceinture, particulièrement dans les zones les plus habitées, dans l'objectif de ne pas dégrader la qualité de vie des riverains.

Le développement du transport de marchandises et de la logistique urbaine dans Paris par le fer constituent des orientations du projet d'aménagement et de développement durable du PLU de Paris, et du Plan de Déplacements de Paris, dont l'élaboration est en cours, Il s'inscrira notamment dans le cadre de la « charte de bonnes pratiques des transports et livraisons de marchandise dans Paris » qui sera signée avec les partenaires concernés mi-2006.

La situation de la petite ceinture au cœur de la région-capitale renforce par ailleurs la nécessité de prendre en considération les excédents d'emprises qui ne présenteraient plus d'utilité ferroviaire afin de les faire évoluer vers d'autres usages.

Il convient également de répondre aux nécessités de court terme en remédiant aux difficultés récurrentes d'entretien dont la mise en place de chantiers d'insertion à partir de mars 2006 constitue une première étape.

Il est indispensable aussi de répondre aux besoins d'usages diversifiés qui s'expriment sur ce territoire aujourd'hui sous-utilisé.

Dans le contexte de l'approbation du Plan Local d'Urbanisme de Paris, où les emprises concernées sont inscrites généralement en zone de grands services urbains, et dans un souci partagé de valorisation de la petite ceinture, RFF et la Ville de Paris ont entrepris une réflexion menant, dans cette perspective, à la conclusion du présent protocole.

## **CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT**

### **Article 1. Objet du protocole**

L'objet du présent protocole est de définir :

1. Les objectifs communs poursuivis par Réseau Ferré de France et la Ville de Paris.
2. Les principes d'aménagement partagés.
3. Les périmètres et sections concernés.
4. Les modalités de mise en œuvre du protocole.
5. Les modalités de pilotage et de suivi.
6. La durée de validité du protocole.



## **Article 2. Objectifs communs de Réseau Ferré de France et de la Ville de Paris**

RFF et la Ville de Paris partagent l'objectif de mise en valeur de la petite ceinture en cohérence avec les objectifs de développement durable définis par le PLU et le PDP ainsi que les missions poursuivies par RFF.

Ils s'accordent sur la nécessité de mettre en œuvre un dispositif partenarial permettant :

- de préserver l'intégrité et la continuité de la plate-forme ferroviaire,
- d'identifier les emprises pouvant faire l'objet d'aménagements adaptés (promenades, jardins, espaces naturels ouverts ponctuellement au public),
- d'apporter une réponse aux problèmes récurrents d'entretien de la petite ceinture, en mobilisant des moyens qui vont au-delà de ce qui est prévu dans la convention de gestion de l'infrastructure passée entre RFF et la SNCF,
- de faire évoluer au cas par cas le patrimoine constitutif de la petite ceinture pour des usages complémentaires (ouvrages, gares,...).

## **Article 3. Principes d'aménagement partagés**

La Ville de Paris et Réseau Ferré de France conviennent des conditions suivantes d'aménagement :

- Réversibilité des aménagements à des fins non ferroviaires réalisés sur des emprises de la plate-forme et sur des surlargeurs constitutives de la petite ceinture, en recherchant une compatibilité et une mixité d'usage, modulées selon les secteurs, en fonction des besoins ferroviaires et urbains et de la configuration des sites.
- Maintien des accès aux ouvrages et équipements ferroviaires afin de permettre leur entretien et leur maintenance et respect des contraintes inhérentes au fonctionnement ferroviaire
- Protection des installations ferroviaires vis-à-vis du public.
- Aménagements envisagés dans une démarche de développement durable, à des fins pédagogiques et récréatives.
- Préservation de la végétation spontanée qui s'est développée, spécifique à l'espace ferroviaire.

Les différents types d'aménagement envisagés par la Ville de Paris sont :

- la réalisation de sentiers de promenade visant à faire découvrir la richesse de la flore et de la faune des friches ferroviaires,
- l'aménagement d'espaces ponctuels de type "jardin partagé" dans le respect de la charte "Main verte",
- la préservation de certains espaces, visités uniquement lors de visites à caractère naturaliste,
- d'autres types d'aménagement à étudier dans le respect des conditions citées plus haut.

Ces aménagements nécessiteront des études en particulier pour la réalisation des ouvrages d'accès (escaliers, rampes et ascenseurs). Ils feront l'objet d'une concertation avec les riverains concernés.

#### **Article 4. Périmètres et sections concernés**

Dans les quatre zones délimitées sur le plan joint au présent protocole, les principes d'aménagement suivants sont établis :

##### **1. Zone ouest : Tronçon de la gare d'Auteuil à la gare de la Muette**

Sur ce tronçon, inscrit en zone urbaine verte dans le projet de PLU, il n'existe plus d'activité ferroviaire. Les voies ont été déferées. RFF a entamé la procédure de retranchement de l'emprise du domaine public ferroviaire. A l'issue de cette procédure, ce tronçon doit faire l'objet d'une cession à la Ville de Paris. Le principe de cette acquisition a été approuvé par le Conseil de Paris par délibération DU n° 2004-0164 des 13 et 14 décembre 2004.

##### **2. Zone Sud : Tronçon du Boulevard du général Martial Valin (15<sup>ème</sup>) à la Rue du Moulin de la Pointe (13<sup>ème</sup>)**

Sur ce tronçon, l'activité ferroviaire actuelle se limite à la surveillance des installations, aux opérations d'entretien de la voie et de maintenance des ouvrages d'art. La continuité de la voie ferrée doit être préservée. Dans cette zone, la plate-forme ferroviaire peut faire l'objet d'une mise à disposition partielle et réversible.

Les aménagements projetés intègrent le maintien d'une voie ferrée. Ces aménagements permettront la création de promenades et de projets divers.

La requalification des gares situées dans ce tronçon sera étudiée en partenariat avec la ville.

##### **3. Zone Nord-Nord-Est : Tronçon du site Clichy-Batignolles (17<sup>ème</sup>) à la rue de Ménilmontant (20<sup>ème</sup>)**

Sur ce tronçon, l'activité ferroviaire résulte de la mise en relation des faisceaux de la gare Saint-Lazare, de la gare de l'Est et de la Gare du Nord. Par ailleurs, il convient aussi de réserver les emprises pour relier les sites de logistique urbaine (Batignolles-Nord, Cour Hébert, Chapelle Charbon, Chapelle internationale Sud, Est-Pierres, Pantin-Villette). Une reprise éventuelle du trafic voyageurs à très long terme pourra être envisagée en complément des moyens de transport existants.

L'activité existante entraîne la nécessité du maintien des deux voies ferrées. Par conséquent, dans cette zone, seules les surlargeurs peuvent faire l'objet d'une mise à disposition.

La requalification des gares situées dans ce tronçon sera étudiée en partenariat avec la ville.

##### **4. Zone Sud-Est : Tronçon de la Rue du Château des rentiers (13<sup>ème</sup>) à la rue de Bagnolet (20<sup>ème</sup>)**

Sur ce tronçon, la continuité ferroviaire des faisceaux de la gare d'Austerlitz et de la gare de Lyon doit être assurée. Les perspectives d'aménagement autres que sur les surlargeurs devraient se développer dans les prochaines années et sont tributaires d'études en cours portant sur une reprise de la circulation éventuelle pour un transport de marchandises, à moyen terme, depuis le Nord et vers Bercy-Rapée et Gabriel Lamé, et la gare des Gobelins, voire à très long terme de voyageurs, dans une logique de complémentarité avec les moyens de transport en commun existants ou en projet.

Les aménagements projetés portent en premier lieu sur les surlargeurs de l'emprise ferroviaire. Des démarches visant à mettre en valeur les gares pourront être engagées.

Par ailleurs, l'utilisation partielle de certains tronçons de manière différenciée dans le temps et dans l'espace pourrait y être envisagée, à des fins ludiques et récréatives (trains touristiques, vélo-rail), sous réserve d'aménagements adaptés permettant de garantir la sécurité des utilisateurs. Des études seront également engagées dans cette perspective.

La requalification des gares situées dans ce tronçon sera étudiée en partenariat avec la ville.

## **Article 5. Modalités de mise en œuvre du protocole**

### **5.1. Déroulement des projets d'aménagement**

Dans les secteurs pouvant faire l'objet d'aménagements, la Ville de Paris sera autorisée par Réseau Ferré de France à réaliser les études de faisabilité nécessaires. Pour ce faire, RFF s'engage à fournir les plans des différents ouvrages existants : réseaux divers, accès, ouvrages d'art...

Les études de faisabilité réalisées par la Ville seront transmises à RFF en vue de recueillir son accord de principe sur les aménagements projetés. Après accord des parties, un protocole particulier aux aménagements projetés pourra être établi en fonction de l'importance des opérations. Celui-ci indiquera :

- le périmètre concerné par les projets d'aménagement,
- les conditions de mise en œuvre à l'issue de l'étude de faisabilité technique validée par RFF,
- les modalités de mise à disposition de l'emprise,
- l'organisation de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre des aménagements à réaliser,
- le financement et le coût prévisionnel des aménagements,
- le calendrier prévisionnel de réalisation.

A l'issue de ce protocole particulier, le Conseil de Paris sera saisi pour l'approbation des conventions de financement des études, de financement des travaux réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de RFF et de la mise à disposition des emprises.

### **5.2. Modalités de mise à disposition des emprises**

Les emprises nécessaires aux aménagements projetés seront mises à disposition de la Ville de Paris dans le cadre de conventions d'occupation temporaire, à titre précaire et révocable, s'agissant d'une occupation du domaine public ferroviaire. La durée de la mise à disposition des emprises tiendra compte des investissements réalisés.

Ces mises à disposition se feront à titre onéreux. Pour l'établissement du montant de la redevance, les parties saisiront conjointement les services fiscaux, sur la base d'un montant convenu entre elles.

Ces conventions peuvent prévoir des dispositions particulières portant sur la gestion des espaces contigus à l'aménagement, non ouverts au public.

### **5.3. Concertation et autorisations administratives**

Le cas échéant et à l'initiative de la Ville de Paris, le projet pourra être soumis à une concertation publique préalable à son engagement. RFF s'engage à participer aux réunions publiques y afférentes.

La Ville de Paris s'engage à consulter les services éventuellement concernés (Ministère de la culture - ABF, commission d'accessibilité). Les autorisations relatives aux ouvrages seront cependant sollicitées par le propriétaire de ces ouvrages.

### **Article 6. Modalités de pilotage et de suivi**

- **Comité de pilotage** : Il est composé de représentants de Réseau Ferré de France et des adjoints au Maire de Paris chargés de l'urbanisme, des espaces verts, de la propreté, de la voirie et des transports, ainsi qu'un représentant de chaque mairie d'arrondissement concernée. Le directeur de l'Atelier Parisien d'Urbanisme y participe en tant que de besoin. Il se réunit au moins deux fois par an pour examiner l'avancement des projets communs en cours de réalisation et les résultats des études engagées séparément par RFF et la Ville de Paris. Ce comité de pilotage présente ses travaux une fois par an aux 3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> commissions du conseil de Paris ainsi qu'aux commissions extra-municipales concernées.
- **Comité technique** : Il est composé de représentants de Réseau Ferré de France et de représentants des directions municipales chargées de l'urbanisme, des espaces verts, de la propreté, de la voirie et des transports et de l'Atelier Parisien d'Urbanisme. Il se réunit régulièrement pour étudier les projets communs en cours de réalisation. Le comité technique est tenu informé par RFF de l'état de la petite ceinture, de ses ouvrages d'art et de son patrimoine bâti. Il est également informé des projets de la ville de Paris qui auraient un impact sur ces ouvrages. Il pourra en outre faire procéder à une analyse des éléments de ce patrimoine sous l'angle de leur intérêt architectural, de leur état d'entretien et des mesures à mettre en œuvre pour leur conservation ou leur transformation, et faire toute proposition sur la base de ces analyses.

### **Article 7. Durée de validité du protocole**

Le présent protocole est conclu pour une durée de 5 ans à compter de sa signature par les parties.

A Paris, le 13 juin 2006

Yves Contassot

A Paris, le 15/6/06

Bernard Chaineaux

**Pièce jointe** : Plan

