

CONCERTATION SUR LE DEVENIR DE LA PETITE CEINTURE

*Compte-rendu de réunion publique
Atelier dans le 20e arrondissement de Paris*



Compte-rendu de la réunion publique-atelier organisée par la Mairie du 20^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 28 janvier 2013 tenue en mairie d'arrondissement.

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTIONS.....	3
	1.1. ACCUEIL DU MAIRE D'ARRONDISSEMENT	3
	1.2. PRESENTATION DU DIAGNOSTIC REALISE PAR L'APUR.....	4
	1.3. RAPPEL DU CONTEXTE PAR RFF	4
2.	SYNTHESE DES DISCUSSIONS AUX TABLES SUR LE DEVENIR DE LA PETITE CEINTURE	6
	2.1. REPONSE A LA QUESTION : DOIT-ON PRESERVER LA POSSIBILITE D'UNE VOCATION FERROVIAIRE LOURDE SUR TOUTE LA PETITE CEINTURE ? PEUT-ON ACCUEILLIR D'AUTRES USAGES TEMPORAIRES OU PERMANENTS ET A QUELLE(S) CONDITION(S) ?	6
	2.2. REPONSE A LA QUESTION : QUELLES PROPOSITIONS FAIRE POUR VALORISER LA PETITE CEINTURE ? (EN MATIERE DE NATURE ET DE BIODIVERSITE, DE LOISIRS, CULTURE ET PROMENADE, DE PROJETS URBAINS, DE DEPLACEMENTS AUTRE QUE FERROVIAIRE LOURD, ETC...)	10
3.	CONCLUSION.....	14

1. INTRODUCTIONS

La réunion publique de concertation dans le 20^e arrondissement de Paris, concernant le devenir de la Petite Ceinture, s'est tenue le 28 janvier 2013 au Gymnase Bidassoa. Environ 150 personnes ont participé à cette rencontre.

Étaient en tribune :

- Frédérique CALANDRA, *Maire du 20^e arrondissement* ;
- Julien BARGETON, *Adjoint au Maire de Paris chargé des déplacements, des transports et de l'espace public*;
- Fabienne GIBOUDEAUX, *Adjointe au Maire de Paris chargée des espaces verts et de la biodiversité* ;
- Hervé LEVIFVE, *de l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme) qui a mené les études sur la Petite Ceinture* ;
- Christiane BLANCOT, *de l'APUR, responsable du pôle Évolution Urbaine*.
- Nicolas NOBLET, *de RFF, propriétaire de la Petite Ceinture, chargé de projet aménagement et immobilier*

La réunion était animée par Gilles-Laurent RAYSSAC, de Res publica.

1.1. ACCUEIL DU MAIRE D'ARRONDISSEMENT

Frédérique CALANDRA, *Maire du 20^e arrondissement*, remercie l'ensemble des élus, des intervenants et des participants de leur présence à cette réunion de concertation sur le devenir de la Petite Ceinture. Des réunions sont organisées dans d'autres arrondissements, une réunion de restitution de la synthèse de l'ensemble des échanges aura lieu le 14 février dans le 4^e arrondissement, présidée par Anne Hidalgo, Première Adjointe au Maire de Paris en charge de l'urbanisme.

Cette réunion dans le 20^e arrondissement revêt une importance particulière, puisque dans cet arrondissement de près de 200 000 habitants, la Petite Ceinture, à 50% découverte et à 50% souterraine, circule davantage au cœur de Paris que dans les autres arrondissements où la Petite Ceinture est plus en périphérie. Ainsi, le gymnase Bidassoa qui accueille la présente réunion est installé au-dessus de la Petite Ceinture. Construite il y a 150 ans, elle n'est plus en activité depuis les années 90 et est devenue en quelque sorte une « friche », entretenue par RFF, la SNCF et des associations d'insertion.

Sur la Petite Ceinture, bons usages et mauvais usages se côtoient. En effet, certaines occupations illicites sont dangereuses : en novembre, un début d'incendie a été déclenché par une bagarre entre squatteurs. Ces usages doivent être combattus et évités car ils aboutissent à la mise en danger des personnes et parfois à des morts. Il est urgent de développer de nouveaux projets sur la Petite Ceinture afin de compenser ces occupations négatives par des occupations positives.

La Petite Ceinture est aussi devenue un espace de liberté, de fêtes, une zone de respiration au sein de la ville et un corridor de biodiversité. Elle est un vrai enjeu pour Paris et non pas, comme certains le prétendent, une lubie de « bobos » : les villes sont aujourd'hui de meilleurs réservoirs de biodiversité que certaines de nos campagnes, menacées par l'agriculture intensive et les produits chimiques associés. La biodiversité animale et végétale est importante pour l'homme. Par ailleurs, la Petite Ceinture est une zone de respiration dans une ville très dense.

« Que faire de la Petite Ceinture, comment l'occuper, l'aménager ? » est l'une des questions ouvertes soumise au débat. Bien que la Mairie du 20^e arrondissement ait son propre avis, qui transparait quelque peu dans cette présentation de la Petite Ceinture, son souhait est avant tout d'élaborer en commun avec les habitants du 20^e, et en particulier les riverains, un projet positif qui rassemble au lieu de diviser.

Il faut, pour Mme Calandra, saisir l'opportunité d'avoir dans le 20^e arrondissement des promenades plantées, associant espace de respiration et espaces d'activités, bien entretenus et agréables à parcourir. C'est le vœu de la Mairie du 20^e, mis en débat dans le cadre de ce débat.

1.2. PRESENTATION DU DIAGNOSTIC REALISE PAR L'APUR

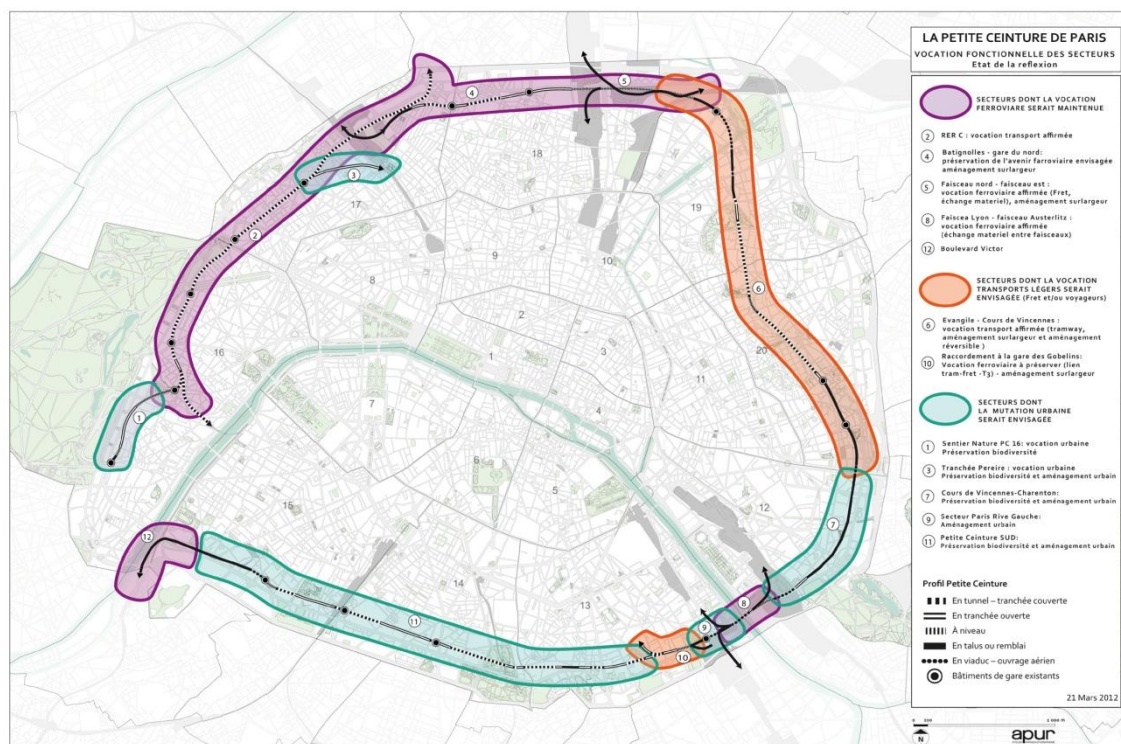
Hervé LEVIFVE et Christiane BLANCOT, de l'Atelier Parisien d'Urbanisme, présentent une synthèse du diagnostic réalisé par l'APUR sur la Petite Ceinture et ses possibles évolutions.

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 RFF

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 serait actuellement possible d'y faire circuler des trains lourds. Son statut est régi par un protocole passé en 2006 entre la Ville de Paris et RFF, qui prévoit le maintien de la possibilité de faire passer des trains sur tout le linéaire.

Avec la Ville, RFF fait aujourd'hui le constat d'un certain nombre d'évolutions dans l'environnement direct ou régional de la Petite Ceinture : la construction du tram sur les Maréchaux, le projet du Grand Paris Express, les recherches de l'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 qui alimente aujourd'hui la concertation sur le devenir de la Petite Ceinture. 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 AUX TABLES SUR LE DEVENIR DE LA PETITE CEINTURE

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

Table n°1 : L'ensemble des participants n'est pas favorable au retour du ferroviaire lourd sur toute la Petite Ceinture au titre de l'impératif de sécurité et de la tranquillité des riverains. Mais un désaccord a émergé sur l'usage possible, entre partisans des différentes préconisations envisagées dans l'étude de l'APUR et ceux qui les refusaient dans leur intégralité. Plusieurs interrogations sont ressorties chez les partisans du projet de l'APUR : quelles autres utilisations sont compatibles avec le projet de l'APUR ? Un éventuel tramway serait-il générateur de nuisances ?

D'autres propositions ont émergé : créer une réserve de biodiversité, une promenade, accueillir des espaces verts, un vélo-rail, des jardins partagés ou encore des équipements sportifs.

Table n°2 : Sur les neuf personnes présentes à la table, six étaient opposées à la préservation d'une vocation ferroviaire lourde sur la Petite Ceinture. De plus, cinq personnes sur neuf étaient favorables à la suppression des rails, mise à part dans les tunnels.

Sept des neuf participants se sont accordés pour ne discuter du devenir de la Petite Ceinture que sur le tronçon du 20^e arrondissement car il s'agit du périmètre le plus pertinent pour une réflexion collective.

Les participants estimaient que d'autres usages sont possibles sur la Petite Ceinture, mais qu'il devrait relever d'une récupération de l'espace public, géré comme tel. Enfin, il a été évoqué la nécessité de mener une réflexion sur les utilisations possibles des tunnels.

Table n°3 : Les participants estiment qu'il n'est pas pertinent de maintenir une vocation ferroviaire lourde sur la Petite Ceinture. Cependant, il paraît nécessaire de conserver les possibilités ferroviaires futures de la Petite Ceinture, celle-ci devant être multimodale et permettre des projets de transports collectifs. Ils estiment que la Petite Ceinture peut répondre aux difficultés de quartiers denses qu'elle traverse, qui manquent d'espaces verts et de cohérence.

Les conditions permettant l'accueil d'autres usages sur la Petite Ceinture sont les suivantes : faire participer les habitants à la mise en place d'aménagements, respecter la biodiversité avec des aménagements cohérents, innovants et réversibles. La Petite Ceinture doit permettre le développement d'un espace ambitieux, sans saucissonnages des différents tronçons. Une réflexion a émergé sur les usages possibles des tunnels : faire des abris pour la pluie, des buvettes et des espaces d'animations. Le projet devra être global et créatif.

Table n°4 : Les participants estiment qu'il n'est pas utile de préserver la possibilité d'un usage ferroviaire lourd sur la Petite Ceinture, ni même d'un usage léger comme un tramway, par exemple. Les participants craignent notamment de possibles nuisances sonores.

Si aucun aménagement n'est possible dans les tunnels, ils proposent de les fermer. Néanmoins, les participants souhaiteraient que soit étudiée la possibilité d'aménager une promenade dans les tunnels, à l'instar de ce qui a été réalisé dans le sud de Paris.

Les participants pensent que certains quartiers du 20^e arrondissement de Paris ne sont pas si mal desservis par les transports en commun que le laisse entendre les défenseurs d'un tramway sur la Petite Ceinture. L'exemple donné de la rue de la Mare leur paraît être un prétexte, car celle-ci est desservie par cinq stations de métros et deux lignes de bus (la ligne 26 et la ligne 96).

Table n°5 : Les participants ne sont pas favorables au retour d'une vocation ferroviaire lourde sur la Petite Ceinture.

Il leur semble important de conserver le patrimoine ferroviaire et de le valoriser en l'entretenant pour l'accueil du public, en vue d'usages ludiques. Les membres de la table craignent et ne souhaitent pas une possible spéculation immobilière sur les emprises foncières de la Petite Ceinture.

Table n°6 : Aucun participant ne souhaite retenir l'hypothèse d'un retour du ferroviaire lourd sur la Petite Ceinture. Cependant, d'autres usages de transports de personnes, légers et variés ont été mis en avant par les personnes présentes à la table. Il s'agit notamment de tramways, de pistes cyclables, ou encore de la circulation de véhicules électriques. Enfin, l'emprise de la Petite Ceinture semble particulièrement propice à l'exploitation d'un TCSP (transport en commun en site propre) susceptible de désengorger le reste de la route.

Table n°7 : Les participants ne sont pas favorables à une vocation ferroviaire lourde de la Petite Ceinture à moyen terme, ou à l'exploitation d'un tramway à court terme. Ils estiment néanmoins nécessaire de sauvegarder la voie et d'installer des planches en bois sur les rails afin que les aménagements soient réversibles. Ils ne souhaitent pas des équipements lourds construits sur la Petite Ceinture ou une éventuelle vente des terrains.

Sur le tronçon rue de Bagnolet (Flèche d'or) – Buttes Chaumont, ils proposent l'aménagement d'une promenade avec une piste cyclable similaire à une coulée verte.

Table n°8 : Les participants ne sont pas favorables à une vocation ferroviaire lourde aujourd'hui. Cependant, ils souhaitent préserver la continuité de la Petite Ceinture sur toute sa longueur et maintenir le patrimoine ferré existant. De plus, la vocation ferroviaire et de transports apparaît comme un potentiel pouvant être rétabli, si besoin, par les générations futures.

Pour les participants, les conditions requises pour accueillir d'autres usages sur la Petite Ceinture seraient les suivantes : respecter les riverains contre les nuisances de

tout ordre, mener une étude fine des besoins avant tout aménagement, disposer d'une cartographie de la biodiversité de l'ensemble du secteur.

Table n°9 : Les participants ne sont pas favorables au maintien d'une vocation ferroviaire lourde sur la Petite Ceinture.

Une majorité d'entre eux est, cependant, partisane de conserver la réversibilité des aménagements. Les participants souhaiteraient empêcher toute opération immobilière ainsi qu'une spéculation sur les terrains et la mise en place d'une coulée verte.

Table n°10 : Sur les huit participants à cette table, une seule personne est favorable au maintien de transports sur la partie souterraine de la Petite Ceinture dans le nord est parisien. Une vocation ferroviaire lourde sur la Petite Ceinture ne leur semblent pas pertinente vue la présence du tramway T3.

Enfin, les participants souhaitent à l'unanimité que la Petite Ceinture ne soit pas vendue pour des projets immobiliers.

Table n°11 : Six des huit participants sont favorables au maintien du fret et souhaitent voir des transports en commun sur la Petite Ceinture afin de soulager la saturation du réseau de voyageurs. Ce maintien du ferroviaire devrait être permanent là où cela est possible en fonction de l'espace.

Deux autres participants sont favorables à la création d'espaces verts à long terme.

Enfin, l'ensemble des participants estiment que la Petite Ceinture ne devrait pas faire l'objet d'opérations immobilières.

Table n°12 : Cinq des neuf participants à cette table sont favorables à l'abandon total du ferroviaire lourd sur la Petite Ceinture. Pour certains, son maintien coûte trop cher et ferait double emploi avec le tramway, alors que pour d'autres, il est trop tard pour mettre en place un tramway sur la Petite Ceinture (le choix aurait dû être fait avant par les habitants). Enfin, ce refus du ferroviaire lourd sur la Petite Ceinture provient également d'une crainte de nuisances sonores pour les riverains.

Les quatre autres participants souhaitent préserver une vocation partielle du ferroviaire lourd sur la Petite Ceinture en cas de besoin. Cette vocation pourrait être préservée sur une petite partie pour des raccords éventuels. Enfin, les rails devraient avoir une vocation double : pour des trains et pour des tramways.

Les autres usages proposés sont les suivants : des promenades pour cinq des neuf participants, des jardins partagés pour quatre participants et enfin des visites touristiques par le train pour deux participants.

Table n°13 : Les participants ne sont pas favorables au passage de trains ou de tramways sur la Petite Ceinture.

Ils sont favorables à certains aménagements temporaires : espaces mis à disposition pour les associations, pour les fêtes de quartiers, des expositions, des concerts, ou encore des pièces de théâtre.

Ils proposent également des usages permanents sur la Petite Ceinture comme du vélo-rail, du vélo et une piste cyclable, des aménagements des tunnels, des chemins de grandes randonnées, des jardins et des jardins partagés.

Enfin, les participants émettent le souhait que la Petite Ceinture reste dans le domaine public et que RFF ne la vende pas à des promoteurs immobiliers. La Petite Ceinture doit garder son unité.

Table n°14 : Sur les neuf personnes présentes à la table, six participants sont favorables au maintien d'une vocation ferroviaire légère sous réserve d'études sur le bruit et l'impact auprès des riverains. Face à cela, trois participants sont opposés à toute vocation ferroviaire.

Les participants sont favorables à l'accueil de nouveaux usages sur la Petite Ceinture sous réserve d'études et d'une concertation citoyenne.

Table n°15 : Les participants sont divisés sur la préservation d'une vocation ferroviaire lourde de la Petite Ceinture. Certains y sont favorables en vue de transports collectifs, en complément du tramway pour les espaces mal desservis ainsi que pour assurer la continuité entre les différents arrondissements. Ces participants souhaitent également préserver la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture afin de permettre le transport de marchandises et décongestionner le trafic parisien.

Face à cette position, d'autres participants estiment qu'il y a assez de transports en commun à Paris mais que la ville manque d'équipements et de bus, notamment.

Table n°16 : Sur les neuf participants présents à cette table, huit personnes estiment que la ville de Paris est déjà bien desservie en transports en commun et que la Petite Ceinture ne devrait pas garder sa vocation ferroviaire. Un participant estime de son côté que la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture pourrait être maintenue afin de pallier au manque de transports dans le 20^e arrondissement de Paris.

Les participants opposés au maintien d'une activité ferroviaire sur la Petite Ceinture estiment qu'il est nécessaire de préserver une qualité de vie pour mettre en valeur un espace partagé qui puisse être parcouru. De plus, ils voient dans la Petite Ceinture une nouvelle pratique potentielle de l'espace vert.

Ces derniers imaginent d'autres usages temporaires possibles pour la Petite Ceinture : déplacements doux, espaces d'expressions artistiques et/ou culturels, de la mise en place de repères urbains. Ces nouveaux usages requerraient des accès visibles pour tous ainsi qu'une accessibilité permanente.

Table n°17 : Les participants à cette table ont critiqué la question posée, en estimant qu'elle était orientée en faveur du ferroviaire lourd. Ils sont opposés à cette vocation mais favorables à conserver une possibilité de vocation de transport léger pour le futur sur la Petite Ceinture.

Les participants estiment que certains usages simples et polyvalents peuvent être mis en place : des promenades à pied, des respirations, des espaces naturels et sauvages, des espaces destinés au vélo. Enfin, la préservation de la biodiversité et du patrimoine écologique a été également mis en avant par les participants.

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 se sont accordés pour plébisciter les équipements sportifs : golf, tennis, etc. Ils proposent également l'aménagement en promenade plantée.

En matière de transport, il est proposé de faire circuler des tramways, des trains de voyageurs et de fret ainsi que des vélos-rails.

Enfin, un désaccord a émergé concernant la construction d'immeubles. Certains participants estiment que le besoin en logements sociaux et d'équipements est élevé et qu'il serait pertinent d'utiliser les terrains disponibles lorsqu'ils sont viables, tandis que d'autres participants estiment qu'il est nécessaire de préserver la Petite Ceinture comme un espace ouvert.

Table n°2 : Les participants proposent des aménagements orientés vers des espaces verts : pistes cyclables, jardins muraux et pergolas. Ils proposent aussi des aménagements ludiques et pédagogiques en direction des enfants, ainsi que la mise en place d'usages culturels ou destinés à l'horticulture : créer une école d'horticulture parisienne dans les espaces à ciel ouvert à usages des habitants (exemple de l'opération « cuisine mode d'emploi »).

Table n°3 : Les participants à cette table (majoritairement élus du 20^e arrondissement) estiment qu'il est indispensable que RFF cède les terrains de la Petite Ceinture gratuitement à la Ville de Paris et ce rapidement afin de réaliser des projets dès 2014.

Une partie de leurs propositions concerne les espaces verts : aménager un terrain d'aventure, réaliser un projet d'aménagement d'espaces verts entre le 124 de la rue des Pyrénées et la rue Florian. Il a été également proposé d'agrandir les espaces verts existants, notamment le jardin de la gare de Charonne, faire des jardins partagés, des buvettes, en réservant des parties préservées pour la biodiversité.

Table n°4 : Les participants indiquent fortement leur préférence pour l'aménagement d'espaces verts et leur opposition au passage d'un tramway. Ils proposent l'aménagement de promenades et de jardins (potagers, botaniques, partagés, etc.), ainsi que de jeux pour enfants sur la Petite Ceinture.

En outre, ils proposent de favoriser et de valoriser l'implantation de lieux créatifs et culturels dans les tunnels de la Petite Ceinture : ateliers, mini-musées, *street-art*. Il a été également proposé d'utiliser de vieux wagons pour en faire des locaux associatifs, de créer des espaces-verts souterrains (cf. journal *Le Monde* sur New-York les 27 et 28 janvier 2013). Plus globalement, les participants reprennent l'idée émise par la table n°2 de mener une réflexion sur l'utilisation possible des tunnels dans les 19^e et 20^e arrondissements.

Les participants se sont interrogés sur le financement d'un éventuel tramway sur la Petite Ceinture. Ils se sont demandé quel serait le cout d'un tel moyen de transport qu'ils jugent inutile ainsi que de son entretien ?

Table n°5 : Les participants proposent d'aménager des jardins partagés ainsi que des cheminements de découverte nature sur le parcours de la Petite Ceinture. De plus, ils proposent de mettre en place des vélos-rail comme mode de circulation douce.

Concernant l'aménagement spécifique des gares, ils proposent de les utiliser à des fins d'expositions éphémères, pour du graphisme ou encore de la musique.

Table n°6 : Les participants mettent en avant la notion de patrimoine historique (industriel, culturel et social). Afin de valoriser ce patrimoine, ils souhaitent créer des chemins inédits à l'intérieur de la Petite Ceinture qui seraient nommés : « les chemins du patrimoine » dont les fonctions seraient touristiques et culturelles.

Il est également proposé d'aménager des équipements sportifs, des locaux municipaux à destination des associations, des guinguettes, des kiosques municipaux. Selon un participant, il est nécessaire de préserver la biodiversité de l'aire Belleville-Parc des Buttes Chaumont.

Enfin, les participants proposent de lancer un concours ouvert aux écoles, aux associations ainsi qu'aux habitants pour décider des aménagements à mettre en place sur la Petite Ceinture. Ils estiment que les experts ne doivent pas être les seuls à décider des aménagements possibles et critiquent la mise en œuvre de la concertation qui n'est absolument pas idéale : les habitants du 20^e arrondissement n'auraient pas été consultés en 3 ans et les participants s'en déclarent frustrés. Ils espèrent que certaines de leurs propositions seront néanmoins retenues.

Table n°7 : Les participants souhaitent découper la Petite Ceinture en différentes zones, fermées et surveillées. Certaines zones resteraient en friche et auraient un caractère sauvage, d'autres zones seraient destinées à accueillir des jardins ouvriers, des jardins partagés, des jardins d'insertion ainsi que des aires de promenades. Il serait aménagé des toilettes ainsi que des « crotoires » pour les chiens.

Concernant les tunnels, il est proposé de les fermer au milieu en ne laissant que des champignonnières. Aux embouchures, des salles de gym, des cinémas associatifs ou encore des lieux pour des activités nocturnes (insonorisées) pourraient être créés.

Table n°8 : Les participants souhaitent préserver le patrimoine et la continuité de la Petite Ceinture. Les aménagements (jardins et promenades, etc.) devraient s'y intégrer sans modifier ce patrimoine, afin de préserver l'unité du lieu et être en cohérence avec l'environnement et le quartier.

Tout aménagement devrait se faire en étroite collaboration avec les usagers et les habitants à l'échelle locale. Une analyse participative doit être prévue en amont des aménagements afin de préserver la biodiversité.

Table n°9 : Les participants proposent de recouvrir les rails de planches afin d'avoir une promenade aisée ainsi qu'un terrain d'aventure sécurisé pour la jeunesse. Une ferme pédagogique pourrait éventuellement être mise en place. L'espace devrait rester

le plus possible à l'état naturel en maintenant la biodiversité végétale et animale. Des jardins partagés pourraient être aménagés afin de permettre une appropriation par les habitants.

Le patrimoine existant doit être valorisé, notamment la gare d'Avron. Des projets associatifs avec un investissement humain important peuvent être encouragés. Enfin, il semble utile aux participants de jouer la carte de l'intergénérationnel dans l'aménagement de la Petite Ceinture.

Table n°10 : Les participants présents à cette table souhaitent des aménagements variés et cohérents pour l'ensemble de la Petite Ceinture et proposent de créer une coulée verte, des lieux de protection de l'écosystème, des lieux d'expositions, un musée de la biodiversité ou encore des jeux d'enfants.

Ils regrettent une concertation qui leur apparaît trop tardive. A six voix pour et deux contre, ils indiquent que la proposition de l'APUR leur semble dangereuse pour le 20^e arrondissement, qui est encore une fois considéré comme un parent pauvre, vraisemblablement sans proposition d'espaces verts et la chance de protéger sa biodiversité.

Table n°11 : Les participants proposent trois types d'aménagements. D'une part, la création d'espaces verts sur les voies ou sur les talus. Il s'agit notamment de jardins partagés à vocation pédagogique, de « bois » fleurs. D'autre part, de transports doux : sur les voies, des rails préservés avec des vélos-rail, des tramways hippomobiles (tractés par des chevaux). A côté des voies, des espaces dédiés aux vélos, à la marche à pieds, aux rollers. Enfin, ils proposent d'aménager des espaces pour des expressions artistiques (expositions, musées) dans les gares et dans des constructions légères.

Table n°12 : Les participants proposent différents aménagements pour la Petite Ceinture : des jardins partagés, dont certains seraient réservés aux écoles, des espaces de promenade verte avec pistes cyclables et jeux pour enfants. Afin de préserver la biodiversité, ils proposent de maintenir une végétation diversifiée, de rédiger un guide contenant des explications sur les plantes et les animaux présents sur la Petite Ceinture. Des ruches pourraient également être mises en place.

La majorité des participants fait remarquer qu'elle ne souhaite pas voir de nouvelles constructions, mais propose cependant de réhabiliter les gares et de préserver le patrimoine ferroviaire. Ces bâtiments pourraient être récupérés pour des équipements culturels (expositions ponctuelles d'artistes) ou sportifs. Enfin, il est proposé de construire un musée Chris Marker dans le 20^{ème} arrondissement.

Table n°13 : Les participants proposent de réaliser une ceinture verte avec une connexion sur la banlieue. Des lieux de convivialité seraient aménagés en étapes aux différentes gares. Cette ceinture serait organisée en alternant des zones sauvages et des zones aménagées (des jardins pour les enfants notamment) afin de préserver la biodiversité.

Table n° 14 : Les participants souhaitent à l'unanimité que les nouveaux usages sur la Petite Ceinture soient collectifs. Ceux-ci pourraient être : culturels, artistiques, sportifs, centrés sur la nature, des circulations douces en encore d'agriculture partagée.

Table n° 15 : La majorité des participants souhaite que rien ne soit construit sur la Petite Ceinture car la ville de Paris est déjà très dense. A l'opposé, certains participants proposent d'utiliser les emprises qui peuvent être très larges pour des logements permanents. Une couverture des espaces non couverts pourrait être envisagée. En outre, il est proposé de réaliser des promenades familiales, pour piétons et cycliste ainsi que des espaces verts centrés sur la faune et la flore.

Il est également proposé différentes formes d'occupations temporaires des lieux : espaces artistiques et associatifs, jardins partagés. Les participants souhaitent voir se développer des logements temporaires pour les étudiants et les personnes en difficulté en utilisant des containers, comme en Allemagne, ou des wagons requalifiés en habitations.

Enfin, quelques participants souhaitent garder la Petite Ceinture tel quel, pour son charme.

Table n° 16 : Les participants souhaitent que les aménagements sur la Petite Ceinture permettent une accessibilité permanente de jour comme de nuit. Différents usages pourraient être créés : des lieux où la nature garde ses droits, des aménagements pour les « sportifs » en herbe, des aires de repos et d'expression libre (culturelle ou artistique), des jardins partagés, des promenades pédagogiques sur la biodiversité ou encore un espace « café associatif » ouvert ponctuellement selon les initiatives.

Enfin, ils proposent des aménagements spécifiques pour les rails. Ceux-ci pourraient accueillir un circuit vélo-rail permettant de découvrir la Petite Ceinture avec mobilité, ainsi que des accès pour vélos et piétons.

Table n°17 : La Petite Ceinture doit rester un poumon vert pour les participants. Cet îlot de fraîcheur, ce corridor écologique doit être connecté aux autres parcs de la ville.

Différents aménagements sont proposés dans ce cadre : la création de jardins partagés, d'espaces pour préserver la biodiversité et d'espaces sauvages, d'espaces entretenus par les habitants, de lieux de rencontres, de champignonnières, d'espaces de jeux pour les enfants (jeux d'échecs notamment).

3. CONCLUSION

Frédérique Calandra, *Maire du 20^{ème} arrondissement de Paris*, précise que la réunion qui se termine n'est pas conclusive. En effet, d'autres réunions se tiennent dans d'autres arrondissements, des visites de la Petite Ceinture sont organisées, des débats ont lieu en ligne. La restitution des échanges aura lieu le 14 février à la mairie du 4^e arrondissement de Paris, mais ne signifiera pas que la question de la Petite Ceinture est définitivement réglée. La concertation organisée en ce moment a pour objectif d'aiguiller la renégociation du protocole signé entre RFF et la Ville de Paris pour l'utilisation de la Petite Ceinture, qui expire en juin 2013.

Pour répondre à l'une des participantes, Frédérique Calandra affiche son attachement au travail de Chris Marker. Une exposition temporaire pourra être organisée au Pavillon Carré de Beudouin, une fondation et des mécènes pourront aider la Mairie à mettre en place quelque chose de plus pérenne.

La majorité des participants à cette réunion semble pencher pour l'abandon de la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture, tout en proposant la réversibilité des aménagements. Mme Calandra pense qu'il s'agit d'une voie judicieuse, qui ouvre la voie à des aménagements légers, qui permettent de conserver un espace vaste et ouvert de respiration au milieu d'une ville parisienne dense. C'est la principale force de la Petite Ceinture, qu'il convient de ne pas remettre en cause par des aménagements lourds.

Elle considère comme essentielle la question du logement social, dont les besoins sont importants en Ile-de-France. Elle précise que le 20^e est l'arrondissement parisien qui en aura construit le plus au cours de cette mandature. Ainsi, la Mairie est en train de terminer l'éco-quartier de Fréquel-Fontarabie, avec des bâtiments à forte exigence en matière de développement durable. A l'inverse, la Petite Ceinture n'apparaît pas comme un lieu apte à recevoir des constructions de logements.

Il est important de prendre en compte dans le choix des aménagements sur la Petite Ceinture la proximité immédiate de nombreux logements, construits au fil des années, le long de ces voies inutilisées. Il est difficile d'imaginer la mise en service de transports lourds devant les fenêtres d'appartements, jusqu'à présent au calme.

La majorité des participants insiste aussi sur la protection de la biodiversité. Certains ont demandé si des études sur la biodiversité de la Petite Ceinture avaient été réalisées. La réponse est oui, on dispose de connaissances précises sur le sujet, mais il est vrai que des études complémentaires pourraient être réalisées. Concernant les ruches, évoquées par l'un des participants, Mme Calandra explique que le 20^e disposent déjà de ruches, qui produisent le « Miel de Béton », qui est l'un des meilleurs de la région, car la Ville de Paris a abandonné depuis 2003 l'usage de pesticides dans les parcs publics. La Mairie est favorable à la réintroduction des abeilles sur la Petite Ceinture. Elle indique qu'une faune et une flore variées existent sur la Petite Ceinture et doivent être étudiées. Par ailleurs, toutes les cultures ne sont pas possibles sur la Petite Ceinture en raison de la qualité de la terre. Ces questions, ainsi que le type de cultures, de jardins (partagés, familiaux, etc.) devront être mis en discussion. Pour rappel, le 20^e est l'un des arrondissements qui possède le plus de jardins partagés, animés soit par des associations de riverains, qui en font un lieu de convivialité et de

socialisation, soit par des associations d'insertion pour des chômeurs de longue durée (jardin suspendu sur le gymnase de la rue des Haies).

Mme Calandra souligne l'importance de la question de la métropole parisienne, évoquée par un participant. Il s'agit de l'un des défis auxquels sont confrontés les élus parisiens. Le 20^e arrondissement s'est mobilisé pour le passage du Mobilien n°96 dans la rue de Ménilmontant et la mise à sens unique de cette rue, afin de faciliter les usagers de cette ligne qui dessert toute l'Île-de-France. Ainsi, il faut penser la ville et les transports à l'échelle francilienne. Les parisiens ont le droit, tout comme les habitants d'Épinay-sur-Seine, de Ris-Orangis ou d'ailleurs, à une ville apaisée, plus tranquille, plus verte, etc. Pour rappel, les passagers du tramway T3 parisien sont franciliens pour près de 50%. Mme Calandra rappelle que c'est, d'ailleurs, dans le but de desservir les habitants de la Petite Couronne que le tramway a finalement été implanté sur le boulevard des Maréchaux et non sur la Petite Ceinture comme cela l'avait été envisagé.

Selon elle, les aménagements sur la Petite Ceinture doivent être réversibles afin de préserver le patrimoine existant et ne pas condamner un possible usage à vocation ferroviaire, en fonction des futurs besoins. Elle rappelle que les transports en commun ont un impact non négligeable sur la réduction de la pollution urbaine, en permettant aux gens de délaissier leur voiture pour leurs déplacements. La pollution urbaine est une problématique importante.

Comme évoqué par les participants, le patrimoine de la Petite Ceinture (gares et ouvrages d'art) pourrait être rénové, éclairé voire transformé. Des usages culturels et conviviaux, comme des bals musettes pourraient être envisagés de façon temporaire et dans le respect des riverains. Les habitants du 20^e trouveront sans aucun doute de nombreuses idées pour animer la Petite Ceinture. Les débats se poursuivront à l'échelle du 20^e arrondissement au cours des réunions de conseils de quartiers.

Frédérique Calandra remercie les participants qui ont été particulièrement productif lors de cette réunion.