

CONCERTATION SUR LE DEVENIR DE LA PETITE CEINTURE

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



Compte-rendu de la réunion publique-atelier organisée par la Mairie du 18^e 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 6 février 2013 tenue en mairie d'arrondissement.

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTIONS.....	3
1.1.	ACCUEIL PAR PASCAL JULIEN, ADJOINT AU MAIRE DU 18EME ARRONDISSEMENT	3
1.2.	PRESENTATION DU DIAGNOSTIC REALISE PAR L'ATELIER PARISIEN D'URBANISME (APUR)	4
1.3.	RAPPEL DU CONTEXTE PAR RESEAU FERRE DE FRANCE.....	4
2.	SYNTHESE DES DISCUSSIONS AUX TABLES SUR LE DEVENIR DE LA PETITE CEINTURE	6
2.1.	REPONSE A LA QUESTION : DOIT-ON PRESERVER LA POSSIBILITE D'UNE VOCATION FERROVIAIRE LOURDE SUR TOUTE LA PETITE CEINTURE ? PEUT-ON ACCUEILLIR D'AUTRES USAGES TEMPORAIRES OU PERMANENTS ET A QUELLE(S) CONDITION(S) ?.....	6
2.2.	REPONSE A LA QUESTION : QUELLES PROPOSITIONS FAIRE POUR VALORISER LA PETITE CEINTURE ? (EN MATIERE DE NATURE ET DE BIODIVERSITE, DE LOISIRS, CULTURE ET PROMENADE, DE PROJETS URBAINS, DE DEPLACEMENTS AUTRE QUE FERROVIAIRE LOURD, ETC...).....	8
3.	CONCLUSIONS	11
3.1.	CONCLUSION DE MICHEL NEYRENEUF	11
3.2.	CONCLUSION DE PASCAL JULIEN.....	11
3.3.	CONCLUSION DE DOMINIQUE LAMY.....	12

1. INTRODUCTIONS

La concertation sur le devenir de la Petite Ceinture a vu la mise en place de visites du site, de réunions publiques d'arrondissements et d'un site Internet permettant aux internautes de contribuer et d'échanger en ligne : <http://lapetiteceinture.jenparle.net/>

La réunion d'atelier de concertation en mairie du 18^e arrondissement a regroupé 110 participants le 6 février 2013.

Après avoir écouté les introductions d'élus, de représentants de Réseau Ferré de France et de l'Atelier Parisien d'Urbanisme, les participants ont échangé par tables sur le devenir de la Petite Ceinture. Ensuite, ces derniers ont restitué publiquement le fruit de leurs discussions avant que les élus de l'arrondissement ne clôturent les échanges et réagissent au débat.

A la tribune, étaient présents :

- **Pascal Julien** Adjoint au Maire du 18^e arrondissement en charge des espaces verts et de l'environnement.
- **Michel Neyreneuf**, Adjoint au Maire du 18^e arrondissement, en charge de l'urbanisme, des politiques du logement et du développement durable.
- **Dominique Lamy**, Adjoint au Maire du 18^{ème} arrondissement, en charge du transport et des déplacements.
- **Hervé Levifve** représentant l'Atelier Parisien d'urbanisme (APUR).
- **Sébastien Reyter** représentant Réseau Ferré de France, propriétaire de la Petite Ceinture.

Sophie Guillain, du cabinet Res publica, a animé la réunion.

1.1. ACCUEIL PAR PASCAL JULIEN, ADJOINT AU MAIRE DU 18EME ARRONDISSEMENT

Monsieur Pascal Julien, Adjoint au Maire du 18^e arrondissement chargé des espaces verts et de l'environnement, se félicite du nombre important de participants présents à cette réunion-atelier, aussi nombreux, voire plus nombreux, qu'à la précédente réunion de diagnostic. Au vu de la présence de nouveaux participants et dans un souci d'équité, il estime qu'une présentation rapide des enjeux est nécessaire pour que chacun puisse avoir un niveau d'information égal. C'est pourquoi, les propositions de l'Atelier Parisien d'Urbanisme et de Réseau Ferré de France, seront présentées à nouveau lors de cette réunion. Monsieur Julien rappelle que le 18^e arrondissement a organisé deux réunions : l'une d'information et de présentation du diagnostic et l'autre de concertation et de débat sur la Petite Ceinture.

M. Julien regrette que la conférence de consensus prévue à l'origine ait été abandonnée. Il remercie le Maire du 18^e arrondissement d'avoir accepté, sur sa proposition, d'organiser deux réunions dans l'arrondissement pour approfondir les

échanges. La première réunion de diagnostic a eu lieu la semaine dernière. Désormais, avec cette réunion d'atelier, les citoyens vont pouvoir proposer ce qu'ils souhaitent pour la Petite Ceinture. Les résultats de cette discussion seront restitués le jeudi 14 février à la mairie du 4^e arrondissement.

Michel Neyreneuf, Adjoint au Maire du 18^e arrondissement, chargé de l'urbanisme, des politiques du logement et du développement durable salue l'ensemble des participants et les remercie de leur participation à cet atelier de concertation.

1.2. PRESENTATION DU DIAGNOSTIC REALISE PAR L'ATELIER PARISIEN D'URBANISME (APUR)

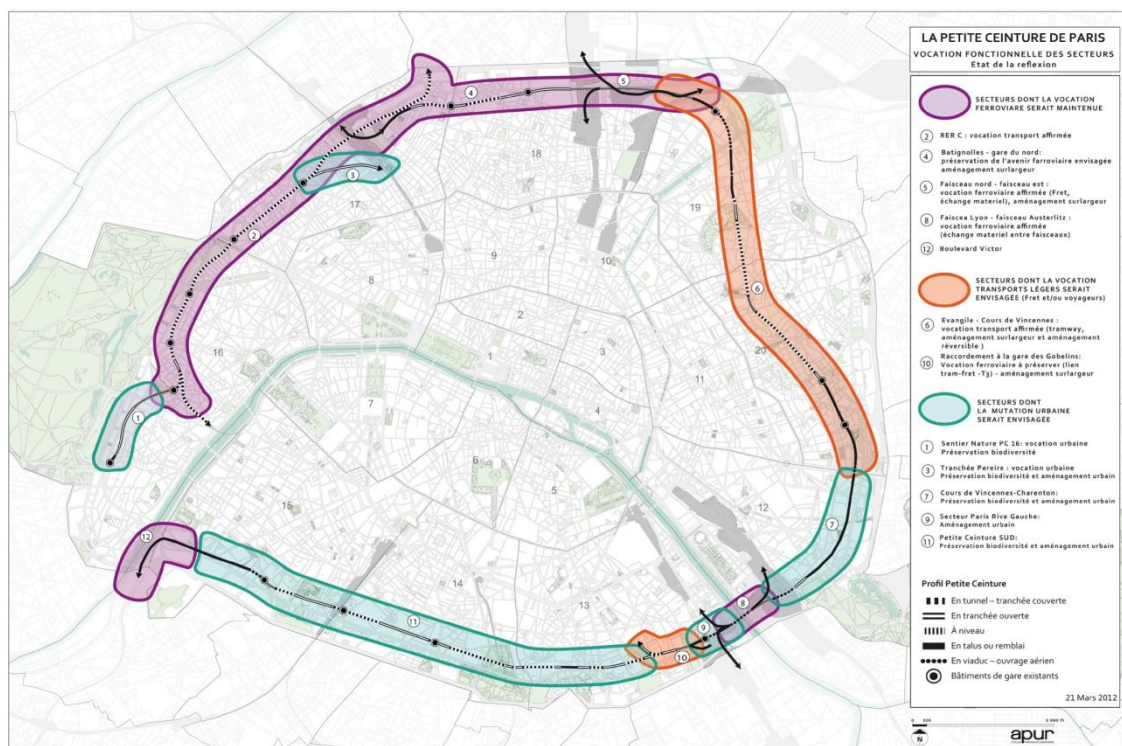
Hervé Levifve représentant de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR), présente une synthèse du diagnostic réalisé par l'APUR sur la Petite Ceinture et ses possibles évolutions.

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

1.3. RAPPEL DU CONTEXTE PAR RESEAU FERRE DE FRANCE

Sebastien Reyter chargé de projet à la direction de Réseau Ferré de France en Île-de-France, salue l'ensemble des participants et les remercie de leur présence. Il explique les raisons qui ont amené Réseau Ferré de France (RFF) à vouloir organiser une concertation avec la Ville de Paris sur le devenir de la Petite Ceinture. Réseau Ferré de France est propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, et donc de la Petite Ceinture. Au regard des évolutions du transport en Ile-de-France, Réseau Ferré de France et la Ville de Paris souhaitent qu'une réflexion soit posée sur le devenir des différentes sections. Sur celles qui ont vocation à continuer à accueillir du transport ferroviaire et sont gérées par Réseau Ferré de France, une gestion partagée des abords est envisageable. Les secteurs n'ayant pas vocation à accueillir de transport ferroviaire pourraient trouver d'autres vocations, liés aux nouveaux usages et besoins dans la ville. Des secteurs pourraient ainsi être déclassés du réseau ferré national et éventuellement cédés.

M. Reyter précise que le réseau ferré national est aujourd'hui inaliénable. Celui-ci ne peut connaître des mutations que sur autorisation de l'Etat après avis du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF). Réseau Ferré de France travaille avec ces partenaires afin de construire une vision partagée sur les secteurs dans lesquels ils estiment qu'il reste une vocation de transports et les autres où on ne constate plus d'enjeux de transports. Dans ces derniers secteurs d'autres usages seraient possibles. M. Reyter présente la carte des usages potentiels identifiés par l'Atelier Parisien d'Urbanisme et mise en débat ce soir. (voir carte ci-dessous)



L'enjeu pour Réseau Ferré de France, qui gère et entretient actuellement ces secteurs, est de savoir si la concertation fait ressortir la nécessité de sortir du cadre rigide qui régit ces espaces puisque la contrainte de la continuité du linéaire ainsi que de règles d'urbanismes sont très lourdes et limitent la plupart des projets.

2. SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS AUX TABLES SUR LE DEVENIR DE LA PETITE CEINTURE

2.1. REPONSE A LA QUESTION : DOIT-ON PRESERVER LA POSSIBILITE D'UNE VOCATION FERROVIAIRE LOURDE SUR TOUTE LA PETITE CEINTURE ? PEUT-ON ACCUEILLIR D'AUTRES USAGES TEMPORAIRES OU PERMANENTS ET A QUELLE(S) CONDITION(S) ?

Table n°1 : Les participants font le constat qu'il existe aujourd'hui une diversité d'usages sur l'ensemble de la Petite Ceinture. Ces derniers souhaitent préserver le patrimoine ainsi que la réversibilité de l'ouvrage.

Ils s'interrogent sur le maintien possible d'une vocation ferroviaire sur la Petite Ceinture. Ils se demandent quel serait la nature du trafic, le cas échéant ? Mais aussi quelle serait la cadence des différents trains ? Les trains auraient-ils une vocation de desserte de voyageurs ou de marchandises ? Quels seraient les points d'accès aux réseaux ?

Les participants se sont prononcés en faveur d'une préservation de la continuité ferroviaire de la ligne dans une perspective d'avenir. Ils sont néanmoins opposés à une vocation ferroviaire à court terme à cause du coût de réhabilitation. Enfin, ils souhaitent que Réseau Ferré de France reste propriétaire de la Petite Ceinture.

Table n°2 : La majorité des participants souhaite garder une vocation ferroviaire sur la Petite Ceinture afin de permettre une desserte locale. Ils souhaiteraient que la couverture des parties en tranchées soit possible. Cet aménagement permettrait de créer des jardins et des pistes cyclables le long des rails (idée de coulée verte). Une personne s'oppose à cette vocation ferroviaire et propose de faire plutôt circuler des voitures sur le tracé afin de délester les boulevards des Maréchaux.

Il est proposé d'accueillir d'autres usages sur la Petite Ceinture, notamment une promenade. Les participants souhaitent néanmoins conserver la possibilité d'un retour en arrière sur l'ensemble du parcours.

Table n°3 : Les participants estiment que la première question est mal posée et qu'elle est également orientée. Ceux-ci s'opposent au maintien d'une vocation ferroviaire sur l'ensemble de la Petite Ceinture. Ils estiment qu'il faut privilégier une réutilisation de la grande ceinture sur le faisceau nord afin de ne pas utiliser la Petite Ceinture pour l'axe ferroviaire Paris – Normandie ainsi que l'accès Pleyel avec la nouvelle gare de TGV.

Les participants souhaitent privilégier les espaces verts pour le 18^e arrondissement qui ne compte que 3% de ces espaces alors que 9% de la population parisienne y réside. Il est également souhaité que soient pris en compte les travaux des quatre grands projets d'aménagements urbains sur l'arrondissement (Paris Nord Est) dans la réhabilitation de la Petite Ceinture.

Table n°4 : Les participants se sont divisés entre plusieurs visions différentes des vocations possibles de la Petite Ceinture : la possibilité de prolonger le Tramway selon les besoins, la priorité aux transports avec une couverture de la voie ferrée (à condition

de préserver le silence et d'éviter trop des vibrations), mais aussi le refus d'une vocation ferroviaire, mise à part aux endroits utilisés actuellement, avec une priorité donnée aux espaces verts.

Table n°5 : Les participants se sont divisés en deux options possibles pour le devenir ferroviaire de la Petite Ceinture. Une partie d'entre eux souhaite garder l'emprise ferroviaire sur la continuité du linéaire. Une partie de la ligne serait réservée à du transport léger de type Tramway et certains secteurs seraient conservés pour le transport ferroviaire lourd du fait de son utilité pour le fret. A l'opposé, d'autres participants souhaitaient utiliser la Petite Ceinture pour développer un lieu de promenade partagée avec une utilisation de transports doux (marche, vélo, etc.) et créer des jardins.

Table n°6 : Six des huit participants souhaitaient garder la possibilité d'utiliser le patrimoine ferroviaire. Ils ont mis plusieurs conditions à cette reprise : ne pas mettre de transport lourd sur la Petite Ceinture, respecter le calme des riverains, empêcher toutes nuisances sonores ou visuelles ainsi que toute pollution olfactive.

Les participants souhaitent que des usages temporaires soient mis en place sur la Petite Ceinture. Ceux-ci doivent être réversibles et permettre le respect et le développement de la biodiversité. Enfin, il peut s'agir de baux précaires ou à long terme.

Table n°7 : Sept des neuf personnes présentes à la table sont opposées au maintien d'une vocation ferroviaire sur la Petite Ceinture. Les deux autres personnes ne se prononcent pas.

Table n°8 : Huit des neuf participants ne souhaitent pas voir de trains circuler sur la Petite Ceinture. Ils estiment que la présence du Tramway et du métro est suffisante. Ils proposent la création d'espaces verts. Ils souhaitent également que les accès au site soient limités avec une maîtrise du flux humain afin de préserver ce dernier refuge de nature en ville.

Un participant est pour sa part favorable au maintien d'une vocation ferroviaire sur la Petite Ceinture.

Table n°9 : Six des sept participants ne souhaitent pas préserver de vocation ferroviaire lourde sur la Petite Ceinture. La personne voulant garder cette vocation, souhaiterait que la circulation de trains respecte la végétation aux alentours.

Les conditions émises pour l'accueil de nouveaux usages sont les suivantes : la préservation de la nature, la réglementation de l'accès nocturne, la nécessité d'éviter les nuisances sonores, la préservation des différents modes d'expressions existants.

Table n°10 : Les participants ne souhaitent pas conserver de vocation ferroviaire sur la Petite Ceinture à l'unanimité moins une personne.

Les conditions émises à l'accueil de nouveaux usages sont les suivantes : préserver la continuité du linéaire, la biodiversité, ne pas aggraver (ou réduire) les inégalités existantes entre quartiers (le contraire de ce que fait le projet de l'Atelier Parisien d'Urbanisme). Les participants souhaitent conserver le patrimoine existant, et donc la

possibilité d'un retour d'une vocation ferroviaire. Ils sont favorables au principe de réversibilité afin de protéger les générations futures.

Table n°11 : Quatre des six participants sont opposés au maintien d'une vocation ferroviaire sur la Petite Ceinture. Les deux autres participants souhaitent garder la structure afin de permettre une éventuelle réadaptation.

Table n°12 : Les participants souhaitent conserver les emprises mais sont favorables à l'accueil de nouveaux usages. Ils souhaiteraient qu'il y ait plus d'imagination dans la mixité des usages de transports, notamment dans la réflexion sur les correspondances. Par exemple, les gares de Cité Universitaire ou la partie Est du Tramway T8.

2.2. REPONSE A LA QUESTION : QUELLES PROPOSITIONS FAIRE POUR VALORISER LA PETITE CEINTURE ? (EN MATIERE DE NATURE ET DE BIODIVERSITE, DE LOISIRS, CULTURE ET PROMENADE, DE PROJETS URBAINS, DE DEPLACEMENTS AUTRE QUE FERROVIAIRE LOURD, ETC...)

Table n°1 : Les participants souhaitent que des espaces pour des déplacements doux soient aménagés. Il s'agirait, par exemple, d'un parcours pour vélos, de la réintroduction du cheval pour désengorger les transports en communs.

Ils proposent également que des espaces verts soient mis en place en vue de réguler la température. Dans un objectif écologique, ils souhaitent que des aménagements pour des énergies renouvelables et de biomasse soient réalisés. Il est proposé de développer des terres agricoles et du maraichage.

Enfin, les participants proposent que soit développée une mixité des usages sur des segments, incluant notamment une vocation pédagogique et culturelle.

Table n°2 : Les participants souhaitent que la Petite Ceinture soit utilisée pour augmenter le nombre d'espaces verts dans les parties du 18^e arrondissement qui n'en compte pas beaucoup.

Ils souhaitent également que les gares de Saint-Ouen et de Clignancourt soient utilisées pour en faire des locaux associatifs.

Table n°3 : Les participants souhaitent valoriser la Petite Ceinture avec des aménagements centrés sur la nature. Ils proposent que soit maintenu le site en tant que corridor vert, que des jardins partagés soient développés avec un rôle social essentiel pour les quartiers. Ils proposent également qu'une coulée verte soit réalisée avec des pistes cyclables et des vélos-rails.

Ces derniers souhaiteraient valoriser les gares de Saint-Ouen et de Clignancourt sous formes de lieux culturels et socioculturels, que des ateliers d'artistes soient créés. Enfin, ils affirment que la Petite Ceinture doit développer un rôle social.

Table n°4 : La majorité des participants proposent de couvrir les voies de la Petite Ceinture afin de réaliser plusieurs types d'aménagements : une promenade plantée avec des jardins partagés ainsi que des cafés.

Ils souhaiteraient également que les gares soient valorisées afin de faire un office du tourisme Porte de Clignancourt, des crèches et des boulangeries dans les autres gares.

Table n°5 : 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 en diffusant les projets existants.

Table n°6 : Les participants aspirent à des aménagements centrés sur la détente et les circulations douces. Ils proposent que des projets associatifs, culturels et environnementaux sans vocations commerciales soient réalisés sur la Petite Ceinture. Par exemple, un cinéma en plein air ou des terrasses.

Des espaces verts seraient à développer ainsi que des squares pour les enfants (restants dans le domaine public). Les jardins partagés pourraient, quand à eux, être étendus. Ces aménagements seraient accompagnés de pistes cyclables et piétonnes.

Enfin, plusieurs aménagements sportifs ont été proposés : une piste de ski de fond synthétique, des terrains de pétanques, des murs d'escalade, un espace de glisse et des terrains de sports collectifs.

Table n°7 : Les 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, que le lieu soit conçu comme un espace de respiration. Les sections en tranchées pourraient être utilisées afin de créer des plans d'eaux. Ces derniers s'opposent à la présence de publicité sur le site ainsi qu'à son bétonnage.

Il est proposé de mettre des champignonnières dans les tunnels ainsi que des caves d'affinage.

Table n°8 : Les participants proposent qu'une mixité d'usages soit réalisée sur la Petite Ceinture. Premièrement, ils souhaitent que des jardins soient créés sur l'exemple des « jardins du ruisseau ». Ces jardins pédagogiques et partagés ont permis d'assainir les décharges sauvages, le squat, de développer la végétalisation du quartier et de créer une dynamique sociale. A côté de ces jardins, des fermes pédagogiques et des projets d'agricultures urbaines pourraient être réalisées.

La question écologique est considérée comme primordiale pour ces participants. C'est pourquoi, il est proposé également de garder des espaces sans aucun aménagement où la nature peut librement s'exprimer. Ce corridor écologique, cette trame bleue et verte s'inscrivent dans le plan de biodiversité publié par la ville de Paris.

Enfin, les participants proposent d'aménager des modes de déplacements doux et ludiques tel que le vélo-rail, des draisennes, ou encore des engins autonomes fonctionnant à l'énergie solaire tels que l'association métronome.

Table n°9 : Les participants souhaitent que soient réalisés des aménagements permettant des déplacements doux sur la Petite Ceinture : une promenade verte, une piste cyclable respectant la voie piétonne. Des vélos-taxis pourraient être envisagés dans ce cadre.

Il est proposé de réaliser des espaces verts avec des jardins partagés et des jardins pédagogiques, mais aussi des jeux d'enfants et des jeux pour jeunes adultes.

Enfin, les participants proposent d'utiliser les gares existantes pour en faire des lieux de vie pour les associations, des espaces d'échanges, des expositions, etc.

Table n°10 : Les participants proposent de créer des modes de circulations douces sur la Petite Ceinture. Des transports doux, légers et dans une technologie propre permettraient d'irriguer les quartiers pour des livraisons de marchandises. Ils seraient accompagnés d'une promenade à pieds et à vélo.

Des lieux de rencontres et d'échanges seraient réalisés afin de favoriser la mixité sociale et le lien social. Ils s'accompagneraient de jardins partagés, ouvriers ou pédagogiques. Enfin, il est proposé de créer un observatoire de la biodiversité.

Table n°11 : Les participants proposent de créer une piste cyclable continue accompagnée d'une promenade pour les piétons (comprenant des bancs). Cependant, cette dernière ne doit pas remettre en cause les jardins partagés ainsi que les usages actuels (ruches, etc.). Ce projet d'aménagement est pensé dans l'objectif de préserver la biodiversité, de créer un poumon vert dans la ville. Celui-ci est conçu comme un espace de convivialité, de calme et de fraîcheur, pour les riverais et les parisiens.

Des espaces d'agriculture urbaines ainsi que des jardins éducatifs seraient développés, à l'instar des « jardins du ruisseau ». Enfin, les participants proposent d'organiser des activités éphémères et des expériences artistiques et culturelles sur la Petite Ceinture.

Table n°12 : Les participants souhaitent que la Petite Ceinture reste une réserve de biodiversité et un corridor écologique. Une promenade naturaliste pourrait être réalisée. Elle s'accompagnerait de jardins familiaux et partagés, de petits équipements ainsi que d'espaces pour une agriculture urbaine de proximité.

Des aménagements permettant du transport de marchandises sont également souhaités par les participants, dans l'objectif du cabotage du « dernier kilomètre ». Il est proposé de faire passer un train touristique sur les rails mais aussi de développer des logements et des activités.

3. CONCLUSIONS

3.1. CONCLUSION DE MICHEL NEYRENEUF

Monsieur Michel Neyreneuf, Adjoint au Maire du 18^e arrondissement, en charge de l'Urbanisme, des politiques du logement et du développement durable, remercie les participants de la richesse de leurs propositions, même si toutes celles-ci ne sont pas compatibles entre elles. Il regrette néanmoins la formulation de la première question posée aux participants qui lui semble trop binaire.

Celui-ci donne des précisions concernant les gares de Saint-Ouen et d'Ornano. Il informe l'assistance qu'un appel d'offre est en cours concernant la gare de Saint-Ouen mais que le budget de la ville ne lui permet pas d'acheter la gare d'Ornano. Il indique que la municipalité cherche à ce que le futur acquéreur de la gare d'Ornano, « le Comptoir Général », entreprise à vocation socioculturelle, réponde également aux besoins exprimés ce soir par les participants à l'atelier.

3.2. CONCLUSION DE PASCAL JULIEN

Monsieur Pascal Julien, Adjoint au Maire du 18^e arrondissement, chargé des Espaces Verts et de la Biodiversité estime que la difficulté de ce débat consiste à identifier quels sont les besoins en matière ferroviaire sur la Petite Ceinture. Celui-ci déclare ne pas être convaincu par les arguments de Réseau Ferré de France, mais qu'il est néanmoins persuadé du besoin d'espaces verts et de biodiversité pour la ville de Paris.

Il évoque le décret gouvernemental qui a été adopté et donne un statut aux trames vertes et bleues concernant les linéaires qui joignent des espaces humides et des espaces verts permettant de créer un réseau de biodiversité. M. Julien souhaite que le Maire de Paris agisse pour que la Petite Ceinture continue de jouer son rôle de vecteur de biodiversité en Île-de-France. En outre, il regrette que le rapport de l'Atelier Parisien d'Urbanisme ne mentionne pas d'études, ni de recensement approfondi sur l'écologie du milieu de la Petite Ceinture. Ce faisant, la richesse de cet espace qu'il serait nécessaire de préserver et de renforcer est mal connue.

M. Julien affirme qu'il est favorable à l'utilisation du chemin de fer en tant qu'écologiste. Cependant, il estime qu'à force de trouver des prétextes, les espaces verts sont toujours délaissés alors qu'il existe un manque criant de tels espaces à Paris. Ce dernier estime que la Petite Ceinture n'est pas qu'un équipement parisien mais qu'elle se situe au cœur de l'agglomération. Ce faisant, il lui semble nécessaire d'en faire un espace vert et de biodiversité. L'élu écologiste souligne la difficulté d'une mixité d'usages entre l'utilisation de la Petite Ceinture pour une vocation ferroviaire et l'existence d'une promenade cycliste ou des jardins, comme ceux du Ruisseau. Celui-ci récuse le rapport de l'Atelier Parisien d'Urbanisme datant de 1996-1997 qui pronostiquait la réutilisation des trains sur la Petite Ceinture. Il s'oppose à l'idée de retarder des aménagements permettant l'accès au site au nom du rail.

M. Julien s'oppose néanmoins à tout aménagement dénaturant l'espace de la Petite Ceinture. Il affirme qu'il empêchera le bétonnage du site. Selon lui, tout aménagement doit être réversible et ne pas entraver le linéaire de la Petite Ceinture sur ses trente-deux kilomètres.

3.3. CONCLUSION DE DOMINIQUE LAMY

Monsieur Dominique Lamy, Adjoint au Maire du 18^{ème} arrondissement de Paris, en charge des Transports et des déplacements se déclare surpris de l'aboutissement des débats suite aux deux réunions publiques dans l'arrondissement. Celui-ci estimait lorsque débuta la première réunion d'information que les avis des habitants sur le devenir de la Petite Ceinture seraient plus tranchés. En effet, l'élu considérait que les préconisations et les propositions portées par Réseau Ferré de France d'utiliser la Petite Ceinture afin de faire passer des trains de fret lourd ou du moins pour du transport ferré lourd dans l'arrondissement recueilleraient plus d'hostilité lors des discussions.

Ce dernier mesure la capacité des habitants du 18^e arrondissement à développer une réflexion globale sur la problématique du transport en ville ainsi que sur la possibilité offerte par le réseau de la Petite Ceinture d'offrir une desserte pour du transport de marchandises au cœur de la capitale. L'élu souligne également que des conditions ont été émises par les habitants afin de permettre le passage de trains sur la Petite Ceinture. Il s'agit notamment d'éviter au maximum des nuisances pour les riverains qui vivent près du site et n'ont pas vu circuler de trains depuis plusieurs dizaines d'années. M. Lamy se félicite de la capacité des habitants de l'arrondissement à intégrer des problématiques de transports qui peuvent être rebutantes pour des riverains immédiats de la Petite Ceinture.

L'élu soulève une interrogation concernant le devenir de la Petite Ceinture si elle ne gardait pas sa vocation ferroviaire. En effet, le cas échéant, cette dernière ne serait plus sous la propriété de Réseau Ferré de France et elle risquerait d'être morcelée en différents tronçons. M. Lamy craint que la Petite Ceinture, ou certaines de ces portions, soient vendues par Réseau Ferré de France si aucun train ne circule sur ses voies. Il souhaiterait avoir un éclairage de la part de Réseau Ferré de France sur cette option.

En outre, M Lamy souligne la distinction opérée par les participants à cette réunion entre du transport léger de type Tramway et du transport lourd. Il déclare avoir observé dans les discussions qu'une partie des participants ne seraient pas hostiles à la circulation d'un tramway de marchandises ou de voyageurs sur la Petite Ceinture. L'élu se félicite de l'évolution des discussions sur cette question.

Enfin, M. Lamy estime que l'arrondissement est placé dans une situation spécifique de part l'impact de projets d'urbanismes lourds qui se trouvent également en proximité de la Petite Ceinture. Ces derniers pourraient connaître des problèmes de développement dans le cas où des trains circuleraient sur la Petite Ceinture. M. Lamy conclut son intervention en rappelant l'existence d'une réunion de restitution de l'ensemble des réunions d'arrondissements et des contributions émises sur le site Internet : <http://lapetiteceinture.jenparle.net/> le jeudi 14 février 2013 à la mairie du 4^e arrondissement de Paris. Un projet et des propositions émergeront de ces réunions

d'arrondissements et de la réunion de restitution qui seront encore débattues dans les mois et les années à venir. Celui-ci signale également le paradoxe dans lequel se trouve la Petite Ceinture actuellement. C'est l'articulation entre l'absence d'utilisation pendant soixante-dix ans de ce site, couplé à l'inaction politique sur son devenir qui ont permis que la Petite Ceinture soit devenue un corridor écologique. M. Lamy remercie les participants à la réunion de leurs présences et espère revoir autant de personnes sur d'autres sujets dans le futur.