



Petite Devenir
Ceinture
ferroviaire

Projets
de références pour
la Petite Ceinture
«Les nouvelles vies des voies ferrées»



SOMMAIRE

1. Reconversion en mode transport	5
1.1 Les tramways	6
1.1.1. Le T2 en Ile-de-France	6
1.1.2. Atlanta Beltline, USA	7
1.2 Les Tram-Trains	8
1.2.1. Le T4 en Seine-Saint-Denis	8
1.2.2. Tram-Train de Mulhouse	9
1.2.3. Le Tram-Train à Karlsruhe	10
1.2.4. Le T3 à Lyon	11
1.3 Le TramFret	12
1.3.1. Expérimentation de l'Apur à Paris	12
1.3.2. CarGoTram à Dresde	13
1.4 Les trains voyageurs	14
1.4.1. Réactivation du train de «Haller Willem» en Allemagne	14
1.5 Les trains touristiques	15
1.5.1. Train touristique de Guîtres à Marcenais	15
2. Reconversion en espace de promenade, parcs, loisirs...	16
2.1 Les promenades piétonnes	17
2.1.1. New York High Line	17
2.1.2. Holbeck Viaduct, Leeds, U.K.	18
2.1.3. Reading Viaduct, Philadelphia	19
2.1.4. Bloomingdale Trail, Chicago	20
2.1.5. Hofplein Lijn Viaduct, Rotterdam, Pays Bas	21
2.1.6. Promenade plantée Bastille - Vincennes	22
2.1.7. Detroit's Dequindre Cut Greenway, Detroit, Etats-Unis	23
2.1.8. Baana Bicycle Corridor, Helsinki, Finlande	24
2.1.9. Harsimus Stem Embankment, Jersey City, NJ, Etats-Unis	25
2.1.10. Jerusalem Railway Park, Israël	26
2.1.11. The Trestle, St Louis, MO, Etats-Unis	27
2.1.12. West Toronto Railpath, Toronto, Canada	28
2.1.13. The Lowline, New York, NY, Etats-Unis	29
2.1.14. Le sentier nature, Paris, 16 ^e arrondissement	30

2.2	Les vélo-routes	31
2.2.1.	La piste Roger Lapébie	31
2.2.2.	Florida Keys Overseas Heritage Trail (FKHOT)	32
2.3	Le vélo-rail	33
2.3.1.	Du vélo-rail de la vallée du Grand-Morin entre Esternay et Neuvy	33
2.4	Les parcs et réserves naturelles	34
2.4.1.	Duisburg North Landscape Park en Allemagne	34
2.4.2.	Coulée Verte à Colombes	35
2.4.3.	Le parc naturel Südgelände à Berlin	36
2.4.4.	Farmington Canal Trail, CT, MA, Etats-Unis	37
3.	Reconversion des ouvrages en surface	38
3.1	Les gares	39
3.1.1.	Rosny-Rail, Musée ferroviaire régional	39
3.1.2.	Gare de Reuilly	40
3.1.3.	Gare de Charonne	41
3.2	Les voûtes	42
3.2.1.	Voûtes de voie ferrée reconverties en locaux commerciaux à Vienne	42
3.2.2.	Le viaduc des Arts à Paris	43
3.2.3.	Boîte de nuit dans les voûtes du pont Alexandre	44
4.	Reconversion des ouvrages souterrains	45
4.1	Les tunnels	46
4.1.1.	«Light at the End of the Tunnel» à Londres	46
4.1.2.	Création d'un tunnel pour les circulations douces à Lyon	47
4.1.3.	Tunnel de Puy l'Evêque reconverti en cave à vin	48
4.1.4.	Tunnel de la Vernède	49
4.1.5.	The Old Vic Tunnels à Londres	50
4.1.6.	Tunnel de graffitis à Londres	51

PRÉAMBULE

Le présent document propose, sous forme de fiches succinctes, une série de références de reconversion ou de réutilisation de voies ferrées et de leurs ouvrages, à titre d'exemples, pour alimenter le débat autour du devenir de la Petite Ceinture ferroviaire.

Il est le résultat d'un travail de collecte de données réalisé conjointement par l'Atelier parisien d'urbanisme et la direction de l'Urbanisme de la ville de Paris.

Ces fiches n'ont pour ambition que d'ouvrir des pistes de réflexions, sans constituer des analyses approfondies de ces références et de leur capacité à être transposées dans le contexte parisien.

Bien évidemment, ce dossier n'a pas vocation à l'exhaustivité, et s'il permet d'illustrer la variété des futurs possibles de la Petite Ceinture, il ne saurait épuiser le sujet.

1. Reconversion en mode transport



Voie de circulation douce



Rame de Tram-Train à la station Mairie à Mulhouse



Le CarGoTram



La voie ferrée de Haller Willem



Train touristique de Guitres

1.1 Les tramways

1.1.1. Le T2 en Ile-de-France

Milieu	Urbain
Longueur	10,3 km mais prolongement en cours
Reconversion	Tramway
Etat du projet	Prolongation du T2 vers le nord officiellement à l'étude

Histoire de la ligne

Le service commercial de la ligne des Moulineaux fut ouvert en 1889 pour relier la ligne Paris Saint-Lazare - Versailles - Rive Droite à la gare du Champ-de-Mars. Celui-ci étant peu efficace, la SNCF estima qu'une desserte par tramway serait plus adaptée.

d'euros, auxquels il faut ajouter 41,47 millions d'euros pour les seize rames. De 1998 (première année de pleine exploitation) à 2006, le trafic a plus que doublé. Le prolongement de la Défense au pont de Bezons s'est achevé en 2012.

Le projet d'aménagement

Il s'agissait dans un premier temps de moderniser la ligne, d'augmenter les fréquences de desserte ainsi que de faciliter l'accès direct à La Défense.

Les travaux de la ligne, réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF, ont consisté en un renouvellement des trois-quarts de la voie avec de longs rails soudés, la dépose du troisième rail latéral et de la signalisation ferroviaire, la reconstruction en béton du viaduc métallique d'Issy, la suppression d'un passage à niveau et le réaménagement de deux autres, ainsi que la création de trois nouvelles stations. Les quais bas ont dû être modifiés mais les bâtiments voyageurs anciens ont été conservés, bien que désaffectés.

Toutefois, le gabarit ferroviaire UIC restant assuré au niveau des ouvrages, il serait possible, le cas échéant, de revenir à terme à une exploitation avec du matériel ferroviaire à grand gabarit. La ligne ferma donc en 1993 et rouvrit au service voyageurs dans son intégralité en juillet 1997. Le coût du chantier s'élève à 94,52 millions



Le tramway T2 en gare de Meudon-sur-Seine © Apur

Demain

Un prolongement de la ligne vers le nord, jusqu'à Sartrouville, est envisagé.

Sources

<http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=2045>

http://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_2_du_tramway_d%27%C3%8ELe-de-France

<http://www.metro-pole.net/reseau/lignes/t2/histoire.html>

1.1.2. Atlanta Beltline, USA

Milieu	Urbain
Longueur	35 km
Reconversion	Combinaison tramway, piste cyclable
Etat du projet	Projet en cours de réalisation

Histoire de la ligne

Le premier développement de la ligne de ceinture a débuté quand Atlanta et West Point Railroad ont commencé à construire cinq miles (8 km) connectant la ligne de rail de son terminus du nord à la Ville Oakland au Chemin de fer de Géorgie. En septembre 1899, une charte plus ambitieuse pour une société de chemin de fer de ceinture d'Atlanta a été annoncée. Celle-ci tournerait autour de la ville entière connectant toutes les lignes de rail pour que les transferts de wagon de marchandises puissent arriver à la banlieue plutôt qu'en ville. La ligne entière a été complétée avant 1902.



Voie de circulation douce - Crédits photo : Christopher T. Martin

Le projet d'aménagement

Le projet d'Atlanta, apparu en 1999, consiste à réutiliser des sections de voies ferrées construites pour le transport de marchandises afin d'y installer un service urbain de voyageurs. L'utilisation de ces sections, qui appartiennent à différentes compagnies de chemin de fer, formerait une ligne de rocade qui entourerait le cœur de l'agglomération d'Atlanta. Dans les zones où les voies ferrées existantes ne sont pas utilisables, à cause de la présence d'un fort trafic marchandises ou voyageurs, de nouvelles sections seront construites pour le service urbain de voyageurs.

En tout, 35 km de transport léger (tramway), 10,3 km² (2544 hectares) de réaménagement, des sentiers pour le trafic non motorisé, y compris le vélo, le roller

et la marche seront réalisés. La connexion avec l'environnement urbain sera réalisée par des trottoirs, des routes et des intersections améliorées dans l'objectif de créer plus de lien et de cohérence avec la rue. Le projet inclut également la création et l'extension de parcs (1200 mètres de parcs linéaires), la préservation du patrimoine historique, des espaces de travail ainsi que du logement social.

Un habitat dense et mixte est proposé autour des stations de transit qui sont conçues pour inviter les habitants à se servir moins de la voiture en faveur de la marche à pied.

Le projet de reconversion de la ceinture inclut des usages polyvalents, met l'accent sur les espaces réservés aux piétons et aux cyclistes, sur un développement dense et prévoit des espaces de stationnement.

Trois tronçons de sentiers ont été réalisés, 4 parcs ont été ouverts ou rouverts au public.

Demain

L'ensemble du projet a été validé à la fin de l'année 2012, les travaux devraient encore durer quelques années.

Sources

<http://en.wikipedia.org/wiki/BeltLine>
http://www.atlantada.com/media/beltline_final.pdf
<http://atlanta.about.com/od/governmenteducation/p/beltline.htm>
<http://www.beltline.org/BeltLineBasics/SimilarProjectsWorldwide/tabid/3224/Default.aspx>

1.2 Les Tram-Trains

1.2.1. Le T4 en Seine-Saint-Denis

Milieu	Urbain et périurbain
Longueur	7,9 km
Reconversion	Tram-Train
Etat du projet	Prolongement de la ligne à l'étude

Histoire de la ligne

La ligne dite des Coquetiers fut inaugurée le 7 août 1875, parcourant 8 km à voie unique entre les gares de Bondy et d'Aulnay. Edifiée à l'emplacement d'une ancienne allée forestière de la forêt de Bondy, cette construction fut lancée à l'initiative d'un groupement d'industriels et de propriétaires locaux. En 1880, elle fut rachetée par l'Etat et ouverte aux voyageurs. Afin d'enrayer la baisse de fréquentation qu'enregistre la ligne depuis le début des années 1990, il fut décidé d'y développer le Tram-Train, plus efficace et attractif.

Le projet d'aménagement

Le recours au matériel de type tram-train permet à la fois de conserver certaines caractéristiques techniques de la voie existante, solution ici moins coûteuse qu'une transformation totale en desserte pure de type tramway, et de circuler sur l'infrastructure de la ligne SNCF Paris-Strasbourg pour rejoindre le site d'entretien de Noisy-le-Sec et le garage de Pantin.

L'évolution de l'exploitation vers un mode plus urbain s'est accompagnée de quelques modifications physiques de la ligne. La voie entre Gargan et Aulnay-sous-Bois a doublé, le viaduc sur la RN 3 a été reconstruit et le pont de Rougemont sur le Canal de l'Ourcq élargi. Un nouveau terminus en gare de Bondy et des stations supplémentaires ont été créés. Concernant les bâtiments voyageurs, seul le bâtiment de Gargan conserve une vocation fer-

roviaire puisqu'il abrite désormais le centre d'exploitation de la ligne. Le Tram-Train a été inauguré le 18 novembre 2006 permettant des dessertes plus fréquentes. Cependant, le site propre et les clôtures maintiennent l'effet de rupture dans le tissu urbain.



Voie en site propre sur toute la longueur avec des intersections à feu
© Eole 99 (Source Wikimedia Commons)

Demain

Un prolongement vers le plateau de Clichy-sous-Bois - Montfermeil est en cours d'étude.

Sources
http://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_4_du_tramway_d%27%C3%8Ele-de-France
www.stif.info/IMG/doc/FP_corrige_region_4_mai.doc
http://www.atlas-patrimoine93.fr/documents/patrimoine_en_SSD_22.pdf

1.2.2. Tram-Train de Mulhouse

Milieu	Urbain et périurbain
Longueur	22 km
Reconversion	Tram-Train
Etat du projet	Manque de financement pour l'extension de la ligne

Histoire de la ligne

La ligne ferroviaire de Lutterbach-Kruth a été construite au cours du XIX^e siècle. Afin d'améliorer sa fréquentation, et dans le but de désengorger le trafic routier de la vallée vosgienne de Thann, un projet de création d'un Tram-Train en réutilisant la ligne ferroviaire est lancé en 2004.

Le projet d'aménagement

Les porteurs du projet sont partis du postulat suivant : parce qu'il permet d'éviter des ruptures de charge, le système du Tram-Train augmentera le confort du voyageur, tout en réduisant la durée globale du trajet de porte à porte. De plus, contrairement au train de type TER qui ne dessert que la gare, le Tram-Train permet d'accéder facilement à une quinzaine de points d'arrêts dans l'agglomération.

Le Tram-Train a donc été conçu de manière à desservir différentes stations de la ville de Mulhouse, puis les communes de Lutterbach, Wittelsheim, Cernay, Vieux-Thann et Thann. Une troisième ligne de tramway a été aménagée au cœur de Mulhouse, afin de relier la gare centrale à la gare de Lutterbach et la voie ferrée de Lutterbach-Kruth a été électrifiée jusqu'à Thann-Saint-Jacques. Le Tram-Train, qui emprunte ces deux lignes, a été mis en service en décembre 2010.

Demain

A l'origine, le tram-train devait circuler jusqu'à Kruth, mais pour des raisons budgétaires, il a été décidé en juin 2010 de reporter sa prolon-



Rame de Tram-Train à la station Thann-Saint-Jacques © Smiley.toerist
(Source Wimedia Commons)



Rame de Tram-Train à la station Mairie à Mulhouse © Pline
(Source Wimedia Commons)

gation. Toutefois, l'extension vers Kruth est inscrite dans le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, avec un budget alloué de 31,5 millions d'euros.

Sources

<http://www.mulhouse.fr/fr/tram-train/>
L'urbanisme et le transport sur les mêmes rails, Diagonal, nov.-déc. 2000, n°146, p12

Tram-Train un nouveau mode ferroviaire en 2010, Le moniteur, 15mai 2009, p44

1.2.3. Le Tram-Train à Karlsruhe

Milieu	Urbain
Longueur	Réseau de 350 km
Reconversion	Tram-Train
Etat du projet	Réalisé

Histoire de la ligne

La voie ferrée est née grâce à une compagnie ferroviaire privée Albtalbahh, qui a exploité celle-ci à partir de 1897 en transportant des passagers. Dans les années 50, la compagnie rencontre des difficultés économiques et arrête le service voyageurs tel qu'il était auparavant pratiqué. La compagnie ferroviaire public d'Allemagne de l'Ouest refuse d'intégrer cette ligne dans le réseau national, ainsi que de mettre en place des bus pour effectuer la liaison autrefois assurée par l'Albtalbahh.

L'aménagement

La solution envisagée a été de relier le réseau de l'Albtalbahh à celui du tramway et de modifier le matériel roulant pour qu'il puisse circuler sur des infrastructures ferroviaires lourdes. Dans les années 1960, le conseil municipal de Karlsruhe a décidé d'étendre le réseau de tramway, de nouvelles lignes de trams et de trains ont ainsi été réalisées, faisant du transport public sur rails une alternative compétitive à l'utilisation des véhicules privés. Dans les années 80, le système a été développé dans le but de desservir les communes périurbaines directement depuis l'hypercentre, sans rupture de charge pour les passagers. L'inauguration de la première réelle ligne de Tram-Train, de Karlsruhe à Bretten, a eu lieu en 1992.

Le système de transports de Karlsruhe, qui combine différents moyens de transport public (train régional, Tram-Train, tramway, bus) avec le même titre, est un succès en termes d'étendue du réseau et de fréquentation. Lors de la mise en

place du Tram-Train entre Karlsruhe et Bretten, ville voisine de 28 000 habitants, la fréquentation a augmenté de 300 %, montrant l'avantage décisif que représente une desserte sans rupture de charge dans le report modal vers les transports publics.



Tram-Train en ville © Klaus with K
(Source Wikimedia Commons)



Tram-Train en banlieue © K.Jäne
(Source Wikimedia Commons)

Sources

<http://www.karlsruher-modell.de/en/index.html>

http://fr.wikipedia.org/wiki/Mod%C3%A8le_de_Karlsruhe

1.2.4. Le T3 à Lyon

Milieu	Urbain
Longueur	14,6 km
Reconversion	Tramway
Etat du projet	Prolongement de la ligne à l'étude

Histoire de la ligne

L'infrastructure utilisée est l'ancienne plateforme du Chemin de fer de l'Est de Lyon, dont il ne subsiste que la section Lyon-Meyzieu exploitée pour le trafic marchandise.

Le projet d'aménagement

La décision d'adopter un tramway en site propre est prise par le conseil général du Rhône, propriétaire de l'infrastructure et du Sytral, autorité organisatrice des transports dans le département du Rhône. Le projet comprend une ligne de tramway jusqu'à Meyzieu et la desserte de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

La ligne, d'une longueur de 14,6 km, est en grande partie sur ballast, et l'autre partie est en béton, comme le réseau de tramway lyonnais.

Cette ligne 3 du tramway de Lyon, également appelée LEA (pour Ligne de l'Est de l'agglomération) est entrée en service en décembre 2006 entre la gare de la Part-Dieu à Lyon et la zone industrielle de Meyzieu dans l'est lyonnais.

L'exploitation juxtapose le trafic du tramway T3 et celui de la liaison ville-aéroport Rhônexpress. Cela implique que les rames du premier puissent être dépassées par celles du second.

Par ses caractéristiques commerciales et techniques, la ligne diffère d'un tramway classique, pour devenir un tramway express. Bien que l'autorité organisatrice (le Sytral)

et l'exploitant souhaitent ne pas qualifier cette ligne de Tram-Train, il demeure toutefois que l'infrastructure est assez caractéristique de ce système de transport.

Un projet d'embranchement de la ligne 3, sur une longueur d'un kilomètre a été décidé en 2010-2012 afin de desservir le futur stade des Lumières, sur la commune de Décines-Charpieu.



T3 à Lyon © Florian Fèvre
(Source Wikimedia Commons)

Sources
http://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_3_du_tramway_de_Lyon#cite_note-SYTRAL_173-3
<http://leportailferroviaire.free.fr/urbain/lyon/leslys.htm>

1.3 Le TramFret

1.3.1. Expérimentation de l'Apur à Paris

Milieu	Urbain
Nouvel usage	Tramway pour le transport de marchandises
Etat du projet	A l'étude

Le contexte du projet

Face à la nécessité de réduction des nuisances du transport routier et à la densification du réseau de transport en commun, il est apparu intéressant de réfléchir à l'intégration du maillon logistique dans ce nouveau réseau. En effet, le réseau de tramway se développe en Ile-de-France, avec la création de quatre nouvelles lignes, et la prolongation des lignes existantes.

Ainsi, l'Apur a initié un projet en 2010 servant à démontrer par l'expérimentation la faisabilité de l'utilisation d'un tramway (appelé TramFret) pour la distribution des marchandises en ville. Le TramFret permettrait de transporter 80 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de trois semi-remorques, avec une plus grande ponctualité dans la livraison. L'Apur s'est associée à des chargeurs et des logisticiens de la grande distribution pour mener son étude. Ce projet fédère ainsi un ensemble d'acteurs publics et privés.

Le projet

Le but est de mettre en place d'ici 2014 un démonstrateur de transport de marchandises par le tramway (TramFret), desservant des magasins situés en bordure de la ligne T3, sans que cela ait un impact sur la circulation des rames voyageurs.

En 2011, le cahier des charges des études chargeurs a été rédigé et une marche à blanc a été réalisée afin de montrer la faisabilité technique de ce projet. La marche à blanc d'un tramway de voyageurs circulant à vide s'est déroulée de la

manière suivante : entre novembre et décembre 2011, deux fois par jour, aux heures creuses, une rame circule à vide afin de tester la possibilité d'intercaler une rame fictive de fret entre deux rames avec voyageurs, sans incidence sur le service. Des enquêtes ont également été réalisées auprès des voyageurs.



Marche à blanc d'un tramway «fictif» de marchandises
© G. Picard / Mairie de Paris

Les objectifs fixés ont été atteints : l'offre voyageurs n'a pas été dégradée par la circulation de cette rame et l'expérience a été bien accueillie par les usagers du tram. Cela a donc permis de démontrer la capacité technique à insérer une rame supplémentaire dans le tableau de marche, sans que cela n'ait d'impact sur la circulation automobile.

En 2012, deux études ont été lancées avec des acteurs de la grande distribution.

1.3.2. CarGoTram à Dresde

Milieu	Urbain
Longueur	4 km
Nouvel usage	Tramway pour le transport de marchandises
Etat du projet	Réalisé

Historique du projet

A partir de 1994, l'opérateur public de transport de la ville de Dresde démarre des réflexions sur l'utilisation du tramway pour le transport de marchandises. En parallèle, Volkswagen décide en 1998 d'implanter sa manufacture en plein centre-ville de Dresde, afin de rendre ce centre de production très visible, et tout en veillant à son insertion urbaine. La ville de Dresde l'y autorise en lui soumettant la contrainte de mettre en place une logistique durable.

L'aménagement

Volkswagen décide d'effectuer l'acheminement de marchandises du centre logistique vers l'usine par le biais d'un tramway de marchandises. Les investissements liés aux raccordements des deux sites ont été financés par l'entreprise automobile.

L'usine a ouvert officiellement en décembre 2001. Depuis son ouverture, la liaison tramway entre l'usine et le centre logistique s'effectue par tramway. Les rames circulent sur les voies dédiées aux voyageurs, et plusieurs routes sont possibles en cas de travaux ou d'incidents. L'exploitant du réseau, DVB AG opère sur ces tramways. Le CarGoTram circule en moyenne une fois par heure et peut circuler au maximum toutes les quarante minutes. Il ne perturbe pas l'exploitation voyageurs, étant intégré au système électronique de régulation. Un service routier peut également être mis en place en cas de défaillance.

Le CarGoTram est composé d'une rame bidirectionnelle de deux voitures pilotes et de trois voitures intermédiaires. Il peut transporter jusqu'à soixante tonnes de marchandises, soit l'équivalent de trois camions. Ainsi il permet de limiter la circulation des camions en centre-ville, les nuisances sonores, et les émissions polluantes.



Le CarGoTram - © Schalker Eisenhütte
(Source : Wikimedia Commons)

Sources

<http://tramateurs.free.fr/page129/page130/page130.html>
<http://www.dvb.de/en/The-DVB-AG/Facts-and-Figures/CarGoTram/>

1.4 Les trains voyageurs

1.4.1. Réactivation du train de «Haller Willem» en Allemagne

Milieu	Rural
Longueur	30 km
Nouvel usage	Réactivation du train
Etat du projet	Réalisé

Histoire de la ligne

La ligne ferroviaire régionale Lipperländer relie les villes de Bielefeld (320 000 habitants), Lage (35 000) et Lemgo (42 000 habitants). Menacée de fermeture dans les années 80 par manque de clientèle, elle a été remise en valeur dans les années 90, grâce à l'engagement des villes qu'elle relie, du district, de la société des chemins de fer et de la communauté de transport de cette région pour un coût de 1,4 million par mile.

lares, de loisirs ou culturels sont de nouveau accessibles en train. Les quartiers plus éloignés du train profitent aussi de la desserte ferroviaire grâce aux rabattements en bus et aux stationnements vélo et voiture. L'équipement de nouveaux rails a permis une meilleure vitesse commerciale (47 km/h). La fréquence a été sensiblement améliorée : cadencement à la demi heure entre Bielefeld et Lage, et à l'heure entre Lage et Lemgo, avec une desserte également le week-end.

L'aménagement

En 1995 et 1996, la ligne a été complètement rénovée entre les villes de Bielefeld et de Lemgo, soit sur 30 km. La distance entre les stations est de 3,3 km en moyenne (avec neuf stations).

Le confort d'accès a été amélioré également par des facilités d'accès pour les personnes à mobilité réduite, l'équipement de toutes les gares et de tous les arrêts en abris, en garages à vélos ainsi qu'en places de stationnement automobile.

Les gares et les stations, parfois très délabrées, ont été rénovées et modernisées ; les places et espaces publics réaménagés. Les quartiers autour des gares et des arrêts ont été réétudiés ; de nouveaux quartiers d'habitation ont été construits à proximité de la ligne ferroviaire permettant aux habitants de profiter au mieux de l'accessibilité en train à leur lieu de travail ou aux commerces du centre-ville ; les équipements sco-



La voie ferrée de Haller Willem
(Source : <http://www.hallo-willem.de/>)

1.5 Les trains touristiques

1.5.1. Train touristique de Guîtres à Marcenais

Milieu	Rural
Longueur	18 km
Reconversion	Train touristique
Etat du projet	Réalisé

Histoire de la ligne

Les voies avaient été ouvertes en 1874. Reprise vers 1878 par l'administration des chemins de fer de l'État, la ligne est fermée au trafic voyageurs en 1938 et définitivement en 1965.

L'aménagement

En 1972, une association se crée : l'association des amis du chemin de fer de la vallée de l'Isle. Se voyant confier une ancienne locomotive, elle l'installe dans l'ancienne gare de Guîtres, qui devient ainsi petit à petit le musée du chemin de fer de la vallée de l'Isle. L'association restaure et conserve d'anciens matériels de chemins de fer, d'anciens wagons et locomotives, tandis que le conseil général de Gironde rachète la ligne en 1977 à la SNCF.

En 1980, l'association remet en service sa première locomotive à vapeur, et ainsi démarre le projet de train touristique.

Aujourd'hui, le train circule du 1^{er} mai au 31 octobre, au départ de la gare de Guîtres, sur une ligne à voie normale de 18 km. Le train part de Guîtres les dimanches et les jours fériés, rejoint Marcenais où il effectue une halte au moulin de Charlot, puis revient à la gare de Guîtres. La gare de Guîtres, devenue un musée, a conservé l'esprit du XIX^e siècle, tout comme son guichet qui date de l'ouverture de la ligne.



Ancien moulin à eau posé sur la Saye et restauré en crêperie
(Source : www.caruso33.net)



Train touristique de Guîtres
(Source : www.caruso33.net)

Les projets similaires

« Tacot des lacs » entre Montcourt et Grez sur Loing (2,5 km)

Le chemin de fer historique du musée de Valmondois en la gare SNCF de Valmondois et Butry sur Oise (environ 1 km)

Les autorails touristiques Breuilpont - Pacy-sur-Eure (14 km)

Sources

<http://www.trainguîtres.fr/historique.html#anchor-Gare>

2. Reconversion en espace de promenade, parcs, loisirs...



La High Line sous le Chelsea market building



Tronçon reconverti en piste cyclable



Le Vélo-rail à Joiselle



Parc de crasses

2.1 Les promenades piétonnes

2.1.1. New York High Line

Milieu	Urbain
Longueur	21 km
Reconversion	Une promenade pour grand public, des espaces verts.
Etat du projet	En cours de réalisation

Histoire de la ligne

Construite en 1930, il s'agissait d'une ligne ferroviaire aérienne élevée à neuf mètres au-dessus du sol, qui desservait le plus grand quartier industriel de Manhattan. Aucun train n'y circule plus depuis 1980.

L'aménagement

Pour la reconversion, les normes de sécurité des structures en hauteur ont été vérifiées puis elles ont pu être renouvelées. Une promenade publique, des espaces verts et des espaces de loisirs ont été aménagés. Les entrepôts autour de la ligne sont reconvertis en musées, galeries d'art et résidences. Cette infrastructure donne des points de vue sur Manhattan sans avoir à faire au trafic routier de la ville. L'opération a pu se faire grâce à une négociation entre la ville de New York, le réseau ferré local et des propriétaires de foncier public voisin portant sur un transfert de la constructibilité théorique de l'emprise désaffectée sur des terrains mitoyens. Le financement des aménagements d'espaces publics de la High Line est en partie porté par une fondation, sa gestion est entièrement prise en charge par les services de la ville de New York. La High line est désormais ouverte tous les jours, de 7 heures à 22 heures.



*La High Line sous le Chelsea market building © Ikkonset
(Source Wikimedia Commons)*



*La High Line, au coeur de New York © bbaunach
(Source Wikimedia Commons)*

Sources

<http://www.thehighline.org/>

<http://www.thehighline.org/about/maps>

[http://en.wikipedia.org/wiki/High_Line_\(New_York_City\)](http://en.wikipedia.org/wiki/High_Line_(New_York_City))

http://www.mamrot.gouv.qc.ca/publications/obse_muni/high_line.pdf

<http://www.dsrny.com/>

<http://www.fieldoperations.net/>

2.1.2. Holbeck Viaduct, Leeds, U.K.

Milieu	Urbain
Longueur	1,7 km
Reconversion	Transport en commun, piste cyclable, commerce et jardin privé
Etat du projet	Officiellement à l'étude

Histoire de la ligne

Le viaduc a été construit en 1882. L'infrastructure est composée d'arcs en maçonnerie comprenant six sections de pont en métal avec des autoroutes se chevauchant ainsi que des voies ferrées. Le viaduc est composé de quatre-vingt cinq arcs, trois ponts d'habitations, de six passages souterrains et de ponts autoroutiers.

Le projet

Le projet prévoit un service de navettes électriques, des pistes cyclables, le développement de commerces, de marchés provisoires ainsi que de petits jardins privés. La reconversion de ce viaduc s'inscrit dans le projet de renouvellement urbain de « Holbeck urban Village », quartier défavorisé de Leeds. Ce viaduc doit permettre de reliair à nouveau le quartier au centre-ville de Leeds. Le projet, dirigé par les architectes de Lyon Bauman et les ingénieurs d'Arup, est actuellement en cours de réexamen.



Le Holbeck Viaduct aujourd'hui © phill.d
(Source : Site du photographe)



Projet des architectes : Bauman Lyons Architects and Estelle Warren Landscape Architects ©

Sources

<http://www.baumanlyons.co.uk/view.asp?id=261>

<http://www.holbeckurbanvillage.co.uk/history/viaduct.htm>

<http://www.urbexforums.co.uk/showthread.php?5829-Holbeck-Viaduct-Leeds-October-09>

<http://www.leeds.gov.uk/files/Internet2007/2008/36/holbeck%20caa%20april%2006%20low%20res.pdf>

2.1.3. Reading Viaduct, Philadelphia

Milieu	Urbain
Longueur	1,60 km
Reconversion	Parc linéaire, un sentier de loisirs avec aménagements paysagers
Etat du projet	Officiellement à l'étude sur certains tronçons

Histoire de la ligne

Avant d'être abandonné en 1984, le viaduc servait à desservir le centre-ville. La structure est une combinaison de sections de quai, de ponts d'acier et de ponts de maçonnerie arqués, le tout dans un environnement industriel.

Le projet

La transformation de la voie surélevée en un parc linéaire a été décidée suite à une étude selon laquelle la destruction de l'infrastructure coûterait dix fois plus cher que son réaménagement en parc public ouvert aux habitants et aux visiteurs. Le projet préserve et ranime l'ancien cœur industriel de la ville.

L'utilisation nouvelle du viaduc se fait en adéquation avec les aménagements en cours de développement et les rénovations dans les quartiers environnants, notamment reconversion des bâtiments industriels en studios d'art.

La transformation du viaduc en parc et sentier de loisirs inclut aménagements paysagers, bancs, bretelles d'accès et escaliers.

Les nouveaux aménagements, en particulier dédiés aux loisirs, génèreront investissements et développement économique. Le Reading Viaduct ambitionne parallèlement de devenir un espace de rencontre et de mixité culturelle, en reliant diverses communautés.



*Le Reading Viaduct aujourd'hui © Eric Cronin
(Source Wikimedia Commons)*

Sources

<http://www.readingviaduct.org/>

http://en.wikipedia.org/wiki/Reading_Viaduct

2.1.4. Bloomingdale Trail, Chicago

Milieu	Urbain
Longueur	4,8 km
Reconversion	Espace vert mixte surélevé
Etat du projet	Officiellement à l'étude

Le projet

La reconversion des voies ferrées sous-exploitées de Bloomingdale en espace vert polyvalent (cheminement piéton / pistes cyclables) est à l'étude. Les voies traversent le nord-ouest de la ville sur 4,8 km, desservant onze écoles dans un rayon de 500 mètres autour de son parcours. Pour les écoliers, Bloomingdale Trail fournira donc également des parcours sûrs et un accès libre aux parcs, ainsi qu'un espace sécurisé sans véhicule pour marcher, faire du vélo et explorer autrement la ville.



Bloomingdale Trail

Crédits image : Michael Van Valkenburgh Associates



Bloomingdale Trail aujourd'hui
Crédits photo : David Schalliol



Bloomingdale Above, 2007
Crédits photo : Bart Shore

Sources

<http://www.bloomingdaletrail.org/>

http://en.wikipedia.org/wiki/Bloomingdale_Line

<http://www.bloomingdaletrail.org/blog/2009/jul/15/design-firm-selected/>

http://www.tpl.org/tier3_cd.cfm?content_item_id=22502&folder_id=588

2.1.5. Hofplein Lijn Viaduct, Rotterdam, Pays Bas

Milieu	Urbain
Longueur	1,93 km
Reconversion	Promenade plantée et piste cyclable, locaux commerciaux sous la voie ferrée
Etat du projet	Projet officiellement à l'étude

Histoire de la ligne

Des voies ferrées aériennes de 2 km de long en béton ont été construites en 1908 dans la ville portuaire de Rotterdam.

Sous la voie ferrée, dans les arcs en béton, se logent cent-quarante petits locaux commerciaux.

Le projet

Pour rendre le secteur plus attractif, une promenade verte est prévue. Les cent-quarante locaux actuellement utilisés comme espaces de stockage seront revalorisés et convertis en espaces d'exposition, ateliers, magasins internationaux ainsi que d'autres petites activités.

Des lieux de rassemblement seront proposés le long de la ligne aérienne avec une place pour les réunions publiques ayant un accès depuis le viaduc, une cour, un petit parc.



Le viaduc de la Hofpleinlijn (Source : Wikimedia Commons)



Station Hofplein - Crédits photo : Joop Reijngoud

Sources

<http://www.clifflesmeister.com/114995/Hofpleinlijn-Highline-Masterplan>
<http://www.hofbogen.nl/spip.php?article39>

2.1.6. Promenade plantée Bastille - Vincennes

Milieu	Urbain
Longueur	4,7 km
Reconversion	Promenade plantée et piste cyclable
Etat du projet	Réalisé

Histoire de la ligne

La promenade plantée emprunte le tracé parisien de l'ancienne ligne de Vincennes, qui relie à partir de 1859 la gare de la Bastille à Verneuil-l'Étang en passant par Vincennes. Désaffectée en 1969, une partie est intégrée au RER A tandis que le tronçon Paris-Vincennes reste à l'abandon.

L'aménagement

Le tronçon Paris-Vincennes a été reconverti en promenade verte dans les années 90. Inaugurée en 1993, elle débute au niveau de l'Opéra Bastille, au début du viaduc des Arts, puis elle suit une bande de terrain de 4,7 km de long jusqu'au boulevard périphérique au niveau de la porte de Montempoivre.

La promenade se situe en viaduc, traverse le jardin de Reuilly pour se poursuivre ensuite sous forme de mail.

Outre le jardin de Reuilly et le square Charles-Péguy, la promenade est également agrémentée du jardin de la gare de Reuilly et du square Hector-Malot. En elle-même, la promenade plantée recouvre 3,7 hectares.

La promenade est en accès libre pendant les horaires d'ouverture. Elle est accessible tous les jours à partir de 8 heures en semaine et de 9 heures le week-end. Les heures de fermeture dépendent de la période de l'année.



La promenade plantée © Apur

Sources

Paris : du chemin de fer à la promenade, APUR, juin 2006
<http://www.northwesthub.org/rehabbed-railways-gaining-speed>
http://fr.wikipedia.org/wiki/Promenade_plant%C3%A9e
http://www.semaest.fr/semaest/www/cmsMng.do?ID_PAGE=95&ID_RUBRIC=306
http://www.patrickberger.fr/projets/150_viaduc/viaduc_01.html

2.1.7. Detroit's Dequindre Cut Greenway, Detroit, Etats-Unis

Milieu	Urbain et zone pavillonnaire
Longueur	2,2 km
Reconversion	Promenade piétonne et piste cyclable
Etat du projet	Réalisé

Histoire de la ligne

La Detroit's Dequindre Cut Greenway suit le tracé de l'ancienne ligne de chemin de fer nommée Grand Trunk Railroad, construite en 1830 et reliant la zone d'entrepôts de la Detroit River à la zone de marché, située à l'est de la ville.

L'aménagement

Le projet est une zone de détente pour les piétons et les cyclistes. Réalisée en 2009, la Dequindre Cut Greenway offre en outre de nombreuses zones propices à l'art urbain (fresques, graffitis...) du fait de sa topographie en remblai. Le phénomène y est autorisé, voir encouragé par les gestionnaires de l'espace.



*Detroit's Dequindre Cut Greenway © Andrew Jameson SA
(Source Wikimedia Commons)*

Sources

<http://www.livintheline.com/urban-greenways/dequindre-cut/>
http://en.wikipedia.org/wiki/Dequindre_Cut

2.1.8. Baana Bicycle Corridor, Helsinki, Finlande

Milieu	Urbain
Longueur	1,3 km
Reconversion	Promenade piétonne et piste cyclable
Etat du projet	Réalisé

L'aménagement

Le corridor cyclable que constitue la Baana relie le quartier de logement des anciens docks à un ancien faisceau ferré aujourd'hui reconverti en quartier de bureaux et de services culturels. Sur les secteurs les plus larges du corridor, des aménagements de détente ont été installés (terrain de basket, tables de ping-pong). Le parcours est parsemé d'environ cent-quatre vingt arbres, ainsi que de buissons et de parterres de fleurs.

Des remontées vers les voies en surplomb sont régulièrement disposées afin d'éviter un sentiment d'enfermement. Les deux voies cyclistes et la voie piétonne disposent d'espaces séparés.

Le Baana Bicycle Corridor est ouvert au public depuis juin 2012. Dès son ouverture le site est devenu le deuxième axe non motorisé le plus fréquenté de la ville.



Baana Bicycle Corridor © Ville de Paris

Sources

<http://www.copenhagenize.com/2012/06/helsinkis-baana-bicycle-corridor.html>
<http://bikesiliconvalley.org/2012/07/helsinkis-newest-bikeway-addition>
<http://community.railstotrails.org/blogs/trailblog/archive/2012/08/02/welcome-to-the-low-line-helsinki.aspx>

2.1.9. Harsimus Stem Embankment, Jersey City, NJ, Etats-Unis

Milieu	Urbain
Longueur	0,8 km
Reconversion	Promenade plantée et piste cyclable
Etat du projet	Officiellement à l'étude

Histoire de la ligne

Le Harismus Stem Embankment servait à acheminer des marchandises jusqu'au fleuve Hudson, sur lequel des bateaux prenaient le relais. Sept voies passaient sur l'édifice, ce qui explique sa largeur inhabituelle.

Le projet

Le projet est pensé comme une promenade plantée classique, doublée d'une piste cyclable. En revanche, du fait de la largeur du site, d'autres aménagements sont en cours d'étude comme un centre nature, une salle de cours en plein air, des refuges pour les oiseaux, des petits boisements...

Depuis plus de quinze ans, un groupe de personnes, l'Embankment Preservation Coalition, travaille sur le projet d'aménagement du secteur. Le propriétaire refuse de vendre le terrain depuis des années, mais en janvier 2012 la cour d'appel a tranché en faveur du mouvement citoyen et a autorisé un rachat par la ville pour un montant de sept millions de dollars.



*Harismus Stem Embankment © Jim.henderson SA
(Source Wikimedia Commons)*

Sources

http://en.wikipedia.org/wiki/Harsimus_Stem_Embankment

<http://www.livintheline.com/urban-greenways/harsimus/>

<http://www.embankment.org/whitesite/main2.html>

2.1.10. Jerusalem Railway Park, Israël

Milieu	Urbain
Longueur	5,5 km
Reconversion	Promenade plantée et piste cyclable
Etat du projet	Réalisé en partie (deux tronçons restants)

Histoire de la ligne

La construction de la ligne Jaffa-Jérusalem a débuté en 1890 et les travaux se sont terminés deux ans et demi plus tard. Cette ligne constitue la première voie ferrée du Moyen-Orient. Mais au cours du XX^e siècle, du fait du développement de la ville, une partie de la ligne est devenue une barrière urbaine entre la périphérie et le centre.

L'aménagement

Le Jerusalem Railway Park est une promenade plantée linéaire. L'espace est constitué d'une voie piétonne (en lieu et place des rails), d'une piste cyclable et de deux sur-largeurs de verdure.

L'identité visuelle et végétale du parcours évolue en fonction des caractéristiques des quartiers traversés par la promenade. L'un des objectifs de cet aménagement est de créer un axe non motorisé entre les parcs bordant Jérusalem et les quartiers n'y ayant pas d'accès direct.

Demain

A la date du 15 mai 2012 deux sections sur les quatre prévues sont terminées et ouvertes au public. Les deux sections manquantes devraient voir le jour début 2014.



Jerusalem Railway Park

Credits photo: Tichnun Nof Ltd, Yair Avigdor, Shlomi Zeevy

Sources

<http://worldlandscapearchitect.com/jerusalem-railway-park-tichnun-nof-landscape-architects/>
<http://www.haaretz.com/culture/jerusalem-s-new-park-turns-old-train-tracks-into-an-urban-oasis-1.423874>

2.1.11. The Trestle, St Louis, MO, Etats-Unis

Milieu	Urbain
Longueur	2,4 km
Reconversion	Promenade plantée et piste cyclable
Etat du projet	En travaux

Histoire de la ligne

La ligne, construite il y a environ cent ans, a accueilli jusqu'en 1958 des trains électriques. Elle reliait le centre-ville au métro Est.

L'aménagement

Les aménagements prévus pour la reconversion du Trestle de St Louis sont similaires à ceux de la High Line de New York ou de la promenade plantée parisienne. Mais le projet se veut plus ambitieux, puisqu'il permettrait de relier différentes voies réservées aux modes de transports doux et de créer ainsi un réseau au sein de la ville de St Louis.

En 2005, la société Great River Greenway a acquis l'Iron Horse Trestle, un ancien pont de chemin de fer. Suite aux études débutées en 2007, les travaux ont commencé en 2011. Actuellement le site est toujours en cours d'aménagement.

Sources

<http://www.grgstl.org/projects/the-trestle.aspx>

http://www.grgstl.org/Portals/0/Documents/3e246edb-1e17-4092-b9fd-54321d0e3203_Trestle%20Brochure%20on%20website.pdf

2.1.12. West Toronto Railpath, Toronto, Canada

Milieu	Urbain
Longueur	2,1 km
Reconversion	Promenade plantée et piste cyclable
Etat du projet	Réalisé

Histoire de la ligne

La section aménagée, connue sous le nom de « The Old Bruce » dans les années 60, faisait partie d'un réseau reliant Toronto, Southampton et Owen Sound. Le terrain a été acheté par la ville de Toronto en 2003.

L'aménagement

Là encore il s'agit d'un projet de voie de circulation réservée aux modes doux. La volonté des aménageurs de faire ressortir l'histoire des quartiers traversés, et notamment le passé industriel de ceux-ci, se traduit par la présence d'une signalétique faite de métal et d'acier. Pendant les années de désaffection, la végétation a poussé de manière spontanée, et a été conservée lors de l'aménagement.

La première section est accessible au public. Celle-ci relie Cariboo Avenue à Strachan Avenue.



West Toronto Railpath © Canada Jack SA
(Source Wikimedia Commons)

Demain

La phase 2 prolongera la promenade vers le sud et l'est de la ville.

Sources

<http://www.livinthehighline.com/urban-greenways/west-toronto-railpath/>
http://en.wikipedia.org/wiki/West_Toronto_RailPath

2.1.13. The Lowline, New York, NY, Etats-Unis

Milieu	Urbain
Reconversion	Parc souterrain
Etat du projet	Officiellement à l'étude

Histoire de la ligne

Le Williamsburg Trolley Terminal existe depuis 1903. Il servait de dépôt pour les wagons voyageurs du tramway circulant entre Williamsburg et Lower East Side. Il fut utilisé jusqu'en 1948, au moment du déclin du tramway dans la ville, et n'a plus été rouvert depuis.

Le projet

Afin de répondre à la demande de plus d'espaces verts et du fait du manque de surface en plein air, le projet Lowline propose un parc souterrain. Celui-ci serait éclairé par un procédé innovant permettant la captation de la lumière du soleil et sa réflexion en sous-sol. Le projet n'étant pas encore arrêté, les aménagements en sous-sol ne sont pas détaillés. Le projet est actuellement en recherche de financements.



Modélisation de la Lowline - Crédits photo : Raad Studio

2.1.14. Le sentier nature, Paris, 16^e arrondissement

Milieu	Urbain
Longueur	1,5 km
Reconversion	Promenade piétonne
Etat du projet	Réalisé

Histoire de la ligne

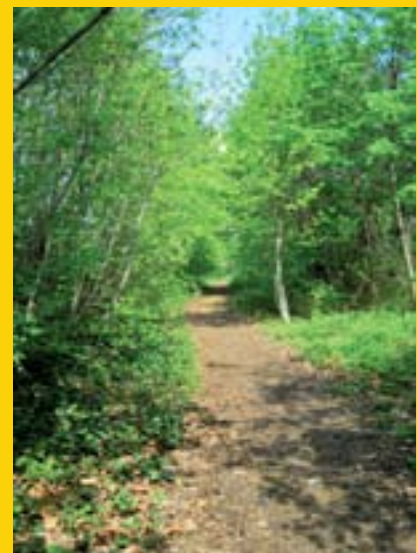
La Petite Ceinture, ancienne ligne de chemin de fer de 32 km, construite entre 1852 et 1869, servait au transport des voyageurs et de marchandises. Elle est aujourd'hui désaffectée dans sa majeure partie. Des trains circulaient encore entre Pont Cardinet et Porte d'Auteuil jusqu'au milieu des années 80. En 1985 la circulation ferroviaire est interrompue, et en 1993, la voie est déferrée.

L'aménagement

Le sentier nature est situé entre la porte d'Auteuil et la porte de la Muette. Il a pu voir le jour grâce à l'association Espaces qui a entretenu ce tronçon de 1997 à 2004, dans le cadre d'un chantier d'insertion. Cela a permis à la nature de reprendre peu à peu ses droits, et de constituer un « corridor écologique », réservoir de biodiversité. Suite au déséquipement des emprises, l'aménagement de la promenade a été réalisé en 2007. Celle-ci est découpée en six étapes nature (prairie, zone humide, lisière, murs et murets, boisement, talus calcaire), avec des panneaux explicatifs sur la faune et la flore à destination des promeneurs.



Le sentier nature © Apur



Le sentier nature © Apur

Sources

http://www.paris.fr/loisirs/se-promener-a-paris/balades-au-vert/decouvrir-les-richesses-de-la-petite-ceinture/rub_9660_stand_53584_port_23803
<http://www.v2asp.paris.fr/commun/v2asp/v2/environnement/baladepc16/index.html>

2.2 Les vélo-routes

2.2.1. La piste Roger Lapébie

Milieu	Urbain puis rural
Longueur	56 km
Reconversion	Piste cyclable en passant par un tunnel
Etat du projet	Réalisé

Histoire de la ligne

Il s'agissait auparavant d'une ligne de chemin de fer entre Latresne et Sauveterre-de-Guyenne. Le conseil général de la Gironde décide plus tard de racheter l'emprise de la voie ferrée pour y construire une piste cyclable de 56 km, baptisée piste Roger Lapébie (Girondin vainqueur du Tour de France en 1937).

L'aménagement

Elle commence au carrefour de Bègles (Bordeaux). Elle traverse ensuite le pont François Mitterrand pour rejoindre les bords de Garonne vers Latresne en traversant un long tunnel.



Petit tunnel vers la Sauve - Crédits photo : Michel Ferbus

Les projets similaires

Milly la Fôret - Moigny sur Ecole (2.5 km)

Cernay la Ville - Les Essarts le Roi (6 km)

Etampes - Saint Hilaire (6 km)

Ivry la Bataille - Croth (5 km)

Ville nouvelle de Cergy Pontoise (4 km)



*Vignobles vers Sauveterre
(Source : <http://www.af3v.org/#>)*

2.2.2. Florida Keys Overseas Heritage Trail (FKHOT)

Histoire du projet

Traversant trente-six ponts, longue de 170 km, cette voie ferrée a été construite au tournant du siècle à l'initiative d'Henry Flagler. Elle connecte toutes les îles de l'archipel des Keys, au sud de la Floride,

pour la première fois de l'histoire. Elle se compose notamment de vingt-trois ponts historiques qui ont presque tous cent ans et ont été enregistrés au registre national. Ces ponts ont pu être utilisés également comme des routes.

Milieu	Urbain
Longueur	170 km
Reconversion	Espace polyvalent pour piéton et vélo
Etat du projet	En grande partie réalisé, fin des travaux en 2013



Tronçon reconverti en piste cyclable
Crédits photo : Monica Woll



Pont ferroviaire historique
Crédits photo : John Moran

Le projet d'aménagement

FKOHT est un chemin vert polyvalent circulaire à pied comme à vélo conformément à la conception du département de la Floride de protection de l'environnement, bureau des espaces verts et des voies ferrées, maître d'ouvrage du projet.

Le projet réutilise beaucoup de ponts reliés mais ne faisant pas partie du parcours du chemin de fer historique pour en faire des voies piétonnes et cyclables sur 170 km, associant à la voie en elle-même des aménagements paysagers, des belvédères, de la signalisation, divers mobiliers.

En fin de compte, la vision déve-

loppée est celle d'un couloir qui offre un beau paysage s'étendant de Key Largo à Key West, servant non seulement de circulation, mais aussi d'espace vert et de loisirs qui permet la randonnée, la course, le cyclisme, le roller, la visite d'une ville, la pêche ou le kayak.

Demain

Le système intègrera des kiosques éducatifs, des espaces de pêche, des pistes cyclables et des parcours pour le jogging aussi bien que plusieurs petites activités compatibles (kiosque...) et des services dans le secteur avoisinant. Les ponts permettront aux habitants de passer d'une île à une autre en liant les différentes communautés. Incluant

un certain nombre de parcs nationaux et de réserves naturelles dans et autour de la région, la voie reliera des ressources écologiques uniques. Le projet utilisera l'art public pour interpréter l'histoire naturelle et culturelle des « Florida Keys ».

Sources

<http://www.fla-keys.com/news/news.cfm?sid=7465>

<http://www.railstotrails.org/>

[ourWork/whereWeWork/floridaAndSoutheast/projects/FL-FloridaKeys-OverseasHeritage.html](http://www.railstotrails.org/ourWork/whereWeWork/floridaAndSoutheast/projects/FL-FloridaKeys-OverseasHeritage.html)

<http://www.sustainable-visions.com/PermittingPlanfinal.pdf>

2.3 Le vélo-rail

2.3.1. Du vélo-rail de la vallée du Grand-Morin entre Esternay et Neuvy

Milieu	Rural
Longueur	4,4 km
Reconversion	Vélo-rail
Etat du projet	Réalisé

Histoire de la ligne

A l'origine, il s'agissait de faire revivre la ligne de chemin de fer entre Esternay et Sézanne à bord d'un vieux train. Dans la vallée du Grand-Morin entre Esternay et Neuvy, une balade en cyclo-draisine est proposée par les membres de l'association du Chemin de fer touristique de la Traconne, le vélo-rail étant un engin familial qui connaît un grand succès.

L'aménagement

En 2002, l'association du Chemin de fer touristique de la Traconne ouvre une balade en cyclo-draisine dans la vallée du Grand-Morin entre Esternay et Neuvy, sur une distance de 4,40 km. Pour ce faire, il a fallu dans un premier temps défricher et effectuer des travaux sur ce tronçon entre Sézanne et Coulommiers ainsi que sécuriser les passages à niveau.

En 2006, les bénévoles qui font vivre l'association ont accueilli plus de 2500 personnes. Un succès tel, que l'association s'est lancée un nouveau défi. Un deuxième site a ouvert au cours de l'été 2008 à Joiselle.



Le vélo-rail à Joiselle

Demain

Ainsi, avec l'ouverture envisagée de nouveaux sites, ce sont près de 160 km que les amateurs de cyclo-draisines pourront parcourir, un jour, à la découverte de la région.

Les projets similaires

Vélo-rail sur la voie ferrée autrefois dénommée « Paris-Chartres par Gallardon ».

Projet de vélo-rail à Brie de Verneuil l'Étang à Yèbles-Guignes(77).

Sources

<http://www.lunion.presse.fr/balade/respirer/d%E2%80%99esternay-a-neuvy-en-cyclo-draisine>
<http://www.veloraildefrance.com/>

2.4 Les parcs et réserves naturelles

2.4.1. Duisburg North Landscape Park en Allemagne

Milieu	Urbain
Reconversion	Une promenade pour grand public, des espaces verts et des activités
Etat du projet	Réalisé

Histoire de la ligne

L'ancienne voie ferrée était exploitée par une usine de haut fourneau. Ancien site industriel de vingt hectares, il est reconverti en un grand parc de deux-cents hectares.

L'aménagement

Les chemins pédestres passent à travers les usines, les pistes cyclables suivent le tracé des voies de chemins de fer et des aménagements pour la plongée sous-marine sont également réalisés.

Une série de passerelles et de cours d'eau sont placés en fonction de l'ancien chemin de fer et des réseaux d'égouts.

Plus les plantes prennent de la place et remplissent le site, plus les anciennes industries se dégradent.



Parc de hauts-fourneaux © Christa Panick



Parc de crasses © Michael Latz



Jeux d'enfants © Michael Latz

Projet réalisé par
Latz+Partner

Sources
<http://www.latzundpartner.de/sites/view/syntax>
<http://www.landschaftspark.de/en/derpark/industriegeschichte/ueberblick/index.html>

2.4.2. Coulée Verte à Colombes

Milieu	Quartier pavillonnaire
Longueur	1 km
Reconversion	Réserve naturelle accessible
Etat du projet	Réalisé

Histoire de la ligne

Cette ancienne voie ferrée créée en 1881 était destinée aux marchandises et raccordait Colombes à Courbevoie. Sous utilisée par la SNCF, elle fut désaffectée en 1979.

L'aménagement

En 1991, la municipalité de Colombes envisage l'aménagement du site et passe une convention avec la SNCF. Les travaux sont réalisés par la ville en deux tranches, en 1995 et 2006. Aujourd'hui, la coulée verte est répertoriée au schéma directeur départemental des espaces naturels sensibles et offre désormais près d'un kilomètre de promenade.

Par ailleurs, deux wagons servent à la fois de bureaux et de salle d'accueil des scolaires tout au long de l'année.

Le parc est ouvert d'octobre à mars de 9 h à 17h30 et d'avril à septembre de 8 h à 20 h. Un gardien surveille constamment le site.



Coulée verte de Colombes © Apur



Sources

<http://www.colombes.fr/fr/environnement-urbanisme/parcs-et-jardins/la-coulee-verte/index.html>

2.4.3. Le parc naturel Südgelände à Berlin

Milieu	Urbain
Reconversion	Réserve naturelle accessible
Etat du projet	Réalisé

Histoire de la ligne

La gare de triage a été bâtie à la fin du XIX^e siècle. Elle a ensuite été élargie vers 1920. En 1945 les Alliés ont décidé de transférer le droit d'exploitation au « Deutsche Reichsbahn » (la société des chemins de fer de l'Allemagne de l'est). Les zones sans circulation appartenaient à l'administration des biens des chemins de fer de l'ancien Deutsch Reich (empire germanique). Durant les années suivantes on a réduit l'utilisation de la gare, bientôt les herbes commençaient à pousser entre les rails. La gare étant progressivement abandonnée après la seconde guerre mondiale, la végétation a reconquis le territoire.

En 1979, les députés de Berlin ont adopté la proposition de construire une nouvelle gare de triage et de marchandises. Le sénat a décidé de faire des expertises sur la végétation et la faune, qui ont révélé la biodiversité du site. Plus tard une autre expertise climatologique a prouvé l'importance de l'espace vert en milieu urbain.

L'aménagement

Le parc naturel du Südgelände, sur un terrain de 18 hectares, est ouvert au public depuis 2000. Le parc recense trois-cent soixante-six types de plantes, vingt-six oiseaux et près de cent types d'abeilles et abrite des espèces en voie de disparition.

Le parc est ouvert quotidiennement de 9 heures jusqu'au coucher du soleil. L'entrée coûte un euro. L'accès principal du parc est desservi par un S-Bahn.



*Chemin dans le Südgelände-Park, Berlin © Dirk Ingo Franke
(Source: Wikimedia Commons)*



*Chemin dans le Südgelände-Park, Berlin © Assenmacher
(Source : Wikimedia Commons)*

Sources

<http://www.bi-suedgelaende.de/html/francais.html>

<http://www.gruen-berlin.de/parks-gardens/suedgelaende-nature-park/>

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/natur_gruen/naturschutz/schutzgebiete/de/nsg/nsg31.shtml

2.4.4. Farmington Canal Trail, CT, MA, Etats-Unis

Milieu	Rural
Longueur	80 km
Reconversion	Parc linéaire
Etat du projet	Réalisé

Histoire de la ligne

En 1821 est décidée la construction d'un canal dans le Connecticut afin de concurrencer le canal Erie de l'état de New York. La construction fut achevée en 1835. Mais rapidement la voie ferrée s'est imposée comme moyen de transport marchand et une ligne suivant le tracé du canal fut ouverte. Après avoir changé plusieurs fois d'exploitant, la ligne fut déclarée fermée mais préservée pour un usage futur. En 1991, une levée de fonds a permis le lancement du projet.



L'aménagement

Vu l'ampleur du projet (une promenade de 80 km), les aménagements sont minimalistes : les rails ont été simplement remplacés par une piste goudronnée accessible aux piétons et aux vélos.

Le parc est actuellement ouvert au public.

*Le canal © Staib
(Source Wikimedia Commons)*

Sources

<http://www.fvgreenway.org/pages/default.asp>

<http://www.farmingtoncanal.org/index.htm>

http://en.wikipedia.org/wiki/Farmington_Canal_Trail

3. Reconversion des ouvrages en surface



La draine à bras (Lorry)



Les arches du viaduc des Arts

3.1 Les gares

3.1.1. Rosny-Rail, Musée ferroviaire régional

Milieu	Périurbain
Reconversion	Musée ferroviaire
Propriétaire	SNCF
Gestion	Association
Etat du projet	Réalisé

Histoire du site

La gare de Rosny-sous-Bois a été ouverte en 1856. Aujourd'hui elle est desservie par la ligne E du RER.

L'aménagement

Rosny-Rail est un musée ferroviaire installé en gare de Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis). Il s'agit d'une antenne de la Cité du train de Mulhouse gérée par une équipe de bénévoles.

Le musée s'articule autour de différents thèmes : l'histoire du chemin de fer, la voie, la signalisation, le matériel roulant, etc. Une douzaine d'espaces ont été aménagés selon un découpage thématique et chronologique des grandes fonctions ferroviaires de la fin du XIX^e siècle jusqu'à nos jours.

En plus de la simple visite, les visiteurs peuvent s'essayer à la conduite d'un train sur un réseau miniature grâce à une cabine de conduite reconstituée, et effectuer une petite balade à bord d'une draisine à moteur ou à bras.

Le musée est ouvert le samedi de 14 heures à 18 heures en visite guidée ou libre.



*La draisine à bras (Lorry) © Rosny-Rail
(Source Wikimedia Commons)*



*Entrée du musée dans la cour de la gare
(Source Wikimedia Commons)*

Sources

<http://fr.wikipedia.org/wiki/Rosny-Rail>
http://y-m-maquettes-carton.pagesperso-orange.fr/cariboost2/crbst_6.html

3.1.2. Gare de Reuilly

Milieu	Urbain
Reconversion	Maison des associations
Propriétaire	Ville de Paris
Gestion	Association
Etat du projet	Réalisé

Histoire du site

La gare de Reuilly est une gare ferroviaire, en activité de 1859 à 1985, située dans le 12^e arrondissement de Paris. À l'origine, elle est située sur la ligne de Vincennes qui relie la gare de la Bastille à la gare de Verneuil-l'Étang.

L'aménagement

Depuis 2003, son bâtiment voyageur est devenu la maison des associations de l'arrondissement.

La maison des associations est ouverte du mardi au samedi.



Gare de Reuilly © LPLT (Source Wikimedia Commons)

Sources

http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Reuilly_%28Paris%29

3.1.3. Gare de Charonne

Milieu	Urbain
Reconversion	Salle de concert
Propriétaire	Privé
Gestion	Privée
Etat du projet	Réalisé

Histoire du site

La gare de Charonne est une gare ferroviaire, en activité de 1862 à 1934, située dans le 20^e arrondissement de Paris, elle faisait partie des gares de la Petite Ceinture.

L'aménagement

Le bâtiment, qui fut après l'abandon du trafic voyageurs sur la Petite Ceinture longtemps utilisé par le SERNAM, changea d'usage dans les années 90. D'anciens étudiants transforment la gare, alors sous la propriété de RFF, en café-concert. Cette salle de concert devient rapidement un des lieux phares de Paris.

L'endroit fut rebaptisé « Flèche d'Or », en souvenir du train qui effectuait le parcours Paris-Londres via Calais et Douvres de 1926 à 1972.

Fermée plusieurs fois par ses anciens propriétaires suite à des nuisances sonores, la Flèche d'Or a été rachetée, avec l'appui de la mairie de Paris, par des producteurs de musique en 2009. Elle est depuis ouverte tous les jours de la semaine, et des travaux d'insonorisation et de modernisation ont été réalisés.



© Apur



© Apur

Sources

<http://www.flechedor.fr/A-propos/>

<http://www.petiteceinture.org/Gare-de-Charonne-1878>

3.2 Les voûtes

3.2.1. Voûtes de voie ferrée reconverties en locaux commerciaux à Vienne

Milieu	Urbain
Reconversion	Commerce
Etat du projet	Réalisé

Histoire du site

Après l'achèvement du viaduc du chemin de fer au début du XX^e siècle, les voûtes sous les voies surélevées ont été progressivement closes et utilisées en tant qu'établissements commerciaux. Jusqu'à la dernière décennie, de nombreuses voûtes étaient emmurées et parfois recouvertes de publicité jusqu'à rendre à peine reconnaissable la construction.

L'aménagement

Le concept de façade des voûtes présenté se base sur l'idée de créer une transparence maximum entre la ceinture intérieure et la ceinture extérieure pour estomper l'effet de barrière et restaurer la liaison entre le centre et la périphérie. Ce principe doit provoquer un changement de conception de la ville et encourager l'animation de la région. D'autre part, par le fait d'être visible, la conception vise à augmenter le sentiment de sécurité.



Terrasse de café - Crédits photo : Monika Nikolic



Boutique - Crédits photo : Manfred Seidl

Sources

<http://www.tw-arch.at/index.php?id=57&L=wqrhpxthsfd>

3.2.2. Le viaduc des Arts à Paris

Milieu	Urbain
Reconversion	Atelier de création et de vente
Propriétaire	Mairie de Paris
Gestion	SEMAEST
Etat du projet	Réalisé

Histoire du site

Construit en 1859 pour soutenir une voie ferroviaire, le viaduc des Arts a été réhabilité en 1990 et a ouvert ses portes en 1994. Chacune des voûtes du viaduc de la ligne de Vincennes est rénovée afin de les transformer en nouveau conservatoire parisien de l'artisanat d'art.

L'aménagement

Le viaduc, fait de briques roses et de pierres de taille, est restauré par la SEMAEST avec le concours de l'architecte Patrick Berger qui clôt chacune des voûtes par de grandes verrières cintrées de bois clair. Outre les créations et les ventes, le site accueille également des expositions ainsi que des manifestations ponctuelles. Lieu unique en son genre, l'endroit abrite aujourd'hui des luthiers, des forgerons d'art, des fabricants de porcelaine et autres manufactures.



Les arches du viaduc des Arts © Apur

3.2.3. Boîte de nuit dans les voûtes du pont Alexandre

Milieu	Urbain
Reconversion	Boîte de nuit
Gestion	Privée
Etat du projet	Réalisé

L'aménagement

Au pied du pont Alexandre III se trouve l'entrée du Showcase, une boîte de nuit dont la superficie est de 2000 m². Y sont organisés des concerts, conventions, dîners, soirées de gala, ventes aux enchères, lancements de produits, défilés, avant premières.

Demain

Le projet des voies sur les berges prévoit également la transformation de l'autre extrémité du pont. L'actuel tunnel routier pourrait donc être reconverti en boîte de nuit. Un café s'installera sous une arcade du pont.



Boîte de nuit dans les contreforts du pont Alexandre III © Apur



Sources
<http://www.lejdd.fr/JDD-Paris/Actualite/Voies-sur-berges-Les-trois-projets-les-plus-spectaculaires-187143/>
http://fr.wikipedia.org/wiki/Pont_Alexandre-III

4. Reconversion des ouvrages souterrains



Tunnel pour les circulations douces

4.1 Les tunnels

4.1.1. «Light at the End of the Tunnel» à Londres

Milieu	Urbain
Reconversion	Variable
Etat du projet	Réalisé en partie

Le projet

La lumière au bout du tunnel est un projet de grande ampleur, de plusieurs millions de livres, imaginé pour réduire l'effet de rupture d'un ensemble de viaducs de chemin de fer datant de l'époque victorienne, qui coupe le centre-sud de Londres. Ces structures, qui s'étendent sur 10 kilomètres, constituent pour les habitants une barrière à la croissance économique et au développement local.

Le promoteur du projet s'est attaqué à ce nouveau défi en 2002 avec le lancement de « La lumière au bout du tunnel », qui vise à faire du viaduc un atout pour le développement de ces quartiers de Londres, plutôt qu'un obstacle. Le projet comprend des commerces, un skate parc, des restaurants, des œuvres d'artistes... Il vise parallèlement à améliorer l'image des quartiers environnants et à créer de l'emploi.

*Différents exemples de reconversion du projet
Crédits photos : Cross River Partnership/
London Borough of Southwark*



Sources

<http://www.crossriverpartnership.org/page.asp?id=1233>
<http://www.telegraph.co.uk/comment/columnists/christopherhowse/5101692/Light-at-the-end>

4.1.2. Création d'un tunnel pour les circulations douces à Lyon

Milieu	Urbain
Création	Tunnel pour les circulations douces
Etat du projet	En travaux

Historique

Le tunnel de la Croix Rousse à Lyon a été ouvert à la circulation en 1952. Il relie les bords de Saône aux bords du Rhône en passant sous la colline de la Croix Rousse.



Tunnel pour les circulations douces © Martyniak

Le projet

Le projet a été approuvé le 9 juillet 2007 en séance publique au Grand Lyon. D'ici mi-2013, le tube d'évacuation, parallèle au tunnel existant de la Croix-Rousse, sera mis en service. Le tube, d'une longueur de 1700 mètres sera exclusivement réservé aux modes doux et transports en commun. Le coût prévu est de cent-quarante millions d'euros. Dans une volonté d'abolir l'aspect potentiellement anxiogène du tunnel, une équipe d'architectes, de concepteurs lumière et ambiances et d'ar-

tistes a travaillé à la création d'animations originales sur l'ensemble de la longueur du tunnel. Le projet prévoit entre autre des informations interactives projetées sur les parois indiquant la distance parcourue et à parcourir, un éclairage respectant le spectre de la lumière solaire et comportant des variations afin d'éviter la monotonie. Les projecteurs seront placés de manière à ce qu'aucune zone d'ombre ne soit créée.

Le tunnel est actuellement fermé à la circulation et en travaux.

Sources

http://www.lyon.fr/static/vdl/content/arrondissements/9ardt/regard9/Regard9_62.pdf
<http://www.lyoncapitale.fr/lyoncapitale/journal/univers/Actualite/Grands-Projets/Deuxieme-tunnel-de-la-Croix-Rousse-plus-qu-un-tube-un-concept>
http://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/Pdf/actualites/Concertation_tunnel_Cx_Rousse.pdf

4.1.3. Tunnel de Puy l'Evêque reconverti en cave à vin

Milieu	Rural
Reconversion	Cave à vin
Gestion	Privée
Etat du projet	Réalisé

L'aménagement

Deux vigneron du domaine de Pineriaie et du château Paillas ont transformé ce tunnel long de 227 mètres de l'ancienne voie ferrée qui reliait Cahors à Fumel en magasin de produits régionaux, cadeaux, vins du Sud-Ouest, grands vins de France et whiskys sélection-

nés, mais aussi un grand choix de champagnes. De plus, 30 mètres supplémentaires ont été aménagés pour élever en fûts de chêne, dans l'obscurité et à température constante - 14°C - un assemblage des vins en provenance de leurs vignes.



Entrée du Tunnel - Crédits photo : Christian NOEL
(Source : <http://chemins.de.traverses.free.fr>)



Sortie du Tunnel - Crédits photo : Francis Regnard
(Source : <http://ltbc.fr>)

Sources

<http://www.petitfute.com/guide/140110-tunnel>
<http://www.tunnels-ferroviaires.org/tu46/46231.1.pdf>

4.1.4. Tunnel de la Vernède

Histoire du site

Cette ancienne ligne ferroviaire a été achevée en 1895. D'une longueur de 60 kilomètres, elle reliait autrefois Le Vigan (Gard) à Tournemire (Aveyron). Dès 1939, le service voyageurs fut supprimé et seule le trafic marchandises subsista jusqu'en 1951.

Milieu	Rural
Reconversion	Voie verte cyclable et piétonne (« Promenade du Viaduc »)
Propriétaire	Conseil général du Gard
Gestion	Publique
Etat du projet	Réalisé



Entrée du Tunnel



Intérieur du Tunnel

Conception lumière et photographie : Pierre Nègre L'Atelier Lumière

L'aménagement

Le conseil général du Gard fait l'acquisition de cette voie ferrée désaffectée, en 2007 avec pour projet de réaliser une voie verte entre Arre et Molières-Cavaillac. L'itinéraire a été ouvert aux piétons et cyclistes à l'été 2011. Cette voie verte est composée de deux ponts et de deux tunnels. Le tunnel de la Vernède, long de 442 mètres, est le second tunnel de cet itinéraire.

Un concept d'éclairage innovant a été réalisé : dans les deux tun-

nels, cinquante lanternes « de cheminots » ont été installées. Ces lanternes permettent de baliser le parcours et d'éclairer le tunnel de deux façons : elles émettent une lumière verte de balisage et éclairent les tunnels soit de manière périphérique en arc-de-cercle avec une lumière colorée, soit de manière elliptique avec une lumière blanche. Elles assurent une continuité visuelle homogène tout au long du tunnel.

Sources

<http://www.batiactu.com/edito/des-lanternes-de-cheminots-hi-tech-pour-baliser-un-p5-30252.php>
<http://www.atelier-lumiere.fr/mise-en-lumiere-le-vigan/lumiere-le-vigan.html>

4.1.5. The Old Vic Tunnels à Londres

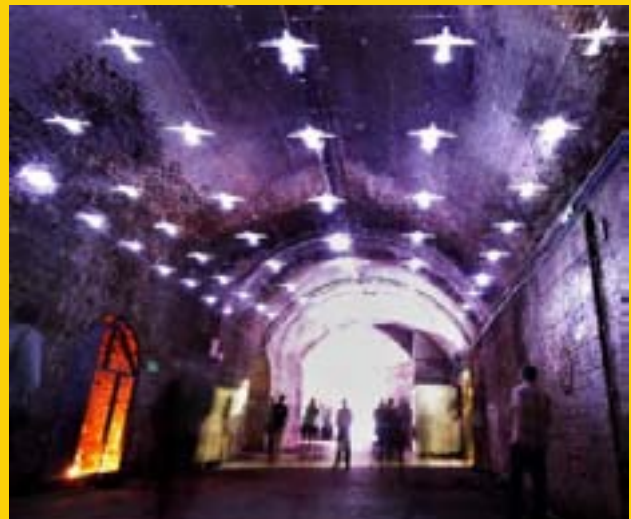
Milieu	Urbain
Reconversion	Tunnels et voutes dédiés aux arts et spectacles
Propriétaire	Old Vic Theatre Trust
Etat du projet	Réalisé

Histoire du site

Les quais et rails de la gare de Waterloo dans le borough de Lambeth à Londres reposent sur un série de tunnels et voutes désaffectés, restés sans usage pendant de nombreuses années.



The Old Vic Tunnels (Source : www.lawfullychic.com)



Perpetual Light : Requiem for an Unscorched Earth, Installation de Jo Fairfax - Crédits photo : Chryssa Panoussiadou

L'aménagement

En 2010, le conseil municipal de Lambeth approuve la transformation par The Old Vic Theatre de près de 25 000 m² de ces tunnels en espaces de spectacles, expositions et création. Le lieu est nommé « The Old Vic Tunnels ».

« The Old Vic Tunnels » est un projet privé qui se veut innovant, underground et social, car géré

et animé essentiellement par des jeunes de 16-25 ans. Il propose une programmation de spectacles (films, théâtre, concerts), des performances et installations temporaires, des expositions (« Hell's Half Acre » en 2010), des résidences d'artistes, des locations événementielles, tournages de films, etc., dans un cadre particulier.

Il a fermé ses portes en mars 2013, après trois ans d'existence, The Old Vic Theatre ayant mis fin à son appui financier. Le lieu était considéré comme l'un des plus dynamiques et créatifs de Londres.

Sources

<http://oldvictunnels.com/>

<http://www.number10.gov.uk/news/latest-news/2011/02/the-old-vic-tunnels-win-prime-minister%E2%80%99s-big-society-award-60885>

<http://www.waterlooquarter.org/business-news/641-the-old-vic-tunnels>

<http://www.independent.co.uk/arts-entertainment/theatre-dance/news/the-old-vic-tunnels-are-to-close-after-three-years-of-theatrical-innovation-8505458.html>

4.1.6. Tunnel de graffitis à Londres

Milieu	Urbain
Reconversion	Tunnel dédié aux graffitis
Propriétaire	Network Rail
Etat du projet	Réalisé

Histoire du site

Connu également sous le nom de Tunnel de Banksy, Leake Street est un tunnel situé dans le borough de Lambeth à Londres. Long de 300 mètres, il se coule sous les quais et les rails de la gare de Waterloo.



A l'entrée du tunnel - Crédits photo : Paul Farmer



Intérieur du tunnel - Crédits photo : Chocoralie
(Source : <http://teatimeinwonderland.co.uk/>)

L'aménagement

En 2008, à l'initiative de Banksy, le tunnel accueille pendant trois jours le « Cans Festival » dédié aux arts de la rue, lequel connaît un grand succès. Dans la foulée, le tunnel, initialement ouvert à la circulation générale, devient piéton et l'activité, autorisée, se pérennise. Leake Street se transforme ainsi en un

espace d'expression réservé aux arts de la rue, et notamment aux graffitis. Les murs sont en constante évolution, tout le monde pouvant venir et créer ce qu'il veut, sans crainte d'être interrompu.

Le tunnel constitue également un accès vers une série d'arches et voutes aux usages multiples : ciné-

ma (The Lambeth Palace), lavage de taxis, réparations de poussepousse, etc. The Old Vic Tunnels y avait ainsi une entrée.

Sources

<http://www.guardian.co.uk/film/filmblog/2010/mar/01/banksy-graffiti-street-art>
http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/london/7377622.stm
<http://www.guardian.co.uk/film/gallery/2010/mar/01/banksy-graffiti-tunnel-exit-through-the-gift-shop>
<http://teatimeinwonderland.co.uk/lang/fr/2010/05/20/leake-street-tunnel-behind-the-doors-derriere-les-portes-du-leake-street-tunnel/>
http://en.wikipedia.org/wiki/Leake_Street
<http://www.urbanghostmedia.com/2011/04/lambeth-palace-banksy-popup-cinema-vic-tunnels/>

Conception graphique :
mairie de Paris, direction de l'Urbanisme,
Service concertation et communication

Avril 2013