

# CONCERTATION SUR LE DEVENIR DE LA PETITE CEINTURE

*Compte-rendu de réunion publique  
Dans le 18e arrondissement de Paris*



---

*Compte-rendu de la réunion publique organisée par la Mairie du 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris avec le concours de la Ville de Paris et de Réseau Ferré de France dans le cadre de la concertation sur le devenir de la Petite Ceinture ferroviaire. Réunion du 31 janvier 2013 tenue en mairie d'arrondissement.*

---

# SOMMAIRE

1.	INTRODUCTION DU MAIRE D'ARRONDISSEMENT .....	3
2.	PRESENTATIONS .....	5
	2.1. PRESENTATION DU DIAGNOSTIC REALISE PAR L'APUR.....	5
	2.2. RAPPEL DU CONTEXTE PAR RFF .....	5
3.	ECHANGES AVEC LA SALLE .....	7

## 1. INTRODUCTION DU MAIRE D'ARRONDISSEMENT

La réunion publique de concertation dans le 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris, concernant le devenir de la Petite Ceinture, s'est tenue le 31 janvier 2013 en mairie d'arrondissement. Environ 60 personnes ont participé à cette rencontre.

Etaient en tribune :

- **Pascal Julien**, Adjoint au Maire du 18<sup>e</sup> arrondissement chargé des espaces verts et de l'environnement
- **Dominique Lamy**, Adjoint au Maire du 18<sup>ème</sup> arrondissement, chargé des Transports et des Déplacements
- **Michel Neyreneuf**, Adjoint au Maire du 18<sup>ème</sup> arrondissement, chargé de l'Urbanisme, des politiques du logement et du développement durable
- **Christiane Blancot et Hervé Levifve**, représentant l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR)
- **Nicolas Noblet**, représentant RFF

La réunion était animée par Gilles-Laurent Rayssac de Res publica.

**Pascal Julien, adjoint au Maire du 18<sup>e</sup> arrondissement**, remercie l'ensemble des participants d'être présents pour contribuer à cette réflexion engagée par la Ville sur le devenir de la Petite Ceinture. Il rappelle que la Petite Ceinture est un enjeu considérable : ce réseau de 32 Km appartient aujourd'hui à RFF, et 24 Km pourraient éventuellement être rétrocédés à la Ville de Paris suite à la convention qui sera signée avec RFF, soit environ 50 Ha et 3,1 Km au nord du 18<sup>e</sup> arrondissement, ainsi que deux gares. Or, aujourd'hui, les espaces verts représentent seulement 3% de la superficie de l'arrondissement qui rassemble 9% de la population parisienne. Cela mérite une concertation approfondie. Il a été question initialement de faire une conférence de consensus. C'est une procédure approfondie qui a déjà été utilisée, notamment dans le cadre de la téléphonie mobile. Mais pour plusieurs raisons, que le 18<sup>e</sup> regrette, la concertation ne prendra pas cette forme. C'est pour prendre le temps d'approfondir le sujet que la Municipalité d'arrondissement a décidé d'organiser deux réunions : une première d'information et d'échanges, une deuxième sous la forme d'un atelier.

La deuxième réunion aura lieu le 6 février 2013.

**Dominique Lamy, Adjoint au Maire du 18<sup>ème</sup> arrondissement**, souligne que le terme de Petite Ceinture est assez poétique et étonnant. Il rapporte également une expression inspirée d'un documentaire réalisé sur la voie ferrée, et qu'il a entendu dans le cadre de la concertation, évoquant « le réveil de la belle aux bois dormants », endormie depuis très longtemps. Il trouve étonnant qu'un équipement aussi structurant et emblématique pour la capitale n'ait pas été utilisé toutes ces années passées. Concernant le 18<sup>e</sup>, il rappelle qu'un certain nombre de projets ont avancés comme « Les Jardins du Ruisseau ». Il considère que cet usage de la Petite Ceinture est aujourd'hui pérennisé. L'idée de réinvestir les gares est également, selon lui, un

objectif à faire aboutir. Il se félicite des avancées sur la gare de Saint-Ouen et pensait que le réaménagement de la gare Ornano aurait pu voir le jour beaucoup plus rapidement.

Il fait remarquer que les tronçons de la petite Ceinture sur le 18<sup>e</sup> représentent quasiment toutes les configurations possibles de la Petite Ceinture dans Paris qui est parfois enterrée, surélevée, à niveau, visible ou non,... Il souligne également la singularité de l'arrière de la gare de Saint-Ouen, réalisé comme un tunnel scalpé pour faire entrer la lumière dans la gare. La seule configuration qui n'existe pas dans le 18<sup>e</sup> est le viaduc.

## 2. PRESENTATIONS

### 2.1. PRESENTATION DU DIAGNOSTIC REALISE PAR L'APUR

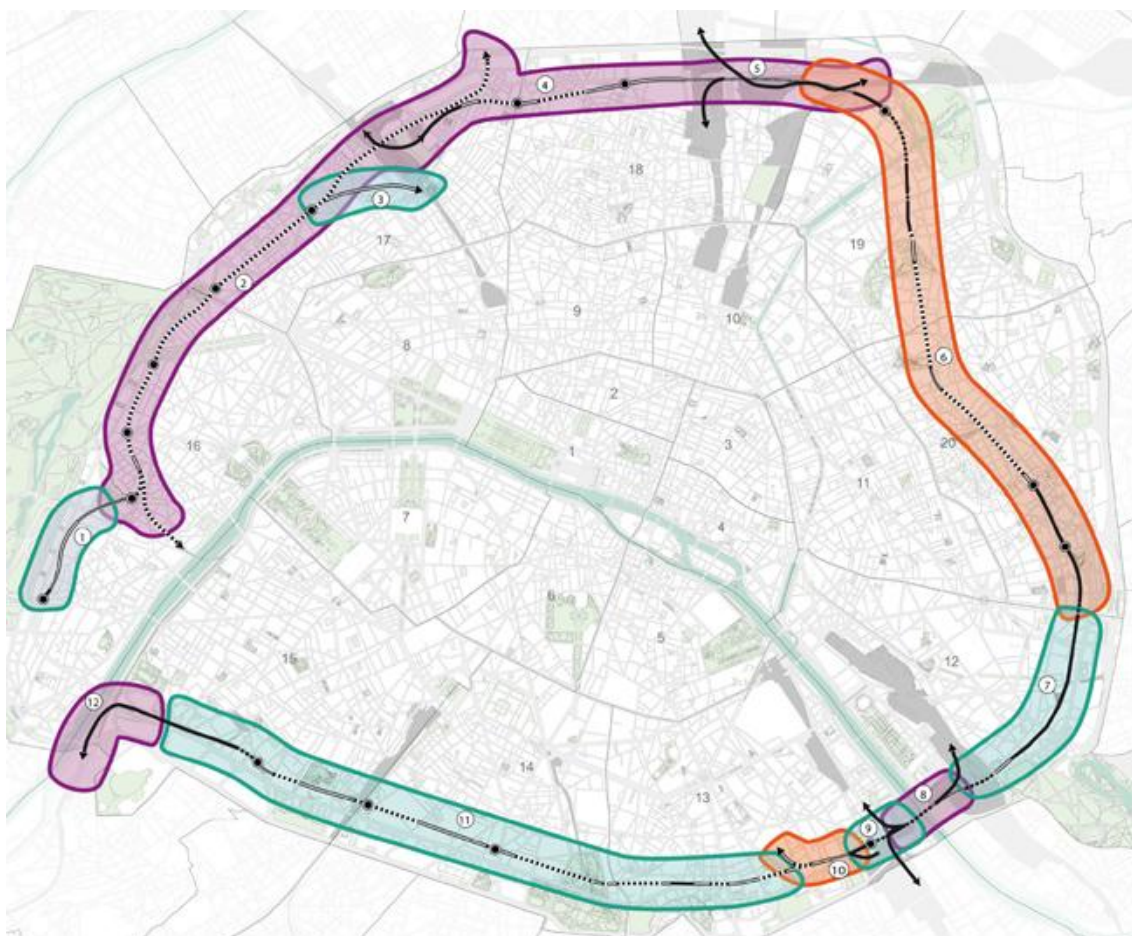
**Hervé Levifve et Christiane Blancot, de l'Atelier Parisien d'Urbanisme**, présentent une synthèse du diagnostic réalisé par l'APUR sur la Petite Ceinture et ses possibles évolutions.

*Le diagnostic et la synthèse présentée sont disponibles sur le site de la concertation (<http://www.lapetiteceinture.jenparle.net/>)*

### 2.2. RAPPEL DU CONTEXTE PAR RFF

**Nicolas Noblet, de RFF**, gestionnaire du réseau ferré national, rappelle que la Petite Ceinture est la propriété de RFF. Elle est intégralement placée dans le Réseau ferré National (RFN) ce qui signifie qu'il est actuellement possible d'y faire circuler des trains lourds sur tout le réseau. Elle est régie par un protocole passé en 2006 entre la Ville de Paris et RFF qui prévoyait le maintien de la possibilité de faire passer des trains sur tout le linéaire.

Avec la Ville, RFF fait aujourd'hui le constat d'un certain nombre d'évolutions dans l'environnement direct ou régional de la Petite Ceinture : la construction du tram sur les Maréchaux, le projet du Grand Paris Express, les recherches de l'Atelier Parisien d'Urbanisme sur le tram-fret. Réseau Ferré de France a donc indiqué qu'il était prêt à déclasser certains tronçons qui n'ont plus réellement d'avenir ferroviaire lourd. La Ville et Réseau Ferré de France ont donc demandé à l'APUR de réaliser un diagnostic sur le devenir de la Petite Ceinture qui alimente aujourd'hui la concertation. Les propositions de l'APUR ont été co-élaborées avec la Ville. Elles ont abouti à la carte de synthèse qui est mise en débat. (voir carte ci-dessous)



M. Noblet précise que l'Etat, la Région Ile-de-France et le STIF (l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France) sont également concernés par le devenir de la Petite Ceinture : ceux-ci ont donc été sollicités dans divers temps de réflexion avec les partenaires que sont la Ville et Réseau Ferré de France. À court terme, pour RFF, la concertation doit permettre d'éclairer les discussions en cours pour établir rapidement des perspectives en matière de transport. Pour une partie du tracé, notamment au nord, Réseau Ferré de France souhaite conserver la vocation ferroviaire, d'autres parties pourraient accueillir des projets de transports mais pas forcément dans le Réseau Ferré National. D'autres enfin n'auraient plus de vocation de transport et pourraient accueillir d'autres usages. Cela pourrait déboucher sur un nouveau protocole entre Réseau Ferré de France et la Ville à l'été 2013.

Concernant le 18<sup>e</sup> arrondissement, RFF souhaite maintenir la vocation ferroviaire qu'il paraît important de conserver pour une mise en réseau entre le faisceau Saint-Lazare et les faisceaux de la gare du Nord et de la gare de l'Est. Cela n'empêche pas la réalisation de projets sur les surlargeurs de la Petite Ceinture, comme les Jardins du Ruisseau, ou encore le réaménagement de la gare de Saint-Ouen pour un projet socioculturel.

### 3. ECHANGES AVEC LA SALLE

*Le débat est animé par Gilles-Laurent Rayssac qui rappelle les deux questions qui structurent la réflexion menée sur le devenir de la Petite Ceinture et qui seront travaillées dans le cadre de l'atelier suivant :*

- ***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, etc...)***

#### ○ La salle

**Un participant**, riverain de la Petite Ceinture dans le 18<sup>e</sup> arrondissement, se demande pourquoi la localisation d'un restaurant KFC pourrait remettre en question la vente de la gare Ornano.

**Un francilien**, non parisien, rappelle qu'aujourd'hui la Petite Ceinture est d'abord une infrastructure de transport. A ce titre, il s'étonne de la non-présence du STIF dans cette concertation. Comment cette absence s'explique-t-elle ?

Aujourd'hui, les 50 Ha de la Petite Ceinture ont un prix. Il évalue rapidement, à 3000€ le m<sup>2</sup>. La Petite Ceinture reviendrait à 1 milliard et demi d'euros. La Ville de Paris a-t-elle les moyens d'acheter ces terrains ? Si oui, est-ce raisonnable de faire des jardins sur ces terrains ? RFF peut-il céder gratuitement les terrains à la Ville ou à un prix beaucoup plus faible ? RFF doit-il faire ce cadeau à la Ville alors même qu'il est endetté à plus de 20 milliards d'euros.

**Un participant, conseiller de quartier, cadre SNCF honoraire**, habitant Porte de la Chapelle depuis 1983, se demande pourquoi depuis moins de deux ans, la liaison entre les faisceaux de la gare du Nord et de la gare de l'Est a été fermée. Le site où avaient lieu des échanges de matériels est aujourd'hui, selon lui, dans un état de délabrement inquiétant.

Il considère que les habitants du 18<sup>e</sup> arrondissement doivent être protégés des problèmes de sécurité que la Petite Ceinture pose actuellement du fait de la présence de camps de misère. Idem contre la drogue et la prostitution. Il souhaite que l'accès au tunnel ferroviaire donnant à la gare du Nord ne soit pas rendu inaccessible à cause de tonnes de débris. Il souhaite que RFF puisse faciliter les interventions policières afin que ces problèmes soient réglés.

#### ○ La tribune

**M. Noblet** explique qu'à l'image de ce qui a été fait pour la gare de Saint-Ouen, des discussions ont eu lieu au sujet de la gare d'Ornano pour réaliser un espace à vocation sociale et culturelle. Ce projet a abouti sur la gare de Saint-Ouen. Cela n'avait pas abouti pour la gare d'Ornano jusqu'à la fin de l'année dernière, et sa cession à un

investisseur privé qui intervient dans le domaine du développement social et culturel. Cette cession a été travaillée avec la Ville et l'acquéreur.

La gare de Saint-Ouen quant à elle a été vendue il y a deux ans à la Ville de Paris.

M. Noblet rappelle que la Région, l'Etat et le STIF sont informés de l'étude de l'APUR. Elle leur a été présentée. Ils sont, à ce stade, seulement consultés. Il est évident que ces partenaires seront associés plus spécifiquement à la sortie de cette réflexion. Le STIF aura un avis à rendre dans l'hypothèse où une procédure de fermeture de ligne serait engagée, la fermeture étant in fine prononcée par RFF sur autorisation de l'Etat.

Concernant l'entretien de la Petite Ceinture, c'est une question que se posent une grande partie des riverains. Une partie de cet entretien est gérée par RFF, notamment dans le cadre des chantiers d'insertion mis en place avec 4 associations différentes qui s'occupent de la plateforme ferroviaire et de sa végétation. Les responsables de RFF savent que la Petite Ceinture soulève des questions d'entretien (dépôts d'ordures sauvages). Concernant les occupations illégales (squats) des procédures d'évictions sont engagées conformément à la législation en vigueur.

**M. Julien** précise qu'un camp de Roms de 80 baraquements est installé entre la Porte de la Chapelle et la rue des Poissonniers. Celui-ci a été contrôlé il y a une dizaine de jours.

**M. Noblet** explique que les procédures d'éviction nécessitent une décision judiciaire et une intervention de la force publique. Cela implique un certain délai de mise en œuvre.

Il précise également que RFF n'a pas vocation à conserver du patrimoine qui n'a plus de vocation ferroviaire. Les produits de cession de ce patrimoine inutile à l'activité ferroviaire sont dédiés à l'entretien et à la rénovation du réseau ferré national.

**Un participant** demande à quel prix RFF loue les terrains pour faire des jardins partagés,...

**M. Noblet** explique que les locations faites à la Ville de Paris sont des conventions d'occupation temporaires. Il n'est pas possible d'octroyer des baux sur du domaine public ferroviaire. Il existe donc une certaine précarité à ces occupations. Des redevances sont versées par la Ville à RFF en fonction des usages. Le prix est de quelques dizaines d'euros par m<sup>2</sup> à l'année pour un espace à vocation d'espace vert.

- o **La salle**

**Un participant de l'Union Départementale CLCV**, association nationale de défense des consommateurs et des usagers, indique que leurs adhérents habitent majoritairement soit directement sur la Petite Ceinture, soit entre les deux ceintures : périphérique et boulevard des Maréchaux. Il se dit heureux que le débat dépasse le clivage simple entre le retour d'une circulation ferroviaire ou départ total du ferroviaire pour des espaces verts. Il trouve intéressant de discuter autour d'une certaine mixité et des usages complémentaires dans le sens de l'intérêt commun. La CLCV souhaitait que l'aménagement des tramways se fasse sur le boulevard des Maréchaux. L'idée d'une circulation ferroviaire sur la Petite Ceinture lui paraît intéressante, mais une circulation lourde ne lui paraît pas concevable sans créer de nouvelles nuisances



sonores pour les riverains en particulier dans les zones non couvertes. Il se demande s'il serait possible, au cas où cette option serait retenue, de couvrir au maximum l'infrastructure. Il rappelle que la SNCF a fait des travaux de changements de voies et de ballaste pour expérimenter du matériel peu bruyant pour envisager du fret. Cela lui paraît intéressant avec du maintien d'espaces verts autour.

**Un participant** se souvient des premiers débats sur la Petite Ceinture. Il se rappelle d'une intervention d'un spécialiste belge des corridors écologiques. Celui-ci avait expliqué que lorsqu'une friche était aménagée en ferroviaire, qu'elle n'était pas utilisée ou qu'elle évoluait vers une utilisation urbaine avec une piste cyclable ou des jardins, cela produisait trois types d'équilibres écologiques, tous différents entre lesquels il n'était pas possible d'arbitrer. Il souligne que ces trois types d'aménagements existent à Paris et souhaiterait que cette analyse puisse être validée.

Il considère, à titre personnel, qu'une piste cyclable est le meilleur aménagement possible sur la petite Ceinture.

**Un participant, riverain de la Porte Montmartre**, explique que la Petite Ceinture est un véritable poumon vert pour Paris, mais qu'elle est aussi un désert sous-utilisé. Il ne s'y passe rien actuellement en terme ferroviaire. La richesse que représente la Petite Ceinture n'est pas utilisée. Il existe quelques initiatives de riverains pour valoriser des parcelles de la Petite Ceinture, mais c'est parcellaire et insuffisant. Pour lui, la Petite Ceinture n'a d'utilité que si la Ville de Paris dispose de l'ensemble de la Petite Ceinture. Il craint autrement que les aménagements ne se fassent pas tronçon de manière non globale.

**Jean-Emmanuel Terrier, Président de l'Association de Sauvegarde de la Petite Ceinture**, rappelle que la Direction de la Recherche de la SNCF a expérimenté des voies de chemin de fer silencieuses. Il souhaite que le fruit de ces études soit intégré à cette réflexion. Certes des riverains existent, mais il existe des solutions techniques pour leur éviter les nuisances.

Concernant le diagnostic, il a été question de la propriété et de la location de RFF à la Ville. Il rappelle qu'une location existe déjà avec le Sentier Nature Passy-Auteuil dans le 16<sup>e</sup> arrondissement. Il devait y avoir une vente mais la Ville de Paris ne s'est pas entendu avec RFF sur le prix de vente. Il pense donc que si la Ville et RFF n'arrivent pas à s'accorder sur un prix pour un kilomètre de ligne, cela sera d'autant plus dur sur 23 Km. L'ASPCRF souhaite que l'ensemble de la ligne soit conservée dans le réseau ferré national.

**Thierry Bourgogne de l'association Orbitale**, explique que dans le cadre de la réalisation de la promenade plantée dans le 12<sup>e</sup> arrondissement, l'ancienne gare de marchandise à Reuilly-Diderot a été intégralement vendue à des promoteurs immobiliers pour financer l'aménagement. Cela donne une idée de ce que la Ville devra vendre pour réaliser les espaces verts souhaités sur la Petite Ceinture. Il explique également que ce n'est pas parce que la ligne a été arrêtée depuis des dizaines d'années qu'il n'est pas possible de la réactiver, il prend l'exemple de la ligne Cannes-Grâce.

Il considère également que l'APUR est juge et parti dans cette concertation puisque l'APUR appartient à la Ville de Paris. Il demande à RFF qu'une nouvelle étude, indépendante et non française, soit faite, par exemple par l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.. Il souhaite que des visites en train soient réalisées sur la Petite Ceinture.

Il se demande sur la base de quelles études et quels critères est construit l'avis de RFF et la décision que tel ou tel tronçon n'a plus d'intérêt pour une vocation ferroviaire. Il ne faut pas sacrifier la seule infrastructure qu'il reste en Ile de France.

○ **La tribune**

**Mme Blancot** précise qu'elle n'est pas écologue, mais sait que des inventaires partiels ont été réalisés sur la Petite Ceinture montrant une certaine richesse en termes de biodiversité et certaines formes de continuité : les buttes Chaumont, les connexions avec divers espaces verts, espaces ferroviaires,... Ce sont des éléments importants pour la biodiversité. Ce rôle particulier a été inscrit dans le schéma régional de cohérence écologique qui n'a pas encore été adopté.

Elle explique que dans les aménagements des parcs et jardins sont désormais souvent intégrés une part de nature sauvage : friches, prairies,...

**M. Julien** souhaite poser trois questions :

- L'état des rails, des ballasts, des ponts, sont-ils dans un état tel qu'il serait possible à moindre frais de refaire circuler des trains ou faudrait-il tout refaire ?
- Dans le 18<sup>e</sup>, pour mettre en œuvre la liaison envisagée entre les faisceaux au nord de la PC, il faudrait réinstaller du fret, ce qu'il n'y a pas aujourd'hui. Cela signifie que Les Jardins du Ruisseau, par exemple, vont voir passer des trains devant eux.
- Le gouvernement, en décembre dernier, a fait paraître un décret sur les trames vertes et bleues qui donnent l'obligation aux régions de faire un Schéma régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Ce schéma doit présenter les trames vertes et bleues. Or, ce schéma s'imposera notamment aux PLU, qui devront le prendre en compte. Il serait contradictoire de priver la région d'un corridor aussi important que celui-ci.

**Mme Blancot** explique que le SRCE est encore en discussion entre la Région, l'Etat et les collectivités. Les travaux sont peut-être disponibles sur le site du ministère. Il y a une phase d'enquête publique prévue en 2013. Il s'impose comme une prise en compte nécessaire. Si des choses sont faites en désaccords avec ce schéma, cela doit être justifié.

**M. Noblet** précise que la Petite Ceinture n'est plus utilisée commercialement, mais qu'il y a un certain nombre de circulations techniques encore assez récentes. Depuis les travaux des Batignolles, il est vrai qu'il n'y a plus de passage pour le moment, mais des passages ont été réalisés encore assez récemment.

Pour que des trains puissent passer cela ne demande pas énormément d'aménagement. Un train a pu rouler entre les 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> arrondissements. Par

contre un certain nombre de travaux devraient être réalisés dans l'hypothèse de circulations commerciales, comme la mise en sécurité des tunnels, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et l'électrification.

M. Noblet confirme que la section de la PC circulant le long des Jardins du Ruisseau à pour RFF vocation à conserver son usage ferroviaire et qu'en ce sens, des trains pourraient y circuler. Les Jardins du Ruisseau occupent les quais d'une ancienne gare de la Petite Ceinture et sont titulaires d'une convention d'occupation temporaire. Cette occupation reste précaire et dépend des nécessités ferroviaires qui priment. Toutefois, leur implantation sur les anciens quais n'est pas incompatible avec des circulations ferroviaires sur la PC

- **La salle**

**Bruno Ballet s'occupe de Paris côté Jardin.** Il trouve qu'il n'est pas assez question de l'aspect nature de la Petite Ceinture et de l'espace de liberté qu'elle représente. C'est a priori sous cet angle qu'elle est le plus « utilisée » par la population actuellement. Ces lieux ferrés sont d'une richesse extraordinaire pour la biodiversité. Des aménagements ont été très bien réalisés en Belgique. Il se dit très étonné que dans le cadre de ce projet urbain, il n'y ait pas eu d'études des milieux. Il y a quelques espèces qui ne sont pas très courantes et surtout des lieux très étonnants comme les ballasts qui permettent à des animaux et insectes de circuler, par exemple les lézards. Comme point de départ, il est nécessaire, selon lui, de réaliser une cartographie des milieux.

**Un participant, riverain du quartier,** se demande si la concertation est limitée et dans quelle mesure, par exemple sur la vocation ferroviaire nord. Il souhaite savoir si des tronçons sont sanctuarisés ou non.

**Une participante** habite une résidence très proche des Jardins du Ruisseau. Elle indique que les gens qui ont acheté sur ce site l'ont fait car c'était calme et qu'il y avait de la nature à leurs pieds. Ils sont aujourd'hui très inquiets de voir qu'il pourrait y avoir un nouveau trafic ferroviaire devant leurs fenêtres.

Elle interroge le fait que le sud ait le droit à des aménagements verts alors que le nord et l'est ont le droit à du réseau ferré... Elle trouve ça « bizarre ».

**Un habitant du 18<sup>e</sup> arrondissement** a une interrogation sur ce diagnostic. Il se demande s'il y a eu un diagnostic technique du réseau. Sans cela, ça semble être un biais à la concertation, puisque la question du coût et de la capacité à faire contraindra l'aménagement. Il n'a pour sa part aucune idée préconçue même s'il trouve intéressant de conserver un réseau ferroviaire.

**M. Picciotto** regrette qu'il y ait eu une omission du réseau entre l'avenue de Saint-Ouen au Pont de Saint-Ouen. Cela biaise la connaissance historique de la population. Il souhaite qu'il y ait des comparaisons faites avec les riverains au-delà du périphérique qui montrerait que les riverains de la Petite Ceinture sont privilégiés et qu'il paye relativement peu cher leur tranquillité.

- **La Tribune**

**M. Lamy** se demande également pourquoi le STIF n'est pas associé à la démarche ou à quel moment il le sera. Il souhaite savoir quelles pourraient être les fréquences de passages envisagées sur chaque tronçon. Il y a encore peu, c'était 10 trains par an dans le 18<sup>e</sup> arrondissement. Concernant le pont ferré au-dessus de la Porte de la Chapelle, il comprend qu'il pourrait être utilisé par la liaison Charles de Gaulle express mais également pour relier le port de Gennevilliers. Il souhaite donc savoir si les deux sont compatibles.

**M. Neyreneuf** explique que la Mairie du 18<sup>e</sup> arrondissement fera tout ce qu'elle peut pour qu'il n'y ait plus de pont à cet endroit, sans quoi l'aménagement du campus Condorcet serait compromis.

**M. Julien** indique qu'il est possible d'utiliser le métro et le tram pour faire circuler du fret. C'est une possibilité à ne pas écarter.

Il se demande par ailleurs quelles couvertures sont prévues. Il se dit également étonné de voir si peu d'études d'écologues sur la Petite Ceinture. Il croit savoir que le renard est revenu dans Paris grâce à cet espace.

**M. Noblet** précise que le STIF sera présent lors de la journée de séminaire le 14 février à la Mairie du 14<sup>e</sup> arrondissement. Par la suite le STIF devra aussi se positionner sur les décisions qui seraient prises.

Il n'y a pas eu de diagnostic ferroviaire puisque ce diagnostic dépendra des différents usages à venir. Aujourd'hui il y a des inspections de ce réseau. La Petite Ceinture reste inscrite au réseau ferré national et protégée pour des questions de sécurité.

**M. Levifve** est d'accord sur le tracé de CDG express. L'APUR préférerait que ce tronçon soit enfoui, notamment en utilisant des souterrains de la Petite Ceinture. Sur les aspects fret dans le tram et le métro, l'APUR met en place une expérimentation sur la partie T3. Il reste plus sceptique sur le métro fret. Le tram au moins est au niveau de l'espace public. Concernant la fréquence des passages il ne sait pas répondre. Pour la centrale à béton de Batignolles c'est un ou deux trains par jour.

Concernant les couvertures, il y en a une qui a été faite récemment sur la ZAC Rungis. Il la déplore puisqu'elle cache la Petite Ceinture. C'est la dernière qui était prévue.

Une étude SYSTRA a été faite en 2001 sur l'extension du tram sur cette partie jusqu'à Bercy. Le coût de réalisation impliquant les réaménagements, etc... était équivalent à la mise en place d'un transport neuf. Car cela nécessite de tout enlever et de tout refaire. De plus il faudrait réaménager les tunnels : sécurité, éclairage, sorties de secours,...

Il rappelle que l'usage ferroviaire est aujourd'hui très limité. L'étude propose de réintégrer du transport. Cela aura forcément un impact sur la biodiversité. C'est le choix de l'APUR pour ouvrir le débat. Le tram au nord-est a un intérêt car il est plus loin du T3. Il y a moins d'intérêt dans la partie sud.

#### **4. CONCLUSION DE M. JULIEN, ADJOINT AU MAIRE DU 18<sup>E</sup> ARRONDISSEMENT**

**M. Julien** remercie l'ensemble des participants. Il considère qu'il a été judicieux de diviser la réunion en deux parties – une première réunion publique d'information puis un atelier, programmé la semaine suivante. Cela va permettre de prendre le temps qu'il faut pour que chacun puisse s'exprimer sur l'avenir de la Petite Ceinture. Il invite l'ensemble des participants à participer à cet atelier le 7 février 2013.