

Situation et perspectives de la place de la nature à Paris

3^e atelier – La petite ceinture ferroviaire



© Ph. Guignard@air-images.net

3^e Atelier « La nature à Paris » La petite ceinture ferroviaire

11 décembre 2009

Ordre du jour

- 14 h 00 : Études en cours, histoire et état de la « petite ceinture », Apur, 20 min
Qualité du milieu et biodiversité par la DEVE, Philippe Jacob, 10 min
- 14 h 45 : Entretien, gestion et projets
Gestion de la petite ceinture ferroviaire, RFF, 10 min
Entretien de certaines parties du site par la DEVE, Patrick Coulon, 10 min
Entretien et gestion par les associations, association ESPACES, A. Wolff 10 min
Projets en préparation sur la petite ceinture, DEVE, J. Saint-Chély, 10 min
- 15 h 30 : Présentation des travaux scientifiques sur le territoire de la petite ceinture
Marianne Cohen, LADYSS - Université, Paris 7, 15 min
Yann Brunet « La flore de la ville de Paris et son organisation spatiale », 15 min
Alan Vergnes, 15 min
- 16 h 30 à 16 h 45 : Pause
- 16 h 45 : Débats et échanges, 1 h
- 17 h 45 : Conclusions

Questions en débat

- La petite ceinture est-elle un corridor écologique ?
Quelle est la qualité de la nature, faune et flore, qui s'y développe et mérite-t-elle une attention particulière ?
Si la petite ceinture est un corridor écologique, avec quels espaces échange-t-elle et comment ?
Cet espace est convoité pour toutes sortes d'usages, à quelles conditions ces usages sont-ils compatibles avec la protection des qualités de la nature dans ce lieu ?
Quel regard critique peut-on avoir sur les aménagements déjà réalisés ou en préparation ?

Participants

Directions de la Ville de Paris

Patrick Coulon, DEVE, agent de maîtrise horticole, responsable de l'entretien du jardin du Ranelagh
Philippe Jacob, DEVE, agence d'écologie urbaine, pôle biodiversité
Barbara Lefort, DEVE, chef d'exploitation à la Mission technique du service Exploitation des jardins
Jérémy Delansay, BTS gestion et protection de la nature, apprenti de Philippe Jacob
Jean-Pierre Enjalbert, DEVE, service des paysages et de l'aménagement
Olivier Chrétien, DVD, agence de la mobilité

Organismes Gestionnaires

Olivier Milan, RFF, responsable du service aménagement-patrimoine Île-de-France, notamment pilote de l'évacuation de la petite ceinture
Nicolas Noblet, RFF, chargé de mission aménagement en charge du secteur de Paris
Association ESPACE

Laboratoires de recherches et universitaires

Yeon Mi Park, l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille
Alan Vergnes, Doctorant au Muséum national d'histoire naturelle UMR CERSP. Thèse dirigée par Philippe Clergeau
Marianne Cohen, géographe, LADYSS, université Paris VII
Yann Brunet, étudiant en master 2, en 2008

Apur

Marie-Thérèse Besse, cartographe-géomaticienne ; Frédéric Bertrand, architecte-urbaniste ; Christiane Blancot, architecte-urbaniste ;
Maria Dragoni, ingénieur-cartographe ; Julien Gicquel, urbaniste ; Philippe Mathieux, architecte-urbaniste ; Patricia Pelloux, ingénieur-urbaniste ; Inna Sukhoveeva, stagiaire.

La question posée à travers ces ateliers renvoie à deux notions: d'une part, quel rôle la nature peut-elle jouer dans la ville pour répondre à une demande sociale et à l'évolution des pratiques et des usages ? d'autre part, quel rôle joue-t-elle dans les changement climatiques et notamment les microclimats chauds urbains ? Il s'agit de confronter les points de vue et d'en tirer une meilleure compréhension du rôle de la nature dans la ville. Ces questions sont posées aux différents acteurs : gestionnaires, propriétaires, chercheurs et universitaires qui travaillent sur les questions écologiques, techniciens de la ville qui ont en charge l'entretien et le développement de la biodiversité dans la ville.

Dans cet atelier sur LA PETITE CEINTURE FERROVIAIRE ont été posées ces mêmes questions.

La petite ceinture est un site connu pour ses qualités tout à fait particulières, héritées de son histoire propre, un espace « naturel », aujourd'hui très désiré, convoité, pour lequel se posent des questions d'usages, et face à des demandes fortes de plus d'ouverture, celui de sa pérennité et de la préservation de ses qualités écologiques.

Qu'est ce que la petite ceinture ferroviaire de Paris ?

La petite ceinture ferroviaire est une voie de chemin de fer créée dans la deuxième moitié du XIX^e siècle qui faisait le tour de Paris sur 32 km environ. Aujourd'hui, elle n'est plus continue. Elle a accueilli à la fois un trafic de marchandises et un trafic de voyageurs. Le trafic de marchandises était lié à des gares de marchandises et à des sites industriels mais il n'a jamais été très important et a été très vite reporté sur la grande ceinture. Le transport de voyageurs s'est développé jusqu'en 1900 et le trafic a chuté dès que le métro est arrivé. Le service de voyageurs a été supprimé, à l'exception de la partie ouest, dès 1934 alors que le transport de marchandises a existé jusqu'aux années 70, période où les abattoirs et les industries ont été sortis de Paris. Jusqu'en 1995, un petit trafic de convois techniques a subsisté sur la partie Est et Nord.

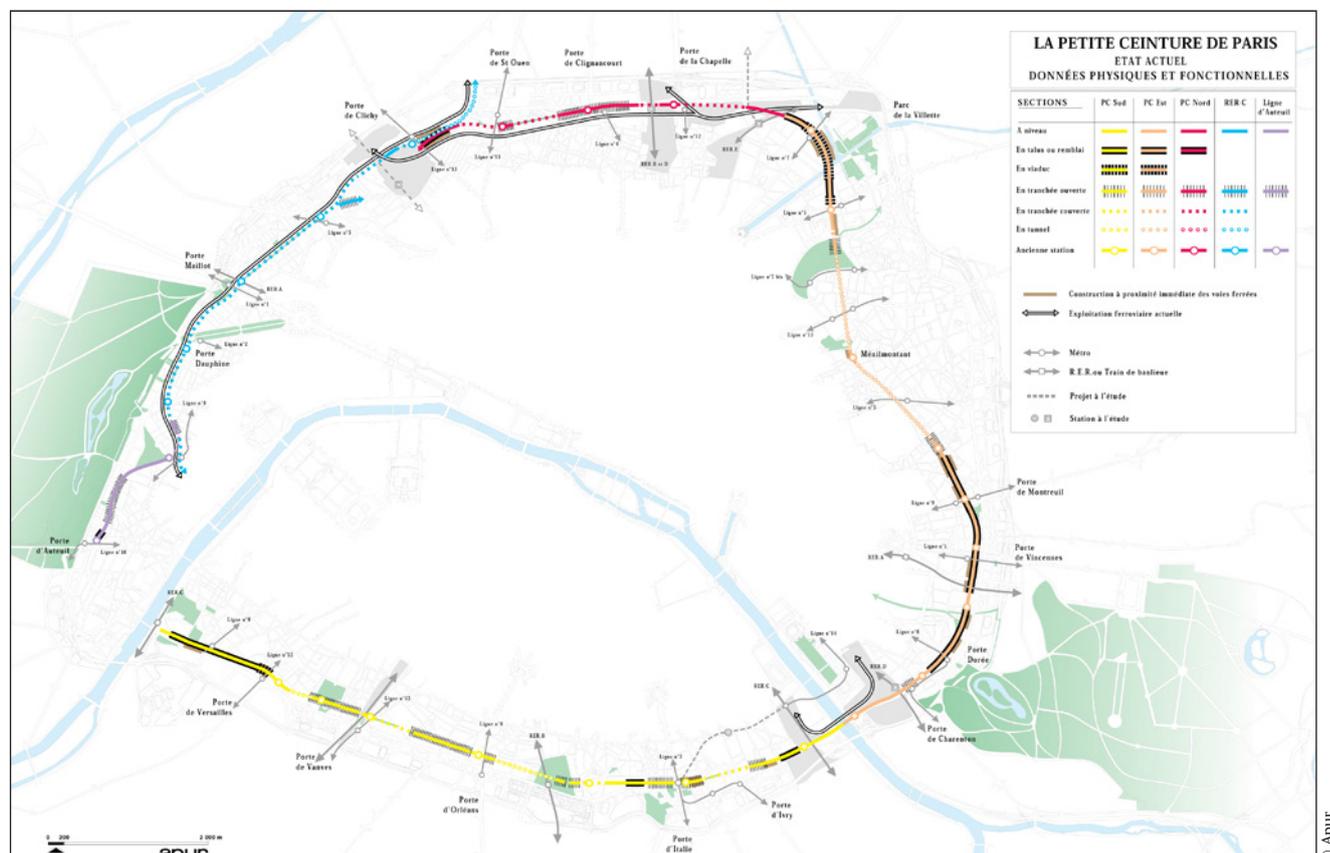
Le trafic ferroviaire est donc extrêmement réduit depuis longtemps. Une flore et une faune particulières ont pu s'y développer en toute tranquillité.

Les données physiques et fonctionnelles

La voie de chemin de fer ne fait plus le tour de Paris. Elle est interrompue à l'Ouest.

Dans le nord-ouest, l'ancienne ligne d'Auteuil, fermée en 1985, est utilisée par le RER C qui passe sous un ouvrage de couverture aménagé en terrains de sport et jardins le long du boulevard Pereire. Une coupure physique de l'ouvrage ferroviaire dans le sud du 16^e arrondissement existe depuis la démolition dans les années 60 du viaduc pour l'aménagement du boulevard Exelmans et du pont du Garigliano. La section de la petite ceinture dans le 16^e est donc isolée au deux extrémités, les rails ont été enlevés et une promenade naturelle a été réalisée.

La petite ceinture relie un grand nombre de parcs et jardins : parc André Citroën, Georges Brassens, Montsouris, square Charles Péguy, promenade plantée Bastille Vincennes, parc des Buttes Chaumont, des Batignolles-Martin Luther King. Les bois de Vincennes et Boulogne et le parc de Villette sont



également très proches sans être directement connectés.

La petite ceinture est une rocade ferroviaire reliée à tous les faisceaux ferrés de la capitale : Montparnasse, Austerlitz, Lyon, de la gare de l'Est, du Nord et Saint-Lazare.

La géométrie de l'ouvrage ferroviaire ainsi que son paysage varient, viaducs, tranchées et tunnels, ambiance très minérale ou très végétale.

En excluant la partie ouest du RER C, les 23 km de la petite ceinture se décomposent en :

- 5,2 km en remblai en grande partie bordés par une végétation abondante ;
- 4,4 km en tranchée avec parfois des talus végétalisés ;
- 7,2 km en tunnel (700 m Didot, 900 m Montsouris, 1 300 m Père Lachaise, et 1 100 m Buttes Chaumont) ;
- 1 km en viaduc (Vaugirard et Argonne) ;
- 5,2 km au niveau des terrains riverains (principalement 16^e et gares).

Elle est un lieu de respiration dans les quartiers denses créant un paysage introverti à l'intérieur des espaces bâtis. Dans le 15^e arrondissement, la partie en talus est très végétale, cette séquence est suivie d'un court tunnel puis la partie en tranchée est en connexion directe avec le parc Georges Brassens.

Dans le 14^e, la section en tranchée est très végétale ; ensuite se trouve un tunnel suivi d'une courte section « magique » dans le parc de Montsouris, qu'on appelle la Petite Amazonie.

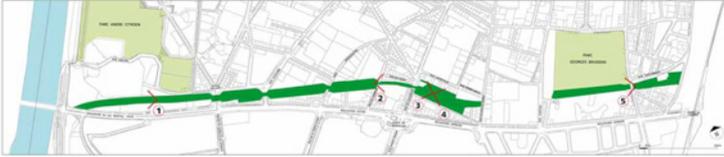
Dans le 13^e, elle présente beaucoup de tranchées, quelques tunnels et une partie à niveau, incluse dans la ZAC de Rungis. L'espace est assez large et aéré dans le secteur près de la rue Regnault et près de Masséna.

Dans les 12^e et 20^e, une grande séquence sans tunnel fait plus de 3 km. Elle est alors en viaduc, avec un paysage végétal et passe à l'intérieur des quartiers, longe des squares et se connecte avec le square Charles Péguy. En revanche, il n'y a pas de continuité avec le bois de Vincennes. Se trouvent

Petite Ceinture Sud 15^e arrondissement




1 - La Petite Ceinture près de France Télévision. 2 - Le viaduc de Vaugirard.






3 - La gare de Vaugirard. 4 - Les terrains de tennis sur le site de la gare de Vaugirard. 5 - La tranchée de la Petite Ceinture le long du parc Georges-Brassens.

© Apur

Petite Ceinture Sud 14^e arrondissement




1 - La gare Ouest Ceinture (porte de Vanves). 2 - La tranchée de la Petite Ceinture vue de la rue des Plantes.






3 - La tranchée de la Petite Ceinture vue de la rue Friant. 4 - La gare de Montrouge (porte d'Orléans). 5 - La Petite Amazonie (parc de Montsouris).

© Apur

Petite Ceinture Sud 13^e arrondissement



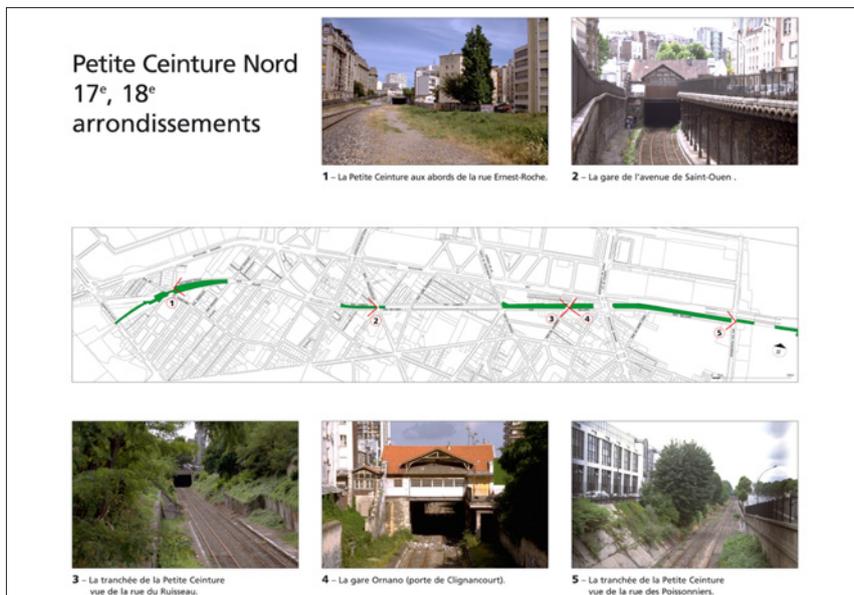
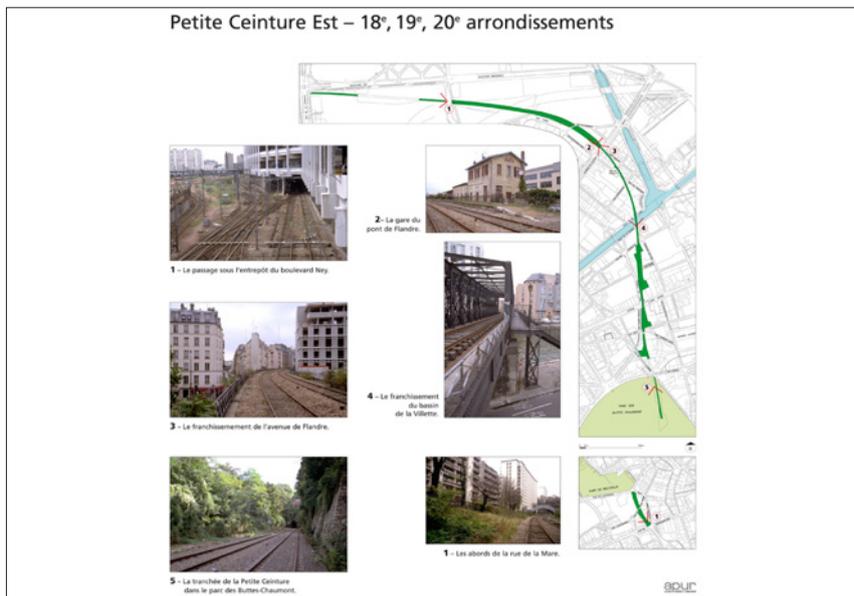
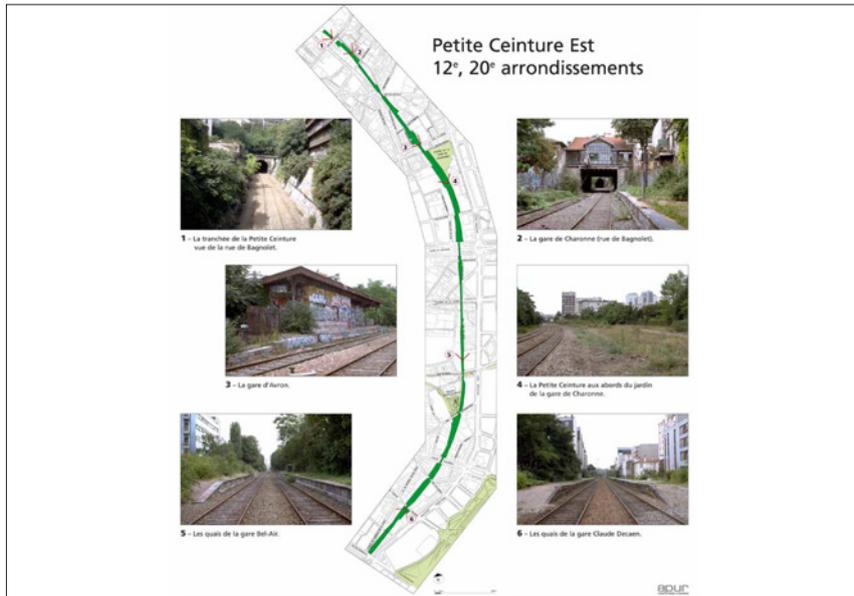

1 - La voie d'essai Météor près de la gare de la Glacière. 2 - La tranchée de la Petite Ceinture vue de la rue Damesse.






3 - La tranchée de la Petite Ceinture vue de la rue Gandon. 4 - La Petite Ceinture aux abords de la rue Regnault. 5 - La gare Masséna située (rue Regnault).

© Apur



ici des séquences uniques à Paris, avec des talus qui sont très plantés et une végétation qui s'installe sur les rails. Au niveau des ponts, le ballast est présent. On a une ambiance de jardins dans la section qui va de la rue de Charenton à la rue de Bagnolet. Au nord de la rue de Bagnolet, la petite ceinture est constituée de deux grands tunnels de plus d'un kilomètre chacun. La section de la rue de la Mare près du parc de Belleville est un petit secteur entre ces deux tunnels. **Dans les 18^e et 19^e,** la séquence est largement minérale. L'ouvrage du viaduc de l'Argonne est assez étroit. Les voûtes seront réhabilitées prochainement par la Semavip.

Au nord, elle se trouve dans un environnement ferroviaire sur de larges emprises liées aux faisceaux des gares de l'Est et du Nord. Quelques trains ont circulé sur ce secteur nord, connectant les faisceaux Est et Nord, voire parfois celui de Saint-Lazare selon la SNCF. La connexion est temporairement interrompue par les travaux des Batignolles. Dans l'ouest du 18^e et le nord du 17^e, la petite ceinture est globalement en tranchée. Un aménagement a été fait sur les quais de la gare de Clignancourt transformés en jardins pédagogiques et sur l'extension de la petite ceinture près de la rue Ernest Roche.

Aux Batignolles, un vaste parc est en train d'être aménagé avec une pièce d'eau et les rails de la voie ferrée de petite ceinture y sont maintenus à la demande de RFF et de la SNCF. Il y aura ainsi une connexion directe entre la petite ceinture et ce grand parc dénommé « Parc Martin Luther King ».

Dans le 17^e, il reste un tronçon désaffecté entre le pont Cardinet et la place Pereire dont on parle rarement. Aucun train n'y circule; un wagon restant à quai accueille des SDF au niveau de la gare Pont Cardinet. Passée la rue de Saussure, la séquence est très végétale avec des talus assez importants. C'est un tronçon un peu à part, qui n'est pas connecté au reste de la petite ceinture.

Dans le 16^e, entre les gares de Passy et Auteuil, la promenade dite « sentier nature » est connectée avec les jardins du Ranelagh et le bois de Boulogne

Les études et les enjeux varient selon les sections

Un protocole signé entre la Ville de Paris et RFF en 2006 sert, depuis, de guide aux actions.

Sur la petite ceinture ouest, une promenade pérenne, le « sentier nature », a été aménagé en conservant et protégeant la végétation naturelle.

La petite ceinture sud, dans le 15^e est dédiée à l'aménagement de promenade dit réversible, car il n'y a pas vraiment d'enjeu ferroviaire, le tramway



© ph.guignard@air-images.net

installé sur le boulevard des Maréchaux desservant ce territoire. La SNCF et RFF ont toutefois demandé qu'une voie ferrée soit conservée pour desservir la sous station électrique de Vaugirard. Ce maintien permet de conserver la singularité ferroviaire du paysage de la petite ceinture.

À partir des Gobelins, les enjeux sont différents car il existe des gares de marchandises dans cette séquence. Des études sont menées pour développer le trafic de marchandises sur ce site desservi depuis les faisceaux de la gare de Lyon et d'Austerlitz.

Entre le faisceau de la gare de Lyon et le faisceau de la gare d'Austerlitz, une connexion a toujours été demandée pour une circulation de trains entre ces deux faisceaux nécessitant le maintien de deux voies ferrées y compris pour des trains grandes lignes.

Sur la partie Est de la petite ceinture, en 2006, les idées sur son devenir n'étaient pas consensuelles. La Ville et la mairie du 12^e avançaient l'idée d'une promenade réversible mais RFF et SNCF avaient l'inquiétude de ne pas pouvoir revenir en arrière le jour où ils voudraient développer un trafic ferroviaire. L'idée de réaliser un tramway voyageurs sur la petite ceinture Est en prolongement du tramway nord (TRAMY) arrivant à Evangile était aussi avancée, tout comme l'étude de tramways marchandises. Seule

l'extension du square Charles Péguy vers la rue Daumesnil a été réalisée là où l'emprise était plus large.

Au nord, la vocation ferroviaire de la petite ceinture était affirmée en 2006. RFF a demandé le maintien des deux voies ferrées pour lier les faisceaux ferrés de la gare Saint-Lazare à la gare de l'Est et du Nord. Du fait de l'exiguïté du site, des aménagements uniquement locaux ont été réalisés : aménagement des quais de la gare de Clignancourt en jardins pédagogiques et square Ernest Roche aménagé sur une sur largeur. Les études engagées par l'Apur ont ensuite été menées par la DEVE.

S'il y a un transport de voyageurs avec deux voies ferrées, le site est trop exigu pour avoir aussi une promenade piétonne continue. Cette question se pose sur la petite ceinture Est. Par endroits, on peut créer des encorbellements ou des passages sur les talus, mais on vient modifier la structure des talus et la place de la végétation. Ainsi, s'il y a une forte demande pour réaliser des aménagements cyclables et des promenades piétons séparés, il devient difficile de conserver la structure végétale et morphologique de la petite ceinture et de conserver la singularité du site.

Des dispositifs particuliers peuvent fonctionner sur une seule voie ferrée si peu de trains passent. L'Apur avait suggéré en 2006 un aménagement partagé dans le temps sur la petite ceinture Est



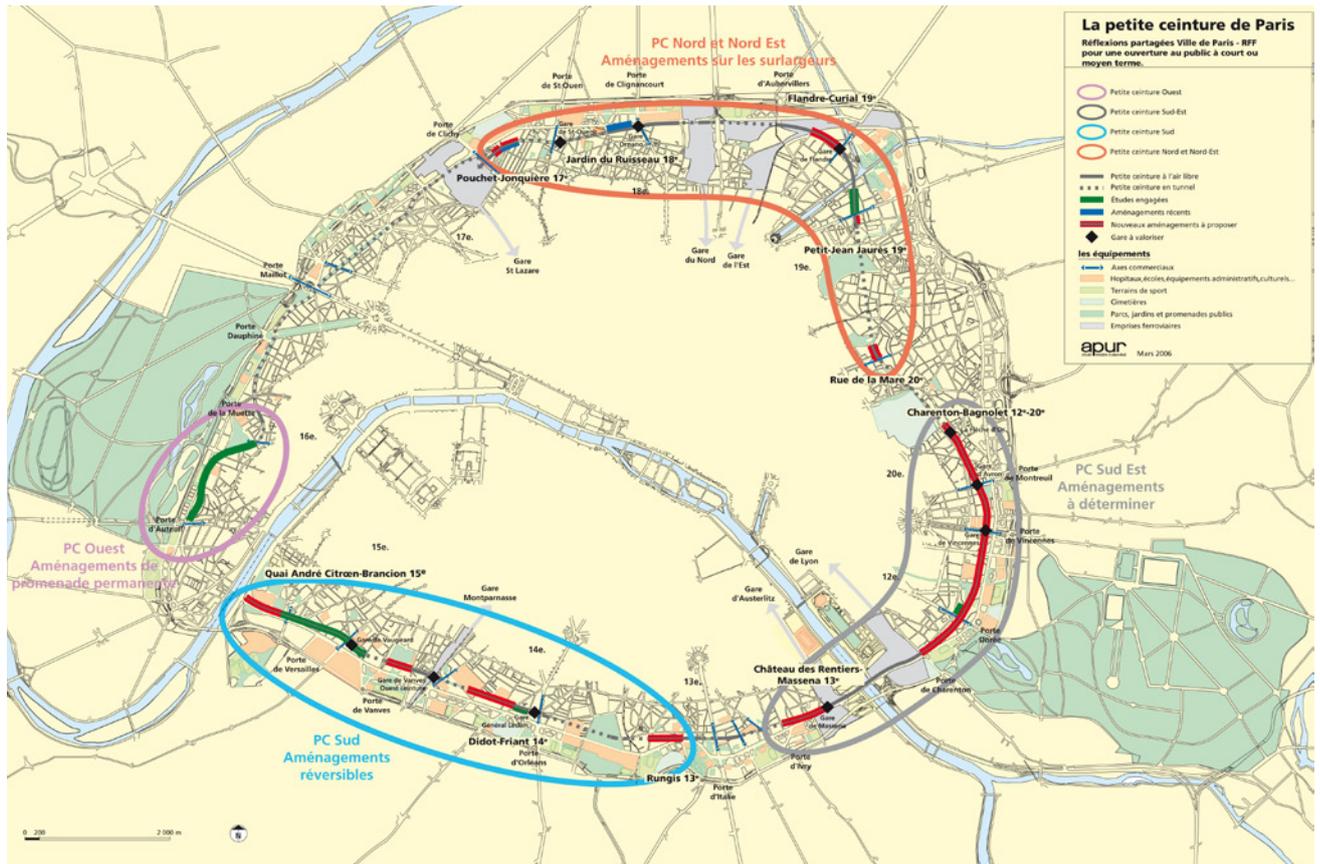
© Apur



© Apur



© Apur



avec une circulation de trains logistique sur une voie conservée le matin avec une ouverture aux promeneurs l'après-midi et le week-end. On peut aussi imaginer que, s'il s'agit de tramway, la promenade soit ouverte en même temps. Ces dispositifs partagés permettraient ainsi de conserver le maximum de végétation. Selon les usages à venir sur la petite ceinture, l'impact des projets sur la biodiversité est différent.

RFF est le gestionnaire actuel de la petite ceinture mais il est avant tout le gestionnaire du réseau ferré national et le garant de son développement. Pour la petite ceinture, le rôle de RFF consiste à garder les terrains qui ne sont plus utiles au ferroviaire actuellement ou dans un futur prévisible. RFF indique qu'il a vocation à vendre tout ce qui n'est pas utile au ferroviaire, et les produits des ventes sont affectés au renouvellement du réseau.

Les grands thèmes en débat

La petite ceinture est-elle un site important pour la biodiversité urbaine ? La biodiversité à Paris se trouve aujourd'hui dans de très nombreux endroits, dans les parcs, les jardins, les canaux, la Seine... qui sont les macro-milieus mais elle se trouve également dans de nombreux micro-milieus : les murs, les bords de Seine, entre les rails de chemins de fer. C'est ce qui fait tout l'intérêt de la biodiversité parisienne. Les espèces végétales qui ont été identifiées sur la petite ceinture sont des espèces de milieu sec, voire méditerranéen, ou de friches d'Île-de-France. Des animaux, on sait peu de choses mais il y a de plus en plus de hérissons, des renards qui suivent par le bois de Vincennes, la petite ceinture, le 19^e... Cela montre la continuité réelle au sol de l'aire de la

La végétation actuelle de la Petite ceinture



© Apur

Le Bath & Bristol Railway Path



Une ancienne gare convertie en busette



Une voie verte appréciée des cyclistes



Une voie verte éclairée



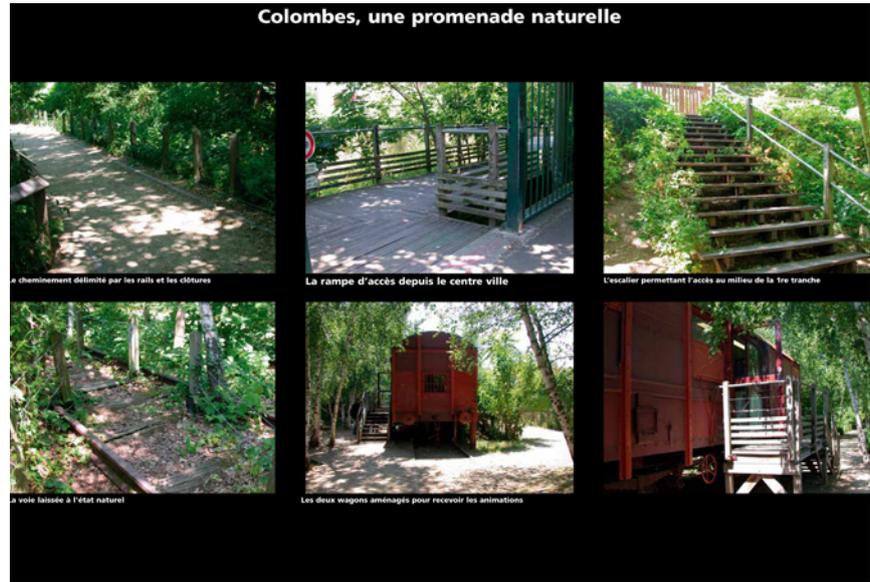
La voie verte longeant la voie ferrée



Partie où la voie verte cohabite avec la voie ferrée à usage touristique



La promenade aménagée à Colombes depuis 1995 est un bon exemple de promenade conservant le caractère naturel du site. Il s'agit d'un aménagement fait sur une ancienne voie ferroviaire désaffectée, assez léger, qui conserve une grande partie de la végétation. En Angleterre, la voie verte entre Bath et Bristol est un exemple de cohabitation entre train touristique circulations douces



Colombes, une promenade naturelle



Le cheminement délimité par les rails et les clôtures



La rampe d'accès depuis le centre ville



L'escalier permettant l'accès au milieu de la voie ferrée



La voie laissée à l'état naturel



Les deux wagons aménagés pour recevoir les animations



petite ceinture. Certains animaux sont très emblématiques de ces lieux, les colonies de chauves-souris qui hivernent dans les joints de dilatation du tunnel sous l'hôpital Broussais. Cette population est montée jusqu'à 1 200 chauves-souris après l'abandon ferroviaire. La pipistrelle est en voie de disparition, protégée, insectivore. Aucun autre lieu d'hibernation n'a été trouvé autour de Paris.

S'y trouvent aussi fouines, chats, certains mammifères revenus à l'état sauvage. Le lézard des murailles, espèce protégée s'y trouve. C'est une population en augmentation. Il est facile d'imaginer les possibilités de déplacement que leur donne la petite ceinture. S'y trouvent aussi plusieurs dizaines d'espèces de limaces et de mollusques terrestres, l'escargot de Bourgogne par exemple, les araignées... En revanche il y a peu d'amphibiens et reptiles en l'absence de milieu aquatique, mais de très nombreuses espèces d'insectes, plus de 1 000 inventoriées. Pour les hyménoptères, les insectes pollinisateurs, papillons, bourdons, abeilles, la petite ceinture a un rôle majeur dans la dispersion de ces animaux.

La petite ceinture joue un rôle de bastion car c'est un milieu protégé depuis l'abandon du transport de marchandises et de voyageurs, il s'y trouve

une biodiversité non négligeable, des biotopes vraiment « spécifiques ».

Avec les espaces de prairie et les deux bois, elle constitue le plus grand espace vert de nature spontanée de Paris. On y trouve une biodiversité quasiment aussi importante que celle des bois.

La petite ceinture, c'est un état de la reconquête de la végétation suite à un abandon d'une quarantaine d'années. C'est une biodiversité qui correspond à ce stade de la friche qui est un stade très intéressant parce que c'est un stade qui est favorable aux insectes.

« L'étude de la flore de Paris et son organisation spatiale »

Les travaux effectués dans le cadre de « L'étude de la flore de Paris et son organisation spatiale »¹, à partir de la base Flora du conservatoire botanique national du Bassin parisien, montrent que toutes les stations de la petite ceinture où ont été réalisés les inventaires floristiques, appartiennent à une même classe ; par conséquent les stations de la petite ceinture détiennent un contenu floristique relativement proche.

De l'étude des différentes modalités écologiques, la recherche a conclu que se retrouvent sur-représentés : des thérophytes (passant la mauvaise saison sous forme de graine), les plantes de friche

et de pelouse, les espèces naturalisées, les espèces cosmopolites, des espèces d'entomogames et épizoochores majoritaires. Ce résultat montre qu'il y a de fortes relations entre la faune et la flore au niveau de la petite ceinture. Il y a un lien bilatéral. La faune a besoin d'un substrat et d'un habitat qu'elle va retrouver au niveau des espèces végétales présentes sur cette petite ceinture. Mais en même temps, la flore dépend aussi beaucoup de cette faune car sa pollinisation et sa dissémination en dépendent. Jusqu'à ce jour les travaux n'ont pas porté spécifiquement sur la petite ceinture mais sur l'ensemble de la ville. Un travail s'engage aujourd'hui sur les canaux, il pourrait en être de même sur la petite ceinture compte tenu des résultats obtenus lors des premiers relevés qui montrent que toute la petite ceinture appartient à cette classe de friche dans laquelle se trouve une sur-représentation des espèces dont la pollinisation est assurée par les insectes. Maintenant, pour comprendre le système écologique de la petite ceinture, il faudrait repérer les espèces qui sont disséminées par les insectes sur les différents lieux de la petite ceinture. C'est un travail à une échelle plus fine sur les bases de données floristiques existantes qui reste à mener.

¹ Étude menée par Yann Brunet en master 1 de biologie à Paris VII, en 2008 sous la direction de Marianne Cohenn

Petite ceinture, formes urbaines et catégories socioprofessionnelles²

Si l'on confronte les cortèges végétaux de la petite ceinture, avec la morphologie urbaine pour voir qui a accès ou qui vit à proximité de ces lieux, on remarque qu'au milieu d'un îlot qui est traversé par la petite ceinture, il y a une situation très différente selon que les gens ont, ou pas, des logements dont les fenêtres donnent sur la petite ceinture. La petite ceinture est aussi un espace dont on profite par la vue. Parfois elle est même appropriée par les populations riveraines comme le fond de leur jardin. Elle offre aussi une certaine tranquillité. Ceci aura une conséquence sur leur prise de position lors des projets.

Si l'on croise les catégories socioprofessionnelles et les sites où se trouve une végétation de friches, on s'aperçoit que des catégories socioprofessionnelles assez diversifiées sont concernées par la petite ceinture. Il y a donc un enjeu à ce que cet environnement particulier soit accessible à différents types de quartiers, populaires ou plus aisés. Ainsi, la petite ceinture fait partie de ces espaces qui peuvent éventuellement gommer les différences sociales. Il y a donc là, véritablement, un enjeu de partage de cette biodiversité.

Par des méthodes à la fois la cartographiques et statistiques, on peut croiser la morphologie urbaine et la flore de friche qu'on trouve dans la petite ceinture. On se retrouve dans des configurations de quartier « aéré et verdoyant » du fait même de la présence de la petite ceinture. On va retrouver ce même type de caractère dans les quartiers parisiens qui sont plutôt dominés par des espaces verts. Ceci est intéressant car cela montre aussi le rôle de relais que peut jouer la petite ceinture dans le maillage écologique de Paris.

Ces premiers résultats des travaux de recherche montrent l'originalité de la flore de la petite ceinture, son intérêt, des liens très nets avec la morphologie urbaine, avec des habitants de profils socioprofessionnels diversifiés. Cette spécificité de la petite ceinture ne doit pas être oubliée dans les projets d'aménagement.

La petite ceinture est-elle un corridor écologique ?

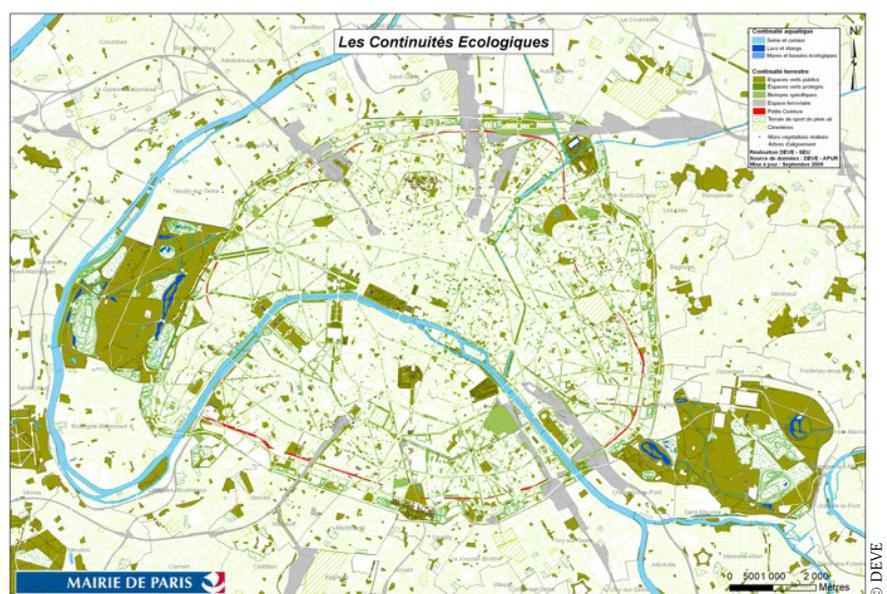
Si c'est un corridor écologique, jusqu'où l'est-il ? Avec quels espaces est-il branché ? Y a-t-il des continuités écologiques avec les parcs qui sont aux abords ? La petite ceinture contribue-t-elle à améliorer le système de biodiversité de Paris ? Un corridor écologique est un espace naturel ou semi-naturel assurant la connexion entre les milieux d'intérêt écologique, ce qui permet aux animaux de se reproduire, d'y vivre, mais aussi de se déplacer et de pouvoir assurer leur cycle de manière intéressante. Un certain nombre de milieux sont intéressants à gérer, voire à reconstituer. Ils sont, soit en corridors linéaires, en pas japonais, ou en corridors paysagers, qui sont des corridors plus importants qu'on trouve un peu moins en milieu urbain. L'ensemble crée un réseau écologique.

Dans les espaces urbains, la nature ordinaire est menacée par l'amenuisement des états naturels, la fragmentation et les ruptures dans le mouvement, la transparence et le voyage de toutes les espèces, végétales ou animales. Dans Paris, il faut reconstituer, maintenir des continuités écologiques et l'intérêt majeur de la petite ceinture pour la biodiversité réside dans le fait qu'elle joue un rôle de transports entre des milieux

que sont le bois de Boulogne, le bois de Vincennes, la Seine, les canaux... Il faut rappeler que les faisceaux ferrés jouent un rôle non négligeable quand on rentre dans une ville. En effet, ces espaces qui sont sources de rupture lorsqu'on est en biotope naturel, champs, forêts et autres, deviennent des espaces par lesquels la biodiversité, la nature peut revenir en ville grâce aux talus herbeux notamment...

Selon l'association Espaces qui gère cet espace, les corridors écologiques en milieu urbain sont une préoccupation importante car les milieux sont très fragmentés et seuls les corridors permettent de réduire cette fragmentation des habitats au bénéfice de la biodiversité. Parmi les corridors urbains, les talus ferroviaires doivent être gérés intelligemment car ils sont des espaces de nature en ville, avec des qualités paysagères. Ils enrichissent la biodiversité et ils constituent parfois les seuls habitats disponibles pour certaines espèces animales, notamment le lézard des murailles qui y est très présent.

C'est pourquoi le fait que la SNCF ait signé la charte de la biodiversité est important car, en grande couronne et un peu partout, les abords des voies ferrées et les talus ferroviaires sont déjà reconnus comme de réels corridors écologiques.



² Cette série de remarques est issue des travaux de Marianne Cohen et de ses étudiants.

la PC15: quelques habitats significatifs



Prairiede Meiljet officinal (Melilotus officinalis)
et de Meiljet vulgaires (Sisymbrium officinalis)



Ruine de Rome
(Cymbalaria muralis)



Pelouse à orpins (Sedum album) au niveau du
niveau section Demouette



Pelouse à base d'Arrhenatherum flexuosum
(Frontental ou alpaga attisée)
au niveau de la section Ballard



Pelouse à base d'Arrhenatherum flexuosum
(Frontental ou alpaga attisée)
au niveau de la section Ballard

© DEVE

Selon les chercheurs

Présentation des résultats préliminaires issus de la première année de terrain d'Alan Vergnes, en thèse au Muséum national d'histoire naturelle³.

Au besoin des populations urbaines de plus de nature en ville s'ajoutent des questionnements scientifiques sur le fonctionnement des écosystèmes urbains. Des sites potentiels existent en ville pour la protection de la biodiversité, mais ils sont souvent isolés au milieu d'un océan de bitume. La problématique scientifique de cette thèse est de voir quel est le rôle de la connectivité du paysage, et plus spécifiquement des corridors, dans la dispersion des insectes de la faune du sol en milieu urbain. Ce sont des choses connues dans les paysages agricoles où les insectes utilisent les bords de haies mais, en milieu urbain, rien n'a encore été fait. Une des premières étapes est de faire l'inventaire des espaces verts urbains, des structures qui pourraient être des corridors potentiels.

Le travail porte principalement sur deux grands groupes d'insectes du sol⁴.

Pourquoi travailler sur des insectes ? Parce que cela représente énormément d'espèces dans le vivant et des services rendus aux écosystèmes très importants, comme prédateurs de ce qu'il y a comme encore plus petits organismes dont ils évitent la prolifération, ou comme nourriture pour les organismes plus gros : oiseaux ou vertébrés. Huit sites dans Paris intra-muros⁵ ont été échantillonnés dont deux stations sur la petite ceinture, dans le 15^e, entre la Seine et la porte de Versailles, de début mai à fin juin 2009. Pour ce faire, des pots remplis d'un liquide conservateur sont enterrés ; ils permettent de récupérer les insectes quand ils tombent dedans. Ensuite, on les détermine en laboratoire.

Concrètement, la comparaison entre ce que l'on trouve au bois de Boulogne, site source le plus proche et les deux stations de petite ceinture montre que l'on a beaucoup moins d'espèces sur la petite ceinture que dans le bois, et ce pour les deux groupes d'insectes étudiés, et les effectifs sont assez faibles. Sans surprise, les espèces que l'on retrouve sur la petite ceinture sont des espèces

généralistes qui ont des capacités de dispersion assez importantes. Il semble que ce soit un habitat pour pas mal d'espèces généralistes. En revanche, où sont passés les espèces plus forestières ? Il n'y en a déjà pas énormément au bois de Boulogne, mais un peu plus qu'au bois de Vincennes. Ça pose le problème plus général de la discontinuité au niveau de la région Île-de-France. On passe là au fonctionnement d'un réseau à grande échelle. Il semble que le tissu urbain de l'agglomération parisienne qui est un des plus denses d'Europe, cause des soucis à ces espèces qui ont des capacités de dispersion assez faibles.

Est-ce qu'on a un problème d'habitat ? Pour le bois de Boulogne, sans doute pas. Pour la petite ceinture, peut-être faut-il développer des méthodes pour favoriser l'installation des rares individus qui arrivent.

Il faudra refaire des manipulations sur la petite ceinture pour étudier son rôle fonctionnel. C'est un point assez important car il ne faut pas oublier que lorsque l'on veut appeler un site « corridor écologique », tout ce qui est fonctionnellement doit être vraiment validé. Sinon, c'est juste un parc de forme allongé.

La cartographie de Yann Brunet montre une grande homogénéité de la flore au niveau de la petite ceinture, ce qui est très remarquable mais pas surprenant. On peut alors parler de continuité écologique. Par contre, peut-on parler de corridor écologique ? On ne le sait pas encore. Il y a des connexions entre les différentes stations, mais est-ce que les flux de végétaux tournent pas en rond autour de cette petite ceinture ou sont ils reliés à d'autres ? Est-ce qu'elle réunit différents îlots, des jardins, des squares comme Charles Péguy ou les Buttes Chaumont ? C'est là la définition du corridor. Scientifiquement, on n'a pas encore vu ce rôle de corridor et donc de lien entre différents îlots, viviers de biodiversité.

³ La thèse d'Alan Vergnes est encadré par Philippe Clergeau.

⁴ Le travail de recherche porte sur deux groupes d'insectes. Le premier groupe, les staphylins ont des capacités de dispersion assez importantes.

Leur détermination est assez délicate, ce qui explique que le nombre d'études sur ce groupe est encore très faible. Le second groupe, les carabes est plus souvent utilisé. Il est très sensible aux variations de l'environnement et a un rôle écologique important. Il utilise les corridors dans les milieux agricoles. Leur capacité de dispersion étant souvent limitée, leur déplacement est conditionné par la présence de corridors. C'est dans les paysages urbains où le piétinement est très fréquent que l'on a le plus besoin de corridors écologiques.

⁵ Les 8 sites sont le jardin de la Bibliothèque nationale, les Buttes-Chaumont, le bois de Vincennes, le bois de Boulogne, le jardin écologique du Muséum, le jardin naturel rue de la Réunion et 2 sites sur la petite ceinture.

Où se situent les continuités entre petite ceinture et autres espaces de biodiversité ? Où sont les lieux de passage possibles ?

La question du corridor écologique doit être posée par rapport aux espaces qui peuvent être les sources et les puits. Par exemple, on n'a pas trouvé dans les bois des compositions floristiques qui s'apparentaient avec celles de la petite ceinture. On a trouvé en revanche quelque chose de proche dans le cimetière du Père-Lachaise. Il est difficile de savoir s'il y a continuité avec le bois de Boulogne car il y a pas mal d'espèces de milieux ouverts qui se trouvent dans ce bois et qu'on ne retrouve pas sur la petite ceinture.

Les secteurs importants pour la biodiversité et les échanges et les transports faune-flore sont ceux où se croisent les grands espaces que sont la Seine et les canaux, les rocadés comme la petite ceinture ferroviaire, avec les grandes infrastructures radiales, voies ferrées, autoroutes, ponts... et avec les grands sites des bois. On sait qu'il se passe de nombreuses choses entre l'eau, les friches, les voies de chemin de fer, et les échanges avec les espaces verts parisiens. Par exemple, dans le nord-est, la petite ceinture est en contact avec les

Buttes-Chaumont, les canaux et les faisceaux de voies ferrées.

La question des passages n'a pas une réponse unique. Selon qu'il s'agit d'insectes, de plantes... les réponses sont différentes.

Ainsi, il sera important pour les projets, de savoir si les passages des renards ou des hérissons sont vraiment liés aux faisceaux ferrés, de savoir si le contact doit être direct entre la petite ceinture et les voies ferrées des grandes lignes radiales. Les voies doivent elles être à niveau ? Faut-il garder les connexions pour la biodiversité s'il n'y a plus de trains ? Il faut poursuivre les travaux scientifiques pour savoir si cette idée a un sens.

Aujourd'hui on est capable, à Paris, de qualifier un milieu à partir de la flore mais pour la faune, on sait très peu de choses. A tel point que l'on ne sait pas dire quel dispositif est meilleur. Par exemple, aux Batignolles, dans le parc Martin Luther king, le choix a été fait que le parc et la petite ceinture soient au même niveau, cela permet d'avoir ces continuités mais on n'en connaît pas les conséquences. Peut être que si la petite ceinture était décaissée et protégée par des murs ce serait mieux.

Statut, gestion et entretien de la petite ceinture

En 2009, RFF a indiqué à la Ville qu'il était disposé à rouvrir le sujet de la

petite ceinture dans les deux années qui viennent. Ce qui était affiché comme devant rester ferroviaire en 2006, garder les voies visibles et la continuité des voies ferroviaires, ne l'est plus forcément aujourd'hui. RFF pourrait se désengager de la petite ceinture, comme il l'a déjà quasiment fait dans le XVI^e et la Ville de Paris pourrait en acheter de grandes parties. Déjà, dans le cadre du protocole actuel, RFF vend des surlarageurs ou des bâtiments de gare.

Aujourd'hui, sur tout le réseau ferré circulé, l'infrastructure est gérée par la SNCF pour le compte de RFF. Sur toutes les parties non circulées, l'entretien des ouvrages que la SNCF assume pour RFF est difficile ainsi et la sécurisation du site car il y a beaucoup d'intrusions, des squats...

Sur les voies circulées et leurs dépendances, la SNCF entretient avec des méthodes qu'on essaie de faire évoluer. La direction régionale de RFF a signé la charte régionale de la biodiversité mais les méthodes de la SNCF restent rustiques en matière de désherbage, de coupe, etc.

Depuis quelques années, sur la petite ceinture, un dispositif particulier d'entretien a été mis en place et financé par tous les acteurs. Progressivement des zones sont gérées par trois associations d'insertion qui pratiquent l'entretien « doux » et écologique en pleine voie.

Le statut des terrains a une incidence sur les aménagements, ils ont tendance à être moins coûteux en cas de location à RFF. Pour ces parties louées, La Ville paye une redevance annuelle.

La petite ceinture coûte à RFF. RFF peut être mis en cause pénalement de l'état de friche urbaine et est responsable, par exemple, pour des jets de pierres sur les écoles. C'est pour cela que RFF veut sortir du statu quo et est plutôt favorable à un aménagement pour ne plus être confronté aux plaintes de riverains et à ces potentielles mises en cause juridiques. Comment sortir du statu quo, physiquement ? Il faut savoir que plus le temps passe, plus les ouvrages d'art, viaducs, tunnels, vont poser des problèmes de sécurité.



➤ Fauche tardive des prairies



➤ Favoriser les zones de lisières



Gestion différenciée Accompagnement de la végétation



➤ Gestion des sous-bois



➤ Gestion des espèces invasives

11 décembre 2009 – Atelier « La nature à Paris »

© Espace

clématites sauvages et le lierre sont maîtrisés car les plantes envahissantes doivent être contenues. Des désherbages manuels sont effectués pour les éliminer, par exemple l'armoise qui cause des allergies. Cette gestion s'accompagne d'observations de la flore et de la faune présente.

La végétation de la petite ceinture est constituée de végétaux naturels, issus de graines d'arbre qui ont germé et d'une flore horticole qui s'est installée. Quelques plantations sont réalisées pour des raisons particulières par exemple cacher un massif de béton dans le sentier nature. Un semis de prairie est réalisé parfois mais si possible, on laisse la végétation revenir spontanément.

Des actions assez classiques sont menées: nichoirs, création de murets de pierres sèches, petits abris à faune, recyclage des végétaux et de la matière végétale sur site : tas de bois, des meules avec les déchets de fauche, clôture de protection de certains milieux. Des bacs à compost ont été créés pour éviter le transport des déchets verts qui sont réutilisés sur place.

Sur les sections de la petite ceinture où les voies ne sont pas déclassées, l'association Espaces entretient les parties ouvrage et les parties ferroviaires à la demande de RFF et de la SNCF. À certains endroits, la gestion différenciée ne peut se faire car l'entretien des ouvrages d'art nécessite des actions de déliantage des murs de soutènement, l'entretien des abords des rails...

Pour travailler, les moyens de transports les moins perturbant sont utilisés, un vélorail qui ne fait aucun bruit sur les 6 km du tronçon sud car la voie ferrée existe et, dans le 16^e, pour les travaux préparatoires à l'ouverture du site, un cheval de trait qui a un impact moins important que des engins de chantier. Des réflexions sont en cours pour implanter des mares car la petite ceinture est un milieu assez sec qui n'a pas

Gestion des espaces de la petite ceinture et biodiversité

Cadre général de l'entretien de ces sites, par la DEVE et l'association Espaces⁶. Pour les jardiniers de la DEVE, qui appliquent la gestion différenciée, la petite ceinture joue un rôle formateur et de sensibilisation à la biodiversité, à la gestion d'espaces naturels et à une meilleure connaissance de la faune et de la flore.

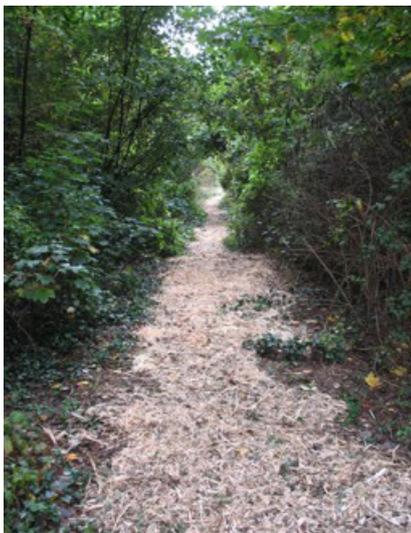
Des milieux de la petite ceinture sont très proches de ceux du bois de Vincennes ou du bois de Boulogne. Dès l'élaboration de la gestion différenciée, ce milieu a été identifié comme un milieu particulier, avec des notions de « lisière » et de « friche », qui sont des milieux herbacés qui nécessitent des actions spécifiques pour les maintenir. Dans la strate arbustive, l'intervention est minime, avec très peu de tailles, à l'inverse des buis ou des ifs taillés des jardins « à la française ».

Il y a une gestion douce des sous-bois en laissant du bois mort sur pied ou au sol. La petite ceinture est fauchée une ou deux fois par an manuellement. Les



Elagage doux pour sécuriser le cheminement

© Espace



Broyage pour faciliter le cheminement

© Espace

⁶ L'association Espaces est une structure d'insertion associative par l'écologie urbaine : 400 adhérents, 15 chantiers d'insertion, dont 2 à Paris, 115 salariés en insertion aujourd'hui et une équipe de 65 salariés permanents. C'est une structure d'insertion par l'activité économique, avec un encadrement technique pour les chantiers, la logistique et l'organisation nécessaire et une unité spécialisée en ingénierie et en technique, pour gestion différenciée, liée à la biodiversité et à l'eau. Et tous mes collègues qui travaillent sur le social et l'accompagnement socioprofessionnel. Paris est dans la partie ouest de notre domaine d'intervention. Volontairement, on ne nous ne voulons pas trop s'étendre sur le territoire car nous recherchons une gestion la plus équilibrée et la plus écologique possible : donc limiter les déplacements et faire des actions plutôt locales.

Nos agents sont des écocantonniers ou des agents d'environnement en contrat d'insertion. Ce ne sont pas des professionnels de la gestion différenciée ni de l'écologie. Ce sont des personnes en situation d'exclusion, ils sont là pour avoir un emploi, une formation et également un suivi socioprofessionnel.

de point d'eau, ce qui complique les choses pour certaines espèces. En résumé, la biodiversité est quelque chose qui se raisonne. Si on veut avoir une bonne diversité et une grande richesse, il faut faire des choix de gestion.

Comment gérer les incidences des usages sur les espaces naturels plantés ? L'exemple du 16^e arrondissement

À l'ouverture du site du sentier nature du 16^e, la crainte de l'invasion par le public a amené à protéger certains lieux

identifiés comme fragiles et intéressants à préserver.

Pour remédier aux difficultés de la marche des promeneurs et les cantonner dans un chemin étroit, le broyat de l'élagage produit par les bûcherons de la Ville a été utilisé pour faire une litière forestière sur le ballast qui est renouvelée régulièrement. Mais cette solution ne pourra pas être pérenne car elle crée beaucoup d'humus et le broyat de sapins est un apport acidifiant, qui peut avoir un impact. Mettre ainsi du mulch sur le ballast a été critiqué car on perd la mémoire ferroviaire du site.

Des équipements légers ont été mis en place, des bancs d'aspect plus rustique

que les bancs de jardin ont été mis sur le bord du ballast et un abri de jardin en bois a été posé pour ranger le matériel. En revanche, les porte-sacs pour les déchets ont été refusés car il ne s'agit pas de que la petite ceinture ressemble trop à un jardin public.

Le sentier est ouvert de 7 h 30, jusqu'au soir, les jardiniers y font des rondes régulières. Nous restons donc près du fonctionnement d'un jardin clôturé même si l'intervention sur le milieu naturel est très légère. Pour l'instant, le site est peu fréquenté ce qui permet de maintenir les milieux en bon état.

Les jardins partagés sont-ils compatibles avec le maintien de la biodiversité de la petite ceinture ?

La question de savoir si la multiplication des jardins partagés sur la petite ceinture est une bonne chose est posée. En effet, dans les jardins partagés il n'est pas possible d'utiliser les matériaux en place pour reconstituer les sols car il faut apporter de la terre végétale.

Dans d'autres cas, la petite ceinture étant un site ferroviaire dont les sols sont pollués; il est demandé de remédier à la pollution des sols et donc de décaiper les sols pour faire le jardin. Aussi, ces jardins sont ils très souvent faits dans des bacs avec une étanchéité. Ils sont hors sol et ne touchent pas au site en tant que tel. Autre exemple, dans le 12^e, le sol a été creusé et 50 cm de terre ont été étendus sur une couche d'isolation de 20 cm de cailloux drainant qui empêche les remontées potentielles de pollution.

Les jardins partagés sur la petite ceinture sont très souvent situés sur les quais, dans des endroits étroits où faire un jardin public ou une promenade est compliqué. Ce sont souvent de toutes petites parcelles. Dans ce cas ils sont la seule solution d'ouverture au public.

Des inventaires

Aujourd'hui

+ de 1000 espèces de plantes sauvages
+ de 1000 espèces de champignons et lichens



Friche (11e)



Quai François Mauriac (13e)



© DEVE



Information, communication, visites



11 décembre 2009 – Atelier « La nature à Paris »

© Espace

Les jardins partagés sur la petite ceinture

Principe d'aménagement: la fermeture du site, un point d'eau, une placette et une cabane à outils.

Le jardin partagé rue du Ruisseau 18eme

Signature de la COT: 2001

Aménagement du jardin partagé en bordure des quais: 2002

Surface: 850 m²



Le jardin partagé rue Coulmiers 14eme

Signature de la COT: 2007

Aménagement du jardin partagé en bordure des quais: 2007

Surface: 480 m²



© DEVE

Le jardin rue du Colonel Manhès 17eme: un contre exemple.

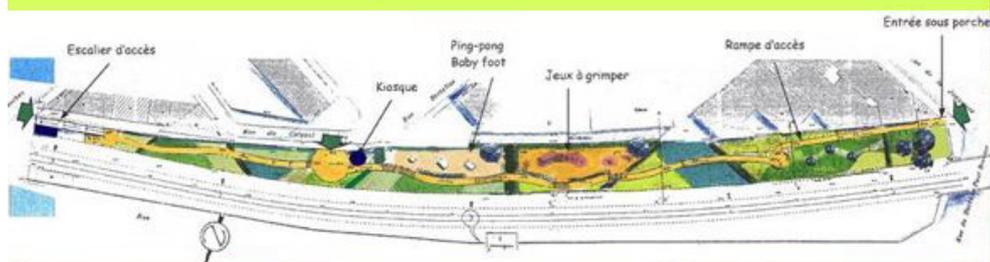
Acquisition du terrain: 2001

Aménagement d'un jardin public : 2004

Surface: 2600 m²

Programme d'aménagement traditionnel :

- Liaison de deux quartiers à travers le jardin
- Mise en place d'une aire de jeux et d'un kiosque de garde
- Palette végétale horticole



© DEVE

Friche devant le square Charles-Péguy (12^e) longeant la PC12e - printemps 2003



Chantier extension square Charles-Péguy (12^e) – octobre 2007



Extension square Charles-Péguy (12^e) – Avril 2008 (après inauguration)



La transformation des territoires de la petite ceinture est-elle compatible avec le maintien de la qualité de la faune et de la flore qui s'y développent ?

Des jardins dédiés à la biodiversité commencent d'être aménagés sur la petite ceinture. Ainsi un nouveau jardin a été créé sur une surlargeur près du square Charles Péguy dans le 12^e. Pour l'ouvrir au public, des travaux importants ont été réalisés. Cet espace de rails et d'aiguillages a été dépollué et pour cela, la terre a été retirée... En termes de bilan écologique cette intervention est très traumatisante car il faut une génération, environ 20 à 25 ans, pour reconquérir un milieu. En revanche, les matériaux de sols ont été réétendus sur place et cela permet de ne pas modifier son PH et de minimiser les coûts de travaux. Ce jardin étant dédié à la biodiversité, un certain nombre de semences présentes auparavant ont été conservées et ressemées.

Autre particularité de ce site, un mélange terre-sable a été fait pour l'allée ce qui, contrairement à un sol stabilisé, ne modifie pas le pH du sol et assure la transition au niveau de la faune dans le sol. Aujourd'hui ce jardin est clairement vécu comme un site différent du point de vue du paysage et des usages du square Charles Péguy. Il est moins fréquenté et de ce fait plus préservé.

Dans le même temps, un projet tel que l'Eco ZAC « gare de Rungis » dans lequel rien n'est signalé du point de vue de la continuité écologique et de la remise en état de la petite ceinture pose question. Des espaces verts y sont créés, mais pour la biodiversité, c'est une rupture avec la petite ceinture.

Autre situation, les espaces en friche sont, encore aujourd'hui peu considérés du point de vue de la biodiversité qui s'y est installée. Par exemple, près de La gare de Charonne, rue d'Avron, une surlargeur de la petite ceinture vient d'être transformée provisoirement en parking pour les bus de la RATP. La zone

a été bitumée. Cela sera-t-il réellement réversible comme la RATP l'annonce, c'est difficile de le savoir.

En résumé, la petite ceinture ferroviaire aujourd'hui sert vraiment de coulée verte, de trame verte. Aussi, faut-il qu'il y ait une vraie prise en compte de la biodiversité sur la totalité de la petite ceinture si on veut en faire une continuité écologique. Et lorsque ses usages seront stabilisés, si on y laisse des talus, si on y fait des espaces publics, il faut vraiment la gérer en génie écologique, avec un savoir-faire de jardinage particulier.

Faut-il élaborer des projets sur la petite ceinture et comment les élaborer ?

Pourquoi ouvrir la petite ceinture au public et quelles contraintes cela implique-t-il ?

La petite ceinture est un lieu insolite par ses infrastructures typiques de milieu ferroviaire reconquises par la nature. C'est un site difficile d'accès, ce qui l'a préservé.

Pourquoi aménager la petite ceinture ? Parce qu'il y a une demande affective des parisiens d'une nature sauvage ; ensuite parce que la Ville n'a plus beaucoup de place pour créer des espaces verts, c'est donc une opportunité, avec malgré tout le souhait de maintenir des continuités écologiques.

Il est très difficile de la relier aux rues, d'y créer des entrées. C'est un site qui doit être mis en sécurité à cause des câbles, de grandes hauteurs de chute... mais dont il faut conserver la réversibilité vers des usages ferroviaires. On ne peut pas l'ouvrir sans aménagement. Le bâti est proche et l'ouverture au public peut être une gêne pour les voisins. C'est un site fragile du point de vue de l'environnement. Enfin, des usages différents veulent pouvoir s'y exprimer, jardins partagés, pique-nique, vélorail etc.

Des principes d'aménagements généraux en découlent :

- ménager la réversibilité des aménagements, la rendre accessible à tous, donc aussi aux personnes à mobilité réduite ;
- sécuriser le site ; garde-corps et mains courantes pour protéger des talus trop abrupts et sécuriser le site vis-à-vis de câbles, clôture périphérique pour marquer la limite de l'espace public ;
- développer la biodiversité en maintenant la diversité des milieux existants, maintenir des zones de nature différentes. Si on laisse une prairie vivre seule, elle finira par développer une strate arbustive. Si on veut la maintenir en prairie, il faut l'entretenir ; récupérer des semences ou des drageons de végétaux en place avant le chantier pour les réintroduire dans l'aménagement ; choisir des matériaux peu perturbateurs pour le milieu : sols en terre-pierre ou terre-sable ;
- valoriser une ambiance peu commune, maintenir la mémoire ferroviaire ;
- limiter l'apport d'entrants en général pour les aménagements, organiser les chantiers peu perturbant, abattre les arbres hors période de nidification ; préserver les zones où se trouvent les espèces les plus rares ou les plus menacées ; utiliser la terre qui est sur place, pas d'engrais ou le moins possible, ne pas importer d'espèces horticoles, ne pas arroser si possible ;
- répondre à la problématique actuelle

d'une gestion moins coûteuse ;

- communiquer sur la biodiversité, sur la friche ferroviaire avec pédagogie pour que cette friche soit respectée ;
- inciter le public à s'investir positivement dans cet aménagement ;
- tendre vers une unité d'aménagement de la petite ceinture, en termes de mobilier, de clôture, de signalétique.

Dans les projets comme celui du 15^e, l'objectif est de relier par une promenade de type « sentier nature » les parcs Georges Brassens et André Citroën. La première phase du projet concerne la partie centrale. Le site est très difficile d'accès. Long de 1,3 Km, il présente toutes les situations: en talus, en viaduc, en tranchée ; il n'est accessible aux handicapés que par des ascenseurs et des rampes.

Cet aménagement doit être immédiatement réversible car la voie ferrée sert d'accès au transformateur électrique de la gare Montparnasse et un train au pas avec une charge énorme doit pouvoir passer. Aussi est-il prévu, entre Balard et la gare de Vaugirard, de conserver un faisceau pour ce transport et de transformer l'autre en cheminement en remblayant au-dessus des rails et sur la partie entre la gare de Vaugirard et la rue Olivier de Serre où il n'y a qu'un seul faisceau, de l'habiller avec un platelage clipsé sur les rails pour pouvoir le démonter. Le platelage bois est une bonne solution car on pose des modules préfabriqués et cela perturbe beaucoup moins le milieu que de faire un sentier avec des apports de matériaux qui nécessitent des aires de chantiers contigus à la voie aménagée. Mais ce n'est pas le même prix. À l'heure actuelle, on n'a pas les moyens de faire un platelage bois sur toute la longueur.

Plusieurs intervenants s'interrogent sur les projets d'aménagement en préparation

« Il peut y avoir une solution : c'est qu'on laisse les trucs en l'état et que ça ne soit pas accessible ».

La flore installée sur la petite ceinture a mis une quarantaine d'années pour s'installer. Si tout est détruit à l'occasion des travaux, il faudra attendre encore quarante ans avant qu'on ait le cortège ! Si faire une promenade, c'est sacrifier

complètement un tronçon entier, il faudrait peut-être trouver d'autres façons d'ouvrir le site...

Faut-il continuer à penser l'avenir de la petite ceinture avec des projets de parc comme c'est le cas pour les projets actuels ?

Conservé le patrimoine ferroviaire complique l'aménagement et le rend plus coûteux, faut-il le conserver ? En effet, il est difficile de concilier conservation de la mémoire ferroviaire, création de circulations, réversibilité, fréquentation des lieux par le public dans de bonnes conditions de sécurité, ne pas saccager le milieu écologique... C'est une question de choix. Quelle est la priorité ? Veut-on préserver une certaine biodiversité en ville ?

L'accessibilité aux personnes handicapées est-elle possible partout dans les espaces de la petite ceinture ?

Dans le sentier Nature du 16^e, il y a un projet la création d'un accès de plain-pied au sentier mais pour les fauteuils roulants, un cheminement plus solide que le broyat serait nécessaire, du stabilisé par exemple. Aussi, pour les personnes à mobilité réduite, l'association Escapades, organise sur demande des balades organisées sur des quads. Dans d'autres cas, il faut des ascenseurs ou des rampes, reprofiler certains talus... Ces actions sont intrusives vis-à-vis de la biodiversité.

L'accessibilité des handicapés est le gros problème de la petite ceinture. Le fait de vouloir ouvrir à tous a un impact très fort sur la biodiversité car ce sont des aménagements lourds.

Biodiversité et accessibilité à tous peuvent être contradictoires. Il y a une obligation légale et une volonté de la Ville d'appliquer les normes d'accessibilité pour tous les handicaps mais cela a des conséquences.

Quels engins d'entretien utiliser sur la petite ceinture ?

Les contraintes d'exploitation des sites sont fortes s'il faut y entrer avec un



➤ Dessouchage d'espèces invasives et débardage avec un cheval de trait

11 décembre 2009 – Atelier « La nature à Paris »

© Espace

véhicule lourd. La constitution du sol peut ne pas le permettre. Par exemple, quand on met des porte-sacs, il faut un véhicule un peu plus conséquent qu'un vélorail pour évacuer les sacs.

Dans le 15^e, la voie ferrée ne va pas être utilisée pour l'entretien et le transport des matériaux car l'aménagement n'est pas assez pérenne (bail de 12 ans) en regard de l'investissement nécessaire et, sur 700 m, il y aura un platelage sur la voie ferrée que l'on ne pourra pas démonter sans cesse.

Dans l'avenir, des accords avec la SNCF et RFF pourraient être recherchés pour des engins ferroviaires adaptés et l'entretien du site.

Enjeux des projets en regard des potentialités du corridor écologique

Les enjeux d'aménagement qui se posent sur la petite ceinture sont importants. Ce serait dommage de gâcher ou de perdre ce que cet endroit pourrait encore plus apporter si on créait les continuités spatiales là où elles n'existent pas. La question de la connexion avec les tâches d'habitat pourrait être intégrée dans des projets d'aménagement, au cas par cas, à Bercy Charenton par exemple où un projet se prépare à la jonction de la petite ceinture, des faisceaux ferrés de la gare de Lyon et de la Seine. Mais il faut vraiment descendre

sur le terrain et voir concrètement comment on pourrait rendre les passages plus perméables.

Sur la petite ceinture, il y aurait peut-être quelque chose de spécifique à faire sur les insectes. D'après l'analyse des cortèges végétaux car la plupart des portions de la petite ceinture appartiennent à ce type de végétation de friche entomophile, qui ont des interactions avec les insectes. Cette faune d'insectes a une certaine acceptation sociale : les gens aiment bien les papillons, les abeilles, etc.

Ce sont des éléments à prendre en compte dans les projets. L'argument de protection de ce type de faune pourrait avoir un certain écho. Les gens ne comprennent pas forcément que ce n'est pas parce qu'un endroit n'est pas entretenu, « léché », qu'il est abandonné ou que la ville ne s'en occupe pas. La richesse des interactions avec les insectes peut convaincre les gens d'accepter un compromis entre usages et protection de la biodiversité.

Et si on faisait passer des trains

Quand les trains passent, on ne fait pas d'aménagements pour le public.

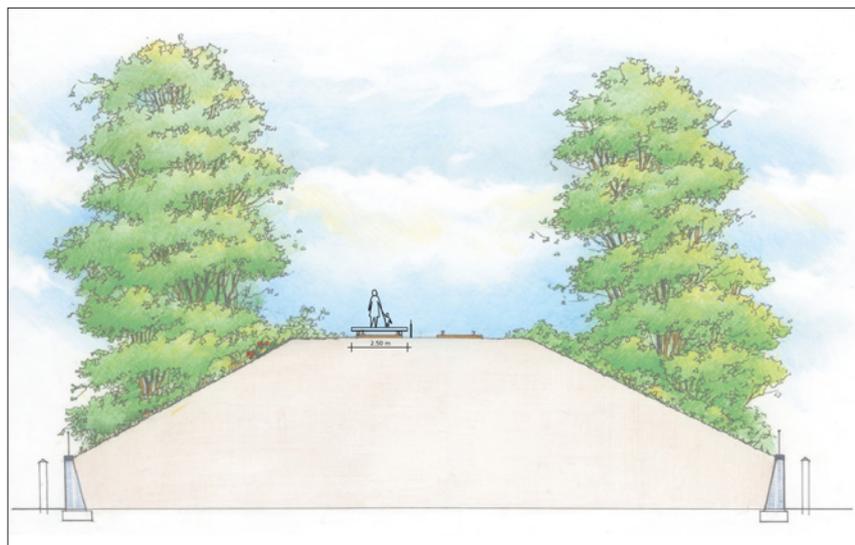
Pendant un moment, il y a eu le projet des vélorails sur certaines parcelles. Certains disaient : « c'est mieux d'avoir du vélorail que des personnes à pied parce que les gens ne bougent pas, ils ont interdiction de descendre... » Le train,

c'est sans doute mieux que d'avoir des gens qui vont partout... Mais pour un train moderne, il faudra faire de gros travaux, des remises en état des rails. Donc le milieu risque d'être détruit. Certains pensent que dans tous les cas les rails seront remplacés, d'autres que, s'il s'agit de fret, donc de peu de trains par jour et de trains peu rapides, on pourra conserver les voies telles quelles. S'il s'agit d'un transport de voyageurs, alors l'aménagement sera comme celui d'un tramway. Dans tous les cas la ligne sera vraisemblablement électrifiée. Pour les chauves-souris dans les tunnels du 14^e, si des trains reviennent, elles partiront car elles ont besoins de tranquillité en hiver. Mais aujourd'hui, la population de chauves-souris hibernant qui a eu son pic après la suppression des trains, est en chute libre. Que se passe-t-il ? On ne le sait pas. Elles sont en voie de disparition partout.

Comment penser les projets ?

Les différents projets ont tous un impact assez important. Qu'est ce qui est important, avoir un projet qui permettra après de reconstituer cette biodiversité en ayant les moyens de la préserver en partie durant le chantier et de repartir de ces espaces préservés ou avoir un projet qui a un moindre impact sur le coup, mais dont l'usage ne pourra pas être satisfaisant au risque qu'il soit refait plus tard ? L'exemple du sentier nature est intéressant car il s'agit d'un aménagement minimal qui organise une réelle promenade en longueur. On a recouvert le ballast avec des copeaux de bois et voilà. Il concilie l'envie qu'a le Parisien de se promener de marcher, de se connecter à la nature et la préservation de la biodiversité existante.

Il faudrait que les engins de travaux et d'entretien puissent être acheminés par le rail. Ça limiterait l'impact des chantiers. Il faut prendre en compte un coût global et ne pas différencier les coûts d'investissement et les coûts de gestion. On ne calcule toujours qu'en coûts d'investissement mais est-ce qu'une gestion plus naturelle des espaces n'est pas une manière de récupérer en gestion ce que l'on investit ; ne serait-ce qu'en bien-être des populations.



Quelques remarques en conclusion

Il y a des reconquêtes à effectuer qui ne sont pas faciles même quand l'espace appartient à la Ville, comme sur les canaux ou sur la Seine. Avec la petite ceinture, la question est inverse, elle appartient à RFF et à la SNCF mais on sait que la biodiversité existe dessus. La question du devenir de la petite ceinture est d'actualité. Un espace en friche comme ça pose des tas de questions de sécurité, d'intrusion... Il est difficile d'avoir des lieux sans usage en milieu urbain. C'est un usage certes écologique, mais il y a des usages parasites qui se

mettent en place. Le statu quo ne pourra persister longtemps.

Sur les tronçons nord et nord est, les usages ferroviaires sont compatibles avec le site de la petite ceinture qui n'est pas très végétal. La question du sud-est et du sud est très différente en raison de la haute valeur écologique du site.

La question posée à la Ville de Paris est simple. Est-ce que Paris veut conserver sa biodiversité ? Est-ce qu'on veut se doter d'une nature spontanée, d'une vraie nature dans les engagements du développement durable ? Il y a le Grenelle de l'écologie urbaine, les questions sont posées et difficiles à trancher

car la biodiversité a un coût, qui est celui aussi de sa restauration en ville.

Il y a vraiment une spécificité de la petite ceinture, ce n'est ni un jardin ni un parc et cela ne doit pas le devenir. La petite ceinture, c'est un milieu assez intéressant d'un point de vue écologique. Il serait dommage d'en faire un espace vert comme un autre. Il y a une véritable demande, pour des espaces verts alternatifs, qui n'obéissent pas au modèle conventionnel. Les gens sont peut-être prêts à faire certains sacrifices sur leur pratique dans les espaces verts dans ce genre de milieu, à y venir sans leur chien par exemple.

C'est aussi un effet boomerang. Car aujourd'hui cette petite ceinture n'est accessible aux promeneurs que dans le quartier le plus favorisé de Paris. Ailleurs, les gens vont s'y promener de manière sauvage, mais le week-end, il y a des familles parce qu'il y a une vraie demande qui est sûrement différente selon que l'on est à l'ouest ou à l'est de Paris.

Quand on raisonne par rapport à la question du corridor écologique, on peut avoir un point de vue. Quand on essaie de prendre en compte la question de la demande sociale d'espaces de nature, alternatifs, on peut voir les choses différemment. La question est aussi de savoir à quel niveau on met les exigences en termes de travaux pour qu'il puisse y avoir une certaine conciliation entre ces différents enjeux.

Il est vraiment important d'avoir une réflexion cohérente, même si elle peut être diversifiée par rapport aux différents sites, de manière à pouvoir travailler avec les scientifiques, les gestionnaires, les propriétaires, pour essayer de voir l'ensemble du champ, de l'observation jusqu'à la gestion, pour définir les projets, qu'ils soient réversibles ou définitifs.

