

# CONCERTATION SUR LE DEVENIR DE LA PETITE CEINTURE

*Compte-rendu de réunion publique de synthèse  
En Mairie du 4<sup>e</sup> arrondissement de Paris*



---

*Compte-rendu de la réunion publique de synthèse de la concertation  
lors du séminaire du 14 février 2013 dans le 4<sup>e</sup> arrondissement sur le  
devenir de la Petite Ceinture – cette réunion fait suite à trois tables  
rondes entre experts, associatifs, élus et services et vient conclure  
l'ensemble du dispositif de concertation.*

---

# SOMMAIRE

1.	INTRODUCTIONS.....	3
2.	PRESENTATION DE LA SYNTHESE DE LA CONCERTATION .....	6
3.	ECHANGES AVEC LA SALLE .....	7
4.	CONCLUSION D'ANNE HIDALGO .....	15

## 1. INTRODUCTIONS

La réunion publique de synthèse de la concertation concernant le devenir de la Petite Ceinture s'est tenue le 14 février 2013 à la mairie du 4<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Environ 300 personnes ont participé à cette rencontre.

Etaient en tribune :

- **Anne Hidalgo**, Première adjointe au Maire de Paris chargée de l'urbanisme et de l'architecture
- **Fabienne Giboudeaux**, Adjointe au Maire de Paris chargée des espaces verts et de la biodiversité
- **Christophe Girard**, Maire du 4<sup>e</sup> arrondissement
- **François-Régis Orizet**, Directeur Régional Ile-de-France de RFF
- **Dominique Alba**, Directrice de l'APUR

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

**Christophe Girard, Maire du 4<sup>e</sup> arrondissement**, est heureux d'accueillir la réunion de clôture de cette phase de concertation sur le devenir de la Petite Ceinture. Il se rappelle des longues discussions au sujet de la Petite Ceinture, notamment pour la Nuit Blanche au cours de laquelle se sont produits différents artistes ; Anne Hidalgo avait répété, à l'époque, que cet endroit était d'abord un superbe lieu de biodiversité et de nature. C'est un sujet ancien, de préoccupation considérable, et un grand sujet patrimonial. Il souhaite que ce grand débat se déroule pour le mieux et que chaque opinion puisse s'exprimer librement en faisant avancer ce projet. Il salue Fabienne Giboudeaux, Adjointe au Maire de Paris chargée des espaces verts et de la biodiversité. Il rappelle qu'a été initié récemment le premier verger à Paris dans la cour de la Mairie du 4<sup>e</sup> arrondissement. Il salue également le nouveau Maire du 19<sup>e</sup> arrondissement François Dagnaud, Pierre Mansat, Adjoint au Maire de Paris chargé de Paris Métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France ainsi que les nombreux élus présents dans la salle.

La Petite Ceinture demande de l'ambition, du plaisir et une vision sur le long terme. Il souligne les 10 réunions publiques qui ont été tenues dans 9 arrondissements et la mobilisation des citoyens sur ce sujet : plus de 1000 parisiens et métropolitains présents en réunion, plus de 20 000 visites sur le site [lapetiteceinture.jenparle.net](http://lapetiteceinture.jenparle.net) dont plus de 2000 contributions, et plus de 500 personnes qui ont eu la chance de visiter la Petite Ceinture. Il remercie toutes les personnes présentes à cette grande réunion.

**Fabienne Giboudeaux** souhaite rappeler le contexte de la présente réunion. Un protocole a été signé en 2006 entre la Ville de Paris et RFF pour permettre l'ouverture au public de certains tronçons et proposer des usages diversifiés, le tout avec l'obligation pour la Ville de respecter le principe de réversibilité afin de permettre la reprise, le cas échéant, du trafic ferroviaire. Ce protocole vient à expiration en juin 2013. Avant de définir les termes d'un nouveau protocole, il était indispensable de

solliciter l'avis des Parisiens, des élus et habitants des communes limitrophes et de tous les acteurs concernés sur le devenir de cet espace structurant du paysage parisien et sur les fonctions et usages à privilégier. Si la Petite Ceinture est inscrite dans le périmètre et le paysage parisien, elle est aussi connectée à de nombreux faisceaux ferroviaires, des parcs et des espaces verts. Elle souligne donc l'enjeu métropolitain de cette Petite Ceinture. L'objectif de ces multiples réunions en arrondissement n'était pas seulement de discuter des enjeux locaux, mais également de discuter collectivement des enjeux globaux de l'avenir de la Petite Ceinture. Elle souligne la grande qualité des débats auxquels elle a pu assister. Ces échanges, primordiaux pour construire l'avenir de cet espace unique, devront être poursuivis.

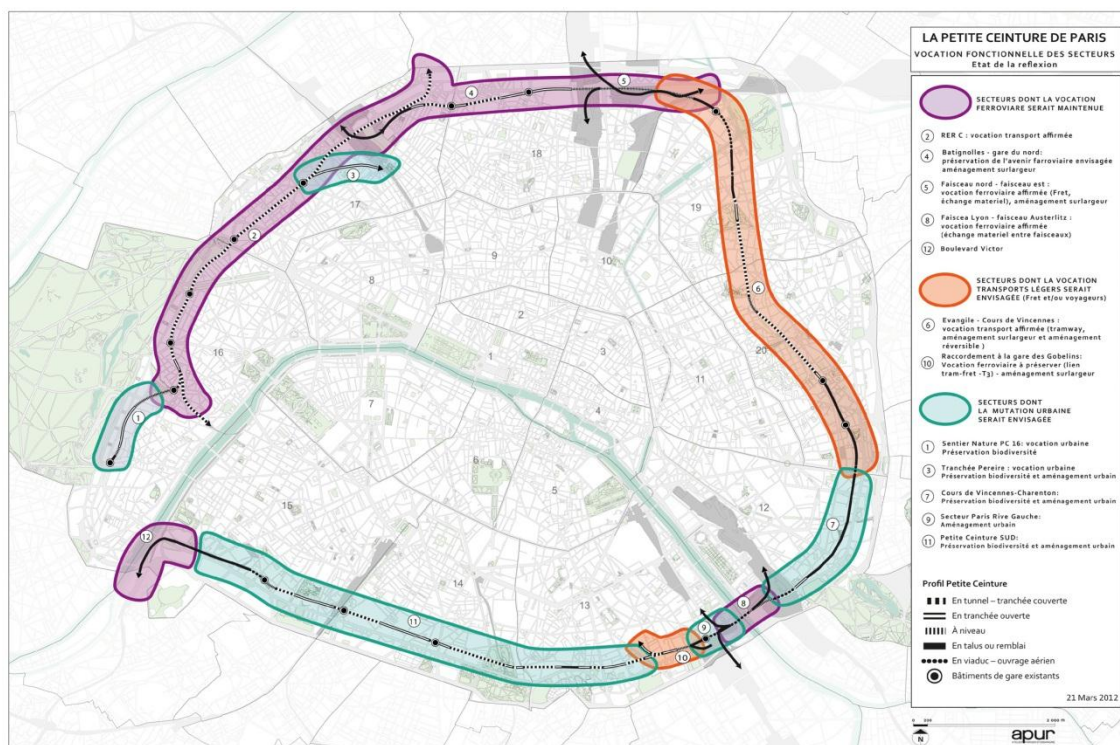
Plusieurs visites ont été organisées par RFF pour découvrir la Petite Ceinture, inaccessible en temps normal. Ces visites permettent d'avoir une autre perception de ce lieu atypique et de mieux appréhender les enjeux sur l'évolution de ce territoire.

Mme Giboudeaux explique qu'une synthèse de l'ensemble du travail fourni durant cette concertation va être présentée au cours cette réunion.

**François-Régis Orizet**, Directeur Régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France (RFF), gestionnaire du Réseau Ferré National (RFN), rappelle que la Petite Ceinture est la propriété de RFF. Il rappelle les moments importants de son histoire : l'apogée et le déclin de cette ligne de transport, puis son état actuel. L'histoire récente a été marquée par des aménagements réversibles, ponctuels spatialement mais sans choix réels quant au devenir de la ligne. C'est en outre un espace exceptionnel.

La Petite Ceinture est intégralement placée dans le RFN, ce qui signifie qu'il est actuellement possible de faire circuler des trains sur tout son parcours. Elle est régie par un protocole passé en 2006 entre la Ville de Paris et RFF qui prévoyait le maintien, pour l'avenir, de la possibilité de reprise de la circulation de trains sur tout le linéaire, mais le contexte a changé depuis 2006 avec la réalisation du T3 sur les Maréchaux et la perspective du métro Grand Paris Express.

La Ville et RFF 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 RFF et la Ville. Elles ont abouti à la carte de synthèse qui est mise en débat (voir carte ci-dessous).



M. Orizet rappelle que l'Etat, la Région Ile-de-France et le STIF sont également concernés par le devenir de la Petite Ceinture et qu'ils ont été sollicités en plusieurs occasions dans les réflexions préalables à la concertation. Pour RFF, l'objectif dans ce dispositif de concertation sur la Petite Ceinture est, à court terme, de stabiliser des perspectives en matière de transport entre les parties du réseau que RFF souhaite conserver, celles qui pourraient accueillir des projets de transport mais pas forcément dans le réseau ferré national et celles qui n'auraient plus de vocation de transport et qui pourraient accueillir d'autres usages. Cela devrait déboucher sur un nouveau protocole entre RFF et la Ville à l'été 2013.

## 2. PRESENTATION DE LA SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION

**Sophie Guillain**, du cabinet Res publica, présente une synthèse de la concertation. Cette synthèse présente les chiffres de la participation, les différentes positions qui se sont exprimées durant la concertation, les grands thèmes traités, les différents points de convergences et les spécificités des arrondissements.

*Cette synthèse est disponible en ligne sur le site [lapetiteceinture.jenparle.net](http://lapetiteceinture.jenparle.net).*

### 3. ECHANGES AVEC LA SALLE

*Le débat est animé par Gilles-Laurent Rayssac qui rappelle les deux questions qui ont structuré la réflexion menée au cours de la concertation, sur le devenir de la Petite Ceinture :*

- ***Doit-on préserver la possibilité d'une vocation ferroviaire lourde sur toute la Petite Ceinture ? Peut-on accueillir d'autres usages temporaires ou permanents et à quelle(s) condition(s) ?***
- ***Quelles propositions souhaitez-vous faire pour valoriser la Petite Ceinture ? (en matière de nature et de biodiversité, de loisirs, culture et promenade, de projets urbains, de déplacements autre que ferroviaire lourd, etc...)***

#### La tribune

**Anne Hidalgo** souhaite réagir à cette première synthèse qui montre la richesse de l'imaginaire collectif suscité par la Petite Ceinture. C'est un patrimoine commun et un lieu magique. La richesse de cette concertation très large, et qui est loin d'être terminée, montre l'importance de ce lieu pour les Parisiens. Les pistes proposées sont très intéressantes. Elle rappelle que depuis 2001, les discussions ont été nombreuses avec RFF sur le sujet, parfois assez radicales lorsque RFF souhaitait céder le foncier au prix d'un terrain constructible.

Aujourd'hui, Mme Hidalgo considère que la Petite Ceinture n'est pas constructible. Elle souligne que c'est un point d'accord avec les participants. Certaines interventions lui rappellent le débat sur le tramway et l'option de l'installer sur la Petite Ceinture qui était alors proposé par un certain nombre de Parisiens. Ce choix a été écarté par Bertrand Delanoë, notamment à cause de la présence d'immeubles d'habitation aux abords immédiats de la Petite Ceinture. Cet espace ne doit pas devenir un espace de nuisance pour les très nombreux riverains. Or, ce qui était valable en 2001 est toujours valable aujourd'hui. Le tramway a été réalisé en intermodalité avec les métros, les bus, etc. La Ville n'a donc pas l'intention d'aménager un tramway, ni aucune circulation ferroviaire sur la Petite Ceinture. Cette option a été écartée hier et n'aurait aucun sens aujourd'hui.

La Petite Ceinture est un espace de biodiversité, un corridor écologique en lien avec le projet métropolitain. Cependant, il nous faut également avoir une approche localisée pour s'adapter aux particularités du lieu, en particulier concernant les tunnels, qui pourraient servir pour s'abriter de la pluie, ou ranger du matériel de jardinage, alors que d'autres beaucoup plus longs pourraient accueillir d'autres usages.

Il ne faut pas entrer dans une démarche de saucissonnage de la Petite Ceinture mais avoir une approche analytique de l'ensemble. Cette démarche a été très intéressante. Il fallait élargir au maximum la discussion car nous « on est tous des experts de la Petite Ceinture ». Il fallait également faire en sorte que les Maires d'arrondissement puissent jouer un rôle dans cette concertation car ils connaissent bien les différents tronçons de la Petite Ceinture et le tissu associatif. Elle estime que l'ensemble des propositions tant sur le contenu que sur la méthode valide cette première étape de la concertation.

**François-Régis Orizet** rappelle que la proposition présentée par l'APUR est une proposition commune avec la Ville de Paris et RFF. M. Orizet indique qu'il a participé au séminaire de cette journée du 14 février et qu'il en retire plusieurs éléments forts.

Concernant le transport, au cours du séminaire, il explique que peu de personnes se sont exprimées en faveur du transport de fret. Les deux experts qui sont intervenus se sont montrés circonspects, voire négatifs, quant à la pertinence de la Petite Ceinture pour ce type de transport. Par contre, sur le transport voyageur, un certain nombre de propositions sont allées au-delà de ce qui a été proposé à la concertation sur les perspectives de réutilisation. Des propositions ont été avancées, notamment, au regard des différentes échelles auxquelles la Petite Ceinture doit être considérée : géographique et de temps.

Il se dit également agréablement surpris par la richesse des contributions et la diversité des usages proposés, dans une grande ouverture. Une valeur que tous partagent est celle de la continuité de la Petite Ceinture, mais celle-ci ne signifie pas « uniformité ».

Un dernier élément qu'il souhaite relever des tables rondes de la journée est que ne rien décider serait bien la pire des solutions et qu'il faut engager très rapidement avec les parties concernées un processus pour sortir de l'indécision.

**Fabienne Giboudeaux** insiste sur son attachement à la continuité du linéaire de la Petite Ceinture et à son caractère patrimonial. Elle insiste sur la problématique écologique, notamment sur les services éco systémiques rendus par la Petite Ceinture, comme cela a été mis en valeur par les travaux scientifiques présentés ce matin dans une table ronde sur ce sujet.

Pour arriver à prendre une décision en connaissance de cause, il faudra également des éléments budgétaires plus précis, notamment concernant l'entretien de la Petite Ceinture, les conditions dans lesquelles le foncier pourra être cédé,...

Concernant les services écologiques, elle souhaiterait que ces bénéfiques puissent être chiffrés, pour la santé notamment. Il faudrait disposer des coûts et des impacts selon les différents types de programmes ou d'aménagements envisageables, pour une aide à la décision argumentée. Ce lieu a une immense valeur, c'est un beau défi que de construire la ville avec cette Petite Ceinture comme un élément fondamental.

## **La salle**

**Un participant**, qui se dit « ferrovipathe, non-religieux », souhaite qu'un aménagement ferroviaire puisse être envisagé sur le long terme. Il est donc en désaccord avec la proposition de RFF d'abandonner la partie sud. Par contre, il considère que les autres « ferrovipathes » qu'il a entendu s'exprimer dans les autres réunions pêchent par une grande naïveté. Il prend l'exemple du Président de l'Association de Sauvegarde de la Petite Ceinture et de son Réseau Ferré qui trouve plutôt intéressant d'aménager des espaces verts réversibles. Il explique que, de son côté, il ne cautionnait pas ces aménagements car il se doute qu'ils ne seraient pas réversibles. Le seul objectif important qui se pose, selon lui, est qu'il n'y ait pas de possibilité d'appropriation de la Petite Ceinture. La solution serait de réaliser une grande piste cyclable. Le jour où un train devra à nouveau passer par la Petite Ceinture, il sera toujours possible d'utiliser



l'autre piste cyclable partiellement interrompue entre les Maréchaux et la Petite Ceinture.

Il pense que les premiers espaces à réinvestir sont ceux qui sont actuellement pris par l'automobile : sur les places, les boulevards,...

**Jean-Emmanuel Terrier, Président de l'Association de Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré**, explique que l'ASPCRF n'est pas une association de ferroviathes religieux, ses membres défendent seulement les transports en commun. Ils soulignent que la concertation a été fortement intéressante. Ils ne souhaitent pas conserver une voie ferrée parce que c'est une voie ferrée. Ils se battent pour les lignes de chemin de fer qui, d'après eux, ont un intérêt. Sur l'aménagement du 15<sup>e</sup>, ils considéraient que l'ouverture au public était intéressante. Ce qui les gêne c'est le platelage qui a été réalisé et l'aménagement que cela a demandé pour rendre cette partie de la Petite Ceinture accessible : ascenseurs,...

D'autre part, M. Terrier souligne la position du STIF exprimée en table ronde qui ne semble pas d'accord avec la logique de déclassement. Or, c'est bien l'autorité organisatrice du transport en Ile-de-France. Il rappelle que l'utilisation des transports en commun en Ile-de-France a augmenté de 30% en 10 ans. Une voie ferrée de 23 Km n'est pas forcément une installation à « bazarder ». Il précise qu'il ne défend pas la reconstruction du viaduc d'Auteuil.

Il ajoute que le maintien de la Petite Ceinture en réseau ferré est souhaité dans le SDRIF. Il explique également que des systèmes de « voies silencieuses » (non bruyantes) ont été expérimentés ; il aurait aimé avoir quelques résultats de ces essais de la Direction de la recherche de la SNCF.

Les membres de son association se rendent bien compte qu'il n'y aura pas de trains dès demain partout sur la Petite Ceinture, mais ils souhaitent que la Petite Ceinture puisse rester dans l'état actuel avec diverses animations, des visites touristiques en train,... Ils souhaitent simplement que tous les aménagements du lieu soient réellement réversibles. Ils sont ouverts au dialogue et non dogmatiques.

**Une habitante** du « poumon Saint-Blaise », rappelle qu'à l'époque où la Petite Ceinture était ouverte au trafic ferroviaire, le quartier s'appelait « la zone » et la proximité n'était que constituée d'usines. Aujourd'hui, le quartier Saint-Blaise est le plus dense d'Europe avec un tout petit square. Les associations et les habitants espèrent tous que le « poumon vert » de Saint-Blaise va s'ouvrir avec la Petite Ceinture. Ils sont conscients également du besoin de transport, mais ils pensaient que la négociation pour faire passer le T3 sur les Maréchaux permettait de clore le débat sur le devenir de la Petite Ceinture. Des bâtiments sont aujourd'hui construits à 2 m des voies... Une ouverture ferroviaire serait aberrante et irrespectueuse des habitants.

**M. Dagnaud, Maire du 19<sup>e</sup> arrondissement**, souhaitait rendre compte de la réunion qui a eu lieu dans le 19<sup>e</sup> arrondissement. Il fait ressortir le double paradoxe suivant : le fait que la Petite Ceinture soit l'objet d'une forte imagination et de grandes inquiétudes, le second paradoxe est qu'il y a des enjeux de très court terme et de très long terme. Le statut quo n'est pas tenable.

Les principes généraux ont bien été rappelés par Mme Hidalgo. Il souhaite que la Ville ait la main légère car notre génération est l'héritière de cette emprise. Il est envisageable de conserver pour les futures générations des espaces à aménager, des espaces de liberté,... Les deux particularités de la Petite Ceinture dans cet arrondissement sont qu'elle se faufile aujourd'hui entre les immeubles et qu'elle est fortement marquée par les dénivelés. Le débat reste ouvert mais il faut rapidement poser des jalons.

**Une participante du 20<sup>e</sup> arrondissement**, se demande si, à la sortie de cette réunion, la date de rédaction de la nouvelle convention sera maintenue. D'après elle, cette date mériterait d'être repoussée.

Elle aimerait savoir comment la concertation se poursuivra et est-ce qu'il y aura une mise en place d'un comité de suivi.

Elle a le sentiment que « RFF a vendu les bijoux de famille ». Elle découvre qu'un certain nombre d'éléments ont été vendus, comme des gares. Elle trouve ces informations intéressantes.

**Un habitant du 18<sup>e</sup> arrondissement** souhaite savoir qui demande le déclassement de la Petite Ceinture. D'autre part, il s'interroge sur la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture. Cela implique des choix et des usages différents. Cependant pour choisir, il aimerait avoir des éléments sur les coûts rapportés aux différents choix. Il faudrait également des éléments chiffrés sur le transport. Sinon le choix ne se fait que de manière subjective.

**Un membre de la CLCV Paris** explique avoir assisté à la réunion dans le 18<sup>e</sup> arrondissement. Il se dit très surpris de ce qui a été dit sur le fret. Il précise qu'il en a été assez question dans le 18<sup>e</sup> arrondissement. La CLCV Paris souhaiterait un partage entre les différents usages, notamment entre le vert et le ferroviaire. En revanche il considère que dans le 18<sup>e</sup>, il serait possible de dégager une partie des camions du périphérique sur la Petite Ceinture. Ce serait une manière de partager les côtés agréables et les nuisances.

**M. Orizet** rappelle que c'est RFF qui soumet la demande de fermeture de ligne à l'Etat, lequel l'autorise ou non, après avis du STIF. Il note qu'aux tables rondes d'experts de la journée, le fret a plutôt été écarté, mais il n'a pas assisté aux autres réunions.

**Thierry Bourgogne, Président de l'association ORBITAL**, explique que, pas une fois, dans les réunions auxquelles il a participé, le sujet de l'économie et de l'emploi n'a été abordé. Il cite les exemples de Berlin et de Londres pour leurs petites ceintures.

Il souhaite qu'une étude soit réalisée par un organisme indépendant, contrairement à l'APUR, comme l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne. Il aimerait également savoir sur quels critères et quelles études RFF s'appuie-t-il pour déterminer les vocations transports de la Petite Ceinture alors que toutes les lignes de métro et bus sont saturées.

**Catherine BARATTI-ELBAZ, adjointe à la Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement en charge de la voirie et des déplacements**, rappelle que ce qui fait la qualité d'un transport en

commun ou de marchandises c'est son accessibilité et sa capacité à desservir le quartier. Aujourd'hui, la Petite Ceinture n'est pas si accessible que cela. Elle trouverait intéressant d'exploiter la Petite Ceinture en valorisant les modes doux.

**Un participant** indique qu'un rapport de la Cour des comptes pointe les coûts très élevés de l'installation du tram sur les Maréchaux par rapport à un aménagement sur la Petite Ceinture (pages 106-107 du rapport).

**Un habitant du 20<sup>e</sup> arrondissement**, proche du tram T3 au niveau du Cour de Vincennes, souhaite savoir si la décision quant à l'affectation future de la Petite Ceinture a été prise, comme il le pense, et si oui, par qui et quand. Il rappelle que les immeubles qui ont été construits au niveau de l'avenue de France ont été construits avec des tunnels au gabarit des trains.

**Mme Hidalgo** explique que le gabarit de ce tunnel sous les immeubles est lié à la nécessité de conserver une connexion avec le réseau Austerlitz. Cela ne concerne pas l'ensemble de la Petite Ceinture.

**Une habitante du 19<sup>e</sup> arrondissement**, explique qu'elle habite le 19<sup>e</sup> depuis une douzaine d'années. Elle habite actuellement sur le boulevard d'Indochine à 10m du T3. Elle connaît donc bien les nuisances du tram. Elle explique qu'un tram n'est pas silencieux contrairement à ce qui peut être dit. Les vibrations sont assez fortement ressenties. Le paysage est assez dégradé également.

Elle indique qu'elle sera propriétaire dans 2 ans, puisqu'elle sera l'une des futures propriétaires du quartier de l'Ourcq. Elle a acheté un petit appartement dans un immeuble en construction suite à une publicité vantant « la coulée verte » de la Petite Ceinture. Elle ne veut pas croire qu'il s'agit d'un mensonge. C'est un panneau publicitaire visible de tous, encore visible actuellement. Le logo de la Ville de Paris figure sur cette affiche. Elle précise qu'elle ne comprend pas pourquoi le sud aurait droit à une coulée verte et pas le nord-est.

Elle souligne que ce projet de la SEMAVIP n'est pas réservé aux riches, comme certains l'ont sous-entendu lors des réunions, puisqu'il est composé à 70% de logements sociaux, avec des logements étudiants, des logements jeunes travailleurs, et seulement deux immeubles destinés à l'accession. C'est un bel exemple de mixité sociale. Ce qu'elle souhaiterait, c'est une coulée verte qui relie le parc des Buttes Chaumont et le parc de la Villette.

**Une participante, se disant « cyclopathe »**, explique qu'une piste cyclable peut être un objet d'une envergure régionale, nationale, européenne voire mondiale. Elle précise que c'est une occasion unique et historique de construire un « REV » : Réseau Express Vélo, qui permettra de se déplacer et de relier les différentes pistes cyclables radiales. Cela attirera plus que Paris-Plage et aura un retentissement mondial. C'est le seul espace qui permet de concilier le vélo et de nombreuses activités plus locales. C'est le seul endroit où cela est possible à Paris voire en France.

**Un participant, membre de l'Association des Usagers des Transports (AUT)**, défend la Petite Ceinture pour sa vocation ferroviaire. Ce lieu est à part et n'est pas banal. Il a une qualité environnementale et architecturale qui lui est propre, tout comme

la ligne du T2 dont les gares ont été admirablement aménagées ; il cite la gare de Suresnes qui sera transformée en musée.

L'est se prêterait très bien à un tramway puisque le tracé de la Petite Ceinture à ce niveau est déconnecté du tram des Maréchaux. Ce tram pourrait rejoindre la bibliothèque François Mitterrand. Une ligne de bus pourrait être transformée en tram pour faire un tram-fret. Sous les Olympiades, il y a le « Petit Rungis asiatique » qui pourrait profiter d'un tel transport.

**Une habitante du 18<sup>e</sup> arrondissement, riveraine de la Petite Ceinture**, défend la verdure. Elle a également acheté son appartement car on lui a vendu la verdure sur la Petite Ceinture. Elle signale également de nombreuses initiatives comme les Jardins du Ruisseau,...

**Un participant** soutient le fret sur la Petite Ceinture pour sa desserte de proximité. Une seule voie peut suffire pour la desserte de proximité. Les tunnels pourraient servir à des zones de manœuvre pour ne pas gêner les riverains aux alentours. La gare des Gobelins pourraient également servir pour du fret.

**Un participant du 15<sup>e</sup> arrondissement** se dit favorable à une piste cyclable et un train mais il s'inquiète d'être dans une situation instable d'expropriation latente depuis 1988. Les riverains ne sont pas systématiquement opposés aux transports. La SNCF a fait des tests de tramway silencieux. Il se dit très inquiet car il est actuellement face à une voie obstruée. Il souhaiterait savoir qui est propriétaire de la Petite Ceinture et ne souhaite pas qu'un seul mètre carré soit vendu.

**Un participant** indique que l'APUR a financé ce diagnostic qui dessine un programme très précis. Il regrette que pas un mot n'ait été dit sur le ferroviaire dans le Journal du Dimanche par Mme Hidalgo. Il considère que celle-ci a commencé à « détricoter le PLU » après une large concertation en élevant le plafond pour construire des tours à Paris. Il critique le fait que l'étude ait été portée par l'APUR et que cette concertation soit, selon lui, fortement orientée.

Il se demande s'il n'aurait pas été plus pertinent de garder un transport fret sur le 13<sup>e</sup> arrondissement. Il aimerait que les « guerres politiques internes » cessent dans ces enjeux qui dépassent les partis politiques.

**Une habitante du 14<sup>e</sup> arrondissement** précise que si la gare de Montrouge existe encore, c'est grâce aux habitants qui se sont mobilisés au sein du Conseil de quartier et d'une association. Ils ont monté le dossier pour sa préservation, et cela a abouti à un cahier de prescriptions urbaines, fait avec la Ville, qui mentionne que le bâtiment doit être préservé ainsi que les escaliers et les quais. Ils ont souhaité que cette gare soit transformée en équipement social, culturel et citoyen pour un quartier qui manque d'équipements de vie. Ils souhaitent que la Petite Ceinture soit préservée au maximum comme une promenade légère. C'est une occasion magnifique pour aller de Montsouris à la Seine à pied. Et cela n'obère pas l'avenir.

**Une participante du 13<sup>e</sup> arrondissement** explique que les habitants ont été très peu informés du dispositif. Ils n'ont pas reçu le flyer et la réunion qui a été faite était, selon elle, « misérable ».

Elle se demande jusqu'où va la Petite Ceinture ? Est-ce que la ZAC de Rungis est considérée comme une sur-largeur ? Elle souhaite en outre savoir ce qui est non-constructible.

**Un habitant face à la Petite Ceinture** souhaite au contraire un tram. Ce serait, pour lui, faire preuve de courage politique d'aller persuader les riverains du besoin de ce tram. Pour le bien public, il voit bien la nécessité d'un nouveau moyen de transport et il serait prêt à subir les nuisances d'un tram pour cela. Il considère que les nuisances sont inhérentes à une grande ville, si ce n'est pas le train, c'est la voiture, si ce n'est pas la voiture, ce sont les passants ... Autant que ce soit le tram. Une activité ferroviaire sur la Petite Ceinture n'est pas incompatible avec les autres usages. Il dit venir de la campagne. Lui, il considère que ce n'est pas la campagne que de mettre trois plantes sur la Petite Ceinture.

**Une participante, doctorante à l'université Paris Est en urbanisme**, se demande pourquoi il faut sacrifier un espace de transport en commun pour mettre des déplacements doux au lieu d'emprunter les espaces qui aujourd'hui sont consacrés aux voitures. Elle considère que le tram des Maréchaux peut tout à fait être complémentaire avec un tram sur la Petite Ceinture.

**Corine Faugeron, adjointe au maire du 4<sup>e</sup> arrondissement** en charge des espaces verts et la biodiversité, souhaiterait que la Petite Ceinture reste un poumon vert. Tous les habitants ont besoin d'un tel espace à Paris. Ces 120 ha d'espaces verts sont indispensables. Elle considère également qu'il faut un minimum d'intervention. La Petite Ceinture n'est peut-être pas « la campagne » mais c'est quand même de la nature et elle est inscrite au Schéma Régional de Cohérence Ecologique avec plus de 400 espèces de plantes, etc.

En outre, le train n'est pas un transport vert au regard de la manière dont l'électricité est produite en France.

**Yves Boutry, Vice-Président de l'Association des Usagers des Transports Ile-de-France (AUT IdF)**, rappelle ce qui a été dit lors des tables rondes d'experts dans la journée. Il rappelle le besoin d'un couloir de biodiversité et d'une desserte ferroviaire légère. Il a été reconnu l'importance du rôle social de la Petite Ceinture. Il pointe également que l'aménagement de la coulée verte avenue Daumesnil est l'inverse de ce qu'attendent les Parisiens sur cet espace. Ce n'est pas du tout apprécié. Il ne faut pas raisonner qu'au niveau parisien mais également métropolitain. Il pense que la Petite Ceinture pourrait être une vraie solution de transport pour l'avenir avec le Grand Paris Express.

**Un étudiant et artiste** souhaite aborder un sujet non évoqué pour le moment : celui de l'ensemble des bâtiments qui bordent la Petite Ceinture. Il représente le CAAOU (Collectif artistique associatif de l'Ourcq). L'association a investi un bâtiment dans le 19<sup>e</sup> arrondissement. Ce bâtiment appartient à RFF qui souhaite les expulser. Il souhaite parler des artistes qui voient le potentiel énorme de la Petite Ceinture. Il y a « des tonnes de projets » à mener main dans la main avec RFF et la Ville de Paris. Ils veulent par exemple développer un atelier de mapping 3D pour les jeunes du quartier, etc. Ils sont prêts à participer aux frais. Ils sont jeunes et dynamiques. Ils demandent à être soutenus.

**Un participant** rappelle que la gare des Gobelins est à vendre.

**Un participant, responsable de l'union interfédérale des transports CGT**, souligne l'asphyxie des transports en Ile-de-France, qu'ils soient routiers ou collectifs. Les marchandises, dans l'avenir, risquent de ne plus pouvoir rentrer dans Paris que par camion. Les besoins sont énormes. C'est un enjeu important pour Paris, pour répondre aux questions environnementales.

**Un participant** souligne le besoin d'inscrire les réflexions dans le long terme. Or, la concertation en cours ne prend pas en compte ce long terme, faute d'études de coûts, sur les déplacements à 20 ans, et d'une grande vision prospective. En revanche, il entend le cadrage de la concertation avec RFF qui, selon lui, espère agir vite pour pouvoir vendre et la Ville de Paris qui, elle, répond que ce n'est pas constructible pour payer moins cher.

Alors que cette emprise est d'intérêt régional, la Ville de Paris et RFF s'empressent d'arriver à des conclusions.

**Un participant** rappelle que la Petite Ceinture appartient aussi aux habitants de la Petite Couronne. Un camion de 30 tonnes a écrasé une personne. Qu'est-ce qu'un tel camion faisait dans Paris ? La Petite Ceinture peut permettre de soulager les voiries parisiennes. Il trouve que ce processus de concertation conduit à diviser les Parisiens. Le fret est le parent pauvre de cette concertation.

## 4. CONCLUSION D'ANNE HIDALGO

**Anne Hidalgo** souligne les approches consensuelles qui s'expriment sur le devenir de la Petite Ceinture.

Elle indique que Paris est la ville la plus dense d'Europe. La Petite Ceinture est un véritable poumon vert. Paris a besoin d'espaces de respiration. La Ville a aménagé 60 ha d'espaces verts sur les deux mandatures. Cet engagement est l'un des éléments fondamentaux de la politique municipale. La nature doit pouvoir se déployer partout où cela est possible. Mieux vaut donc accompagner celle-ci lorsqu'elle s'est installée spontanément.

Aujourd'hui, on n'oppose plus urbanisme et écologie. Elle souligne le travail réalisé avec Fabienne Giboudeaux pour faire en sorte que le PLU intègre complètement cette approche.

Il est récurrent que vienne la question des transports dans sa globalité quand est évoquée la Petite Ceinture : circulations douces ou transports collectifs. La réponse a été donnée quand il a été décidé de ne pas réaliser le tram sur la Petite Ceinture. Cette décision s'explique par l'existence d'immeubles d'habitation le long de cette voie.

Certains promoteurs ont utilisé la Petite Ceinture comme argument commercial sans en maîtriser son devenir. La Ville ne cautionne pas de telles méthodes.

Les transports collectifs ont été soutenus fortement par la municipalité au cours des deux mandatures. La Ville travaille activement sur la question du fret et de l'entrée des camions dans Paris. Elle souligne ce qui a été réalisé avec les acheminements de Monoprix en petites voitures électriques. La Seine est également une voie importante pour le transport de fret. Des bases logistiques ont été créées dans le cadre du réaménagement des berges, notamment pour une partie des Franprix de Paris. Est également à l'étude l'utilisation du RER et du tram pour le transport de fret. La Petite Ceinture n'est pas la solution à ce problème global.

Elle affirme que la Petite Ceinture ne doit pas être constructible y compris sur ses parties latérales, non construites, qui ont permis à la nature de se déployer.

Il faut continuer à en débattre avec RFF, mais il n'y a, par ailleurs, pas de raison pour la Ville de Paris de payer un espace au prix d'un terrain constructible pour y réaliser un espace de nature et de respiration.

Il existe, également un autre site à conquérir pour en faire un espace de respiration : l'héliport de Paris.

En écho à plusieurs intervenants, elle partage le sentiment qu'il faut réaliser sur l'emprise de la Petite Ceinture des aménagements légers. Il est, en revanche, hors de question d'installer des équipements importants qui viendraient dénaturer le site. Le souhait est de conserver le très beau caractère ferroviaire, mais de permettre à la nature sauvage de continuer à se déployer. Evidemment, cela pose des questions d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, de sécurité... Il y a aussi une obligation morale dans cet aménagement. L'objectif est de conserver le caractère

végétal du site, contrairement à la Highline de New York, très minérale. Elle cite l'exemple de l'aménagement des berges de Seine qui seront très légers et de faibles coûts.

Il y a un fort besoin de nature partout dans Paris.

Concernant les gares de la Petite Ceinture, comme la petite gare de Montrouge, elles doivent être sauvées et restaurées pour des usages de convivialité.

La Ville ne souhaite pas agir dans la précipitation mais prendre les bonnes décisions. Cela fait 12 ans que le projet est en discussion entre la Ville et RFF, propriétaire du site. Aujourd'hui les négociations avec RFF avancent en tenant compte des besoins de la Ville et de son tempo d'aménagement. La concertation est loin d'être terminée, cette phase est une première étape. Il n'y aura pas de conclusions hâtives dans les semaines ou les mois qui viennent. Au cours de cette première phase de concertation, les grands axes et les grandes lignes d'un possible devenir ont été dégagés. Ensuite il sera temps de travailler en détail les différents espaces de cette Petite Ceinture.

L'APUR nous a permis de disposer d'une première étude de ce territoire, d'ouvrir le débat en faisant un certain nombre de propositions. Rien n'est acté. A la suite de la synthèse de ces travaux, qui sera consultable sur le site, l'APUR va reprendre le travail et intégrer ces réflexions. Il y aura ensuite un travail dans les arrondissements pour préciser un certain nombre de propositions. Un comité de pilotage pourrait ainsi regrouper l'ensemble des élus concernés et notamment les Maires d'arrondissement, les différentes directions de la Ville, et intégrer aussi des représentants des associations qui se passionnent pour la Petite Ceinture.

La Petite Ceinture appelle et renvoie à l'imaginaire collectif. C'est un espace mystérieux, magique, patrimonial, qui nous projette dans l'avenir afin de disposer d'espaces de respiration nouveaux. Même si la question du transport ferroviaire peut se poser, la tonalité générale tend à privilégier un espace de respiration. Cela ne veut pas dire qu'il faut nier le passé ferroviaire de cet espace.

Elle remercie les participants pour leur énergie et leur créativité.