

CONCERTATION SUR LE DEVENIR DE LA PETITE CEINTURE

*Compte-rendu de réunion publique
Dans le 17e arrondissement de Paris*



Compte-rendu de la réunion publique organisée par la Mairie du 17^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 5 février 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.....	3
	1.3. RAPPEL DU CONTEXTE PAR RFF	4
2.	ECHANGES AVEC LA SALLE	6
3.	CONCLUSION.....	17

1. INTRODUCTIONS

La réunion publique de concertation dans le 17^e arrondissement de Paris, concernant le devenir de la Petite Ceinture, s'est tenue le 5 février 2013 dans la salle des mariages de la Mairie. Environ 90 personnes ont participé à cette rencontre.

Étaient présents à la tribune :

- Brigitte KUSTER, *Maire du 17^e arrondissement* ;
- Dominique ALBA, *directrice de l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme)* ;
- Olivier MILAN, *directeur adjoint de l'aménagement et de l'immobilier, Direction régionale Ile-de-France de Réseau Ferré de France* ;

La réunion était animée par Sophie GUILLAIN, du cabinet Res publica, chargé de l'animation de la concertation.

1.1. ACCUEIL DU MAIRE D'ARRONDISSEMENT

Brigitte KUSTER, *Mairie du 17^e arrondissement*, remercie les participants, les élus et les intervenants présents pour débattre du devenir de la Petite Ceinture. La présence d'un représentant de RFF à cette réunion est importante pour l'arrondissement, car, au-delà de la Petite Ceinture, de nombreux chantiers concernent le propriétaire du réseau ferré français ; au premier titre le projet de ZAC Clichy-Batignolles.

Il a autrefois été envisagé que la Petite Ceinture accueille le tramway, finalement installé sur le boulevard des Maréchaux. La question se pose aujourd'hui de l'avenir de ce linéaire ; la réunion permettra de débattre sur les propositions d'aménagements soumises suite à l'étude réalisée par l'APUR.

Des réunions de concertation sont organisées dans l'ensemble des arrondissements qui l'ont souhaité et une réunion de restitution de la synthèse de l'ensemble des échanges aura lieu le 14 février dans le 4^e arrondissement. La concertation mise en place porte sur la Petite Ceinture à l'échelle de Paris et ne se limite pas au 17^e arrondissement, qui est directement concerné, notamment avec la tranchée Pereire.

La Petite Ceinture et son recouvrement représentent une réelle chance, constituent un vrai potentiel pour le 17^e arrondissement. Il convient d'étudier quels usages seront faits de ces espaces libérés, quels aménagements pourraient être réalisés. C'est l'objet de cette réunion : faire des propositions, ouvrir des nouveaux horizons.

1.2. PRESENTATION DU DIAGNOSTIC REALISE PAR L'APUR

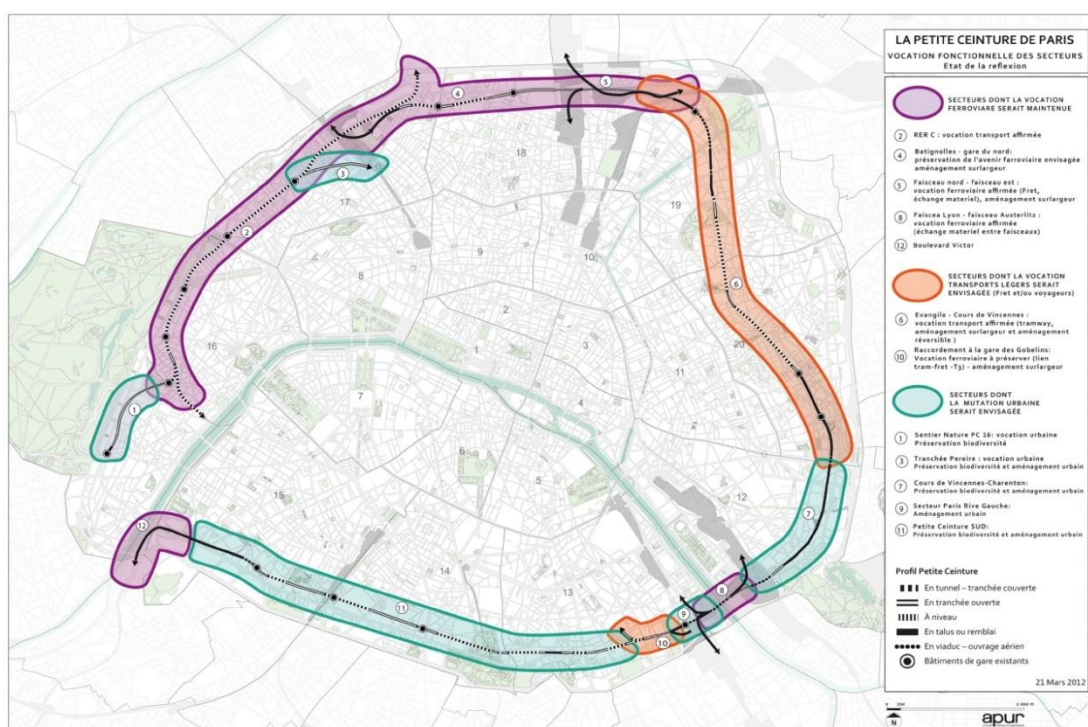
Dominique ALBA, *Directrice de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR)*, présente une synthèse du diagnostic réalisé par l'APUR sur la Petite Ceinture et ses possibles évolutions.

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, 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. 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'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. 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

Un participant, *habitant l'arrondissement depuis cinquante ans*, demande s'il n'est pas envisageable d'utiliser les rails des secteurs où les trains ne circuleront plus pour faire du vélo-rail.

Un participant, *habitant l'arrondissement*, s'interroge sur la coordination entre la Ville de Paris et l'État sur ce dossier. La politique du Maire de Paris consiste à décourager le transport automobile dans la capitale au profit de transports de type « Vélib' » ou « Autolib' » et donc des vélos et des piétons. Une bonne coordination entre la Ville de Paris et l'État est nécessaire.

Un participant, *habitant l'arrondissement et l'un des derniers mécaniciens à avoir conduit régulièrement des trains sur la Petite Ceinture*, déclare avoir assisté à toutes les réunions du conseil d'arrondissement concernant la Petite Ceinture depuis plusieurs années. Celui-ci critique le discours récurrent des élus concernant le besoin de nature dans la capitale et dans l'aménagement de la Petite Ceinture alors que tous les programmes des partis politiques proposent de donner la priorité aux transports en communs. L'abandon du tramway sur la Petite Ceinture lui semble être un exemple typique de ce phénomène.

Le rapport de la Cour des Comptes de 2010 sur la Petite Ceinture indique que la Mairie de Paris souhaitait faire circuler des tramways sur l'infrastructure entre 1995 et 2000. Des tableaux indiquent que la création d'un tramway hors du circuit de la Petite Ceinture coûtait 20% plus cher. Il souhaite savoir quelles sont les raisons qui expliquent l'abandon de cette voie de chemin de fer, qui ne nécessitait aucune expropriation.

Thierry Bourgogne, *Président de l'association Orbital*, explique que son association conteste formellement la légitimité de l'étude menée par l'APUR estimant que l'organisme est en réalité juge et partie, car il n'est pas indépendant de la Ville de Paris. L'association souhaite que les élus de la Région Île-de-France voire de l'État réalisent une étude sur les potentiels de transports de la Petite Ceinture. Cette étude devrait être menée par un organisme extérieur au territoire français, comme par exemple, l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.

Dans le cadre de la concertation, des visites à pieds de la Petite Ceinture ont été organisées. Il propose que des visites soient également être organisées par train afin de permettre aux citoyens d'avoir un point de vue équilibré de la situation.

Thierry Bourgogne dénonce la position de Réseau Ferré de France qui estime qu'il n'existe plus de potentiel de transports sur la Petite Ceinture. En effet, le tramway T3 au sud de Paris est déjà saturé, à l'instar de la ligne 13 du métro. Réseau Ferré de France a adopté une logique de rentabilité à court terme et souhaite désormais vendre certains tronçons de la Petite Ceinture, alors que les gains en termes de péage pourrait se révéler conséquent si l'infrastructure retrouvait sa vocation ferroviaire.

Une participante, *habitant près de la tranchée Pereire*, s'inquiète de voir cet espace sauvage de la Petite Ceinture être aménagé en terrains de tennis et jardins comme le tronçon situé entre Pereire et Maillot. La biodiversité du site est exceptionnelle. On y trouve des acacias sauvages, magnifiques lorsqu'ils fleurissent au printemps, ainsi qu'une faune très diversifiée. Des aménagements lourds risqueraient de nuire à cette biodiversité. La Petite Ceinture devrait rester telle qu'elle est, même si des accès et une promenade pourraient être éventuellement aménagés à condition que le site soit respecté.

Une participante, *habitant l'arrondissement*, indique que le site de la Petite Ceinture a été nettoyé dans la journée, alors qu'elle s'était plainte par le passé du fait qu'il ressemblait à une décharge. Elle déplore l'état dans lequel est laissée la Petite Ceinture.

- **La tribune**

Brigitte Kuster, *Maire du 17^e arrondissement*, explique que l'entretien de la Petite Ceinture relève de RFF et regrette que les différents tags ne soient pas régulièrement nettoyés.

- **La salle**

La même participante indique que la Petite Ceinture est utilisée afin de tourner des films, comme « l'Écume des jours » et pourrait être aménagée en promenades, au milieu de champs de blés et de coquelicots. L'endroit est très poétique.

Quelques trains pourraient circuler sur l'infrastructure à condition que leurs horaires de passages soient adaptés pour ne pas gêner les riverains.

Un participant, *habitant l'arrondissement*, estime qu'il serait irresponsable de se priver d'une vocation ferroviaire sur la Petite Ceinture et s'étonne de l'absence de la Région Île-de-France, de la SNCF et du STIF (Autorité organisatrice des transports en Île-de-France) à cette réunion de concertation, dont la participation apparaît fondamentale étant donné les enjeux en matière de transports.

Le débat est assez clivant entre les tenants des espaces verts, des promenades et des circulations douces sur la Petite Ceinture d'une part et les personnes qui ont une vision un peu plus stratégique de la question des transports sur les vingt années à venir d'autre part.

Un participant, *habitant l'arrondissement*, ne souhaite pas que la partie de la Petite Ceinture dans le 17^e arrondissement soit couverte, car cela pourrait nuire à la qualité de la biodiversité du site. Le site devrait plutôt être aménagé en coulée verte. Des équipements ne devraient pas être réalisés sur le site, comme ce fut le cas pour la promenade côté Pereire, dont l'aménagement constitue un échec du point de vue des habitants.

Concernant la question des transports, la partie de l'infrastructure qui va du Pont Cardinet à la rue Alphonse de Neuville est sans utilisation et il est dommage qu'elle soit condamnée. Le RER C, qui ne fonctionne pas très bien, pourrait servir beaucoup mieux les habitants du 17^e arrondissement si un départ était organisé du côté de la Gare Saint-Lazare (à condition qu'il y ait une meilleure fréquence des trains). Il faut

donc préserver les structures pour permettre une amélioration des transports dans cette zone de Paris, qui sont particulièrement défaillants.

- **La tribune**

Brigitte Kuster estime que les propositions effectuées par les participants sont très intéressantes. La liberté de discussion qui a été offerte a permis à des personnes de rêver, que cela soit de champs de blé, ou bien d'autres éléments. Toutes les personnes qui en ont envie doivent pouvoir intervenir afin de ne pas exclure certains points de vue du débat. Il est normal qu'une variété d'interventions existe et aborde des questions de proximité directe ainsi que la vision plus large.

Concernant l'aménagement de la promenade Pereire, Brigitte Kuster ne le considère pas comme un échec. Elle se méfie des jugements hâtifs en ce qui concernent des aménagements. En effet, les usagers du terrain de tennis tout comme les parents qui ont obtenu une place en crèche sont heureux de l'existence de tels équipements.

Dans le 17^e arrondissement, la Petite Ceinture peut être divisée en deux secteurs différents : l'un a été végétalisé afin de rester à l'état naturel et protéger la biodiversité tandis que le second, situé à proximité des nouveaux quartiers et de Saussure, est beaucoup plus minéral. Les réflexions ne doivent pas être les mêmes en fonction des endroits. Par ailleurs, la couverture permet le maintien des rails. Il convient d'être souple dans l'appréciation des différents tronçons : dans le nord, au niveau du quartier Epinettes, un jardin a été construit en longueur de la voie ferrée dans le respect de la convention passée entre RFF et la Ville de Paris. Les besoins sont différents pour chaque tronçon.

Dominique Alba, *directrice de l'APUR*, explique que l'Atelier Parisien d'Urbanisme a fait le choix de réaliser une présentation globale afin de montrer l'état de la Petite Ceinture. Cette infrastructure constitue un tout qu'il convient, aux yeux de l'APUR, de ne pas découper secteur par secteur. Ainsi, même si chaque secteur est différent, ils font partie d'un même ensemble et l'enjeu de cette présentation est d'ouvrir une discussion sur l'ensemble des éléments présents sur la Petite Ceinture. Évidemment, il existe des cas particuliers qui doivent être traités de manière singulière comme c'est le cas de la tranchée Pereire. La question est de savoir comment préserver ce lieu naturel et en même temps permettre aux habitants du quartier de traverser la Petite Ceinture pour pouvoir circuler.

Toutes les réunions d'arrondissement sur le devenir de la Petite Ceinture ont mentionné le souhait de pistes cyclables sur le tracé de la Petite Ceinture, qui a l'avantage d'être continu.

Enfin, l'opposition évoquée entre des partisans d'une promenade et des partisans de transports n'est pas si simple que cela. La présentation effectuée par l'APUR présente des secteurs voués à des perspectives de transports et d'autres de nature. Ce n'est pas tout ou rien. Le tramway ayant été réalisé sur les boulevards des Maréchaux, il est désormais peu utile d'épiloguer à l'infini sur les alternatives qui étaient présentes à l'époque. Toutefois, il convient de rappeler que dans les 14^e et 15^e arrondissements, des habitations sont situées à quelques mètres de la Petite Ceinture et que les

riverains n'auraient pas apprécié une circulation permanente de tramways sous leurs fenêtres.

L'APUR n'oppose pas la nature et les transports. Trois éléments sont essentiels dans ce débat : le patrimoine ferroviaire de la Petite Ceinture, la nature et les usages.

Olivier Milan, de RFF, précise que le STIF (Autorité organisatrice des transports en Île-de-France) donne systématiquement un avis lorsque Réseau Ferré de France souhaite fermer une ligne du Réseau ferré national en Ile-de-France. L'État a également un rôle important concernant toute fermeture de ligne. RFF et la Ville de Paris ne prennent donc pas de décisions seuls. La Région a également une importance, car elle définit le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) en lien avec le STIF au titre des déplacements urbains. La fin de la concertation publique le 14 février ne marquera donc pas la fin des discussions et la prise de décisions sur tel ou tel secteur de la Petite Ceinture.

RFF a choisi une approche réaliste concernant le devenir de la Petite Ceinture. La proximité d'habitations face aux voies de l'infrastructure, tout comme le choix de construire le tramway T3 sur le boulevard des Maréchaux et la future réalisation du Grand Paris Express, qui sera au Sud à seulement deux ou trois kilomètres de la Petite Ceinture et qui sera en correspondance avec le réseau ferroviaire (notamment le faisceau de la gare Montparnasse), expliquent que le déclassement du secteur sud soit envisagé. Depuis plusieurs décennies, le STIF, la Région Île-de-France comme l'État n'ont rien proposé concernant le devenir de la Petite Ceinture.

Par ailleurs, dans les années 80, la réhabilitation et l'enfouissement de la Petite Ceinture au Nord-Ouest pour faire passer le RER C, qui devait initialement être aérien, a été très coûteuse. Rendre sa vocation ferroviaire à la Petite Ceinture, faire circuler à nouveau des trains pourrait de même être très coûteux selon les sections.

- o **La salle**

Un participant, *habitant l'arrondissement*, souhaite avoir des précisions sur la possible utilisation de la Petite Ceinture pour faire circuler des trains de fret. Ces derniers pourraient être utilisés pour acheminer des marchandises jusqu'aux gares de la Petite Ceinture qui seraient ensuite transportées dans Paris par camions électriques. Le fret sur la Petite Ceinture est-il toujours envisageable ? A l'inverse, l'existence du tramway sur les boulevards des Maréchaux rend aujourd'hui l'option du transport de voyageurs sur la Petite Ceinture moins utile. À ce titre, le tramway en projet sur la partie est de la Petite Ceinture ne ferait-il pas double emploi avec le tramway des Maréchaux ?

Un participant estime qu'il faut sortir du parti-pris du démantèlement car l'inutilisation de la Petite Ceinture pendant des années a été la conséquence de la priorité donnée au secteur automobile. Le réemploi de la Petite Ceinture pour du transport de voyageurs permettrait à terme de supprimer le boulevard périphérique. La destruction du pont aérien entre la Porte de Clichy et la Porte des Poissonniers suppose évidemment une politique ambitieuse du transport ferré qui exclut le recours au métro automatique qui est ruineux et dont le financement n'est pas assuré.

Il faut rappeler que l'interruption du trafic dans la tranchée Pereire dans le 16^e arrondissement a été faite sans consultation des habitants et en dépit du bon sens. Beaucoup de personnes souhaiteraient qu'il existe un transport de proximité qui soit rapide et confortable.

Un participant, *habitant l'arrondissement et ancien cheminot*, souhaite savoir pourquoi les boulevards des Maréchaux ont été privilégiés par rapport à la Petite Ceinture pour accueillir le tramway T3. En envisageant de prolonger le tramway T3 jusqu'à la Porte d'Auteuil, il serait judicieux de préserver la Petite Ceinture de la Porte d'Auteuil à Passy pour prolonger le tramway jusqu'à Passy, ce qui permettrait avec le T3 et le RER C de terminer la boucle de la ceinture.

Un participant, *habitant l'arrondissement*, estime que le plan proposé par l'APUR dessine un clivage entre la rive droite et la rive gauche de Paris (et notamment dans le choix des couleurs pour les trois différents secteurs et affectations). Paris devrait s'inspirer de Berlin qui s'est doté d'un transport qui fait le tour de la ville. Une telle infrastructure dans Paris permettrait de faire profiter au plus grand nombre d'un nouveau transport en commun, ce qui n'est pas le cas d'un terrain de tennis dans le 15^e arrondissement ou d'espaces verts dans le 19^e arrondissement. Ce mode de transport pour les parisiens et les franciliens serait utile à tous.

Mme Lagrange, *habitante de la place Wagram dans le 17^e arrondissement*, souhaite intervenir sur la tranchée Pereire qui traverse cette place. À cet emplacement, la Petite Ceinture est un poumon pour la ville de Paris. Cette tranchée devrait rester ouverte et la végétation préservée. Une petite cyclable pourrait être aménagée sur la Petite Ceinture à condition qu'elle cohabite avec une promenade piétonne accessible à tous : mères de famille avec enfants, personnes âgées qui sont trop souvent négligées dans ce type d'aménagements. Dans le 12^e arrondissement aux abords de l'Hôpital Trousseau, une voie piétonne a été aménagée à côté d'une voie vélo ce qui lui semble être une très bonne solution. Enfin, Mme Lagrange insiste sur la nécessité de planter des arbres si la Petite Ceinture était aménagée.

Xavier Knowles, *d'Europe Écologie les Verts - 17^e arrondissement*, estime que la Petite Ceinture mérite une meilleure concertation que ce processus expéditif, mené par le Maire de Paris. En outre, les conclusions de cette concertation semblent être déjà tirées, comme on a pu le lire dans « Le Journal du Dimanche » de décembre 2012. En novembre 2011, le Conseil de Paris avait voté un vœu sur la mise en place d'une conférence de consensus qui devait être dotée de 80 000 euros et devait être beaucoup plus ambitieuse. La concertation actuelle fera l'objet d'une synthèse dans moins d'une dizaine de jours, ce qui est très court.

Dans le 17^e arrondissement, un projet urbain est annoncé rue Ernest Roche. Quel est ce projet urbain ? La construction d'un square ou d'un immeuble ? D'autre part, pourquoi les arbres qui bordent la Petite Ceinture ont-ils été coupés ? La ville de Paris est très dense, particulièrement dans le 17^e arrondissement, et ses habitants ont besoin d'espace et d'espaces verts.

Enfin, concernant les travaux qui ont lieu entre le Pont de Cardinet et le Pont de Saussure, zone qui est censée être non constructible, la rampe d'accès qui a été construite va-t-elle être maintenue ?

Il est nécessaire de préserver la continuité de la Petite Ceinture.

Une participante, *habitant l'arrondissement*, souhaiterait savoir si la Fondation Pereire (qui gère les terrains donnés à la Ville de Paris par les frères Pereire pour la construction de la Petite Ceinture) participe à cette concertation.

- **La tribune**

Sophie Guillain, *animatrice des débats*, précise que la Fondation Pereire n'a pas été conviée spécifiquement puisque la participation aux réunions en arrondissements ne se fait pas sur invitation : chacun peut participer en tant que citoyen, association ou institution.

Olivier Milan indique qu'une petite partie de la Petite Ceinture est actuellement utilisée pour le fret, notamment dans la liaison entre les faisceaux est et nord. Une trentaine de trains circulent sur l'infrastructure tous les jours pour desservir le port de Gennevilliers depuis l'est. De plus, RFF souhaite conserver la section entre la Gare Saint-Lazare et le faisceau Gare du Nord afin de permettre le passage de trains de fret pouvant notamment alimenter la centrale à béton de Batignolles. Enfin, la liaison entre les faisceaux de la Gare d'Austerlitz et de la Gare de Lyon est également préservée pour la circulation technique de rames voyageurs, mais cela pourrait également concerner des trains de fret. Dans une logique de train de fret léger ou de tram-fret, RFF souhaite aussi préserver la possibilité de joindre l'entrepôt des Gobelins dans le 13^e arrondissement. En ce qui concerne les expérimentations de tram-fret, le tramway T3 qui se trouve à proximité des grands centres commerciaux des portes de Paris est mieux situé que la Petite Ceinture pour du transport de fret.

La préconisation de l'APUR de l'implantation d'un tramway sur la Petite Ceinture dans le secteur est s'appuie sur le constat d'une mauvaise desserte de cette zone et de la distance de plus de 1,5 km entre le tramway T3 et la Petite Ceinture.

Olivier Milan indique qu'il ne dispose pas d'éléments spécifiques concernant la Fondation Pereire. Aujourd'hui, la Petite Ceinture appartient dans son intégralité à RFF. Concernant le raccordement du Pont Cardinet, celui-ci a été abandonné faute de trafic. La navette existante ne dépassait pas 500 voyageurs transportés par jour, ce qui est dix fois inférieur au minimum nécessaire pour légitimer le retour du ferroviaire.

RFF ne peut légalement investir en fonds propre dans un projet qu'à la mesure des recettes qu'il pourrait en tirer. L'entreprise ayant déjà une dette importante, le législateur a souhaité éviter de trop l'alourdir. Les projets de réhabilitation ou de nouvelles liaisons qui ne s'équilibrent pas avec le péage payé par les trains entraînent systématiquement des subventions de la puissance publique. En cas de réactivation de la Petite Ceinture pour un trafic voyageurs régulier, les investissements nécessaires seraient trop importants pour que RFF seul puisse les réaliser.

Dominique Alba précise qu'il est envisagé de prolonger le tramway T3 jusqu'à la Porte Maillot et peut-être même au-delà. Comme l'a dit un participant, la ville doit être accessible à tout le monde. L'exemple du métro circulaire de Berlin n'est pas comparable avec la Petite Ceinture, puisqu'il se réalise à une échelle de territoire

comparable à celle de Paris et des 29 communes les plus proches. La ligne du Grand Paris Express se rapproche beaucoup plus de cet exemple que la Petite Ceinture.

D'un point de vue financier, l'aménagement de la Petite Ceinture pour une ouverture au grand public comme la réhabilitation d'un moyen de transport coûtera très cher. Au vu des difficultés financières qui existent aujourd'hui, tout projet de nouveau moyen de transport est étudié, notamment au niveau de ses dessertes. Comme la Petite Ceinture longe sur une grande partie de son tracé le tramway des Maréchaux, et que la desserte en transports dans Paris est de qualité, mise à part dans le secteur est, le choix d'y implanter des transports n'a pas été privilégié.

Dominique Alba indique qu'il n'existe pas à sa connaissance de projet urbain sur la rue Ernest Roche, seulement sur le secteur des Batignolles.

Le tram-fret est un système actuellement développé en Europe, intégré aux infrastructures des tramways-voyageurs. Une expérimentation a été réalisée l'année dernière avec la RATP afin de faire circuler un tram-fret sur le tramway T3 entre deux tramways de voyageurs. L'objectif est de desservir la Petite Couronne et les centres commerciaux aux abords de Paris. La faisabilité financière d'une telle opération est en cours d'étude car il faut connecter les sites logistiques en créant des embranchements.

Brigitte Kuster rejoint l'intervention de M. Knowles concernant les modalités de la concertation, en précisant que les mairies d'arrondissements ont été averties tardivement de la mise en place de la concertation. Mais elle suivra avec intérêt le rendu de la concertation le 14 février.

La Ville de Paris n'a pas acté pour l'instant le prolongement du tramway jusqu'à la Porte Maillot. En vue de ce prolongement, les mairies d'arrondissement ont demandé la réalisation d'études et la mise en place d'une concertation, ce que la Ville de Paris a pour l'instant refusé. Les études ne sont pas arrêtées aujourd'hui. Les interconnexions avec les transports existants et notamment le RER C doit être étudié.

Enfin, la partie de la Petite Ceinture qui traverse le quartier des Batignolles et qui n'est pas vouée aux transports devrait être intégrée à l'éco-quartier afin qu'il conserve la mémoire ferroviaire de son passé.

- **La salle**

Jean-Emmanuel Terrier, *Président de l'Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et son Réseau Ferré (ASPCRF)*, indique que son association participe à la concertation depuis son commencement en intégrant les problématiques des différents arrondissements dans ses interventions. La tranchée Pereire, entre Pereire-Levallois et Pont Cardinet, dont la navette a été fermée en 1996 du fait d'une trop faible fréquentation, devait à l'origine (lors de la création du RER C en 1988, faisant lui-même suite à la précédente ligne Pont Cardinet – Auteuil - Boulogne) servir comme liaison en heure creuse entre Pont Cardinet et la Gare d'Austerlitz en passant par Pereire, Porte Maillot et Henri Martin. La SNCF et l'ESTP (ancêtre du STIF) avaient prévu cette liaison qui était bien plus utile que la simple liaison Pont Cardinet - Pereire.

La tranchée Pereire a été transformée de manière agressive, sans concertation et ne permet plus aujourd'hui de faire passer des trains. L'ASPCRF souhaite le maintien en l'état de la tranchée Pereire et s'oppose à une couverture de cette tranchée qui date de 1864, et qui est restée à l'identique depuis sa création par les frères Pereire.

De manière générale, l'ASPCRF préconise le maintien de l'infrastructure et de la voie ferrée sur les 23 km du linéaire. La transformation d'une ligne à un coût, comme l'a expliqué Dominique Alba. Le choix d'installer un tramway sur les boulevards des Maréchaux a constitué une erreur financière, comme en témoigne le rapport sur la question de la Cour des Comptes. Il serait regrettable que celle-ci qui déclarait que la Petite Ceinture était une infrastructure utile pour des transports, doive dans un futur rapport signaler que cette dernière a été démantelée et supprimée.

À court terme, l'ASPCRF souhaite la réutilisation, comme par le passé, de trains touristiques sur la Petite Ceinture, en collaboration avec la ville de Paris et la SNCF, circulant de la Gare du Nord vers l'est de Paris. Cet élément pourrait réaffirmer l'intérêt d'un patrimoine ferroviaire dans Paris à contrario du sentier nature dans le 15^e arrondissement. L'aménagement de ce sentier a conduit d'ailleurs à la destruction de 47 arbres, à la construction d'ascenseurs dans des endroits qui n'étaient pas des gares à l'origine. Le platelage qui sera installé sur les voies ressemble à des palettes de supermarché. Il faut limiter l'accès au public sur la Petite Ceinture afin de laisser au maximum le site dans son état actuel. Une coulée verte risque par ailleurs de nuire à la biodiversité présente sur le site.

À moyen terme, lorsque le projet aura muri, que la question des riverains aura été sérieusement étudiée et que les financements seront présents, l'ASPCRF revendique l'utilisation de tramways sur la ligne. Les tramways T3 et T4 sont d'ailleurs assez silencieux aujourd'hui et de nouvelles techniques permettront de résoudre les problèmes des nuisances. Laisser l'infrastructure telle qu'elle est aujourd'hui, offrira la possibilité de l'utiliser dans les 10, 20 ou 30 ans à venir.

Aujourd'hui la Petite Ceinture est en train d'être morcelée dans le 14^e arrondissement. Un promoteur immobilier, Nexity, tente d'acquérir la seconde voie ce qui n'était pas prévu à l'origine.

Enfin, même si la ligne du Grand Paris Express pouvait faire baisser le nombre de voyageurs sur le tramway T3, il ne faut pas oublier que le trafic de voyageurs augmente régulièrement depuis plusieurs années. Par exemple, le RER B a connu une augmentation de sa fréquentation de 35% en dix ans. Le RER C devrait passer de 540 000 voyageurs à 700 000 dans 10 à 15 ans. M. Terrier refuse que l'on sacrifie des emprises ferroviaires dans Paris qui constituent un bien précieux. 6 000 rues dans Paris pourraient être réaménagées de manière utile. La biodiversité doit être également maintenue en limitant les aménagements lourds.

Une participante, *habitant l'arrondissement*, souhaite savoir si les termites présentes sur la Petite Ceinture font partie de la biodiversité évoquée.

Remy Cadoret, *conseiller du 17^e arrondissement et membre du conseil de quartier La Fourche – Guy Môquet*, indique que le tramway T3 est bien prévu pour aller jusqu'à la Porte Maillot à terme. Les études n'ont pas encore été lancées car il est encore trop tôt

pour les commencer. Si elles débutaient dès maintenant, elles devraient être renouvelée d'ici le lancement des travaux et dépenser deux fois plus d'argent public.

Brigitte Kuster explique, en tant que membre du Conseil d'Administration du STIF, que les équipes qui ont travaillé sur le dernier prolongement jusqu'à la porte d'Asnières ont tout intérêt à commencer très prochainement les études afin de ne faut pas casser cette dynamique et d'éviter leur démantèlement. Le projet est porté par la Ville et fait consensus entre les différents élus, notamment de l'arrondissement. Pourtant, la Ville de Paris se refuse pour l'instant à lancer les études.

Remy Cadoret souhaite distinguer trois parties distinctes de la Petite Ceinture dans l'arrondissement. La partie de l'infrastructure qui est utilisée par le RER C dont l'utilisation est maintenue telle quelle, la partie est, au niveau du métro Guy Môquet, et la tranchée Pereire.

La tranchée Pereire fait l'objet de différents souhaits : la garder en l'état pour préserver sa végétation, ou y faire circuler à nouveau des transports, ou la couvrir afin de pouvoir créer de nouveaux équipements publics. Les différents candidats à la prochaine élection municipale devront apporter des éléments sur ce sujet. Mais il est dès à présent possible de parvenir à un consensus entre élus sur la partie Saussure, plus minérale et sur laquelle des équipements de proximité pourraient être installés, comme des crèches. A l'inverse, pour les parties plus végétales, une trame verte semble un meilleur choix. Le lien avec la passerelle Martin Luther King pourrait se réaliser à cet endroit.

Rémy Cadoret souhaite poser plusieurs questions à RFF. La partie de la Petite Ceinture entre la Gare Saint Lazare et le faisceau Nord est-elle déjà utilisée par des trains de fret ou est-ce seulement un projet à venir de RFF ? Qu'elle est la position de RFF sur le rachat envisagé de la gare de Saint-Ouen dans le 18^e arrondissement par la Ville de Paris, aujourd'hui dénaturée par un magasin et qui pourrait être rendu aux riverains ?

Jérôme Thomassin, *habitant l'arrondissement et riverain de la Petite Ceinture*, indique qu'aucun train de fret ne circule sur le tronçon situé à proximité du carrefour entre les rues Ernest Roche et Pouchet depuis plusieurs années. Une poutre est posée en travers de la voie et la signalisation verticale est à moitié démantelée.

Un participant, *habitant l'arrondissement*, souhaite réagir aux propos de Xavier Knowles sur la concertation. Avant toute décision importante sur le devenir de la Petite Ceinture, il est essentiel de consulter les riverains et les proches. Par ailleurs, la Fondation Pereire en cédant les terrains pour la construction de la Petite Ceinture avait émis la condition qu'ils restent à usage ferroviaire.

Tous les riverains ne sont pas favorable au prolongement du tramway T3, surtout celles et ceux qui vivent près de la Porte d'Asnières qui connaît les embouteillages les plus importants de Paris.

Un participant, *habitant l'arrondissement*, se déclare très attaché à la petite emprise verte, qui constitue un témoignage historique, et souhaite savoir pourquoi les emprises de la Petite Ceinture sont l'un des seuls endroits dans Paris où il y a des publicités

posés dans le réseau ferroviaire ? Il ne faudrait pas que l'exception verte soit remise en cause par un projet d'aménagement.

Enfin, des grillages venant doubler les grilles d'origines ont été récemment installés autour de cette zone, nuisant à sa visibilité.

Une participante, *habitant la rue de la Jonquière dans le 17^e arrondissement*, indique s'être intéressée à cette concertation notamment via le site Internet créé pour l'occasion malgré la très courte durée de cette concertation, et avoir découvert que son habitation se trouve dans la zone envisagée par l'APUR et RFF pour accueillir du transport ferroviaire. Quel serait le type de transport qui serait envisagé ? Des trains ou des tramways, tout de même bruyants ? À quelle fréquence ?

Une participante, *habitant l'arrondissement*, souhaiterait que l'APUR qui n'a pas donné de scénarios précis sur le devenir de la Petite Ceinture puisse le faire lors de la réunion de restitution le 14 février. Elle souhaiterait notamment savoir quels sont les horizons prévus pour les différents aménagements.

Concernant présentation de l'APUR sur le patrimoine ferroviaire de la Petite Ceinture, elle s'interroge sur ce qui est considéré comme du patrimoine et ce qui ne l'est pas. Les rails et les aiguillages font-ils partie du patrimoine ?

o La tribune

Olivier Milan apporte quelques éléments de réponses complémentaires aux différentes remarques qui ont été exprimées. RFF souhaite effectivement conserver le secteur de la Petite Ceinture au niveau du quartier des Batignolles pour permettre le raccordement vers la Gare Saint-Lazare et le faisceau Nord. Cette section a été la dernière à voir son trafic s'arrêter il y a une douzaine d'années le temps des travaux du secteur des Batignolles, mais il est prévu de rétablir les voies. Cette section pourrait être utilisée pour approvisionner la centrale à béton des Batignolles, mais aussi pour transporter le matériel roulant vers les sites d'entretiens qui se situent à l'est de la capitale. Par la suite, la création de la LGV Paris-Normandie pourrait nécessiter la circulation à titre transitoire d'un petit nombre de trains normands sur cette section, afin de faire le lien avec le réseau de Paris Nord, Roissy et les autres régions. Il précise par ailleurs que la gare de Saint-Ouen a été vendue à la ville de Paris depuis plus de deux ans.

Dominique Alba explique que les espèces de termites participent effectivement à la biodiversité, cependant elle ne sait pas s'il y en a sur la Petite Ceinture.

Concernant la rue Ernest Roche, l'existence d'une sur-largeur permet la valorisation de différents usages compatibles avec le passage de trains.

Par ailleurs, RFF a le droit de mettre de la publicité sur le site de la Petite Ceinture car il en est le propriétaire, à condition de respecter le règlement sur la publicité. La présence de grillage est quant à elle nécessaire pour limiter les intrusions.

Enfin, l'étude réalisée par l'APUR est une étude prospective, proposant différents usages potentiels sur tous les tronçons de la Petite Ceinture. Celle-ci ne fait pas partie du patrimoine historique actuellement car il n'est pas valorisé comme tel. Néanmoins,

beaucoup d'habitants ont montré leur attachement à Petite Ceinture et refusent que les aménagements viennent dénaturer le site. La protection et la valorisation de cette ancienne ligne ferroviaire permettraient de la faire entrer dans le patrimoine historique parisien.

3. CONCLUSION

Brigitte KUSTER, *Maire du 17^e arrondissement*, note à l'issue de cette réunion une réelle envie d'informations supplémentaires sur le devenir de la Petite Ceinture, l'étude de l'APUR et la concertation, qui conduit parfois à des inquiétudes de la part des habitants.

La concertation sur le devenir de la Petite Ceinture à l'échelle de Paris s'achèvera le 14 février par une réunion de présentation de la synthèse des différentes réunions d'arrondissement et des échanges en ligne. Les conseils de quartier du 17^e arrondissement devront alors s'emparer de la dynamique et réfléchir au plus près sur des projets d'aménagements. Ces réflexions pourront être présentées lors d'une réunion à RFF et à l'APUR.

La Petite Ceinture est un très beau sujet de réflexion, qui doit s'inscrire dans le temps. Tout est encore possible concernant le devenir de la Petite Ceinture, notamment de trouver un équilibre entre les besoins des uns et des autres.

Brigitte Kuster remercie les personnes présentes de leur participation à la réunion.