

# CONCERTATION SUR LE DEVENIR DE LA PETITE CEINTURE

*Compte-rendu de réunion publique  
Atelier dans le 12e arrondissement de Paris*



---

*Compte-rendu de la réunion publique-atelier organisée par la Mairie du 12<sup>e</sup> arrondissement de Paris avec le concours de la Ville de Paris et de Réseau Ferré de France dans le cadre de la concertation sur le devenir de la Petite Ceinture ferroviaire. Réunion du 7 février 2013 tenue en mairie d'arrondissement.*

---

# SOMMAIRE

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTIONS.....</b>	<b>3</b>
1.1.	ACCUEIL DU MAIRE D'ARRONDISSEMENT .....	3
1.2.	PRESENTATION DU DIAGNOSTIC REALISE PAR L'ATELIER PARISIEN D'URBANISME (APUR) .....	4
1.3.	PRESENTATION DU PROJET BERCY-CHARENTON PAR L'AGENCE DE PAYSAGISTES MICHEL DESVIGNE .....	4
1.4.	RAPPEL DU CONTEXTE PAR RESEAU FERRE DE FRANCE.....	4
<b>2.</b>	<b>SYNTHESE DES DISCUSSIONS PAR TABLE SUR LE DEVENIR DE LA PETITE CEINTURE .....</b>	<b>6</b>
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...) .....	7
<b>3.</b>	<b>CONCLUSION DE MICHELE BLUMENTHAL, MAIRE DU 12EME ARRONDISSEMENT DE PARIS.....</b>	<b>10</b>

## 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 12<sup>ème</sup> arrondissement a regroupé 110 participants le 7 février 2013.

Après avoir écouté les introductions d'élus, de représentants de Réseau Ferré de France, un paysagiste de l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine du projet Bercy-Charenton, 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 Michèle Blumenthal, Maire du 12<sup>ème</sup> arrondissement ne clôture les échanges et réagisse au débat.

A la tribune, étaient présents :

- **Michèle Blumenthal**, Maire du 12<sup>ème</sup> arrondissement, Conseillère de Paris
- **Enrique Ferraris**, paysagiste de l'Agence Michel Desvigne, membre de l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine du projet Bercy-Charenton menée par l'agence Rogers, Stirk, Harbour & Partners.
- **Hervé Levifve** de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (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, du cabinet Res publica, chargé de l'animation de la concertation.

### 1.1. ACCUEIL DU MAIRE D'ARRONDISSEMENT

**Madame Michèle Blumenthal**, Maire du 12<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, remercie l'ensemble des personnes présentes et leur souhaite la bienvenue. Elle explique que la Mairie de Paris et Réseau Ferré de France ont lancé une large concertation pour recueillir le point de vue des parisiens et des franciliens sur le devenir de la Petite Ceinture.

La municipalité a souhaité organiser une réunion dans l'arrondissement, pour que les habitants et les autres acteurs puissent mieux connaître les enjeux de l'évolution de la Petite Ceinture et faire des propositions pour son avenir.

Mme Blumenthal détaille les spécificités de la Petite Ceinture dans le 12<sup>ème</sup> arrondissement :

- L'infrastructure est très présente dans le paysage urbain, elle est visible partout, sur de grands axes comme le cours de Vincennes et l'avenue Daumesnil, elle suscite donc beaucoup d'intérêt.

- La Petite Ceinture n'est jamais à plus de 200 mètres des boulevards des Maréchaux, sur lequel circule le tramway T3 depuis le 15 décembre dernier ; elle gagne en hauteur au nord offrant de belles perspectives sur la ville.
- Enfin, au sud de l'arrondissement, la Petite Ceinture traverse le secteur du projet urbain Bercy-Charenton, principal secteur d'aménagement du 12<sup>ème</sup>, futur quartier pour lequel les études et la concertation se poursuivent.

En outre, deux aménagements ont également déjà été réalisés le long de la Petite Ceinture dans le 12<sup>ème</sup> arrondissement ces dernières années :

- Le square Charles Péguy prolongé avec son sentier nature et son jardin partagé.
- Le jardin partagé Claude Decaen ouvert en octobre 2012.

Mme Blumenthal a bien conscience des attentes des habitants de l'arrondissement, de leurs envies et même de leurs rêves concernant le devenir de la Petite Ceinture, sur laquelle des débats ont lieu depuis plusieurs années. Elle souhaite que la réunion ne constitue que le début de la concertation, et que celle-ci se poursuive dans les mois et les années à venir.

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

**Hervé Levifve, 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. PRESENTATION DU PROJET BERCY-CHARENTON**

Enrique Ferraris est paysagiste à l'Agence Michel Desvigne qui, au sein de l'équipe menée par Rogers, Stirk, Harbour & Partners, participe à la réflexion sur le projet Bercy Charenton. Il présente la partie du projet qui concerne le secteur de la Petite Ceinture. Ces réflexions sont actuellement à un stade avancé de l'étude urbaine, les grands principes ont déjà été présentés en concertation et sont en cours de discussion avec les décideurs concernés.

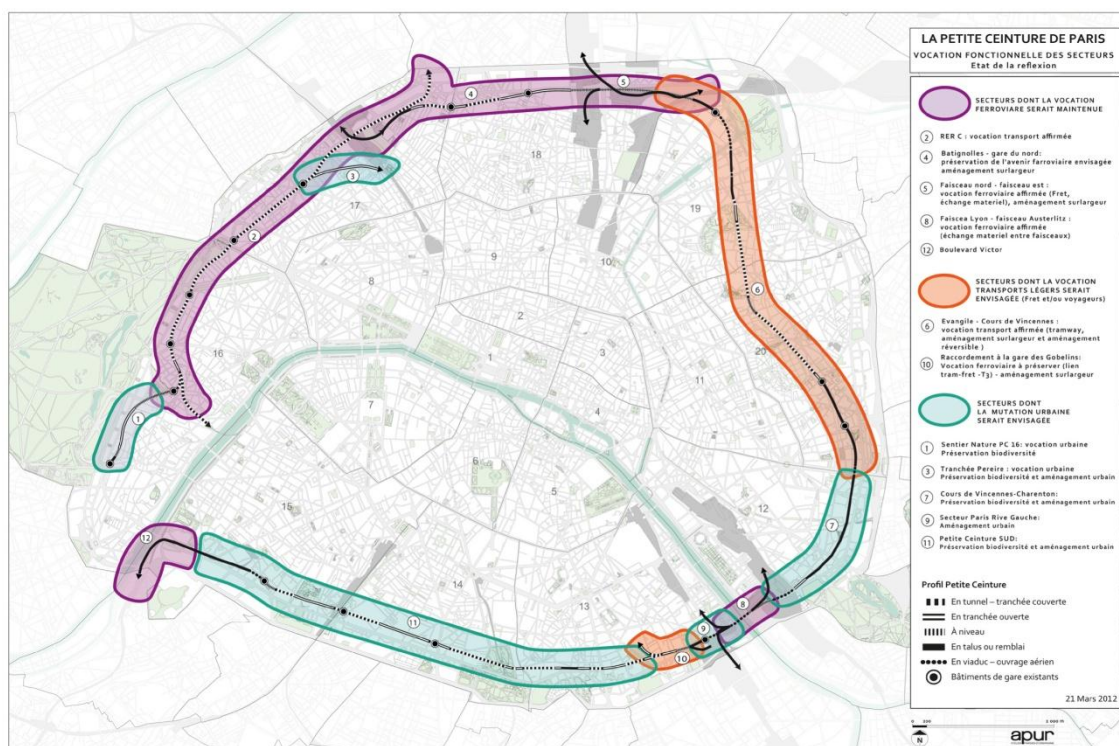
Il précise que l'équipe de projet a cherché des solutions pour créer des espaces publics ouverts connectant des secteurs urbains aujourd'hui cloisonnés par les infrastructures. L'aménagement de la Petite Ceinture en coulée verte et le recouvrement de l'estacade (voie ferrée qui connecte le faisceau ferré de la gare de Lyon à celui d'Austerlitz) vont créer des liens essentiels entre ces secteurs.

La transformation de la Petite Ceinture en coulée verte doit également permettre de renforcer la trame verte urbaine, notamment du fait de la proximité des grands espaces de nature environnants (bois de Vincennes, Parc de Bercy,...) et de la promenade plantée au nord.

## **1.4. RAPPEL DU CONTEXTE PAR RESEAU FERRE DE FRANCE**



**Olivier Milan, Directeur Adjoint de la Direction Régionale Ile-de-France de Réseau Ferré de France**, 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 Réseau Ferré de France 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 de Grand Paris, les recherches de l'Atelier Parisien d'Urbanisme sur le tram-fret. Réseau Ferré de France a donc indiqué qu'il était prêt à déclasser certains tronçons qui n'ont plus réellement d'avenir ferroviaire lourd. La Ville et Réseau Ferré de France ont donc demandé à l'APUR de réaliser un diagnostic sur le devenir de la Petite Ceinture qui alimente aujourd'hui la concertation. Les propositions de l'APUR ont été co-élaborées avec la Ville. Elles ont abouti à la carte de synthèse qui est mise en débat (voir carte ci-dessous).



M. 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. SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS PAR TABLE 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 se sont mis d'accord sur trois éléments. D'une part, ils estiment que tout aménagement doit être réversible sur la Petite Ceinture dans une perspective de long terme. D'autre part, ils proposent des aménagements verts, sous forme de jardins ou de promenades. Enfin, ils proposent de mettre en place des transports légers et silencieux (par exemple un tram rapide).

**Table n°2** : Neuf participants sur dix sont opposés au maintien d'une vocation ferroviaire lourde sur la Petite Ceinture. Tous les participants souhaitent que les gares soient valorisées comme éléments du patrimoine (cafés, musée, etc.). Certains participants proposent des usages temporaires : hébergements d'urgence, locaux associatifs.

**Table n°3** : Les participants s'opposent au maintien d'une vocation ferroviaire lourde. Une majorité d'entre eux souhaite un espace de promenade et de nature. Une minorité de participants envisage un transport léger (type tramway) entre le Cours de Vincennes et la gare de Rosa Parks.

**Table n°4** : Les participants sont partagés entre plusieurs positions différentes voire contradictoires : entre l'importance de la réversibilité des aménagements, la préservation du ferroviaire lourd, la préservation du gabarit ferroviaire mais pas nécessairement lourd, l'opposition au ferroviaire lourd, le ferroviaire léger avec des stations espacées qui préserve l'aspect bucolique, le transport unique de passagers et enfin l'objectif d'éviter les nuisances sonores pour les riverains.

**Table n°5** : Les participants souhaitent préserver l'espace de la Petite Ceinture au maximum. Ils refusent qu'un aménagement aujourd'hui en chasse un autre pour demain.

**Table n°6** : Sur les neuf personnes présentes à la table, quatre personnes sont favorables au statut quo (ne rien faire sur la Petite Ceinture – la laisser en l'état), quatre personnes sont favorables à un transport ferroviaire et une personne défend un espace vert avec une promenade piétonne (ou une piste cyclable par exemple).

**Table n°7** : Les participants ne sont pas d'accord entre eux sur l'aménagement de la Petite Ceinture. Une personne est favorable au maintien d'une vocation ferroviaire lourde sur la Petite Ceinture. Une autre, souhaite garder la vocation ferroviaire pour du transport léger de voyageur avec moins de stations que les tramways des maréchaux afin de rendre les deux infrastructures complémentaires. Une personne s'oppose à « l'illusion d'une vocation ferroviaire » qu'elle considère trop chère et inutile actuellement. Elle propose d'aménager des espaces de jardins et des parcs, ainsi que des lieux pour les sports et les loisirs. Une autre personne souhaite laisser en l'état la

Petite Ceinture et ne pas y toucher. Enfin, une personne souhaite y construire des logements (en opposition à la majorité des participants).

**Table n°8** : Les participants se sont demandé si la discussion devait s'orienter sur la Petite Ceinture parisienne dans son ensemble ou sur une vision de quartier et d'arrondissement. Ceux-ci se sont partagés entre plusieurs positions antagonistes. Certains participants souhaitent préserver les emprises ferroviaires en vue d'un moyen de transport silencieux (pour du transport léger de marchandises ou pour pallier la saturation du T3, en utilisant des trains à crémaillères ou sur coussins d'air) alors que d'autres participants s'opposent à la réversibilité des aménagements. Les participants se divisent entre la volonté de préserver l'avenir et la possibilité de mettre en place des projets novateurs. Concernant les aménagements temporaires, il est proposé de créer des espaces de jogging, pour la marche, le vélo, des espaces de nature ou des espaces pour les artistes.

**Table n°9** : Cinq des neufs participants s'opposent à une vocation ferroviaire lourde sur la Petite Ceinture car la construction de lotissements à ses abords ne permet plus ce type de transport. A l'opposé, quatre participants sont favorables à la possibilité de préserver une vocation ferroviaire pour le fret entre arrondissements et pour le transport de personnes.

**Table n°10** : Un consensus émerge sur l'idée de réversibilité des aménagements et sur le maintien de l'aspect patrimonial ferroviaire (le ballast notamment).

Cependant, les participants se divisent entre le développement d'un transport de fret, la mise en place d'un transport de voyageur de type tramway et une opposition de principe à tout type de transports pour éviter les nuisances.

## **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 proposent de restaurer le patrimoine architectural de la Petite Ceinture. Ils souhaitent également que soit créé un « tram paysager » ou encore un train touristique.

Enfin, ils souhaiteraient que soit mis en place un « bac » pour transporter vélos et piétons afin d'assurer une continuité entre les espaces de la Petite Ceinture entre lesquels il est difficile d'assurer une continuité notamment du fait des tunnels.

A titre humoristique, les participants proposent de « rempoter » les tombes et de libérer les cimetières.

**Table n°2** : Les participants souhaitent que les aménagements soient centrés sur la nature, la biodiversité avec une dimension culturelle et la présence d'une promenade.

De plus, il est proposé de réaménager les tronçons entre gares afin de permettre la circulation de draisines et des vélos-rails pour des activités touristiques, avec traversée de secteurs laissés à l'état de « nature ».

**Table n°3** : Les participants proposent de créer une promenade écologique la plus naturelle possible. Certains endroits laissés à l'état sauvage seraient plus particulièrement protégés pour la biodiversité. Des manifestations culturelles ou artistiques temporaires pourraient également être envisagées.

Une voie serait gardée pour permettre une réversibilité dans l'avenir. Entre temps, elle pourrait servir à des usages ludiques, comme du vélo-rail, un tramway tiré par un cheval. Cette promenade devrait permettre de raccorder la promenade plantée au bois de Vincennes. Il est proposé de créer un accès sur l'avenue Daumesnil (à la place de Kärcher).

Les gares pourraient être aménagées pour des ateliers d'artistes ou des lieux de concerts. Il est proposé de mettre des glacières dans les tunnels pour lutter contre le réchauffement climatique.

**Table n°4** : Les participants souhaitent favoriser un usage végétalisé de la Petite Ceinture, avec pour objectif de maintenir la biodiversité et le caractère sauvage du lieu. Il s'agit aussi de valoriser et de préserver les espaces verts existants. Un parcours de randonnée serait également créé avec une piste cyclable et un vélo-train.

Les participants proposent d'exploiter les gares existantes avec une reconsolidation des ouvrages ainsi qu'un parc d'activité ferroviaire ludique. Les ponts pourraient être utilisés afin de développer des expressions artistiques.

Tous ces aménagements doivent néanmoins éviter les nuisances sonores pour les riverains.

**Table n°5** : Les participants souhaitent qu'une place soit laissée aux espèces animales et végétales, que les aménagements ne soient pas centrés sur des usages anthropiques. Ils proposent différentes hypothèses d'aménagements : train touristique, vélo-rail, promenade piétonne, piste cyclable, jardins partagés, fontaine d'eau pétillante.

**Table n°6** : Les participants proposent deux types d'aménagements pour la Petite Ceinture : utiliser l'espace disponible pour des associations (ateliers et jardins) et garder les voies pour faire passer des trains touristiques.

**Table n°7** : Trois types d'aménagements sont imaginés : une piste cyclable avec des stations Vélib', des jardins partagés et un tram-train.

**Table n°8** : Les participants souhaitent entretenir un vrai projet d'espace vert sur la Petite Ceinture avec des potagers, des jardins partagés, des ruches pour du miel et des panneaux photovoltaïques.

Il est proposé d'utiliser les tunnels pour y installer des champignonnières, des lieux d'expositions, des lieux de concerts (pour des musiques amplifiées).



L'idée d'une ceinture ferroviaire et verte fait consensus chez les participants. Le patrimoine ferroviaire ancien doit donc, selon eux, être mis en valeur. Un espace de manifestations bucoliques pourrait également être créé. Des participants souhaitent créer un Puy du Fou historique, un parc à thèmes tout au long de la promenade plantée.

**Table n°9** : Les participants voudraient renforcer la promenade plantée avec une circulation douce pour vélos et piétons. Des arbres pourraient être plantés pour conserver la fraîcheur du lieu avec l'objectif de préserver la biodiversité.

Il est également proposé d'aménager des aires de jeux, des terrains d'aventure. Ces installations pourraient être réparties en fonction de la largeur de l'espace. Ce projet d'aménagement doit pouvoir s'intégrer à la vie quotidienne afin de pouvoir circuler d'un point à un autre. Il est donc nécessaire de créer de nombreux points d'entrée.

Enfin, il est proposé de créer un musée du rail dans une des gares désaffectées, à l'instar du musée du rail de Budapest.

**Table n°10** : Certains participants proposent du transport de fret, pour voyageurs ou encore à destination des touristes sur la Petite Ceinture.

D'autres participants souhaitent aménager des pistes cyclables avec le maintien d'un espace de fraîcheur naturelle. Ils proposent également de créer des jardins partagés (avec des lieux pour le compost), des espaces pour l'agriculture urbaine, du transport piéton de type randonnée (comme le chemin de randonnée GR 2013 dans l'aire urbaine marseillaise). Autour de Paris un chemin de grande randonnée pourrait relier les bois de Boulogne et de Vincennes. Les tunnels pourraient être utilisés pour des usages culturels, musicaux et du *street-art*.

Il est demandé par certains de sécuriser immédiatement les points les plus dangereux du site.

L'accès aux personnes à mobilité réduite de la Petite Ceinture est également questionné par les participants.

### 3. CONCLUSION DE MICHELE BLUMENTHAL, MAIRE DU 12EME ARRONDISSEMENT DE PARIS

Mme Blumenthal remercie les participants de s'être déplacés en nombre pour cet atelier de concertation sur le devenir de la Petite Ceinture. Elle précise que le manque d'espace de la salle de réunion est lié à l'exposition consacrée à l'Ecole Boule dont les travaux de restructuration sont désormais terminés.

Mme Blumenthal souligne la richesse des expressions et propositions. Elle souhaite relater une expérience qui s'est déroulée dans le cadre de classes d'aménagements que la Ville de Paris organise dans les écoles primaires. Les élèves de l'école Montempoivre ont travaillé sur le devenir de la Petite Ceinture et sont arrivés à des conclusions similaires de celles des participants à l'atelier de concertation. Les enfants ont considéré qu'il fallait conserver la présence des rails tout en préservant la nature. Ils ne projettent pas un jardin organisé comme celui de Le Nôtre à Versailles. Ils rêvent, bien au contraire, d'un jardin que l'on pourrait qualifier de « sauvage ». D'autres ateliers ont été réalisés récemment avec l'école primaire du 315, rue de Charenton ou encore l'école Gerty-Archimède sur le cheminement doux entre Bercy et Charenton. Ici aussi, les élèves proposent des usages permettant de se rendre d'un quartier à un autre en aménageant des espaces végétalisés, qui resteraient néanmoins à l'état naturel. Ils rêvent même parfois, à des plantations de muriers, d'arbres fruitiers, mais aussi d'installations de ruches.

Mme Blumenthal conclut que l'idée d'une trame verte est l'élément qui ressort de l'atelier de concertation de ce soir. La trame verte relierait le parc de Bercy, le bois de Vincennes et la Petite Ceinture jusqu'aux autres arrondissements. Elle retient également que des divergences d'opinions entre participants subsistent mais qu'ils s'accordent sur l'idée que la végétation actuelle sur le site de la Petite Ceinture est satisfaisante. La variété de la biodiversité, la présence d'animaux qui avaient disparu ou qui étaient peu présents à Paris, comme des renards, sont également des éléments à protéger. Mme Blumenthal estime que l'idée d'une promenade qui ne serait pas trop disciplinée est un élément important et qui ressort de la discussion. La proposition d'utiliser la Petite Ceinture pour des usages de transports semble quant à elle cristalliser des divergences entre participants.

Mme Blumenthal rappelle la tenue de la réunion de restitution de la concertation, le 14 février à la mairie du 4<sup>ème</sup> arrondissement de Paris qui sera le temps de la synthèse de l'ensemble de ce qui aura été dit. Elle remercie les participants d'être venus en nombre pour cet atelier de concertation.