

CONCERTATION SUR LE DEVENIR DE LA PETITE CEINTURE

*Compte-rendu de réunion publique
Dans le 19e arrondissement de Paris*



Compte-rendu de la réunion publique organisée par la Mairie du 19^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.	ECHANGES AVEC LA SALLE	6
3.	CONCLUSION DE M. DAGNAUD	12

1. INTRODUCTIONS

La réunion publique de concertation dans le 19^e arrondissement de Paris, concernant le devenir de la Petite Ceinture, s'est tenue le 28 janvier 2013 en mairie d'arrondissement. Environ 220 personnes ont participé à cette rencontre.

Etaient en tribune :

- Roger MADEC, Maire du 19^e Arrondissement, sénateur de Paris, conseiller de Paris.
- François DAGNAUD, Premier adjoint au Maire du 19^e Arrondissement¹.
- Halima JEMNI, Conseillère de Paris, Conseillère spéciale auprès du Maire du 19^e, chargée de la petite enfance, de la famille, de l'espace public et des déplacements.
- Dominique ALBA, directrice de l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme).
- André-Marie BOURLON, directeur adjoint 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 Bertrand Riffiod de Res publica.

1.1. ACCUEIL DU MAIRE D'ARRONDISSEMENT

Roger Madec, Maire du 19^e arrondissement, remercie l'ensemble des participants d'être venu partager le travail de réflexion engagé par la Ville sur le devenir de la Petite Ceinture. Il rappelle qu'une réunion générale de restitution de la concertation aura lieu le 14 février.

Il explique que la Petite Ceinture est la propriété de RFF qui a signé une convention avec la Ville de Paris en 2006 visant à permettre l'ouverture de certains tronçons au public. Celle-ci expire en juin 2013 et c'est dans ce cadre que la Ville et RFF organisent conjointement cette réflexion sur le devenir de la Petite Ceinture. Il accueille très favorablement cette initiative et précise qu'il a été à l'initiative d'un dialogue avec RFF sur le tronçon du 19^e arrondissement il y a quelques temps, ce qui avait permis des visites publiques et des réunions qui n'avaient malheureusement débouchées sur rien de concret.

Il présente Dominique Alba, directrice de l'APUR qui a été sollicité pour réaliser un diagnostic sur la Petite Ceinture. Il indique que certains des éléments de ce diagnostic ne lui conviennent pas. La Ville de Paris a conduit, autour de la voie de chemin de fer

¹ François Dagnaud a été élu Maire du 19^e arrondissement le 4 février 2013.

de la Petite Ceinture, des opérations immobilières qui sont nécessaires. Ainsi, si la circulation devait être réactivée pour le transport, il ne fallait pas engager ces opérations d'urbanisme. Beaucoup d'immeubles sont aujourd'hui « à raz » de la voie ferrée. De nouvelles populations arrivent dans ce quartier qui a été en déshérence pendant des décennies. Ces opérations d'urbanisme sont essentielles : elles ont permis de construire du logement pour les étudiants, les jeunes travailleurs, adaptés aux personnes à mobilité réduite, du logement sociaux, des éléments ludiques et un jardin partagé.

M. Madec explique la complexité de la géographie de la Petite Ceinture dans le 19^e, notamment avec une partie aérienne près de la gare de Flandre qui a été vendue en vue de faire un lieu culturel de convivialité. Ensuite, la Petite Ceinture descend et est encaissée. La partie aérienne dans le 19^e devrait, selon lui être un lieu de promenade.

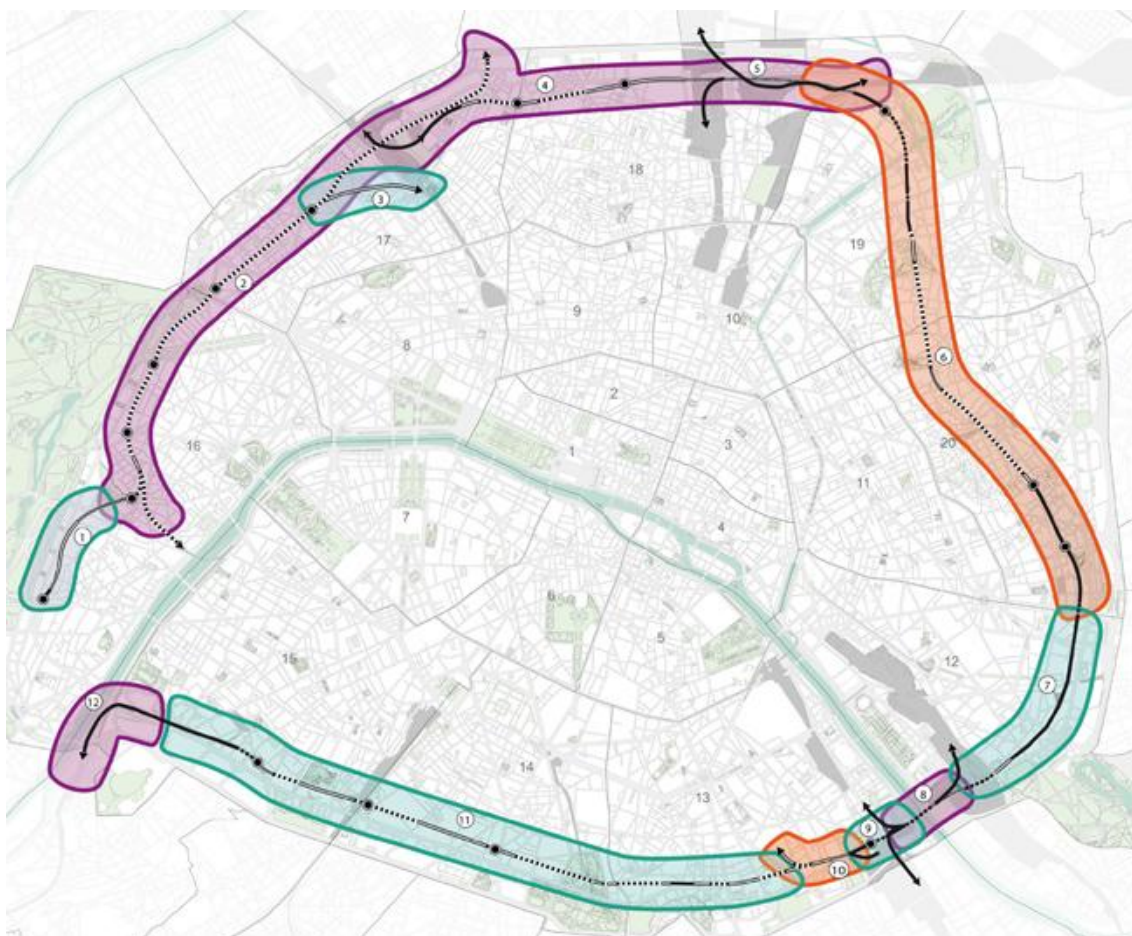
1.2. PRESENTATION DU DIAGNOSTIC REALISE PAR L'APUR

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. 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'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

Sandra Azoulay habite dans le 19^e arrondissement, boulevard d'Indochine, et explique qu'elle habitera dans deux ans rue de Thionville. Elle indique que le tramway passe actuellement à moins de 10 mètres de chez elle. A ceux qui pensent que le tram est silencieux et esthétique elle souhaite dire que ce n'est pas le cas. Ce tram T3 qui est le dernier à avoir été mis en circulation est également aussi celui qui est le plus près de la Petite Ceinture. Dans deux ans elle habitera rue de Thionville dans un immeuble qui sera à deux mètres de la Petite Ceinture. Elle s'inquiète donc très fortement d'un éventuel passage de tram devant ses futures fenêtres connaissant très bien les nuisances du tram en tant que riveraine du T3. Elle précise que son immeuble n'est pas le seul, c'est la situation des logements de l'Ourcq. Elle précise qu'elle va devenir propriétaire alors même qu'aujourd'hui elle est dans un logement social de Paris Habitat. Elle a acheté son logement suite à une publicité immobilière sur laquelle il est indiqué qu'une promenade plantée occupera l'ancienne voie ferrée. Ce projet est clairement dessiné. Elle n'a jamais douté de cette publicité sur laquelle le logo de la Ville de Paris est apposé. Elle ne voit pas comment il est possible de revenir sur cela.

Sébastien Roussay, habitant depuis 35 ans le 19^e arrondissement, se dit très intéressé par la présentation de l'étude qui a été réalisée. Il considère que la PC est un patrimoine extrêmement important pour Paris et qu'il est à préserver, peu importe les usages qui y seront faits. Il constate les trois zones identifiées selon leur utilisation. Il se demande pourquoi la zone à l'est serait envisagée comme un autre tram, en doublon de l'actuel T3 alors même qu'il y a des habitations le long de ce tronçon. Il considère que ce serait déraisonnable de faire passer des trams ou des trains à cet endroit. Par contre, parent de 3 enfants, il constate un fort manque d'espaces verts dans Paris, malgré la présence du Parc des Buttes Chaumont qui est très peuplé. Il explique qu'il s'est rendu sur la Petite Ceinture avec ses enfants et il reconnaît que c'est un endroit exceptionnel pour la faune et la flore. Il pense que la voie dans ce secteur pourrait être aménagée en piste de découverte pour les enfants et en pistes cyclables pour y circuler en toute sécurité : pas de voitures, pas de bus. De plus, la PC est très peu visible, est très protégée de la circulation et du bruit. C'est une belle opportunité.

Bruno Burel, du comité de quartier Jaurès, indique s'être promené le long de cette voie et trouverait intéressant de réaliser des projets amovibles. Il propose, depuis les Buttes Chaumont à la gare du Pont de Flandre, de faire une piste cyclable et piétonne qui aurait selon lui 4 intérêts :

- Constituer une voie de communication express entre le nord et le sud de l'arrondissement qui est coupé par des axes est-ouest : avenue Jean Jaurès, qui est une voie automobile difficile, canal de l'Ourcq et avenue de Flandre.
- Faire une voie de communication naturelle entre les parcs des Buttes Chaumont, La Villette, la Cité de la Musique et des Sciences, le Quai de Flandre, le quai de la Marne, et se rapprocher de l'Évangile. Il s'agirait de mettre en relation un certain nombre d'équipements culturels et sportifs afin de révéler une identité bien spécifique à la Petite Ceinture.

- Désenclaver le parc des Buttes Chaumont qui, autrefois, a été construit en harmonie avec cette Petite Ceinture.
- Pratiquer des activités nouvelles qui pourraient être liées aux nouveaux usages dans la ville.

Jean-Paul Boutonnet, du comité de défense des jardins partagés du 19^e, considère, à titre personnel, que la Petite Ceinture doit rester un endroit « zen ». Elle est, pour lui, un endroit un peu « incertain » où des expérimentations peuvent se faire. Concernant les jardins partagés il souligne le manque d'espaces de mutualisation de matériel, de plantes, de semis,... En cas de déménagement d'un jardin il y a 99% de pertes, cela peut être évité. Il précise que plusieurs expériences existent.

Il souhaite attirer l'attention sur l'éclosion très forte des jardins en pieds d'immeuble gérés par les habitants. Il propose également que soit relié par des ponts végétalisés ou d'autres éléments les espaces de nature qui se libèrent près de la Petite Ceinture.

Thierry Bourgogne de l'association Orbital, aimerait éviter un débat comme celui sur le prolongement du T3, consistant à rendre public les études contre le projet présenté après le débat. Il souhaite que toutes les études soient mises en ligne sur le site J'en Parle, y compris l'étude de Systra de 2006. Il considère également que l'APUR est juge et partie dans cette concertation puisque l'APUR appartient à la Ville de Paris. Il demande à RFF qu'une nouvelle étude, indépendante et non française, soit faite, par exemple par l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. Il souligne la franchise de M. Madec lorsqu'il explicite le « vrai futur » de la Petite Ceinture. Il prend l'exemple la gare de Reuilly, gare de marchandise entièrement bétonnée pour faire des immeubles.

Il souhaiterait savoir comment les sujets proposés à la discussion sur internet sont gérés.

Il se demande sur quelles études et quels critères s'est construit l'avis de RFF.

Un participant explique qu'il y a beaucoup d'enfants dans le 19^e. Il imagine des décors de far west pour les enfants avec des attaques de train reconstituées. Faire ça le week-end avec des trains, des cowboys, comme un parc d'attraction.

Un participant, nouvel habitant dans le 19^e arrondissement a été alerté par un tract dans sa boîte aux lettres dénonçant la spéculation immobilière et du bétonnage sur la Petite Ceinture. Il se demande si cela est réel.

Jean-Emmanuel Terrier, Président de l'Association de Sauvegarde de la Petite Ceinture (ASPCRF), indique que la position de l'association est de préserver les installations ferroviaires et inciter à la remise en service. Il se dit favorable à la proposition de l'APUR sur le prolongement du tramway T8 de Villetaneuse à Porte de Vincennes, et propose d'aller au-delà si cela est possible. L'ASPCRF souhaite que les projets envisagés sur la Petite Ceinture n'obèrent pas l'avenir et permettent une réversibilité. Il comprend que dans le 19^e des riverains habitent très près de l'infrastructure. Il souligne que le T3 est bruyant car il vibre, étant sur la voirie. Sur un site ferroviaire, comme le T2 ou le T4, la nuisance n'est pas la même. Un train sur la

Petite Ceinture ne serait pas un vieux train de marchandise, mais un moyen de transport silencieux. Il rappelle que le bruit zéro n'existe pas et que « l'on est toujours riverain de quelque chose ».

Il constate que les transports en commun sont un vrai problème en Ile-de-France et que la PC est une infrastructure disponible, même s'il ne s'y passe plus grand-chose. Il reconnaît que la PC est actuellement riche en biodiversité et est d'accord pour la protéger. Il explique d'ailleurs qu'une coulée verte risque de fortement nuire à la biodiversité.

Une participante souhaite connaître le calendrier dans lequel les décisions seront prises.

- o **La tribune**

M. Milan de RFF explique, concernant le calendrier, qu'un nouveau protocole pourrait être signé avec la Ville en juin 2013. Ce protocole ne définira pas section par section les aménagements ou les projets envisagés. Il stabilisera les perspectives de maintien ou non de la vocation transport de telle ou telle partie de la Petite Ceinture. Ensuite les projets seront développés dans une gouvernance à définir.

La sortie de la Petite Ceinture du Réseau Ferré National est décidée in fine par RFF, après un avis du STIF et sur autorisation de l'Etat. RFF n'est donc pas le seul décideur.

Au regard de l'évolution des documents tels que le Plan de déplacement en Ile-de-France (PDUIF), le Schéma directeur de la région (SDRIF), et des intentions de la Ville, de la Région et de l'Etat, se pose la question de la pertinence de maintenir ou non une vocation ferroviaire sur toute la Petite Ceinture. Certaines sections semblent définitivement perdues pour le transport, du moins le ferroviaire lourd.

M. Madec indique bien connaître et depuis longtemps la position de l'ASPCRF et celle-ci est, selon lui, très cohérente. Cependant, il ne pense pas qu'après avoir bouclé une extension jusqu'à porte de la Chapelle qui vient de coûter 800 millions d'euros, le STIF vienne étudier une prolongation du T8 qui lui-même n'est toujours pas financé. Ce prolongement ne pourrait pas voir le jour avant 2050. Chacun connaît l'état des transports publics. Avec l'offre des métros, des bus et du T3, l'offre est non négligeable. Le débat sur une réactivation possible du ferré sur la Petite Ceinture aurait eu un sens s'il n'y avait pas eu toutes ces opérations.

Il souligne les opérations nécessaires d'aménagement urbain mixte avec des logements étudiants, du logement social, pour les jeunes travailleurs, pour l'accession,... Ce n'est pas de la spéculation et il est hors de question de bétonner la Petite Ceinture, personne ne le souhaite.

Mme Alba précise que rien n'a été dessiné sur la Petite Ceinture. Des secteurs ont été identifiés et l'APUR a identifié un certain nombre d'invariants. La question de l'aménagement de la promenade se pose. Certains expliquent l'importance du patrimoine de la Petite Ceinture et de sa spécificité par rapport au tissu urbain alentour.

Ce seront des sujets de discussion car il sera difficile de trouver le dénominateur commun de cela. C'est un endroit exceptionnel qui a longtemps été laissé de côté.

M. Milan rappelle que l'étude Systra évoqué par l'association Orbital n'a pas encore été mise en ligne sur le site car elle touche qu'une partie du périmètre de réflexion et est très technique. Cependant, suite à la demande exprimée, elle peut et sera mise rapidement sur le site, il n'y a pas de volonté à cacher cette étude mais plutôt d'aider les participants au débat à trouver de l'information générale accessible.

M. Riffiod explique que les sujets sur le site J'en Parle changent pour que chacun s'empare des différents sujets. Après un premier temps de mise en ligne progressive qui permet à chacun de contribuer aux différentes questions, l'ensemble des sujets seront à nouveau ouvert pour contribution jusqu'au 14 février, date de fermeture du site. Il rappelle que des liens peuvent être mis sur le site par les internautes eux même pour proposer aux autres de télécharger telle ou telle étude ou information.

- **La salle**

Un participant souhaite savoir pourquoi il est possible de louer des locaux sous le viaduc de la Petite Ceinture alors que ces espaces constituent des accès vers l'infrastructure.

Un futur propriétaire dans le 19^e arrondissement souhaite avoir des précisions sur les vues secondaires sur la Petite Ceinture. Il indique que de nombreuses opérations immobilières naissent le long de la voie notamment CAP 19. La plupart des vues donnent à une dizaine de mètres de la PC. Il comprend le besoin de transports en commun à Paris, mais il trouve ça étrange que les promenades vertes soient envisagées pour le sud et les transports soient prévus pour le nord et l'est. Il pense que les riverains des 19^e et 20^e arrondissements tout en étant bien concernés par les problématiques transports, aiment aussi les promenades vertes, les arbres et les plantes.

(Il est applaudi par la salle).

Une habitante du 19^e est étonnée que l'étude APUR ne tienne pas compte des parties souterraines. Elle connaît le besoin d'espaces verts. Elle se demande si la problématique des parties souterraines a été prise en compte dans l'étude et si des contraintes techniques empêcheraient certains aménagements dans ces espaces.

M. Picciotto souhaite dénoncer le fait que l'APUR ait oublié de mentionner l'ancien embranchement qui desservait les abattoirs de la Villette.

Un participant se demande quel est le coût des différentes éventualités pour la Petite Ceinture : soit la remise en service du réseau ferroviaire, soit pour d'autres dispositifs.

Une participante attire l'attention sur le tunnel assez long et plutôt en mauvais état situé au niveau des Buttes Chaumont. Elle s'inquiète de l'ouverture au public d'un tel tunnel facilitant l'accès aux Buttes Chaumont la nuit. Il faut veiller à la sécurité des lieux, aux problèmes liés à la drogue. Elle suggère plutôt de faire des jardins partagés qui seraient au calme.

- **La tribune**

Mme Alba précise que la question des souterrains a été regardée de près. C'est un sujet compliqué. Ceux-ci n'assurent pas le même rôle en termes de biodiversité que le reste des espaces. Ils sont à température constante : 15 degrés été comme hiver, pouvant jouer un rôle thermorégulateur dans la ville.

Les questions de sécurité et d'entretien se posent et seront discutés effectivement dans l'aménagement de la Petite Ceinture.

Concernant les disparités entre le sud et nord / nature et transport, Mme Alba explique que la proposition de l'APUR est liée au fait qu'il existe une zone carencée en transport en commun au niveau du 19^e. Le maillage en transports est moins fin dans ce secteur que dans le reste de Paris. C'est également l'endroit de Paris où il y a le plus de zones en souterrain, compliquant le développement du métro. L'APUR réfléchit également à l'acheminement fret par le tram.

Elle est d'accord avec le fait que les jardins partagés sont un bon moyen de rendre un rôle social à la Petite Ceinture. Les jardins partagés se sont beaucoup développés, ce sera à regarder de près.

Au sujet des coûts, il y a des coûts quel que soit le projet : ferroviaire, espace vert, coulée verte, entretien, sécurisation.

M. Reyter estime à plus de 400 millions d'euros une remise en service de la Petite Ceinture pour un tram. Un tram sur voirie coûte à peu près le même montant. A cela s'ajoute des coûts de gestion,... L'infrastructure n'est plus adaptée aujourd'hui pour recevoir des voyageurs. Cela n'est pas étudié finement aujourd'hui. Les analyses économiques seront affinées en fonction des projets mis à l'étude.

Le passage du public dans les tunnels n'est pas évident et impliquent en tous cas une remise en sécurité et aux normes. Certaines sections pourraient permettre de mixer des usages et de proposer une cohabitation.

M. Madec précise qu'il y a également des vues principales sur la Petite Ceinture.

- **La salle**

Un habitant du 19^e insiste sur l'impérieuse nécessité de conserver l'allée Darius Milhaud comme avenue piétonnière. Il se dit rassuré par l'intervention de M. le Maire. Il pense que la priorité pour le transport se situe dans les banlieues de Paris et s'interroge vraiment sur la nécessité de revitaliser le rail sur la Petite Ceinture. L'essentiel est de conserver la possibilité de pratiquer d'autres usages dans l'avenir en préservant la continuité du linéaire. Il ne faut pas hypothéquer l'avenir.

Une participante souhaite savoir comment est prise en compte la question des arcades et les projets qui pourraient les investir près de l'Ourcq. Elle se demande si ce foncier fait également partie de la convention RFF.

Elle souligne le fort potentiel de la Petite Ceinture pour les activités associatives. Elle peut devenir un lieu de convivialité très fort pour le 19^e arrondissement.

- **La tribune**

M. Madec indique que la SEMAVIP (la société d'économie mixte de la ville de Paris qui aménage le Nord Est parisien) a acquis une parcelle assez vaste à l'arrière de la Petite Ceinture avec un accès à une voute qui a été déclassée par RFF.

3. CONCLUSION DE M. DAGNAUD

M. Dagnaud, Premier adjoint au Maire du 19^e arrondissement, précise que le 19^e arrondissement n'a pas encore de plan prévu sur la Petite Ceinture et que le diagnostic de l'APUR est bien une étude qui permet d'ouvrir le débat sur les potentialités de cette voie. Il souhaite faire le parallèle avec les berges de Seine dont l'aménagement débute actuellement. L'enjeu est bien de repenser le lien entre la Ville et la Petite Ceinture comme on repense le lien entre la Ville et la Seine. La question est autant d'ouvrir la Petite Ceinture à la ville que la ville à la Petite Ceinture. Il souligne la singularité de ce site : corridor écologique, terrain d'aventure, espace de respiration,... Le fil conducteur de la réflexion est que c'est une page blanche dans la ville, dont il pense qu'il faut prendre garde de ne pas la noircir d'un seul trait. Il est encore temps de préserver des espaces à aménager pour plus tard, des espaces pas totalement aménagés.

Il propose quelques principes et pistes. Il pense qu'il faut partir du réel et du présent. Quelques choix ont été faits comme celui de faire passer le T3 sur les Maréchaux et non sur la Petite Ceinture. De plus, la Petite Ceinture est en lien très étroit avec la ville. Il lui paraît impossible d'aménager sur cet espace une activité productrice de nuisance, ce qui élimine a priori toute option de transport ferré sur l'emprise. Cependant, il convient de faire attention aux aménagements ludiques et conviviaux qui peuvent tout autant produire des nuisances pour les riverains, et cite dans ce sens l'exemple du bassin de la Villette.

Il précise également que les tronçons sont très différents : certains en tunnels, certains en remblais, certains en viaduc,... et de multiples ouvrages d'art qui devront relever d'un traitement particulier, et des surlargeurs.

Il revient sur la nécessité de ne pas aller trop vite dans l'aménagement de cet espace en privilégiant des aménagements temporaires, réversibles, épurés. Il faut rester humble, ne pas décider pour les 50 ou 100 années prochaines en figeant la destination des sols. Il met en garde contre une sur-densification de la Petite Ceinture et tout ce qu'impliqueront des options de construction. Il faudra donc trouver un équilibre entre ouverture et aménagement.