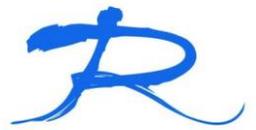




POLYTECH[®]
TOURS

Département Aménagement



UNIVERSITÉ
FRANÇOIS - RABELAIS
TOURS

2013



Réutilisation de l'ancienne Petite Ceinture de Paris

Portion du XXème arrondissement

MAISONNEUVE, Léa
Stage de découverte
DA3 2013

Tutrice : SAVOUREY, Cathy

Réutilisation de l'ancienne Petite Ceinture de Paris

*Portion du XXème arrondissement
PARIS - 75*

Source photographie de couverture : <http://www.petiteceinture.org>
La Petite Ceinture rue de la Mare au siècle dernier

MAISONNEUVE, Léa
Stage de découverte
DA3 – 2013

Tutrice : SAVOUREY, Cathy

Avertissements

- Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Remerciements

Je voudrais tout d'abord remercier Mme Florence de Massol, chargée de l'environnement, des espaces verts, du développement durable, du plan climat et de l'eau à la mairie du XXème, pour toutes les informations qu'elle a pu m'apporter.

Je remercie également, Léonard, Emma, toute l'association Guérilla Gardening ainsi que C'est pointé, pour l'originalité de leur point de vue, leur mobilisation ainsi que la dynamique qu'ils apportent à la vie sur la Petite Ceinture.

Je tenais aussi à remercier Mme Cathy Savourey, ma tutrice, pour le temps qu'elle m'a consacré ainsi que pour tous ses conseils.

Mais je remercie aussi toutes les personnes qui ont pris le temps de répondre à mes questions : les *graffeurs*, les passants, les habitants du quartier...

Sommaire

Introduction.....	7
1^{ère} partie : La Petite Ceinture, d'hier à aujourd'hui.....	9
I) Une évolution permanente de 1852 à 1993.....	9
1) Une mise en place progressive.....	9
2) 1900-1934 : l'apogée et le déclin.....	10
II) Des insertions dans la ville diverses.....	13
III) Des réutilisations actuelles importantes.....	16
1) Des aménagements, des fonctions variées.....	16
2) L'identité de la Petite Ceinture à travers ses occupants.....	23
IV) Une diversité des enjeux pour un lieu unique.....	27
1) Des paramètres à priori contradictoires à prendre en compte.....	27
2) Des attentes différentes selon les acteurs.....	29
3) Une grande variété d'enjeux, pas toujours compatibles.....	35
2^{ème} partie : La portion du XX^{ème} arrondissement.....	39
I) Des paramètres propres à cette portion.....	40
1) Un quartier d'habitation.....	40
2) Une Petite Ceinture ouverte, artistique et cultivée.....	47
3) Des alentours variés qui constituent un atout.....	61
II) Les enjeux retenus.....	64
Synthèse :.....	66
3^{ème} partie : La Petite Ceinture, un futur espace public à forte mixité des usages.....	69
I) La Petite Ceinture, un itinéraire piéton intégrant également des lieux de repos et de convivialité.....	70
1) Les objectifs.....	70
2) Les propositions.....	71
II) Des extrémités attractives.....	85
1) Les objectifs.....	85
2) Les propositions.....	85

III) Saint-Blaise, un quartier mis en valeur	90
1) Les objectifs	90
2) Les propositions.....	90
IV) Un jardin ouvert.....	92
1) Les objectifs	92
2) Les propositions.....	92
V) Résultat final	96
Conclusion	101
Bibliographie.....	102
Index des sigles.....	105
Les Annexes	106
Des entretiens et rencontres importantes	106
Table des matières	113

Introduction

La Petite Ceinture est une ancienne ligne de chemin de fer circulaire, appartenant essentiellement à RFF (Réseau Ferré de France). Elle est la première ligne de chemin de fer entièrement située dans Paris et qui en fait le tour. C'est une ligne à double voie, de 32 kilomètres de longueur à l'origine qui ne fait plus que 23 kilomètres aujourd'hui. Elle traverse 9 arrondissements parisiens (du XIIème au XXème), ainsi que des quartiers tous très différents les uns des autres.

Elle est aujourd'hui en grande partie abandonnée et laisse en friche des parcelles à Paris, ville où le foncier libre y est pourtant très rare. Comme nous le verrons, cet espace est une réelle opportunité pour les quartiers qu'elle traverse, car ce lieu pas comme les autres pourrait apporter quelque chose de nouveau à la ville. Malgré tout, cet endroit est complexe et de nombreux facteurs doivent être pris en compte pour son aménagement.

Depuis quelques mois, la mairie de Paris a décidé de palier l'abandon de cette friche urbaine et a demandé à l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme) d'effectuer un diagnostic afin de pouvoir, par la suite, choisir les possibilités d'aménagement. Je me suis d'ailleurs intéressée à ce diagnostic pour mon analyse de la Petite Ceinture à grande échelle. Cependant, je me suis efforcée de garder une certaine distance et j'y ai ajouté de nombreux points, afin de compléter le diagnostic.

Nous verrons dans cette étude un diagnostic à l'échelle de la ville afin d'en tirer les enjeux principaux d'un aménagement mais aussi les points importants à prendre en compte. Pour cela nous nous intéresserons tout d'abord à l'histoire et l'évolution dans le temps de la Petite Ceinture. Puis nous analyserons une portion de cette dernière, située dans le XXème arrondissement, ainsi que les points essentiels à respecter pour sa réutilisation. Enfin nous verrons des propositions d'aménagement pour cette portion, qui visent à faire de ce lieu d'histoire un espace de culture, de convivialité.

1^{ère} partie : La Petite Ceinture, d'hier à aujourd'hui

Un point très important de la Petite Ceinture est son histoire. Beaucoup de choses ont évolué de sa construction à aujourd'hui, et ce qui appartient au passé a tendance à se perdre, à être oublié. Beaucoup de parisiens ont connaissance de l'existence de la Petite Ceinture dans leur quartier ou leur ville, mais peu savent ce qu'il s'y est passé et qu'elle a participé à l'élaboration de Paris telle qu'ils la connaissent.

I) Une évolution permanente de 1852 à 1993

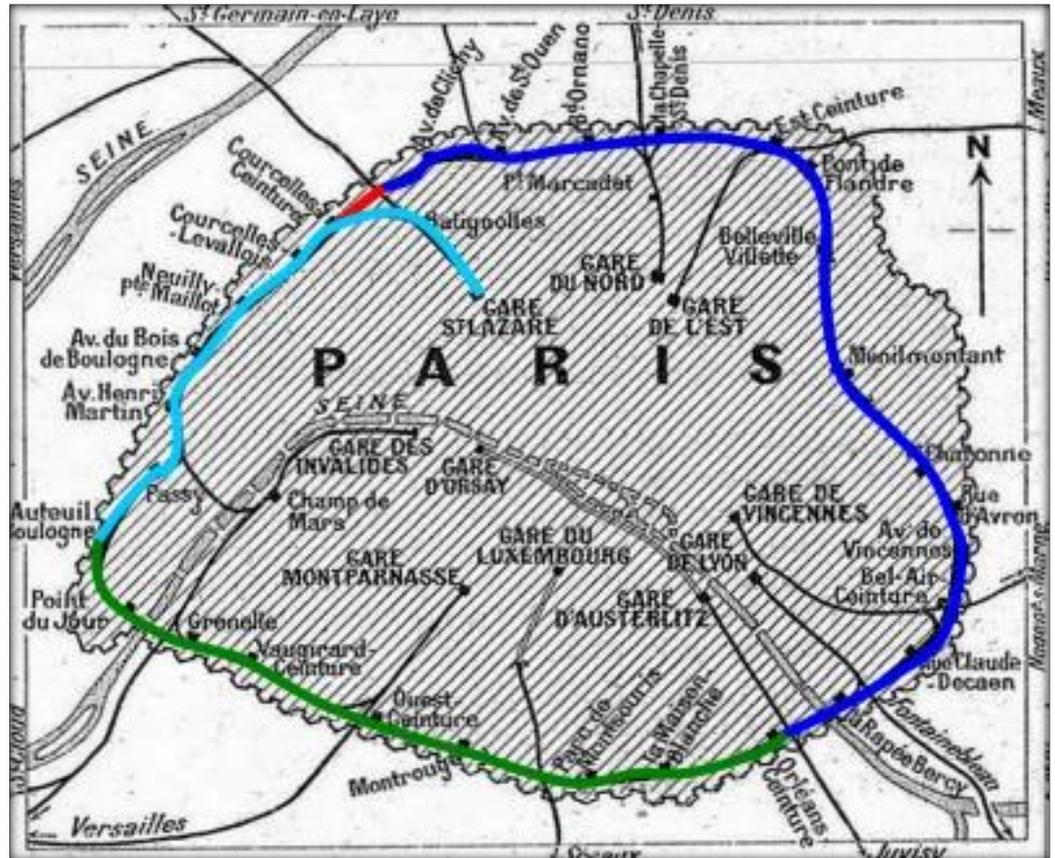
La Petite Ceinture a été construite entre 1852 et 1869, dans un paysage en voie d'urbanisation, sous le Second Empire de Napoléon III, durant les grands travaux haussmanniens, qui transformèrent en grande partie Paris. Elle passe par les 9 arrondissements en périphérie de Paris qui correspondent aux derniers villages annexés à la ville à cette même époque. Elle suit d'ailleurs l'ancienne enceinte de Thiers, dite « les fortifs » par les Parisiens, construite de 1841 à 1844. Ce chemin de fer fait partie de l'identité de la ville. Il a permis le transport de marchandises mais aussi de voyageurs.

1) Une mise en place progressive

Ce fut le 10 décembre 1851 que la création de la Petite Ceinture a été décidée, par un décret d'utilité publique signé par Napoléon III. Ce chemin de fer avait pour but de relier, à l'intérieur de l'enceinte de Paris, les grandes lignes allant de la capitale vers la province. Il reliait alors les gares de l'Ouest, du Nord, de Strasbourg, de Lyon et d'Orléans. Cette section prendra le nom de "Petite Ceinture Rive Droite" (en bleu foncé sur la carte ci-après). C'est ensuite le 14 juin 1861 qu'une autre section prolongera ces voies ferrées, "Petite Ceinture Rive Gauche" (en vert sur la carte) reliant la gare d'Auteuil et la gare d'Orléans. Puis le 25 mars 1869, la Petite Ceinture fera le tour complet de Paris par la mise en service du raccordement dit de Courcelles (en rouge), reliant la ligne d'Auteuil (en bleu clair) à la Petite Ceinture Rive Droite.

Ces voies ferrées ont tout d'abord servi de transport de marchandises dès le 11 décembre 1852, puis de transport de voyageurs à partir du 24 janvier 1854. Le développement de chaque transport s'est fait progressivement jusqu'à son apogée en 1900.

Carte des quatre sections constituant de la Petite Ceinture



Source : www.petiteceinture.org

Bleu foncé : la Rive Droite (1854). Bleu clair, la ligne d'Auteuil (1854). Vert : la Rive Gauche (1861). Rouge : le Raccordement de Courcelles (1869).

2) 1900-1934 : l'apogée et le déclin

En 1900, année de l'exposition universelle, la petite ceinture connaît son record de fréquentation : près de 39 millions de voyageurs. Cependant, cette période marque aussi le début d'un déclin du service voyageur au profit d'une croissance du trafic de marchandises.

a) Le transport de voyageurs

En effet, à la fin du XIX^{ème} siècle, le prolongement de la Petite Ceinture à l'intérieur de la capitale fut envisagé pour la construction d'un réseau de chemin de fer métropolitain. Mais, lors de l'exposition universelle de 1900, la Ville de Paris mit en service le métro, qui fut finalement indépendant de la Petite Ceinture. Cette dernière, brutalement, subit les conséquences d'une telle concurrence. Ses points faibles étaient notamment l'ancienneté et le mauvais aménagement des stations, qui devaient alors toutes être refaites. En effet, les quais étaient mal abrités, les accès étaient en mauvais état, l'éclairage n'y était pas assez présent. De

plus, les lignes de métro, plus centrales, plus modernes, plus rapides, plus confortables proposaient une tarification plus compétitive. Cependant, en 1910, la plupart des stations du métro étant inondées et donc fermées, dû à une forte crue de la Seine, la Petite Ceinture connut un regain de trafic. Mais peu après, le nombre de voyageurs diminua progressivement, puis, à partir de 1934, la suppression du service voyageur commença. Le trafic de transport en commun, à cette époque, était essentiellement concentré au niveau des portes de Paris, de la Petite Ceinture. Puis petit à petit les lignes de métro se sont prolongées vers la banlieue, rendant cette dernière plus accessible. La Petite Ceinture fut remplacée par une ligne de bus du même nom, le PC (pour Petite Ceinture), qui a emprunté jusqu'à aujourd'hui les boulevards des Maréchaux (boulevards marquant la limite de Paris), tout récemment remplacé par le tramway. La fonction de transport en commun faisant le tour de Paris est donc toujours existante grâce à ce dernier.

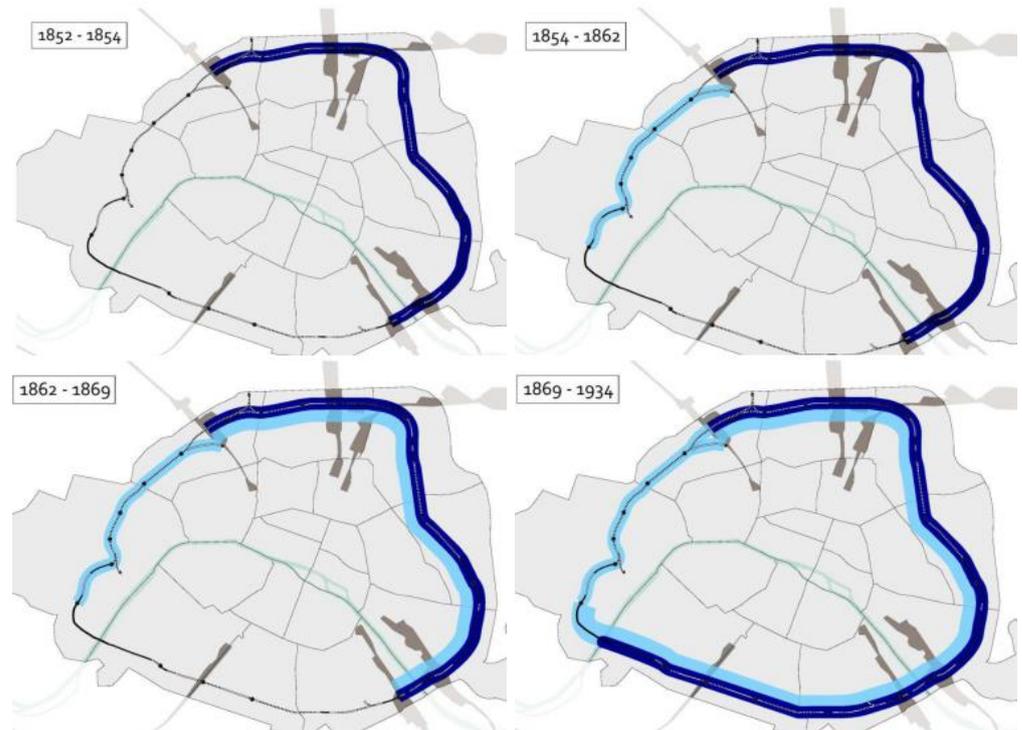
b) Le transport de marchandises

Cependant, durant cette même période de 1900 à 1934, le service de marchandises continua d'augmenter. La diminution du trafic de voyageurs a permis à l'exploitant de la ligne d'augmenter le nombre de trains de marchandises circulant et d'arrêter d'investir dans des projets de modernisation des installations et du matériel roulant pour le service voyageur.

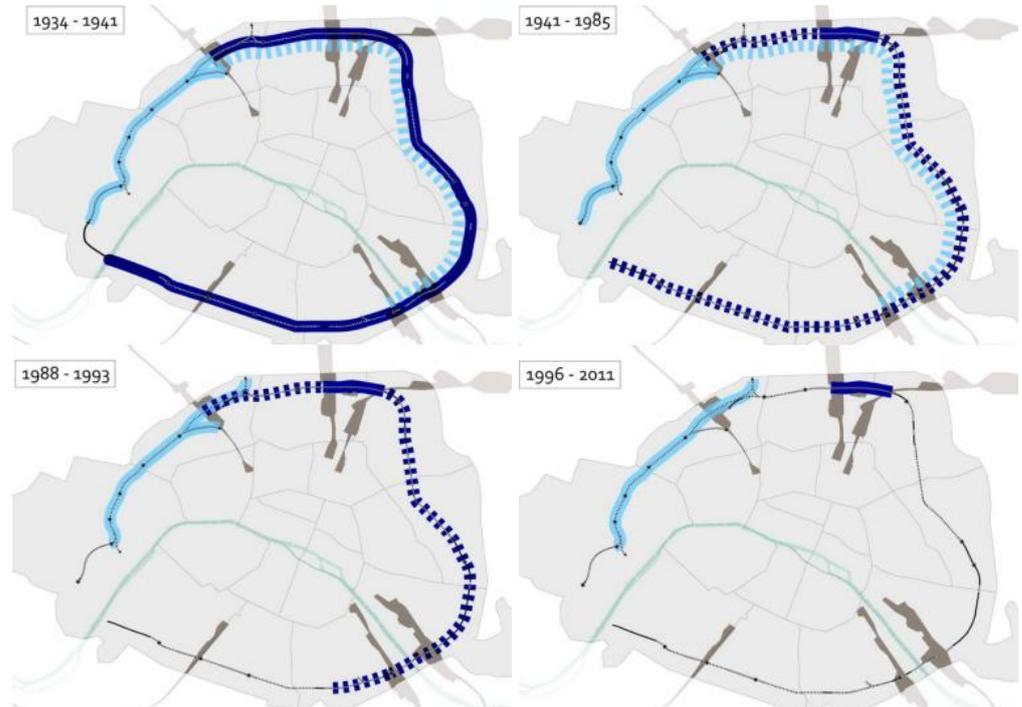
De plus, ce transport de marchandises était plus rentable que le transport en commun de voyageurs, pour les compagnies privées de chemin de fer qui exploitaient la Petite Ceinture. Ces compagnies existèrent en France jusqu'à la création de la SNCF en 1938. Ce trafic de la Petite Ceinture s'interrompt complètement en 1993. Pendant la seconde guerre mondiale, la Petite Ceinture fut utilisée pour le transport de marchandises ; de nombreuses attaques de trains allemands par des résistants y eurent lieu, en particulier à Charonne.

Afin de résumer ce que l'on vient de voir concernant la mise en place de ce chemin de fer, et pour avoir un regard plus global sur son histoire, voici des cartes, ci-après, qui représentent les différentes périodes de construction de la Petite Ceinture.

Une progressive mise en place de la Petite Ceinture...



... suivie d'une lente érosion du trafic



Source : APUR.- Etude prospective sur le devenir de la petite ceinture.- 2011

En synthèse, cette ligne de chemin de fer, abandonnée il y a 20 ans, a une histoire très particulière, participant à la fois à l'histoire de la commune mais aussi à celle du pays. Elle n'est, de nos jours, pas connue de tous. Ce sont généralement les habitants vivant à proximité qui ont connaissance de son existence. Les voisins peu éloignés, comme dans la proche banlieue ou dans les quartiers alentours, souvent, ne savent pas ce qu'est, ou a été, la Petite Ceinture. Ces mêmes personnes connaissent pourtant la Coulée Verte du XIIème, une ancienne voie ferrée aménagée aujourd'hui en promenade plantée. Cela s'explique facilement par l'interdiction d'accès à de la Petite Ceinture. Cependant, elle représente une grande identité pour certains parisiens, qui ont l'habitude de l'apercevoir sans vraiment en prendre conscience, car comme nous allons le voir, elle a une importance très particulière dans la ville.

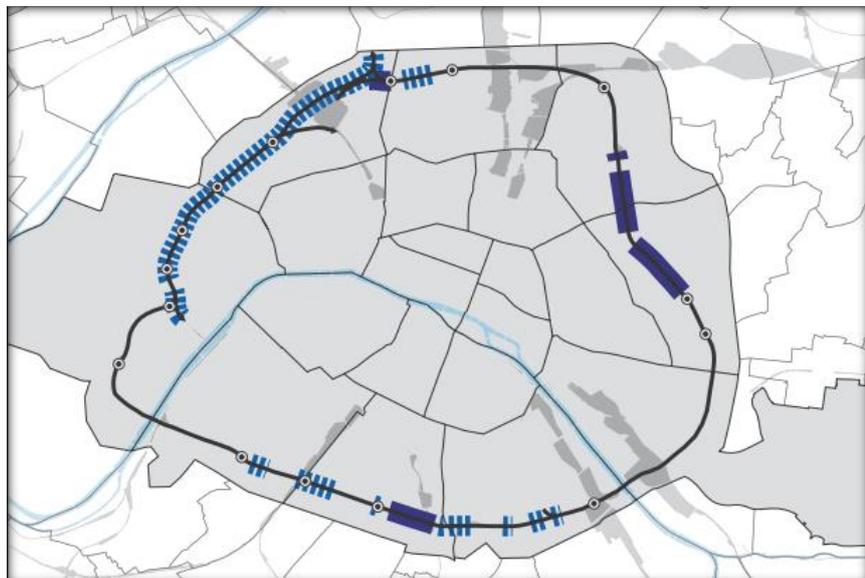
II) Des insertions dans la ville diverses

La Petite ceinture a une grande place dans la ville, on la voit de la rue et on y voit la rue. Son profil est très varié, on peut la rencontrer souterraine avec des tunnels, pouvant atteindre plus de 1 kilomètre de long, ou avec des tranchées couvertes.



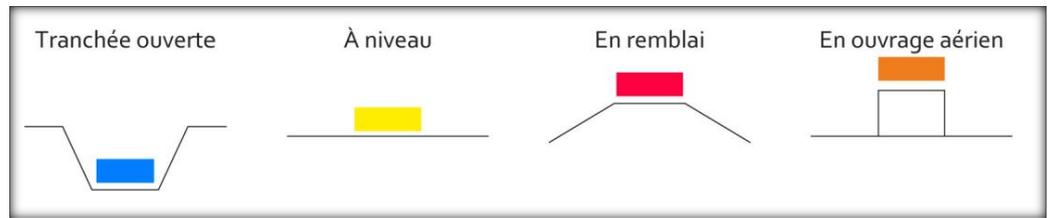
Source : APUR.- Etude prospective sur le devenir de la petite ceinture.- 2011

Voici d'ailleurs les différentes répartitions de ces parties souterraines, qui représentent 40% de la Petite Ceinture :



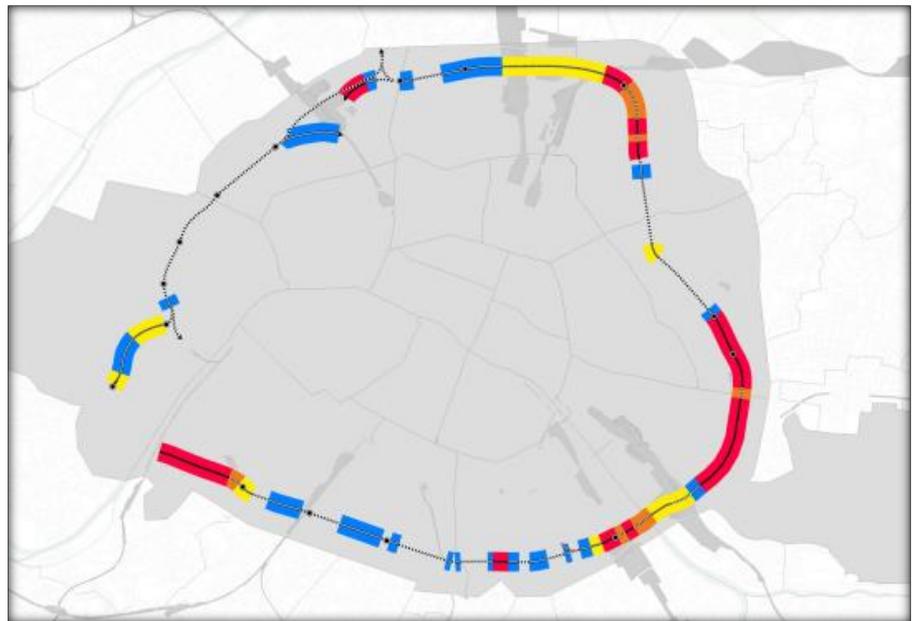
Source : APUR.- Etude prospective sur le devenir de la petite ceinture.- 2011

Mais on peut aussi la rencontrer aérienne avec des tranchées ouvertes pouvant atteindre 12 mètres de profondeur, à niveau de la rue, en remblai ou en ouvrage aérien.



Source : APUR.- Etude prospective sur le devenir de la petite ceinture.- 2011

Voici la répartition des 60% de l'infrastructure de la Petite Ceinture qui est à l'air libre :



Source : APUR.- Etude prospective sur le devenir de la petite ceinture.- 2011

Ces cartes nous montrent le profil très changeant de ce chemin de fer. A cause de cela, les parisiens ne la reconnaissent pas toujours et n'ont pas constamment conscience qu'il s'agit bien de la Petite Ceinture.

Son profil si particulier et si changeant rend son aménagement plus compliqué, en effet la présence de tunnels mesurant plus d'un kilomètre de long rend certains aménagements difficile. Malgré cela, ce profil pourrait être un réel atout, d'une part parce que les espaces sont diversifiés, ce qui crée des situations urbaines inattendues et variées. En effet, elle est très proche des habitations ce qui crée parfois une coupure presque complète avec le reste de la ville. Elle change rapidement de profil, en quelques mètres on peut passer d'une tranchée ouverte où l'on voit la rue au-dessus de notre tête à un ouvrage aérien qui nous offre une vue sur la ville de haut puis enfin à un lieu coupé de la ville, entouré par des bâtiments ou de la végétation.

Réutilisation de l'ancienne Petite Ceinture de Paris



*La Petite Ceinture coupée de la ville, à proximité de Balard (XVe arr.)
Source : Mairie du XVème (www.mairie15.paris.fr)*

D'autre part, elle offre des vues peu communes en ville et elles aussi très variées. En effet, les ponts montrent une ville vue de haut ou avec des perspectives, ce que les parisiens ont très peu l'occasion de voir à hauteur de rue.



*Vue de la Petite Ceinture sur la rue du Clos, au loin les travaux du GPRU Saint-Blaise (XXe arr.)
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*

Mais la Petite Ceinture, située dans une commune en mouvement constant, ne se fond pas dans la ville et marque un réel décalage à certains endroits où les alentours se modernisent ou tout simplement évoluent. Elle reste figée dans son temps, créant ce contraste avec les bâtiments et la rue qui l'entourent.



*Contraste entre l'ancienne voie ferrée et le nouvel hôtel de haut-standing (XXe arr.)
Auteur : Léa Maisonneuve, le 29/12/12*

Malgré l'abandon de ce chemin de fer, de nombreuses activités y ont lieu. Voyons à présent les réutilisations des voies ferrées.

III) Des réutilisations actuelles importantes

Depuis la fermeture des voies ferrées, beaucoup de choses ont évolué. En effet, certaines de ses parcelles ont été aménagées et de nouveaux occupants ont trouvé refuge sur ses voies.

1) Des aménagements, des fonctions variées

Depuis l'abandon de la fonction ferroviaire, le profil a quelque peu été modifié. Elle est maintenant divisée en plusieurs parties. Une d'elles a été défermée, une autre utilisée pour un trafic ferroviaire, une partie aménagée en promenade plantée et quelques endroits accueillant des jardins partagés ou associatifs. On peut alors parler d'une Petite Ceinture morcelée par les différentes activités qu'elle propose.

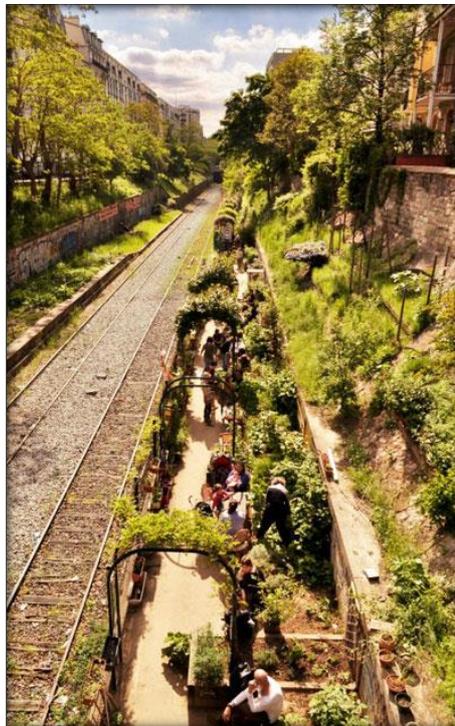
a) Un retour à sa fonction d'origine

En effet, sur la partie ouest, une circulation ferroviaire a été réinstallée. Entre le 6 janvier 1985 et le 25 septembre 1988, la ligne d'Auteuil de la Petite Ceinture est fermée pour travaux dans la perspective de son intégration partielle à la ligne C du RER. Ces voies ferrées ont alors retrouvé depuis cette date, sur une petite portion, une de ses fonctions d'origine : le transport de voyageurs.

b) Une nouvelle fonction : espace vert

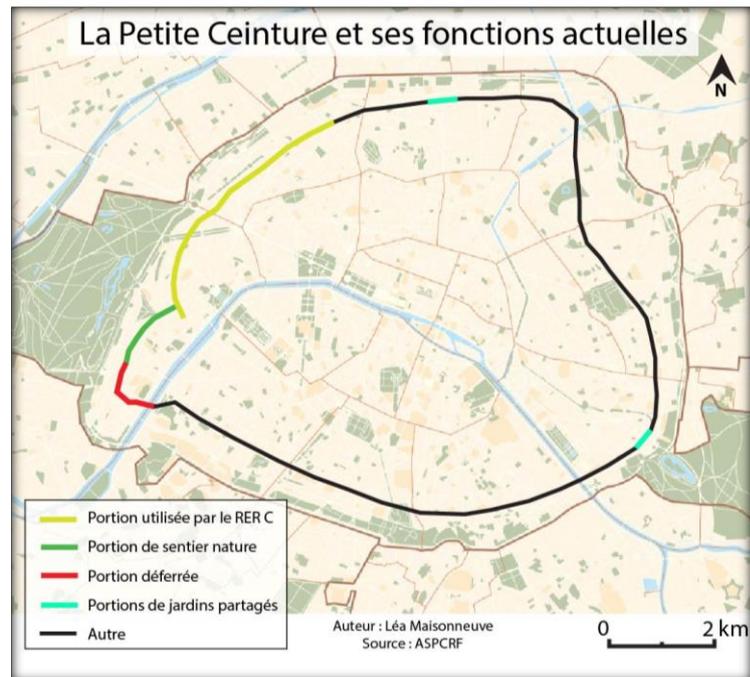
Toujours sur la partie ouest, une autre portion de notre ligne de chemin de fer a été défermée et aménagée en promenade en 2007. Cette portion est située entre la porte d'Auteuil et la porte de la Muette, et nous offre aujourd'hui un espace public dans un cadre naturel inattendu en ville. Un parcours a été aménagé sur 1500 mètres, afin de faire découvrir au public sa biodiversité. De même, un projet en cours a le même objectif sur une portion de la partie sud.

Dans le XIIème et dans le XVIIIème arrondissement (au sud-est et au nord), des jardins partagés ont été installés sur les bordures des voies. Voici d'ailleurs une photographie de ces jardins dans le XVIIIème arrondissement :



Source : Jardins du Ruisseau - Marc Lagoutte

Afin de résumer ce que l'on vient de voir et de se représenter où se situent les différentes parties aménagées de la Petite Ceinture, voici une carte explicative.



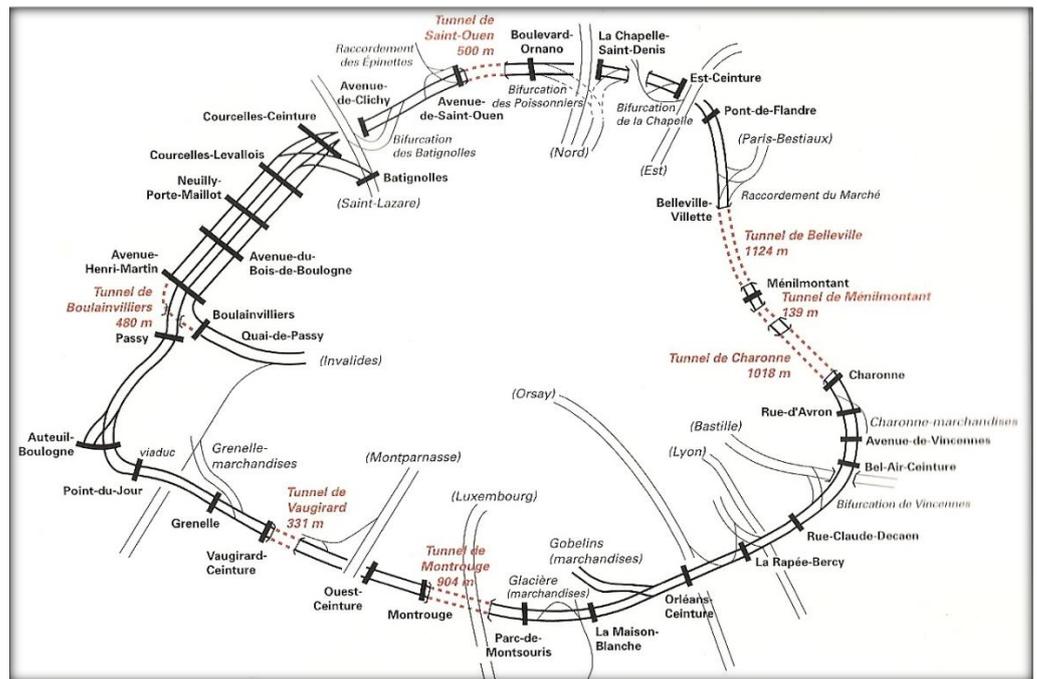
Les portions non aménagées appartiennent toujours à RFF, alors que celles qui ont été aménagées ou en projet d'aménagement appartiennent aujourd'hui à la mairie de Paris.

Bien que quelques portions aient de nos jours une utilité, la plus grande partie de la Petite Ceinture actuelle reste en friche et sans usage public.

c) Une nouvelle fonction : activité commerciale

Mais la voie elle-même n'est pas la seule à avoir trouvé une nouvelle utilité, les bâtiments de l'ancien chemin de fer ont aussi été réinvestis. De nombreuses gares ont été détruites, la Petite Ceinture possédait jusqu'à 30 gares de voyageurs, il n'en reste aujourd'hui plus qu'une quinzaine. Sur la carte ci-après, les traits noirs sur le tracé de la Petite Ceinture représentent ces 30 gares.

La boucle de la Petite Ceinture autour de Paris, au début du siècle

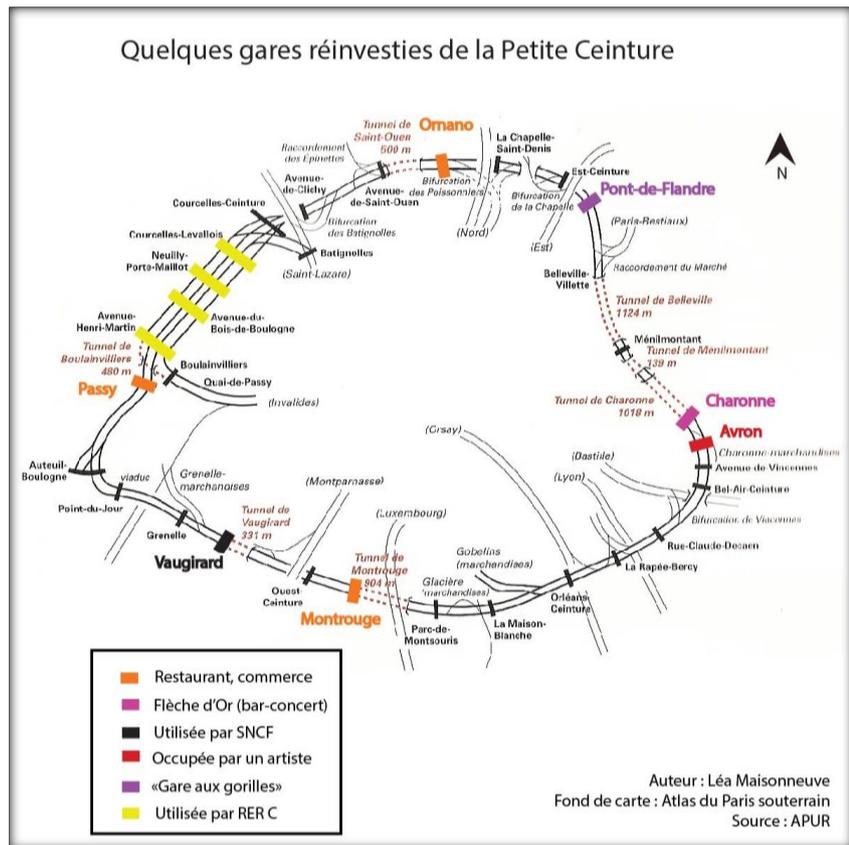


Source : Atlas du Paris souterrain, p.175

14 d'entre elles ont été converties ou y accueillent différentes activités, voyons quelques exemples :

- les gares de Passy, Montrouge ont une activité commerciale, transformées en restaurant ou en commerces,
- la gare de Charonne est réutilisée en bar-salle de concert : la Flèche d'Or,
- la gare de Vaugirard est utilisée par la SNCF,
- la gare d'Avron est louée à un artiste, qui occupe une partie pour son atelier,
- la gare du Pont-de-Flandre a d'abord été habitée par une ancienne contractuelle qui travaillait pour la Petite Ceinture. Elle a ensuite été renommée « gare aux gorilles », occupée par une association informelle qui accueille le soir un certain public.

Réutilisation de l'ancienne Petite Ceinture de Paris



Voici, pour illustrer, des photographies des gares de Passy et de Charonne, d'hier et d'aujourd'hui.

Gare Passy du XVIème arrondissement, hier...



Source : petiteceinture.org

... Et aujourd'hui, transformée en restaurant



Source : parisinconnu.com

Réutilisation de l'ancienne Petite Ceinture de Paris



Gare de Charonne du XXème arrondissement, hier...

Source : petiteceinture.org



... Et aujourd'hui, transformée en bar-salle de concert, la Flèche d'Or

Auteur : Léa Maisonneuve, le 29/12/12

Cependant, il existe aussi d'autres bâtiments qui n'étaient pas des gares. De même, certains d'entre eux ont été réinvestis, mais généralement plutôt en lieu d'habitation illégal.

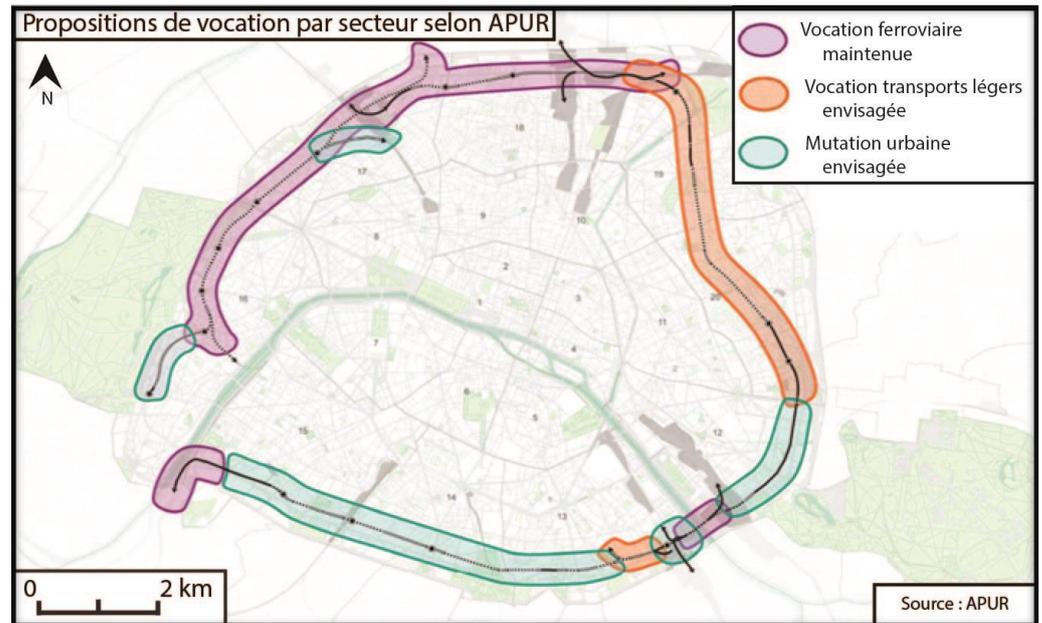


Bâtiment SNCF actuellement squatté, au coin de la rue Florian et de la rue Vitruve (XXe arr.)

Auteur : Léa Maisonneuve, le 29/12/12

d) Une division en plusieurs parties, réalisée par APUR

Outre les aménagements déjà réalisés qui morcellent la Petite Ceinture, le propriétaire, qui je le rappelle est RFF, souhaite garder certaines portions pour du trafic ferroviaire. Il accepte néanmoins de céder quelques parcelles à la Ville en abandonnant toute idée de trafic ferroviaire lourd. Voici pour illustrer une carte réalisée par APUR qui divise la Petite Ceinture en 3 grandes parties :



La couleur violette représente les parties que RFF se réserve pour le trafic ferroviaire ; selon l'étude d'APUR, la couleur orange représente les portions où un transport léger serait envisageable et la couleur verte les portions où une mutation urbaine est possible. Ces deux dernières couleurs représentent aussi les portions où RFF abandonne toute vocation ferroviaire lourde.

En 2006, un protocole d'accord avait d'ailleurs été signé entre RFF et la Ville de Paris pour permettre l'ouverture au public de certains tronçons, ce qui a permis de réaliser les aménagements que nous avons déjà vus, ainsi que de valoriser certaines gares, tout en respectant un principe de réversibilité dans la perspective d'une éventuelle reprise du trafic ferroviaire. Ce protocole arrive à son terme en juin 2013, c'est d'ailleurs pour cela qu'un débat est en cours entre la mairie et RFF et qu'ils ont tous deux commandé à l'APUR une étude.

2) L'identité de la Petite Ceinture à travers ses occupants

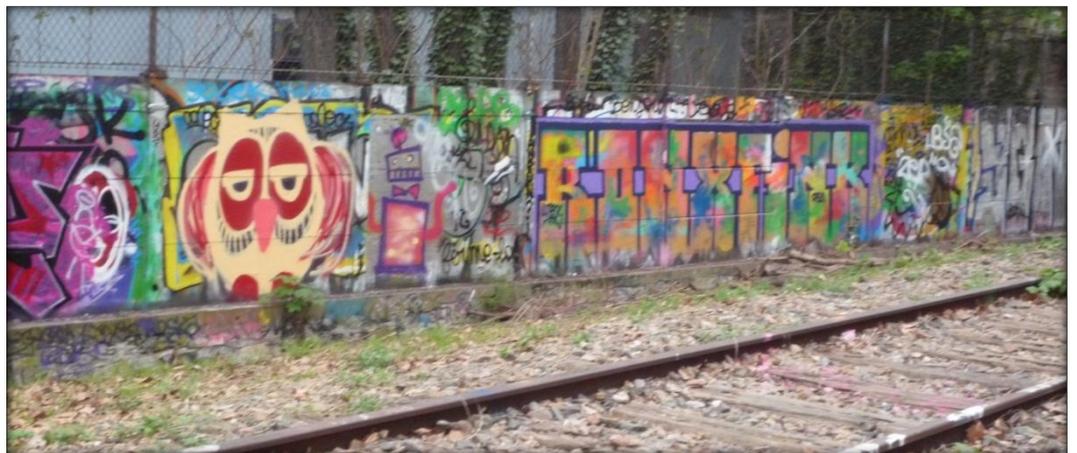
En plus de ces aménagements ou utilisations des bâtiments, la Petite Ceinture, malgré son abandon et l'interdiction de fréquenter ses voies, accueille de nombreuses personnes. En effet, on peut y trouver toutes sortes d'occupants, en commençant par de simples promeneurs profitant de la tranquillité des voies et de cet espace vert peu commun.

a) Des riverains qui entretiennent

Des riverains l'utilisent pour leur propre foyer, certains y font leurs jardins privés, ou encore y implantent des ruches afin de produire un peu de miel. Ces pratiques ne sont pas légales, car ces riverains ne payent pas de loyers, mais cependant ils apportent un avantage à ne pas négliger, en contribuant à l'entretien de ces voies abandonnées. D'autant plus que l'entretien est coûteux et généralement effectué par l'intermédiaire de polluants (phytosanitaires, pesticides...). Celui des riverains, en plus d'être « gratuit », est naturel et sans produits phytosanitaires.

b) Des artistes qui créent une ambiance particulière

Un aspect très important de la Petite Ceinture est la présence de nombreux *graffs* et autres œuvres d'art, car en effet les artistes sont des occupants réguliers, ils créent alors sur la voie ferrée une ambiance particulière. En effet, lorsque l'on s'y promène, notre regard est attiré par ses fresques colorées, ce sont de réelles œuvres d'art qui nous donnent l'impression d'être dans un musée à ciel ouvert. De plus, l'agencement de la Petite Ceinture laisse un grand potentiel pour les artistes. En effet, des anciennes gares et autres bâtiments, des anciens quais et toutes les barrières de séparation entre la Petite Ceinture et le reste de la ville, offrent aux artistes de nombreuses possibilités.



*Les œuvres d'art de la Petite Ceinture (XIIIe arr.)
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*

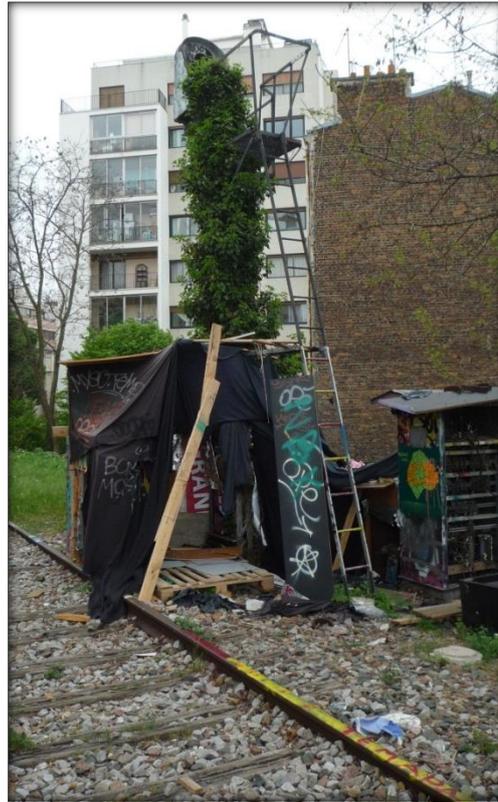
Le *graff* est un moyen d'expression permettant une certaine appropriation de l'espace public. C'est un art où le caractère éphémère est très important. Un *graffeur* que j'ai pu rencontrer m'a informé que cet art possédait des règles. En effet, il faut attendre qu'un *graffeur* ait fini et ait pris en photo son œuvre, avant de pouvoir *graffer* à nouveau au même endroit. De plus, lorsque l'on *regraffe* sur une œuvre, il faut tout recouvrir, pas seulement faire un petit *graff* sur l'ancien. Il y a donc un réel respect entre *graffeurs*.

c) Des habitants temporaires

L'occupation par des « Sans Domicile Fixe », vivant sous des tentes sur les rails de la Petite Ceinture, témoigne de l'existence d'un réel problème social. C'est un point à prendre en compte absolument lors de son aménagement. Sur le même principe, et comme nous l'avons déjà vu, le squat de certains bâtiments, appartenant anciennement à la Petite Ceinture, souligne également ce problème de logement à Paris.



*Les habitants de la Petite Ceinture, vue de la passerelle de la rue de la Mare (XXe arr.)
Auteur : Léa Maisonneuve, le 05/01/13*



*Les habitants de la Petite Ceinture, à proximité de Bel Air (XII^e arr.)
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*

d) Des pratiques occasionnelles qui ouvrent la Petite Ceinture au public

D'autre part, certaines pratiques occasionnelles prennent vie sur les rails de cette ancienne voie ferrée. En effet, des associations proposent lors de portes ouvertes la possibilité d'y entrer, par exemple en 2010 lors des journées du patrimoine ou lors de la nuit blanche de 2009. Différentes activités y étaient proposées, comme une draine à balancier installée sur les voies, qui permettait de traverser un tunnel de plus d'un kilomètre de long.

Le 1^{er} mai dernier, l'association Guérilla Gardening a organisé un atelier, afin de planter des graines sur la Petite Ceinture. Ils voulaient alors faire prendre conscience aux personnes présentes, l'importance de la nature en ville, et les inciter à réaliser de petites actions de ce genre.

De la même manière, la direction des parcs et jardins y fait régulièrement découvrir une flore particulière. Cela permet de connaître ce lieu insolite et de le faire connaître à un plus grand nombre. Les habitants du quartier sont généralement très étonnés et très intéressés en découvrant cet endroit autrement.

Toute vie sur la Petite Ceinture intrigue, comme nous le montre la photographie ci-contre. Les parisiens ont l'habitude de voir ces voies sans vie et pensent que c'est un lieu complètement fermé. L'homme observe de la rue, derrière les grilles, les activités de jardinage en train d'être effectuées sur la Petite Ceinture.



*Une Petite Ceinture intrigante (à proximité de la Flèche d'Or)
Auteur : Léa Maisonneuve, le 01/05/13*

e) Une aide à la réinsertion

Un dernier type d'occupation concerne la réinsertion professionnelle. Il permet, outre cette réinsertion, un entretien de la Petite Ceinture adapté et naturel. Cette possibilité est offerte à un grand public : homme ou femme, de tout âge, toute nationalité, ayant des difficultés d'insertion professionnelle (bénéficiaires des minimas sociaux, demandeurs d'emploi longue durée, jeunes sans qualification...). Différentes associations le proposent, on peut citer Crysalis, Espaces, Etudes et chantiers IDF, Halage ou encore Interface Formation. Ces actions se déroulent tout le long de la Petite Ceinture, il s'agit de jardinage, de nettoyage des voies ou encore de restauration du patrimoine bâti¹.



*Des membres d'Interface Formation entretiennent la Petite Ceinture
Source : www.interface-formation.net*

¹ Source : ile-de-France.gouv.fr

Aucun chiffre n'a été publié concernant le nombre d'occupants qui utilisent ces lieux. Cependant, pour vous donner une idée, lors de l'une de mes visites sur la Petite Ceinture, j'ai rencontré, en 2 heures sur une portion de 2,5 kilomètres : plus d'une quinzaine de jeunes cherchant la tranquillité et l'ambiance particulière offertes par ce lieu, quatre personnes participant à une association qui cultive des jardins et s'occupe de cette nature particulière. Il est aussi très fréquent d'apercevoir de la rue, sur les ponts, des personnes qui se promènent. La Petite Ceinture voit tous les jours des occupants très différents et exerce une forte attraction sur les jeunes. Ce chemin de fer représente, pour tous ces occupants, une identité importante. Les parisiens apprécieraient de pouvoir participer à l'entretien de ce lieu et de voir qu'une vie y est présente (Source : personnes interrogées sur la Petite Ceinture).

IV) Une diversité des enjeux pour un lieu unique

1) Des paramètres à priori contradictoires à prendre en compte

Il est primordial de se poser certaines questions lors de tout aménagement. Cette partie va alors répondre à quelques-unes d'entre elles, comme pourquoi aménager ce lieu, quels sont les difficultés pour cet espace ainsi que les points importants à connaître.

a) Pourquoi faudrait-il aménager cet espace, qui, bien qu'inaccessible, n'est pas pour autant inutilisé ?

Laisser la Petite Ceinture telle qu'elle est actuellement, c'est risquer la perte d'une partie importante de l'histoire parisienne. En plus de son histoire, son profil et ses œuvres d'art en font un lieu très particulier. Ce lieu insolite est pourtant laissé en friche malgré un fort potentiel.

De plus, cette friche pose un problème, celui de l'entretien. Comme nous avons pu le voir brièvement, l'entretien actuel est très coûteux et peu respectueux de l'environnement. Un aménagement permettrait d'améliorer cet aspect, en impliquant les riverains par exemple ce qui rendrait aussi l'entretien plus facile.

La Petite Ceinture, une fois aménagée, pourrait aussi apporter son aide aux quartiers qu'elle traverse, où de nombreux projets d'amélioration sont mis en place. On peut prendre pour exemple le cas de la mairie du XVIIIème arrondissement qui déclare un manque d'espaces dédiés à la circulation piétonne, à certains endroits proches de la Petite Ceinture, car la voiture est très présente dans ce quartier. Ce problème pourrait être en

partie réglé grâce à un aménagement particulier des voies ferrées. Nous verrons par la suite d'autres exemples témoignant de l'utilité que peut représenter la Petite Ceinture notamment sur le XXème arrondissement.

Ce chemin de fer, c'est aussi un espace vert, un type d'espace très recherché à Paris. Les voies ferrées pourraient être exploitées de la sorte, afin d'offrir aux parisiens un lieu plus calme et offrant des vues imprenables et très attractives. Dans cette ville en constant mouvement, peu de lieux de tranquillité ouverts au public sont présents. De même, comme nous l'avons vu précédemment, c'est aussi une ville en manque d'espaces verts. La Petite Ceinture possède un grand potentiel pour répondre à ce besoin.

Malgré tout, il faut trouver un équilibre entre les désirs des occupants actuels et les besoins des futurs usagers.

b) Quelles difficultés d'aménagement ?

Outre le profil varié de la Petite Ceinture qui crée quelques difficultés, c'est un lieu si peu commun que beaucoup de points sont importants et ne doivent pas être négligés. De plus, de tels aménagements ont déjà été réalisés à divers endroits, comme la promenade plantée du XIIème à Paris, la High Line de New York ou encore le parcours cyclable du littoral dans le Var (83). Cependant, tous ces aménagements ne sont pas forcément applicables à la Petite Ceinture, car c'est un lieu vraiment particulier. Il ne faut donc pas de banalité, il faut créer un aménagement qui conviendrait à la Petite Ceinture en l'intégrant correctement à ses alentours.

Une autre difficulté à laquelle se sont heurtés de nombreux projets est la volonté du propriétaire. En effet, RFF laisse ces voies ferrées en friche et ne semble pas être très coopératif sur la question de son aménagement. Plusieurs projets n'ont pas pu aboutir à cause de cela. Par exemple, un conseil de quartier du XXème arrondissement avait eu l'idée d'installer un vélorail sur une portion de la Petite Ceinture. Cependant cela n'a jamais pu être réalisé. Mme Florence de Massol, adjointe au maire du XXème, m'a indiqué que ce projet avait avorté parce que RFF ne souhaitait pas participer à la mise en place du vélorail financièrement, bien qu'il soit propriétaire, tous les frais (sécurisation des barrières, ...) devaient alors être payés par le conseil de quartier, qui ne pouvait pas se le permettre.

Le dernier souci d'aménagement concerne la proximité des habitations. En effet, certains logements donnent directement sur les voies, d'autres touchent les infrastructures de la Petite Ceinture. Tout type d'aménagement n'est alors pas toujours possible. Par exemple, un trafic ferroviaire perturberait très fortement la tranquillité des habitats alentours.

c) Les aspects à retenir de ce lieu si particulier

Ces derniers sont :

- L'**art urbain**, qui est vraiment très présent sur la Petite Ceinture et revêt différentes formes, allant du *graff* à des sculptures très représentatives de cette discipline. Un grand nombre d'occupants est d'ailleurs composé d'artistes.
- La **biodiversité**, qui est l'un des aspects principaux de cet endroit. Elle prend différentes formes selon les quartiers et est composée de nombreuses espèces végétales et animales. On y recense plus de 460 espèces végétales ainsi que des mammifères, des oiseaux, des reptiles, des mollusques et des insectes. Les espèces présentes sont généralistes, elles ont donc des capacités de dispersion importantes². Cette biodiversité s'est d'ailleurs développée grâce, en partie, à l'abandon des voies ferrées.
- La **sécurité**, en effet l'abandon des voies et son occupation illégale posent des problèmes de sécurité importants. En effet, les barrières ne sont pas adaptées pour accueillir du public et sont aussi très abimées. Cela peut s'avérer dangereux, par exemple sur les ponts. De plus, les voies sont en mauvais état et demandent alors une rénovation afin d'éviter les accidents.
- Le **patrimoine** de la Petite Ceinture est important, il est composé d'anciennes gares et autres bâtiments comme nous l'avons vu précédemment. Il doit être mis en valeur et préservé.

Nous avons vu la plupart des paramètres qui importent énormément aux choix d'aménagement et qui décrivent ce lieu si particulier qu'est la Petite Ceinture. Cependant, il nous reste un autre aspect à prendre en compte : ce que veulent les différents acteurs.

2) Des attentes différentes selon les acteurs

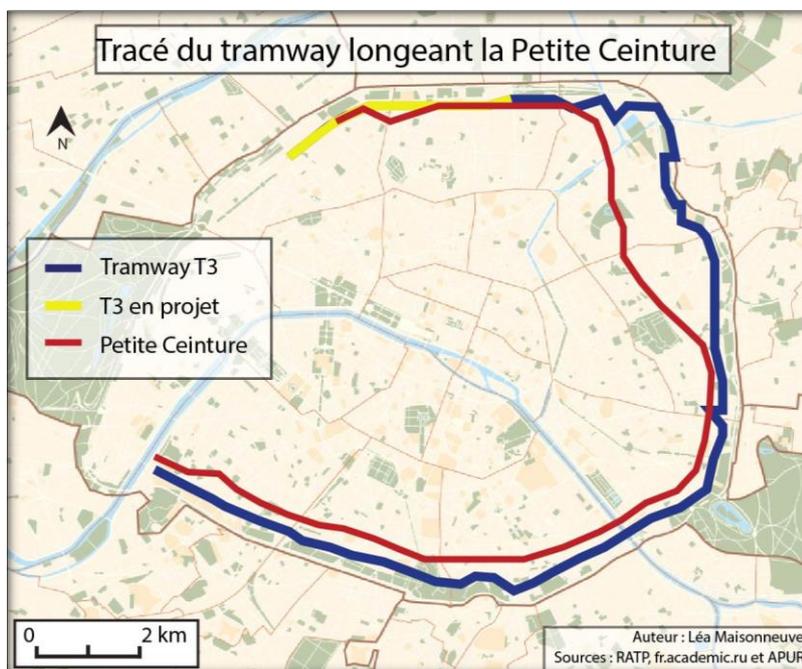
Différentes propositions concernant la Petite Ceinture ont été entendues, que ce soit chez les politiques, à la mairie ou tout simplement par les parisiens. Nous allons donc voir ces diverses idées ainsi que leurs points positifs et négatifs.

² Source : APUR, *Atlas de la nature à Paris, 2000 ou 2006*

a) Redonner sa fonction ferroviaire

L'association ASPCRF³ revendique un besoin de transport et une nécessité de conserver la fonction d'origine de cette ligne. De même que le parti UMP, qui souhaite préserver le site et envisage une utilisation pour le tramway. Cela permettrait en effet de garder l'identité principale de ce lieu et créerait un transport rapide car ces voies ne serviraient qu'à cette fonction et le train ne serait pas gêné par d'autres circulations. Cette idée éviterait aussi l'augmentation du fractionnement de la ligne.

Cependant, Paris intramuros ne connaît pas de réel problème de transport en commun et surtout pas sur ce tracé-là car, comme nous l'avons déjà vu, un tramway effectue le même trajet que la Petite Ceinture à quelques dizaines de mètres de cette dernière (voir la carte ci-après). Il faut évidemment noter que le problème des transports est présent à Paris, mais il concerne essentiellement la banlieue parisienne, la Petite Ceinture ne peut donc pas à elle seule participer à une quelconque amélioration de cette situation. De plus, la Petite Ceinture est bien souvent très proche des habitations, y refaire circuler des trains entraînerait alors une gêne sonore pour les riverains. Son abandon dure depuis quelques années, ce qui signifie qu'une réutilisation de cette sorte demanderait un investissement financier conséquent pour remettre en état les voies ainsi que le matériel ferroviaire (Source : mairie du XXème). Le dernier point négatif serait l'impact néfaste sur l'environnement. En effet, la circulation d'un train perturberait la biodiversité actuelle, habituée au calme des voies.



La carte ci-dessus nous montre que le tramway effectue déjà la fonction de transport en commun contournant presque toute la capitale. Il faut noter

³ Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré

que je n'ai représenté ici que la partie de la Petite Ceinture n'étant pas utilisée par le RER C. De plus, le tracé du tramway T3 en projet devrait être complètement terminé en 2017, sous réserve des conclusions d'une enquête publique qui devrait être réalisée en 2013.

b) Valoriser le transport doux

Avant de voir les propositions qui ont été faites concernant ce mode de transport, définissons le transport doux : ce sont des modes de transport qui ne polluent pas et qui requièrent de dépenser notre propre énergie. On peut citer plusieurs de ces modes de transport : les deux principaux étant la marche à pied et le vélo, mais on y compte aussi le roller, la trottinette... tout ce qui nous permet de se déplacer sans polluer.

La mise en place d'un espace dédié à un transport doux, que ce soit cyclable ou/et piéton, associé à un espace vert, est une idée qui revient souvent et qui est notamment soutenue par le parti EELV⁴ mais aussi par le PS. Cette idée traduit une envie d'ouvrir au public ce lieu tout en respectant son paysage et sa biodiversité. Elle pourrait participer à diminuer le déficit d'espace vert de la ville, qui n'est que de 2,5m² par habitant actuellement contre 10m² suivant la norme européenne. D'ailleurs, la Ville a pour objectif d'ouvrir 30 nouveaux hectares d'espaces verts aux Parisiens de 2008 à 2014. Cela permettrait d'une part d'avoir un impact plus faible sur l'environnement qu'un trafic ferroviaire, par exemple, et d'autre part de mettre en valeur certains lieux, certaines caractéristiques de la Petite Ceinture ou encore certaines vues qu'elle propose.

De plus, cette sorte d'aménagement pourrait faire profiter aux parisiens d'un calme et d'une nature qui sont de plus en plus rares à Paris, une des villes les plus denses du monde et où peu d'aménagements réservés aux transports doux sont présents. Cela s'inscrirait d'ailleurs dans la continuité de la politique du maire actuel, M. Delanoë, qui cherche à diminuer la place de la voiture dans la ville, tout en favorisant les autres modes de transport. Par exemple, l'installation de Vélib' (système de partage de vélos, depuis juillet 2007 à Paris) a développé les usages du vélo et a donc créé une nouvelle demande d'espaces dédiés aux transports doux, une demande qui est de plus en plus forte. En outre, cela permettrait de conserver les activités actuellement présentes sur ce territoire (jardinage, expressions artistiques...).

Cependant, cela n'est pas possible sur toute la longueur de la Petite Ceinture, comme dans les tunnels trop longs pour les transformer en un espace dédié aux transports doux véritablement attractif. Voyons d'ailleurs maintenant une idée originale concernant les tunnels.

⁴ Europe Ecologie Les Verts

c) Investir les tunnels

Ce point ne concerne pas la Petite Ceinture dans sa globalité, mais plutôt les endroits qui semblent les plus compliqués à aménager : les tunnels. Plusieurs propositions de parisiens ou d'autres connaisseurs de Paris concernent ces lieux fermés. Ils veulent les transformer en lieux de fêtes insolites ou en musées, profitant d'une ambiance très particulière.

Une autre idée est de se servir des tunnels pour créer des parkings souterrains pour les bus, ce qui nous ferait perdre tout le potentiel qu'a la Petite Ceinture.

De plus, les tunnels ont un rôle thermorégulateur, ce qui est important dans une ville si dense, y construire diminuerait ce rôle. En outre, les tunnels accueillent aussi une biodiversité particulière, qui pourrait être gênée par un aménagement de ces lieux. On peut notamment noter la présence de chauves-souris dans un tunnel du XIV^{ème} arrondissement. Les tunnels jouent alors un rôle important, à ne pas négliger, dans le maintien de la biodiversité.

d) Préserver la biodiversité

Pour un respect encore plus fort pour la biodiversité qu'un espace vert public, une réserve de biodiversité, avec un accès interdit, a aussi été proposé. Ce qui n'est pas très fréquent à Paris et pourrait permettre de créer un lieu d'étude particulier de la nature en ville. Cependant l'accès actuellement est interdit, mais cela n'empêche pas les occupants d'y accéder, donc un tel aménagement devrait entraîner probablement une accentuation la séparation entre ce lieu et le reste de la ville, qui crée aujourd'hui un contraste visuel peu agréable. Prenons pour exemple une séparation de la Petite Ceinture avec un jardin qui la longe, les grillages n'ont pas suffi à décourager l'entrée sur les voies, des plaques de bois ont alors été installées, créant un contraste dans ce jardin.



*Vue du Jardin de la gare de Charonne, séparation avec la Petite Ceinture
Auteur : Léa Maisonneuve, le 29/12/12*

De plus, comme me l'a confirmé Léonard, membre de l'association Guérilla Gardening, l'ensemble de la Petite Ceinture n'est pas cultivable. En effet, près des rails la terre a été contaminée par des produits toxiques, probablement pour l'entretien, et donc rien n'y pousse. Seules les bordures et surlargeurs sont cultivables.

e) Cultiver sur la Petite Ceinture

Des jardins partagés sont déjà présents dans les XIIème et XVIIIème arrondissements, ils permettent de créer un lieu de vie qui favorise les rencontres entre générations et entre cultures. Ils sont gérés par des riverains au travers d'associations et favorisent les relations entre les différents lieux de vie de l'arrondissement, comme les écoles, les maisons de retraite... C'est un lieu de convivialité intergénérationnelle, entre personnes du même quartier. Cette pratique devient de plus en plus courante à Paris, n'utilise pas beaucoup de place donc peut être conservée et associée à un autre projet pour la Petite Ceinture. Elle permet aussi d'avoir un entretien naturel.



Jardin partagé, à proximité de la Petite Ceinture dont on aperçoit les barrières en arrière-plan
(XII^e arr.)

Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13

Une partie des voies accueille aussi des jardins cultivés par des associations, comme Guérilla Gardening. Léonard, un de leurs membres, dit vouloir pour cela un aménagement de points d'eau ou de petites choses pour faciliter l'entretien de ces jardins. Cependant, il ne voit pas la Petite Ceinture réservée à cela, il souhaite aussi faire partager aux autres ces lieux et jardins. De plus, comme nous l'avons vu juste auparavant, seules les surlargeurs pourraient être investies de la sorte, donc Léonard pense qu'un aménagement pour la circulation douce et des jardins sont tout à fait compatibles.

f) Préserver l'art urbain

Comme nous l'avons vu précédemment, l'art urbain a une place importante sur les voies de la Petite Ceinture. Un aménagement spécifique pourrait permettre de mettre en valeur cet art et sa pratique. Cependant, cette idée ne requiert pas un aménagement très conséquent et peut être réalisé en parallèle avec un autre. En effet, après avoir discuté avec des *graffeurs* qui fréquentent la Petite Ceinture, ils m'ont informée de ce qu'ils attendaient d'un tel lieu : un simple aménagement facilitant la possibilité de *graffer* ainsi que d'ouvrir le lieu à un mode de transport doux, afin de faire connaître et de mettre en valeur leur activité. En effet, ils fréquentent aussi régulièrement la coulée verte de Colombes dans les Hauts-de-Seine (92), une ancienne voie ferrée aménagée pour la circulation douce et où l'art urbain tel que le *graff* est autorisé⁵. Ils m'ont aussi fait remarquer le manque d'espaces de ce genre, où le *graff* est toléré. Ils voudraient que cela se déroule dans un cadre plus légal. De plus, ils m'ont aussi fait remarquer le manque d'endroits où les jeunes peuvent se retrouver.

⁵ Confirmation sur le site Internet de la ville de Colombes : www.colombes.fr

Cependant, cette envie de partage de l'espace, entre une mobilité douce et la pratique de l'art urbain, n'est pas forcément celle de tout le monde. Certains artistes voient sûrement la Petite Ceinture comme un lieu où s'exprimer et craignent probablement une ambiance qui serait différente avec l'ouverture du lieu. Il faut alors arriver à créer un équilibre qui permet de préserver la place des artistes.

3) Une grande variété d'enjeux, pas toujours compatibles

En accord avec tous ces points caractéristiques de la Petite Ceinture et avec ce que les acteurs en attendent, j'ai alors recensé les enjeux de cet aménagement.

Tout d'abord, l'enjeu principal est celui de la **mobilité**, qui serait plutôt douce par les arguments vus précédemment. En effet, Paris est une ville très dense, où une diminution de la place de la voiture s'instaure. Cette politique actuelle entraîne alors une augmentation des utilisations des autres modes de transport, notamment la mobilité douce. De plus, un très grand nombre de flux s'effectue de Paris à Paris chaque jour : 6,5 millions de déplacements les jours de semaine. 56% de ces déplacements s'effectuent en vélo, par la marche à pied ou en roller⁶. Pourtant, très peu d'espaces sont réservés à la mobilité douce à Paris, cela est d'autant plus marqué dans les arrondissements en périphérie de la ville, c'est-à-dire le long de la Petite Ceinture. En effet, dans le centre de Paris, certains endroits sont réservés aux piétons, comme des rues piétonnes ou à proximité des lieux touristiques, ce que l'on trouve beaucoup moins dans les autres quartiers, étant d'ailleurs beaucoup moins touristiques que dans le centre. Les zones touristiques facilitent l'installation de zones de circulation réservées aux piétons.

Tous les modes doux sont touchés par ce manque. Tout d'abord, la circulation piétonne, car dans la plupart des quartiers de la capitale, des grandes rues avec des flux routiers importants sont très présentes. Elles permettent de relier les différents quartiers entre eux, mais ne laissent qu'une petite place aux piétons, pas souvent très agréable. Concernant la circulation cyclable, cette dernière s'avère parfois compliquée. Des pistes cyclables ont été installées ces dernières années, mais elles ne garantissent pas toujours une sécurité parfaite à ses utilisateurs. On peut donner comme exemple les voies partagées entre les vélos, les bus, les taxis et les véhicules à deux roues motorisés. Cela peut s'avérer très dangereux, notamment à cause d'une mauvaise cohabitation entre les vélos et les véhicules à deux roues motorisés (Source : cyclistes à Paris que j'ai interrogé, ce point mériterait d'être confirmé par des statistiques du ministère de l'Intérieur sur les accidents de la circulation).

⁶ Source : Laurence Duffort, directrice du CAUE de Paris

Un enjeu environnemental concerne la **biodiversité** qui s'est développée après l'abandon des voies ferrées. Cette biodiversité est particulière à ces lieux et pour cette ville. Elle est d'ailleurs très variée, comme nous l'avons vu. Cet enjeu est principalement présent dans le sud de la capitale où la biodiversité y est plus abondante et plus diversifiée. Mais la question d'un espace vert concerne par contre toute la ligne et est un besoin dans l'ensemble de la ville. En effet, nous l'avons vu et nous allons le revoir plus en détail, le pourcentage d'espaces verts est très faible à Paris. D'autant plus que la densité de la ville crée un besoin de ce type d'espaces publics.

Un enjeu **social et économique** est aussi important pour les alentours, l'aménagement d'un tel lieu près de quartiers touchés par des problèmes sociaux ou économiques pourrait apporter une aide non négligeable. Cet enjeu est localisé sur tout le long de la Petite Ceinture, car chaque quartier possède des projets ou des besoins, mais les arrondissements les plus touchés par ce type de problèmes sont les XVIIIème, XIXème et XXème arrondissements. En effet, dans ces arrondissements on y trouve plusieurs quartiers populaires, comme le quartier Clignancourt (XVIIIème) ou encore le quartier Saint-Blaise (XXème). Nous verrons d'ailleurs les caractéristiques de ce dernier dans la suite de cette étude, ainsi que ce que l'aménagement de la Petite Ceinture pourrait lui apporter.

Un enjeu présent sur l'ensemble du tracé de la Petite Ceinture concerne le **foncier**. En effet, Paris est une ville très dense où le foncier libre y est rare. La densité de cette capitale est de 21 196,4 habitants par km², à titre de comparaison, celle de la France métropolitaine ne s'élève qu'à 115 habitants par km² (Source INSEE. Recensement 2009). Cela entraîne une constante augmentation des prix du m². La ville connaît alors quelques difficultés concernant l'accueil de nouvelles populations. Le foncier y est donc rare, cher et recherché.

Un enjeu **touristique** est aussi présent sur l'ensemble du tracé des voies ferrées. D'une part, parce que Paris est une ville très touristique, qui accueille tout au long de l'année plus de 27 millions de touristes⁷, ce qui représente 12 fois la population parisienne. D'autre part, parce que les quartiers par lesquels passe la Petite Ceinture ne sont pas ceux où les infrastructures touristiques sont les plus développées. En effet, les lieux à forte attractivité touristique (Tour Eiffel, Champs Elysées, centre Pompidou, le Louvre...) se situent plutôt dans le centre. Cependant, les autres quartiers possèdent aussi de réels potentiels touristiques, pas toujours exploités et pas toujours très connus. On trouve tout le long de la Petite Ceinture, et à moins de 500 mètres de ses voies, de nombreux lieux qui pourraient être appréciés par les touristes : des parcs, comme le parc des

⁷ Source : site Internet de la Marie de Paris (paris.fr)

Buttes-Chaumont par lequel la Petite Ceinture passe, le Cimetière du Père Lachaise, les quais du canal Saint-Martin, de très nombreux musées divers et variés...

Le dernier enjeu que j'ai retenu est celui de la préservation de l'**art urbain**. En effet, ce dernier est très présent, notamment dans la partie Est de la Petite Ceinture. C'est alors un enjeu culturel qui concerne en grande partie l'art du *graff*. Nous verrons plus en détail cet aspect de la Petite Ceinture dans les prochaines parties.

Deux aspects sont à respecter dans l'aménagement de cette voie : la réversibilité des aménagements, voulue par le propriétaire des lieux afin de faciliter les changements futurs, ainsi que la conservation du patrimoine naturel et bâti, voulue par la mairie, imposée par le PLU. La réversibilité entraînera alors l'impossibilité de grandes constructions sur les voies. Voyons à présent la Petite Ceinture dans le XXème arrondissement ainsi que ses alentours.

Dans le XXème arrondissement :



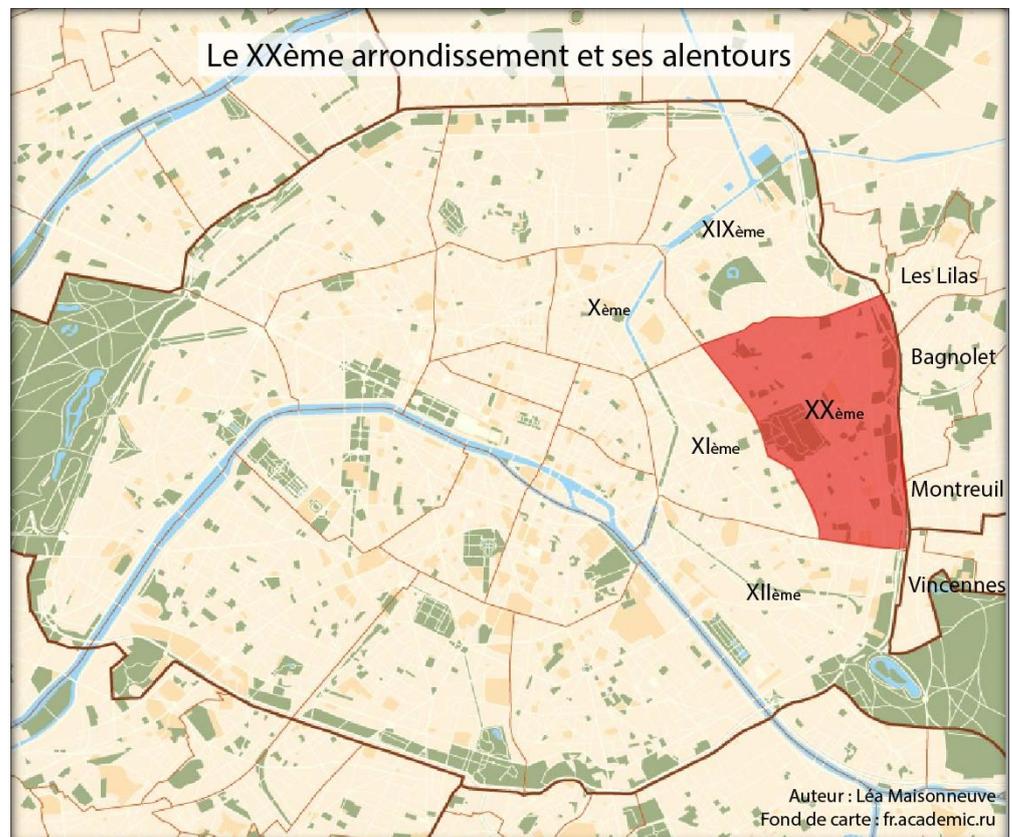
*Le parc de Belleville (XXe arr.) et sa vue sur Paris
Auteur : Léa Maisonneuve, le 12/05/13*



*Le quartier la Campagne à Paris (XXe arr.)
Source : site Internet du journal Web du XXème www.le75020.fr*

2ème partie : La portion du XXème arrondissement

Nous allons maintenant nous intéresser plus en détail à une portion de cette Petite Ceinture qui se situe dans le XXème arrondissement, à l'est de Paris. Cette portion démarre par la sortie d'un tunnel de plus de 1 kilomètre de long, puis traverse le quartier Saint-Blaise, frôle le jardin de la gare de Charonne, survole et s'achève sur le cours de Vincennes. Cette portion mesure environ 1,6 kilomètres de long. Je l'ai choisie pour la diversité des lieux qui l'entourent : le quartier Saint-Blaise avec une grande mixité sociale et une forte densité, mais aussi des quartiers plus résidentiels avec des maisons individuelles ; des espaces verts aménagés, mais aussi des bâtiments industriels pour la plupart désaffectés ; le cours de Vincennes refait à neuf à l'occasion de l'arrivée du tramway, mais aussi de multiples lieux évocateurs du passé du quartier.



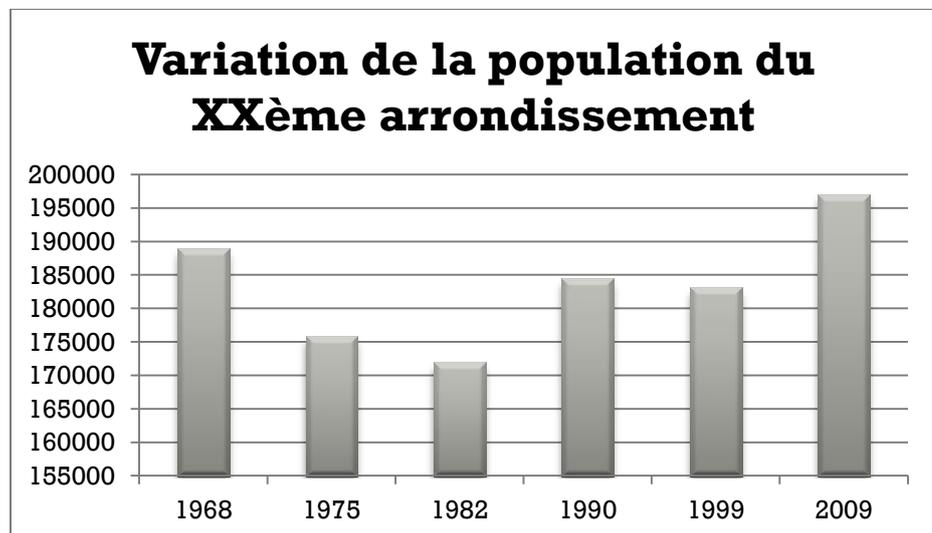
I) Des paramètres propres à cette portion

1) Un quartier d'habitation

Le XXème est l'un des arrondissements les plus récents, créé en 1860 sous le Second Empire. Trois communes ont alors été annexées : Belleville, Ménilmontant et Charonne. C'était une zone péri-urbaine avec de nombreux ateliers, des jardins, des logements ouvriers modestes... C'est aujourd'hui un quartier essentiellement d'habitation mais qui reste néanmoins très animé. Cet arrondissement est connu parce qu'il abrite le Cimetière du Père Lachaise, mais aussi de nombreux artistes et des parcours de street art. Voyons ses principales caractéristiques.

Le XXème, un arrondissement densément peuplé.

Cet arrondissement est avant tout caractérisé par une très forte densité. En effet, la population du XXème représente presque 9 % de la population parisienne, avec 197 067 habitants (équivalent de la population de Rennes) pour une superficie de presque 6 km², qui représente 5,7% de la surface parisienne. Sa densité est donc de 32 954,3 habitants par km², contre 21 196,4 habitants par km² pour l'ensemble de la ville (Source INSEE. Recensement 2009). De plus, cette densité ne cesse d'augmenter dans le XXème depuis 1982 (sans compter la petite baisse entre 1990 et 1999). La croissance démographique s'effectue désormais par accroissement naturel alors que le solde des entrées/sorties est maintenant négatif. Ce n'est donc pas un quartier d'habitation temporaire.



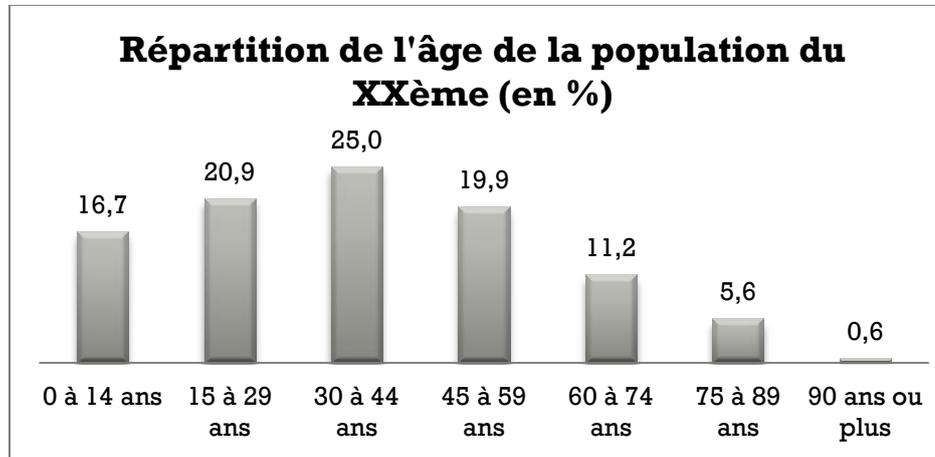
Source : INSEE. Recensement 2009

Cela entraîne un faible taux de logements vacants, avec 6% dans cet arrondissement contre 7,8% dans l'ensemble de Paris. La rareté du foncier se fait donc beaucoup ressentir dans cet arrondissement d'habitation.

Cet aspect de forte densité peut parfois avoir des conséquences négatives, comme le souligne la mairie du XXème arrondissement et le GPRU de Saint-Blaise, dont nous verrons les caractéristiques.

Le XXème, un arrondissement jeune et dynamique.

C'est une population jeune qui habite ces lieux. En effet, la classe d'âge la plus représentée est celle des 30 à 44 ans (25%). Près de 63% de la population a moins de 45 ans, ce qui est légèrement plus élevé que pour l'ensemble de Paris (61,8%).



Source : INSEE. Recensement 2009

Une des raisons essentielles est liée au fait que c'est un des arrondissements les moins chers de Paris. En effet, le prix des appartements au m² est de 6 900 € au 4^{ème} trimestre 2012, à titre de comparaison, l'arrondissement le plus cher est le VIème avec 12 780 € le m² et 8 270 € en moyenne pour l'ensemble de Paris⁸.

C'est aussi un endroit très animé, qui compte beaucoup de commerces. En effet, on recense 1,7 restaurants, cafés et bars tous les 100 mètres et 9,6 commerçants tous les 100 mètres (Source : kelquartier.com). De plus, tous les types de commerces sont représentés. Il n'y a donc pas de manque de ce point de vue.

Cet arrondissement est aussi bien équipé en structures scolaires, en effet on y trouve des crèches, des écoles maternelles et primaires, des collèges, des lycées ainsi que des écoles ou instituts supérieurs. En tout, on recense plus d'une vingtaine d'établissements scolaires. De même, des structures destinées aux jeunes sont nombreuses, avec une dizaine de complexes sportifs, des lieux culturels (cinémas, salles de spectacles, concerts...) ou encore des associations d'animations (MJC, centre Louis Lumière qui propose des activités très variées...).

Cet arrondissement est dynamique aussi par les 18 000 entreprises qu'il abrite. Elles touchent principalement les secteurs du commerce, du transport et de la construction. Presque 3 000 entreprises ont été créées en 2011. (Source : INSEE Recensement 2011)

Malgré ce dynamisme certain, on peut tout de même parler d'un quartier d'habitation. En effet, comme nous l'avons vu, la densité de population est très élevée, c'est l'un des arrondissements les plus habités de Paris.

⁸ Sources : www.m2paris.fr et www.paris.notaires.fr

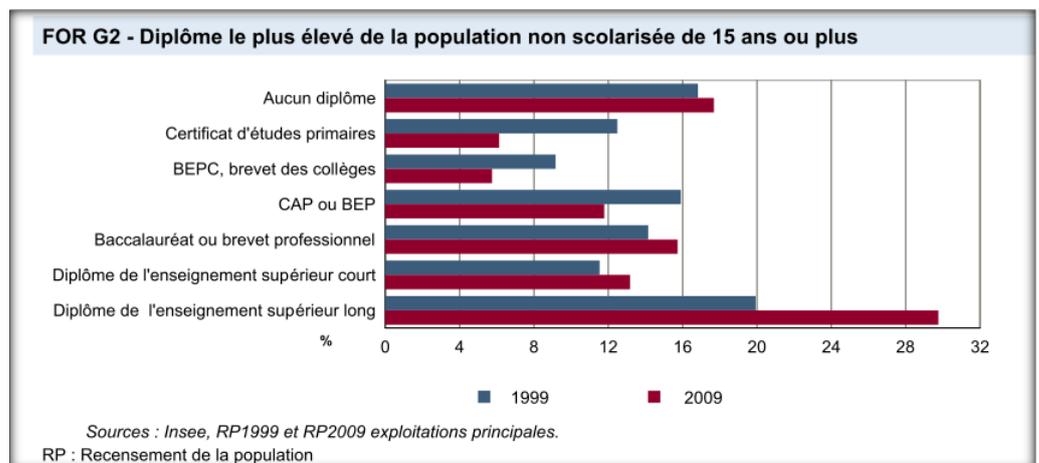
Le XXème, un arrondissement populaire.

Le XXème est l'un des arrondissements les plus populaires de la capitale. Les habitants ont un revenu moyen, peu élevé, de 22 555€ par an et par ménage, contre 36 085€ par an en moyenne à Paris et 23 433€ par an pour la France métropolitaine (Source : INSEE Recensement 2009).

Après le XIXème, c'est l'arrondissement ayant le pourcentage de logements sociaux le plus élevé de Paris avec un taux de 29,7% (en 2012, source APUR), contre une moyenne de seulement 17,1% pour Paris (rappelons que la loi SRU demande un taux de 20%). Comme nous pouvons le constater, le logement social est très mal réparti sur l'ensemble de la ville, avec des situations extrêmes, 36% dans le XIXème, 1,3% dans le VIIème. Dans le XXème, les logements sociaux ne sont pas uniformément répartis, des quartiers entiers sont affectés à l'habitat social (exemple du quartier Saint-Blaise dont nous verrons les caractéristiques). De même, les logements sont de petite taille, 54,2% possèdent deux pièces ou moins.

De plus, le taux de chômage y est très élevé, atteignant les 13,7% contre 11% pour l'ensemble de Paris et 11,2% pour l'ensemble de la France métropolitaine (Source INSEE Recensement 2009).

Cependant, depuis une vingtaine d'années, cet arrondissement connaît un phénomène de gentrification. En effet, le taux de diplômés du supérieur a augmenté de manière très sensible depuis 1999 (voir graphique ci-après), avec une faible augmentation des revenus. Ce phénomène est probablement aussi une conséquence de l'augmentation du prix de l'immobilier. Cependant, en comparant ce phénomène au reste de la ville, on se rend compte que la gentrification est assez faible dans ce quartier. En effet, comme le disent les sociologues Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot : « la large présence de l'habitat social est le seul frein à la gentrification. Ainsi, dans le 20ème arrondissement, un tiers des ménages résident dans un habitat aidé. Cette réalité rend le processus d'embourgeoisement moins radical que dans d'autres arrondissements ».



Le XXème, un arrondissement à gauche

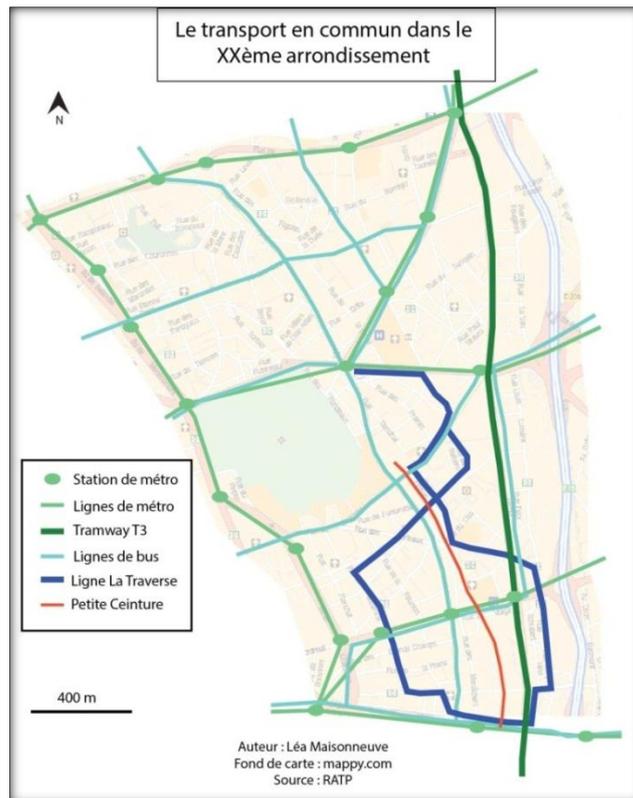
C'est l'arrondissement le plus à gauche de Paris. En effet, depuis plusieurs années, pour tous les résultats d'élections le pourcentage accordé à la gauche y est le plus élevé. Par exemple, au second tour des présidentielles de 2012, M. François Hollande, représentant du PS, obtient 71,83% des voix dans le XXème. A titre de comparaison, ce candidat de gauche a obtenu 55,60% pour l'ensemble de la ville. De même, lors des municipales de 2008, Mme Frédérique Calandra (maire actuelle du XXème), elle aussi adhérente au PS, obtient 69,50% des voix⁹, contre M. Michel Charzat, lui aussi ancien adhérent au PS. Ces résultats constants aux élections traduisent certainement un attachement de la population aux valeurs de solidarité et peut être aussi à l'écologie. En effet, le parti politique des Verts a aussi un pourcentage non négligeable lors des élections. Par exemple, lors du 1^{er} tour des présidentielles de 2012, Mme Eva Joly, représentante des Verts, a obtenu 4,99% des voix.

Le XXème, un arrondissement bien desservi

Ce quartier ne manque pas de transport en commun et est relativement bien desservi. On y compte en effet 6 lignes de métro, 1 de RER, 12 de bus ainsi que 1 de tramway. Il est vrai qu'à certains endroits on remarque un déficit en stations de métro, mais cela est corrigé par la présence de nombreux bus, et même d'un petit bus, La Traverse, passant dans des petites rues, jusqu'alors non desservies.

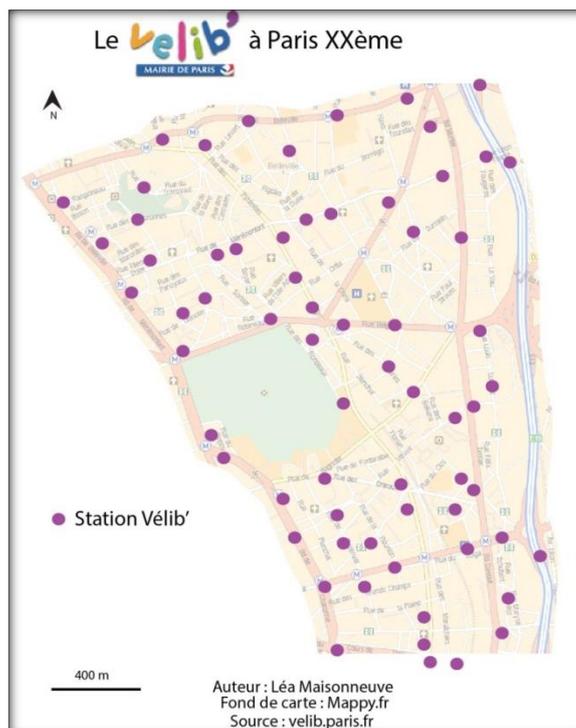
⁹ Source : site Internet du ministère de l'Intérieur (www.interieur.gouv.fr)

Réutilisation de l'ancienne Petite Ceinture de Paris



Cette carte nous montre la richesse de l'offre en transports en commun dans le XXème, surtout aux alentours de la Petite Ceinture. Cependant, parfois plusieurs lignes de bus passent par le même chemin, un trait bleu clair ne représente alors pas une seule ligne.

De plus, on trouve près de 70 stations vélib', réparties dans tout l'arrondissement.



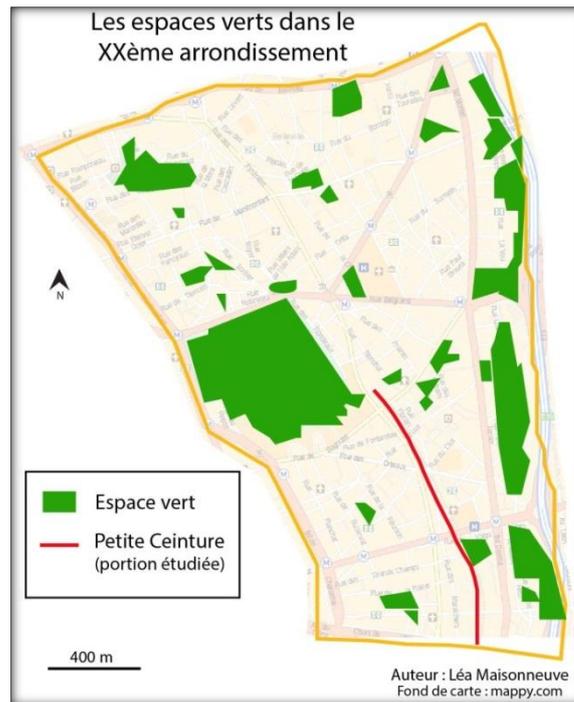
La part des ménages sans voiture est de 61%, ce qui est un peu plus que dans la commune entière : 58% (source INSEE. Recensement) et 19,2% seulement pour la France métropolitaine. Cela peut s'expliquer de deux manières, d'une part la population est peu aisée, le coût du stationnement est prohibitif et d'autre part les transports en commun sont bien développés.

C'est donc un arrondissement plutôt bien desservi par les transports en commun et qui permet aussi une circulation sur des grands axes routiers. En effet, la Petite Ceinture est bordée par des grandes voies : la rue des Pyrénées à sa gauche, le boulevard Davout (boulevard des Maréchaux) et, un peu plus loin, le périphérique à sa droite. Ce sont des voies très passantes, avec des flux réguliers. De plus, certains lieux accueillent un très grand nombre de flux différents, comme Gambetta mais surtout comme le cours de Vincennes. Ce cours accueille une des lignes de métro les plus fréquentées de la capitale, la ligne 1 qui dessert la Défense ou encore le Louvre, 5 lignes de bus, le terminus du tramway T3(a et b), la ligne A du RER, elle aussi très fréquentée ainsi qu'une entrée sur le périphérique à proximité. Il faut ajouter à cela les flux piétons et de vélos, car un certain nombre de parisiens viennent chaque jour à pied (ou vélo) jusqu'à ce cours de Vincennes, afin de prendre un transport en commun.

Cependant, très peu d'espaces sont réservés à la circulation piétonne : seuls les trottoirs jouent ce rôle, mais il n'y a pas de quartiers inaccessibles aux véhicules motorisés. C'est un manque réel, notamment dans cette portion du XXème où passe la Petite Ceinture.

Le XXème, un arrondissement qui manque d'espaces verts.

Les espaces verts sont diversifiés, avec un grand parc, le Parc de Belleville, près de 45 jardins et squares ainsi que le cimetière du Père Lachaise. Cependant, cela ne représente que 33,66ha. On obtient donc un taux de 1,71m² d'espace vert par habitant, ce qui est vraiment très faible, car comme nous l'avons vu, la norme européenne est de 10m² par habitant (inaccessible avec le type d'habitat actuel dans le XXème car il faudrait consacrer aux espaces verts 2km² sur les 6km² de l'arrondissement). De plus, la forte densité accentue cette impression de manque d'espaces verts, les habitants du XXème parlent souvent d'un « manque d'espaces de respiration » (source : concertation de la mairie du XXème).



Le XXème, un arrondissement aux quartiers variés.

De nombreux quartiers très différents les uns des autres se trouvent dans cet arrondissement. Certains sont plutôt aisés, d'autres beaucoup moins, certains sont composés de petites maisons (comme dans le quartier la « Campagne à Paris », en photo ci-dessous), d'autres de grands ensembles, certains sont très cosmopolites avec une grande diversité des origines de la population (comme Belleville), d'autres beaucoup moins (comme Gambetta), certains sont des zones très exposées à la pollution et au bruit, notamment près du périphérique, d'autres sont situés dans des lieux beaucoup plus tranquilles.



*La campagne à Paris, coupée de l'agitation parisienne (XXe arr.)
Source : parisinconnu.com*

Nous allons maintenant nous intéresser plus particulièrement à la portion de la Petite Ceinture, qui se situe dans le quartier de l'ancien village de Charonne.

2) Une Petite Ceinture ouverte, artistique et cultivée

La Petite Ceinture, sur la portion sud du XXème arrondissement, se caractérise par une forte présence d'art urbain, par un grand nombre d'occupants plutôt variés et par quelques petits aménagements réalisés par des associations, tels que, par exemple, les jardins dont nous avons déjà parlé précédemment.

Nous allons maintenant voir ces points importants pour l'aménagement de cette partie.

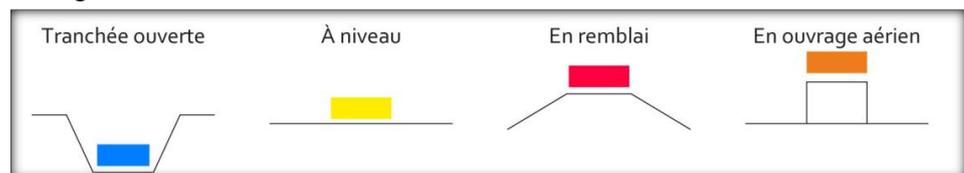
Le profil

La Petite Ceinture est, dans le sud du XXème, très souvent en remblai. Sur quasiment toute la portion elle est alors surélevée par rapport à la rue (3 à 4m environ). Une toute petite partie, à la sortie du tunnel, et en bleu sur la carte ci-dessous, est au-dessous du niveau de la rue et visible depuis la rue.

Voici un zoom de la carte de la 1^{ère} partie, qui concerne la portion étudiée :



Et sa légende :



Source : APUR.- Etude prospective sur le devenir de la petite ceinture.- 2011

Mais à l'intérieur même de cette voie ferrée, son profil change. On y trouve la plupart du temps des surlargeurs aux dimensions très variables. Près des gares d'Avron et de Charonne (Flèche d'Or), des quais sont toujours présents, 50 cm en surplomb des voies.

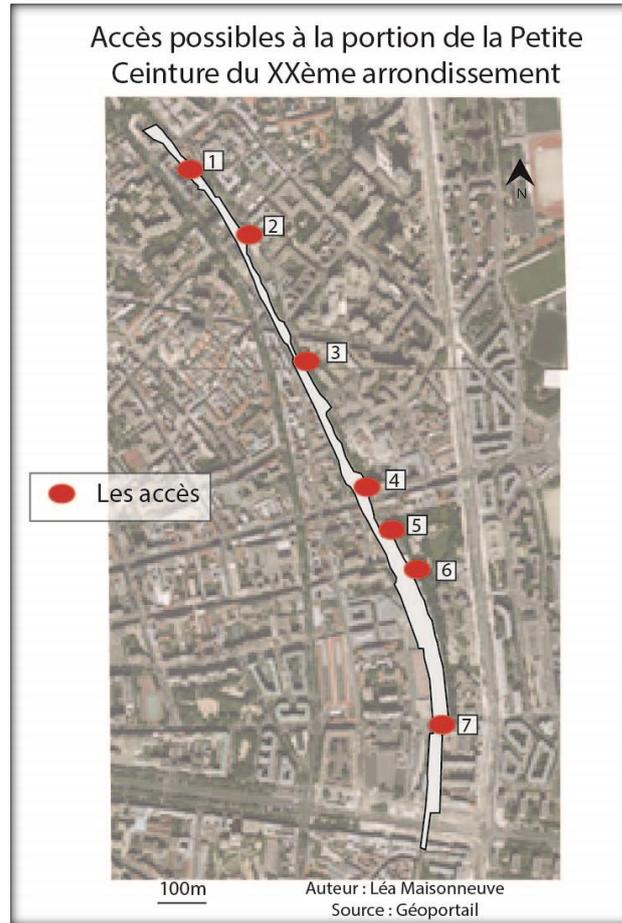


*Photographie panoramique des quais de l'ancienne gare de Charonne, jour de l'évènement de Guérilla Gardening
Auteur : Léa Maisonneuve, le 01/05/13*

Les accès

Actuellement on recense 7 accès possibles, du nord au sud :

1. Les escaliers de l'ancienne gare de Charonne-voyageur, actuellement transformée en bar de nuit (la Flèche d'Or),
2. Un portail dans la rue Florian qui donne directement sur la Petite Ceinture,
3. Une porte et un escalier rue des Orteaux, à proximité du quartier Saint-Blaise,
4. Les escaliers de l'ancienne gare d'Avron,
5. Un escalier neuf, avec une porte fermée, rue du Volga, à proximité du jardin de la gare de Charonne, qui était une gare pour le trafic des marchandises,
6. Dans le jardin de la gare de Charonne, séparés juste par des plaques en bois.
7. Dans l'entrepôt RATP temporaire, accessible par le cours de Vincennes.



1. Les escaliers de la Flèche d'Or



2. Le portail de la rue Florian, vue de la Petite Ceinture



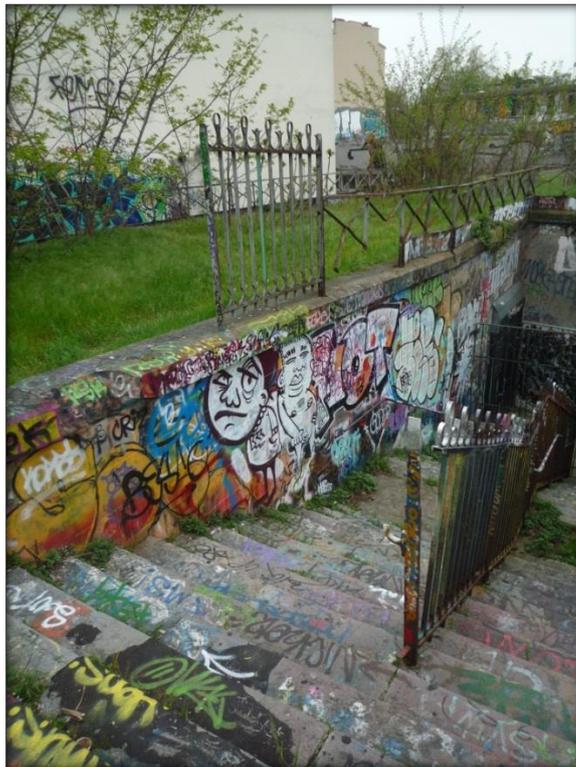
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13

3. Au coin de la rue Courat et rue du Clos. Derrière cette porte se trouve un accès qui nécessite un aménagement. Les anciens escaliers doivent être refaits, pour plus de sécurité et une meilleure accessibilité.



Auteur : Léa Maisonneuve, le 29/12/12

4. Voici les escaliers de l'ancienne gare d'Avron...



Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13

Réutilisation de l'ancienne Petite Ceinture de Paris

...qui passent sous les voies de la Petite Ceinture et se termine directement sur la rue.



Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13

5. Les escaliers neufs fermés par une grille et surveillés par une caméra, rue du Volga.



Auteur : Léa Maisonneuve, le 29/12/12

6. Vue du Jardin de la gare de Charonne



Auteur : Léa Maisonneuve, le 29/12/12

Vue de la Petite Ceinture



Léa Maisonneuve, le 26/04/13

Entre les deux photographies ci-avant se trouve un centre-bus provisoire de la RATP, dont nous verrons les caractéristiques plus tard.

7. Sur le cours Vincennes, entrée du centre-bus provisoire



Auteur : Léa Maisonneuve, le 29/12/12

Les accès 2, 3, 6 et 7 nécessiteront des aménagements, afin de permettre l'accueil du public. Cependant, les accès sont inadaptés aux personnes à mobilité réduite, sauf éventuellement, après aménagement, le n°7, par le cours de Vincennes (dont nous verrons plus en détail les caractéristique dans la 3^{ème} partie).

Des occupations informelles mais nombreuses.

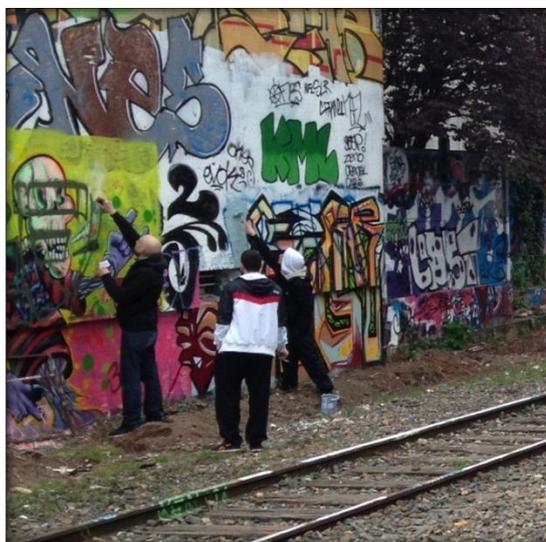
Les usagers sont divers, cependant nous retrouvons principalement des jeunes, des artistes et des associations. En effet, beaucoup de jeunes sont présents, ils se promènent sur le long de cette portion et profitent de la tranquillité. On les retrouve principalement à proximité des établissements scolaires et des lieux d'entrée. Un *graffeur* et des jeunes m'ont souligné le manque d'espaces réservés aux jeunes dans le quartier. C'est pourquoi ils trouvent refuge sur ces voies abandonnées, profitant de ce qui leur manque. D'ailleurs, il y a quelques années, lorsqu'il y avait moins de barrières de protection empêchant l'accès, certains jeunes empruntaient les voies de la Petite Ceinture pour se rendre au lycée¹⁰ (il faut noter que 2 lycées sont présents sur le cours de Vincennes). C'est alors à peu près à cet âge, entre le collège et le lycée, que des jeunes commencent à fréquenter ces voies.

¹⁰ Source : Florence de Massol, adjointe au maire du XX^{ème}



*Des jeunes improvisant un barbecue sur les voies de la Petite Ceinture, sous la Flèche d'Or
Auteur : Léa Maisonneuve, le 01/05/13*

Les artistes restent généralement à proximité de murs qui leur permettent de *graffer*. Lorsque l'on se promène sur la Petite Ceinture, des traces de leurs passages sont d'ailleurs présentes, avec des bombes vides retrouvées sur les voies. Mais ils apportent aussi une ambiance particulière grâce à leurs œuvres, une ambiance très colorée.



*Des artistes qui graffent, sur la Petite Ceinture à proximité de l'ancienne gare de Charonne
Auteur : Léa Maisonneuve, le 01/05/13*

Sur les surlargeurs ou sur les bordures des voies, on peut trouver des petits jardins ou vergers, notamment grâce aux actions des associations Guérilla Gardening France (<http://www.guerilla-gardening-france.fr>) ou C'est pointé (<http://cestpointe.blogspot.fr>). La première est une association destinée « à la rébellion jardinière pour tous les guérilleros de France qui agissent pour un retour de la nature en ville » et la deuxième

se dit association artistique. Toutes les deux se battent pour une plus grande place de la nature en ville. Des petites actions sont réalisées et notamment le 1^{er} mai 2013, un évènement a été créé sur les voies de la Petite Ceinture, afin d'inciter les gens à planter dans la ville.



*La Petite Ceinture cultivée par Guérilla Gardening, petit « verger » de la rue Courat.
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*

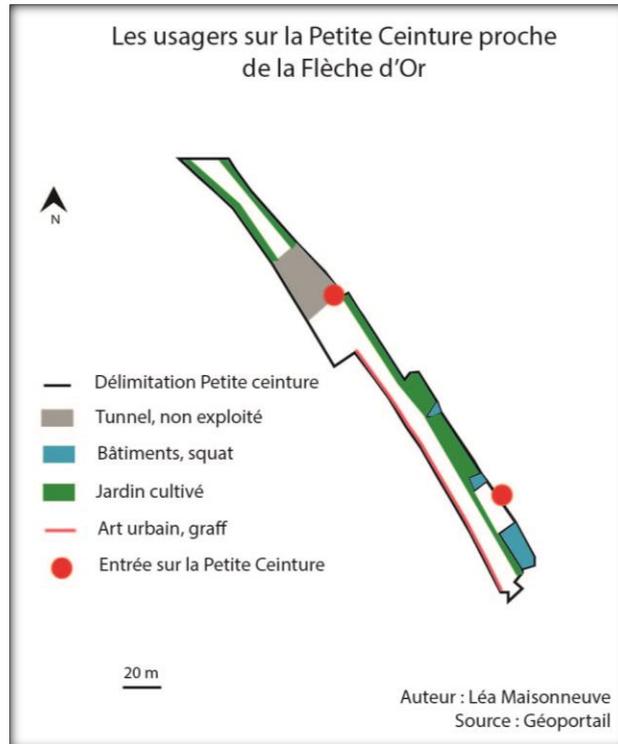
Mais ce ne sont pas les seules associations qui occupent les lieux, on peut trouver aussi des associations d'artistes, comme Artistik city qui a réalisé des *graffs* sur ces lieux, ou encore des associations qui veulent mettre en valeur la Petite Ceinture, par la photographie, des documentaires,... et ainsi faire prendre conscience aux élus des enjeux d'aménagement de ces lieux, on peut citer galerie Ceinture, de l'artiste Henri Taïeb. Il faut noter qu'aucune association d'artistes, exerçant essentiellement sur la Petite Ceinture, n'est déclarée à la mairie¹¹.



*Graff d'Artistik City, sur la Petite Ceinture à proximité du cours de Vincennes (XXème arr.)
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*

¹¹ Source : Florence de Massol

Ces différents types d'usage occupent des espaces précis de la Petite Ceinture. Cependant, les usagers cohabitent sans problème, ils respectent la place de chacun. Voici un exemple de la répartition des usages sur la partie nord de notre portion, près de la Flèche d'Or :



Les jeunes ne sont pas représentés sur ce schéma, car ils occupent généralement les lieux non occupés, comme les rails. Cependant sur cette portion ils sont très présents, cela peut s'expliquer par le fait que l'entrée au sud donne directement sur un collège.

Comme nous le voyons sur le schéma, il y a aussi un autre type d'utilisation des lieux : le squat et l'habitat. En effet, comme j'ai pu le constater sur le terrain, et ce que la mairie m'a confirmé, il existe des anciens bâtiments squattés ou encore des tentes installées sur les voies, comme du côté de rue de la Mare.



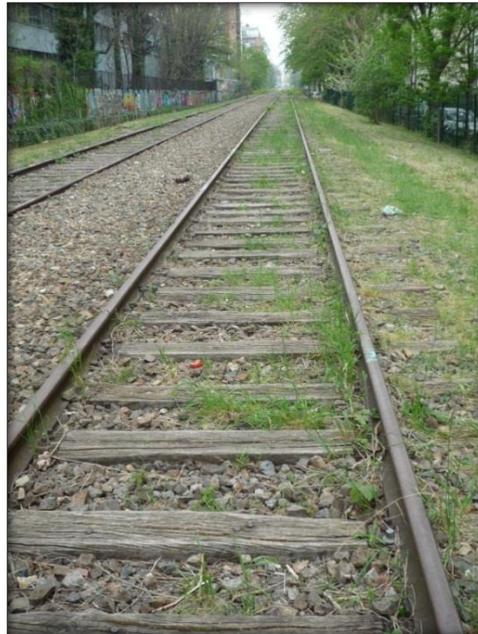
Habitants de la Petite Ceinture, vue de la passerelle rue de la Mare (XXe arr.)

Auteur : Léa Maisonneuve, le 05/01/13

Mme Florence de Massol, adjointe au maire du XXème, m'a expliqué cette situation. La mairie ne peut pas intervenir ici, car il s'agit d'une propriété de RFF. Cependant la mairie signale à RFF lorsque ce genre de situation a été repéré. Néanmoins, des associations d'insertion sont présentes, notamment à travers l'entretien de la Petite Ceinture. On peut d'ailleurs citer les associations Halage (<http://www.halage.fr>) et Interface Formation (<http://www.interface-formation.net>).

La sécurité

Comme cet endroit n'était pas fait pour accueillir du public, il présente des risques par rapport à la sécurité. Le sol et les barrières seront à sécuriser. En effet, les rails, les traverses en bois et le ballast ne facilitent pas la marche et accentuent le risque de chute ou d'accident.



Les rails de la Petite Ceinture, une difficulté pour marcher

Auteur: Léa Maisonneuve, le 26/04/13.

Les voies comportent des obstacles de petite taille dépassent du sol et des trous en très grand nombre.



Les rails de la Petite Ceinture

Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13



*Un pont et les trous sur la Petite Ceinture
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*



*Obstacle au milieu des deux rails de la Petite Ceinture
Auteur : Léa Maisonneuve, le 01/05/13*

L'autre problème de sécurité découle de la construction de ces voies sur remblais, en moyenne à 3 ou 4 mètres au-dessus de la chaussée. Les espaces entre les anciennes gares ne sont pas toujours équipés de balustrades adaptées à la protection des personnes, notamment sur les ponts.



*Barrières séparatives sur la Petite Ceinture
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*



*Barrières sur un des ponts de la Petite Ceinture
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*

Cette sécurité peut néanmoins être améliorée facilement. Tout d'abord en aménageant une piste pour piéton, en recouvrant les rails par exemple, ce qui réglerait le problème du sol et des trous présents. On pourrait aussi changer les barrières par des barrières plus hautes et moins ajourées. Cependant, elles ne doivent pas constituer un obstacle visuel, enclavant les lieux. Mais nous verrons tout cela plus en détails dans la dernière partie de cette étude.

La mairie n'a pas connaissance de problème de sécurité. Il y a cependant quelques fois des feux qui sont allumés sur les voies, généralement par des habitants des voies, qui se débarrassent de leurs encombrants. Mais cela constitue plutôt un problème d'environnement.

La biodiversité

Ce n'est pas sur cette partie que la biodiversité prend des formes les plus variées et est la plus présente. Cependant elle existe tout de même, notamment grâce aux actions d'associations, qui cultivent des plantes en aménageant des jardins sur les surlargeurs de la Petite Ceinture.



*Jardin de Guérilla Gardening, près de la rue Florian (XXe arr.)
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*

Une pollution du sol, notamment due aux produits que la RFF a répandu, est présente sans aucun doute. Cependant, aucune étude n'a encore été réalisée sur ce sujet, mais c'est un projet de la mairie du XXème. Léonard, faisant parti de l'association Guérilla Gardening, a confié qu'il ne cultivait que sur les bords et surlargeurs de la Petite Ceinture, car près des rails rien ne pourrait être cultivé, à cause d'une pollution du sol.

L'art urbain

Lorsque l'on se promène sur la Petite Ceinture, on y découvre de nombreux *graffs* et autres œuvres d'art.



*Photo panoramique de la gare d'Avron de la Petite Ceinture
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*

C'est un aspect très particulier et qui doit alors être mis en valeur afin de conserver cet atout original. Les artistes participant à ces œuvres d'art ont différents buts, pour certains c'est un moyen d'expression mais pour d'autres c'est avant tout une démarche militante, par exemple la promotion du jardinage en milieu urbain.



*Œuvre de Léonard et Guérilla Gardening, sur le pont rue Courat de la Petite Ceinture
Auteur : Léa Maisonneuve, le 29/12/12*

Dans ce quartier, une certaine tradition est présente, une tradition de street art, avec notamment des artistes connus comme NémO, Mosko ou encore Mesnager, dont certains ont commencé sur la Petite Ceinture.



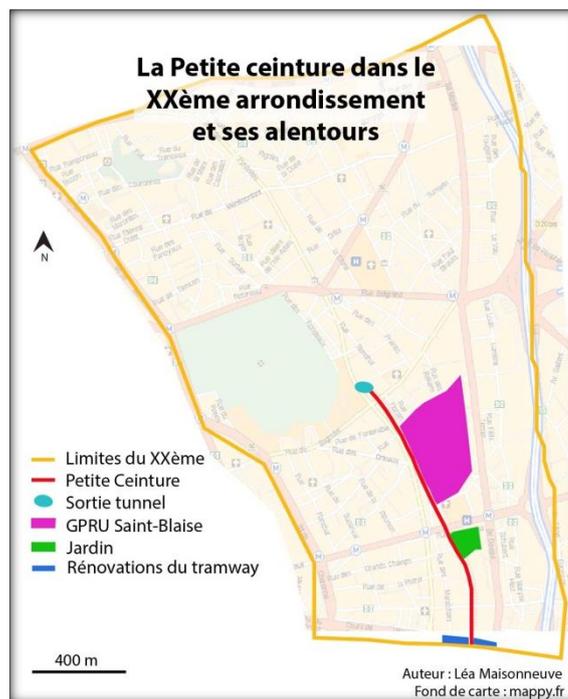
*Œuvre de NémO, dans le XXe arr.
Source : paris-streetart.com*

D'ailleurs, la réintroduction du *graff* dans l'arrondissement est l'un des objectifs de la mairie du XXème. Des murs autorisés au *graff* ont pour cela été mis à disposition des artistes (rue des Pyrénées, sur un ancien centre bus avant sa destruction...).

Voyons à présent la diversité des lieux qui entourent la Petite Ceinture.

3) Des alentours variés qui constituent un atout

La Petite Ceinture longe des lieux variés. En effet, un grand jardin se situe près des voies, le jardin de la gare de Charonne. Un projet de renouvellement urbain est frôlé par la Petite Ceinture, c'est un quartier qui connaît de grandes difficultés. Pour finir, notre portion s'arrête sur un pont qui survole un lieu refait à neuf très récemment, avec l'arrivée du tramway. Voyons alors ce que ces alentours pourraient apporter à la Petite Ceinture et ce que la Petite Ceinture pourrait leur apporter.



a) La Petite Ceinture, une aide aux projets alentours

Le GPRU Saint-Blaise

La Petite Ceinture passe par le quartier Saint-Blaise, qui connaît quelques difficultés. Ce quartier est issu de l'ancien village de Charonne qui fut rattaché à Paris en 1860. Il est délimité par le boulevard Davout, où passe le nouveau tramway, la rue des Pyrénées, que longe la Petite Ceinture et les rues Vitruve et d'Avron.

Ce quartier est l'un des plus denses d'Europe, en effet près de 15 000 habitants y vivent sur environ 19 hectares. Cela nous donne alors un

taux de près de 79 000 habitants/km². A titre de comparaison, la densité en France métropolitaine était de 116,14 habitants/km en 2011.

Cet îlot est composé de trois tours d'habitation et de nombreuses barres, caractéristiques des années 1970. Un urbanisme sur dalle datant des années 1980, est présent sur une grande partie du GPRU.

C'est un quartier à dominante d'habitat social, en effet 55% des 6 600 logements sont des logements sociaux. Il y réside une population relativement jeune et familiale à revenus modestes.

C'est aussi un quartier très touché par le chômage, ayant un taux s'élevant à 16% (source : mairie20.paris.fr).

Aujourd'hui, pour palier à ses difficultés urbaines, fonctionnelles et sociales que ce quartier rencontre depuis quelques années, il est inscrit au Grand Projet de Renouvellement Urbain (GPRU) de Paris. Les GPRU sont des sites prioritaires, où un contrat a été signé entre la Ville de Paris et plusieurs partenaires, en mars 2002. Ils sont au nombre de 11 et ont pour objectif d'améliorer la qualité de vie des quartiers périphériques.

Un projet de restructuration est donc mis en place en 2004 dans le quartier Saint Blaise. Les enjeux de ce projet sont : désenclaver le quartier et améliorer le cadre de vie des habitants, développer son économie, créer ou aménager ses équipements de proximité ainsi que favoriser le développement de sa vie locale. Parmi les objectifs on compte notamment :

- faciliter les déplacements à l'intérieur du quartier et vers les autres quartiers, avec notamment la création de deux voies, dont le prolongement d'une rue permettant d'atteindre le tramway,
- réorganiser et qualifier les espaces publics,
- soutenir et renforcer les commerces existants,
- créer deux nouveaux pôles économiques,
- proposer aux habitants de nouveaux services favorisant la réussite scolaire, l'accès aux loisirs culturels et sportifs, l'insertion sociale et professionnelle,
- créer et diversifier des espaces ouverts à tous (jardins, espaces publics, terrains de sports...),
- encourager les initiatives locales et les animations de proximité.

Voyons maintenant ce que pourrait apporter l'aménagement de la Petite Ceinture à ce quartier :

La Petite Ceinture pourra participer à la réalisation de ces objectifs, en créant un nouvel espace public qui servira pour le désenclavement du quartier, qui est coincé entre le périphérique et la Petite Ceinture. Une mise en place d'un espace réservé à une mobilité douce l'ouvrira sur d'autres quartiers. De plus, la création d'un espace ouvert, amoindrira l'impression d'enfermement. Et enfin, après et pendant l'aménagement de la Petite Ceinture, elle pourra permettre des initiatives locales et la création de nouvelles animations.

Le tramway du cours de Vincennes

Le tramway T3 a été mis en service en décembre 2006, puis a connu des travaux de prolongement jusqu'en décembre 2012. La mise en service du tramway a permis sur certains tronçons de doubler le nombre de personnes transportées par rapport au bus PC. Les boulevards des maréchaux ont été améliorés et sont devenus beaucoup plus agréables à vivre. De plus, cela a été positif pour les commerces aux alentours qui ont connu un regain de vitalité. Des œuvres d'art ont été disposées tout le long du tramway, présentant alors certaine une originalité.

Le cours de Vincennes coupe en deux portions le tramway, le T3a d'un côté le T3b de l'autre, il s'agit du terminus de chacune des portions. La raison donnée par la RATP de cette séparation est qu'« une ligne trop longue engendrerait trop de difficultés d'exploitation avec des irrégularités de trafic, donc avec des attentes parfois trop longues et des trams bondés ». Le cours de Vincennes a donc été refait à neuf sur cette partie, qui s'arrête d'ailleurs juste sous le pont de la Petite Ceinture. Ces travaux ont apporté à cette grande rue une amélioration visuelle et une certaine attractivité.

Cette coupure constitue une contrainte pour les usagers qui doivent changer de tramway pour prolonger leur parcours et donc traverser le cours de Vincennes, un axe très fréquenté par les voitures.

La Petite Ceinture passe juste au-dessus du cours de Vincennes et du terminus du tramway. Son aménagement pourrait alors apporter une amélioration de cet endroit. En effet, elle pourrait constituer une autre possibilité de mobilité que le tramway. Si, par exemple, quelqu'un vient en tramway du sud et doit reprendre le tramway pour quelques stations, il pourra alors utiliser la voie piétonne de la Petite Ceinture, en évitant d'attendre encore un autre tramway. Il faudrait alors créer une entrée sur la Petite Ceinture à ce niveau.

b) Les atouts environnementaux

Jardin du parc de Charonne

C'est un jardin créé en 1986 sur l'emplacement de l'ancienne gare de Charonne et est séparé de la Petite Ceinture juste par des grillages et barrières. Cet espace est à la fois très lumineux et ombragé. Il s'étend sur 15 310m² et comprend diverses structures :

- Une fontaine et dix bassins qui apportent une certaine fraîcheur à ce jardin placé le long d'un grand axe de circulation, les boulevard des Maréchaux.
- Un pigeonnier mis en place par la Direction des espaces verts et de l'environnement (DEVE, il favorise une meilleure gestion des populations de pigeons de l'arrondissement. Il permet ainsi de

réduire les nuisances locales causées par les pigeons et améliore la cohabitation entre les citadins et les pigeons.

- Une aire de jeux pour les enfants et de nombreux bancs pour les familles
- Des tables de ping-pong
- Une pelouse accessible au public, qui ouvre des zones de calme et de repos
- Une flore particulière, avec des massifs de bambous, de plantes vivaces et de plantes de terre de bruyère, nénuphars, des tilleuls, des lilas et un pin parasol.

C'est un parc agréable qui abrite diverses activités et accueille de nombreuses familles. Cependant, un aspect lui est reproché, la mauvaise accessibilité. En effet, ce jardin est accessible aux personnes à mobilité réduite, mais certaines zones restent difficiles d'accès, notamment les zones étant situées près de la Petite Ceinture. Ce point pourra alors être pris en compte et l'aménagement de la Petite Ceinture permettra d'améliorer cette situation. De plus, ce jardin pourra aussi être un avantage pour la Petite Ceinture, créant une ouverture particulière sur les voies ferroviaires.

II) Les enjeux retenus

L'enjeu principal est celui de la mobilité douce, car c'est un grand besoin sur cette portion, comme nous avons pu le voir. En effet, la Petite Ceinture longe 2 grandes rues passantes, la rue des Pyrénées et le boulevard Davout, où il n'est pas vraiment agréable de se promener ou simplement se déplacer à pied. Nous l'avons vu précédemment, peu d'aménagements sont réalisés pour la mobilité douce, qui représente pourtant 56% des déplacements quotidiens¹².

La circulation douce est la meilleure solution pour les alentours, cela permettrait d'ouvrir le jardin de la gare de Charonne, de l'agrandir. De plus, cela permettrait aussi de participer au désenclavement de Saint-Blaise. Cependant, la circulation douce envisageable serait surtout la mobilité piétonne. En effet, la largeur des voies aménageables ne permet pas la cohabitation entre piétons et cyclistes. Comme quelques pistes cyclables sont présentes le long de la Petite Ceinture, j'ai plutôt retenu l'option « piéton ». De plus, les accès étant très souvent des escaliers et pas facilement transformables à cause de la proximité des bâtiments, les vélos n'auraient alors pas la possibilité de traverser d'un bout à l'autre cette portion de Petite Ceinture.

¹² Source : Laurence Duffort, directrice du CAUE de Paris

Comme nous l'avons vu précédemment, le XXème arrondissement possède une forte densité. C'est pour cela qu'il est important d'avoir des espaces publics, comme des espaces verts, pour contrebalancer les conséquences de cette grande densité. De plus, cela permettrait d'augmenter la part d'espaces verts beaucoup trop faible aujourd'hui (1,7m²/hab alors que la norme est 10m²/hab). C'est alors un réel besoin et un enjeu primordial. Ce point est, de plus, compatible avec l'enjeu précédent.

Cet aménagement constitue aussi un enjeu pour l'image des alentours, notamment pour le quartier Saint-Blaise. Un aménagement de la Petite Ceinture en circulation douce amènerait du monde, désenclavant ce quartier, mais permettant aussi d'améliorer son image, ce qui peut avoir de grandes conséquences positives. En effet, l'aménagement d'un axe de mobilité permettrait de désenclaver ce quartier, par l'intermédiaire de la création d'un lien physique entre Saint-Blaise et des quartiers qui l'entourent.

Le dernier enjeu est celui de la préservation et de la mise en valeur de l'art urbain. Sur cette portion cet art a une présence très importante et revêt plusieurs formes. La forme la plus courante est néanmoins le *graff*, sur les murs des anciennes gares, les plaques de séparation entre la Petite Ceinture et les alentours mais aussi sur les rails.



*Œuvre d'Artistik City, sur les rails de la Petite Ceinture, près du cours de Vincennes (XXe arr.)
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*

Synthèse :

Malgré une certaine diversité des occupations, on ne trouve qu'un petit nombre d'usagers sur la Petite Ceinture du XXème. En effet, en raison des difficultés d'accès, ce sont surtout des habitués qui y viennent. On peut recenser environ, une vingtaine d'artistes, une dizaine de squatteurs, une dizaine de jardiniers et sûrement une cinquantaine de jeunes, selon les estimations d'un habitué des lieux. Comparé à la population de l'arrondissement (étant de, je le rappelle, 197 067 habitants¹³), ces nombres d'occupants représentent un pourcentage très faible. Cependant, un point commun lie ces usagers : le rejet de la société de consommation, avec les *graffeurs* mais aussi les jardiniers et les squatteurs, ainsi qu'un militantisme pour une société nouvelle, avec une idée de solidarité, une société plus respectueuse de l'environnement... De plus, artistes et jardiniers se rejoignent sur un projet de mise en valeur l'espace public.

Mis à part ces quelques usagers, la population n'a que très peu d'attentes concernant l'aménagement de la Petite Ceinture. En effet, les habitants du quartier ne connaissent pas bien le lieu et ne peuvent pas vraiment s'imaginer le potentiel qu'il possède. Les personnes que j'ai pu interroger expriment des attentes très générales, avec l'idée d'un espace vert, d'une circulation douce pour les piétons et vélos, d'un « espace de respiration ». Ces attentes expriment un vrai besoin d'espace vert et semblent influencées par l'aménagement de l'ancienne voie ferrée de la gare de la Bastille, la Coulée Verte du XIIème arrondissement. Ainsi, la population de l'arrondissement n'a sûrement pas conscience du développement de l'art urbain sur les voies, par exemple.

Concernant la sociologie du XXème, nous avons vu précédemment que c'était un arrondissement très à gauche. Cela traduit l'attachement aux valeurs de solidarité ainsi qu'à l'écologie. Le projet d'aménagement devra probablement tenir compte de ces valeurs et des attentes qu'elles entraînent. Par exemple, la prise en charge des squatteurs et autres personnes habitant sur les rails ou encore le respect de la biodiversité sont très probablement des points importants pour cette population.

¹³ Source : INSEE Recensement 2009

Tout ce que nous avons vu jusqu'à maintenant nous amène à nous pencher sur les différentes stratégies que l'on peut adopter pour cet aménagement. J'en identifie 3 principales :

1. Créer de nouveaux usages en rupture avec les usages actuels. Cela consisterait à intégrer une fonction complètement différente à la Petite Ceinture, par exemple le développement d'équipements sportifs (terrains de tennis, parcours de golf, terrains de basket...). Cette idée est très risquée, selon moi. D'une part, les usagers actuels perdront un lieu qu'ils fréquentaient et ne fréquenteront très probablement pas le nouveau, car il ne correspondra plus à leurs besoins. D'autre part, il me paraît délicat de bâtir un projet sur l'exclusion des usagers actuels dans un quartier où la population s'identifie à des valeurs de solidarité.
2. Conserver les usages actuels, sans essayer d'en créer d'autres. Cela consisterait par exemple à apporter seulement quelques aménagements facilitant les activités des usagers actuels. De mon point de vue, le risque principal est de rester confiné à une toute petite population d'usagers, dans un quartier pourtant très densément peuplé.
3. Créer des usages complémentaires et compatibles avec les usages actuels. L'idée serait alors de faire profiter au plus grand nombre de la Petite Ceinture. D'autant plus que des usages, comme une mobilité douce, sont facilement compatibles avec les occupations actuelles. Pour favoriser la réussite de cette stratégie, il me paraîtrait tout à fait intéressant de faire participer de nombreux habitants et les associations du quartier à l'élaboration de l'aménagement ainsi qu'à son entretien.

Ce sont pour toutes ces raisons que j'adopterai cette 3ème stratégie. Voyons les propositions d'aménagement correspondantes.

3^{ème} partie :

La Petite Ceinture, un futur espace public à forte mixité des usages

Comme nous l'avons vu dans la 1^{ère} partie, il faut respecter quelques principes pour cet aménagement : la réversibilité de tout aménagement ainsi que la conservation du patrimoine, naturel et bâti. Les propositions d'aménagement tiendront compte de ces contraintes et de celles du PLU comme des enjeux vus précédemment.

La Petite Ceinture et le PLU

En 2006, la Petite Ceinture a été classée en zone UGSU (Grands Services Urbains) du PLU. D'ailleurs, un paragraphe lui est destiné :

« UGSU.3.4 - Dispositions particulières applicables à la Petite ceinture :

Sur l'emprise de la petite ceinture ferroviaire, un espace doit être préservé, sauf impossibilité technique ou contrainte inhérente au service public ferroviaire, pour réaliser une promenade aisée, confortable et continue pour les piétons et vélos dans un cadre paysager. »

Comme nous l'avons vu précédemment, l'enjeu de cette portion est la création d'un axe de mobilité pour les piétons et non pas pour les vélos, dû à l'étroitesse du terrain. Cependant, les vélos n'y seront pas interdits, les aménagements seront simplement conçus prioritairement pour les piétons. La réversibilité des aménagements permettra d'assurer ultérieurement une continuité avec les aménagements futurs des autres portions de la Petite Ceinture.

De plus, l'ancienne gare de Charonne (la Flèche d'Or), cédée par RFF à l'occupant, est classée en tant que bâtiments protégés sous la Protection Ville de Paris (PVP). Cela a pour conséquence l'interdiction de démolir ce bâtiment. Etant actuellement un bar-salle de concert connu dans la capitale, cette démolition n'est de toute manière pas souhaitable. Il faudra veiller à la cohérence des aménagements proposés, des usages et des contraintes d'exploitation de ce bâtiment.

Présentation du projet

Ma proposition est de faire quelque chose d'original, mettant en valeur le quartier, tout en respectant les points importants de ce lieu, sans trop perturber la vie existante actuelle, en tenant compte des besoins des habitants proches et enfin en répondant aux exigences d'entretien des lieux. Deux thèmes guideront la mise en valeur : l'art urbain, déjà très présent, et l'histoire, que ce soit celle de la Petite Ceinture ou des quartiers traversés. Les entrées devront être plus marquées et donner l'envie au public d'aller sur la Petite Ceinture.

Les aménagements proposés se regroupent en 4 parties, nous verrons dans l'ordre :

- L'aménagement général des voies sur tout le long,
- Les deux extrémités de la portion, à la sortie du tunnel et sur le cours de Vincennes,
- Les alentours du quartier Saint-Blaise,
- Et pour finir, la partie près du jardin de la gare de Charonne et du cours de Vincennes.

I) La Petite Ceinture, un itinéraire piéton intégrant également des lieux de repos et de convivialité

1) Les objectifs

Sa fonction

L'objectif principal de cette partie de l'aménagement, comme nous l'avons vu dans le diagnostic, est la création d'un axe de mobilité, destiné aux piétons, allant de la rue de Bagnole au cours de Vincennes. Ce dernier, rappelons-le, est un carrefour de flux, métro, tramway, bus, voitures, sans parler des piétons et vélos, se croisent à cet endroit. La quasi absence de lieu de circulation dédié aux piétons crée un réel besoin sur cette portion du XXème, un besoin d'espace de circulation piétonne. Un autre besoin est d'avoir des espaces de « respiration » qui permettent non seulement aux jeunes de rester ensemble mais aussi aux promeneurs de se reposer.

Ses atouts

Trois caractéristiques de la Petite Ceinture doivent être mis en valeur ou préservés :

- l'art urbain,
- les jardins présents avec la biodiversité,
- et l'histoire, que ce soit de la Petite Ceinture elle-même ou des quartiers qu'elle traverse.

La méthode

Faire intervenir et participer un grand nombre d'acteurs différents, lors de la mise en place mais aussi pour son entretien. Cela permet d'avoir des points de vue différents et de profiter des atouts de cette diversité. Cela contribuera à l'appropriation des lieux par une population beaucoup plus large que celle des usagers actuels.

2) Les propositions

a) Un axe de mobilité

Afin d'atteindre ces objectifs, voici les aménagements envisageables que je propose. Tout d'abord, pour d'accueillir du public, il faut améliorer ou changer certains points :

- **Changer les barrières** pour améliorer la sécurité, en mobilisant les artistes du quartier pour leur conception.

En effet, il faudrait y installer, sur les ponts et tout le long, des barrières plus adaptées, qui éliminent complètement le risque de chute. Cependant, afin de garder l'identité et de mettre en valeur l'histoire du site, les barrières rappelleront la fonction d'origine de la Petite Ceinture. Un autre type de barrières, pour les lieux adaptés, des barrières végétales permettront de mettre en valeur, cette fois, la biodiversité. Ce dernier type pourrait, par exemple, être installé à des endroits où les voies sont larges et où l'espace ne manque pas, ou encore, lorsque les limites séparatives n'ont pas pour but d'améliorer la sécurité mais juste de créer une délimitation (lorsque les habitations se situent aux bords de la Petite Ceinture par exemple). Cela ne sera pas possible partout, notamment sur les ponts.

Voici un extrait du PLU, concernant la zone UGSU¹⁴, en lien avec les clôtures :

« UGSU.11.4 – Clôtures sur rue ou en limite séparative :

L'aspect des clôtures sur voies et espaces publics revêt une grande importance, en particulier lorsque les constructions sont

¹⁴ Consulté sur Internet le 10/05/13 :

www.paris.fr/viewmultimediacdocument?multimediacdocument-id=21577

implantées en retrait de l'alignement. Elles doivent être adaptées au lieu dans lequel elles s'insèrent, privilégiant l'aspect esthétique et le respect du site. La protection de l'environnement du bruit et des nuisances, lorsque cela est nécessaire, doit également être prise en compte. »

Cet extrait sur les clôtures ne concerne pas directement ce type de barrière, cependant privilégier l'esthétique et respecter l'identité du site, comme l'indique ici le PLU, serait préférable. Afin de réaliser ces objectifs, tout en conservant l'importance de la sécurité, des artistes seront impliqués dans l'élaboration de ces nouvelles barrières, avec alors trois aspects à respecter impérativement : sécurité, identité (avec l'histoire du site) et esthétique. Pour cela, un concours sera organisé par le maître d'ouvrage de cet aménagement, avec une forte communication auprès des associations d'artistes de l'est parisien afin de favoriser leur participation à cette compétition.

- **Installer un chemin en bois sur les rails** pour permettre aux piétons de se promener sans souci.

Après avoir enlevé les obstacles se situant entre les rails, un chemin en bois, ou effet bois, sera installé, laissant les rails apparents. Le bois rappellera les traverses des rails et atténuera le contraste avec la biodiversité. Il faudra aussi que les rails et les plaques de bois soient bien jointifs, afin de permettre aux personnes à mobilité réduite ou aux rollers par exemple, de circuler sur cette voie sans problème.

Les rails sont apparents, pour que cela rappelle l'histoire du lieu. C'est d'ailleurs une idée à laquelle tiennent certains occupants. En effet, un *graffeur* m'a dit qu'il aimerait qu'on puisse apercevoir les rails car cela donne une ambiance particulière et rappelle le passé. Cependant, il voulait qu'on aménage seulement entre les deux paires de rails, ce qui nous donne un chemin très étroit pour les piétons. Je propose, comme nous pouvons le voir sur le dessin ci-après, de recouvrir les voies ferrées ainsi qu'une bande latérale d'environ 50 cm de chaque côté. Ce qui nous donne alors un chemin assez large pour accueillir deux sens de circulation piétonne sans gêne.

- **Installer du mobilier urbain** pour aménager des espaces de repos et de convivialité, en sollicitant là aussi les artistes du quartier pour la conception de ce mobilier.

Les bancs sont essentiels pour ce lieu, afin de créer des espaces de repos, des espaces où s'arrêter. « La mobilité douce implique forcément l'aménagement de zones de repos »¹⁵. Des poubelles sont aussi indispensables comme dans tout lieu public, cela pourra permettre à tous les usagers de laisser un endroit propre, par exemple les *graffeurs*

¹⁵ Citation de Laurence Duffort, directrice du CAUE de Paris

pourront y jeter leurs bombes vides, ce qui est d'ailleurs une de leurs demandes.

Afin de réaliser un endroit original et de permettre aux artistes ou associations de participer à la mise en place de ce lieu, je proposerai à plusieurs artistes de réaliser les bancs qu'ils voudraient voir sur ces lieux. Dans la même lignée, les poubelles pourraient, elles aussi, être conçues par ces artistes. Cependant, des consignes seront à respecter :

- Pour les bancs : ils doivent être confortables, peuvent être de différentes tailles (pour une ou plusieurs personnes), être dans le thème du lieu (art urbain ou histoire ferroviaire)...
- Pour les poubelles : elles devront être transparentes (pour respecter Vigipirate), devront bien s'intégrer dans ce lieu, soit en étant discrètes et en se fondant dans la nature, soit en respectant le thème (art urbain ou histoire ferroviaire)...

Tout artiste pourra participer à cette réalisation, cependant différents artistes et associations exercent déjà sur la Petite Ceinture (Henri Taïeb, Artistik City, de nombreux *graffeurs*, ...), ils se verront alors proposer de participer à ce projet. De même, des écoles d'art parisiennes seront impliquées. Les différentes propositions des différents artistes devront être vérifiées conformes aux règles et pourront alors plusieurs d'entre elles pourront être retenues puis être installées lors de l'aménagement de la Petite Ceinture. Ainsi, on obtiendra une diversité du mobilier urbain. Cependant, afin de garder une certaine identité du site, il sera retenu au maximum 5 projets différents. A certains endroits, des bancs d'une personne seront installées en groupe, afin de créer un aménagement plus propice à l'accueil de groupe, à la convivialité.

Pour se donner une idée, voilà à quoi pourraient ressembler ces bancs une personne :



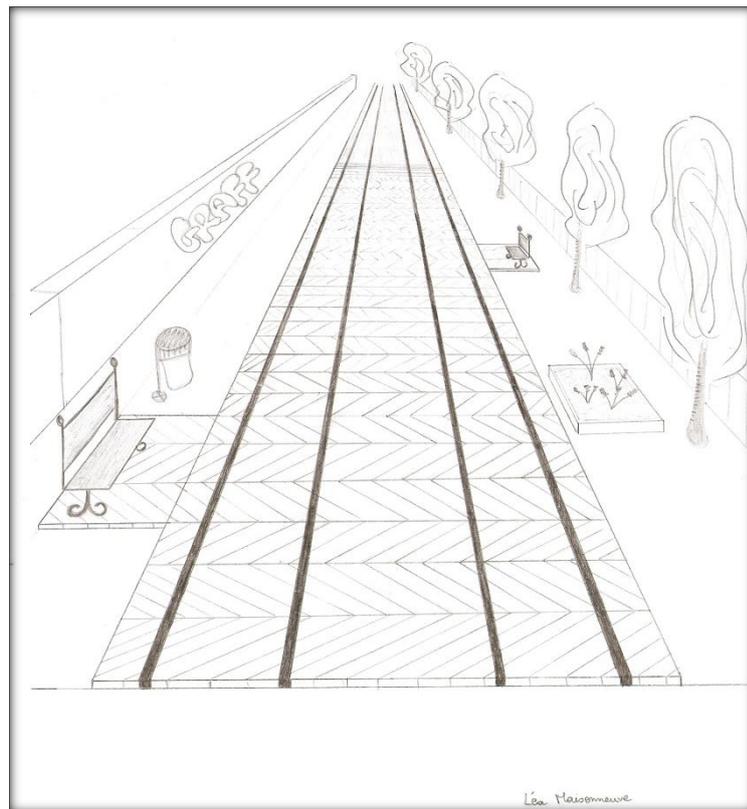
*Expérimentation de la Ville de Paris de sièges de convivialité sur les grands boulevards
Auteur : Léa Maisonneuve, le 17/05/13*

Ces bancs ont un caractère original et permettent de créer une ambiance de convivialité, par toujours présente dans les aménagements des grandes villes.

En tout, une centaine de bancs (une et plusieurs personnes) seront installés tout le long de la Petite Ceinture aménagée.

Voici un dessin qui permet de se donner une idée à quoi pourrait ressembler la Petite Ceinture, sur une certaine portion :

Représentation générale du futur axe de mobilité de la Petite Ceinture



Auteur : Léa Maisonneuve

Puisque les bords des voies ne sont pas partout cultivables, des grands bacs seront installés permettant de cultiver des fleurs et plantes, afin de contribuer à la biodiversité, comme nous le voyons sur le dessin.

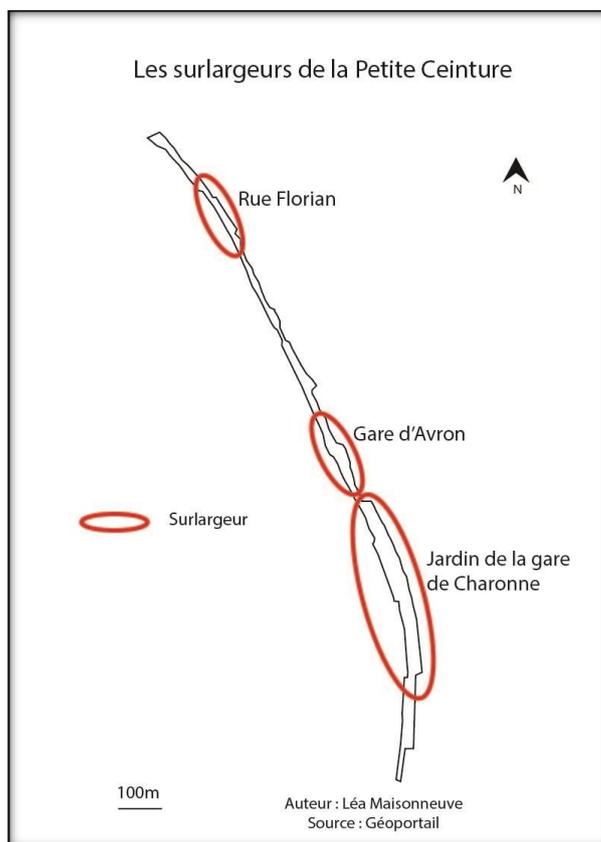
Cependant, les autres occupations demandent aussi quelques aménagements :

- Pour conserver et faciliter la culture des jardins présents sur la Petite Ceinture, des points d'eau seront installés. Cela pourra aussi être utile en été pour les promeneurs.
- Toujours concernant la culture des jardins, des petites barrières pourront être installées, afin de préserver ces jardins en évitant que les gens marchent partout. Cependant, elles ne devront pas créer une trop grande séparation et empêcher de profiter de ces jardins.

Nous venons de voir à quoi ressemblera la Petite Ceinture en général. Cependant, certains endroits sont plus larges qu'à la normal et pourront alors accueillir des aménagements quelque peu différents.

b) Des surlargeurs investies

En effet, 3 surlargeurs sont présentes sur cette portion du chemin de fer : rue Florian, à côté de l'ancienne gare d'Avron et près du jardin de la gare de Charonne. Cette dernière surlargeur sera traitée plus tard, dans le IV).



La rue Florian :

À cet endroit se trouve un accès recensé dans la 2^{ème} partie. Cette entrée (n°2 sur le schéma vu précédemment) est un portail qui nous amène dans une cour, puis de cette cour un petit escalier nous permet d'accéder aux voies de la Petite Ceinture.

Réutilisation de l'ancienne Petite Ceinture de Paris



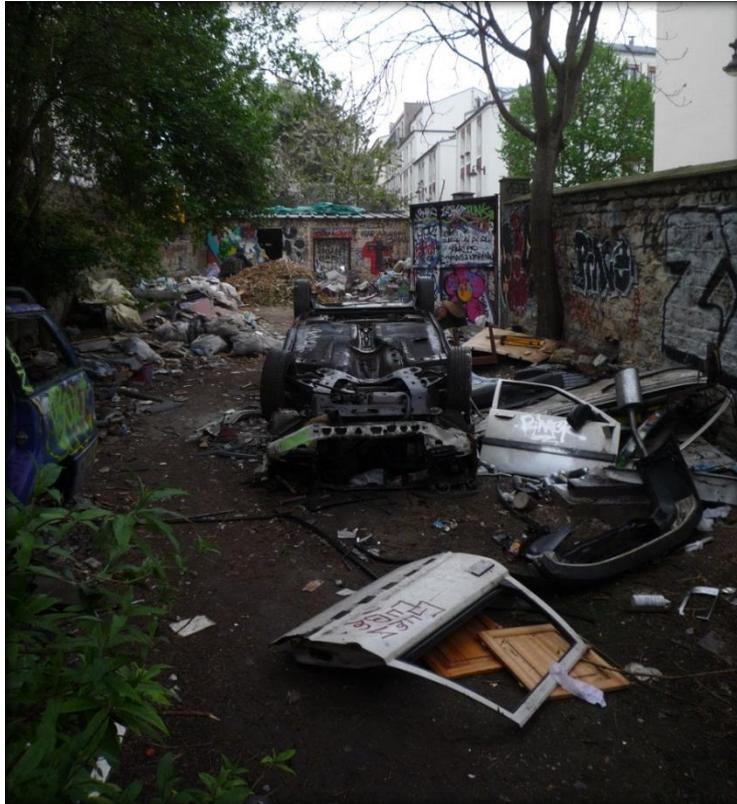
*Entrée vue de la Petite Ceinture, rue Florian
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*

La cour est celle d'un bâtiment SNCF, anciennement lié à l'exploitation ferroviaire.



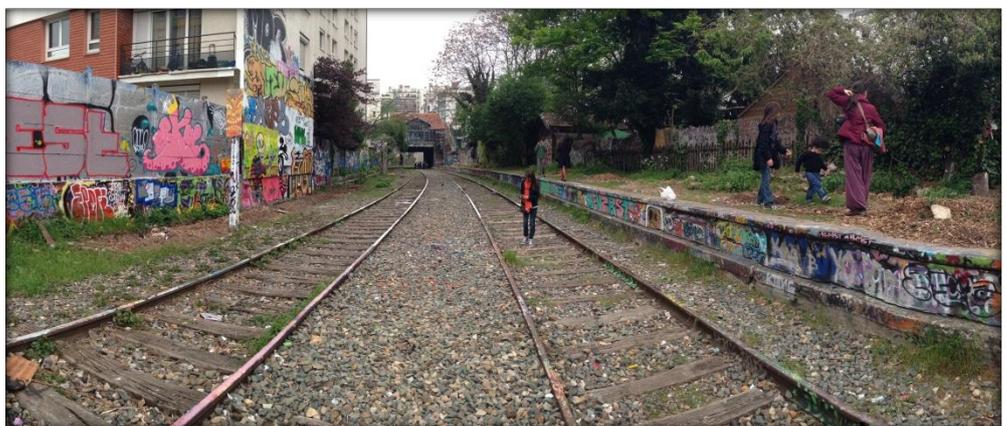
*Bâtiment SNCF et un bout du portail d'entrée sur la Petite Ceinture
Auteur : Léa Maisonneuve, le 29/12/12*

Le bâtiment est actuellement squatté par des personnes qui ne restent pas, un roulement s'effectue, lorsqu'un squatteur part un nouveau arrive. La cour est remplie de déchets, résultant probablement de ce squat.



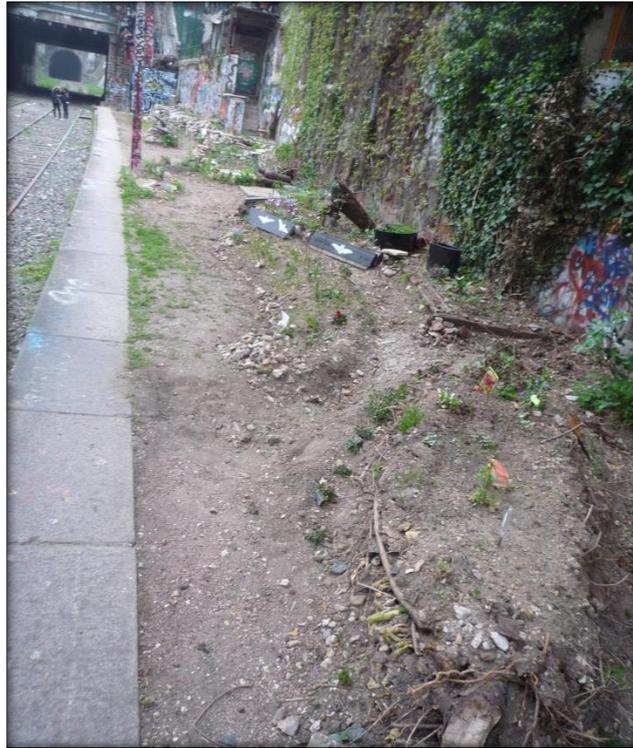
*Cour du bâtiment avec portail d'entrée ouvert sur le fond à droite
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*

Sur la sur largeur à ce niveau se trouvent des jardins de l'association Guérilla Gardening. Il faudra alors les préserver afin de ménager cet usage original qui sera probablement apprécié d'un grand nombre d'habitants et renforcera l'attractivité des lieux. Cet endroit étant une ancienne gare (Flèche d'Or, ancienne gare de Charonne-voyageur), on remarque la présence de quais.



*Photographie panoramique des quais de la gare de Charonne, au loin la Flèche d'Or
Auteur : Léa Maisonneuve, le 01/05/13*

Sur un des quais se trouvent les jardins de Guérilla Gardening...



*Petit jardin cultivé par Guérilla Gardening, sur les quais de la gare de Charonne,
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*

...l'autre a été réduit avec la construction d'un mur qui accueille les graffeurs lorsqu'ils exercent leur art sur les murs.

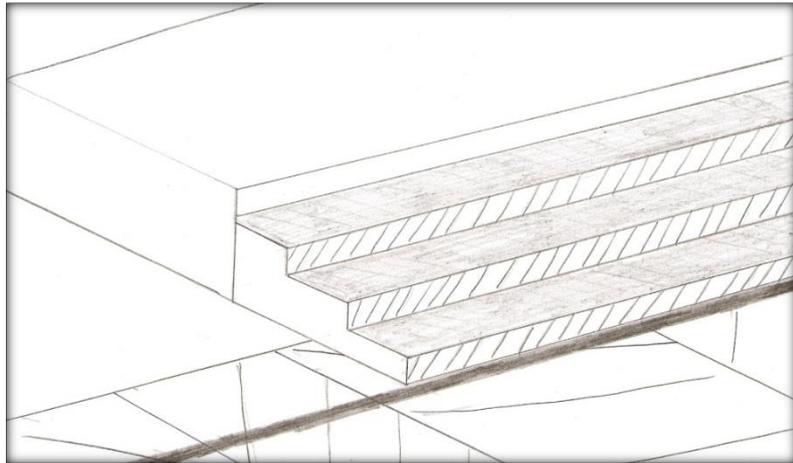


*Les quais de la gare de Charonne, lieu de graffs
Auteur : Léa Maisonneuve, le 01/05/13*

Aucun aménagement spécifique ne sera alors réalisé ici, afin de conserver les activités déjà présentes. Les seuls aménagements seront pour ces usagers et concernant l'entrée (n°2 du schéma) et son bâtiment.

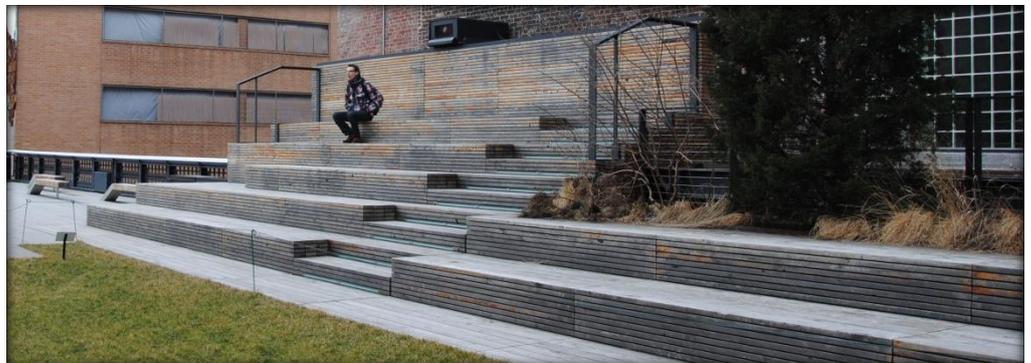
Voyons les aménagements destinés aux usagers actuels. Un point d'eau sera installé pour la culture des jardins. Il faudra aussi faciliter l'accès des voies aux quais, avec la mise en place de marches. L'escalier sera en forme de gradin, avec de larges marches, et épousera tout le quai. Les marches seront en bois, pour créer une continuité avec le chemin de bois sur les rails. De plus, cela permettra de marquer la présence du quai en installant un contraste entre les deux matériaux. Les larges marches permettront de s'y assoir, créant ainsi de nouveaux lieux de convivialité. De plus, ces gradins pourront servir lors d'évènements, comme des spectacles.

Voici un dessin qui permet d'illustrer cet aménagement. Il est volontairement dessiné en coupe, pour donner une idée des gradins, sachant qu'ils seront construits aussi sur le côté du quai.



Auteur : Léa Maisonneuve

Voici une photographie des gradins de la Highline de New York, ceux de la Petite Ceinture seront moins hauts (juste 3 marches). Cependant cela permet de se faire une idée plus précise de l'effet apporté par ces gradins.



Auteur : Cathy Savourey

De tels escaliers seront installés sur chaque quai de la Petite Ceinture.

Des aménagements seront aussi effectués pour le bâtiment squatté et pour l'entrée :

- Création d'un foyer d'accueil.

Un problème fréquent, dont nous avons vu précédemment les caractéristiques, est celui des personnes vivant sur la Petite Ceinture (squat des bâtiments, tentes sur les rails). C'est un problème bien souvent contourné et non résolu. Lorsque j'en parle à la mairie, on me répond qu'ils ne peuvent pas arranger cela, qu'ils peuvent juste le déclarer à RFF. Il y a tout de même quelques associations qui permettent la réinsertion professionnelle (Halage et Interface Formation sont les deux qui travaillent sur cette portion de la Petite Ceinture), cependant cela ne règle pas complètement le problème.

Je proposerai alors, pour remédier à cela, de créer un foyer d'accueil dans le bâtiment actuellement squatté. Pour ce genre d'action, deux aspects sont importants : la réinsertion de l'individu dans la société à travers son lieu de vie, mais aussi la réinsertion professionnelle.

C'est pourquoi, ce foyer permettra de loger ces sans abris et de les réinsérer dans la société. Ce bâtiment une fois réhabilité, pourra accueillir 6 ou 7 personnes. Elles auront accès à un lit, une douche, une cuisine, une salle commune. Afin que leur réinsertion soit le plus efficace possible, je propose que ce foyer soit géré par différentes associations. Des anciens squatteurs ou SDF et des associations participeront à ce projet. Les anciens squatteurs, réinsérés dans la société, pourront aller à la rencontre des personnes vivant dans la rue ou sur les voies de la Petite Ceinture (la mairie pourra leur informer lorsqu'une telle situation aura été repérée) afin de le convaincre de venir s'installer dans ce foyer. Ils pourront aussi faire partager leur expérience. De plus, ce foyer sera géré par les associations d'insertion du XXème (notamment Halage et Interface Formation qui travaillent sur la Petite Ceinture) afin de compléter leur insertion dans la société en travaillant. L'association Emmaüs pourra aussi participer à cette gestion. Toute personne qui entrera dans le foyer sera mis en contact avec des travailleurs sociaux leur permettant ainsi d'être suivi. Les personnes de ce foyer verront presque tous les jours quelqu'un : des personnes ayant connu la même situation qu'eux, des associations d'insertion, d'autres associations (Emmaüs...), des travailleurs sociaux. Les occupants de foyers pourraient être formés à l'accueil de groupes pour leur faire découvrir les lieux, leur histoire et le nouvel aménagement des voies. Cela leur permettra de se responsabiliser mais c'est aussi un travail valorisant qui participera à leur réinsertion dans la société.

- Création d'une entrée en lien avec cet espace public.

Pour l'entrée, il faudra nettoyer la cour de ses déchets et améliorer la sécurité de l'escalier, dont de nombreuses marches sont actuellement cassées. L'escalier sera alors élargi et des rampes y seront installées, afin de sécuriser et de faciliter l'accessibilité. Cela pourra être une des actions des associations d'insertion du XXème avec les personnes du foyer, afin de

les responsabiliser et de les faire participer à l'élaboration de cet espace public de la Petite Ceinture mais aussi de participer à l'amélioration de leur propre lieu d'accueil. De plus, le portail actuel ressemble à un portail de propriété privée, il devra être changé afin de donner envie aux gens d'entrer sur la Petite Ceinture. Ce portail devra permettre de voir de l'extérieur ce qu'il se passe à l'intérieur, afin de donner envie aux gens d'y aller. Il devra aussi être en lien avec les deux thèmes de cette voie de circulation : l'art urbain et l'histoire. Des artistes pourront alors aussi participer à son élaboration. De même que pour le mobilier urbain, les portails réalisés et conformes aux règles seront tous (dans la mesure du possible, si il y en a 7 ou moins) installés, car, je le rappelle, la Petite Ceinture possède sur cette portion 7 entrées. Une pancarte sera installée sur tous ces portails de la Petite Ceinture, afin d'indiquer que ce lieu est public ainsi que ses horaires d'ouverture, qui seront les mêmes que les autres espaces verts, pour des raisons de sécurité. En effet, la politique de la Ville de Paris est aujourd'hui de fermer ce type de lieux la nuit. Cependant, il existe tout de même des espaces verts ouverts sans interruption, on peut citer le parc de Bercy du XIIème arrondissement. La raison de l'absence de fermeture de ce parc est son profil : c'est un grand espace ouvert et plat. La Petite Ceinture, elle, a un profil très varié avec la présence de tunnels et de ponts. C'est pourquoi des horaires de fermeture doivent être instaurés.

La gare d'Avron :

A cet endroit se trouve aussi un accès (n°4 sur le schéma vu précédemment), qui s'effectue par les escaliers de l'ancienne gare. Ces escaliers nous font passer sous les voies de la Petite Ceinture et nous font ressortir directement sur la rue. La gare est originale car elle est recouverte complètement de graffs.



*L'ancienne gare d'Avron de la Petite Ceinture, des jeunes en arrière-plan
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*

Les surlargeurs sont ici composées d'une grande biodiversité, avec la présence de plusieurs espèces d'arbres et de plantes.



*Surlargeur en face de la gare d'Avron, que l'on voit au fond à droite
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*

Afin de préserver cette biodiversité et de faire découvrir une certaine nature aux parisiens, cet espace accueillera un petit arboretum mêlé d'un jardin botanique. Une petite parcelle en longueur, d'environ 800m², sera aménagée. Les arbres et plantes existants seront conservés et d'autres espèces seront cultivés en fonction des possibilités qu'offre le sol. Des petites pancartes et panneaux seront installés afin de faire connaître aux enfants, de manière ludique sur l'esprit d'un jeu-parcours, les différents noms des plantes et arbres qu'ils voient. Sur le même principe, des pancartes indiqueront aussi la biodiversité animale qui habite l'intégralité de la Petite Ceinture, afin de faire découvrir aux parisiens une faune dont ils ne soupçonnent pas toujours l'existence. (Rappelons-le, la Petite Ceinture sur la totalité de son tracé abrite des mammifères (hérissons, fouines...), des oiseaux (25 espèces), des reptiles (lézards)...

Cependant, quelques points sont à respecter, voyons les conditions que donne le PLU :

« UGSU.13.1.2 - Aménagement des espaces libres et modalités de mise en œuvre des plantations :

Les nouvelles plantations doivent être réalisées en fonction du caractère et de la configuration des espaces libres, de leur vocation et des données techniques liées à l'écologie du milieu.

Les arbres à planter doivent respecter les conditions ci-après leur permettant de se développer convenablement :

c. Arbres à petit développement : les sujets, choisis parmi des espèces atteignant une hauteur maximale de 8 mètres à l'âge adulte, sont adaptés à des configurations présentant une superficie de pleine terre de 10 m² répartie régulièrement autour du tronc.

Dans le cas de plantations sur dalle, les épaisseurs de terre suivantes sont adaptées : environ 2 mètres pour les arbres à grand

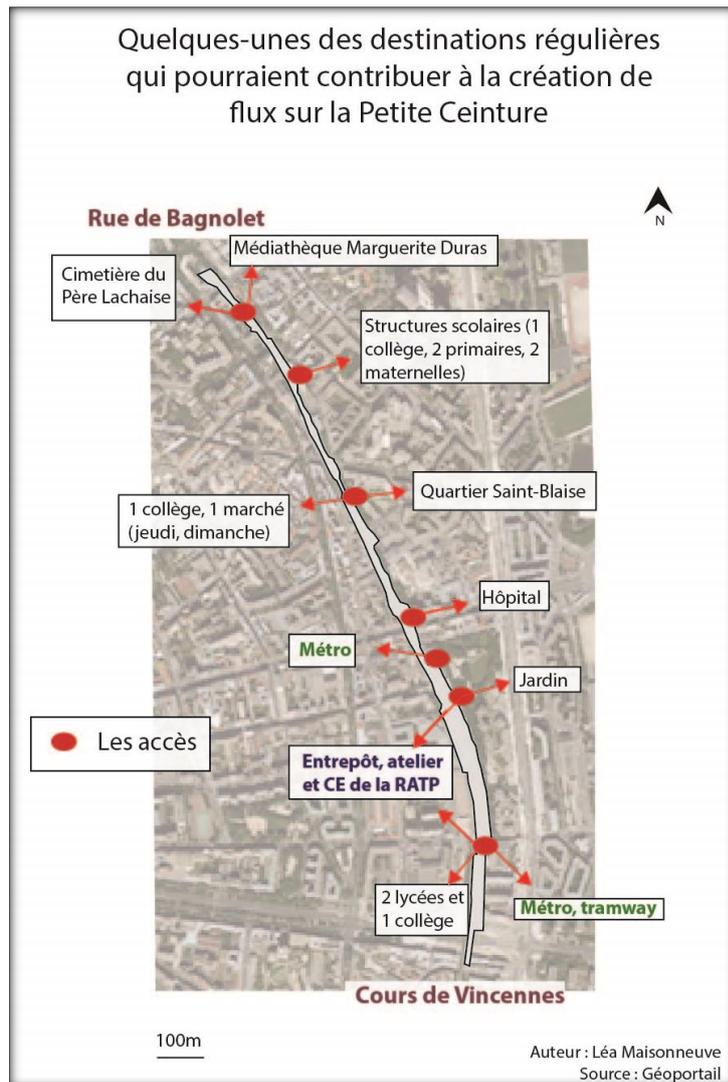
développement, environ 1,50 mètre pour les arbres à moyen développement, environ 1 mètre pour les arbres à petit développement, environ 0,50 mètre pour la végétation arbustive et les aires gazonnées, non compris la couche drainante. »

Je n'ai gardé ici que la partie concernant les arbres à petit développement, car ce lieu ne peut accueillir d'autres types. Il faudra alors respecter les épaisseurs et hauteurs que ce document donne. Cependant, l'élaboration de ce lieu nécessitera au préalable une étude du sol, afin de vérifier les possibilités de plantations (étude pour laquelle je n'ai pas les compétences et qui n'a pas encore été réalisée sur ce site).

Synthèse

On obtient alors un chemin de bois qui nous fait traverser une partie du XXème arrondissement, de la rue de Bagnolet au cours de Vincennes. Les rails apparents nous rappellent que ce lieu a accueilli, pendant des années, un trafic ferroviaire qui a participé à l'histoire de la capitale. Des bancs permettent de s'arrêter et de profiter du calme de cet espace, ou de retrouver des amis. Si l'on se promène en entrant par le nord, on découvre des murs entiers de *graffs* et des petits jardins sur les bords. Plus loin, une gare décorée d'une façon très originale par les *graffeurs* attire notre œil et nous donne envie de monter sur le quai afin de découvrir les centaines d'œuvres présentes. Puis, juste en face, un espace est consacré à la découverte de la biodiversité végétale et animale. Ce lieu est à la fois éducatif et ludique.

C'est un axe qui dessert de nombreux lieux : des lieux touristiques comme le cimetière du Père Lachaise, plusieurs structures scolaires, des bureaux comme l'entrepôt, l'atelier et le Comité d'Entreprise de la RATP... La carte ci-après nous donne une idée des différents lieux desservis par cette Petite Ceinture. Cependant, ce sont seulement quelques exemples parmi la grande quantité de lieux dans ces environs. Tout cela laisse penser que cet axe devrait contribuer à la création de flux de circulation réguliers et relativement volumineux.



Mais c'est aussi un axe traduisant une certaine valeur de solidarité, avec la création de son foyer d'accueil et l'implication des squatteurs dans l'aménagement de la Petite Ceinture.

Liens avec le diagnostic :

- Le manque de mobilité douce sur ce tracé est alors corrigé.
- Ces nouvelles occupations et les anciennes sont compatibles (*graff*, jardinage ne sont pas gênés par la circulation piétonne. Source : les usagers rencontrés)
- La création d'un espace vert public, avec notamment le petit jardin botanique, participe à la diminution du déficit en espaces de ce genre.

II) Des extrémités attractives

1) Les objectifs

Les deux extrémités, afin notamment d'éviter des problèmes de sécurité, ne doivent pas devenir des lieux isolés. C'est pourquoi il faudrait qu'elles soient des lieux où l'on vient, où l'on s'arrête. C'est pour cela que ces extrémités devront avoir une originalité, devenir des lieux insolites, évocateurs.... Et cela d'autant plus que ces endroits sont visibles de la rue. Il faut exploiter cette caractéristiques afin d'attirer le regard des passants, de les intriguer et de leur donner envie d'entrer sur la Petite Ceinture.

2) Les propositions

Nous allons alors voir les aménagements que je propose des deux extrémités, traitées séparément.

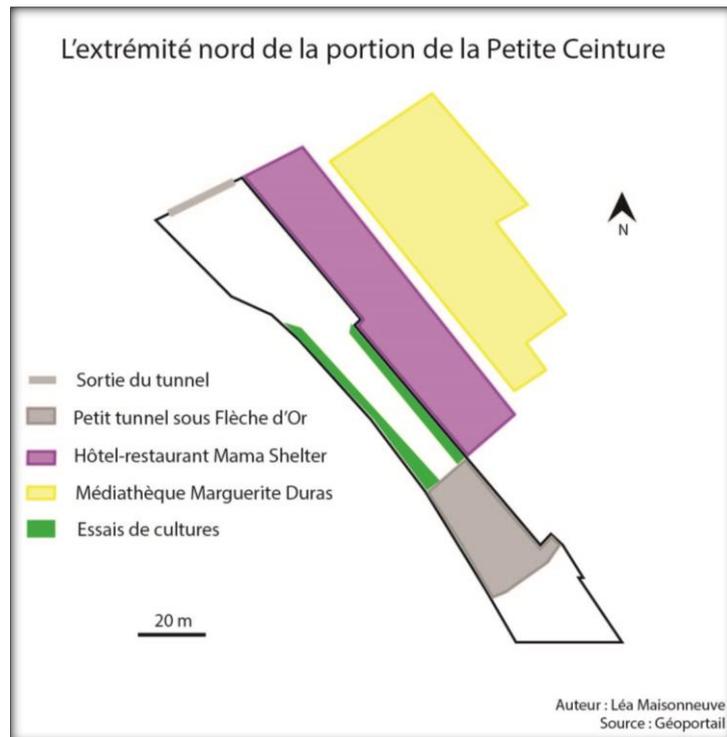
a) L'extrémité nord, de la Flèche d'Or

Rappelons la situation de cet endroit. Ici, la Petite Ceinture sort d'un tunnel de plus d'un kilomètre de long, continue en tranchée à l'air libre sur 85 mètres environ puis repasse par un petit tunnel de 40 mètres sous la Flèche d'Or et la rue de Bagnolet. Sur la droite des voies, au niveau de la rue, en face de la Flèche d'Or, se trouve un hôtel-restaurant design, de haut standing (conçu par l'architecte Roland Castro et le designer Philippe Starck), inhabituel dans ce quartier, qui a une vue directe sur la Petite Ceinture, de la rue on aperçoit d'en haut les voies de la Petite Ceinture. Cet hôtel, le Mama Shelter, composé de 172 chambres, accueille principalement des touristes étrangers, touristes probablement friands de découvrir les traces du vieux Paris, du Paris authentique. Le taux d'occupation moyen était de 80,5% en 2011, soit environ 200 personnes par jour hébergées dans cet hôtel. Il comprend aussi un restaurant de haut standing, où sont servis 500 à 800 couverts par jour¹⁶. Cet espace touristique sera une bonne opportunité pour faire connaître l'aménagement des voies de la Petite Ceinture sur cette portion. Cela participera très certainement à son recensement dans les guides touristiques.

A côté de cet hôtel se trouve une médiathèque de 4 200 m². Ce type d'espace est un lieu de visite régulière pour 13,5% de la population¹⁷, drainant un public proche de la culture a priori intéressé par cet aménagement de la Petite Ceinture. Cette extrémité est un réel pôle culturel, avec cette médiathèque mais aussi la Flèche d'Or et la grande quantité de *graffs* sur la Petite Ceinture.

¹⁶ Source : www.lefigaro.fr, « L'hôtel Mama Shelter part en province et à l'étranger »

¹⁷ Source : www.observatoirelecturepublique.fr (chiffres de 2011)

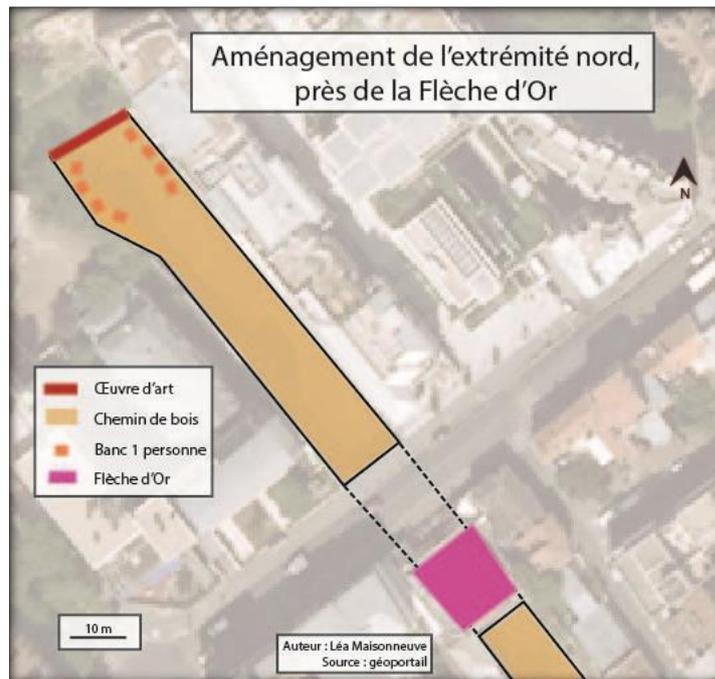


L'aménagement de cette extrémité se divise en 2 parties : à la sortie du long tunnel et sous le tunnel de la Flèche d'Or, ancienne gare de Charonne-voyageurs.

Sortie du long tunnel : un lieu artistique de convivialité

Ici sera installée une œuvre d'art particulière et intrigante qui permettra de créer une limite entre le tunnel et la voie de circulation. On se servira de la forme du tunnel pour la création de l'œuvre. Ce sera une sorte d'aquarium pour laisser passer la lumière, il ne contiendra pas de poissons mais plutôt des objets en suspension évoquant le passé ferroviaire du lieu. Des lumières mettront en valeur la partie arrière du tunnel, afin de créer une perspective mystérieuse et évocatrice.

Des bancs seront installés sur les bords des parois, permettant de créer un lieu d'arrêt et d'admirer par la même occasion cette œuvre si particulière. Des bancs d'une personne (que nous avons vu précédemment) seront installés, créant des petits groupes et accentuant l'esprit de convivialité du lieu.



Tunnel sous la Flèche d'Or : une ouverture sur le passé du lieu

Dans ce petit tunnel, qui est très sombre, des vidéos seront projetées sur les murs. Il sera demandé à des écoles d'art cinématographique, de réaliser des petits films sur l'histoire de la Petite Ceinture, sur l'histoire des quartiers voisins. Cela permettra d'éclairer ce lieu si sombre et de faire connaître l'histoire des lieux. De plus, cela donnera une certaine attractivité à la Petite Ceinture.

L'aménagement de ces deux parties de l'extrémité nord contribuera à accentuer le pôle culturel. L'entrée ici (n°1 sur le schéma précédent), s'effectue par le bâtiment de la Flèche d'Or. Il faudra alors que le gérant de ce bar (que je n'ai pas réussi à contacter) soit d'accord pour laisser un accès aux escaliers de cette ancienne gare.

b) L'extrémité sud, sur le cours de Vincennes

Sur le pont qui survole le cours de Vincennes, la Petite Ceinture nous offre une vue toute particulière sur la ville. Ce genre de vue est très rare à Paris, excepté dans des lieux touristiques, elle nous permet d'apercevoir ici la place de la Nation au loin et d'avoir une vue d'ensemble sur le quartier, ses flux et son urbanisation.

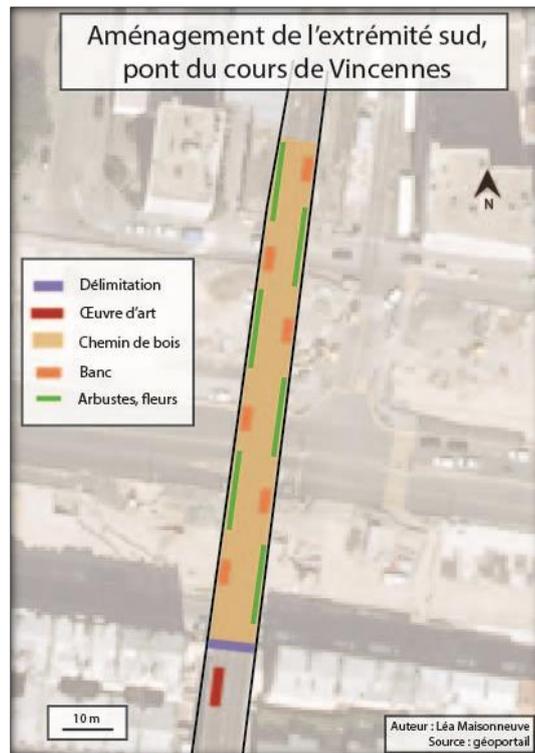


*Le cours de Vincennes et son terminus de tramway, vue de la Petite Ceinture
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*

Le cours de Vincennes, rappelons-le, est un carrefour de flux importants. Sur cette partie, l'objectif est principalement d'inciter les passants d'aller sur la Petite Ceinture ainsi que de leur proposer un nouveau trajet de déplacement. Par exemple, à la sortie du tramway T3a (le terminus étant juste sous la Petite Ceinture), le passager aura le choix : reprendre le tramway T3b (donc attendre de nouveau son arrivée), prendre un autre moyen de transport (métro, bus, voiture...) ou finir son trajet à pied, par la Petite Ceinture. Le dernier objectif sera la création d'un lieu de repos.

Le pont, un belvédère reposant

De la végétation (arbustes en pot, bacs de fleurs...) sera installée, permettant ainsi de montrer aux gens dans la rue que ce lieu est aménagé. Afin de satisfaire l'objectif de création d'espace de repos, des bancs seront ajoutés. Ils seront installés de part et d'autre de la voie, afin de faire profiter à ceux qui s'y assoient, du belvédère que cet ouvrage aérien propose.



Il faut noter que le fond de carte (Source : géoportail) date de la période des travaux du tramway, depuis les axes de circulation automobile ont été modifiés.

Des poubelles seront bien entendu ajoutées. Les bancs et poubelles seront choisis sur le même principe que dans la partie I).

La limite, une œuvre d'art en lien avec cette voie de circulation

Cette extrémité, sur le pont, est entourée par des habitations.



Extrémité sud de la portion, sur le cours de Vincennes
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13

Tout comme pour l'extrémité nord, la délimitation entre la partie aménagée de la Petite Ceinture et la partie encore en friche, s'effectuera avec une œuvre d'art. Un grillage stylisé sera installé afin de marquer la limite tout en permettant de voir la partie en friche. Une œuvre sera installée sur les rails : un wagon décoré par des graffs et dans lequel sera plantée de la végétation visible de l'extérieur. Cette œuvre rappellera les 3 principales caractéristiques du lieu : l'histoire avec le wagon, l'art urbain avec les *graffs* et la biodiversité avec la végétation.

De plus, l'entrée devra être très marquée sur ce grand cours, nous verrons cela plus en détail dans la partie IV).

Liens avec le diagnostic :

- La répartition des occupations
- Le profil changeant de la Petite Ceinture et ses conséquences

III) Saint-Blaise, un quartier mis en valeur

1) Les objectifs

Nous avons déjà vu les objectifs du GPRU de Saint-Blaise. Nous avons aussi vu que ce projet d'aménagement de la Petite Ceinture peut aider à réaliser certains objectifs. En effet, les objectifs sont ici : aider au désenclavement du quartier et permettre à la population de s'investir dans l'aménagement et l'entretien de la Petite Ceinture. Certains investissements ont déjà été vus, avec la participation des artistes à la conception du mobilier urbain.

Concernant le désenclavement du quartier, il faut alors que la Petite Ceinture soit attractive au niveau de Saint-Blaise et que, de la Petite Ceinture, Saint-Blaise soit attractif.

2) Les propositions

Tout d'abord, la création d'espace public est l'un des objectifs du GPRU. De plus, un axe de mobilité douce ouvrira l'espace GPRU sur d'autres quartiers, notamment vers le cours de Vincennes, qui rappelons-le est un carrefour de flux. Il faut alors ouvrir la Petite Ceinture vers Saint-Blaise.

a) L'accès à la Petite Ceinture

Pour cela, nous allons transformer l'accès (n° 3 sur le schéma vu précédemment). Il faudra que cette entrée soit facilement repérable de la rue et sur la Petite Ceinture. Il faut donner la possibilité et l'envie aux gens d'aller à Saint-Blaise. La porte d'entrée actuelle sera remplacée et agrandie.



*Entrée n°3 de la Petite Ceinture, entre la rue Courat et la rue du Clos
Auteur : Léa Maisonneuve, le 29/12/12*

Derrière cette porte se trouve un ancien accès qui a quelque peu vieilli et qui demande alors un petit aménagement. Les vestiges de l'ancien escalier seront réhabilités et sécurisés. Sur le même principe que le portail de l'entrée rue Florian (n°2) que nous avons vu dans le I), nous installerons une porte d'entrée en lien avec les deux thèmes de cette voie de circulation : l'art urbain et l'histoire. Des artistes pourront ici aussi participer à son élaboration. L'entrée, discrète aujourd'hui, sera beaucoup plus marquée, participant à l'attraction de ce lieu.

b) Participation de la population

Afin de faire participer la population ainsi que de créer une activité éducative, les enfants des primaires alentours, en partenariat avec des associations, telles que Guérilla Gardening, participeront à la culture d'un des jardins de la Petite Ceinture. Cette activité ne s'effectuera pas tout au long de l'année mais quelques journées lors des plantations. Ainsi, les enfants s'investissent dans l'entretien et l'aménagement de la Petite Ceinture, incitant alors ces derniers et leur famille à fréquenter la Petite

Ceinture, pour venir voir le résultat. Ce sont d'ailleurs des activités que les jeunes parisiens ont très peu l'habitude de faire, d'autant plus dans ce quartier défavorisé, où les enfants ne peuvent pas toujours partir en vacances et ne connaissent pas, du coup, toujours bien la nature.

Sur le même principe, après son aménagement, la Petite Ceinture elle pourra permettre à des initiatives locales et à la création de nouvelles animations de trouver une place, notamment sur les bordures non aménagées. Elle pourra alors accueillir, aux souhaits de la population et des associations, un jardin partagé, des événements de quartier fréquents, des expositions temporaires... Les habitants du quartier seront informés de cette possibilité d'implication sur la Petite Ceinture.

Liens avec le diagnostic :

- Le GPRU de Saint-Blaise
- Les occupants, notamment les associations

IV) Un jardin ouvert

1) Les objectifs

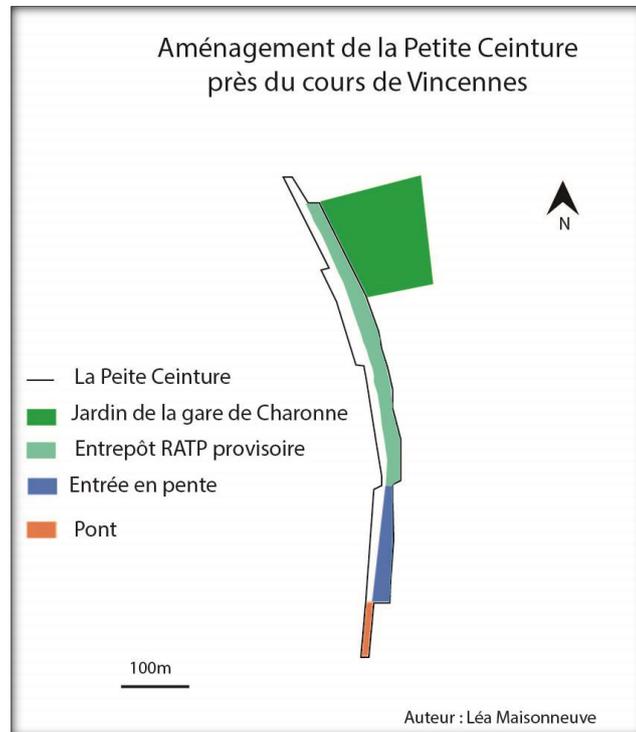
Les objectifs sont ici de créer un agrandissement du jardin actuel, afin de l'ouvrir sur la Petite Ceinture et de le rendre accessible à tous. L'aménagement de cet endroit se divise en deux parties : l'agrandissement du Jardin de la gare de Charonne et l'accès de la Petite Ceinture (n° 7 sur le schéma).

2) Les propositions

Un centre bus provisoire de la RATP est actuellement présent près des voies de la Petite Ceinture. La RATP s'en sert afin de stocker les bus qui vont ensuite être installé dans le centre bus en construction, quelques mètres plus loin. Cette partie d'aménagement sera possible lorsque le centre-bus sera déplacé, en fin 2014¹⁸. Cet entrepôt est composé d'un accès en pente ainsi que d'un parking à bus. Le parking (en vert clair sur le schéma ci-après) servira à l'agrandissement du jardin (elle mesure presque 9 000m²). Le jardin fait actuellement 16 000 m². La rampe d'accès

¹⁸ Source : site de la mairie du XXème www.mairie20.paris.fr

(en bleu sur le schéma) en pente, qui donne directement sur le cours de Vincennes, servira à la création d'un accès à la Petite Ceinture (environ 1 500m²). De plus, cela permettra de rendre accessible la Petite Ceinture à tous, aux personnes à mobilité réduite.



a) L'agrandissement du jardin

La Petite Ceinture est aujourd'hui séparée par l'entrepôt de grands panneaux de tôle d'environ 3 mètres de hauteur puis de grillages. L'entrepôt, lui, est séparé du jardin par des grillages et des panneaux de bois au même endroit (photographies vues dans la 2^{ème} partie, les accès). La séparation entre le jardin et l'entrepôt sera complètement supprimée. Cependant, celle entre la Petite Ceinture et l'entrepôt sera à demi conservée. En effet, les artistes se sont servi des panneaux de bois sur la Petite Ceinture pour réaliser des *graffs*. C'est pourquoi cette séparation sera conservée, afin de conserver cet art urbain et la possibilité que ce dernier ait plus de place. Les grillages seront eux enlevés.



*Séparation entre la Petite Ceinture et le centre-bus, un lieu d'expressions artistiques
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13*

Lors de la construction du centre-bus provisoire, la terre a été retroussée¹⁹, c'est-à-dire que la partie supérieure de la terre a été *raclée*, c'est la partie qui contient les insectes... Cette terre a été mise de côté afin de la remettre ensuite en couche de surface, lorsque le centre bus sera détruit. Cela permet d'avoir plus rapidement une végétation et des insectes qui s'installent. Cependant cela fera plus de 6 ans que la terre a été retroussée, donc ce n'est pas sûr que cela soit toujours autant efficace. Après cette terre répartie de nouveau à l'endroit de l'ancien parking du centre-bus, dont le revêtement aura été préalablement retiré, cette partie sera aménagée en lien avec le jardin, gardant l'identité de ce dernier (même revêtement du sol pour les allées, même type de végétation...). Des bancs seront installés, les mêmes que ceux du jardin, toujours pour garder la continuité avec cet espace vert. Une allée reliera les voies de la Petite Ceinture à celles du jardin.

Cet espace vert deviendra ainsi un jardin ouvert sur la Petite Ceinture, permettant ainsi d'avoir un nouvel accès au jardin et donnant à la Petite Ceinture un nouveau lieu d'arrêt. Cela permettra également de créer de nouveaux flux de circulation avec un public issu de ce parc.

b) L'accès à la Petite Ceinture

La rampe d'accès actuelle est en pente et est utilisée par des bus. Il faudra ici rendre à cet accès une ambiance un peu moins bétonnée tout en conservant la possibilité aux personnes à mobilité réduite de l'utiliser.

¹⁹ Source : Florence de Massol, adjointe à la mairie du XXème



*Future rampe d'accès à la Petite Ceinture, dont on aperçoit les barrières
Auteur : Léa Maisonneuve, le 29/12/12*

Pour cela, le revêtement du sol sera conservé, mais de larges bacs de fleurs et d'herbes seront ajoutés sur les côtés. Il faudra aussi aménager l'espace de transition entre cette rampe d'accès et le chemin de bois de la Petite Ceinture, afin de rendre accessible les voies. Ainsi, les personnes à mobilité réduite pourront accéder à cette Petite Ceinture aménagée.

Liens avec le diagnostic :

- La création d'un espace vert public
- Amélioration de l'accessibilité

V) Résultat final

La Petite Ceinture devient ainsi un axe de mobilité douce, destiné aux piétons, qui permet de desservir un très grand nombre de lieux différents : pour des trajets quotidiens, comme les nombreuses structures scolaires, le métro et les différents flux du cours de Vincennes, ou encore des bureaux comme ceux de la RATP ; ou pour des trajets moins réguliers, comme le marché de la Réunion (le jeudi et le dimanche), celui du cours de Vincennes (le mercredi et le samedi²⁰), la médiathèque, ou encore le jardin de la gare de Charonne. Mais c'est aussi un lieu paisible et convivial, un espace vert original qui pourra accueillir tout type de personnes : les familles, les jeunes, les jardiniers, les artistes... Un lieu où l'on vient pour diverses raisons : pour profiter de cet espace vert, des œuvres d'art présentes sur la quasi-totalité de l'axe, pour se promener, pour profiter de l'originalité du lieu, avec son mobilier urbain et ses portails personnalisés par des artistes ou encore pour se retrouver entre amis. La diversité des bancs (bancs une personne ou plusieurs personnes) participe à éliminer l'uniformité de la voie, créant ainsi différents lieux : des lieux pour se reposer et des lieux pour se retrouver.

La Petite Ceinture, un « musée à ciel ouvert »

La Petite Ceinture devient aussi un « musée », composé d'histoire et d'art urbain. De plus, c'est un « musée » qui évolue dans le temps, car le *graff*, qui compose à 90% des œuvres, est un art éphémère. La Petite Ceinture pourra aussi accueillir des expositions temporaires, comme de la photographie, afin d'accentuer cette évolution et d'enrichir la composition du « musée ».

D'autant plus, le nord de notre promenade est un réel pôle culturel, composé d'une salle de concert (la Flèche d'Or), d'une médiathèque, de la présence de l'art audio-visuel sous le tunnel de la rue de Bagnolet, d'une œuvre d'art à l'extrémité de notre portion ainsi que la grande diversité des *graffs* se situant tout le long de la Petite Ceinture à cet endroit. De plus, différentes promenades de street art, dans les environs, nous font découvrir une variété d'artistes de l'arrondissement.

La Petite Ceinture, un espace vert

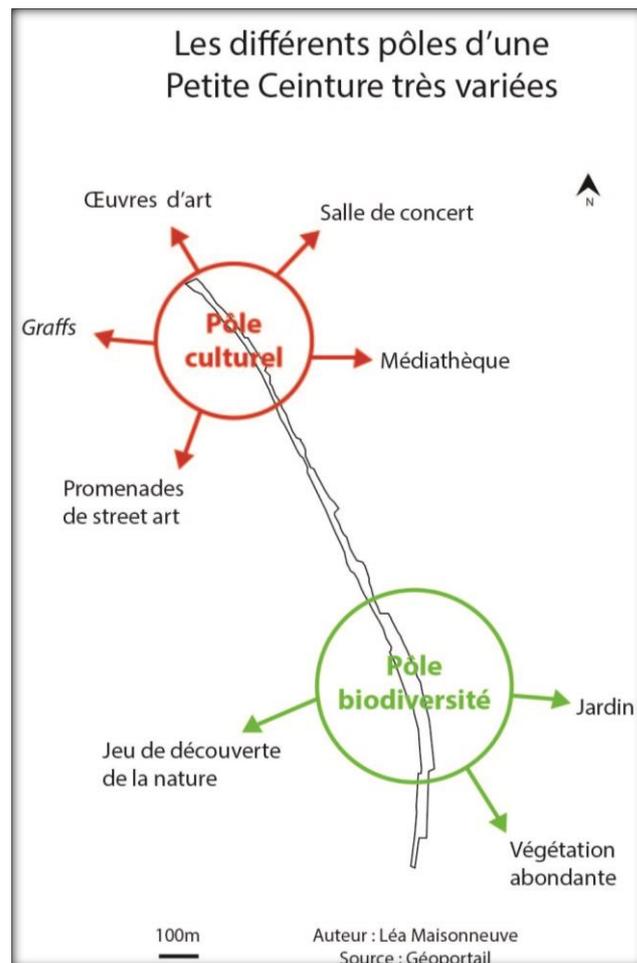
Avec l'aménagement de ces voies, c'est un espace vert public qui est créé. De plus, le sud de cette promenade est composé d'un pôle de biodiversité, avec le jardin de la gare de Charonne agrandi et ouvert sur les voies, un jeu de découverte de la nature par l'intermédiaire du jardin botanique mais aussi avec les bordures des voies, repères d'une biodiversité abondante.

²⁰ Source : <http://equipement.paris.fr>



Une végétation abondante : du lilas sur la Petite Ceinture à proximité du centre-bus provisoire
Auteur : Léa Maisonneuve, le 26/04/13

Ces deux pôles amèneront un certain nombre de flux sur les voies aménagées de la Petite Ceinture.



Ce genre d'espace conviendrait à la population du XXème arrondissement, plutôt jeune et en phase de gentrification. En effet, c'est une population relativement proche de la culture et qui recherche comme les populations urbaines des espaces de « respiration ».

La Petite Ceinture, en prise sur la ville mais à l'égard de l'agitation de la capitale

On peut remarquer la présence d'un nombre limité d'accès. Cela correspond à la fois à une obligation mais aussi à un choix. Il était indispensable de conserver les accès actuels sans en créer de nouveaux afin de simplifier la réalisation (pas de grands travaux, moins de perturbation, budget plus réduit...). Cependant, c'est aussi un choix, car cela permet de conserver, à certains endroits, une petite coupure avec la ville et à son agitation pour créer une ambiance plus conviviale.

Le calendrier :

Pour se donner une idée du temps qu'il faudra pour réaliser un tel aménagement des voies ferrées de la Petite Ceinture sur cette portion du XXème arrondissement, j'ai imaginé un calendrier.

Les seuls aménagements ayant des contraintes temporelles sont le choix du mobilier urbain et la réutilisation du centre-bus provisoire sur le cours de Vincennes (impossible jusqu'à fin 2014). En attendant cette date limite, les concours et projets des artistes (pour les bancs, les poubelles, les barrières, les portails, les œuvres d'art des extrémités) seront lancés le plus tôt possible. De même, les études de sol pour la réalisation du jardin botanique pourront être réalisées durant ce laps de temps. Cependant, quelques aménagements pourront être effectués avant que le centre-bus soit désaffecté, comme la pose du chemin de bois ou encore la sécurisation des escaliers des accès 2 et 3.

Voici un exemple de planification simplifiée des actions à réaliser, qui ne commence qu'en 2014 pour permettre de terminer toutes les démarches administratives préalables (délais de décisions de RFF, validation par la mairie, préparation d'une convention entre la Ville et RFF...) :

Dates	Actions à réaliser
Janvier 2014	Publier le concours (mobilier urbain, œuvre d'art) et communiquer en allant à la rencontre d'artistes (dans les écoles d'art, créer des affiches et site Internet...) + étude du sol de la Petite Ceinture
Janvier à Mars 2014	Organisation et planification des travaux d'aménagement, préparation du foyer d'accueil (contacter associations...)
Mars à Avril 2014	Durée du concours
Avril 2014	Début des travaux d'aménagement (sauf centre-bus et jardin), y compris la réhabilitation du futur foyer
Mai à Juin ou Juillet 2014 (selon le nombre de projets proposés)	Temps de réflexion et de vérification de conformité des projets du concours, puis sélection
Juillet 2014	Annonce des projets retenus et définition des lieux où chaque projet sera placé
Septembre 2014	Ouverture du foyer d'accueil
Fin 2014	Déménagement du centre-bus cours de Vincennes
Début 2015	Début d'aménagement du jardin et entrée (ancien centre-bus)
Fin 2015	Fin de l'ensemble des travaux
Janvier 2016	Ouverture officielle du site

Conclusion

Cet exercice m'a permis de voir les choses différemment concernant l'aménagement du territoire. J'ai également appris à découvrir ce lieu et ses environs que je pensais connaître. Cela m'a aussi fait prendre conscience de la complexité de la démarche d'aménagement, notamment de la diversité des usages et des attentes qu'il fallait prendre en compte.

Certaines limites pourront néanmoins apparaître lors de la réalisation de ce projet. La principale concerne le propriétaire. En effet, RFF n'est pas toujours un partenaire facile, la Ville devra négocier un accord pour que l'aménagement de cette partie puisse être réalisé.

De plus, mon projet se base en partie sur l'implication de la population qui est la garante de l'appropriation des lieux mais qui demeure incertaine et peut-être difficile à entretenir sur la durée. Tout cela souligne l'importance d'une communication soutenue sur ce projet, qui facilitera la mobilisation des acteurs.

Un point d'incertitude concerne le foyer d'accueil (relogement des squatteurs). C'est une entreprise délicate à mettre en œuvre, mais qui me paraît nécessaire pour asseoir la légitimité du projet.

Enfin, cet aménagement d'une section de la Petite Ceinture présente une cohérence que les futurs aménagements des sections contigües, aujourd'hui inconnus, pourraient remettre en cause ultérieurement.

Bibliographie

Etudes APUR :

APUR.- *Réflexions et études pour le réaménagement de la petite ceinture : Dossier de synthèse.*- Novembre 2000.- 137p.

APUR.- *Etude prospective sur le devenir de la petite ceinture : Phase 1 : Diagnostic prospectif.*- 2011.- 98p.

APUR.- *Etude prospective sur le devenir de la petite ceinture : Phase 2 – évolutions.*- 2011.- 108p.

APUR.- *Aménagement des quartiers dans le cadre du GPRU de Paris : Etude de trois sites GPRU J. Bédier (13^e), Saint-Blaise et Porte de Montreuil (20^e).*- 2004.- 61p.

APUR.- *La petite ceinture : Inventaire des bâtiments, ouvrages et mobiliers.*- 1999.- 118p.

Ouvrages imprimés :

CLEMENT, Alain, THOMAS, Gilles.- *Atlas du Paris souterrain : La doublure sombre de la Ville lumière.*- Editions Parigramme, 2001.- 193p.

LACORDAIRE, Simon.- *Vie et histoire du XX^e arrondissement : Belleville -- Charonne -- Père Lachaise -- Saint-Fargeau.*- 75011 Paris : Editions Hervas, 1987.- 157p.

LEPIDIS, Clément.- *Je me souviens du 20^e arrondissement.*- 75003 Paris : Editions Parigramme, 1997.- 119p.

Dr LONGUEVILLE, Lionel.- *Si le quartier de La Réunion m'était conté : Chroniques ordinaires d'un médecin de campagne à Paris.*- 75020 Paris : Les éditions de l'amandier, 1998.- 142p.

MASSON, Sophie, De BROQUEVILLE, Huguette.- *Paris trompe l'œil : Des artistes dans la ville.*- Paris : Somogy éditions d'art, 2001.- 119p.

MELLOT, Philippe.- *Paris sens dessus-dessous : Marville photographies 1852-1877.*- Editions de Lodi, 2001.- 484p.

PINÇON, Michel, PINÇON-CHARLOT, Monique.- *Sociologie de Paris.*- Découverte, coll. « Repères », 2008, 121p.

VALLET, Jean-Pierre.- *Mémoires de patrimoines.*- 75005 Paris : L'Harmattan, 2008.- 322p.

Articles de périodiques non imprimés :

NEIMAN, Ophélie.- « A Paris, des voûtes d'artistes du canal de l'Ourcq bientôt murées ».- Rue 89 [en ligne], 02/07/2007 [consulté le 18/04/13].
<http://www.rue89.com/2007/07/02/a-paris-des-voutes-dartistes-du-canal-de-lourcq-bientot-murees>

VISSEYRIAS, Mathilde.- « L'hôtel Mama Shelter part en province et à l'étranger ».- Le figaro [en ligne], 16/03/12 [consulté le 17/05/13].
<http://www.lefigaro.fr/societes/2012/03/16/20005-20120316ARTFIG00626-l-hotel-mama-shelter-part-en-province-et-a-l-etranger.php>

Thèses, Mémoires, Rapports inédits (non édités par un éditeur) :

HECKER, Anne.- *Quelles réaffectations pour les voies ferrées désaffectées ? Le cas de la Lorraine.*- 11p.
Thèse : géographie.- Université Paris IV Sorbonne, 2004.

Sites Internet :

Site de la Mairie de Paris [consulté le 19/11/12], <http://www.paris.fr>

Site de l'Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré (ASPCRF) [consulté le 16/12/12],
<http://www.petiteceinture.org>

APUR [consulté le 18/12/12], <http://apur.org>

Site de la mairie du XXème [consulté le 05/02/13],
<http://www.mairie20.paris.fr>

Site de la mairie de Paris, équipements [consulté le 10/03/13],
<http://equipement.paris.fr>

Site de RFF [consulté le 10/03/13], <http://www.rff.fr/fr>

Conseil Architecture Urbanisme Environnement Paris [consulté le 10/03/13], <http://caue75.archi.fr>

Parti EELV de Paris [consulté le 04/04/13], <http://paris-eelv.fr>

Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes [consulté le 06/04/13], <http://www.af3v.org>

INSEE [13/04/13], <http://www.insee.fr>

Site de la Préfecture de Paris et de l'Ile-de-France [consulté le 19/04/13],
ile-de-france.gouv.fr

Site de l'association Guérilla Gardening [consulté le 26/04/13],
www.guerilla-gardening-france.fr

Réutilisation de l'ancienne Petite Ceinture de Paris

Site de l'association C'est Pointé [consulté le 26/04/13],
www.cestpointe.blogspot.com

Site de Natureparif [consulté le 05/05/13], <http://www.natureparif.fr>

Site de l'association Espaces [consulté le 05/05/13], www.association-espaces.org

Fabriquant de mobilier urbain [consulté le 06/05/13], www.sinoconcept.fr

Conférences et ateliers :

MICHAUD, Véronique (secrétaire générale des villes cyclables, ancienne chercheuse en mobilité active à la RATP).- *Un bouquet de mobilités* (atelier) : Les mobilités douces sont complémentaires des transports en commun, comment les favoriser ?.- Jeudi 25 avril 2013.- Mairie du XXème

DUFFORT, Laurence, LECROART, Paul.- *Une métropole en mouvement* (conférence) : Rouler, pédaler, marcher : comment les aménagements influent sur le comportement des citadins ?.- Mardi 14 mai 2013.- Pavillon Carré Baudouin, Paris XX.

Index des sigles

APUR : Atelier Parisien d'Urbanisme, qui a réalisé une étude sur la Petite Ceinture.

ASPCRF : Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré

CAUE : Conseil Architecture Urbanisme Environnement

CE : Comité d'Entreprise

DEVE : Direction des Espaces Verts et de l'Environnement

EELV : le parti politique « Europe Ecologie Les Verts »

GPRU : Grand Projet de Renouveau Urbain

INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques

MJC : Maison des Jeunes et de la Culture

PC : le bus PC, pour Petite Ceinture

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PS : le parti politique « Parti Socialiste »

PVP : Protection Ville de Paris

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens

RER : Réseau Express Régional

RFF : Réseau Ferré de France

SDF : Sans Domicile Fixe

SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français

SRU : Solidarité et Renouveau Urbains

UGSU : zone (du PLU) Grands Services Urbains

UMP : le parti politique « Union pour un Mouvement Populaire »

Les Annexes

Des entretiens et rencontres importantes

En annexe j'ai reporté les comptes rendu d'entretiens ou de rencontres que j'ai pu avoir. En effet, vous y trouverez dans l'ordre :

1. La rencontre avec Léonard, membre de l'association Guérilla Gardening
2. L'entretien avec Mme Florence de Massol, adjointe au maire du XXème
3. La rencontre avec 3 *graffeurs* sur la Petite Ceinture
4. Une synthèse des entretiens menés avec une trentaine de personnes (passants, habitants du quartier, commerçant, amis, famille...).

1. Rencontre avec Léonard, de l'association Guérilla Gardening.

J'ai eu l'occasion de rencontrer Léonard à deux reprises : le 26/04/13, lors d'une journée de terrain effectuée sur les voies de la Petite Ceinture et le 01/05/13 lors d'un évènement créé par les associations Guérilla Gardening et C'est pointé.



Léonard, répondant aux questions des personnes venues à l'occasion de l'évènement du 1^{er} mai

La première rencontre (40 min environ) :

Après avoir rapidement évoqué les actions de l'association Guérilla Gardening, Léonard m'a indiqué ce que les 3 ou 4 membres (du XX^{ème} arrondissement) de cette association réalisaient sur la Petite Ceinture : culture de petits jardins, entretien de la Petite Ceinture, création d'évènements pour inciter les parisiens à cultiver des plantations à Paris... On a aussi évoqué la pollution du sol, notamment à proximité des rails, qui empêche la culture du sol.

La deuxième rencontre (1 demi-journée) :

Le 1^{er} mai 2013, un évènement, créé par Guérilla Gardening et C'est Pointé, a permis de transmettre certains principes des associations. Lors de cette journée, une cinquantaine de personnes étaient présentes ainsi que trois caméras professionnelles (dont une pour une télé russe). Ce qui prouve l'intérêt du public pour ce genre d'évènement.

Durant cette journée, j'ai pu interroger un certain nombre de personnes sur le sujet de l'aménagement de la Petite Ceinture (CF l'annexe n°4). Mais j'ai aussi obtenu des informations sur le mode d'action des associations.

2. Entretien avec Florence de Massol

Le lundi 29/04/13, j'ai pu rencontrer Mme Florence de Massol, élue EELV à la mairie du XXème, adjointe chargée de l'environnement, des espaces verts, du développement durable, du plan climat et de l'eau.



Source : site de la mairie du XXème

Le rendez-vous a duré 1h. Mme de Massol a répondu aux questions que j'avais préparé (une vingtaine) qui concernaient 7 thèmes : les projets concernant la Petite Ceinture, les associations, les occupants, la sécurité, les études effectuées sur le sujet de ces voies ferrées, le quartier Saint-Blaise et pour finir mes propres projets d'aménagement.

Cet entretien m'a apporté une grande quantité d'informations. Voyons quelques sujets abordés, un peu plus en détail :

Elle m'a parlé d'une concertation qui a été réalisée par l'Hôtel de ville, mais aussi dans le XXème. La mairie du XXème a organisé des visites de la Petite Ceinture qui a réuni plus de 200 personnes. Les parisiens semblent alors intéressés par ce sujet.

Une série d'aménagements possibles ou des principes d'aménagement, ont été inscrits au budget de la prochaine mandature. Ils concernent principalement un axe de mobilité pour piéton, avec quelques projets d'aménagement. Pour la mairie, les prioritaires doivent être les piétons.

Nous avons aussi abordé le sujet des projets qui n'ont pas aboutis sur la Petite Ceinture (comme le vélorail, vu dans l'étude).

Je l'ai questionnée sur le problème des squatteurs et habitants de la Petite Ceinture. Mais la mairie ne peut pas faire grand-chose à ce sujet, vu que le propriétaire du lieu est RFF.

La densité du quartier Saint-Blaise et ainsi que son GPRU ont aussi été abordés. La mairie va d'ailleurs demander un agrandissement de la zone du GPRU, afin d'inclure la Petite Ceinture et une plus grande partie du quartier Saint-Blaise (car, aujourd'hui, le nord du quartier n'est pas inclus dans le GPRU).

Nous avons discuté de l'état actuel des voies. Au niveau du ballast et rails, tout est a changé, car ils n'ont pas été utilisés, pas entretenus et ne sont donc plus utilisable, des plantes se sont développées entre les rails, les traverses en bois sont abimées... Le matériel ferroviaire est donc obsolète.

Elle a insisté tout particulièrement sur les deux mots importants de cet aménagement de la Petite Ceinture : réversibilité et biodiversité. En effet, il ne faut pas empêcher les possibilités d'aménagements futurs (donc réversibilité) et la biodiversité revêt une importance particulière sur ces voies.

Nous avons aussi évoqué l'association Guérilla Gardening. Florence de Massol adhère complètement à leurs actions et pense même « qu'il faudrait plus de personnes » afin d'avoir un impact plus fort. Pour ce qui est des autres associations, elle m'a indiqué qu'aucune n'était déclarée à la mairie.

Je n'ai inscrit ici qu'une partie des informations que j'ai obtenues. Cependant, dans les parties précédentes de cette étude j'ai, à quelques passages, cité ces informations données par Florence de Massol, pas forcément réécrites dans cette annexe.

3. Rencontre avec des occupants de la Petite Ceinture : des *graffeurs*

Aujourd'hui, 01/05/13, j'ai rencontré 3 *graffeurs* avec qui j'ai pu discuter.



Ils étaient habitués des lieux il y a quelques années, mais cela faisait 6 ans qu'ils n'étaient pas venus *graffer* sur la Petite Ceinture. Ils ont d'abord été intrigués par la présence d'autant de personnes sur la Petite Ceinture (car ce 1^{er} mai, l'association Guérilla Gardening a organisé sur le chemin de fer une journée de plantation de graines de tournesol et autres plantes), mais ont trouvé que cela était une bonne idée et ont même proposé de venir aider après leurs *graffs*.

Ces trois jeunes habitent les Hauts-de-Seine (92) et connaissent bien ce genre de lieu, où des artistes viennent *graffer*. Ils en ont d'ailleurs côtoyé plusieurs et notamment un endroit un peu similaire à la Petite Ceinture, à Colombe, où l'espace, un ancien chemin de fer, est aménagé pour les piétons mais où une place est réservée aux *graffeurs*. C'est pourquoi, lorsque je leur demande ce qu'ils verraient comme aménagements sur la Petite Ceinture ils m'ont répondu :

- « Des poubelles pour pouvoir mettre les bombes vides », afin de respecter les lieux,
- L'un d'eux m'a suggéré l'idée d'installer « des barbecues, comme en Australie », afin de créer une ambiance particulière,
- Ils m'ont confirmé que le partage avec une circulation piétonne ne les dérangerait pas, au contraire, cela permettrait de créer une mixité et de mettre en valeur leur *graff*.

Un autre m'a dit qu'il voulait qu'on laisse les rails visibles « aménager juste entre les deux pour que les gens se déplacent mais laisser le reste comme ça ».

Ils m'ont aussi indiqué quelles étaient les règles entre *graffeurs* : Lorsqu'un *graffeur* a fini et a pris en photo son œuvre, on peut *regraffer* dessus. Mais il faut tout recouvrir, pas seulement refaire un petit *graff* sur l'autre. Malgré que ce soit un art éphémère, il y a un réel respect pour les autres et pour leurs œuvres.

Un des *graffeurs* a insisté sur le manque important d'espaces où les jeunes peuvent se retrouver, s'installer, dans le quartier et l'arrondissement. Ils m'ont aussi dit que selon eux, il manque d'espaces de ce genre où le *graff* est toléré. Ils voudraient que ça se fasse dans un cadre plus légal.

La rencontre a duré presque 30 min et m'a apporté de nombreuses informations très importantes.

4. Réponses apportées par des habitants, passants...

J'ai pu, sur plusieurs journées, questionner une trentaine de personnes dont une vingtaine habite dans le XXème et une dizaine en banlieue parisienne (91 et 94).

Mon objectif n'était pas d'obtenir un avis général de la population mais plutôt d'enrichir mes réflexions sur ce sujet. Si j'avais voulu avoir un avis représentatif, il aurait fallu que j'interroge un nombre très important de personnes. En effet, pour interviewer ne serait-ce que 5% de la population du quartier Saint-Blaise j'aurais dû questionner 750 personnes.

Ces entretiens m'ont permis de prendre conscience de certains points de vue et de la diversité des perceptions que les différentes personnes peuvent avoir de la Petite Ceinture.

Avant de questionner ces personnes, je pensais que la Petite Ceinture était connue de tous, notamment grâce à la Flèche d'Or (ancienne gare) qui est aujourd'hui un bar-salle de concert assez prisé de la capitale. Grâce aux réponses que j'ai obtenues, je me suis rendu compte que ce n'était pas toujours le cas. Tout le monde ne connaît pas forcément la Petite Ceinture, même certains habitants du quartier. En effet, j'ai rencontré quelques personnes qui n'avaient jamais entendu parler de la Petite Ceinture. Cependant, ces personnes venaient d'emménager peu de temps auparavant dans le quartier, ne sortaient que très peu dans l'arrondissement ou alors n'habitaient pas Paris, mais la banlieue parisienne (91, 94).

Les personnes qui connaissaient ce lieu n'en avaient pas toutes la même image que moi. Beaucoup pensaient que les voies et ses abords étaient très abimées et ne pourraient accueillir du public que « si tout était refait ». D'autres s'étaient déjà rendues sur les lieux et en avaient un souvenir très agréable.

Beaucoup de ces personnes interrogées m'ont parlé de la Coulée Verte du XIIème arrondissement et m'incitaient à réaliser des aménagements similaires.

Table des matières

Avertissements	3
Remerciements.....	4
Sommaire	5
Introduction.....	7
1^{ère} partie : La Petite Ceinture, d'hier à aujourd'hui	9
I) Une évolution permanente de 1852 à 1993	9
1) Une mise en place progressive	9
2) 1900-1934 : l'apogée et le déclin.....	10
a) Le transport de voyageurs	10
b) Le transport de marchandises	11
II) Des insertions dans la ville diverses	13
III) Des réutilisations actuelles importantes.....	16
1) Des aménagements, des fonctions variées.....	16
a) Un retour à sa fonction d'origine.....	16
b) Une nouvelle fonction : espace vert	17
c) Une nouvelle fonction : activité commerciale.....	18
d) Une division en plusieurs parties, réalisée par APUR.....	22
2) L'identité de la Petite Ceinture à travers ses occupants	23
a) Des riverains qui entretiennent.....	23
b) Des artistes qui créent une ambiance particulière.....	23
c) Des habitants temporaires	24
d) Des pratiques occasionnelles qui ouvrent la Petite Ceinture au public.....	25
e) Une aide à la réinsertion	26
IV) Une diversité des enjeux pour un lieu unique	27
1) Des paramètres a priori contradictoires à prendre en compte	27
a) Pourquoi faudrait-il aménager cet espace, qui, bien qu'inaccessible, n'est pas pour autant inutilisé ?	27
b) Quelles difficultés d'aménagement ?	28
c) Les aspects à retenir de ce lieu si particulier	29
2) Des attentes différentes selon les acteurs.....	29

a)	Redonner sa fonction ferroviaire.....	30
b)	Valoriser le transport doux.....	31
c)	Investir les tunnels.....	32
d)	Préserver la biodiversité.....	32
e)	Cultiver sur la Petite Ceinture.....	33
f)	Préserver l'art urbain.....	34
3)	Une grande variété d'enseignes, pas toujours compatibles.....	35
 2ème partie : La portion du XXème arrondissement.....		39
I)	Des paramètres propres à cette portion.....	40
1)	Un quartier d'habitation.....	40
2)	Une Petite Ceinture ouverte, artistique et cultivée.....	47
3)	Des alentours variés qui constituent un atout.....	61
a)	La Petite Ceinture, une aide aux projets alentours.....	61
b)	Les atouts environnementaux.....	63
II)	Les enjeux retenus.....	64
	Synthèse :.....	66
 3ème partie : La Petite Ceinture, un futur espace public à forte mixité des usages.....		69
I)	La Petite Ceinture, un itinéraire piéton intégrant également des lieux de repos et de convivialité.....	70
1)	Les objectifs.....	70
2)	Les propositions.....	71
a)	Un axe de mobilité.....	71
b)	Des surlargeurs investies.....	75
II)	Des extrémités attractives.....	85
1)	Les objectifs.....	85
2)	Les propositions.....	85
a)	L'extrémité nord, de la Flèche d'Or.....	85
b)	L'extrémité sud, sur le cours de Vincennes.....	87
III)	Saint-Blaise, un quartier mis en valeur.....	90
1)	Les objectifs.....	90
2)	Les propositions.....	90
a)	L'accès à la Petite Ceinture.....	91
b)	Participation de la population.....	91

IV) Un jardin ouvert.....	92
1) Les objectifs.....	92
2) Les propositions.....	92
a) L'agrandissement du jardin	93
b) L'accès à la Petite Ceinture	94
V) Résultat final	96
Conclusion	101
Bibliographie.....	102
Index des sigles.....	105
Les Annexes	106
Des entretiens et rencontres importantes	106



POLYTECH[®]
TOURS

Département Aménagement

35 allée Ferdinand de Lesseps

37200 Tours

MAISONNEUVE Léa
Stage de découverte
DA3 - 2013

Réutilisation de l'ancienne Petite Ceinture de Paris

La portion du XXème arrondissement

A Paris, capitale touristique, se trouve une grande friche urbaine : celle de l'ancienne Petite Ceinture ferroviaire. C'est un lieu très particulier, caractérisé par une biodiversité étonnante pour la ville, une grande présence d'art urbain ainsi qu'une diversité d'usages. La Petite Ceinture est un espace investi malgré l'opposition du propriétaire (RFF) qui souhaite le laisser en friche.

Cet ancien chemin de fer suscite un intérêt certain, tant de la population que des élus, depuis sa fermeture progressive entre les années 1930 et 1990. En effet, de nombreux projets ont vu le jour, mais très peu ont abouti. Deux petites portions sont aujourd'hui aménagées en promenades ; une grande section est utilisée par le RER C.

Toutes sortes de fonctions ont été proposées à la Petite Ceinture : de nouveau du transport ferroviaire, un projet de vélorail, la création de « boîtes de nuit » dans les tunnels...

Mon projet concerne une portion de la Petite Ceinture située dans le XXème arrondissement. Je propose de la transformer en zone de circulation piétonne, démarrant de la rue de Bagnolet pour se terminer sur le cours de Vincennes. Cet aménagement accordera une large place à l'art urbain et à l'évocation de l'histoire du site. D'une certaine manière, il s'agit d'en faire un « musée à ciel ouvert ».

Ma ligne directrice est de créer une grande mixité : mixité des usages, avec la conservation des usages actuelles et la création de nouveaux, compatibles entre eux ; une mixité de générations avec l'implication d'écoliers et d'associations ; ainsi qu'une mixité des fonctions secondaires, avec un pôle culturel et un pôle de biodiversité.

Chemin de fer – Friche urbaine – Art urbain –
Ile-de-France – Paris – XXème arrondissement