

CONCERTATION SUR LE DEVENIR DE LA PETITE CEINTURE

*Compte-rendu de réunion publique
Dans le 15e arrondissement de Paris*



Compte-rendu de la réunion publique organisée par la Mairie du 15^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 25 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.....	5
1.3.	RAPPEL DU CONTEXTE PAR RFF	5
2.	ECHANGES AVEC LA SALLE	7
3.	CONCLUSION.....	7

1. INTRODUCTIONS

La réunion publique de concertation dans le 15^e arrondissement de Paris, concernant le devenir de la Petite Ceinture, s'est tenue le 25 janvier 2013 en mairie d'arrondissement. Environ 70 personnes ont participé à cette rencontre.

Etaient en tribune :

- Philippe GOUJON, Maire du 15^{ème} arrondissement, député de Paris, conseiller de Paris.
- Claire de CLERMONT-TONNERRE, Première adjointe au maire du 15^e arrondissement, chargée du développement durable, conseillère de Paris
- Marie TOUBIANA, adjointe au maire du 15^e arrondissement, chargée des espaces verts et du cadre de vie et de l'environnement
- Thierry PHILLIP, service paysage et aménagement de la Direction des espaces verts et de l'environnement de la Ville de Paris (DEVE)
- Eric CRESPIAN, Chef de la division DEVE du 15^e
- Dominique ALBA, directrice de l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme).
- Hervé LEVIFVE, de l'APUR
- Olivier MILAN, directeur adjoint de l'aménagement et de l'immobilier, Direction régionale Ile-de-France de Réseau Ferré de France.
- Sébastien REYTER, chef du service prospective et planification, (à la Direction de l'aménagement et de l'Immobilier), à la Direction régionale Ile-de-France de RFF.

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

1.1. ACCUEIL DU MAIRE D'ARRONDISSEMENT

Philippe Goujon, *Député-maire du 15^e arrondissement*, remercie l'ensemble des intervenants et des participants de leur présence et a le plaisir d'ouvrir la concertation sur le devenir de la Petite Ceinture. Cette démarche fait suite à la décision de RFF, propriétaire du site, et de la Ville de Paris de signer un protocole visant à permettre l'ouverture de la Petite Ceinture au public. En 2006, ce protocole offrait la possibilité de réaliser des aménagements à condition qu'ils soient réversibles.

À cette date, la Mairie du 15^e arrondissement a émis le vœu que soit lancée l'étude de l'aménagement de la Petite Ceinture en coulée verte entre le parc André Citroën et le parc Georges Brassens. Elle a demandé que soit supprimé le caractère obligatoirement réversible des aménagements et la réalisation d'une étude sur les impacts sonores des différents usages possibles de la Petite Ceinture. Enfin, les élus

de l'arrondissement souhaitent que soit transmis à RFF, en amont de la renégociation du protocole, l'ensemble des contributions des associations, des riverains, mais aussi du tennis club de Vaugirard, afin que leurs préoccupations puissent être prises en compte dans ce cadre.

Une première réunion de présentation du projet de coulée verte sur la Petite Ceinture dans le 15^e a eu lieu en juin 2006. Un nouveau projet a été présenté en janvier 2011, discuté au cours de plusieurs réunions de conseils de quartier, d'une réunion d'information en février 2012.

Le protocole signé par RFF et la Ville de Paris en 2006 est actuellement en cours de renégociation en vue de son renouvellement et RFF envisage de déclasser plusieurs portions de la Petite Ceinture du Réseau Ferré National (RFN).

La Mairie du 15^e se prononce contre la reprise du trafic ferroviaire, en raison de l'implantation de nombreux immeubles au droit des voies ferrées et du choix d'un aménagement plus ambitieux, respectant le corridor écologique que constitue aujourd'hui la Petite Ceinture. Sans renier son histoire et son architecture ferroviaires à l'image de la *High Line* new-yorkaise, elle devrait être un espace vert à part entière, inscrite en « espaces verts protégés » au titre du PLU et non « en zone de grands services urbains » comme c'est le cas à l'heure actuelle.

Le projet d'aménagement de la Petite Ceinture en coulée verte dans le 15^e sur une portion de 1,3 km de place Balard à la rue Olivier de Serres est en cours, les travaux ayant démarré en février 2012. Afin de permettre la promenade, 5 accès, dont 3 à mobilité réduite (ascenseurs) sont en cours d'aménagement et un platelage de bois est en cours d'installation sur une partie des rails, ainsi qu'un sol stabilisé. Des clôtures et des garde-corps permettront de protéger l'accès aux immeubles contigus et d'isoler totalement le site. Pour développer ces accès, mais aussi pour la sécurité des promeneurs, des densifications d'arbres et des éclaircissements ont été nécessaires. Les paysagistes ont privilégié un développement de strates de sous-bois.

Ce nouvel espace de 3,5 hectares doit concilier accueil du public, préservation du patrimoine végétal et de la biodiversité. Le projet répond à la fois aux objectifs du Plan biodiversité, adopté à l'unanimité par le Conseil de Paris en novembre 2011, et du Grenelle de l'environnement en 2007.

Les riverains se sont plaints d'un certain nombre de nuisances pendant les travaux (abattage des arbres, intrusions, bruits, etc.). Pour y répondre, une réunion s'est tenue sur place en présence de l'adjointe aux espaces verts du 15^e arrondissement, Madame Marie Toubiana, du paysagiste en charge du projet, et de nombreux riverains, avec pour ambition d'impacter le moins possible les immeubles à proximité immédiate du projet. Par ailleurs, d'éventuels plantations et aménagements supplémentaires pourront être réalisés à la fin du chantier afin de garantir le cadre de vie et la tranquillité des habitants.

Le premier tronçon, dont l'aménagement devrait se terminer en fin d'année, a vocation à être prolongé à l'Est et à l'Ouest afin de réaliser un arc vert qui réunira les deux parcs au Sud du 15^e. Cette promenade n'est qu'une étape. Celle-ci a vocation à s'étendre sur les quais jusqu'à Bir Hakeim, qui doivent être réaménagés permettant un meilleur

partage entre les différentes activités portuaires, industrielles et de promenade. De tels aménagements pourront aussi à terme être réalisés sur le boulevard des Fermiers Généraux.

Ces différents projets seront menés sous la prochaine mandature. Les projets en cours feront profiter le 15^e de 12 ha d'espaces verts supplémentaires comprenant l'extension d'un hectare du parc André Citroën, l'aménagement du jardin Convention - Croix Nivert - Lecourbe sur 2 500 m², 5 ha de la Corne Ouest et du ministère de la Défense, 3 400 m² du square central de la ZAC Boucicaut, 1 350 m² en cœur d'îlot rue Castagnary, le jardin de Lourmel-Eglise, 1 ha au cœur de l'hôpital Necker, ouvert au public, et près d'un hectare devant le Parc des Expositions, dans le cadre du projet de rénovation. A ces espaces verts en cours d'aménagement, s'ajoute la réflexion sur des trames vertes menées en conseils de quartier.

Enfin, la Petite Ceinture possède un patrimoine à valoriser. La Mairie du 15^e souhaite ainsi transformer la gare de Vaugirard en une Maison de la nature, afin de sensibiliser les habitants à la biodiversité, à la nature. Le 15^e a demandé au Maire de Paris de lancer une procédure de conventionnement auprès de la SNCF, propriétaire de la gare.

La question se pose aussi pour les cours de tennis, situés de part et d'autres de la voie ferrée. Comment les faire communiquer entre eux ?

Concertant le devenir de la Petite Ceinture à l'échelle de Paris, sujet de cette réunion, l'APUR a réalisé une étude, base de la réflexion. La concertation a pour objectif de recueillir l'avis des mairies d'arrondissement, des Parisiens, mais aussi de tous les acteurs de la métropole sur les fonctions et usages à privilégier sur le site, par exemple, l'aménagement en corridor écologique, le maintien de la vocation ferroviaire, la valorisation du patrimoine, etc.

1.2. PRESENTATION DU DIAGNOSTIC REALISE PAR L'APUR

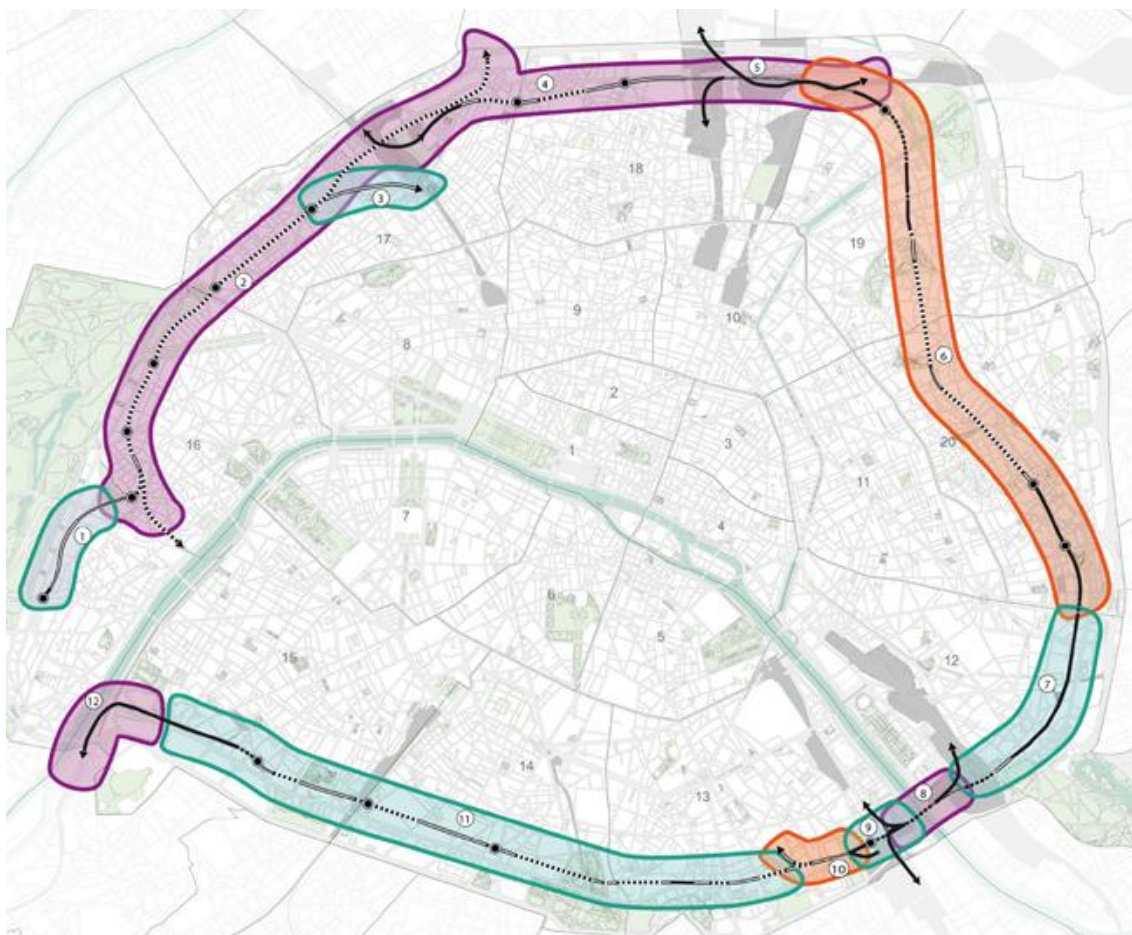
Dominique Alba, Directrice générale de l'Atelier Parisien d'Urbanisme, présente une synthèse du diagnostic réalisé par l'APUR sur la Petite Ceinture et ses possibles évolutions.

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

1.3. RAPPEL DU CONTEXTE PAR RFF

Olivier Milan, *Directeur Adjoint de la Direction Régionale Ile de France de RFF*, rappelle que la Petite Ceinture est la propriété de RFF. Celle-ci est intégralement placée dans le Réseau Ferré National, 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 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'APUR sur le tram-fret. RFF a donc indiqué qu'il était prêt à déclasser certains tronçons qui n'ont plus réellement d'avenir ferroviaire lourd. La Ville et RFF 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 RFF et la Ville. Elles ont abouties 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. ECHANGES AVEC LA SALLE

o La Salle

Carmelo Picciotto, qui milite depuis plusieurs années pour la reconstruction du viaduc d'Auteuil, regrette qu'une étude sur la jonction 15^e / 16^e de la Petite Ceinture n'ait pas été menée dans le cadre de l'étude de l'APUR. Cette construction permettrait de rétablir la continuité ferroviaire qui coûterait beaucoup moins cher que le métro du Grand Paris, lequel a un coût excessif et ne répond pas aux besoins des franciliens.

Isabelle Lesens, ancienne présidente de l'association Vélo 15, constate avec tristesse que l'option de transformation de la Petite Ceinture en une grande rocade cyclable, qui aurait permis de constituer un « Réseau Express Vélo », un « REV » en lien avec les pistes cyclables radiales (qui permettrait de rejoindre à vélo Créteil de la Défense et inversement), ne figure pas dans les vocations présentées par l'APUR.

L'emprise de 3 / 4 mètres nécessaires à la création d'une piste cyclable est disponible sur l'ensemble du linéaire de la Petite Ceinture et laisse suffisamment d'espace pour d'autres aménagements. Enfin, le linéaire est constitué d'un terrain plat, idéal pour la pratique du vélo.

Claire Gaudot souhaite savoir comment s'intègre le projet déjà en cours de promenade plantée dans le 15^e aux réflexions sur le devenir de l'ensemble de la Petite Ceinture. Revient-on sur ce qui a déjà été décidé ?

En tant que riveraine de la Petite Ceinture, elle ne souhaite pas voir des transports ferrés passer régulièrement sous ses fenêtres. Au contraire, la Petite Ceinture pourrait être utilisée comme un lieu de promenade, de biodiversité, voire de loisirs. Toutefois, ces aménagements poseront des questions d'entretien, de surveillance, etc.

o La tribune

Philippe Goujon, député-maire du 15^e arrondissement, explique que les travaux d'aménagement d'une promenade plantée dans le 15^e, décidés en concertation et qui ont débuté, ne sont pas remis en cause par l'ouverture de la concertation sur le devenir de la Petite Ceinture. La présente réunion, comme chacune des réunions qui seront organisées dans différents arrondissements, a pour objectif d'offrir à chaque Parisien la possibilité de se prononcer sur l'aménagement global de la Petite Ceinture.

o La salle

Tristan Fleurquin, de l'association Environnement et Habitants du 15^e, estime que l'ensemble du linéaire ferroviaire de la Petite Ceinture doit être maintenu, peu importe les aménagements prévus dessus. La Petite Ceinture doit conserver son intégrité et ne pas être vendue à différents propriétaires, mais rester dans les mains de RFF. Les aménagements devront être réversibles.

o La tribune

Olivier Milan explique que RFF est gestionnaire du réseau ferré français, le réseau qui a vocation à faire circuler des trains dits « lourds ».

Le protocole signé en 2006 entre la Ville de Paris et RFF prévoyait la réversibilité des aménagements (y compris sur le tracé de la promenade plantée en travaux dans le 15^e). Aujourd'hui, dans le cadre de la signature d'un nouveau protocole, RFF est ouvert au déclassement de certaines sections de la Petite Ceinture. C'est, en premier lieu, cette question qui fera l'objet de la concertation. En deuxième lieu, se pose la question des aménagements qui pourraient être réalisés sur les secteurs que RFF déclasserait et vendrait.

- **La salle**

Samuel Crevel, riverain de la Petite Ceinture, explique que les travaux de la promenade plantée dans le 15^e n'ont pas constitué une gêne pour les habitants à proximité et en félicite la Mairie.

Par ailleurs, il souhaiterait acheter une petite parcelle attachée à la Petite Ceinture et à proximité immédiate de son appartement, actuellement laissée à l'abandon, et qui pourrait ainsi être mieux valorisée.

Jean-Paul Martin regrette que RFF envisage de déclasser certaines sections de la Petite Ceinture, se coupant ainsi de futures opportunités, par exemple, d'accès du RER C dans le sud parisien.

L'étude de l'APUR et le projet en travaux dans le 15^e donnent l'impression que l'ensemble de la partie Sud de la Petite Ceinture est déjà vouée à devenir une promenade plantée. Le confort des beaux quartiers est préféré aux transports qui permettraient aux banlieusards de rejoindre Paris ou le Nord de Paris.

Ainsi, à Londres, l'ensemble des ceintures ferroviaires sont en train d'être ré-ouvertes. Il faut penser à l'avenir.

Mathias Engel indique que le tramway T3a est déjà saturé à certaines heures de la journée et estime que la situation risque d'empirer dans les années à venir. Pour répondre à cette saturation et anticiper les futurs besoins, l'installation d'un second tramway sur la Petite Ceinture pourrait être une solution. L'infrastructure nécessaire aux transports est présente et c'est une chance. Un transport léger de type tramway ne causerait que peu de nuisances aux riverains.

Claude Leplat, de l'association *Aménagement Population du 15^e*, explique que son association suit la question de la Petite Ceinture de longue date. Celle-ci n'est pas opposée à la réversibilité des aménagements. L'association avance l'idée d'une longue promenade qui irait du Parc Brassens dans le 15^e au parc Sainte-Perrine dans le 16^e, enjambant la Seine à l'aide d'une passerelle au niveau du Parc André Citroën. Il faudra créer des accès à cette promenade.

Michel Rollot regrette que les infrastructures existantes de la Petite Ceinture n'aient pas été utilisées pour accueillir le tramway, alors même que les finances publiques sont fortement contraintes. Dans ce même cadre, on cherche aujourd'hui une nouvelle vocation à la Petite Ceinture pour des coûts de réaménagements importants.

Michel Verlière, *président du conseil syndical d'un ensemble d'environ 240 logements bordant la Petite Ceinture*, explique qu'une clôture a été récemment installée le long de

sa copropriété dans le cadre de la transformation en coulée verte, sans que son installation n'ait été concertée. Suite à ses tentatives de prises de contacts avec la mairie, il en ressort avec l'impression que la concertation n'est qu'un alibi et que toutes les décisions ont déjà été prises.

Il souhaite savoir si RFF prévoit de vendre des portions de la Petite Ceinture pour des projets immobiliers.

Hugues Gosset souhaiterait disposer de précisions sur le mécanisme de décision qui fera suite à la concertation et son calendrier.

- **La tribune**

Gilles-Laurent Rayssac, de *Res publica*, rappelle que le protocole qui lie RFF à la Ville de Paris s'arrête en juin 2013, ce qui nécessite sa renégociation. La concertation organisée a justement pour objectif de préparer le contenu du nouveau protocole. La décision sera donc prise entre la fin de la concertation et fin juin.

Olivier Milan, de *RFF*, indique que toute la Petite Ceinture est dans le réseau ferré national. Le déclassement d'une portion du réseau ferré national n'est pas du seul ressort de RFF : il est prononcé sur autorisation de l'Etat, après avis du STIF. C'est un processus long, public et cadré.

- **La salle**

Cyriacus Bleijs estime que la Petite Ceinture devrait être une coulée verte, avec une végétalisation minimaliste, conservant une nature non artificielle qui est rare dans Paris. Ces aménagements doivent rester légers et la Petite Ceinture doit garder son unité, afin que Paris continue à l'avenir de disposer de cette opportunité de développement pour son réseau de transport.

Jacques Tournon, *membre du Conseil de quartier Vaugirard*, explique que trois réunions ont déjà été organisées sur le sujet. Le Conseil de quartier estime que le système de platelage bois envisagé dans le projet de coulée verte dans le 15^e est une bonne solution pour conserver une réversibilité des aménagements et faire circuler épisodiquement, si besoin, des trains sur la Petite Ceinture.

La Petite Ceinture devrait être intégralement aménagée en coulée verte, véritable corridor écologique autour de Paris, permettant d'améliorer le cadre de vie des Parisiens, dans un contexte de forte pollution atmosphérique. Ces aménagements permettront de rénover les tabliers des différents ponts, assez tristes, aux entrées de Paris.

Jean-Claude Cellier, *membre d'un conseil syndical d'une résidence de 240 appartements donnant sur la Petite Ceinture*, souhaite connaître le budget d'aménagement et de location de la coulée verte dans le 15^e arrondissement de Paris, mais aussi le prix auquel RFF souhaite vendre cette portion de la Petite Ceinture.

Stéphane Dos Santos, de *l'association Sauvegarde Petite Ceinture (ASPCRF)*, souhaite savoir si, conformément au vœu voté par le Conseil de Paris, la Ville de Paris

entend concerter sur le devenir de la Petite Ceinture avec les communes limitrophes. Pour l'instant, aucune réunion n'est prévue en banlieue, « la banlieue vient à Paris ».

Il s'étonne que le projet de sentier nature en cours d'aménagement dans le 15^e arrondissement au nom de la sauvegarde la biodiversité s'accompagne de la coupe de près de 47 arbres afin d'aménager des accès. La difficulté d'accès était justement l'une des raisons, autrefois avancées, pour refuser l'installation du tramway sur le Petite Ceinture. Enfin, ces aménagements coûtent chers.

Par ailleurs, le devenir de certaines sections de la Petite Ceinture est biaisé, puisque sur la section Pereire – Pont Cardinet, utilisée jusqu'en 2010 pour garer des trains de la ligne C du RER, les câbles d'alimentation électrique ont été récemment retirés. La réinstallation de ces câbles sera difficile à justifier.

L'association Sauvegarde Petite Ceinture ne prétend pas détenir « la vérité vraie ». Elle se veut force de propositions. Elle estime qu'une mixité des usages est possible sur l'ensemble du linéaire de la Petite Ceinture.

Le tramway fret n'est pas encore une solution viable, puisque la question des zones de chargement / déchargement n'a pas été étudiée.

Enfin, M. Dos Santos s'étonne que RFF souhaite ici se concentrer sur la vocation ferroviaire lourde et ainsi se désengager de la Petite Ceinture, quand, dans le même temps, il développe plusieurs lignes de tram-train, à mi-chemin entre la vocation ferroviaire lourde et la vocation ferroviaire légère.

Alors que Paris renonce à l'infrastructure que représente la Petite Ceinture, Londres ré-ouvre ses liaisons ferroviaires laissées en friche.

- o **La tribune**

Philippe Goujon, *député-maire du 15^e arrondissement*, précise que la présente réunion de concertation porte sur le devenir de l'ensemble de la Petite Ceinture, tandis que les réunions de concertation précédemment organisée portaient sur l'aménagement de la Petite Ceinture dans le 15^{ème} arrondissement dans le cadre du protocole signé entre RFF et la ville de Paris en 2006.

Cet aménagement de la Petite Ceinture en coulée verte dans le 15^{ème} arrondissement a été envisagé dès la mandature de Jean Tiberi, dans les années 2000 et le projet en cours de réalisation s'inscrit dans cette continuité. Il est souhaité par de nombreux riverains, qui, comme probablement les Parisiens dans leur majorité, souhaitent disposer de davantage d'espace verts. La Petite Ceinture est un des rares espaces parisiens qui peut être aménagé en espace vert.

Le devenir de la section du 15^e arrondissement est fixé, après avoir été longtemps débattue avec les habitants. Des marches exploratoires sur le site, des réunions publiques, etc., ont été organisées. Aujourd'hui, la Mairie se prononce pour l'irréversibilité totale des aménagements en cours sur le 15^e arrondissement, visant à relier par un corridor écologique le parc Brassens au parc André Citroën.

Pour se rendre sur cette promenade plantée, des accès ont dû être aménagés, ce qui a nécessité de couper des arbres. L'enjeu est de rendre cette promenade accessible aux publics, tout en garantissant la tranquillité des riverains. Lors de précédentes réunions de concertation, des clôtures suffisamment hautes ont été demandées afin d'isoler complètement le site ouvert au public par rapport aux immeubles contigus, mais aussi que les aménagements envisagés ne produisent pas de nuisances, notamment sonores. L'idée étant de conserver le caractère de « corridor écologique » du site. Enfin, les riverains peuvent alerter la mairie sur toutes les nuisances pendant les travaux, afin de pouvoir réagir au plus vite.

Sébastien Reyter, *RFF*, confirme que RFF, en association avec l'État et les collectivités locales, crée de nouvelles lignes là où il existe un besoin en termes de transports voyageurs. Aujourd'hui, RFF estime qu'il n'y a plus de besoin en transports lourds sur la Petite Ceinture. La Petite Ceinture n'est plus utilisée, mais est entretenue par RFF, qui préférerait investir ces sommes sur des lignes répondant aux besoins quotidiens des franciliens. RFF investit près de 700 millions d'euros chaque année en Ile-de-France, dont la moitié pour le renouvellement de l'existant.

Dominique Alba, *Directrice de l'APUR*, souhaite rappeler que l'une des raisons du déclin de la Petite Ceinture, qui en 1900 était utilisées par près de 39 millions de voyageurs, est la création du réseau de métro et la diminution du nombre d'habitants au sein du Paris intra-muros. Aujourd'hui, les besoins ne sont plus les mêmes qu'en 1900 et le devenir de cette infrastructure doit être questionné.

L'étude de l'APUR visait à permettre à chacun de réagir sur ce sujet, ce qui imposait de multiplier les propositions d'usages, de paysages, etc., et de quelque peu « saucissonner » le site. L'étude met en débat un certain nombre de propositions recouvrant le plus grand nombre d'usages possibles (biodiversité, ferroviaire léger et lourd, mur de tagueurs, etc.). Toutefois l'étude ne présage en rien la décision politique qui sera prise à l'issue de la concertation et qui définira le futur visage de la Petite Ceinture.

Hervé Levifve, *APUR*, tient à préciser que les infrastructures ferroviaires existantes sur la Petite Ceinture nécessiteraient de nombreux travaux de remise en état (changement des ballasts, des traverses, des rails, électrification et coupe de nombreux arbres, consolidation des ouvrages d'art). À titre d'exemple, les travaux du tramway T2, installé sur une ancienne ligne ferroviaire, ont coûté aussi cher que la création d'un tramway ex-nihilo. Il ne faut pas s'imaginer qu'il est possible de remettre en circulation des trains dès demain sur la Petite Ceinture.

o La salle

Olivier Rigaud, *Président de l'association Jeunes Parisiens à Paris*, souhaiterait connaître les règles concernant le vis-à-vis direct qui s'imposent à proximité de la Petite Ceinture. En cas d'aménagement de la Petite Ceinture, il serait dommage que les bâtiments construits à proximité ne puissent pas profiter de la belle vue.

Maurice Basquin estime que les différentes vocations proposées par l'APUR sont raisonnables. Toutefois, il souhaiterait savoir si des études de fréquentation potentielle d'une nouvelle ligne de tramway sur le linéaire à l'est de la Petite Ceinture ont été

réalisées pour conforter cette vocation proposée. Par ailleurs, quelles interconnexions seraient possibles avec le réseau du métro parisien ?

Marie Gouache pense que la Petite Ceinture doit rester la propriété d'un acteur public, que ce soit la Ville de Paris ou RFF. Les ventes à des acteurs privés doivent rester des exceptions. D'autre part, Paris n'est pas uniquement un lieu de transit, c'est aussi un lieu de vie, dont il faut protéger le cadre, notamment en transformant la Petite Ceinture en promenade verte. La ville ne doit pas se résumer à la formule « métro, boulot, dodo ».

Carmelo Picciotto estime que la ville évolue et que ce qui est considéré comme improbable aujourd'hui relève du possible demain. Par ailleurs, il faut penser les enjeux liés à la Petite Ceinture non pas à l'échelle locale, mais à l'échelle régionale.

Mathias Engel souhaiterait savoir si deux rames de tramway « accouplées » peuvent circuler sur les infrastructures actuelles du T3, afin d'absorber la fréquentation en hausse, comme cela a été fait sur la ligne T2.

Par ailleurs, les résidents de l'ensemble HLM Dantzig Lefebvre s'inquiètent de l'impact de l'aménagement en cours d'une promenade urbaine sur le parc de leur résidence installée sur une dalle au-dessus de la Petite Ceinture. Ils craignent que la dalle soit détruite afin d'ouvrir la Petite Ceinture à la promenade.

Catherine Bessis, *conseillère municipale du 15^e arrondissement*, tient à préciser que l'aménagement de la promenade plantée dans le 15^e arrondissement a été mûrement réfléchi, notamment en termes de plantations et de tailles des arbres. Des experts paysagistes ont étudié précisément comment maintenir l'équilibre de la flore sur la Petite Ceinture.

Par ailleurs, l'aménagement de la Petite Ceinture dans le 15^e arrondissement en espace de promenade bénéficiera aux familles, nombreuses dans l'arrondissement, qui pourront en profiter et pour le confort des riverains immédiats. En cas de retour du ferroviaire sur la Petite Ceinture, ces riverains seraient soumis à de nombreuses nuisances. Il ne faut pas les oublier.

- **La tribune**

Claire de Clermont-Tonnerre, *1^{ère} adjointe au maire chargée du développement durable*, souhaite revenir sur le cas de l'ensemble Dantzig Lefebvre soulevé par un participant. Sous cet ensemble, la Petite Ceinture est enterrée. Le tunnel n'est pas très agréable à traverser. La Mairie du 15^e a demandé à la ville d'étudier deux pistes pour son aménagement en lieu de promenade : conserver le passage en tunnel en trouvant des solutions innovantes ou aménager un passage en surface. La Président de l'Amicale des locataires de l'ensemble a été reçu à la mairie et a exposé ses craintes. Le 15^e arrondissement sera très vigilant sur cette question, qui concernera la deuxième phase de l'aménagement de la Petite Ceinture dans le 15^e, puisque le projet s'arrête aujourd'hui à la rue Olivier de Serres. Une concertation sera mise en place dans les mois à venir concernant l'aménagement de la Petite Ceinture en promenade plantée jusqu'au parc Georges Brassens. L'esplanade du parc peut donner lieu à des projets très intéressants.

Enfin, la mairie du 15^e arrondissement sera très vigilante sur le devenir de la gare de Vaugirard, construite en 1867. Elle souhaiterait la voir aménager en Maison de la nature, afin de sensibiliser, notamment les plus jeunes, à la protection de la nature et de la biodiversité. Cette gare, comme le reste du patrimoine de la Petite Ceinture, se dégrade et il est urgent de se pencher sur son devenir, comme cela a déjà été fait pour d'autres gares (St-Ouen, Montrouge).

3. CONCLUSION

Claire de Clermont-Tonnerre, *1ère adjointe au maire chargée du développement durable*, remercie les participants et les intervenants de leur présence et contributions nombreuses et riches. Le 15^e arrondissement est très heureux du projet en cours d'aménagement sur le linéaire de la Petite Ceinture qui traverse son territoire alors que les débats sont lancés sur le devenir de la Petite Ceinture à l'échelle de Paris.