



Bilan

de la concertation

sur l'avenir

de la Petite Ceinture

27 décembre 2012 - 14 février 2013

Sommaire

1. Les objectifs et les modalités de la concertation	3
1.1. Les éléments de contexte	4
1.2. Les sujets du débat	4
1.3. Les modalités de la concertation	5
1.4. La participation	6
2. Les avis exprimés lors de la concertation	7
2.1. Le schéma de synthèse des grandes idées issues de la concertation	8
2.2. La concertation et les termes du débat	9
2.3. La vocation ferroviaire et de transports	10
Pour la réhabilitation de la vocation ferroviaire	10
L'opposition au passage de trains ou de tramways	11
Les recherches de compromis entre le train et d'autres usages	12
La valorisation du patrimoine ferroviaire	12
2.4. Le potentiel nature et écologique	13
Le besoin d'espaces ouverts dans la ville	13
Une demande de jardins partagés et d'agriculture de proximité	13
Des lieux d'éducation à l'environnement et de formation	13
La préservation et la valorisation de la biodiversité	14
Les services écologiques rendus par la Petite Ceinture	14
2.5. Les circulations douces et circulations individuelles propres	15
2.6. Le vivre ensemble et le potentiel social urbain	16
Des projets associatifs et éducatifs	16
La vie culturelle et artistique	16
Conserver le caractère spécifique de la Petite Ceinture	16

2.7. Les opportunités urbaines et foncières	17
Des propositions pour le logement	17
Un refus largement majoritaire de la construction	17
Les connexions urbaines	17
2.8. Continuité, réversibilité et mixité des usages	18
La réversibilité	18
La continuité du linéaire	19
La mixité et la compatibilité des usages	19
2.9. Le statut et les coûts de l'évolution de la Petite ceinture	20
La propriété de la Petite Ceinture	20
Les coûts du devenir de la Petite Ceinture	20
3. Exemples de proposition	21
3. Exemples de proposition	22
4. Les enseignements de la concertation	23
4. Les enseignements de la concertation	24

1. Les objectifs et les modalités de la concertation



1.1. Les éléments de contexte

Construite il y a 150 ans, la Petite Ceinture, propriété de Réseau Ferré de France (RFF), constitue un lieu exceptionnel de par ses paysages inédits, ses qualités écologiques, la respiration qu'elle apporte au cœur d'une des villes les plus denses au monde, mais aussi par l'espace de liberté qu'elle représente en matière d'usages et d'innovation urbaine.

Un protocole a été signé en 2006 entre la ville de Paris et RFF pour permettre l'ouverture au public de certains tronçons, proposer des usages diversifiés et développer une mise en valeur concertée des emprises.

Des promenades ont ainsi été ouvertes dans le 16^e arrondissement en 2007, dans le 12^e arrondissement en 2008, le 15^e arrondissement (en cours de réalisation). Des aménagements urbains mixtes ont été facilités autour du linéaire (13^e arrondissement, 19^e arrondissement)

et la valorisation de certaines gares a été engagée dans le respect de leur valeur patrimoniale et culturelle. Par ailleurs, RFF et la SNCF ont mis en place un programme socialement et écologiquement responsable, d'entretien des emprises de la Petite Ceinture par des chantiers d'insertion.

Aujourd'hui, RFF envisage de retrancher du Réseau Ferré National les sections sur lesquelles il ne voit plus de perspectives pour un trafic ferroviaire lourd, à l'est et au sud principalement.

Dès lors, la question du devenir de la Petite Ceinture est posée. La ville de Paris et RFF souhaitent avancer dans la mise en valeur au bénéfice de tous de cet espace structurant du paysage, aux qualités écologiques nombreuses et aux potentiels multiples.

1.2. Les sujets du débat

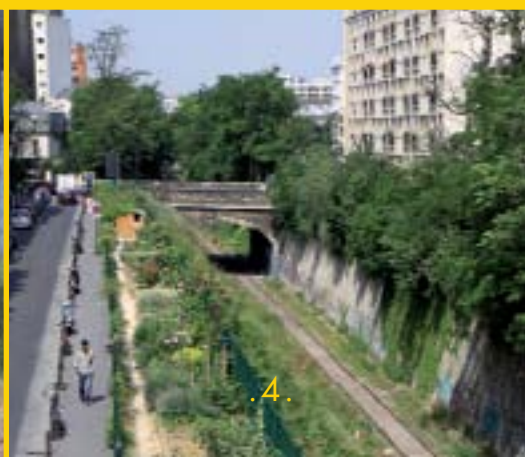
Avant l'élaboration de tout projet précis, en s'appuyant sur une étude menée par l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), RFF et la ville de Paris ont sollicité sous différentes formes (site participatif, réunions-ateliers thématiques dans les arrondissements, séminaire d'échanges...) l'avis des habitants de Paris et de la métropole, mais aussi des acteurs concernés ou intéressés pour imaginer quels pourraient être les usages futurs de la Petite Ceinture et de ses emprises.

Ces discussions et les échanges en cours avec l'Etat, la Région et le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) ont pour objectif de fonder de grands principes et orientations pour le devenir de cette infrastructure,

à traduire dans une nouvelle convention cadre.

Les débats ont été organisés autour des questions suivantes déclinées sur la plateforme de dialogue en ligne et lors des réunions dans les arrondissements :

- Doit-on préserver la possibilité d'une vocation ferroviaire lourde sur toute la Petite Ceinture ? Peut-on accueillir d'autres usages temporaires ou permanents et à quelle(s) condition(s) ?
- Quelles propositions souhaitez-vous faire pour valoriser la Petite Ceinture (en matière de nature et de biodiversité, de loisirs, culture et promenade, de projets urbains, de déplacements autre que ferroviaire lourd...) ?



1.3. Les modalités de la concertation

Afin de toucher des publics diversifiés et le plus grand nombre de participants, les formes de débat et de contribution ont été diversifiées :

- la plateforme La Petite Ceinture J'enParle®,

permettant le dialogue en ligne autour des sujets soumis à la concertation (<http://lapetiteceinture.jenparle.net>), a reçu 23 000 visites et 2 435 contributions.

- 5 réunions publiques d'information

dans les 2^e, 15^e, 17^e, 18^e et 19^e arrondissements de Paris ont accueilli environ 350 personnes qui ont pu poser des questions et échanger autour des enjeux de la concertation.

- 5 réunions-ateliers

dans les 12^e, 13^e, 14^e, 18^e et 20^e arrondissements de Paris ont rassemblé environ 650 personnes autour de questionnements spécifiques, permettant ainsi de faire émerger des pistes de propositions pour le devenir de la Petite Ceinture.

- 15 visites

ont été organisées pour découvrir différents secteurs de la Petite Ceinture dans les 12^e, 14^e, 19^e et 20^e arrondissements de Paris. Elles ont permis à 400 personnes (habitants, élus, institutionnels, presse) de découvrir les lieux, accompagnés par RFF et la ville de Paris.

- un séminaire

regroupant des chercheurs, des professionnels, des associations et des institutionnels, avait pour objectif d'écouter et d'organiser des échanges entre experts et acteurs pour approfondir les enjeux du devenir de la Petite Ceinture. Trois tables rondes qui ont rassemblé au total 200 personnes, ont porté sur :

- « la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture et son

évolution pour le transport »,

- « services écologiques, cadre de vie et usages »,
- « le potentiel urbain de la Petite Ceinture ».

- une réunion publique de synthèse de la concertation

a accueilli environ 350 personnes en mairie du 4^e arrondissement. Après la présentation d'une synthèse des échanges et des avis émis pendant la concertation, les participants ont questionné les élus et RFF qui se sont prononcés sur les contributions issues des débats.

Pour informer les participants, des moyens classiques ont été utilisés :

- un communiqué de presse

a été réalisé pour présenter l'ensemble du dispositif.

- des affiches, un flyer et des bannières

ont été relayés par les mairies d'arrondissement pour inviter à participer à la concertation. Ces outils de communication ont également proposé un lien vers la plateforme J'enParle®.

- des registres électroniques

ont été mis en place par les mairies des 12^e et 19^e arrondissements.

- les sites de la ville de Paris et de RFF ainsi que la newsletter de la ville de Paris

ont informé de la tenue de la concertation et de l'existence de la plateforme d'échange.

- des messages d'information sur les panneaux lumineux de la ville de Paris

ont également annoncé l'organisation de la réunion de synthèse.



1.4. La participation

Entre le 27 décembre 2012 et le 14 février 2013, le site de la Petite Ceinture J'enParle® a reçu 23 000 visites, dont 63% de visiteurs uniques et une moyenne de 500 visites par jour.

850 personnes se sont inscrites sur le site parmi lesquelles 235 ont posté au moins une contribution.

Au total, 2 435 contributions individuelles ou comprises dans des échanges avec d'autres internautes ont été publiées sur le site.

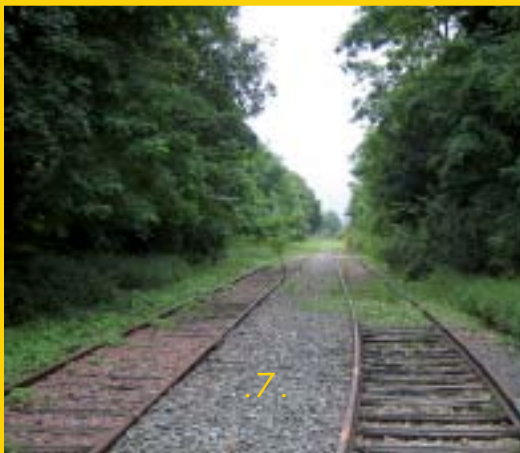
A ces contributions, s'ajoutent 9 messages postés sur le site de la mairie du 12^e, 17 sur le site de la mairie du 19^e et 14 sur le site paris.fr.

427 personnes ont répondu au quizz en ligne qui permettait de découvrir des aspects de la Petite Ceinture.

Près de 1 350 personnes ont participé aux réunions publiques, dont environ 650 aux ateliers et 350 aux réunions classiques d'information, et 350 à la réunion de restitution.



2. Les avis exprimés lors de la concertation



2.1. Le schéma de synthèse des grandes idées issues de la concertation

Dans le schéma en bas de page, sont représentés les principaux sujets de discussions et de propositions issus de la concertation. La taille des sphères est indicative de l'importance des avis publiés en ligne ou des contributions recueillies lors des débats dans les arrondissements. Elle ne présume cependant pas des positions sur les sujets, puisqu'au sein et entre les sujets, il existe des nuances ou des clivages d'opinions. Ces nuances, ainsi que les points de convergence forts et les recherches de compromis qui ressortent de cette concertation, sont détaillés dans les paragraphes qui suivent.

Trois grands sujets ont été plus particulièrement débattus dans le cadre de la concertation :

- le maintien de la vocation ferroviaire et le devenir de la Petite Ceinture pour les transports,
- la nature, les espaces verts et les déplacements doux,
- « le vivre ensemble » et la vie associative, sociale et culturelle, notamment autour du patrimoine ferroviaire et des arts de la rue.

La question du développement urbain qui était soumise au débat n'a pas donné lieu à de nombreuses propositions ; en revanche les participants se sont manifestés en majorité contre la construction sur la Petite Ceinture, y compris sur les surlargeurs, et ont interprété le potentiel urbain comme un potentiel social et de respiration dans la ville (représenté dans le schéma par la sphère « vivre ensemble »). D'autres sujets ont été développés comme la gouvernance des décisions et de la gestion à venir de la Petite Ceinture,

ainsi que la place du citoyen et des associations pour la valorisation de la Petite Ceinture. Le coût des différents aménagements potentiels et la comparaison entre ces coûts ont également été discutés.

Enfin, des points de convergence ont été affirmés par les participants, qui ne gomment pas tous les clivages entre les usages potentiels, mais qui permettent d'affirmer des valeurs collectives pour le devenir de la Petite Ceinture : la réversibilité des aménagements, la continuité du linéaire de l'infrastructure, la préservation et la valorisation du patrimoine de la ligne, la mixité des usages dans les grandes largeurs du linéaire. La sauvegarde de la biodiversité est également un point de convergence.

Pour approfondir l'analyse des idées émises, les paragraphes qui suivent détaillent les expressions recueillies sur le projet autour de sept grandes thématiques :

1. la concertation sur la Petite Ceinture et les termes du débat,
2. la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture et son évolution pour le transport,
3. le potentiel nature et écologique,
4. les déplacements doux sur la Petite Ceinture,
5. le vivre ensemble et le potentiel urbain et social,
6. les opportunités urbaines et foncières,
7. le statut et les coûts de l'évolution de la Petite Ceinture.



2.2. La concertation et les termes du débat

Les participants ont exprimé une satisfaction générale quant à la conduite apaisée des débats sur le site internet et lors des réunions, permettant à chacun de s'exprimer de manière approfondie sur le devenir de la Petite Ceinture.

Des représentants d'Europe Ecologie les Verts ont regretté une concertation trop rapide, ainsi que la tenue d'une « concertation classique » plutôt qu'une conférence de consensus tel que cela avait été souhaité initialement par le conseil de Paris.

Plusieurs questions et échanges ont également porté sur la participation des communes riveraines de Paris.

Des participants se sont interrogés sur le processus décisionnel à la suite de cette concertation, et sur l'absence ou la faible représentation de l'Etat, de la Région et du STIF lors de la concertation.

En réponse à ce dernier point, RFF et la ville de Paris ont expliqué que les échanges étaient engagés depuis deux ans avec l'ensemble des parties prenantes res-

ponsables, et notamment avec l'Etat, le STIF et la région Ile-de-France, avec lesquels des réunions ont eu et continueront d'avoir lieu.

Ils avaient été informés de la tenue et des modalités de la concertation - et invités à participer au séminaire organisé le 14 février 2013, auquel l'Etat et le STIF étaient présents. Toute décision de sortie d'une ligne ferrée du Réseau Ferré National (RFN) fait l'objet d'un avis préalable du STIF (l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France) dont le conseil d'administration est composé principalement d'élus régionaux et départementaux.

L'Etat tient compte de cet avis avant d'autoriser RFF à décider de la sortie du RFN.

La ville de Paris a par ailleurs indiqué qu'elle prévoyait de poursuivre la concertation pour cela de mettre en place un comité de suivi.

Certains participants ont regretté que le débat soit orienté sur les tronçons où la vocation ferroviaire peut être abandonnée.



2.3. La vocation ferroviaire et de transports

De prime abord, la concertation et surtout la plateforme J'enparle® ont donné lieu à une confrontation entre les défenseurs de la vocation ferroviaire

de la Petite Ceinture et les riverains opposés à la circulation de trams ou de trains près de leurs habitations.

Pour la réhabilitation de la vocation ferroviaire

Les partisans de la restauration de l'activité ferroviaire, représentés notamment par l'association pour la sauvegarde de la Petite Ceinture et de son réseau ferré (ASPCRF) ou la fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), ont explicité à plusieurs reprises leur position qui consiste à préserver les installations ferroviaires et à souhaiter, à terme, la remise en service de l'infrastructure. La position exprimée par les défenseurs du rail est de faire circuler un train ou un tramway express en rocade, sur l'infrastructure actuelle, en complément de la desserte plus locale du tramway sur le boulevard des Maréchaux, du futur Grand Paris Express ou des lignes 2 et 6 du métro. Ils considèrent aussi que le fret doit être étudié. Ils souhaitent a minima que le site soit maintenu dans le RFN et que les aménagements soient réversibles.

La réhabilitation au profit d'un système de transport en commun

Plusieurs participants préconisent la réhabilitation de la Petite Ceinture au profit d'un système de transport en commun, adapté à l'environnement. Ils soulignent notamment le besoin de renforcer l'offre de transport en région parisienne, d'une manière générale, mais aussi plus spécifiquement dans les quartiers du nord-est parisien, mal desservis par le métro et le bus, malgré leur densité. Plusieurs contributeurs font remarquer la distance entre le tramway T3 et la Petite Ceinture dans ce secteur, éloignement qui justifie un nouveau transport en commun qui ne ferait pas doublon avec le tramway T3b. A ce titre, des défenseurs de la vocation ferroviaire sont favorables à la proposition issue des travaux de l'APUR de prolonger à l'est le tramway T8 sur la Petite Ceinture, et proposent même d'aller au-delà jusqu'à Bercy, la bibliothèque François Mitterrand ou la gare des Gobelins. Lors du séminaire, cette hypothèse a suscité certaines convergences. L'Ins-

titut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France a notamment mis en exergue l'intérêt d'une nouvelle offre de transports entre la Gare de Rosa Parks et le cours de Vincennes, voire jusqu'à la gare de Lyon afin de multiplier les interconnexions. Enfin, le projet du Grand Paris Express est jugé encore trop hypothétique pour certains, et éloigné de la zone dense parisienne.

Le transport de marchandises

Le fret a été proposé pour « décongestionner le trafic routier dans Paris ». Certains contributeurs pensent que la Petite Ceinture pourrait permettre l'acheminement de marchandises par cabotage sur le « dernier kilomètre ». Des professionnels de la logistique estiment que l'infrastructure ne permettra pas une desserte fine de marchandises jusque dans la ville du fait de sa configuration en rocade, distincte des flux constatés d'approvisionnements vers et dans la capitale. Cependant, comme la grande majorité des participants, ils sont intéressés par l'idée du tram/fret, dont l'expérimentation est actuellement à l'étude sur le T3, et soulignent que l'on ne sait pas encore quels seront les modes d'approvisionnement de l'avenir : un principe de précaution doit donc s'appliquer.

Un train touristique et du vélo-rail

Il a été proposé de réhabiliter l'infrastructure pour un train touristique afin de faire connaître le patrimoine ferroviaire et l'espace de la Petite Ceinture. Cela pourrait être couplé avec du fret ou du transport en commun, en alternant le passage des trains touristiques et d'un tram/train. D'autres personnes proposent qu'un vélo-rail soit développé à des fins de promenades et de découverte, qui pourrait aussi s'insérer dans un système accueillant un transport en commun. Une proposition de bus-rail pour emmener les enfants à l'école, sur le modèle du « Pédibus », est aussi faite.



2.3. La vocation ferroviaire et de transports

L'opposition au passage de trains ou de tramways

Les principaux arguments opposés au retour des trains sont portés par :

- des riverains qui habitent ou ont acquis des logements au bord de la Petite Ceinture qui ne souhaitent pas que l'environnement et leur qualité de vie soient dégradés par des nuisances liées à la proximité de l'infrastructure, jugées inacceptables. Ce point de vue a été notamment développé par les habitants du 15^e, du 19^e ou du 20^e, mais moins dans le 17^e où des trains ont circulé plus récemment.
- des habitants qui pensent que le train est incompatible avec le besoin, prégnant à Paris, d'espaces de nature et de détente,
- des représentants d'associations de jardins partagés qui en promeuvent le développement, installés en bordure de Petite Ceinture et qui craignent que leur occupation des lieux soit incompatible avec le passage de trains ou de tramways,
- certains participants qui rappellent que, de fait, un choix a déjà été fait avec la réalisation du T3 sur le boulevard des Maréchaux plutôt que sur la Petite Ceinture, et que la priorité n'était plus une rocade supplémentaire dans Paris, dont le tissu urbain est déjà constitué et bien desservi, mais un renforcement des transports en commun en rocade ou radiaux en banlieue, moins bien dotée.



2.3. La vocation ferroviaire et de transports

Les recherches de compromis entre le train et d'autres usages

Au-delà des clivages entre le retour d'une circulation ferroviaire et l'affirmation du besoin d'espaces verts, de nombreuses propositions et échanges ont évoqué la mixité d'usages complémentaires dans le sens de l'intérêt commun.

Selon certains, la cohabitation entre le train, le tramway et les espaces associatifs ou verts est possible dans les grandes largeurs de l'infrastructure.

Au cas où l'option du retour du ferroviaire pour les transports en commun serait confirmée, certaines personnes ont demandé que l'on couvre au maximum l'infrastructure pour récupérer des espaces verts en surface.

Enfin, les expérimentations de matériel peu bruyant pour le fret ou le tram/train ont été plébiscitées. Malgré les réticences, des riverains se sont dits favo-

rables au retour du train ou en faveur d'un tramway si des solutions techniques évitaient les nuisances sonores et les vibrations.

Pour d'autres, la distinction est faite entre le passage d'un train touristique largement accepté et la circulation de quelques trains par jour pour le fret qui serait tolérée.

La mise en service d'un tramway, par contre, est acceptée par quelques habitants mais le rythme trop fréquent et les nuisances sonores sont jugés par d'autres incompatibles avec la proximité d'immeubles riverains.

Enfin, dans le cas où une circulation ferroviaire pour le fret serait remise en service, l'idée de mutualiser l'infrastructure pour faire circuler des wagons de transport de voyageurs est aussi proposée comme compromis.

La valorisation du patrimoine ferroviaire

Quelle que soit la destination de la Petite Ceinture, un consensus fort s'organise autour de l'importance de valoriser l'histoire et le patrimoine ferroviaire (la voie et le maintien du ballast, les quais, les gares, les ouvrages, les tunnels...).

L'entretien et la sauvegarde de certains bâtis dégradés sont souhaités.

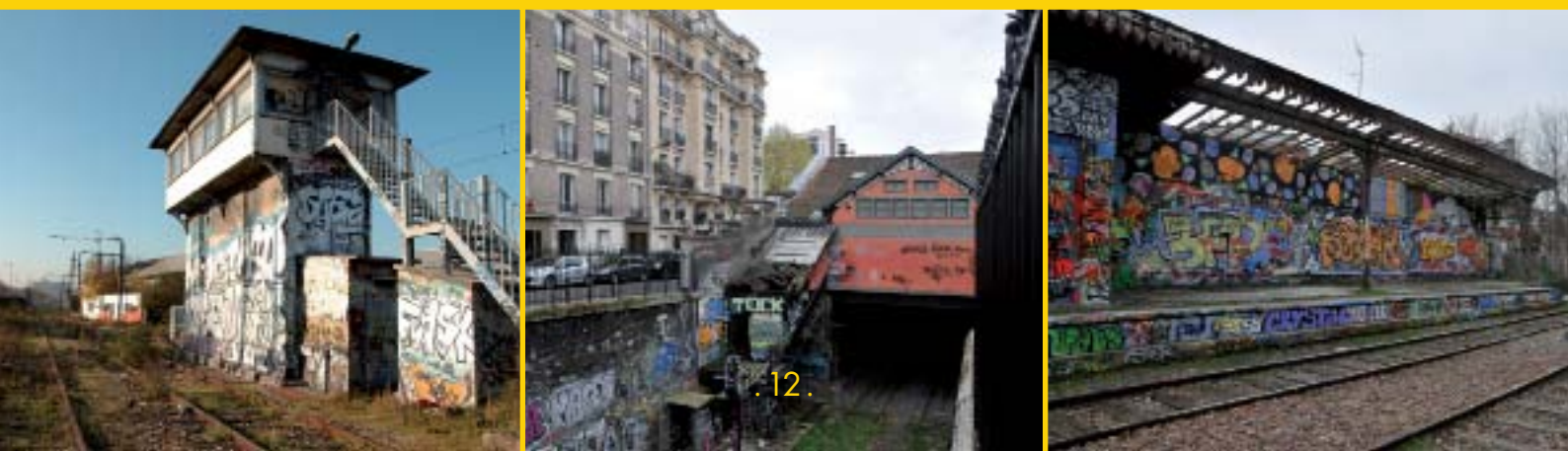
Un musée de la Petite Ceinture et du fer est proposé.

Le souhait d'une réhabilitation et réutilisation des anciennes gares, dans la continuité des projets

déjà engagés, a notamment été souvent exprimé, pour :

- faire des locaux associatifs,
- accueillir des activités culturelles et socioculturelles,
- créer des ateliers d'artistes (gares de Saint-Ouen et d'Ornano dans le 18^e, gare d'Avron dans le 20^e).

La création d'un musée dans la gare de Montrouge, dans le 14^e arrondissement, a également été proposée.



2.4. Le potentiel nature et écologique

Le besoin d'espaces ouverts dans la ville

De nombreux participants souhaitent que les aménagements réalisés sur la Petite Ceinture soient centrés sur des usages en lien avec la nature. Ils proposent d'aménager une promenade, une coulée verte, « un espace de respiration » dans la ville dense. Certains souhaitent aménager un lieu de nature sécurisé pour permettre

des activités libres, notamment pour les enfants.

Certains contributeurs ont néanmoins rappelé que l'ouverture au public et un aménagement de type « parcs et jardins » pouvaient être néfastes pour la biodiversité du site.

Une demande de jardins partagés et d'agriculture de proximité

De nombreuses propositions sont en faveur du développement des jardins partagés, des « potagers bio », de « jardins botaniques, paysagers, pédagogiques »... Les représentants des jardins partagés existants qui reposent sur des baux précaires se demandent quel sera l'avenir de leurs installations et défendent la valeur sociale et pédagogique de leur activité.

Certaines personnes proposent qu'une véritable activité autour de l'agriculture de proximité soit dévelop-

pée : des projets d'agriculture urbaine, des vergers cultivés, une agriculture bio de proximité, des champignonnières ont pu être évoqués, ainsi que des caves d'affinages dans les tunnels...

L'idée d'offrir des espaces pour distribuer des productions agricoles issues de circuits courts est aussi évoquée. Les Associations pour le maintien d'une agriculture paysanne (AMAP) manquent de locaux à Paris pour cela.

Des lieux d'éducation à l'environnement et de formation

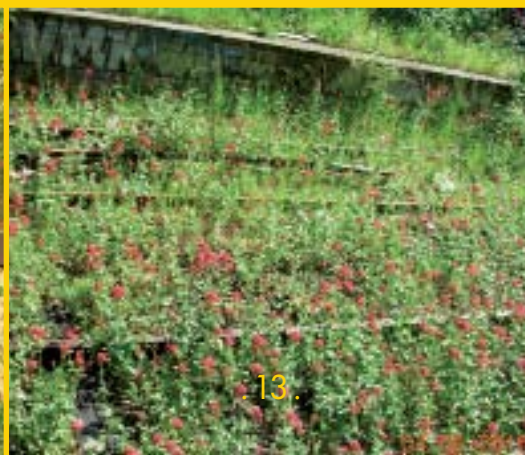
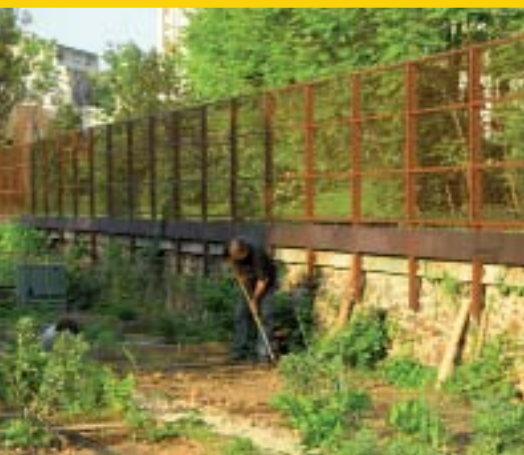
La question pédagogique est au cœur de nombreuses propositions : des fermes et des jardins pédagogiques ou des potagers, l'installation de ruches, la présence du cheval ou de chèvres... sont évoqués pour sensibiliser les habitants et les enfants à la nature et l'agriculture.

Des activités éducatives ou de découverte sont également envisagées : animations et visites en vélo-rail, accro-branche et tyrolienne, wagonnets pour ballades-découverte, séances de spéléologie dans les tunnels...

Des associations se proposent pour assurer des visites guidées liées à la nature ou au patrimoine ferroviaire.

Des propositions sont faites pour que la Petite Ceinture devienne un lieu de formations qualifiantes pour les métiers des espaces verts qui font défaut en Ile-de-France malgré les besoins. Une école d'horticulture est proposée et l'association Espaces souhaite que la fonction de formation et d'accueil mise en œuvre par les entreprises d'insertion (Espaces, Etudes & Chantiers, Halage et Interface) soit conservée et développée.

Tout en préservant la biodiversité, l'association Espaces propose « la mise en place de visites, d'ateliers... autant auprès du grand public que des publics scolaires et des publics dits spécifiques (centres sociaux, hospitaliers, maisons de retraites...) ».



2.4. Le potentiel nature et écologique

La préservation et la valorisation de la biodiversité

La question écologique est considérée comme primordiale par une grande majorité des participants, qui souhaite que l'aménagement de la Petite Ceinture, pour quelque usage que ce soit, ne « détruise pas la biodiversité et la qualité de la Petite Ceinture » et préserve ce « poumon vert » dans la ville. Ainsi, il est proposé de conserver des espaces sans aucun aménagement « où la nature pourrait librement s'exprimer », mais aussi de renforcer l'écosystème urbain avec l'arrivée de nouveaux aménagements, sans forcément sanctuariser la Petite Ceinture.

L'idée de créer un musée de la biodiversité est émise. Plusieurs élus et associations évoquent le retour du renard dans Paris grâce à la Petite Ceinture, et de nombreuses remarques portent sur le besoin d'inventaires de la biodiversité existante et d'études des milieux naturels. Les défenseurs du ferroviaire, comme l'ASPCRF et la FNAUT, ont souligné que c'est le maintien dans le réseau ferroviaire et la fermeture au public qui favorisent l'émergence de la biodiversité, que la voie soit circulée ou non, au contraire d'autres types d'aménagements difficilement réversibles.

Enfin, lors du séminaire, certains intervenants soulignent que le corridor écologique existant est inscrit dans la trame verte et bleue du Plan biodiversité de la ville de Paris. Ils rappellent l'inscription de cet espace au Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) que devra prendre en compte le Plan local d'urbanisme (PLU).

Plusieurs universitaires et professionnels ont rappelé l'importance du déplacement des espèces dans la préservation et le développement de la biodiversité.

Ils ont souligné combien l'infrastructure de la Petite Ceinture est utile car elle est aussi reliée à des réserves de biodiversité et des corridors écologiques. Pour cette raison, ils ont estimé que tout aménagement du site devait maintenir le linéaire de l'infrastructure afin de permettre cette circulation.

Les politiques de gestion de la Petite Ceinture ont également été soulignées, tant elles peuvent avoir un rôle déterminant dans la préservation de la biodiversité. Ces dernières doivent prendre en compte la problématique de déplacement des espèces, mais aussi assurer une gestion différenciée des divers types d'espaces, etc.

Des défenseurs de la vocation ferroviaire et de la biodiversité insistent sur le fait que le rail et notamment le ballast véhiculent et renforcent la biodiversité. Lors du séminaire, des écologues ont minimisé l'importance réelle de cette fonction.

Lors du séminaire, il est question d'une dimension écologique et sociale de la Petite Ceinture. L'association Espaces alerte sur l'importance de la gestion différenciée. Dans sa contribution à la concertation, elle suggère un accès raisonnable du public et l'attention au maintien d'une importante végétation pour renforcer l'intérêt écologique de cet espace. Elle souligne aussi :

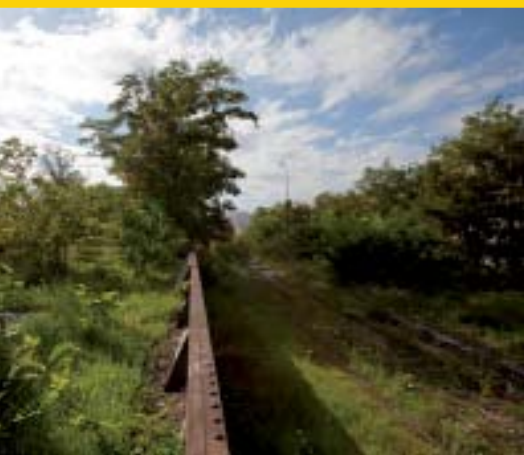
- le besoin de maintenir la continuité, notamment sans obstruer les tunnels, pour faciliter la circulation de la petite faune (chauves-souris, hérissons...),
- la possibilité de développer des espaces de compost pour absorber les déchets issus des coupes et des défrichages de la Petite Ceinture et des espaces environnants.

Les services écologiques rendus par la Petite Ceinture

La notion de services écologiques est présente dans les remarques et propositions faites pendant les réunions ou sur internet. Mais elle a surtout été débattue et approfondie en tant que telle lors du séminaire du 14 février, certains intervenants rappelant que c'est une dimension à prendre en compte dans tout projet, quel qu'il soit, plus qu'une fin en soi ou un simple élément de décor.

Certains évoquent :

- l'intérêt de la surface perméable de la Petite Ceinture en milieu urbain,
- les ressources et refuges pour la petite faune et donc pour la richesse de l'écosystème urbain,
- le rôle thermorégulateur des tunnels et de la nature en ville évoqué à plusieurs reprises.



2.5. Les circulations douces et circulations individuelles propres

Parmi les propositions récurrentes, le développement des modes de circulations douces sur la Petite Ceinture s'est traduit par des idées de « transports doux, légers » qui permettraient d'irriguer les quartiers. Certaines contributions imaginent des modes de transport en « technologie propre » pour des déplacements individuels ou des livraisons de marchandises.

Les participants aspirent à des aménagements centrés sur la détente : la promenade ou la randonnée à pieds et à vélo sont ainsi très souvent évoquées.

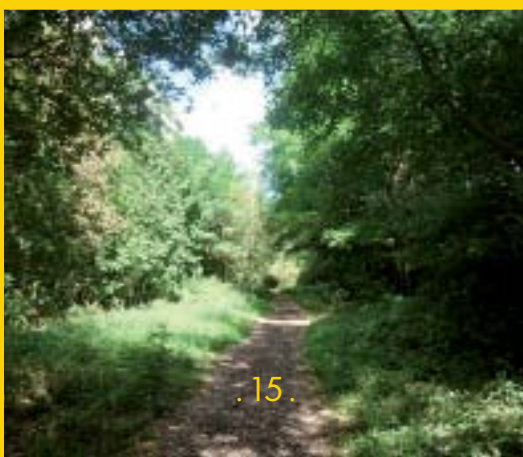
Des « longues pistes cyclables reliées aux grands pôles de déplacements traversant la nature » sont proposées ainsi que des voies pour les rollers et un chemin de grande randonnée reliant les bois de Vincennes et de Boulogne.

La volonté de développer des circulations douces, exprimée par l'idée de « coulée verte » pose néanmoins la question des aménagements et de l'accessibilité.

En effet, cette proposition soulève le problème des aménagements nécessaires à une accessibilité pour tous et notamment aux personnes à mobilité réduite.

Des participants ont souligné les répercussions de tels aménagements, comme ceux réalisés pour la promenade dans le 15^e arrondissement, sur la biodiversité de la Petite Ceinture.

Le vélo-rail touristique ou de découvertes, mais aussi destiné aux acheminements de marchandises fait partie des idées régulièrement développées en réunions.



2.6. Le vivre ensemble et le potentiel social urbain

Dans l'ensemble des propositions évoquées aux paragraphes précédents, il est affirmé indirectement ou

directement que la Petite Ceinture doit développer un rôle social et créer du lien dans la ville.

Des projets associatifs et éducatifs

Les participants ont beaucoup parlé de projets associatifs, culturels et environnementaux « sans vocation commerciale ». Des lieux de rencontres et d'échanges doivent favoriser la mixité et le lien social.

Les jardins partagés, ouvriers ou pédagogiques, ainsi que les modes de gestion coopératifs des espaces ont un rôle à jouer pour maintenir la dimension de proximité et de convivialité de la Petite Ceinture.

La vie culturelle et artistique

La convergence se crée donc autour de l'idée d'une gestion associative mais aussi de projets culturels, en lien avec l'histoire de la Petite Ceinture et son patrimoine, les arts de la rue et des aménagements éphémères qui entretiendraient son « caractère à

part ». Sont évoqués « des aménagements temporaires pour des fêtes de quartiers, des expositions, des concerts, ou encore des pièces de théâtre », le développement de la vie artistique permanente ou éphémère.

Conserver le caractère spécifique de la Petite Ceinture

Certains contributeurs veulent préserver des lieux en l'état, ou bien légèrement aménagés, et favoriser des usages « underground » et l'expression libre, notamment dans le domaine des arts de la rue.

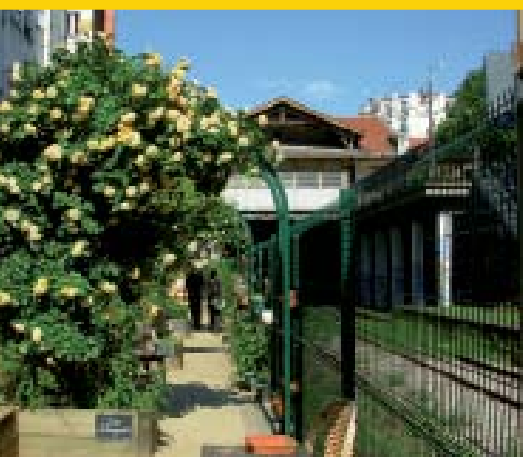
Alors que des riverains s'inquiètent de l'appropriation des lieux qui risque de faire du bruit, certains d'entre eux demandent de sécuriser les accès et de mettre aux normes les espaces construits pour que tous en profitent.

Les participants au séminaire ont insisté sur les usages sociaux de la Petite Ceinture tels que les jardins partagés, les espaces de graffitis, le travail d'entretien... qui participent aujourd'hui à la vie et à l'identité de la Petite Ceinture.

Cependant, l'ensemble des participants s'entend pour demander à ce que le caractère « unique », « à part », « mythique » de la Petite Ceinture soit bien conservé malgré des aménagements que tous ne jugent pas nécessaires ou souhaitent temporaires.

L'idée est donc de s'imprégner de ces pratiques sociales dans l'aménagement futur de l'infrastructure. Lors des réunions publiques ont ainsi été demandés « des abris contre la pluie, des espaces d'animations », la préservation des espaces où les jeunes peuvent se retrouver et s'exprimer.

A contrario, des riverains considèrent que le site doit être nettoyé, sécurisé et surveillé pour éviter des actes de malveillance ainsi que l'abandon de déchets sur les voies.



2.7. Les opportunités urbaines et foncières

Des propositions pour le logement

Dans le 20^e arrondissement et sur le site internet, des participants ont proposé de construire des équipements et des logements sociaux sur les terrains viables pour répondre à la pénurie de logements à Paris.

D'autres proposent plutôt de maintenir l'infrastructure ferroviaire en offrant des logements dans des wagons sur rails pour les étudiants ou de l'hébergement d'urgence.

Un refus largement majoritaire de la construction

Cependant la très grande majorité des participants est opposée à toute construction et projet immobilier, y compris sur les surlargeurs.

Alors que des riverains ont récemment acquis des appartements vendus par les promoteurs « au bord d'une future coulée verte », les inquiétudes s'expriment

sur la proposition de l'APUR de retenir une vocation transport à la Petite Ceinture dans le nord-est de Paris. Certaines personnes soulignent par ailleurs le risque de spéculation foncière sur le linéaire.

Des participants souhaitent que la Petite Ceinture soit non constructible au PLU.

Les connexions urbaines

Dans le 12^e arrondissement et lors du séminaire, des architectes et paysagistes ont parlé des configurations variées de la Petite Ceinture (tranchées, remblais, viaducs, tunnels...) qui déconnectent le linéaire de l'espace urbain environnant.

Ils ont tous souligné l'enjeu de recréer la ville sur ou autour de la Petite Ceinture en créant de nouvelles liaisons urbaines.

Les aménageurs ont mis en relief les possibilités et les difficultés d'intégration ou de franchissement de la Petite Ceinture dans les grands projets urbains en

cours comme Paris Rive Gauche, Bercy Charenton ou Clichy Batignolles, ainsi que les coûts d'aménagement importants qui résultent du maintien de la vocation ferroviaire.

Ils ont également rappelé que l'indécision peut, en la matière, compliquer la mise en œuvre et le financement des projets urbains et conduire à des investissements se révélant inappropriés à moyen ou long terme.

L'intérêt architectural et social de l'espace a également été reconnu, incitant à étudier la mixité des usages urbains dans une optique stratégique pour la ville de Paris et la métropole.



2.8. Continuité, réversibilité et mixité des usages

Malgré la diversité des attentes et le poids de certaines interrogations sur le statut et le coût de la

Petite Ceinture, des convergences fortes se dégagent de cette concertation.

La réversibilité

Si, pour certains, la réhabilitation du rail n'est pas acceptable aujourd'hui, la très grande majorité des participants à la concertation s'est prononcée pour que la réversibilité des aménagements soit affirmée afin de « préserver les rails de la Petite Ceinture et permettre une utilisation ferroviaire dans le futur ».

A ce titre, les termes du projet de Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), arrêté en octobre 2012 par la région Ile-de-France, sont rappelés par quelques participants : « la Petite Ceinture mérite de conserver sa vocation fret. Pour ce faire, tout autre aménagement devra être réversible et précaire ».

Ils questionnent donc le vœu, émis par le conseil de Paris, souhaitant la révision de ce passage.

En revanche, dans le 15^e arrondissement, les élus et la majorité des participants ont plaidé pour l'irréversibilité de l'aménagement de la promenade en cours de réalisation.

Quel que soit l'usage à venir de la Petite Ceinture, à vocation de fret, de transports collectifs ou autre, une conver-

gence s'est manifestée chez les citoyens et les professionnels de ne pas hypothéquer l'avenir de l'infrastructure et les perspectives pour les prochaines générations.

Les professionnels et l'ASPCRF ont cependant souligné que certains espaces aménagés en jardins suscitent une telle appropriation que la réversibilité, vers le rail notamment, est difficile.

Ainsi, ils suggèrent de réfléchir en plusieurs temps :

- à court terme, pour assurer la réversibilité, sans démonter les rails, et permettre la circulation de trains touristiques et de vélos-rail,
- à moyen et long termes, pour s'adapter aux besoins de transports en commun et de marchandises, et bénéficier de l'évolution des technologies propres et silencieuses.

Lors du séminaire, certains professionnels ont souligné que le principe de réversibilité, notamment s'il traduit plutôt une absence de décision, occasionne des coûts importants pour la collectivité.



2.8. Continuité, réversibilité et mixité des usages

La continuité du linéaire

Le maintien de la continuité du linéaire des 32 kilomètres sans interruptions est largement souhaité.

Il est cependant souligné que la continuité ne signifie pas uniformité d'usage, notamment compte tenu de plusieurs tunnels longs.

Des avis évoquent l'inquiétude du « saucissonnage » des secteurs par des vocations différentes qui bloqueraient notamment les tunnels.

Mais l'intérêt de la préservation du linéaire continu est aussi affirmé pour les déplacements doux et la biodiversité qui profiteront de ce corridor unique à Paris.

Lors du séminaire, des professionnels ont mis en lumière l'intérêt de sauvegarder le site et son unité afin de valoriser les services écologiques et sociaux qu'il apporte.

La mixité et la compatibilité des usages

Plusieurs contributions ont analysé la mixité entre les usages.

Certaines considèrent que cette mixité est possible partout, d'autres uniquement par endroits, et qu'elle doit être privilégiée dès que possible.

Il a souvent été dit par les pro-ferroviaires que le tram et le train étaient plus favorables à la préservation de la biodiversité que l'aménagement d'espaces verts, mais aussi que le train n'empêche pas l'aménagement d'équipements, d'espaces publics ou de jardins partagés dans les grandes largeurs.

Les participants proposent que des aménagements soient réalisés autour de la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture. L'essentiel de la ligne pourrait être aménagé pour un gabarit tramway afin de faire circuler des tramways de voyageurs et de fret ainsi qu'un train touristique.

Les abords de la voie seraient utilisés pour un développement paysager, une piste cyclable, un chemin piétonnier et des jardins.

Enfin, les participants souhaitent que la vocation régionale de la ligne soit mise en valeur.



2.9. Le statut et les coûts de l'évolution de la Petite ceinture

La propriété de la Petite Ceinture

Plusieurs remarques, mais aussi des questions, ont porté sur le prix des terrains de la Petite Ceinture ainsi que sur le montant des différents investissements nécessaires selon les usages potentiels évoqués.

Certaines personnes se demandent qui est susceptible aujourd'hui d'acheter 50 hectares au cœur de Paris. Si la ville de Paris acquiert les terrains, des participants s'inquiètent du besoin pour la collectivité de valoriser l'espace qui aura coûté cher. Ils craignent de ce fait qu'un projet uniquement axé sur le maintien de l'espace ouvert ou composé de jardins, ne soit pas considéré comme viable économiquement. La capacité de RFF à céder gratuitement, ou à faible coût, les terrains à la ville de Paris est également évoquée

et questionnée puisque RFF est lui-même endetté.

Ainsi, certains participants considèrent que le maintien de la Petite Ceinture dans le Réseau Ferré National est la meilleure solution pour préserver le linéaire tout en limitant les dépenses, notamment un rachat du foncier que personne ne pourra assumer.

Le séminaire a mis en avant qu'il n'était pas logique que RFF supporte seul les coûts et la responsabilité des sections non circulées. Il a également souligné le coût pour la collectivité et le manque à gagner pour les citoyens du maintien d'un statu quo et de l'absence de décision, qui gèle toutes initiatives ou les rend précaires, dégrade l'infrastructure et augmente le coût de sa gestion.

Les coûts du devenir de la Petite Ceinture

Par ailleurs, beaucoup de participants souhaitent savoir quel serait le prix d'une réhabilitation ferroviaire, de la mise aux normes en cas d'accès au public, de la création et de l'entretien d'espaces verts...

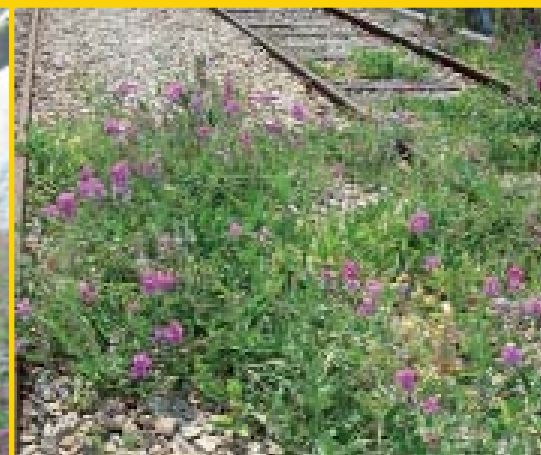
Il a été rappelé par certains d'entre eux que la réutilisation de la Petite Ceinture par le RER C dans les années 1980 à l'ouest n'avait été acceptée loca-

lement que moyennant un enfouissement complet très coûteux.

Certains se demandent à combien s'élève l'entretien actuel et quel serait le coût du maintien en l'état. D'autres évoquent le besoin d'activités et de logements pour dégager des marges d'investissement.



3. Exemples de proposition



3. Exemples de proposition

- un train à suspension magnétique pour préserver la biodiversité,
- un tram tiré par des chevaux,
- des circulations sanitaires prioritaires pour la circulation des ambulances et des pompiers,
- un train touristique transparent,
- le détournement de la circulation des Maréchaux sur la Petite Ceinture,
- réintroduction du mouton, de la chèvre, du cheval et de l'élevage,
- des grands champs de blés et de coquelicots,
- de la culture de houblon,
- des glacières dans les tunnels,
- des ruches, des vignes,
- un tapis roulant sur la Petite Ceinture,
- une continuité cyclable propre, le « REV » Réseau Express Vélo qui serait un équipement attractif pour l'Île-de-France,
- des cinémas en plein air ou dans les tunnels,
- des terrasses, des cafés et des boîtes de nuit dans les tunnels,
- des thés dansants, des bals-musettes,
- l'aménagement des sections en tranchées en plans d'eaux ou en piscines,
- des aménagements sportifs : des terrains de sports collectifs, des tennis, une piste de ski de fond synthétique, un chemin de randonnée « GR », des terrains de pétanque, des murs d'escalade, un espace de glisse, un golf, des courts de squash,
- un parc de loisirs et d'attractions ferroviaires avec des attaques fictives dans les tranchées des Buttes-Chaumont,
- la création d'un espace à la mémoire du réalisateur Chris Marker, habitant du 20^e arrondissement décédé il y a peu,
- une via ferrata,
- un cimetière...



4. Les enseignements de la concertation



4. Les enseignements de la concertation

Il ressort de la concertation :

Le souhait de ne pas hypothéquer l'avenir en préservant la continuité du linéaire de la Petite Ceinture

- l'expression de nombreux partisans de la réhabilitation de la Petite Ceinture, sur tout ou partie de son linéaire, au profit du fret et/ou d'un système de transport collectif ferroviaire adapté et respectueux de l'environnement et des riverains,
- une convergence majoritaire sur la réversibilité des aménagements, la préservation du linéaire et le refus de constructions sur l'emprise de la Petite Ceinture, surlargeurs comprises,
- le souhait de trouver des solutions pour une mixité des usages, notamment entre transport, espaces de loisirs, protection de la biodiversité, là où cela est possible.

Un besoin de nature et d'espaces ouverts au public

- une forte attente d'un projet partagé qui valorisera le caractère exceptionnel de la Petite Ceinture, développant le lien social et les initiatives associatives et collectives,
- la demande réitérée par les élus et les Parisiens d'ouvrir des espaces verts au public, de développer des lieux pédagogiques et de découverte autour de la nature dont le besoin est ressenti dans la ville dense,
- la proposition de la mise en valeur de l'environnement et de l'histoire ferroviaire de la Petite Ceinture, de son

patrimoine et de ses espaces, dans un projet touristique respectueux de l'identité remarquable des lieux,

- un fort consensus autour d'un devenir favorable à la biodiversité et à la valorisation de la Petite Ceinture en connexion avec les espaces ouverts et verts de l'écosystème urbain, à concilier avec d'autres usages ou une ouverture au public.

Des questions sur le statut et les coûts de l'évolution de la Petite Ceinture

- l'interrogation sur le rôle du STIF, de la Région et de l'Etat dans les décisions à prendre suite à la concertation,
- des questions sur les coûts et le changement de statut de la Petite Ceinture,
- la proposition de réfléchir en plusieurs temps (à court et à plus long termes) pour se préserver d'aménagements irréversibles, tout en sortant dès que possible d'une indécision coûteuse pour la collectivité et qui ne profite actuellement à personne.

La volonté de préserver le caractère unique, « à part », de la Petite Ceinture

Enfin, l'exception du site de la Petite Ceinture et la rareté d'un tel espace au cœur de la ville fait converger la concertation vers le souhait de ne pas rendre « banal » un site particulièrement atypique dans le paysage urbain, esthétique, riche de biodiversité et d'un patrimoine chargé d'une histoire ferroviaire.



Crédits photos de gauche à droite :

Couverture : F. Vaujany

Page 3 : droits réservés - mairie de Paris - mairie de Paris

Page 4 : APUR - APUR - APUR

Page 5 : mairie de Paris : G. Picard, J. Leroy, G. Picard

Page 6 : mairie de Paris : J. Leroy, J. Leroy, G. Picard

Page 7 : mairie de Paris : G. Picard - APUR - mairie de Paris : G. Picard

Page 9 : APUR - APUR - mairie de Paris : J. Leroy

Page 10 : mairie de Paris : G. Picard - APUR - APUR

Page 11 : APUR - APUR - mairie de Paris : M. Kazeroni

Page 12 : mairie de Paris : J. Leroy, G. Picard, G. Picard

Page 13 : APUR - APUR - APUR

Page 14 : mairie de Paris : J-B. Giurlat, J. Leroy, J. Leroy

Page 15 : APUR - mairie de Paris : M. Kazeroni - APUR

Page 16 : APUR - F. Vaujany - APUR

Page 17 : APUR - APUR - mairie de Paris : J-B. Giurlat

Page 18 : mairie de Paris : J. Leroy, J-B. Giurlat - F. Vaujany

Page 19 : APUR - APUR - mairie de Paris : J-B. Giurlat

Page 20 : APUR - APUR - APUR

Page 21 : APUR - APUR - F. Vaujany

Page 22 : APUR - APUR - APUR

Page 23 : APUR - APUR - APUR

Page 24 : mairie de Paris : J. Leroy - APUR - mairie de Paris : J-B. Giurlat

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