

Réunion publique commune aux conseils de quartier Pereire-Malesherbes, La Fourche-Guy Môquet et Epinettes-Bessières

18 octobre 2016 19h en salle des Fêtes, Mairie du 17e

Thème LA PETITE CEINTURE

A la tribune :

Brigitte KUSTER, Maire du 17^{ème} arrondissement

Geoffroy BOULARD, Conseiller de Paris, Premier Adjoint, Délégué du maire au quartier La Fourche-Guy Môquet

Jérôme DUBUS, Conseiller de Paris, Délégué du maire au quartier Epinettes-Bessières

Christophe LEDRAN, Adjoint au maire, Délégué au quartier Pereire-Malesherbes

Bruno GOUYETTE, Responsable des projets au Secrétariat général de la Mairie de Paris

Brigitte KUSTER remercie M. Bruno GOUYETTE, responsable des projets de la Petite Ceinture au Secrétariat général de la Mairie de Paris. Elle expose que les projets sont portés par la Mairie de Paris, en concertation avec les mairies d'arrondissement.

Brigitte KUSTER rappelle que la Petite Ceinture marque le paysage du 17e sous un aspect variable selon les quartiers. Elle sert à la circulation du RER C sur la partie Maillot : elle est en revanche désaffectée entre Pereire et Pont-Cardinet, où aucune circulation n'est envisagée ; elle est inexploitée entre le faisceau Saint-Lazare et le tunnel Navier. La Mairie de Paris souhaite utiliser les tronçons désaffectés ou inexploités pour des usages récréatifs, écologiques ou commerciaux. Une convention de mise à disposition de l'infrastructure a été négociée avec la SNCF. Certains tronçons ont d'ores et déjà été aménagés en promenade dans les 16e, 13e et 15e arrondissements.

Pour le 17e, la concertation porte sur deux emplacements très précis : la tranchée Pereire et la partie Navier. La réunion de concertation permettra de présenter l'état de la réflexion de la Mairie de Paris et de recueillir l'avis des conseils de Quartier.

Brigitte KUSTER réaffirme la volonté de l'équipe municipale sur ce projet :

- redonner vie à la Petite Ceinture sous forme de promenade, dans le respect de la biodiversité existante, en rejetant un usage commercial qui priverait les habitants du 17e d'un espace vert supplémentaire ;
- régler la question de l'entretien des espaces et de leurs abords, notamment des grilles, afin d'éviter les détournements d'usage et les campements illicites ;
- privilégier la qualité des aménagements et l'écoute des habitants ;
- envisager la mise en accessibilité de l'espace créé, en pesant le choix entre rampe d'accès et mise en place d'un ascenseur, et en examinant la faisabilité d'un linéaire accessible aux personnes handicapées (de Pont-Cardinet à Alfred Roll) ;
- prolonger l'aménagement par une végétalisation des ponts de Clichy et de la Jonquière.

Bruno GOUYETTE rappelle que le projet de la Maire de Paris de rouvrir la Petite Ceinture à de nouveaux usages est mené en lien étroit avec la SNCF (propriétaire de la Petite Ceinture) grâce au Protocole Ville-SNCF, conclu en 2015 et présenté en Conseil de Paris et au sein des conseils d'arrondissement. Dans le 17e, l'emprise de la Petite Ceinture est constituée de différents tronçons non raccordés, dont un touchant au faisceau Saint-Lazare qui a été exclu du protocole à la demande de la SNCF.

La gouvernance du projet est donc confiée à un comité de pilotage en partenariat Ville-SNCF réunissant des représentants SNCF, des adjoints de la Ville de Paris et les 9 maires d'arrondissement concernés. Ce comité de pilotage valide les axes d'orientation du projet. Pour le 17e arrondissement, une convention de transfert de gestion sera signée avant fin 2016 dans le secteur Pereire. Cela donnera une plus grande liberté d'agir à la Ville de Paris. Dans le secteur nord du parc Martin Luther King, des conventions d'occupation temporaire seront signées. La gestion de la propreté et de l'entretien des espaces, notamment l'entretien des dessous de pont, est dévolue à la Mairie de Paris.

Un plan-programme a été présenté au comité de pilotage en mars et juin 2016. Il définit de grands axes d'usage, dans le respect de la biodiversité présente sur la Petite Ceinture :

- jardins partagés et agriculture urbaine ;

- promenades sur la plateforme ferrée ;
- mobilités sur rail : vélos-rail ou objets roulants non-motorisés, possibilité (limitée) de circulation de trains-découverte ;
- accueil d'événements ou d'activités économiques légères (cafés ou restaurants installés dans les gares).
- Le principe est posé d'une utilisation rapide partout où cela est possible. Dans certains secteurs, les études avant travaux, la passation de marchés publics et les travaux peuvent en effet s'échelonner sur le long terme.

Bruno GOUYETTE en vient à la question des chantiers participatifs. Le but est de proposer, sur des séquences courtes, une concertation sur le terrain entre des équipes de professionnels et les habitants accueillis sur site. Les travaux peuvent être confiés à des volontaires, notamment les activités de jardinage. L'objectif est d'ouvrir un espace de ce type dans chacun des 9 arrondissements, afin de faciliter l'appropriation des espaces par les Parisiens. Dans les 19e, 20e, 12e et 14e arrondissements, cette expérience est ouverte depuis fin juillet et se poursuivra jusqu'à la fin de l'année. Dans le 17e, il est proposé d'ouvrir ainsi le tronçon situé au nord de l'avenue de Clichy, entre la rue Pouchet et la rue de Clichy.

Concernant les actions propres au 17e arrondissement, il s'agit de raccorder la tranchée Pereire à la promenade créée dans le cadre de l'opération Saussure afin de rejoindre le parc Martin Luther King par la rue Saussure et la nouvelle passerelle ou par la rue Cardinet. Dans la tranchée Pereire, il s'agit de préserver la biodiversité tout en permettant la promenade et l'activité sportive, dans la limite imposée par la largeur de la plateforme ferrée (10-12 m au plus large). Sur le tronçon Navier, entre la rue Pouchet et le pont de la Jonquière, le site pourrait être accessible sur 250 mètres environ dès que l'équipe de professionnels sera désignée, début 2017. La tranchée Pereire s'étend quant à elle sur environ 710 mètres, avec une profondeur variable de 6 à 8 mètres. Le site n'est donc pas accessible sans infrastructure. Un escalier de chantier existe d'un côté. Il reste à étudier quels équipements peuvent être installés. L'ascenseur représente un coût d'installation et de gestion, et la cohérence d'ensemble imposerait d'en installer un à chaque bout, voire idéalement un tous les 350 mètres.

Brigitte KUSTER s'enquiert de la faisabilité d'une rampe.

Bruno GOUYETTE explique que la profondeur de la tranchée impose une rampe d'une centaine de mètres de long, avec des paliers. Il n'est pas possible de l'installer en épingle à cheveux, faute d'une largeur suffisante, sauf à utiliser la largeur du talus, et donc à dégrader la végétation existante.

Concernant le cheminement, il s'agit de préserver la plateforme ferrée partout où elle existe, pour des questions de réversibilité, mais aussi et surtout pour préserver la mémoire du site. Des mobilités sur rail sont à l'étude à côté du cheminement piéton.

L'état phytosanitaire des arbres présents sur site est étudié par le service de l'Arbre et des Bois de la Mairie. Cette étude sera conduite à l'automne 2016 dans la tranchée Pereire, sachant que la SNCF n'entretient plus les arbres depuis que le site n'est plus exploité. L'ouverture de l'espace au public et aux professionnels de travaux impose de juger de la menace que peuvent représenter les arbres et de prendre des mesures d'égale et d'abattage si nécessaire.

Un participant demande confirmation que la Petite Ceinture reste la propriété de SNCF-Réseaux, et que l'Etat et la SNCF exigent la réversibilité des installations, afin de revenir éventuellement à une utilisation purement ferroviaire. Il s'enquiert des raccordements entre voies ferrées exploitées et Petite Ceinture (Pont de l'avenue de Clichy) et demande si ces infrastructures seront exploitées ou si elles seront détruites dans le cadre de l'aménagement de la Petite Ceinture. Enfin, il demande confirmation que le raccordement de Courcelles-Ceinture au Pont-Cardinet pourra être installé de façon non-réversible.

Un participant demande quels sont les grands objectifs du projet, à l'échelle de Paris et non de l'arrondissement.

Un participant insiste sur la question de la réversibilité des installations. La gare Saint-Ouen va être réhabilitée, mais le tunnel attendant n'est pas aménagé. Un projet de salle des fêtes, avec un plancher protégeant les rails, un éclairage adapté et une fermeture par deux portes pourrait être envisagé.

Brigitte KUSTER répond sur la question des objectifs généraux du projet d'aménagement. Elle rappelle que l'équipe municipale souhaite préserver la verdure appréciée des riverains, tout en permettant une promenade et éventuellement une animation sans nuisance. Citant en exemple la belle réussite de la promenade Pereire, elle espère avant tout préserver l'authenticité et le charme de ces lieux.

Geoffroy BOULARD s'intéresse à la question budgétaire des deux tranches du projet.

Bruno GOUYETTE revient sur les grands objectifs de la Mairie de Paris, qui déplore qu'une infrastructure ferroviaire inutilisée depuis des décennies ne serve pas aux Parisiens. L'objectif général est donc de proposer une réappropriation de ces espaces par les Parisiens. Cela prendra la forme d'une promenade pouvant varier selon les secteurs, au gré des envies des riverains. L'analyse globale et l'analyse locale sont donc aussi importantes l'une que l'autre.

La réversibilité est imposée par le schéma directeur d'Île-de-France. La SNCF et la Ville de Paris doivent donc respecter ces impératifs fixés par l'Etat. Toutefois, il convient de différencier les secteurs où il n'y a pas de projet ferroviaire à moyen terme ; les secteurs

jouxtant les faisceaux exploités où il peut y avoir des projets d'emprise ferroviaire à moyen terme ; et enfin les secteurs sortis du réseau ferré national en raison de leur isolement. Dans ce dernier cas uniquement, un transfert de gestion sans durée est consenti à la Ville de Paris.

Bruno GOUYETTE indique à Geoffroy BOULARD que le budget Petite Ceinture constitue une ligne de l'important plan d'investissements de la Ville de Paris, à hauteur de plusieurs millions, auquel s'ajoutent les 7,5 M€ affectés dans le cadre du budget participatif. Le budget global s'élève donc à plus de 20 M€ à l'échelle parisienne. Pour mener à bien ce projet portant sur plus de 32 km d'emprise, il s'agit d'être rigoureux dans le choix des travaux comme dans la gestion de l'argent public.

Bruno GOUYETTE réaffirme les grands objectifs de la Ville de Paris :

- préserver la biodiversité partout où elle existe ;
- préserver et mettre en valeur le patrimoine ferroviaire (gares, voûtes, rails) ;
- favoriser l'accueil des activités économiques et le travail de porteurs de projet capables de générer des recettes pour la Ville, afin de permettre au projet de s'auto-financer en partie.

Un participant demande comment sera assurée la surveillance des espaces réaménagés.

Une participante s'enquiert du calendrier des concertations. Elle fait part de son attachement au paysage champêtre et poétique qui a servi de cadre au tournage de *L'Écume des jours*. Elle suggère d'y tenir des expositions artistiques.

Un participant demande si des aménagements sont prévus pour le tronçon Wagram-Pereire en direction de Pont-Cardinet.

Jérôme DUBUS revient sur la question de l'entretien, déplorable à l'heure actuelle. Les Mairies d'arrondissement ont beaucoup de mal à obtenir des opérations de nettoyage de la Petite Ceinture. Il estime qu'une opération de nettoyage trimestrielle est nécessaire. Il attend donc sur ce point un engagement de la Ville de Paris.

Bruno GOUYETTE constate que la réouverture progressive au public apporte une amélioration de l'état des lieux, sans dégradation ni salissure. L'absence de gestionnaire est la principale raison de la prolifération des détritiques et des trafics. La maîtrise des lieux par la Ville permet de mieux les connaître et de mieux les gérer. La Mairie de Paris donnera suite au dispositif d'entretien actuel, assuré par des associations d'insertion permettant à des personnes en grande précarité de retrouver un emploi. Elle financera ce dispositif et en suivra le bon fonctionnement.

La nouvelle Direction de la Prévention, de la Sécurité et de la Protection des Parisiens et des équipements voit entrer dans ses attributions la sécurisation de la Petite Ceinture, qui était jusque-là du ressort de la SNCF.

Les usages qui vont se développer sur la Petite Ceinture seront du ressort de la Mairie de Paris. Dans la mesure où ces usages conviendront à la Mairie et aux riverains, ils seront conservés. Les conflits éventuels seront gérés par la Ville, et les espaces seront considérés comme des espaces publics où la police n'aura pas de réticence à intervenir, contrairement à la situation actuelle.

Bruno GOUYETTE indique que la concertation qui s'ouvre ce soir se poursuivra dans les semaines suivantes. Le chantier participatif de la rue Ernest Roche permettra de prolonger la concertation sur le terrain. Il distingue clairement la concertation sur plans, menée en réunion de conseil de quartier, et la concertation sur le terrain, plus concrète, grâce aux chantiers participatifs.

Concernant le tronçon Saussure, il se prolonge au sud de la place Wagram pratiquement jusqu'à la rue Alphonse de Neuville. La question de la protection des personnes par rapport au RER C devra être réglée de manière prioritaire. En temps utiles, la concertation sera portée par la Mairie d'arrondissement selon le vœu de la Maire de Paris.

Geoffroy BOULARD demande une date de concertation locale au sein du conseil de quartier Epinettes-Bessières, avec une réunion préfigurant la mise en place du chantier participatif.

Bruno GOUYETTE rappelle que les adjoints à la Maire de Paris ont proposé à l'été 2015 aux 9 maires d'arrondissement d'engager une concertation locale dans leurs arrondissements. Certaines mairies l'ont fait. Quoiqu'elle n'ait pas eu connaissance d'une concertation organisée dans le 17e arrondissement, la Maire de Paris a considéré qu'il était temps de faire cette proposition de chantier participatif dans les 9 arrondissements. Il est toutefois possible de faire une réunion de concertation localisée, organisée de concert avec la mairie d'arrondissement.

Un participant demande dans quel délai l'état des lieux du patrimoine arboré sera présenté aux conseils de quartier, avec des propositions d'action.

Bruno GOUYETTE indique que l'avant-projet des éléments de programmation (accès, cheminements, gestion du talus planté, installation d'espaces de loisirs) pourra être présenté aux conseils de quartier en début d'année 2017.

Un participant souligne que le tunnel Pouchet est actuellement squatté et il souhaite savoir à qui incombe l'évacuation du tunnel.

Un participant demande quel sera l'impact des promeneurs sur la biodiversité actuelle, justement préservée par l'absence d'intrusion.

Un participant propose de créer un musée de l'histoire de la Petite Ceinture dans l'emprise de la rue Ernest Roche.

Une participante demande si l'entretien de la Petite Ceinture sera assuré par « Jardins et Espaces Verts » ou par « Propreté de Paris ».

Une intervenante, ancienne présidente d'association, demande comment la Ville pourra entretenir ces nouveaux espaces alors que la propreté de Paris n'est déjà pas correctement assurée.

Bruno GOUYETTE indique que la SNCF a engagé une procédure d'évacuation des 50 personnes qui occupent illégalement le tunnel Pouchet depuis l'été. Le délai d'évacuation étant d'un mois, il reste une semaine pour mener à bien l'opération. Il souligne que l'occupation des espaces tend à diminuer les détournements d'usage et les occupations illégales.

Concernant la biodiversité, il s'agit de diminuer l'impact de la promenade en limitant l'accès à la plateforme ferroviaire tout en interdisant l'accès au talus. La préservation de la « trame noire » impose aussi de limiter les horaires d'ouverture afin de ne pas gêner petits rongeurs et autres animaux nocturnes. La Mairie de Paris a bien conscience que l'ouverture comme la fermeture des espaces entraînent des nuisances qu'il convient de maîtriser.

Concernant la proposition de musée, Bruno GOUYETTE rappelle que le projet ne prévoit aucune construction. En revanche, tout projet d'exploitation des clôtures, d'installation de palissades ou d'éléments de signalétique peut être apporté dans le cadre des chantiers participatifs, mis en discussion et remonté au niveau des mairies.

L'entretien reviendra à la Ville de Paris, comme elle le fait actuellement dans les rues comme dans les parcs et jardins. La présence humaine entraîne des dégradations plus ou moins fortes de l'espace public. Il est évident que la Petite Ceinture ne doit pas se transformer en avenue parisienne, fréquentée par des milliers de personnes. À titre d'exemple, la promenade du 15^e reste tranquille.

Une participante revient sur le projet de la Ville de Paris de « rentabiliser » la Petite Ceinture.

Bruno GOUYETTE se défend d'avoir utilisé ce terme. Il s'agit d'apporter de nouvelles ressources permettant au projet de fonctionner au mieux. Il ajoute que le montant des investissements engagés par la Ville sera bien plus important que celui des recettes espérées sur la Petite Ceinture.

Un participant demande si l'ouverture de nuit du parc Martin Luther King reste d'actualité. Il se prononce très défavorablement sur ce point, qui attirera bruits et nuisances pour les riverains.

Bruno GOUYETTE indique que le bilan est en cours sur les ouvertures nocturnes des parcs et jardins. Les maires d'arrondissement seront tenus informés des résultats de ce bilan en temps utiles. S'agissant de la Petite Ceinture, il n'y a pas de projet d'ouverture nocturne. Une expérimentation a été menée dans le XIII^e arrondissement durant les deux mois d'été, mais aucune décision n'est prise à ce stade. Seul un souhait d'ouverture plus large a été émis par la Maire de Paris. Les horaires seront examinés au cas par cas.

Une participante demande comment sera empêché à l'avenir le squat du tunnel sous la rue Navier, qui sera prochainement évacué.

Une participante détaille son tour d'horizon des espaces de la Petite Ceinture actuellement ouverts et invite les participants à faire de même pour se forger une idée plus précise des espaces existants.

Jérôme DUBUS indique que la concertation se poursuivra dans les conseils de quartier. Il rappelle que la partie Ernest Roche est actuellement source de nuisances, et il regrette que la SNCF pratique le politique de la chaise vide dans les différentes réunions. Il espère que le projet permettra de changer la Petite Ceinture de foyer de nuisances en foyer de jouissances.

La séance est levée à 20 h 26.