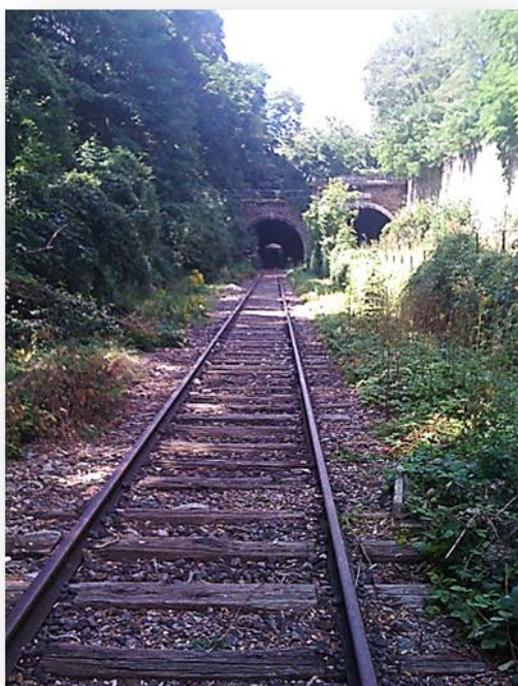


CONCERTATION SUR LE DEVENIR DE LA PETITE CEINTURE

*Compte-rendu de réunion publique
Dans le 2e arrondissement de Paris*



Compte-rendu de la réunion publique organisée par la Mairie du 2^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 4 février 2013 tenue en mairie d'arrondissement.

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTIONS.....	3
	1.1. INTRODUCTION DU MAIRE D'ARRONDISSEMENT	3
	1.2. PRESENTATION DU DIAGNOSTIC REALISE PAR L'APUR.....	4
	1.3. RAPPEL DU CONTEXTE PAR RFF	4
2.	ECHANGES AVEC LA SALLE	6
3.	CONCLUSION DE M. LE MAIRE.....	9

1. INTRODUCTIONS

La réunion publique de concertation dans le 2^e arrondissement de Paris, concernant le devenir de la Petite Ceinture, s'est tenue le 4 février 2013 en mairie d'arrondissement. Environ 15 personnes ont participé à cette rencontre.

Etaient en tribune :

- **Jacques Boutault**, Maire du 2^{ème} arrondissement
- **André-Marie Bournon**, Directeur adjoint de l'APUR
- **Olivier Milan**, Directeur Adjoint de l'aménagement et de l'immobilier, Direction régionale Ile-de-France de Réseau Ferré de France.

La réunion était animée par Sophie Guillain de Res publica.

1.1. INTRODUCTION DU MAIRE D'ARRONDISSEMENT

Jacques Boutault, Maire du 2^e arrondissement, remercie l'ensemble des participants d'être venu partager le travail de réflexion engagé par la Ville sur le devenir de la Petite Ceinture. Celle-ci est un réseau ferré d'une trentaine de kilomètres, faisant quasiment le tour de Paris à sa périphérie, et propriété de RFF. La Ville de Paris et RFF s'interrogent sur la vocation de cet espace, particulièrement remarquable au niveau de sa biodiversité mais aussi par son espace initialement entièrement dévolu au transport de personnes comme de marchandises. Une partie ouest qui sert d'itinéraire pour le RER C ne sortira pas du réseau ferré national (RFN).

Dans ce contexte, le Maire de Paris et le Conseil de Paris souhaitent associer l'ensemble des parisiens à cette réflexion sur l'avenir de ce remarquable espace. Ainsi une série de réunions publiques est organisée, dont cette réunion dans le 2^e arrondissement, non directement concerné par la Petite Ceinture puisqu'il n'est pas mitoyen. Cependant, les élus du 2^e arrondissement ont considéré que tenir une réunion au centre de Paris était l'occasion de faire passer deux messages essentiels :

- La question de la Petite Ceinture est celle de tous les parisiens. Ce réseau est potentiellement le lieu de 30 ha d'espaces verts, de promenades ou de loisirs, c'est-à-dire autant d'espaces verts que ceux créés dans la ville au cours de la mandature précédente. La Petite Ceinture peut jouer un rôle thermorégulateur important avec sa riche biodiversité, notamment en cas de canicule. Jacques Boutault souligne également le patrimoine que représente cette Petite Ceinture. Ces enjeux doivent être appropriés par tous les citoyens parisiens.
- Le 2^e arrondissement est à équidistance de tous ceux qui habitent le long de la Petite Ceinture. Cette réunion est donc l'occasion pour tous ceux qui ne sont pas riverains de pouvoir discuter de la question au cas où ils n'auraient pas pu participer à une autre réunion.

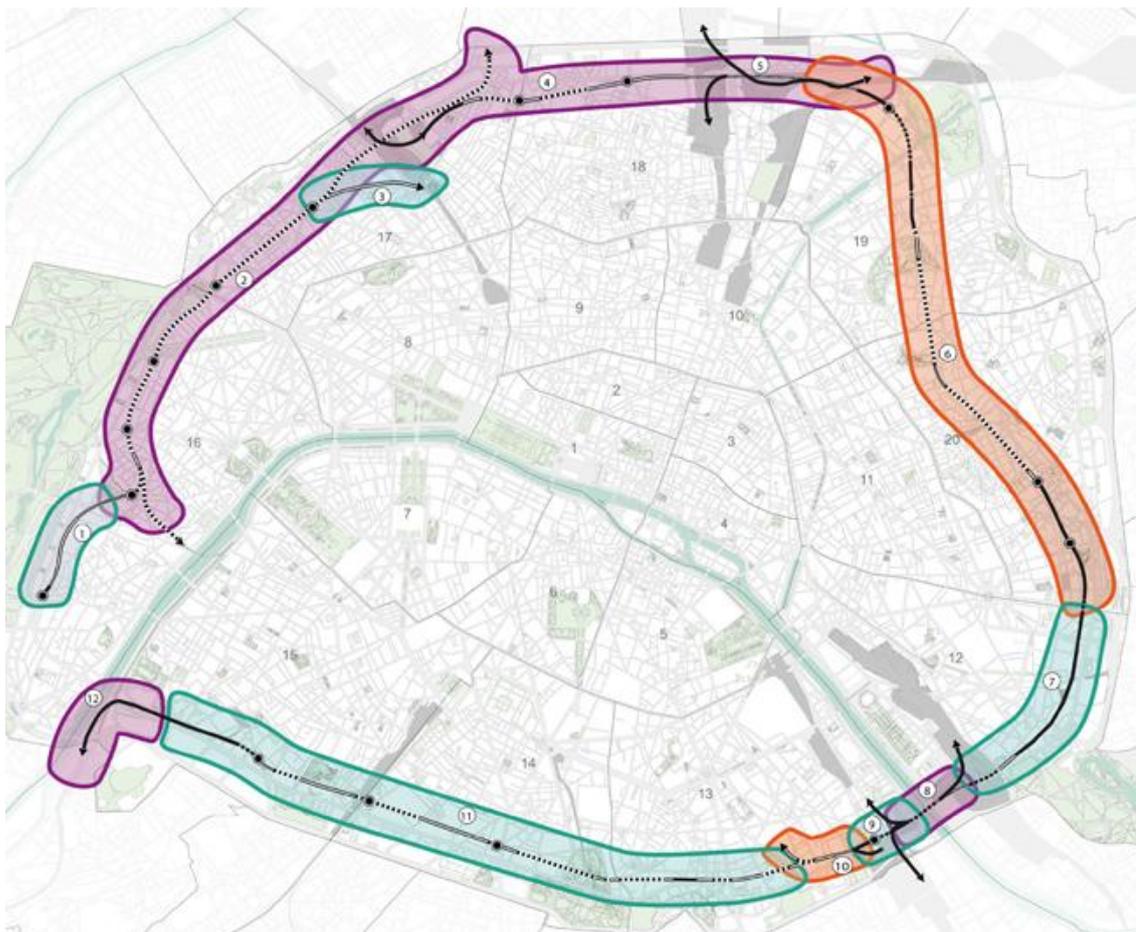
1.2. PRESENTATION DU DIAGNOSTIC REALISE PAR L'APUR

André-Marie Bourlon, Directeur adjoint de l'Atelier Parisien d'Urbanisme, 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 RFF

Olivier Milan, Directeur Adjoint à l'Aménagement à la Direction Régional d'Ile-de-France de RFF, 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 serait actuellement possible d'y faire circuler des trains lourds. Le statut de la Petite Ceinture est régi par un protocole passé en 2006 entre la Ville de Paris et RFF qui prévoit 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'APUR sur le tram-fret. Ces changements amènent RFF à considérer le déclassement de certains tronçons qui n'ont plus réellement d'avenir ferroviaire lourd. La Ville et RFF 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 RFF et la Ville. Elles ont abouti à la carte de synthèse qui est mise en débat dans le cadre de la concertation (voir carte ci-dessous).



M. Milan 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.

2. ECHANGES AVEC LA SALLE

Le débat est animé par Sophie Guillain qui rappelle les deux questions qui structurent la réflexion menée sur le devenir de la Petite Ceinture :

- ***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**

Mme Dussart, élue du 2^{ème} arrondissement, première adjointe au Maire, souhaite des précisions sur ce que signifie une « vocation ferroviaire lourde ». Elle se demande s'il y a des habitations à proximité. Elle n'imagine pas du ferroviaire lourd à côté d'habitation. Elle trouverait intéressant de pouvoir faire de la distribution de marchandises pour l'intérieur de Paris. Cela doit tout de même rester supportable pour les habitants. C'est un « précieux interstice dans la ville ». Elle considère que le transport de fret est intéressant mais qu'il ne faut pas se faire d'illusion avec ce genre de transport léger qui crée beaucoup de nuisances. Il ne faudrait pas l'appeler « transport léger » alors que les conséquences seront relativement irrémédiables pour les riverains, autant que le ferroviaire « lourd » qui apporterait quelques marchandises.

M. Favier, membre de l'association des usagers des transports (FNAUT) soutient que la Petite Ceinture doit conserver sa vocation ferroviaire. Selon lui, le tramway des Maréchaux permet une desserte fine de par ses connexions alors que la Petite Ceinture permettrait une desserte plus rapide et complémentaire.

Le raccordement à la gare de Boulainvilliers a été désactivé depuis très longtemps. Il assurait le lien entre la Petite Ceinture et la rive gauche au niveau de la ligne des Invalides. Parce que ce raccordement a été préservé pendant très longtemps sans usage, il a pu être récupéré intact lorsque la ligne du RER C a été mise en service. Or, rien ne pouvait laisser présager du passage de ce futur RER C auparavant. Il en est de même pour le reste de la Petite Ceinture. « Il ne faut pas hypothéquer l'avenir ».

Il se demande pourquoi, à l'est, il est prévu un tram-train ou un prolongement du T8 et qu'il n'est pas prévu de le prolonger vers Porte de Vincennes, ou Bibliothèque François Mitterrand. La Gare des Gobelins pourrait être réactivée pour du ferroviaire fret qui circulerait sur la Petite Ceinture. La continuité est à préserver.

De plus, à l'ouest, le raccordement de Balard doit servir à quelque chose s'il est gardé. Cela reviendrait donc à dire que tous les aménagements dans le sud de la Petite Ceinture doivent être réversibles pour éventuellement y faire circuler un train

Un participant, utilisateur de la Petite Ceinture en tant que promeneur et grapheur explique qu'il connaît quasiment toutes les portions du site. Il considère que c'est un endroit « *underground* » unique. Il pense que le débat élude complètement la

possibilité de laisser la Petite Ceinture en l'état avec un simple entretien. Il n'est pas contre l'idée de penser des aménagements, mais le côté « *underground* » donne une image à cette Petite Ceinture, qui a une valeur en soi forte, touristique et sociale. Il explique que c'est un lieu à visiter comme un autre dans Paris, et dont le côté « à part » doit être préservé et pas banalisé.

Jean-Emmanuel Terrier, Président de l'Association Sauvegarde de la Petite Ceinture (ASPCRF), explique que son association a 20 ans. Il rappelle qu'il a été question pendant plusieurs années de mettre le tramway sur la Petite Ceinture pour qu'il soit finalement aménagé sur le boulevard des Maréchaux. L'ASPCRF avait défendu un tracé du tramway sur la Petite Ceinture. Il rappelle qu'en partenariat avec RFF, un train touristique a circulé en 2003 sur la Petite Ceinture.

Il considère qu'il faut garder la possibilité de faire rouler à nouveau du transport voyageur ou du fret léger sur la Petite Ceinture. Sur ce plan, la convention passée entre la Ville et RFF leur convient tout à fait. L'association pense qu'il faut garder la réversibilité de la Petite Ceinture.

Les trois membres de l'ASPCRF présents dans la salle remercient les organisateurs de faire cette réunion dans le 2^e arrondissement. Cela évite l'approche très locale dans le débat. Ils souhaitent conserver la continuité intégrale de l'infrastructure et la voie ferrée partout. Ils n'étaient pas opposés à l'aménagement qui est fait dans le 15^e arrondissement, même si l'aménagement se trouve être plus compliqué que prévu car il ne permet pas un bon maintien de la biodiversité. Dans tous les cas le site évolue, Le seul moyen de conserver la biodiversité consisterait à laisser le lieu tel qu'il est. Aujourd'hui, le sentier nature a entraîné la coupe de 47 arbres et des tas de boue et des camions qui passent pour aménager les lieux. La coulée verte ne sera plus un lieu comme d'aujourd'hui, et le tram non plus. Les tunnels doivent être préservés.

Il explique que Nexity a acheté sur sol pour bétonner une partie de la Petite Ceinture, une deuxième voie. Or, il suffit qu'un petit morceau de la Petite Ceinture soit sacrifié pour empêcher à tout le reste de fonctionner correctement. Il constate que les promoteurs anticipent le fait que cette voie ne servira plus à rien alors qu'officiellement elle fait toujours partie du RFN et n'est pas censé être démantelée.

Il constate que le T3 a beaucoup de succès avec 300 000 personnes jour. C'est vrai que le Grand Paris Express (GPE) va soulager le trafic sur le T3 mais la population va continuer à augmenter tout comme l'usage des transports en commun.

Il faut préserver la possibilité à moyen terme de faire circuler des trains de nouvelles générations. L'équilibre est bien : transport / biodiversité / patrimoine. Mais ce qui prime pour l'ASPCRF est le transport et son caractère ferroviaire.

Un participant d'Issy-les-Moulineaux dit qu'il soutient les Verts. Il se rappelle du débat pour le T3 sur la petite Ceinture ou sur les Maréchaux. Lui était favorable au passage du tramway sur les Maréchaux pensant que le tram allait valoriser ces boulevards. Il indique qu'Issy-les-Moulineaux est à côté du parc des expositions, des quais, du centre de traitement de déchets (Isséane), avec énormément de mouvements de camions. Il se demande ce que font des camions de trente tonnes dans Paris. La logistique fluviale comme ferrée doit être prise en compte. La notion de

réversibilité est essentielle mais il souhaite aussi souligner l'aspect expérimental qui doit accompagner la réflexion. En effet, il pourrait être utile plus tard d'utiliser la Petite Ceinture pour des méthodes innovantes de transport logistique. Sinon, il propose de faire une réserve foncière.

Un participant pense que le fret et le tram sont totalement différents. Les riverains considèrent que la Petite Ceinture est un « petit paradis » depuis que RFF a arrêté de déverser des litres de produits chimiques sur les rails. Un tram dans un jardin c'est un mensonge, ce ne sera plus un jardin. Il faut voir pour le fret si cela est utile. Il n'est pas histoire ici de conservation, mais plutôt d'un changement de paradigme en défendant l'intérêt d'un espace de respiration dans la ville. C'est un patrimoine qu'on ne peut remplacer par un autre. Il faut prendre un recul encore plus grand sur l'efficacité des transports et ce qu'il faut privilégier en termes de développement et d'amélioration. Il considère que ces priorités sont sûrement ailleurs, notamment à la désinflation des bouchons gigantesques sur la périphérie de Paris. Il y a des grandes options radicales à trouver.

Une habitante du 2^e arrondissement se demande ce que pourrait être ce transport léger proposé sur le secteur en orange sur la carte de l'APUR. Elle aimerait avoir des perspectives sur ce que pourrait donner un transport collectif sur la partie est, mais également au sud, sur la Petite Ceinture.

Un participant d'origine anglaise explique s'intéresser au débat sur la Petite Ceinture car à Londres, un certain nombre de voies de chemin de fer a été fermé au début du siècle. Depuis, une partie de ces voies ont servi pour de la construction. Or, aujourd'hui, Londres a besoin de retrouver des voies ferrées, mais il est trop tard. Les Réseaux Ferrés d'Angleterre « s'arrachent les cheveux » pour retrouver l'usage de ces voies.

Il considère que l'Histoire doit nous aider à éviter de répéter les erreurs du passé. Selon lui, le mot le plus important qui a été prononcé lors de cette réunion est le mot « réversible » : faire ce dont on a besoin aujourd'hui sans pour autant empêcher de faire demain ce qu'il sera nécessaire. D'ici quelques années il sera peut-être possible de faire des trains qui empêchent le bruit à 100%.

Il trouve également étrange de parler du Grand Paris Express alors que personne ne sait comment il sera et comment il sera financé. La situation peut beaucoup changer en 20 ans.

Il faut attendre avant de modifier la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture.

Une participante qui a réalisé une visite dans le 19^e arrondissement, qui utilise régulièrement les transports en commun parisiens, constate la possibilité de faire quasiment le tour de Paris avec cette Petite Ceinture. Lors de cette visite elle s'est rendue compte qu'il y a des dizaines d'années il était possible de faire le tour de Paris dans un temps infiniment plus court qu'aujourd'hui. Spontanément, elle trouve que c'est un gaspillage de se débarrasser d'une telle infrastructure.

3. CONCLUSION DE M. LE MAIRE

Jacques Boutault, Maire du 2^e arrondissement, souhaite donner un point de vue cherchant à concilier les différentes visions qui émergent de la réunion. Il souhaite donner sa vision, d'un habitant du centre de Paris plus que celle de l'élu. L'enjeu principal évoqué pendant les échanges est la vocation de la partie à l'est du tracé, en orange sur le diagnostic de l'APUR. La question qui se pose est de savoir s'il on en fait une voie de transport ferroviaire ou un enjeu sur la biodiversité, trame verte ...

Il constate le déficit dans la ville d'espaces verts qui conservent un aspect sauvage, non travaillé « underground » : cela manque dans Paris intra-muros. La Petite Ceinture peut être un espace de calme, de loisir, qui joue un rôle thermorégulateur dans les moments de fortes chaleurs. Il pense que la contribution de la Petite Ceinture à la trame verte de Paris doit être maintenue et renforcée.

En revanche, il entend bien le besoin de tirer un bilan de ce qui s'est passé dans l'histoire et de faire des aménagements sans supprimer les rails. Il est pour une intervention à minima (platelage,...) en tenant compte de l'existant. Cela permettrait de ne pas hypothéquer l'avenir tout en permettant aux parisiens de trouver quelques espaces libres. Il ne pense pas qu'aujourd'hui il y a une forte demande de transport en commun. Des aménagements doivent donc préserver un maximum de biodiversité tout en n'amputant pas les rails et l'avenir.

Il fait également une autre remarque concernant une opération immobilière dans le 14^e qui envisageait de prendre pied sur une des voies de la Petite Ceinture. Un vœu du groupe EELV a été pris en compte par le Conseil de Paris sur ce point. Il s'agit d'une bonne nouvelle qu'il confirmera prochainement.