

Petite **Devenir**
Ceinture
ferroviaire 

Actes
du séminaire
sur l'avenir de
la Petite Ceinture

14 février 2013

Sommaire

1. Préambule 3

Le séminaire 4

Le programme du séminaire 5

2. Ouverture du séminaire 6

Julien Bargeton,
adjoint au maire de Paris, chargé des déplacements,
des transports et de l'espace public 7

François-Régis Orizet
directeur régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France 8

3. La vocation ferroviaire de la Petite Ceinture et son évolution pour le transport 9

Introduction de l'APUR 10

Présentation de Réseau Ferré de France, Olivier Milan
directeur adjoint de l'aménagement et de l'immobilier,
direction régionale Ile-de-France de RFF 10

Présentation des intervenants à la table ronde 11

Les interventions de la salle 13

Les réactions de la tribune 14

4. Services écologiques, cadre de vie et usages 16

Introduction de l'APUR	17
Présentation des intervenants à la table ronde	18
Le débat dans la salle	20
Les réponses à la salle	21

5. Le potentiel urbain de la Petite Ceinture 23

Présentation de l'APUR	24
Présentation des intervenants à la table ronde	25
Le débat dans la salle	27
Les réponses à la salle	29

1. Préambule

Le séminaire

En mai 2006, la ville de Paris et Réseau Ferré de France ont signé un protocole visant à protéger et entretenir le patrimoine de la Petite Ceinture, mais aussi à réaliser des aménagements réversibles sur le site, afin d'ouvrir certaines sections au public.

Aujourd'hui, Réseau Ferré de France 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 Réseau Ferré de France 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.

Ils ont donc souhaité organiser une concertation avec les habitants de Paris et de la métropole afin d'ouvrir un débat large sur le devenir de la petite ceinture ferroviaire.

Cette concertation s'est déroulée entre décembre 2012 et février 2013, permettant au public de visiter l'infrastructure de la Petite Ceinture, d'échanger au cours de réunions publiques dans neuf mairies d'arrondissements, et de contribuer en ligne sur un site internet créé pour l'occasion.

Pour clôturer cette première phase de concertation, un séminaire a été organisé sur le devenir de la Petite Ceinture, entre professionnels du secteur, universitaires, experts et membres du monde associatif. Ce séminaire a permis de traiter plus spécifiquement de certaines problématiques qui touchent l'infrastructure : le potentiel ferroviaire, le potentiel urbain ainsi que les services écologiques rendus par la Petite Ceinture. Les actes retracent les contributions importantes issues des interventions et des débats qui ont eu lieu au cours de cette journée.



Le programme du séminaire

Ouverture

- ✓ Julien Bargeton, adjoint au maire de Paris, chargé des déplacements, des transports et de l'espace public
- ✓ François-Régis Orizet, directeur régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France

Les tables rondes étaient animées par Res publica et introduites par une présentation de l'Atelier Parisien d'URbanisme (APUR).

Première table ronde « La vocation ferroviaire de la Petite Ceinture et son évolution pour le transport »

- ✓ Yves Boutry, vice-président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports Ile-de-France
- ✓ Sophie Laurent, architecte-urbaniste au département « mobilité et transports » de l'institut d'aménagement et d'urbanisme Ile-de-France
- ✓ Christophe Ripert, directeur immobilier de SOGARIS
- ✓ Claude Samson, président d'AFILOG

Introductions par Hervé Levifve, chargé d'études à l'APUR et par Olivier Milan, directeur adjoint de l'aménagement et de l'immobilier à la direction régionale Ile-de-France de Réseau Ferré de France.

Deuxième table ronde « Services écologiques, cadre de vie et usages »

- ✓ Luc Abbadie, professeur, directeur de l'unité de formation et de recherche « terre environnement biodiversité » à l'université Paris VI Pierre et Marie Curie, directeur du laboratoire biogéochimie et écologie des milieux continentaux
- ✓ Nathalie Blanc, géographe urbaine, directrice de recherche au Centre National de la Recherche Scientifique (unité mixte de recherche « laboratoire dynamiques sociales et recomposition des espaces »)
- ✓ Nicolas Bonnenfant, paysagiste, Coloco
- ✓ Philippe Clergeau, professeur d'écologie urbaine au Muséum national d'histoire naturelle
- ✓ Yann Fradin, directeur général de l'Association Espaces

Introduction par Emmanuelle Roux, architecte à l'APUR.

Troisième table ronde « Le potentiel urbain de la Petite Ceinture »

- ✓ Dominique Figeat, président de l'Observatoire régional du foncier
- ✓ François Grether, architecte-urbaniste
- ✓ Jean-François Gueulette, directeur général de la Société d'Etude, de Maîtrise d'ouvrage et d'Aménagement Parisienne (SEMAPA)
- ✓ Djamel Klouche, architecte-urbaniste de l'agence l'AUC, enseignant à l'école d'architecture de Versailles
- ✓ Monique Labbé, architecte, présidente du Comité Espace Souterrain de l'Association Française des Tunnels et de l'Espace Souterrain

Introduction par Dominique Alba, directrice de l'APUR.

2. Ouverture du séminaire

1. Julien Bargeton
adjoint au maire de Paris, chargé des déplacements,
des transports et de l'espace public

2. François-Régis Orizet
directeur régional Ile-de-France de Réseau Ferré
de France

Julien Bargeton

adjoint au
maire de Paris,
chargé des
déplacements,
des transports et
de l'espace public

M. Bargeton remercie Réseau Ferré de France qui a coopéré pleinement et de manière fructueuse à l'organisation de la concertation sur le devenir de la Petite Ceinture, ainsi que Res publica qui accompagne régulièrement la mairie de Paris dans l'organisation de concertations publiques et qui a animé cette concertation.

Pour lui, la Petite Ceinture est une infrastructure extrêmement symbolique, unique dans son genre à Paris. C'est un espace de respiration qui reste sauvage encore aujourd'hui, un lieu mythique pour certains Parisiens, permettant notamment d'accéder aux catacombes. Ces éléments ne sont pas anodins, ils caractérisent l'identité de la Petite Ceinture et convoquent des images collectives de la ville qui sont hors du commun.

M. Bargeton souligne la diversité des situations de la Petite Ceinture, parfois visible, parfois enclavée, parfois en tunnel. L'infrastructure dont on parle au singulier est en fait multiple et en partie déjà discontinuée car affectée au RER ou à d'autres usages, mais aussi parce que certains ouvrages ont été détruits comme le viaduc d'Auteuil, bombardé en 1943.

Afin de prendre des décisions sur le devenir de la Petite Ceinture, M. Bargeton estime qu'il est nécessaire de prendre en compte son histoire, ce qu'elle véhicule mais aussi les envies des Parisiens et des Franciliens. La concertation a cet objectif de savoir ce qu'il est attendu par tous pour cet ouvrage.

Lors des réunions dans les arrondissements, M. Bargeton a constaté que des avis très contrastés émergent concernant les transformations possibles de la Petite Ceinture. Certains participants souhaitent que la Petite Ceinture soit transformée en promenade ouverte à tous avec des jardins, d'autres participants souhaitent un maintien à l'état brut du site afin de préserver la biodiversité. Enfin d'autres souhaitent que la Petite Ceinture serve de support pour de nouveaux moyens de déplacements. Des activités diverses ont également été proposées par des participants. Le débat qui s'est déroulé a été riche et contradictoire. Dans le cadre du séminaire, il faut trouver des pistes pour converger vers des propositions. L'élu estime qu'il est possible de jouer sur différentes temporalités afin de proposer des projets pour la Petite Ceinture. Les problématiques ne sont pas identiques en fonction des horizons possibles : entre cinq, dix, vingt ou cinquante années. Un des enjeux fondamentaux pour cette projection dans le futur est celui de la réversibilité des aménagements.

M. Bargeton remercie les participants et réaffirme l'importance du sujet de la Petite Ceinture pour la ville de Paris.

La présence d'une telle infrastructure dans une ville très dense est une chose unique. La Petite Ceinture est ainsi constitutive de l'identité parisienne et les débats sur son devenir, qui ont été largement suivis, sont très riches.

François-Régis Orizet directeur régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France

M. Orizet indique que la Petite Ceinture a été une infrastructure très importante dans le transport de voyageurs à Paris.

Vers 1900, jusqu'à 40 millions de personnes étaient transportées chaque année grâce à la Petite Ceinture, ainsi que des millions de tonnes de marchandises.

Depuis les années 1930, les fonctions de transports de l'infrastructure ferroviaire ont fortement décliné, à l'exception notable de la remise en service de son tronçon ouest pour permettre le passage du RER C.

Depuis quelques années, des choix alternatifs à l'utilisation de la Petite Ceinture ont été effectués en matière de transports, qui ont modifié le contexte : la création d'un tramway sur les boulevards des Maréchaux, mais aussi la construction du futur Grand Paris Express.

Aujourd'hui, l'enjeu pour Réseau Ferré de France est de savoir si, sur certains de ces tronçons, la vocation originelle de transport a le même sens et le même avenir.

Les tables rondes de ce séminaire doivent permettre d'écouter des experts, qui pourront donner un nouvel éclairage au sujet des possibilités d'utilisation de l'infrastructure de la Petite Ceinture.

Ces experts pourront affiner l'image des potentialités de la Petite Ceinture ce qui permettra aux décideurs de définir des positions.

De gauche
à droite :
Julien Bargeton
et François-Régis
Orizet



3. La vocation ferroviaire de la Petite Ceinture et son évolution pour le transport

1. Introduction de l'Atelier Parisien d'URbanisme
2. Présentation de Réseau Ferré de France, Olivier Milan directeur adjoint de l'aménagement et de l'immobilier, direction régionale Ile-de-France de RFF
3. Présentation des intervenants à la table ronde
4. Les interventions de la salle
5. Les réactions de la tribune

Introduction de l'APUR

M. Levifve, chargé d'études à l'APUR, présente l'étude prospective menée par l'APUR depuis 2010 sur le devenir de la Petite Ceinture, et précise le volet concernant la question des transports. Il indique que la Petite Ceinture a été mise en service au milieu du XIX^e siècle, avec une vocation de transports de marchandises et de voyageurs. Cette dernière connaît son apogée dans le transport de voyageurs en 1900 avec 39 millions de personnes transportés. Le trafic va s'éroder avec la fin du transport de voyageurs en 1934 et la fin du transport de marchandises au milieu des années 1990.

Aujourd'hui, le trafic se concentre dans le secteur ouest avec le passage d'une centaine de trains par jours pour le RER C, ainsi que dans le secteur nord (Chapelle Evangile) pour l'approvisionnement du port de Gennevilliers. Les secteurs qui ne sont pas utilisés pour le transport ont pu être aménagés en promenades, à l'image du 15^e ou du 16^e arrondissement, grâce au protocole signé en 2006 par la ville de Paris et Réseau Ferré de France. Des jardins partagés ont été réalisés sur des surlargeurs ou sur des quais.

En termes de coûts, la préservation de la Petite Ceinture dans son état actuel engendre des dépenses importantes : entretien et gestion raisonnée au travers des chantiers d'insertion, visites de contrôle régulières de toute l'infrastructure, interventions exceptionnelles (squats, évacuation de déchets, etc.), protection du site (clôtures, tunnels, etc.).

Dans l'hypothèse d'une remise en service d'un transport commercial régulier, les coûts se concentreraient sur la rénovation et l'adaptation de l'infrastructure (mise aux normes des tunnels, électrification, ouvrages, tablier, etc.), sur la création d'accès, notamment pour les personnes à mobilité réduite, sur la création d'infrastructures nécessaires à l'exploitation, sur le matériel roulant, l'entretien, etc.

Enfin, M. Levifve présente la carte traduisant les réflexions issues de l'étude de l'APUR et les vocations fonctionnelles envisagées notamment pour les transports. Les secteurs en orange et en violet proposent des vocations incluant le transport.

Présentation de Réseau Ferré de France, Olivier Milan directeur adjoint de l'aménagement et de l'immobilier, direction régionale Ile-de-France de RFF

M. Milan explique que Réseau Ferré de France souhaite bien évidemment conserver le secteur ouest de la Petite Ceinture pour poursuivre la circulation du RER C, ainsi que les secteurs permettant des liaisons entre certains faisceaux des gares parisiennes - de Saint-Lazare à gare du Nord et gare de l'Est, et de gare de Lyon à Austerlitz. Il précise que Réseau Ferré de France a mené une réflexion pour l'Ile-de-France dans sa globalité et pas uniquement à l'échelle de Paris, en s'inscrivant dans le cadre du projet de Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France et du projet de Schéma directeur de la région Ile-de-France, dont il faut noter qu'ils ne prévoient aucun projet concret concernant la Petite Ceinture.

En matière de fret, M. Milan indique que l'infrastructure de la Petite Ceinture n'est plus utile dans un schéma de fret ferroviaire classique car les sites logistiques présents à Paris, à l'exception de la gare des Gobelins, sont directement accessibles depuis les radiales ferroviaires. Dans une perspective de logistique plus locale, la perspective de tram-fret semble intéressante, mais elle paraît plus pertinente sur le tram T3.

Enfin, en ce qui concerne le transport de voyageurs, M. Milan rappelle que le tracé du Grand Paris Express, qui renforcera le réseau régional, avec des correspondances avec toutes les radiales, se situe non loin de la Petite Ceinture dans le sud de Paris et qu'en matière de desserte locale, le tramway T3 circule sur les boulevards des Maréchaux à proximité immédiate de la Petite Ceinture, et devrait être nettement déchargé, de même que la ligne 6, par le Grand Paris Express.

Présentation des intervenants à la table ronde

Yves Boutry

vice-président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports Ile-de-France (FNAUT)

M. Boutry part du constat que la densification actuelle de la petite couronne parisienne transforme considérablement le visage de la métropole parisienne, au bénéfice d'une ville plus écologique et d'un usage optimal de l'espace afin de limiter l'étalement urbain. Cette densification induit une augmentation importante de la demande en transports en commun.

Dans ce cadre, l'infrastructure de la Petite Ceinture aurait un intérêt déterminant pour constituer, en complément intermédiaire de la rocade des lignes 2 et 6 du métro et des lignes du Grand Paris Express, une rocade métropolitaine frêt et voyageur intégrée au Grand Paris Express, aérienne, visible et accessible. C'est pourquoi la FNAUT estime que la rocade de 23 kilomètres est pertinente dans sa totalité et revendique le maintien de sa continuité intégrale.

Plutôt que trois tronçons, il conviendrait de distinguer trois temps pour la Petite Ceinture :

- aujourd'hui, un site un peu secret, une réserve pour le futur avec une dimension sociale forte ;
- demain, le rétablissement d'une continuité ferroviaire dans le respect de son patrimoine et l'amorce d'une desserte logistique, voire touristique ;
- après-demain, une nouvelle desserte rapide pour les Franciliens.



Sophie Laurent

architecte-urbaniste au département mobilité et transports de l'institut d'aménagement et d'urbanisme Ile-de-France

Mme Laurent estime que les potentiels de transport de la Petite Ceinture seront avant tout urbains. L'utilisation de l'infrastructure dans l'optique d'un complément du réseau RER, dont le principe est celui de lignes radiales connectées au centre de Paris, n'est pas opportune du fait de sa configuration circulaire. Il en est de même pour le trafic « grandes lignes », d'autres solutions étant privilégiées pour la gestion du trafic et l'amélioration de l'accès des Franciliens (rocade TGV en grande banlieue, etc.).

Mme Laurent distingue plusieurs secteurs de la Petite Ceinture dont les usages seraient distincts, ainsi que le fait l'étude prospective de l'APUR. Le secteur ouest est actuellement utilisé par le RER C et ne devrait pas voir sa vocation évoluer. Sur les secteurs sud et nord, le choix a déjà été fait de répondre aux besoins de desserte en aménageant le tramway T3 sur les Maréchaux, avec un tracé très proche de celui de la Petite Ceinture. D'autres usages sont donc à développer. Les secteurs est et nord-est sont, pour leur part, mal desservis en transports en commun, éloignés du tramway T3 et dotés d'une forte concentration de population et de travailleurs. L'idée de réserver ces voies pour un transport en commun lui semble pertinente. Un tramway, un tram-train ou un métro serait à terme utile entre Rosa Parks et le cours de Vincennes, voire jusqu'à gare de Lyon.

De gauche à droite : Yves Boutry et Sophie Laurent



A droite,
Claude Samson

Claude Samson président d'AFILOG

M. Samson préside l'AFILOG, espace de réflexion et d'action portant sur la logistique de demain. Il ne pense pas que la Petite Ceinture soit l'outil le plus approprié pour permettre une desserte de marchandises qui proviennent de l'extérieur de la ville, notamment des ports. Il existe deux schémas d'organisation pour la livraison de marchandises. Soit celles-ci sont amenées de manière fine au cœur des villes, ce que n'est pas capable de réaliser la Petite Ceinture, soit elles sont distribuées aux portes des villes (les alentours du périphérique pour Paris). La Petite Ceinture n'est pas organisée avec des infrastructures permettant de délivrer les marchandises au dernier kilomètre et mettre en place une intermodalité entre différents vecteurs, qu'ils soient ferroviaires, fluviaux, etc.

M. Samson estime qu'il faut préserver et maintenir en activité seulement les quelques tronçons qui sont voués actuellement à l'usage de fret dans le secteur des Batignolles, ou dans le nord de Paris.

Christophe Ripert directeur immobilier de SOGARIS

M. Ripert indique que le plan d'action de la SOGARIS concourt au repositionnement des outils de livraison en milieu urbain en développant particulièrement trois outils. Premièrement, il s'agit de construire des portes d'entrées logistiques, multimodales, qui permettent aux marchandises de circuler par le train ou par le fleuve et d'arriver à la périphérie de Paris. Deuxièmement, l'enjeu est de constituer des bâtiments appelés « hôtels logistiques » dans la partie dense de l'agglomération pour faire entrer en ville des marchandises massifiées, et ensuite les redistribuer dans les quartiers parisiens. Enfin, au sein des quartiers, des petits espaces, nommés « espaces urbains de distribution », sont organisés pour distribuer la petite marchandise urbaine avec des véhicules électriques.

M. Ripert estime également que la Petite Ceinture n'est pas utile en tant que moyen de distribution des marchandises dans Paris. Cependant, elle permettrait de faire entrer des marchandises massifiées dans la partie dense de l'agglomération parisienne pour toucher les différents hôtels logistiques. Selon lui, la Petite Ceinture doit être maintenue pour connecter ces différents outils logistiques au reste du Réseau Ferré National.



Au milieu,
Christophe
Ripert

Les interventions de la salle

L'Association déCLIC 17/18

Un membre de cette association demande la préservation du linéaire de l'infrastructure de la Petite Ceinture. Il revendique une revitalisation du ferroviaire sur l'infrastructure afin de lutter contre la congestion des transports en Ile-de-France et notamment dans l'ouest parisien.

Agnès Popelin Association Ile-de-France Environnement

Mme Popelin fait part de ses regrets concernant l'absence du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) et de la région Ile-de-France dans cette concertation alors qu'ils constituent des acteurs clés pour l'avenir de la Petite Ceinture. Elle indique que l'utilisation de la Petite Ceinture dans une optique ferroviaire serait utile dans une lutte contre les gaz à effet de serre. De plus, à l'instar du tramway T2, il serait possible d'aménager l'infrastructure avec des espaces verts dans les surlageurs afin de proposer une mixité d'usages.

L'Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré (ASPCRF)

L'ASPCRF propose un schéma d'aménagement pour la Petite Ceinture. A court terme, elle souhaite que l'infrastructure reste dans le Réseau Ferré National et que l'aménagement du site et son ouverture au public soient limités, afin de ne pas hypothéquer une revitalisation du ferroviaire. A moyen terme, l'association souhaite qu'un transport en rocade de type tram-train soit réalisé afin de pallier l'inflation de la fréquentation des transports en commun.

En outre, l'ASPCRF refuse que la Petite Ceinture soit opposée aux autres transports en commun tel que le tramway T3 ou le Grand Paris Express. Elle estime que dans une optique de maillage ces lignes sont complémentaires. Elle souhaite également indiquer que la Petite Ceinture constitue une infrastructure bien plus efficace pour le transport de voyageurs que le tramway T3 dont la vitesse commerciale est bien plus faible que les prévisions ne la laissent suggérer, comme l'a souligné la Cour des comptes dans un rapport de 2010 sur les transports ferroviaires régionaux en Ile-de-France.

Intervention de la salle



Marc Prochasson

chargé de mission
développement durable
à la mairie du 20^e
arrondissement de Paris

M. Prochasson souhaiterait que des études soient menées pour évaluer un éventuel report modal de la marche à pied sur la Petite Ceinture. Il recommande une réflexion à une échelle plus large sur les autres lignes de transports désaffectées à Paris. Afin de développer les transports en commun dans le nord-est de la capitale, il propose d'étudier la possibilité de raccorder les lignes de métro 3 bis et 7 bis qui seraient plus avantageuses pour les riverains et les Parisiens que l'utilisation de la Petite Ceinture.

Gilles Fourt

responsable de la division
Fer au sein de la direction
des projets d'investissement
du STIF (autorité organisatrice
des transports en Ile-de-France)

M. Fourt indique que l'enjeu du débat actuel réside dans le maintien du principe de réversibilité dans le futur protocole entre Réseau Ferré de France et la ville de Paris. Il précise que ce sera le conseil d'administration du STIF (constitué par des représentants de la région Ile-de-France, de la ville de Paris, des départements franciliens et des intercommunalités) qui se prononcera quant au devenir de la Petite Ceinture et à l'éventuelle fermeture du secteur sud de la Petite Ceinture. Il indique qu'à titre technique, le STIF est favorable au maintien du principe de réversibilité des aménagements sur la Petite Ceinture (comme principe de précaution). En effet, celui-ci rappelle qu'il est actuellement très difficile de créer de nouvelles infrastructures ferroviaires dans la zone dense de l'agglomération parisienne. La sauvegarde du patrimoine de la Petite Ceinture pourrait donc être extrêmement utile pour le futur, dans une logique de maillage.

Les réactions de la tribune

Christophe Ripert

M. Ripert indique que la SOGARIS a pour premier objectif d'insérer dans le tissu urbain des outils, des bâtiments et leur exploitation. La connexion ferroviaire de ces bâtiments passera forcément par des infrastructures qui peuvent être partagées avec du transport de voyageurs. Elle passera également par la circulation de modules ferroviaires qui doivent être légers pour pouvoir circuler du nord au sud de la France ou de l'Europe. Ceux-ci auront sûrement les mêmes types de caractéristiques que les trains de voyageurs et ne dégraderont pas les conditions de trafic de ces derniers lorsqu'ils circuleront sur les mêmes infrastructures.

Claude Samson

M. Samson estime que l'utilisation de la Petite Ceinture pour de la circulation de marchandises nécessite une augmentation de l'utilisation du fret de manière générale alors que la tendance est à son abaissement. Il indique qu'il n'est pas hostile à titre individuel à la circulation de marchandises par le fer. Il a notamment organisé, en tant que directeur de la logistique chez Monoprix, l'arrivée de marchandises par le train. Selon lui, le transport de marchandises ne pourra venir qu'en complément de celui de voyageurs sur l'infrastructure.

Yves Boutry

M. Boutry indique que la FNAUT s'intéresse également à la question du fret, et notamment en milieu urbain. L'association avait approuvé l'initiative prise par l'entreprise Monoprix à la halle Gabriel-Lamé. Par ailleurs, il se félicite que l'idée de maintenir les emprises ferroviaires de la Petite Ceinture fasse relativement consensus dans le cadre de ce débat. Il estime que l'infrastructure peut jouer un rôle positif dans différentes optiques. En effet, l'utilisation d'un tramway sur la Petite Ceinture n'enrayera pas la bio-diversité du site. De plus, l'infrastructure a un rôle social lorsque des associations d'insertion permettent l'emploi d'individus pour l'organisation de visites, la protection du site ou encore l'organisation des journées du patrimoine. Enfin, l'emprise de la Petite Ceinture est idéalement placée dans la ville dense pour l'utilisation d'un moyen de transport collectif.

Sophie Laurent

Mme Laurent estime que beaucoup d'interventions vont dans le sens d'une préservation du linéaire de l'ensemble de la Petite Ceinture. Néanmoins, cela n'implique pas nécessairement le maintien de l'infrastructure dans le Réseau Ferré National.

Concernant la desserte en transport, elle entend le signalement de l'insuffisance du tramway T3. Elle estime par ailleurs qu'une desserte bus ne répondrait a priori pas, en termes de capacité, aux besoins en transports dans le secteur nord-est de la Petite Ceinture. Un tramway, un tram-train ou un métro seraient à envisager. Concernant la partie sud de la Petite Ceinture, si on garde le linéaire sans rester dans le domaine ferroviaire, des circulations douces ou de bus pourraient être mises en place.

Les intervenants
de la première
table ronde



4. Services écologiques, cadre de vie et usages

1. Introduction de l'Atelier Parisien d'URbanisme
2. Présentation des intervenants à la table ronde
3. Le débat dans la salle
4. Les réponses à la salle

Introduction de l'APUR

Mme Roux, architecte à l'APUR, présente les questions liées à la nature, la biodiversité et les usages contenues dans l'étude prospective menée par l'APUR depuis 2010 sur le devenir de la Petite Ceinture. Elle explique que les usages de la Petite Ceinture sont actuellement très variés :

- espaces verts ludiques et espaces verts associatifs, dont quelques jardins partagés, comme le jardin du Ruisseau dans le 18^e arrondissement ;
- dépôt de bus rue de Lagny (20^e arrondissement) ;
- café-concert dans l'ancienne gare de Charonne (la Flèche d'Or dans le 20^e arrondissement) ;
- ateliers d'artistes implantés dans des gares ;
- sentier nature dans le 16^e arrondissement ;
- terrain de tennis rue Vaugirard (15^e arrondissement) ;
- location de vélos (quai de la Marne)...

Une centaine de conventions d'occupations temporaires ont été signées par RFF.

Des formes d'occupations plus précaires existent également sur la Petite Ceinture. Des graffeurs utilisent le site comme terrain d'expression artistique, et la Petite Ceinture fait l'objet de nombreuses visites spontanées et illégales ; elle permet en outre l'accès aux catacombes.

La question de l'entretien et du contrôle est extrêmement prégnante, avec 35 tonnes de déchets à évacuer chaque année. Il existe également des problèmes de sécurité, notamment à travers l'enjeu des squats.

Une végétation spontanée s'est développée sur toute une partie de l'infrastructure qui n'est pas utilisée pour la circulation de trains. Aujourd'hui, 450 espèces végétales existent, dont certaines espèces protégées, qui ont été transportées par le vent et les oiseaux depuis les jardins et les balcons. 240 espèces animales ont été répertoriées : des mammifères, des oiseaux, de nombreuses espèces d'insectes. L'entretien est aussi nécessaire pour empêcher des espèces végétales invasives de trop se développer. Quatre chantiers d'insertions travaillent sur la Petite Ceinture pour entretenir le site et permettre aux végétaux et aux animaux de se reproduire en luttant contre les espèces invasives.

Mme Roux indique que la Petite Ceinture est reliée à différentes entités importantes, participant ainsi à la trame verte francilienne : à la Seine, aux canaux, aux grands parcs ou bois, aux cimetières parisiens. Ce corridor écologique doit être entretenu pour permettre la circulation des espèces.

En termes de coûts, la préservation de la Petite Ceinture dans son état actuel engendre des dépenses importantes : entretien et gestion raisonnée au travers des chantiers d'insertion, visites de contrôle régulières de toute l'infrastructure, interventions exceptionnelles (squats, évacuation de déchets, etc.), protection du site (clôtures, tunnels, etc.).

Dans l'hypothèse d'un usage public de la Petite Ceinture, l'essentiel des dépenses potentielles concernent l'aménagement et l'accessibilité du site.

Des dépenses sont aussi nécessaires pour entretenir et réhabiliter le patrimoine, notamment les gares.

Jardin partagé
rue du Ruisseau
18^e



Présentation des intervenants à la table ronde

Philippe Clergeau
professeur d'écologie
urbaine au Muséum
national d'histoire naturelle

M. Clergeau indique que ce n'est pas la diversité de la faune et de la flore qui intéresse le chercheur et qui fait la valeur d'un milieu, mais son fonctionnement en tant que système. Le déplacement et la dispersion des espèces animales et végétales jouent un rôle déterminant dans le fonctionnement de la biodiversité. En développant l'idée de trame bleue et de trame verte, le Grenelle de l'environnement a mis en lumière la nécessité de connecter différents espaces (parcs, réservoirs de biodiversités) qui sont actuellement fragmentés par l'urbanisation, pour le développement de la biodiversité à une échelle régionale. M. Clergeau estime que la Petite Ceinture est une continuité indispensable en tant que corridor écologique pour le déplacement des espèces en Ile-de-France de par sa longueur, sa largeur et sa relation avec différentes voies.

Luc Abbadie

professeur, directeur
de l'unité de formation
et de recherche « terre
environnement biodiversité »
à l'université Paris VI Pierre
et Marie Curie, directeur du
laboratoire biogéochimie
et écologie des milieux
continentaux

M. Abbadie déclare que la question environnementale va être structurante pour le XXI^e siècle, en mettant en lumière la double crise du réchauffement climatique et de la biodiversité, même si cette dernière est actuellement moins médiatisée. L'enjeu est désormais de construire un co-développement entre les sociétés humaines et la nature. En effet, le développement de la nature conditionne la qualité de notre milieu de vie, nos ressources alimentaires ou énergétiques, ainsi que le climat.

La ville du futur, à concevoir maintenant, devra nécessairement s'adapter au changement climatique comme au changement de la biodiversité. Cette dernière, telle qu'elle existe sur la Petite Ceinture, pourrait par exemple aider à lutter contre les pics de chaleurs. En effet, la présence de la végétation peut réduire la température jusqu'à plusieurs centaines de mètres de distance de l'espace considéré.

M. Abbadie estime qu'il est donc possible d'avoir une vision utilitariste de la nature en ville, que l'on peut développer et mesurer grâce à cette notion de « services écosystémiques ». La Petite Ceinture représente une occasion d'intégrer complètement, au même plan que les autres, la dimension environnementale et le potentiel écologique dans la réflexion sur ce territoire.

De gauche
à droite :
Philippe Clergeau
et Luc Abbadie



Nathalie Blanc

géographe urbaine,
directrice de recherche
au CNRS (unité mixte de
recherche « LADYSS »)

Mme Blanc estime que la question de la nature en ville ne doit pas être traitée comme un simple élément du décor dans les problématiques d'urbanisme et d'aménagement, contrairement à ce qui est fait actuellement. Il est possible de parler de « natures productives » pour qualifier les usages sociaux de cette nature en ville, qui vont au-delà de la notion de services écosystémiques et des fonctions écologiques. En effet, cette dernière peut par exemple permettre de développer le salariat par l'agriculture urbaine, ou l'insertion de jeunes en difficultés. De plus, d'autres usages sociaux de la Petite Ceinture en lien avec la nature, existent, qu'ils soient ludiques, associatifs ou médicaux.

Elle insiste en outre sur le patrimoine unique que représente ce territoire dans une ville comme Paris et sur la nécessité de préserver sa continuité, en particulier à l'heure de la construction de « villes durables ».

Yann Fradin

directeur général de
l'Association Espaces

M. Fradin indique que tout aménagement, qu'il s'agisse de transport ferroviaire, d'un jardin, d'une piste cyclable, etc., peut être contradictoire ou favorable au maintien de la biodiversité. La question essentielle est celle de la politique de gestion du site qui préservera, valorisera ou fragilisera la biodiversité. Il souligne notamment que le maintien des connexions entre les différents parcs est essentiel au déplacement des espèces. De la même manière, la préservation d'un tel site et de son histoire, face au rythme de vie très rapide d'une ville comme Paris, est important.

M. Fradin indique également que la Petite Ceinture permet à un nombre relativement élevé de travailleurs en insertion d'obtenir un travail, ce qui est un facteur d'unité du site.



Au centre,
Nathalie Blanc

Nicolas Bonenfant

paysagiste, Coloco

M. Bonenfant déclare que la Petite Ceinture est une infrastructure urbaine jusque dans ses pratiques. En effet, différents usages du site, tels que le graffiti, les déambulations sauvages, des formes d'ethnobotanisme, ont contribué à une forme de réappropriation urbaine de cette friche ferroviaire.

En outre, si l'infrastructure permet la circulation d'animaux en direction de parcs et de réserves de biodiversité, elle permet également aux hommes de traverser Paris, ce qui peut être intéressant dans une optique de transports ferroviaires ou de circulations douces. Un des enjeux d'aménagement de la Petite Ceinture réside donc dans la capacité de fédérer une programmation qui doit rester relativement homogène d'un point de vue de sa lecture et de sa pratique, autour de ce qui est un axe fort de circulation, humaine comme animale. Le potentiel et les pratiques sociales de cet espace ne doivent donc pas être négligés, la Petite Ceinture peut jouer un rôle important sur la qualité de vie, au sens large du terme, des Parisiens.

De gauche
à droite :
Yann Fradin
et Nicolas
Bonenfant



Le débat dans la salle

Bernard Gobitz Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports Ile-de-France

Bernard Gobitz demande à M. Abbadie quel serait le devenir de la Petite Ceinture qui préserverait le mieux la biodiversité présente sur le site : ne pas toucher à la Petite Ceinture et la laisser fermée au public (avec une préservation des jardins partagés et la mise en place d'une agriculture urbaine), ouvrir la Petite Ceinture au public et la transformer en promenade pour les Franciliens, ou utiliser la Petite Ceinture pour accueillir un transport public léger de type tramway ou tram-train.

Agnès Popelin Association Ile-de-France Environnement

Mme Popelin indique que la question de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite se pose pour tous les aménagements possibles de la Petite Ceinture, que cela soit de la promenade ou du transport collectif. En outre, Mme Popelin souhaiterait que soit menée une étude d'impact des bénéfices apportés par la Petite Ceinture dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Gilles Lecuir Natureparif

M. Lecuir indique que la Petite Ceinture est inscrite dans le Schéma régional de cohérence écologique, comme liaison d'intérêt écologique reconnue. Il précise que l'Association des Régions de France (ARF) demande que, dans le cadre de la loi biodiversité qui doit voir le jour prochainement, les Schémas régionaux de cohérence écologique deviennent opposables aux documents d'urbanisme.

Bruno Ballet Associations Paris côté jardin, Les amis de la terre Paris

M. Ballet indique qu'il est désormais possible de savoir quels sont les coûts économisés par la présence de la nature en ville. Il estime que l'étude menée par l'APUR met peu en lumière les éléments de nature présents sur la Petite Ceinture, et qu'ils ne semblent pas être une priorité. Selon lui, aucune véritable étude n'a été menée sur les milieux présents sur le site, ni sur l'intérêt d'une mixité de ces milieux dans la préservation de la biodiversité.

Il considère que la promenade plantée réalisée sur l'ancienne ligne Bastille-Vincennes est un échec du point de vue de son approche environnementale. Il souhaiterait que les aménagements futurs du site prennent en compte une telle approche.

Intervention
de la salle



Jean-Emmanuel Terrier président de l'ASPCRF

M. Terrier déclare que l'ASPCRF est favorable au développement de transports collectifs sur le site de la Petite Ceinture mais qu'elle n'est en rien opposée à l'aménagement d'espaces verts sur le site. Elle est également favorable au maintien de la biodiversité sur la Petite Ceinture mais qu'elle s'oppose à un aménagement de type « parcs et jardins » à l'instar de la coulée verte de Bastille.

L'ASPCRF souhaite des aménagements a minima sur l'infrastructure. L'ouverture du site au public risque de le dénaturer et d'empêcher un éventuel retour des transports sur la Petite Ceinture. M. Terrier ajoute que le transport ferroviaire est le moyen de transport le plus écologique, car il est électrique, et qu'il contribue au maintien de la biodiversité.

Raccordement
ferroviaire
dans le 19^e



Les réponses à la salle

Yann Fradin

M. Fradin indique que quelle que soit la solution retenue pour le devenir de la Petite Ceinture, des aménagements différents peuvent être mis en place et favoriser ou empêcher le maintien de la biodiversité. Une promenade plantée intégrant parfaitement la préservation de la biodiversité peut, par exemple, être réalisée. La question des choix de gestion du site seront déterminants pour sa préservation. Il insiste sur la nécessité de poursuivre une gestion différenciée des espaces, telle qu'elle est réalisée par l'association Espaces sur la Petite Ceinture et ailleurs sur des talus du Réseau Ferré National.

Nicolas Bonnenfant

M. Bonnenfant indique que la promenade verte de Colombes a été aménagée sans platelage favorisant la présence de la biodiversité en maintenant les rails sur le site. Il estime que la question de la communication est importante pour permettre une bonne accessibilité au site. En effet, la promenade verte de Colombes comme le Sentier nature dans le 16^e arrondissement, sont très peu utilisés par les promeneurs. Il faudrait donc faire de l'évènementiel et des animations pour attirer les promeneurs.

Nathalie Blanc

Mme Blanc estime que la conservation de la biodiversité va se poser localement en fonctions des lieux par des pratiques favorisant ou détériorant le maintien de la biodiversité. Elle se dit étonnée des interventions opposant biodiversité et transports, sachant que Réseau Ferré de France n'a pas de volonté de remise en service de trains sur l'infrastructure. Elle estime que la Petite Ceinture doit maintenir son caractère pluriel afin de préserver l'ensemble des fonctionnements sociaux relatifs à la vie en ville.

Luc Abbadie

M. Abbadie explique que les éléments qui donnent naissance à la diversité du vivant proviennent de l'hétérogénéité des milieux et de l'environnement. Cette diversité dépend des usages et des modes de gestion. La sanctuarisation du site serait nécessairement favorable au développement de la biodiversité. Cependant, il estime qu'il n'est pas forcément judicieux de mettre la nature à part, loin de la présence humaine. Il est pour sa part favorable à une logique de partenariat avec la nature dans la ville.

Philippe Clergeau

M. Clergeau indique que les modes de gestion d'un site sont extrêmement différents s'il est fermé, ouvert au public ou géré par RFF. Il déclare que le dérangement provenant d'une présence humaine ou du passage de transports détériore forcément la préservation de la biodiversité.

Il ajoute qu'il n'est pas possible de réaliser des inventaires écologiques partout pour savoir ce qu'il convient de protéger ou pas. La réalisation d'un inventaire ne doit pas être un préalable à la prise de décision. Les enjeux relatifs à la biodiversité en ville sont particuliers et il convient de les traiter spécifiquement. Il indique par ailleurs que le ballast n'est pas déterminant dans le développement de la biodiversité. Il confirme que, selon lui, l'intégration de la Petite Ceinture à la ville est un enjeu déterminant pour son devenir.

Les intervenants
de la deuxième
table ronde



5. Le potentiel urbain de la Petite Ceinture

1. Présentation de l'Atelier Parisien d'URbanisme
2. Présentation des intervenants à la table ronde
3. Le débat dans la salle
4. Les réponses à la salle

Présentation de l'APUR

Mme Alba, directrice de l'APUR, présente les éléments concernant le rapport entre la Petite Ceinture, la ville et l'aménagement urbain, contenus dans l'étude prospective menée par l'APUR depuis 2010 sur le devenir de la Petite Ceinture. Elle explique que le potentiel urbain de la Petite Ceinture ne se résume pas à une question de construction. L'enjeu est de savoir ce que la Petite Ceinture peut apporter à la ville et ce que la ville peut apporter à la Petite Ceinture.

Le patrimoine de la Petite Ceinture est majoritairement hors service, mise à part la section utilisée pour le RER C. Mme Alba indique que beaucoup de personnes ont fait part, lors de réunions publiques, de leur attachement au patrimoine existant, qui a une esthétique peu comparable. En circulant sur l'infrastructure, lorsque celle-ci passe au-dessus de grandes avenues, des vues très singulières se dégagent sur la ville. A l'opposé, la Petite Ceinture peut être cachée de la ville, derrière les immeubles, et n'être vue que des riverains. Mme Alba indique que certains ouvrages d'arts font partie du patrimoine de la Petite Ceinture, comme le pont traversant le canal de l'Ourcq dans le 19^e arrondissement. Par endroits, l'infrastructure est couverte, avec des espaces construits au-dessus, comme le square Auguste Renoir dans le 14^e arrondissement.

Mme Alba indique que de nombreux projets urbains sont en cours de réalisation aux abords ou sur les emprises de la Petite Ceinture. Dans la ZAC (zone d'aménagement concerté) Rungis, dans le 13^e arrondissement, des équipements sportifs sont construits sur la Petite Ceinture qui y a été partiellement couverte. Dans le projet Paris Rive Gauche, la Petite Ceinture passe à l'intérieur de bâtiments récemment construits, en préservant le linéaire.

En termes de coûts, la préservation de la Petite Ceinture dans son état actuel engendre des dépenses importantes : entretien et gestion raisonnée au travers des chantiers d'insertion, visites de contrôle régulières de toute l'infrastructure, interventions exceptionnelles (squats, évacuation de déchets, etc.), protection du site (clôtures, tunnels, etc.).

Dans une optique d'aménagement urbain, on sait anticiper les coûts d'aménagement et de viabilisation différents selon la programmation : espaces verts, espaces publics, équipements, logements, mais il convient de disposer d'un programme. Des recettes sont également possibles par l'utilisation des surlargeurs.

Dominique Alba



Présentation des intervenants à la table ronde

Jean-François Gueullette
directeur général
de la Société d'Etude,
de Maîtrise d'ouvrage et
d'Aménagement Parisienne

M. Gueullette indique que la SEMAPA aménage actuellement le secteur de Paris Rive Gauche, traversé par la Petite Ceinture. Dans ce secteur, cette dernière a une géographie successivement en tranchée, en talus ou à niveau des Maréchaux, qui rend difficile son insertion urbaine. De plus, se situant en parallèle des boulevards des Maréchaux, l'infrastructure empêchait les immeubles d'y avoir accès. Elle a donc été légèrement décalée vers le nord et se trouve actuellement intégrée dans des bâtiments qui viennent ou vont être construits.

M. Gueullette explique que le surcoût engendré par le maintien de la continuité de la Petite Ceinture peut être estimé aux alentours de 15 à 20 millions d'euros. L'état d'indécision politique sur son devenir, ainsi que les mesures conservatoires mises en place, rendent très difficile et très coûteux tout aménagement autour de l'infrastructure.



Au centre,
Jean-François
Gueullette



Au centre,
François Grether

François Grether
architecte-urbaniste

M. Grether travaille actuellement sur le projet des Batignolles qui ne concerne que 3% du tracé de la Petite Ceinture, qui se trouve en majorité en tunnel. Il indique que la partie du site qui longe le boulevard Berthier sera recouverte par une nouvelle voie publique. La partie en tunnel sera utilisée par la direction des Espaces verts de la ville de Paris pour stocker du matériel d'entretien. La tranchée Péreire ne devrait pas être aménagée afin de conserver sa beauté et son statut de trame verte. Cependant, un équipement permettant de la relier à la voie en hauteur est en cours de réflexion.

Enfin, concernant le raccordement au faisceau Saint-Lazare, l'enjeu est de savoir comment franchir l'infrastructure qui se trouve en remblai. Deux options existaient : soit relever le terrain pour passer au-dessus, soit établir une passerelle au-dessus de la Petite Ceinture, avec une concession de type brasserie ou une terrasse publique, permettant de relier les deux côtés. (C'est cette deuxième option qui a été retenue.)



Au centre,
Dominique
Figeat

Dominique Figeat

président de l'Observatoire
régional du foncier

M. Figeat estime que la situation de statu quo sur le devenir de la Petite Ceinture ne doit pas durer. Il indique que la responsabilité et les coûts élevés d'entretien, qui risquent d'augmenter, ne devraient pas être assurés uniquement par Réseau Ferré de France, qui n'utilise qu'une petite partie de l'infrastructure avec notamment le RER C, mais partagé avec les autres acteurs concernés. Il estime que la Petite Ceinture doit être traitée comme un projet urbain stratégique, et piloté comme tel, par l'Etat, la Région et le STIF, et pas uniquement par la ville de Paris avec RFF.

Concernant le foncier, M. Figeat considère que ces friches sont une forme de gâchis alors que les réflexions se multiplient au sujet de la valorisation et l'optimisation du foncier. Selon lui, il faut trouver des solutions d'usages pluralistes de l'infrastructure, comportant des fonctions de transports légers, des fonctions de services de proximité, des espaces de biodiversité.

Monique Labbé

architecte, présidente du
Comité Espace Souterrain
de l'Association Française
des Tunnels et de l'Espace
Souterrain

Mme Labbé explique qu'un tunnel est essentiellement un ouvrage de franchissement ou de liaison. Implanter quelque chose dans un tunnel revient à boucher la continuité, de toute façon, les aménagements éventuels ne pourraient être mis en place qu'à leurs extrémités.

Elle estime que, pour concilier intérêt métropolitain et intérêt local, immédiateté et long terme, développer une mixité des usages est le potentiel le plus intéressant pour la Petite Ceinture mais aussi le plus difficile car la mixité s'organise en amont. Elle se demande s'il est imaginable que les produits provenant de Rungis arrivent par la ligne 14 et soient ensuite répartis par la Petite Ceinture, non par train, mais peut-être par tram-fret ou par systèmes automatisés légers à inventer.

Sur les portions du site en tranchées, il faut envisager toutes les connexions : de biodiversité avec certains parcs, de transport, de fonctions, d'usages, et particulièrement avec des espaces souterrains construits (sous-sols) ou excavés (carrières) environnants. La Petite Ceinture nécessite inventivité et imagination.



Au centre :
Monique Labbé



A droite :
Djamel Klouche

Djamel Klouche

architecte-urbaniste de
l'agence l'AUC, enseignant
à l'école d'architecture de
Versailles

M. Klouche explique qu'il a mené un travail avec 27 étudiants en master sur le devenir urbain ou non de la Petite Ceinture. Il a souhaité éviter de développer un prisme trop local du devenir du site, en menant une réflexion qui soit d'emblée métropolitaine. Une position commune à l'ensemble des groupes est que la Petite Ceinture est un « bien commun », par sa structure, sa forme, son histoire. Il n'y a pas d'unité mais une continuité qu'il faut chercher à préserver.

Une équipe a réfléchi à la Petite Ceinture comme « une machine à mobilités douces ». Une autre équipe s'est intéressée aux réseaux en superposant celui de la Petite Ceinture à ceux des carrières et des catacombes. Une troisième équipe a appelé son projet « Bonzaï » et propose de reproduire un espace miniature de l'espace public, contraire aux logiques haussmanniennes, avec des micro-activités. Un groupe a travaillé sur un parc souterrain entre Belleville et les Buttes-Chaumont, une sorte d'« Under Line » faisant écho à la « High Line » de New York, proposant une liaison douce.

Le débat dans la salle

Un participant spécialiste de l'écologie pour le Muséum national d'histoire naturelle

Ce participant trouve qu'il y a eu une sorte de glissement sémantique dans les présentations depuis le début du séminaire. Il a d'abord entendu lors de la deuxième table ronde que la biodiversité était une richesse pour entendre finalement dans le cadre de ce dernier débat que la friche de la Petite Ceinture était « un gâchis ». Pour les écologues, une friche n'est pas un gâchis. Et dans ce cas c'est même un joyau puisque la végétation a eu le temps de s'y développer. Le problème pour les espaces verts en ville est que la nature a rarement le temps de se développer.

Une participante

Cette participante a relevé un terme qui revenait souvent : le coût. Or, elle s'étonne de n'avoir aucune donnée chiffrée. Elle aurait aimé entendre le coût du statu quo, de l'indécision, du réaménagement.

Gilles Lecuir

Natureparif

M. Lecuir signale que de nombreuses villes mènent des politiques adaptées pour les friches qu'elles ne considèrent pas comme du gâchis mais comme une richesse avec une mise en commun des espaces de nature, des déplacements doux... Il aimerait également connaître le coût de chaque option pour mesurer celui de la réparation d'absence de nature. Il considère qu'il n'y a vraiment pas assez d'espaces verts et de nature à Paris. Il est indispensable de réaliser un diagnostic écologique urbain avant toute action : faune, flore, qualité des sols...

Une participante chercheur au CNRS

Cette participante regrette qu'un paysagiste spécialiste des friches ne participe pas à la table ronde.

Florence de Massol adjointe au maire du 20^e arrondissement de Paris, responsable de l'environnement, du développement durable, des espaces verts et du Plan climat

Mme de Massol considère également que les friches ne sont pas du gâchis. Elle se dit choquée de cette façon de parler d'un espace si riche de biodiversité. Elle trouve qu'il a été trop question de coût et pas assez de valeur. Elle demande donc quelle valeur a cette Petite Ceinture, et que celle-ci soit envisagée avec un peu plus de bienveillance. De la même manière, le riverain n'est pas un « gêneur », il peut être un partenaire.

Jean-Emmanuel Terrier président de l'Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré

M. Terrier relève les nombreux aménagements urbains tout le long de la Petite Ceinture présentés par l'APUR. Dont une grande partie des futurs habitants se déplaceront en transport en commun. La Petite Ceinture dessert toutes les zones qui vont se développer dans Paris.

Un participant

Ce participant pense que le piéton est trop souvent oublié dans les aménagements en général, alors qu'il représente deux tiers des déplacements parisiens. La Petite Ceinture peut aussi être une opportunité de déplacement doux pour les adolescents des lycées riverains.

Intervention
de la salle



Les réponses à la salle

Dominique Figeat

M. Figeat souhaite intervenir pour clarifier sa pensée sur ce qu'il qualifiait de gâchis. Il précise que ce n'est pas la friche naturelle qu'il considère comme un gâchis mais la situation actuelle qui ne décide rien pour la Petite Ceinture. Il souhaite que la concertation enclenche un processus de gouvernance et de décision qui permettra de fixer les différents usages de cet espace exceptionnel. Il ne souhaite pas opposer la biodiversité et les décisions à prendre. Selon lui, il faut éviter le statu quo actuel dans lequel aucune décision n'est possible. Il entend bien les enjeux de nature et de biodiversité. Il croit à une « biodiversité positive » en traitant les espaces urbains et non en laissant l'espace libre. Ne rien faire n'est pas forcément la meilleure manière de favoriser la biodiversité.

Il souhaite enfin que tous les éléments de coût soient connus pour éclairer les décisions. Selon lui, un bilan devrait être réalisé sur ce point.

Jean-François Gueulette

M. Gueulette indique que l'indécision coûte cher en finances publiques et en biodiversité. Il pense qu'il ne reste plus beaucoup d'options pour la Petite Ceinture sur Paris Rive Gauche au-delà de ce qui a déjà été réalisé pour préserver la continuité. Une décision doit être prise avant que les opérations d'aménagement ne commencent.

Monique Labbé

Mme Labbé explique que le coût social est très difficile à calculer. Il n'existe pas réellement de référence.

Djamel Klouche

M. Klouche rappelle que le danger serait que la Petite Ceinture devienne un ensemble de projets locaux. Mais si l'échelle métropolitaine est portée par le local, il sera ravi. Il ne pense pas, en outre, que les riverains sont des gêneurs de projet.

François Grether

M. Grether précise qu'il considère les friches comme de formidables potentiels.

Les intervenants
de la troisième
table ronde





Ce séminaire a été suivi le même jour par une réunion publique de synthèse en présence de :

- ✓ Anne Hidalgo, première adjointe au maire de Paris, chargée de l'urbanisme et de l'architecture
- ✓ Fabienne Giboudeaux, adjointe au maire de Paris, chargée des espaces verts et de la biodiversité
- ✓ Christophe Girard, maire du 4^e arrondissement
- ✓ François-Régis Orizet, directeur régional Ile-de-France de RFF
- ✓ Dominique Alba, directrice de l'APUR

Tenue en mairie du 4^e arrondissement, cette réunion clôturait la première phase de la concertation publique menée sur le devenir de la Petite Ceinture. Son compte-rendu ainsi que le bilan de la concertation sont disponibles sur les sites :

- ✓ <http://www.lapetiteceinture.jenparle.net>
- ✓ <http://www.paris.fr/projetsurbains>

*Crédits photos : mairie de Paris - Guy Picard,
sauf pages 17 et 21 : APUR*

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