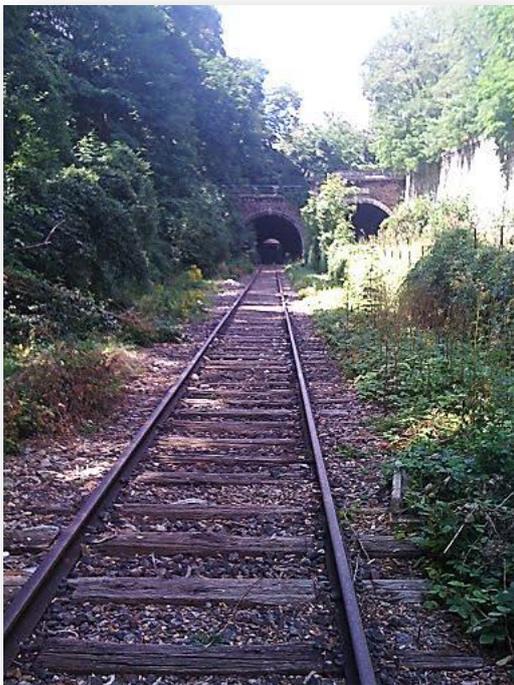


CONCERTATION SUR LE DEVENIR DE LA PETITE CEINTURE

*Compte-rendu de réunion publique
Atelier dans le 13e arrondissement de Paris*



Compte-rendu de la réunion publique-atelier organisée par la Mairie du 13^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.	ACCUEIL DE JEROME COUMET, MAIRE DU 13 ^E ARRONDISSEMENT.....	3
1.2.	PRESENTATION DU DIAGNOSTIC REALISE PAR L'ATELIER PARISIEN D'URBANISME (APUR)	3
1.3.	RAPPEL DU CONTEXTE PAR RESEAU FERRE DE FRANCE.....	4
2.	SYNTHESE DES DISCUSSIONS PAR TABLE SUR LE DEVENIR DE LA PETITE CEINTURE	6
2.1.	REPONSE A LA QUESTION : DOIT-ON PRESERVER LA POSSIBILITE D'UNE VOCATION FERROVIAIRE LOURDE SUR TOUTE LA PETITE CEINTURE ? PEUT-ON ACCUEILLIR D'AUTRES USAGES TEMPORAIRES OU PERMANENTS ET A QUELLE(S) CONDITION(S) ?	6
2.2.	REPONSE A LA QUESTION : QUELLES PROPOSITIONS FAIRE POUR VALORISER LA PETITE CEINTURE ? (EN MATIERE DE NATURE ET DE BIODIVERSITE, DE LOISIRS, CULTURE ET PROMENADE, DE PROJETS URBAINS, DE DEPLACEMENTS AUTRE QUE FERROVIAIRE LOURD, ETC...)	6
3.	ECHANGES	8
4.	CONCLUSION DE JEROME COUMET, MAIRE DU 13EME ARRONDISSEMENT DE PARIS.....	10

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 13^{ème} arrondissement a regroupé 40 participants le 4 février 2013.

Après avoir écouté les introductions du Maire, des représentants de Réseau Ferré de France et de l'Atelier Parisien d'Urbanisme, les participants ont échangé par tables sur le devenir de la Petite Ceinture. Ensuite, ces derniers ont restitué publiquement le fruit de leurs discussions avant que Jérôme Coumet, Maire du 13^{ème} arrondissement ne clôture les échanges et réagisse au débat.

A la tribune, étaient présents :

- **Jérôme Coumet**, Maire du 13^{ème} arrondissement.
- **Hervé Levifve** de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR).
- **Emmanuelle Roux** de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR).
- **Nicolas Noblet**, chargé de mission de Réseau Ferré de France

La réunion était animée par Gilles-Laurent Rayssac, du cabinet Res publica, chargé de l'animation de la concertation.

1.1. ACCUEIL DE JEROME COUMET, MAIRE DU 13^E ARRONDISSEMENT

Monsieur Jérôme Coumet, Maire du 13^e arrondissement de Paris, remercie l'ensemble des personnes présentes et leur souhaite la bienvenue. Il sait que les habitants du 13^e arrondissement sont très sollicités actuellement pour des réunions de concertation et il les remercie de leur présence.

Il souhaite que les élus et les habitants du 13^e arrondissement se saisissent du débat sur l'avenir de la Petite Ceinture. Il explique qu'une étude a été menée conjointement par la Ville de Paris et par Réseau Ferré de France sur ce sujet important. De premières réalisations ont déjà eu lieu en prenant l'exemple de la promenade du 12^{ème} arrondissement qui a inspiré la High Line de New York. M. Coumet rappelle que la Petite Ceinture peut être en partie ferrée et en partie une promenade. Il souhaite que ce débat n'ait pas uniquement lieu entre élus mais que les habitants se saisissent de la question.

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

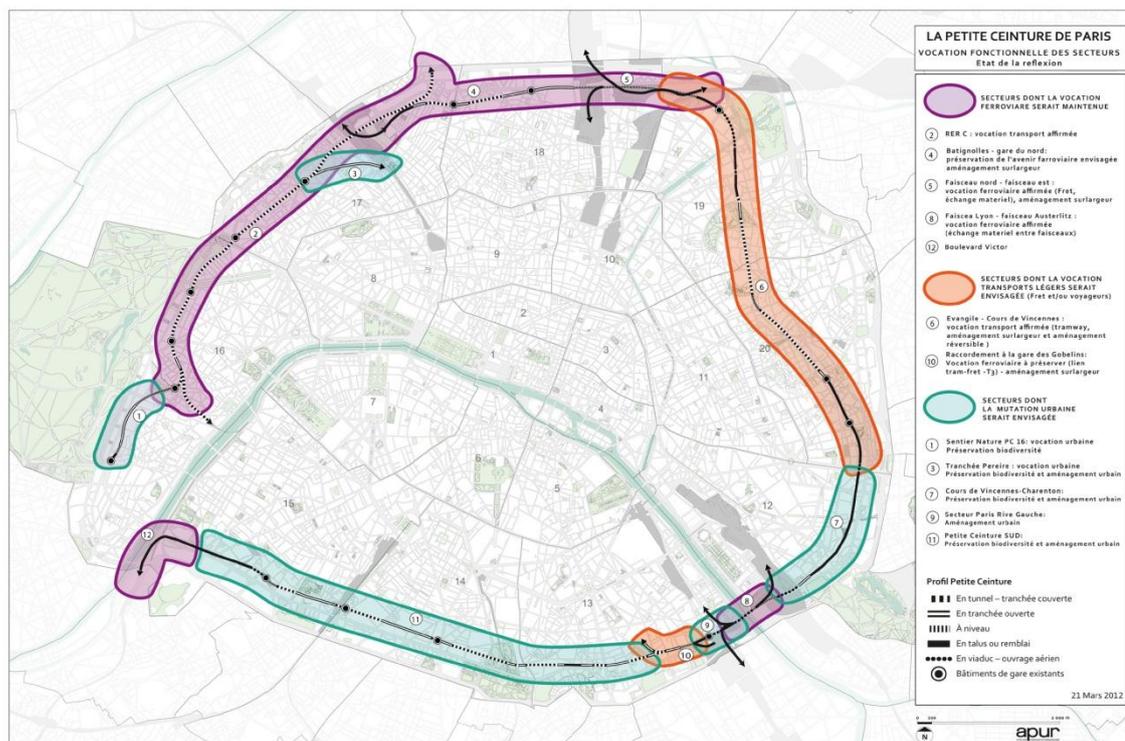
Hervé Levifve et Emmanuelle Roux de l'Atelier Parisien d'Urbanisme, présentent une synthèse du diagnostic réalisé par l'APUR sur la Petite Ceinture et ses possibles évolutions.

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

1.3. RAPPEL DU CONTEXTE PAR RESEAU FERRE DE FRANCE

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

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



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

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 sont partagés sur le maintien d'une vocation ferroviaire lourde sur la Petite Ceinture, la moitié de la table y est favorable tandis que l'autre moitié s'y oppose. Certains participants proposent d'accueillir des promenades naturalistes, des jardins, des espaces de sport et loisirs.

L'ensemble des participants souhaite conserver le linéaire de la Petite Ceinture et s'oppose donc à toute forme de construction.

Table n°2 : Les participants souhaitent garder la réversibilité et imaginent de nombreux usages temporaires ou permanents comme des pistes cyclables, des vélorails, des jardins partagés, des équipements de sport légers (pétanque, ping-pong,...), des aménagements pour les enfants et des espaces pour faire des pique-niques et des barbecues.

Pour eux, la priorité est d'ouvrir la Petite Ceinture aux citoyens pour qu'ils s'approprient cet espace. Ils insistent sur l'importance de maintenir l'unité sur l'ensemble et d'éviter la bétonisation et les constructions immobilières.

Table n°3 : Les participants s'opposent au maintien d'une vocation ferroviaire lourde mais souhaitent garder la possibilité d'une éventuelle réversibilité. Ils imaginent, par exemple, qu'elle puisse servir à la création d'une navette sur certains tronçons.

Table n°4 : Les participants estiment que la formulation de la question fausse le débat. Plusieurs participants souhaitent une activité ferroviaire légère ou un tram léger non sonore. Plusieurs participants imaginent un usage mixte sur les emprises qui le permettent. Les participants proposent également des pistes cyclables.

Table n°5 : La question divise les participants entre les partisans de l'utilisation ferroviaire et ceux qui optent pour une utilisation en lien avec la nature. Les participants préfèrent parler d'utilisation précaire plutôt que d'utiliser le terme de « vocation temporaire ».

Les participants proposent que les parties en tranchées ou en talus servent de lieu de promenade « au-dessus » des autres espaces publics, permettant un usage ferroviaire pour les parties « en dessous ».

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

Table n°1 : Les participants souhaitent que des jardins soient aménagés. Ils imaginent des jardins partagés et des jardins suspendus. Ils proposent à la fois des lieux de promenade, des lieux de sport en lien avec la nature et pour tous, par exemple le vélorail ou l'accrobranche.

Un participant propose d'utiliser les tunnels pour y faire des expositions.

Les participants sont contre tout projet de construction.

Table n°2 : Les participants estiment que la fonction première de la Petite Ceinture est d'être un lieu de promenade dans la nature. Ils souhaitent également que des pistes cyclables soient installées dans toutes les portions où il n'y a pas de circulation.

Un participant propose que les tunnels deviennent des lieux de répétitions pour les musiciens.

Table n°3 : Les participants proposent de créer une coulée verte permettant le maintien éventuel des rails engazonnés et de faire circuler des modes de transport légers (vélos, vélos-rail,..) tout en préservant la continuité écologique nécessaire à la survie de la biodiversité.

Les participants ajoutent que ces aménagements supposent que les espaces libres soient préservés, qu'il n'y ait donc pas de construction ni sur la petite ceinture si sur ses abords.

Table n°4 : Certains participants imaginent des usages mixtes comprenant des espaces verts, des espaces de promenade et un usage ferroviaire à condition que le matériel roulant soit silencieux.

Un participant souhaite avoir des espaces verts mais également des espaces culturels car il estime que ce type d'aménagement manque dans le 13^{ème} arrondissement.

Un participant insiste sur l'importance d'avoir des revêtements de sol rendant la marche facile.

Table n°5 : Les participants souhaitent savoir si une couverture temporaire des rails est possible.

L'ensemble des participants se méfie de la potentielle valorisation foncière des parcelles notamment puisque RFF a, selon eux, laissé disparaître la qualité ferroviaire sur certains tronçons.

3. ECHANGES

Thierry Catelan, Adjoint au maire du 13^{ème} arrondissement, chargé des questions relatives à la propreté et au traitement des déchets ajoute que, si des promenades sont créées, elles doivent rester propres et ne pas être le lieu de dépôts sauvages. Il souhaite que les aménagements permettent un entretien facile de ces espaces, ce qui n'est pas le cas actuellement, selon lui.

Une participante explique que les habitants ont peur que la petite ceinture devienne un espace constructible et souhaite avoir des informations à ce sujet.

Francis Combrouze, Adjoint au maire du 13^{ème} arrondissement, chargé des questions relatives à l'urbanisme, à l'architecture et à l'habitat explique que RFF n'est pas un partenaire facile car il n'a pas d'argent et il n'est pas exploitant ferroviaire.

Il explique que la ville a racheté à RFF la gare de Massena et qu'un concours a lieu actuellement pour aménager cet endroit. Il précise que plusieurs options sont envisagées notamment un projet pour les arts de la rue et du cirque et un projet de café culturel.

Au sujet des discontinuités, il rappelle que la ville a pris en charge la reconstruction d'un pont ferroviaire à la porte de Vitry à l'occasion de la mise en place du tramway des Maréchaux. Il ajoute que la Ville a financé le prolongement du tunnel ferroviaire au niveau de gare de Rungis. Il souhaite donc savoir à quoi vont servir ces infrastructures ferroviaires si aucun train ne circule plus sur ce tronçon.

M. Combrouze ajoute que RFF vend 92 lots commerciaux dans la gare des Gobelins pour un logisticien. Il souhaite donc connaître les projets ferroviaires de RFF.

Une participante explique qu'elle est partagée entre la vocation ferroviaire et les autres vocations. Elle souhaite que le fret ne soit pas oublié dans l'objectif de réduire la circulation des camions dans Paris.

Stéphane Dos Santos, membre de l'association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré (ASPCRF) souhaite savoir si un train a circulé le 18 janvier 2012 entre le Pont de Garigliano et la ZAC de Rungis. Il ajoute que cela permettrait de démentir la rumeur selon laquelle aucun train ne circule sur la Petite Ceinture depuis 1934.

Au sujet du transport de marchandise il rappelle que RFF pratique des délégations avec des opérateurs ferroviaires de proximité pour avoir une gestion la plus locale possible avec les riverains et les élus locaux.

Un élu s'étonne que la SNCF ne soit présente à cette réunion car RFF n'est pas un opérateur ferroviaire, il est gestionnaire des infrastructures. Il souhaiterait demander à la SNCF quel pourrait être le report modal du fret, c'est-à-dire le nombre de camions en moins au profit du train. Il explique que la SNCF ne répond jamais à cette question en raison d'un manque d'étude sur le sujet. Il estime que ce report doit être faible puisque la SNCF est le premier transporteur routier de France. La SNCF n'a donc aucun intérêt à réduire sa part de marché sur le transport routier qui lui revient

beaucoup moins cher puisque dans le même temps les investissements en matière de fret sont réduits. Il souhaite que RFF fasse des études complémentaires sur ce sujet.

Un participant demande à RFF combien pourrait rapporter un péage sur la Petite Ceinture.

Nicolas Noblet, de RFF, explique que l'objectif de cette concertation est de pouvoir aboutir à un nouveau protocole signé entre la ville de Paris et RFF pour pouvoir éviter des modes de fonctionnement qui ont coûté cher aux collectivités. M. Noblet précise qu'en 2006, le protocole indiquait que le réseau ferroviaire devait garder sa continuité et par conséquent tout aménagement devait être réversible ou préservant le gabarit ferroviaire dans l'hypothèse que les circulations soient reconduites.

Il explique que RFF s'intéresse fortement au sujet du fret et que les propositions qui sont faites actuellement en matière de vocation ferroviaire permettent le développement de l'activité fret dans Paris notamment en desservant des gares comme la gare des Gobelins. Il confirme que cette gare conserve sa vocation logistique. Il ajoute qu'une réflexion doit avoir lieu sur le mode d'acheminement fer pour la desserte de ce lieu. Il explique qu'historiquement cette desserte se faisait par des trains lourds et ajoute qu'aujourd'hui d'autres modalités peuvent être envisagées via le développement du tram fret.

Au sujet des constructions sur les surlargeurs de la Petite Ceinture, il précise que la quasi-totalité des emprises foncières sont inscrites au PLU de la Ville de Paris en Zone Urbaine de Grands Services Urbains (U.G.S.U.). Ce zonage n'autorise que les équipements et services urbains nécessaires au fonctionnement de l'agglomération. Il ajoute que le protocole actuel qui régit les usages de la Petite Ceinture indique qu'il faut conserver la continuité ferroviaire. En l'état il n'est donc pas possible de construire sur la plateforme ferroviaire. M. Noblet explique qu'il serait éventuellement envisageable techniquement de construire en sursol comme cela a été fait dans le 13^{ème} arrondissement mais que c'est impossible en raison du PLU de la ville de Paris.

4. CONCLUSION DE JEROME COUMET, MAIRE DU 13EME ARRONDISSEMENT DE PARIS

M. Coumet explique que, jusqu'à présent, deux types de gel existaient sur la Petite Ceinture. Le gel de RFF pour sauvegarder la continuité ferroviaire. Il ajoute que des frais importants ont été engagés pour le réaménagement de la ZAC de Rungis pour reconstituer un tunnel ferroviaire qui ne servira à rien, ce qui pose un problème en matière de gestion des finances publiques. M. Coumet explique que la ville de Paris a également gelé cette zone pour éviter que la Petite Ceinture ne soit vendue en tronçons ou en parcelles à des fins de projets immobiliers.

M. Coumet se félicite de cette discussion conjointe avec RFF. Il estime que RFF doit avoir un certain nombre d'idées sur ce qui pourrait être réalisé dans les différents secteurs de la Petite Ceinture. Il souhaite donc connaître les contreparties attendues par RFF pour que la discussion puisse avancer.

Il remercie l'ensemble des participants de leur travail.