



OUVERTURE DE LA PETITE CEINTURE DE PARIS

INNOVATION DE PROCÉDÉ ET ÉMERGENCE
DE PRATIQUES D'AUTO-GESTION

2015 - 2018

Cosme Vallet

Juillet 2018

Séminaire Architecture Environnement et Développement Durable
(A. d'Orazio, I. Iosa, E. Macaire et A. Tufano)
Mémoire de recherche encadré par Ioana Iosa



REMERCIEMENTS

A l'issue de cette recherche de master, je tiens à remercier toutes les personnes qui, d'une manière ou d'une autre, ont participé à la concrétisation de ce travail. Je m'adresse en premier lieu, à l'ensemble de l'équipe pédagogique du séminaire « Architecture, Environnement et Développement Durable » pour leur aide tout au long de la progression de mon travail. Je remercie également toutes les personnes m'ayant apporté leur aide, leurs conseils et m'ayant donné de leur temps pour répondre à mes questions. Je suis particulièrement reconnaissant envers Maria Concetta Sangrigoli, Giulia Zanforlin, et Julie Scapino, du collectif *Les Pipistrelles*, puis *Traverse*, pour leur aide patiente et pour m'avoir permis de m'immerger dans les collectifs. Je remercie enfin Océane Jumel et Valentin Million pour leur indéfectible et précieux soutien, ainsi que Ioana Iosa, professeur à l'ENSAPLV et encadrante de ce mémoire de recherche, pour m'avoir guidé dans mon travail et m'avoir constamment épaulé et motivé à trouver des solutions pour progresser.

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	7
INTRODUCTION.....	9
I - LA PETITE CEINTURE : DU SERVICE PUBLIC A L'USAGE PUBLIC	15
a - UNE HISTOIRE FERROVIAIRE 1852 - 2005	15
b - UN BIEN CONVOITE PAR TOUS 2006 - 2014.....	18
c - INNOVATION DE PROCEDE ET DEMARCHE PARTICIPATIVE 2015 - 2016.....	24
d - SOCIOLOGIE DE L'INNOVATION : CLEFS DE LECTURE	28
II – LE DEFI DES CHANTIERIS PARTICIPATIFS POUR UN PROCESSUS INNOVANT DE FABRICATION URBAINE.....	41
a - PRECISIONS METHODOLOGIQUES	41
a.1 - Chronologie d'une recherche participative.....	41
b.2 - Mon immersion au sein des collectifs <i>Les Pipistrelles</i> et <i>Traverse</i>	44
b - DIAGNOSTIC DES USAGES PREEXISTANTS 2013 - 2015	46
c - LES CHANTIERIS PARTICIPATIFS, UNE INNOVATION DE PROCEDE ? 2016.....	51
d- REUSSIR L'AGRICULTURE URBAINE, UN OBJECTIF DANS L'AIR DU TEMPS	64
III – PROCESSUS D'URBANISME TRANSITOIRE : QUELLES TRACES LES CHANTIERIS PARTICIPATIFS LAISSERONT-ILS ?.....	69
a - LA RECHERCHE-ACTION COMME TREMPIN AU PROJET PROFESSIONNEL	69
a.1 - Chronologie d'une recherche-action.....	69
b - 9 CHANTIERIS PARTICIPATIFS POUR 3 COLLECTIFS 2017 – 2018	70
c - LES BIENS COMMUNS : UN AVENIR POUR LA PETITE CEINTURE ? 2018 - 2019.....	81
PRE-CONCLUSION	87
a - LE TEMPS COMME OUTILS DE RECHERCHE ET DE PROJET	87
b - PROJET DOCTORAL : QUELLE SUITE DONNER ?.....	90
CONCLUSION	93
REFERENCEMENT DES SOURCES.....	98
BIBLIOGRAPHIE THEMATISEE.....	98
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	105
TABLE DES ENTRETIENS.....	106

ANNEXES	107
PLANCHE CONTACT : VISITE DE LA PETITE CEINTURE MAI 2016.....	109
DIAGNOSTIC SENSIBLE DES TRONCONS OUEST ET NORD – COLLECTIF <i>TRAVERSE</i>	119
TABLEAUX CHRONOLOGIQUES ET METHODOLOGIQUES.....	133
GUIDES D'ENTRETIEN	136
COMPTES-RENDUS D'ENTRETIEN.....	144
TABLE DES MATIERES	167

Figure 1 – 1^{ère} et 4^e de couverture : Photographies des ateliers de chantier participatif gérés par les collectifs *A Quai*¹, *Les Pipistrelles*², *QQPF*³ et *Les Saprophytes*⁴.

¹ Collectif *A Quai* pour la station rue de la Mare, URL : <https://www.facebook.com/Petite.ceinture75020>, consulté le 31 décembre 2016

² Collectif *Les Pipistrelles* pour la station Didot, URL : <http://lespipistrelles.tumblr.com>, consulté le 31 décembre 2016

³ Collectif *QQPF* pour la station Villa du Bel-Air, URL : <http://qqpf.tumblr.com>, consulté le 31 décembre 2016

⁴ Collectif *Les Saprophytes* pour la station *Désir*, URL : <http://www.les-saprophytes.org/petite-ceinture-concours-de-cartes-postales-a-bord-engins-roulants>, consulté le 31 décembre 2016



Figure 2 : la Petite Ceinture de Paris, rue des Orteaux (20^e)⁵

AVANT-PROPOS

Depuis quelques décennies liées à la désindustrialisation des villes⁶, de nouvelles friches urbaines apparaissent, héritage parfois d'un passé ferroviaire constitué d'anciens hangars, dépôts et lignes de chemin de fer. Suite à la prise en compte de manière significative, depuis la fin du XX^e siècle, des principes de trames vertes et bleues, la ville est désormais considérée comme un écosystème vivant abritant une biodiversité, qui doit être conçue et aménagée pour jouer ce rôle. Dans ce sens, les espaces verts et les friches urbaines changent de statut et se voient attribuer une nouvelle fonction écologique. Les terrains vagues, échappant à l'ordre urbain dominant, sont des lieux d'accueil pour une nature spontanée et deviennent ainsi des réservoirs de biodiversité participant au maillage écologique des villes⁷.

Certaines de ces friches ont déjà été reconverties, d'autres pas encore. Dans les deux cas, des questions telles que la patrimonialisation ou le renouvellement urbain se posent, sans oublier que ces espaces peuvent être également des préfigurations des futurs aménagements urbains. Quand les conserver, les restaurer, et quand les reconvertir ? Avec le temps, ces espaces en friche sont devenus des supports d'expérimentation pour faire la démonstration du potentiel du réemploi. La friche peut être un contexte permettant de révéler des besoins du quartier mal-couverts ou non-couverts et d'inventer de nouvelles façons de faire la ville. A Paris, depuis l'élection d'Anne Hidalgo (2014-2020), les friches alimentent, à travers diverses démarches municipales telles que le « Permis de faire » ou les « Ateliers du faire », un imaginaire truffé de libertés, d'inventions et d'occasions pour faire de l'urbanisme flexible et exprimer des usages qui ne pourraient avoir lieu dans la ville⁸, tels que la végétalisation des rues, la programmation de lieux festifs éphémères ou l'installation de mobiliers urbains réversibles. Selon la définition de l'urbanisme transitoire qu'en donne Cécile Diguët⁹, se distinguant de l'urbanisme temporaire par la notion de temps limité, « l'adjectif transitoire suggère [...] que l'initiative s'inscrit dans une histoire connectée, pas seulement une juxtaposition d'usages sans lien avec l'avenir du territoire ». Les projets transitoires, par leur effet levier d'expérimentations au sein de zones urbaines fortement contrôlées, deviennent « un facteur de transition du lieu, de son image, de ses usages, et ainsi de son futur, participant aux grandes transitions vitales : énergétique, écologique

⁵ VALLET Cosme, collection personnelle, mai 2016.

⁶ SCAPINO Julie (dir.), *Le Plan biodiversité de Paris : quelle appropriation sociale ?*, conférence organisée par le collectif *Les Pipistrelles*, Paris, Usine Spring Court, 2016

⁷ SCAPINO, opus cité

⁸ POULIZAC Morgan (dir.), *L'immobilier à l'ère du low-tech : nouveaux usages pour les friches urbaines*, conférence organisée par l'Association des anciens du Cycle d'Urbanisme de Sciences Po, Paris, ENSAB, 2016

⁹ DIGUËT Cécile, *L'urbanisme transitoire, optimisation foncière ou fabrique urbaine partagée ?*, IAU îdF, janvier 2018, 106 p.

et économique ». Nous considérons ainsi que le projet d'ouverture de la Petite Ceinture fait partie des démarches d'urbanisme transitoire, pour lequel l'Institut d'architecture et d'urbanisme d'Île-de-France dénombrait sur son territoire, en novembre 2017, un total de 77 expérimentations ayant existé depuis 2012 ou étant en cours (37 en cours à la date du 15 novembre 2017). Du point de vue de la Région Île-de-France, cet urbanisme tend à devenir un véritable outil de conception et de transformation de la ville et des territoires, à travers notamment la mise en place d'appels à manifestation d'intérêt (AMI) soutenant ce genre d'initiatives.

« Le temps de l'aménagement est un temps long, les populations ont souvent l'impression de subir ces temps d'attente ou de chantier et de voir perdurer des friches avant de pouvoir profiter d'un nouveau cadre de vie, de nouvelles opportunités en termes d'équipements, de services ou d'emploi. En outre, les manières de faire la ville se transforment, en réponse, notamment, aux enjeux environnementaux, aux mutations économiques et aux évolutions sociales et sociétales, mais aussi aux contraintes financières pesant sur les projets. L'implication des acteurs (habitants, actifs, futurs usagers) en amont des projets, et tout au long de leur réalisation, est devenue essentielle et répond à de nouvelles attentes en termes de participation citoyenne et de co-construction. [...] La collectivité régionale ambitionne de mettre en place un dispositif vertueux. Il vise à optimiser les potentiels fonciers par la réalisation anticipée des aménagements et équipements nécessaires à leur exploitation, à faire émerger plus rapidement des projets d'aménagement et à redonner de la valeur aux territoires tout au long de leurs différentes phases de développement. »¹⁰

Dans le cas du réemploi des lignes de chemin de fer, l'aspect de la mobilité tient également une place très importante dans les débats. Ces espaces doivent-ils garder leur fonction de mobilité rapide ou bien privilégier la mobilité douce ? Les réponses sont variées. Dans le cas de la Petite Ceinture de Paris, sujet de ce présent mémoire, les débats sont d'autant plus complexes que le tracé de la ligne, mesurant à l'origine 32 km, fait le tour de Paris intra-muros. Son insertion urbaine alimente ainsi de nombreux débats. Liés à son histoire et à de nombreux enjeux, les points de vue divergent entre ceux qui souhaitent protéger la friche, ceux qui veulent y remettre du fret de marchandises et de voyageurs, ceux qui préféreraient stimuler sa biodiversité et ceux qui envisagent d'y introduire de nouveaux programmes visant à terme l'auto-gestion.

Dans le cadre de ce mémoire, nous emploierons le terme de « rénovation » pour les tronçons de la Petite Ceinture ayant été rénovés de manière conventionnelle en promenade plantée ou en Sentier nature (16^e, 15^e et 13^e arrondissements) et de « reconquête » pour le projet lauréat du Budget participatif de 2015 « La reconquête de la Petite Ceinture ». Pour la démarche actuelle d'ouverture de la Petite Ceinture sous forme de chantiers participatifs gérés par des collectifs, d'aménagements d'accès réalisés par la Ville de Paris pour une ouverture libre au public, de transformations des gares de la voie par des propriétaires privés et d'appels à projet pour les premières occupations transitoires, nous utiliserons celui d'« ouverture ».

¹⁰ Région Ile-de-France, « Règlement d'intervention », *Dispositif Régional de soutien aux initiatives d'urbanisme transitoire*, consulté le 13 mars 2018, URL : https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/medias/2016/06/documents/reglement_dintervention_urbanisme_transitoire.pdf



Figure 3 : Atelier d'expérimentation du Vélo-rail sur la Petite Ceinture du 17^e arrondissement, Collectif *Traverse*¹¹

INTRODUCTION

Ce mémoire invite à porter un regard critique sur les procédés mis en œuvre par les deux partenaires principaux que sont la Mairie de Paris et SNCF-Réseau, dans le cadre du projet d'ouverture aux Parisiens de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris et la capacité de l'ensemble des acteurs de la démarche à faire émerger des pratiques d'auto-gestion. Les procédés s'inscrivent-ils dans un processus d'innovation et permettent-ils de répondre aux enjeux de la Petite Ceinture ? Ceux-ci sont nombreux et se reflètent dans l'évolution du projet. Entre la rénovation de la portion restante de la ligne d'Auteuil en 2007 et le plan-programme élaboré en 2016 pour l'ensemble de la Petite Ceinture, les réflexions et les manières de se réapproprier cet espace ont considérablement évolué, ceci étant dû à un ensemble actuel d'enjeux d'ordre multiple :

- économique : la rénovation des premiers tronçons ayant coûté cher, la Mairie de Paris ne souhaite plus investir autant pour la rénovation du reste de la voie en choisissant une ouverture moins coûteuse, d'autant qu'elle doit compenser les frais d'entretien liés à l'appropriation, qu'elle reprend à sa charge¹² suite à la signature en 2015, pour une durée de dix ans¹³, de l'accord cadre avec la SNCF, propriétaire de la voie ferrée. Cette dernière souhaite également que cette ouverture puisse lui générer des revenus (50% des bénéfices issus de l'ouverture) en valorisant tous les espaces pouvant l'être afin d'aider au désendettement de Réseau Ferré de France (aujourd'hui SNCF-Réseau)¹⁴, sachant que la facture immobilière de la SNCF est d'un milliard d'euros par an¹⁵. L'estimation des gains possibles, effectuée par l'agence ABCD dans le cadre de l'écriture du plan programme, avance de possibles recettes de l'ordre de 2 à 5 millions d'euros par an, pour la période 2018-2020. Ces hypothèses, dues au fait que la Petite Ceinture a pour impératif de générer

¹¹ VALLET Cosme, collection personnelle, 15 octobre 2017.

¹² AUBERT Samuel, de l'agence ABCD, entretien réalisé le 10 mai 2016.

¹³ HIDALGO Anne, 2015 DU 10 : protocole cadre entre la Ville de Paris, SNCF-Réseau et SCNF-Mobilités sur la Petite Ceinture ferroviaire (12e, 13e, 14e, 15e, 16e, 17e, 18e, 19e et 20e), Paris, Direction des Espaces Verts et de l'Environnement et Service du Paysage et de l'Aménagement, 2015, 2 p., issu de URL : <http://api-site-cdn.paris.fr/images/154969.pdf>, consulté le 24 mai 2016

¹⁴ HORTH Xavier, chef du département stratégie, émergence et innovation de SCNF Immobilier, entretien réalisé le 14 mai 2016.

¹⁵ POULIZAC, opus cité

des revenus, induisent également que la valorisation économique de l'ouverture de la voie nécessiterait à terme une équipe dédiée à la communication, à l'événementiel, à la mise en tourisme, à la recherche de mécènes et à sa mise en valeur internationale¹⁶.

- écologique : le développement durable, les principes de la ville en transition et l'amélioration des conditions de vie sont devenus incontournables. La Petite Ceinture est un enjeu territorial du plan de biodiversité, et la Ville de Paris œuvre dans ce sens pour changer son statut dans les grands schémas d'aménagements afin d'en faire officiellement une trame verte¹⁷.

- juridique : les rapports locataire/propriétaire entre la Mairie et la SNCF n'étant plus avantageux, de nouveaux types de conventions ont dû être mis en place. De plus, du point de vue réglementaire, l'ouverture au public de la Petite Ceinture est considérée par la Préfecture de Police comme devant respecter les normes de l'espace public, à l'image des transformations effectuées sur les tronçons des 13^e et 15^e arrondissements. L'ouverture du reste du linéaire ayant pour objectif de conserver au maximum l'état actuel de la voie, en opposition avec les tronçons précédemment cités, la définition d'un nouveau cadre juridique est nécessaire.

- social : les citoyens cherchent davantage à vivre ensemble, à partager et à être des acteurs de la vie urbaine. Investir les espaces en friche, sous la forme de l'urbanisme transitoire, avec des démarches incrémentales¹⁸ citoyennes a pour objectif d'inventer des modèles moins chers financièrement mais plus riches socialement, mettant en avant la valeur d'usage¹⁹. De plus, sur la Petite Ceinture, la question de « l'épuration » des usages préexistants, au sens de ceux informels et, pour certains, censurés, comme l'installation des camps de Roms, des sans-abris ou la consommation de drogues, est au centre des débats pour les futures ouvertures. Cette politique de l'urbanisme transitoire soulève des questions telles que la disparition des espaces de respiration sociale que sont les friches et la transformation des associations et des collectifs qui les animent en un simple « relais docile de la politique du pouvoir en place »²⁰. Le rôle des acteurs du projet et notamment des « collectifs de compétences » de veiller à la création des « conditions favorables à la diversité et à la qualité des usages sur ce socle de promenade »²¹ se révèle fondamental.

- technologique : les citoyens cherchent à accéder à plus de services liés à leurs activités urbaines (déplacements, loisirs, commerce...) grâce aux outils numériques. De plus, sur ce chantier de la Petite Ceinture, qui est exceptionnel de par le nombre de personnes qui souhaitent y participer, la question logistique d'organisation des bénévoles ne peut être résolue avec les outils actuels (email, Facebook) qui ne sont pas assez efficaces. Dans ce contexte, le développement d'une application de service est nécessaire²²,

¹⁶ AUBERT, opus cité

¹⁷ SCAPINO Julie (dir.), *Le Plan biodiversité de Paris : quelle appropriation sociale ?*, conférence organisée par le collectif *Les Pipistrelles*, Paris, Usine Spring Court, 2016

¹⁸ Incrément : « en informatique, quantité constante ajoutée à la valeur d'une variable à chaque exécution d'une instruction, généralement répétitive, d'un programme » (dictionnaire Larousse). Dans le cadre de l'innovation, il s'agit d'une caractéristique ne modifiant pas profondément les modalités de fonctionnement existant au moment de son apparition.

¹⁹ POULIZAC, opus cité

²⁰ KEATING Juliette, « Ce que l'on nous fait faire », août 2017, consulté le 13 mars 2018, URL : <https://blogs.mediapart.fr/juliette-keating/blog/240817/ce-que-lon-nous-fait-faire>

²¹ Agence ABCD, *Plan-programme pour la Petite Ceinture*, Paris, 2016, 25 p.

²² SANGRIGOLI Concetta et ZANFORLIN Giulia, du collectif *Les Pipistrelles*, entretien réalisé le 12 décembre 2016.

- urbain : la Petite Ceinture représente un potentiel urbain incroyable en termes de surface de friche, de mobilité, d'insertion urbaine (en talus, à niveau, en tranchée ou en tunnel) et de potentiel d'espaces verts qu'elle peut offrir aux Parisiens. De par son tracé linéaire de 32 km faisant le tour de Paris intra-muros, il est également important de prendre en compte l'effet réseau de la voie, se raccordant à l'ensemble des autres voies ferroviaires parisiennes et à plusieurs trames de mobilité douce telles que la promenade plantée René-Dumont dans le 12^e arrondissement.

- politique locale : aux origines du projet, chaque groupe politique, chaque mairie d'arrondissement et chacun des services de la Ville ont tenté d'accaparer le projet en y projetant ce dont ils avaient envie et provoquant une diversité de « visions » parfois contraires, telles que la densification de parcelles, l'installation temporaire de *start up* ou la création de jardins partagés. La recherche d'une voie médiane, satisfaisant l'ensemble des acteurs et tenant compte d'un budget d'investissement et de fonctionnement réaliste constitua une contrainte majeure. Pour ce qui est de la participation des habitants qui fut finalement retenue, il s'agit d'un élément devenu décisif dans la politique d'aménagement de la ville²³. En effet, cette question d'associer les habitants en amont des projets était depuis longtemps prise en compte par les politiques d'aménagement, mais la loi du 21 février 2014, relative à la programmation pour la ville et la cohésion urbaine, instaure le principe de coconstruction de la politique de la ville avec ses habitants. Il s'agit d'une obligation légale pour les villes de faire participer les habitants à toutes les étapes du projet de rénovation urbaine, du diagnostic à l'évaluation de la mise en œuvre des projets²⁴.

- politique internationale : attentifs à la dimension concurrentielle de Paris comme métropole mondiale, les pouvoirs publics ont un véritable enjeu de recherche d'« innovation » pour assurer le rayonnement international de la capitale²⁵. La Petite Ceinture, tout comme la piétonisation des voies sur berges et la requalification des sept grandes places parisiennes, est considérée par la municipalité comme un des grands projets du mandat 2014-2020.

Compte tenu de tous ces enjeux, il est nécessaire que le projet tente d'en concilier un maximum et que le plus possible d'acteurs puissent participer à l'ouverture de la Petite Ceinture et s'approprier le projet. Ceux-ci devront ainsi trouver de nouvelles opportunités d'aménagement, des nouvelles pratiques, afin que le lieu propose de nouveaux usages, autres qu'une promenade plantée.

Le processus d'ouverture de la Petite Ceinture dans un laps de temps très court et avec peu de moyens, traduit-il une forte volonté politique de permettre, en dépit des oppositions diverses, l'accès du plus grand nombre à une richesse commune, une opportunité inespérée au cœur d'une ville dense ? Ou bien est-il question de faire bonne figure, de faire preuve d'ouverture, de capacité d'innovation, de dynamisme, pour convaincre en interne et à l'international de l'excellence de la gestion instaurée par la Ville de Paris ?

Les débats concernant l'avenir de la Petite Ceinture ou encore certains discours politiques la présentent comme étant un « bien commun »²⁶. Si cela prend parfois la forme d'une pure

²³ NORYNBERG Patrick, « La participation en actes », *Ecologik*, n°52, décembre 2016

²⁴ « Glossaire du projet : les mots pour comprendre le projet de renouvellement urbain », Aubervilliers & Plaine Commune

²⁵ HIDALGO Anne, 2016 *DEVE 63 DU*, projet de délibération, 18 mai 2016

²⁶ « La disparition de ce dernier grand espace de nature et de liberté serait une perte irréparable pour le bien commun de tous et pour le bien-être de chacun », URL : <http://www.amisdelaterre.org/La-Petite-ceinture-verte-enfin-un.html>;
« La Petite Ceinture ne doit pas être vendue à la découpe. Elle est un bien commun qui peut devenir une trame verte partagée », URL : <https://paris19.eelv.fr/avenir-de-la-petite-ceinture>

rhétorique se posant à l'antipode des recherches actuelles sur le bien commun comme une construction politique et juridique alternative et une marque de revendication sociale, il faut noter qu'une vraie réflexion a été mise en place par le collectif *Traverse*, comme nous le verrons plus loin, au sujet du triptyque - communauté, ressource, règles -²⁷ et des pratiques d'auto-gestion à stimuler sur la voie ferrée. Nous distinguons donc ici l'emploi actuel du terme de « bien commun », occupant fortement les débats en matière de fabrication urbaine, considéré de manière usuelle comme une construction politique et juridique alternative et dont la gestion démocratique et la revendication sont primordiales, de celui de « pratique d'auto-gestion », se rapprochant du terme originel de bien commun comme construction sociale apolitique. Dans la suite du document, par l'expression « bien commun », nous entendrons donc ces formes d'auto-gestion (sans vocation de contre-modèle politique) encadrées ou non par la Ville. Ainsi, dans le cas de la Petite Ceinture, la problématique consiste à comprendre de quelle manière le processus d'ouverture permettra de faire émerger des projets partagés et de saisir la spécificité de ce partage : remise en cause radicale des manières actuelles de fabriquer la ville ? Mise en œuvre des projets pionniers et éparés sous le regard bienveillant de la ville ? Codécision et coconstruction d'un projet global engageant pouvoir public et habitants, à forces égales ? Ou encore, participation superficielle des habitants au projet imaginé et maîtrisé par la ville au profit d'un électorat attendu aux urnes en 2020 ?

Est-ce une bonne chose que les politiques cherchent à institutionnaliser ces projets partagés appelés de plus en plus souvent de nos jours « biens communs » ? Pascal Nicolas-Le Strat et Jeremy Rifkin portent sur cette question un regard qui se situe aux antipodes :

« Le commun sera politique ou ne sera pas. Il sera rebelle ou ne sera pas. [...] Comment éviter que les enjeux fondamentaux du commun ne rejoignent la panoplie des instruments politiques - pourtant d'intérêt collectif majeur - que l'État est parvenu à technocratiser et à aseptiser, dans l'intention évidente de les dépolitiser. La liste est longue, entre les démarches participatives, la démocratie de proximité ou encore les dynamiques de développement. Le commun, lui aussi, peut parfaitement être capté par cet appareil d'État qui s'avilit depuis longtemps en un simple "atelier de réparation capitaliste", selon l'heureuse expression d'Oskar Negt, ou de réparation budgétaire pour le formuler dans l'esprit du moment. »²⁸

« Dans mon entreprise sociale, le TIR Consulting Group, nous vivons chaque jour cette nouvelle réalité directrice hybride. Nous élaborons des plans stratégiques de troisième révolution industrielle pour des villes, des régions et des pays, afin d'aider ces collectivités à édifier des infrastructures Internet des objets. Ces projets sont des dispositifs collaboratifs, au sein desquels marchés et communaux opèrent parallèlement, s'entre-alimentent ou coopèrent dans des structures de gestion conjointes, en général avec la participation des pouvoirs publics, qui se chargent d'instaurer des normes réglementaires, des codes et des incitations financières. »²⁹

²⁷ BOLLIER David, 2014, *La renaissance des communs. Pour une société de coopération et de partage*, Éditions Charles Léopold Mayer ; CORIAT B. (dir.), 2015, *Le retour des communs. La crise de l'idéologie propriétaire*, Les liens qui libèrent ; OSTROM Elinor, *Governing the commons. The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge University Press, 1990 (traduit en français en 2010, *Gouvernance des biens communs. Pour une nouvelle approche des ressources naturelles*, De Boeck, Bruxelles)

²⁸ NICOLAS-LE STRAT Pascal, *Le commun oppositionnel*, Variations [En ligne], 19 / 2016, URL: <http://variations.revues.org/753>

²⁹ RIFKIN Jeremy, *La nouvelle société du coût marginal zéro. L'internet des objets, l'émergence des communaux collaboratifs et l'éclipse du capitalisme*, Ed Les liens qui libèrent, 2014, p. 289

Deux postulats peuvent donc être faits concernant l'émergence de pratiques innovantes et éventuellement des biens communs à partir du processus mis en place par la Ville de Paris. Le premier soutient que ceux-ci sont avant tout politiques et contestataires et donc que malgré l'innovation de procédé réalisée par la Mairie de Paris, aucun bien commun durable n'émergera de l'ouverture de la Petite Ceinture. Le second soutient, quant à lui, l'idée qu'aujourd'hui, au regard des enjeux et des complexités de mise en œuvre de biens communs, le rôle de la Mairie de Paris est indispensable dans leur émergence sur la Petite Ceinture.

En considérant que le deuxième postulat semble refléter le mieux la manière actuelle de fabriquer des biens communs en milieu urbain et à grande échelle, nous partons sur l'hypothèse d'une possible transformation de la Petite Ceinture en creuset de biens communs fonctionnant en synergie grâce au processus innovant de fabrication urbaine mis en place.

Vérifier l'hypothèse précédemment posée doit nécessairement passer dans un premier temps par la définition du cadre historique et théorique, fondé sur une recherche documentaire. Ce cadrage présente à la fois l'état actuel de la voie et les principaux enjeux auxquels doit répondre le projet, et également la définition de ce que sont la sociologie de l'innovation et les communs, au sens où nous l'entendons pour ce projet.

Dans un second temps, la méthodologie du travail de terrain, fondée sur l'exploitation de dix entretiens réalisés d'avril à décembre 2016 et sur les enseignements d'une immersion au sein de l'agence Oïkos, mandatée pour la préfiguration des usages dans le 14^e arrondissement au sein du collectif *Les Pipistrelles*, de juillet 2016 à janvier 2017, et pour la mise en place des chantiers participatifs des 16^e, 17^e et 18^e arrondissements au sein du collectif *Traverse*, de février 2017 à avril 2018, permet d'explicitier les défis que durent relever les collectifs sur les chantiers participatifs et en quoi ils contribuent au processus d'innovation de procédé que constitue l'urbanisme transitoire.

Enfin, dans un troisième temps, les enseignements de l'immersion au sein des collectifs permettent d'évaluer, sur le temps donné de la démarche (2015-2018), dans quelle mesure les enjeux du projet ont pu être tenus et dans quelle mesure le processus d'innovation de procédé a permis l'émergence de certains micro-projets de quartier susceptibles de prendre, à terme, la forme de l'auto-gestion et ainsi être assimilés à du « bien commun ».

I - LA PETITE CEINTURE : DU SERVICE PUBLIC A L'USAGE PUBLIC

UNE HISTOIRE FERROVIAIRE 1852 - 2005

A l'origine, de 1851 à 1869³⁰, l'édifice avait la fonction de raccorder les différentes radiales ferroviaires de Paris, de permettre les échanges de marchandises entre les gares³¹ et d'approvisionner depuis l'intérieur les différents bastions de l'enceinte de Thiers, construite par la Ville de Paris à partir de 1841³². A l'exception de la ligne d'Auteuil, le trafic voyageur sur l'ensemble de la ligne débuta de manière importante à partir du début du XX^e siècle. Comportant à l'époque 29 stations le long de son parcours et étant reliée à toutes les gares parisiennes, elle représentait une véritable solution de transport. Avec pas moins de 566 circulations par jour, pour une durée du trajet complet d'une heure et trente minutes, ce sont près de 39 millions de personnes qui l'empruntèrent en 1900 (record), année de l'Exposition universelle, contre seulement 5 millions en 1878. La Petite Ceinture fut ainsi un précurseur du métro parisien. Cependant, le développement de ce dernier, plus central, plus moderne et dépendant d'un autre système tarifaire, lui fit concurrence et enclencha le déclin du transport de voyageurs sur la Petite Ceinture. La fréquentation diminuant, le nombre de trains se vit aussi réduit, jusqu'à l'arrêt du 22 juillet 1934 mettant fin au trafic de voyageurs. Un bus de remplacement fut mis en place dès le lendemain sur le boulevard des maréchaux, aujourd'hui remplacé par les tramways T3a et T3b. La ligne d'Auteuil connut en revanche une histoire différente, puisque son fret de voyageurs put se maintenir jusqu'en 1985, avant qu'une partie de son tronçon ne soit intégrée à la ligne C du RER en 1988. Le reste fut abandonné, défermé durant l'été 1993, avant d'être reconverti en « sentier nature » et ouvert au public en 2007.

Pendant toute cette période, le fret de marchandises continua sur le reste de la Petite Ceinture, jusque dans les années 1980, date à partir de laquelle il diminua à cause de la désindustrialisation de Paris et de la relocalisation des industries en périphérie³³. En 1993, le trafic de fret fut arrêté, mais quelques trains vides ainsi que les trains quotidiens de nuit du *Napoli Express* continuèrent à y circuler. Hormis les quelques échanges de locomotives entre les gares Saint-Lazare et de l'Est, le trafic est dorénavant totalement arrêté. En dehors des parties reconverties ou intégrées au RER C, le patrimoine restant de la Petite Ceinture s'étend à présent sur 23 km de voie ferrée³⁴.

Du point de vue de l'imaginaire collectif, comme l'explique Bruno Bretelle dans son article³⁵, deux vagues d'oubli se succédèrent quant à la fonction de la Petite Ceinture. La première s'effectua à partir de 1934 lorsque la fonction du transport de voyageurs cessa. La deuxième débuta en 1993.

³⁰ BRETELLE Bruno, « L'action d'une association : l'inventaire de la Petite Ceinture de Paris », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 40 | 2009, mis en ligne le 01 novembre 2011, consulté le 3 novembre 2015. URL : <http://rhcf.revues.org/728>

³¹ SCAPINO Julie (dir.), *Le Plan biodiversité de Paris : quelle appropriation sociale ?*, conférence organisée par le collectif *Les Pipistrelles*, Paris, Usine Spring Court, 2016

³² Contributeurs à Wikipedia, 'Ligne de Petite Ceinture', *Wikipédia, l'encyclopédie libre*, consulté le 29 novembre 2015, URL : http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Ligne_de_Petite_Ceinture&oldid=120868467

³³ SCAPINO Julie (dir.), *opus cité*

³⁴ BRETELLE, *opus cité*.

³⁵ BRETELLE, *opus cité*.

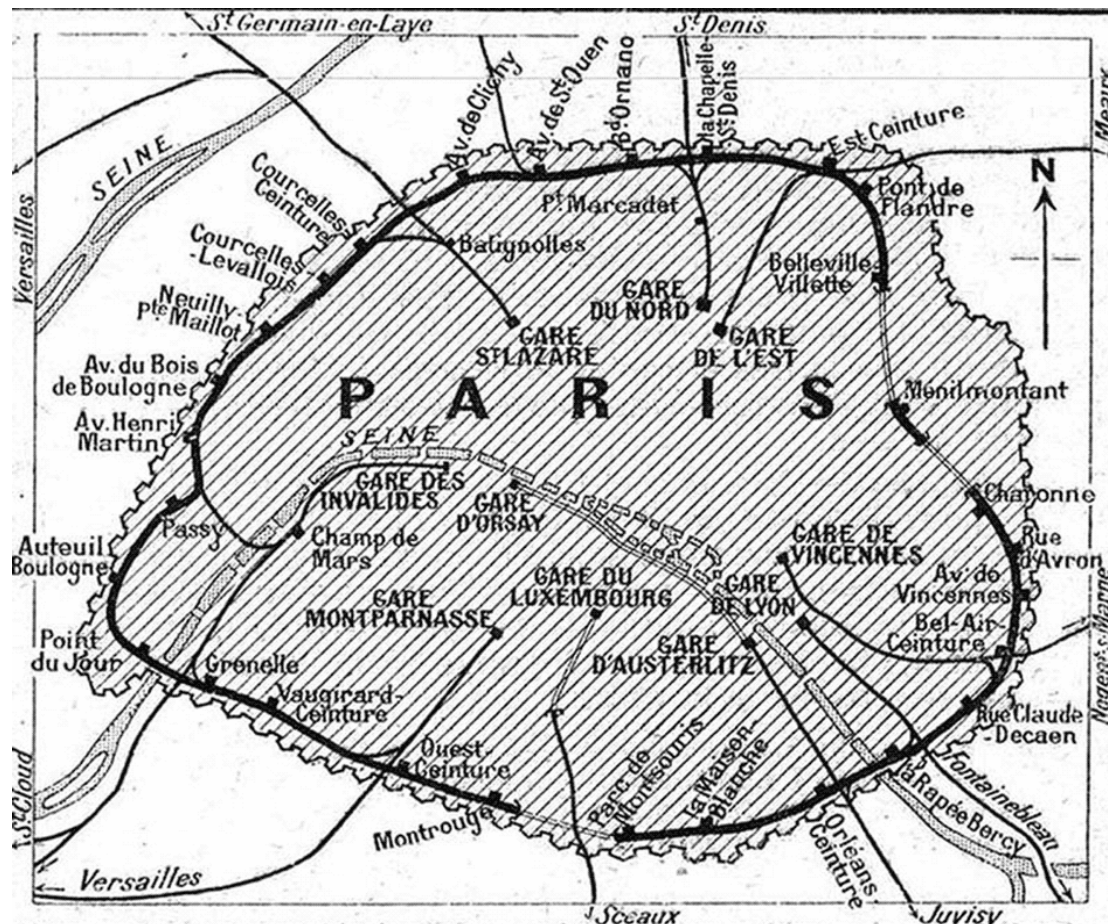


Figure 4 : la Petite Ceinture en 1921 (trait gras)³⁶

Ces vagues d'oubli furent alimentées par la dégradation du patrimoine de la ligne. En effet, dès 1950, celui-ci commença à en souffrir par la démolition du viaduc d'Auteuil (endommagé par une bombe en 1943³⁷) reliant la Porte d'Auteuil au 15^e arrondissement. Depuis, sur les 29 stations de voyageurs, 13 furent détruites. Quant aux 16 autres, certaines furent détériorées soit par le temps soit par des personnes. C'est en réaction à cet oubli général que l'Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau ferré (ASPCRF) fut fondée en 1992 afin de militer pour la préservation et la réutilisation de la ligne. Elle soutient le projet de remise en service d'un trafic de fret léger de marchandises et de voyageurs, limitant le nombre de poids lourds entrant dans la capitale et pouvant désengorger l'Est parisien grâce à un meilleur mail de transport en commun. Ce projet joue sur deux aspects, celui de la connaissance du patrimoine ferroviaire et celui de son intérêt dans le contexte actuel économique et environnemental. Néanmoins, même si, pendant un certain temps, les Franciliens ont, selon Bruno Bretelle, confondu la Petite Ceinture avec l'ancienne ligne de la Bastille et que les acteurs politiques ont eu une difficile compréhension de l'« effet réseau »³⁸, en opposition à l'« effet quartier », il est à noter qu'aujourd'hui, en 2018, les choses ont changé. Suite à l'arrêt du trafic de fret en 1993, seuls quelques trains continuèrent de circuler sur la voie, avant que le dernier, un train « découverte »,

³⁶ BRETELLE, opus cité, Collection particulière

³⁷Contributeurs de Wikipédia, "Viaduc d'Auteuil," *Wikipédia, l'encyclopédie libre*, consultée le 22 mai 2016, URL : http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Viaduc_d%27Auteuil&oldid=112296347.

³⁸ BOWIE Karen, BONNEFOY Laetitia, DE ANDIA Béatrice, TEXIER Simon. *Paris et ses chemins de fer*, Action artistique de la Ville de Paris, avril 2004. 286 p.

organisé par l'Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré, ne circule le 22 juin 2003³⁹.

A partir de la fin du trafic de marchandises, la Petite Ceinture prit petit à petit le visage d'une friche, colonisée par la végétation ainsi que par les déchets et les graffs. En effet, celle-ci fut très vite fréquentée par les aventuriers, même si, encore aujourd'hui, elle relève du domaine ferroviaire et qu'elle est donc clôturée et interdite d'accès ⁴⁰. Pendant cette même période, il fut également possible d'observer une action pionnière de reconversion de ce patrimoine, réalisé par un groupe d'habitants au niveau de la porte de Clignancourt. Il s'agit du travail mené par l'actuel jardin partagé *Le Jardin du Ruisseau*.

Il vit le jour en 1998, grâce à un groupement d'habitants du quartier. A l'époque, le site de la Petite Ceinture, complètement à l'abandon (mis à part quelques très rares trains de maintenance), servait de décharge publique pour les habitants du quartier. Exaspérés par cette situation, le groupe décida de demander à la SNCF qu'elle intervienne pour nettoyer les lieux. Ne pouvant dépasser les deux nettoyages annuels, la SNCF refusa la demande, mais accepta la seconde demande du groupe, celle de s'occuper du nettoyage à la condition que la SNCF s'occupe par la suite du déblayage des sacs d'ordures. Le système fonctionna un certain temps, jusqu'à ce que le groupement d'habitants s'aperçoive que les autres habitants continuaient de jeter leurs détritrus. C'est de ce constat que tout le projet a démarré. L'idée fut de trouver le moyen de faire respecter les lieux par les autres habitants. La première étape fut d'embellir les talus grâce à la plantation de fleurs et de plantes. Rapidement, des enfants vinrent leur prêter main forte et c'est ainsi que l'idée de faire un jardin pédagogique est née. Les premières contributions des écoles du quartier permirent de lancer officiellement en 2000 la création de l'association avec l'appui de la SNCF et de plusieurs médias télévisés.

Toutefois la rapide expansion sur la Petite Ceinture du travail associatif a mis sa direction devant un obstacle. L'accord qu'elle avait avec la SNCF restait celui de pouvoir entretenir le lieu, mais pas forcément de sécuriser le site pour un accès plus large du public. Le groupe travailla alors avec l'un de ses membres, architecte, avec qui ils montèrent un projet de jardin pédagogique soutenu par la Mairie de Paris (consistant à entretenir le site et à répartir les parcelles pour chacune des écoles partenaires). Deux années de négociations s'écoulèrent entre la SNCF et la Mairie avant de voir sortir un accord juridique. Celui-ci a permis à la Mairie de sécuriser le site, d'y installer un accès piéton et d'être locataire du lieu pour un total de 10 000€/an. A la suite de cet accord, une convention fut passée entre la Mairie et l'association pour établir une ouverture à la fois privée et publique du lieu et pour déterminer les aménagements à réaliser. Un escalier, des grilles de protection, du mobilier paysager et du mobilier de jardin en bois y furent installés. C'est ainsi que le *Jardin du Ruisseau* fut officiellement ouvert en 2004⁴¹.

³⁹ Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré (ASPCRF), *Circulations exceptionnelles sur la Petite Ceinture Est le 22 juin 2003*, consulté le 11 novembre 2016, URL : <https://www.petiteceinture.org/Circulations-exceptionnellesur-la.html>

⁴⁰ SCAPINO, opus cité

⁴¹ ROBIC Martine, présidente du Jardin du Ruisseau, entretien réalisé le 22 mai 2016.

UN BIEN CONVOITE PAR TOUS 2006 - 2014

La réémergence du sujet de l'avenir de la Petite Ceinture est venue sous la mandature de Bertrand Delanoë, Maire de Paris de 2001 à 2014, lors des débats sur l'aménagement d'une ligne de tramway faisant le tour de Paris au niveau du boulevard des Maréchaux (mise en service du premier tronçon en décembre 2006 ; actuellement T3a et T3b)⁴². D'un côté, la Mairie souhaitait redessiner ce boulevard afin d'y limiter le trafic automobile et d'y privilégier les déplacements doux. D'un autre côté, les opposants au projet mettaient en avant l'ineptie d'aménager une nouvelle ligne alors qu'à 150 mètres se trouvaient les rails de la Petite Ceinture, jadis support du transport de voyageurs, cet argument n'étant valable que pour la partie Sud du tronçon du fait que, sur sa partie Est, le boulevard s'éloigne de 800 à 1500 mètres de la Petite Ceinture. A l'époque, la remise en cause de la place de l'automobile étant plus inédite qu'à présent, cette volonté politique faisait débat. Néanmoins, ce débat sur le tramway parisien a permis la réémergence des questions sur le devenir de l'édifice de la Petite Ceinture⁴³.

Il est possible de constater que depuis ces débats, dans les années 2000, le statut de la Petite Ceinture a progressivement glissé de l'infrastructure ferroviaire à l'espace-nature. Cette transition s'est largement faite sous l'action de la Municipalité parisienne et constitue un enjeu territorial du plan de biodiversité, stratégie de la ville qui fut adoptée en 2011 pour favoriser la biodiversité sur le territoire parisien. La ville œuvre, encore aujourd'hui, pour changer le statut de la Petite Ceinture dans les grands schémas d'aménagements, afin d'en faire officiellement une trame verte⁴⁴. Suite à la signature, en mai 2006, du protocole d'accord entre la Ville de Paris et Réseau Ferré de France (RFF) (aujourd'hui SNCF-Réseau), pour une durée de cinq ans, des mesures de protection et d'entretien de la Petite Ceinture furent prises. Depuis cette signature, la nature est gérée de manière différenciée et écologique. La possibilité de réaliser des aménagements réversibles sur le site fut aussi accordée à la Ville de Paris par la SNCF. Ainsi la ville transforma un certain nombre de sites et de tronçons pour créer des jardins partagés, associatifs et des espaces verts publics. Le tronçon ouest, de l'ancienne Gare de Passy à la Porte d'Auteuil, ayant été déféré, la Mairie aménagea en 2007 l'ancienne voie en sentier nature⁴⁵. Dans ce premier réaménagement, le Sentier Nature correspond à un aménagement paysager comportant des aspects pédagogiques (cartels d'explications et panneaux d'informations) et sportifs (sol mou). Même si, au fil des années, l'association d'insertion *Espaces*, en charge de la gestion écologique et de l'entretien du site, eut l'autorisation d'installer des bancs répondant à la demande des usagers, le sentier ne permet aucun autre type d'usage et donc d'appropriation. Mises à part quelques rares traces, l'ensemble des vestiges du chemin de fer a disparu.

A l'heure actuelle, seules deux portions de la Petite Ceinture ont été retirées du Réseau Ferré national : le sentier nature du 16^e arrondissement et la Tranchée Pereire dans le 17^e arrondissement. Pour sortir un tronçon du Réseau Ferré, il faut prouver que celui-ci n'a plus aucun usage ferroviaire à long terme, l'évolution urbaine pouvant parfois susciter de nouvelles utilisations. C'est pourquoi le reste de la Petite Ceinture est maintenu propriété de SNCF-Réseau,

⁴² GODARD François, *Paris, un désir nommé tramway*, 51', 2000, URL :

<http://www.telegodard.fr/pagesFilms/parisundesirnommetramway.htm>, consulté le 5 décembre 2016

⁴³ Entretien anonyme sur la Petite Ceinture de Paris, réalisé le 14 mai 2016.

⁴⁴ SCAPINO Julie (dir.), *opus cité*

⁴⁵ Contributeurs de Wikipédia, "Petite Ceinture du 16e," Wikipédia, l'encyclopédie libre,

http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Petite_Ceinture_du_16e&oldid=131361255, page consultée le novembre 13, 2016.

car il y a une obligation (inscrite au SDRIF jusqu'en 2030⁴⁶) de maintenir la Petite Ceinture comme moyen de transport potentiel. Différentes parties sont occupées par le RER C dans le Nord-Ouest et quelques parties au Nord et au Sud-Est de Paris sont en interaction avec les grands pôles des gares de Lyon et Paris-Nord. Certains endroits servent aussi au remisage des rames. Il existe donc quand même un besoin ferroviaire⁴⁷. Toutefois, à partir de 2012, la SNCF affichant son choix de ne plus faire circuler de trains, les perspectives de trafic ferroviaire lourd commencèrent à disparaître. Une phase d'études prospectives fut alors réalisée par l'APUR en 2011 et 2012, puis une phase de concertation générale, dans toutes les mairies d'arrondissements concernées, eut lieu en 2013 et en 2014. Ces deux phases permirent de mettre en avant les possibilités offertes par l'infrastructure et les attentes des citoyens en termes d'aménagement. C'est pourquoi la Mairie de Paris organisa de décembre 2012 à février 2013 des séances de concertation et de visite de l'édifice. Le public put débattre lors de réunions dans les mairies d'arrondissement et contribuer à la discussion grâce à une plateforme en ligne créée pour l'occasion. La synthèse de ces concertations permet de mettre en lumière plusieurs perceptions et propositions notables pour le devenir de la Petite Ceinture⁴⁸. Ses valeurs paysagères et patrimoniales tendent à donner aux Parisiens une perception relevant majoritairement d'un espace investi d'imaginaires. Au cours des séances de concertation, cinq principales propositions d'ouverture émergèrent. Il s'agit de mieux valoriser la Petite Ceinture de par son paysage, le patrimoine historique qu'elle représente, ses accès, ses abords et son fonctionnement urbain. L'ouverture de la Petite Ceinture est aussi un enjeu social. C'est pourquoi les questions d'accueil et de convivialité furent présentes. Il faut préserver les usages existants et développer la rencontre et le faire ensemble. Troisièmement, contre un déplacement continu de vélos, les habitants n'en sont pas moins opposés à un réseau de déplacement doux. Le rôle écologique n'a bien sûr pas été oublié, puisque l'une des grandes questions est : comment pouvons-nous concilier préservation de la biodiversité et ouverture au public ? ... L'une des réponses possibles à l'époque étant que nos activités pourront aussi contribuer au renforcement de la biodiversité. Enfin, la diversification des pratiques fut un point essentiel des débats.



Figures 5 et 6 : vues des quais de la gare du Cours de Vincennes (20^e) et du pont-rue de la rue des Plantes (14^e)⁴⁹

⁴⁶ BRETTELLE Bruno, *Situation de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris*, brochure imprimée, Paris, Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son réseau Ferré, juin 2015, 4 p.

⁴⁷ HORTH Xavier, chef du département stratégie, émergence et innovation de SCNF Immobilier, entretien réalisé le 14 mai 2016.

⁴⁸ Ville ouverte, *Petite Ceinture ferroviaire : bilan de la concertation et perspectives*, Paris, Ville de Paris et Direction de l'Urbanisme, janvier 2016, 12 p.

⁴⁹ Photographies issues de : BLANCOT Christiane (dir.), *Etude prospective sur le devenir de la Petite Ceinture : phase 2 – Evolutions*, Paris, APUR, nov. 2012, 104 p., p.10 et p.16

Cet espace libre, en friche, incite à imaginer de nouvelles possibilités, notamment sportives, sociales et culturelles. Afin de mettre en œuvre toutes ces propositions, le maître mot est celui de trouver un nouveau processus de projet. Concevoir et réaliser ensemble semble être le vœu le plus fort des habitants. Ceux-ci vont jusqu'à proposer la possibilité d'essayer rapidement des aménagements légers et réversibles, et de prendre part à la programmation, cela aussi à long terme. Pour clôturer ces débats publics, un séminaire fut organisé, en trois séances, entre professionnels, universitaires, experts et membres d'associations. Ce séminaire avait pour but de questionner plus précisément trois grandes problématiques : le potentiel ferroviaire, le potentiel environnemental et le potentiel urbain de la Petite Ceinture⁵⁰.

La première séance fut consacrée à « la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture et son évolution pour le transport »⁵¹. Les différents intervenants furent Hervé Levifve, chargé d'études à l'APUR, Olivier Milan, directeur adjoint de l'aménagement et de l'immobilier à la Direction régionale Ile-de-France de Réseau Ferré de France, Yves Boutry, vice-président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports Ile-de-France, Sophie Laurent, architecte-urbaniste au département « Mobilité et transports » de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France, Christophe Ripert, directeur immobilier de SOGARIS (conception, aménagement, investissement, commercialisation, exploitation et gestion de sites logistiques⁵²), et Claude Samson, président d'AFILOG (association regroupant l'ensemble des métiers de la Supply Chain et de l'immobilier logistique⁵³). Un certain nombre d'associations participèrent également au débat. Sans entrer dans le détail des argumentaires, nous pouvons retenir plusieurs points de vue. Pour les pro-ferroviaires, le retour du fret de marchandises permettrait de diminuer le nombre de poids lourds aux portes de Paris. Les trains pourraient ainsi acheminer de manière plus fine les marchandises, en luttant contre l'émission des gaz à effet de serre (GES). De plus, les surlargeurs pourraient accueillir des locaux associatifs et des espaces verts, contribuant à la mixité des usages et au maintien de la biodiversité. Quant au fret de voyageurs, le projet permettrait de compléter le mail de transport en désengorgeant les lignes 2 et 6, les futures lignes du Paris Grand Express et en étant plus efficace, sur le plan de la vitesse, que le T3 sur le boulevard des maréchaux. Cette fonction serait d'autant plus avantageuse dans le secteur nord-est, où les quartiers sont mal desservis en transports en commun. Parmi les anti-ferroviaires, certains acceptent l'idée d'un transport en commun dans le nord-est mais pas dans le sud. En effet, le T3 longeant tout du long, il s'agirait d'un doublon. Pour d'autres, la fonction même du ferroviaire n'est plus adaptée. Le fret de marchandise n'est pas adapté, car il ne permettrait pas d'acheminer les produits ni depuis les portes de Paris, ni de façon précise au cœur de Paris. De plus, pour qu'un tel investissement soit rentable, le projet nécessiterait une forte augmentation du fret de marchandises par voie ferrée, alors qu'actuellement, celui-ci est en décroissance.

Quant au transport en commun, celui-ci n'a pas sa place ni au sud pour les raisons évoquées précédemment, ni au nord-est. Selon eux, le T3 et les futures lignes du Paris Grand Express désengorgeront suffisamment Paris pour ne pas avoir besoin d'un nouveau maillage. De plus, dans le secteur nord-est, le raccordement des lignes 7bis et 3bis serait plus pertinent et coûterait moins cher. Cet argument est d'autant plus valable que le raccordement des deux lignes

⁵⁰ Collectif, *Actes du Séminaire sur l'avenir de la Petite Ceinture*, 14 février 2013, archives de la Mairie de Paris.

⁵¹ BRETELLE, opus cité.

⁵² Sogaris, URL : <http://www.sogaris.fr>, consulté le 22 mai 2016

⁵³ Afilog, URL : <http://www.afilog.org/qui-est-afilog>, consulté le 22 mai 2016

fut déjà réalisé en 1921 pour des raisons techniques, et qu'une possible fusion des deux lignes en une seule pourrait avoir lieu à l'horizon 2020, lors de l'ouverture de la future ligne 15⁵⁴. Sur la partie Est de Paris, cette « nouvelle ligne » permettrait de jouer un rôle semblable à celui d'un métro sur la Petite Ceinture, en termes de desserte de transport en commun.

La deuxième séance fut consacrée aux « Services écologiques, cadre de vie et usages »⁵⁵ de la Petite Ceinture. Les différents intervenants furent Emmanuelle Roux, architecte à l'APUR, Luc Abbadie, professeur, directeur de l'Unité de Formation et de Recherche « Terre environnement biodiversité » à l'université Paris VI Pierre et Marie Curie et directeur du laboratoire Biogéochimie et écologie des milieux continentaux, Nathalie Blanc, géographe urbaine et directrice de recherche au CNRS (Unité Mixte de Recherche « LADYSS » (laboratoire dynamiques sociales et recomposition des espaces)), Nicolas Bonnenfant, paysagiste, membre de Coloco (collectif indépendant de paysagistes, d'urbanistes, de botanistes, de jardiniers et d'artistes en un atelier des paysages contemporains⁵⁶), Philippe Clergeau, professeur d'écologie urbaine au Muséum national d'Histoire naturelle et Yann Fradin, directeur général de l'association *Espaces*. Pour débiter, Emmanuel Roux commença par présenter le sujet sous ses nombreux usages et ses caractéristiques écologiques.

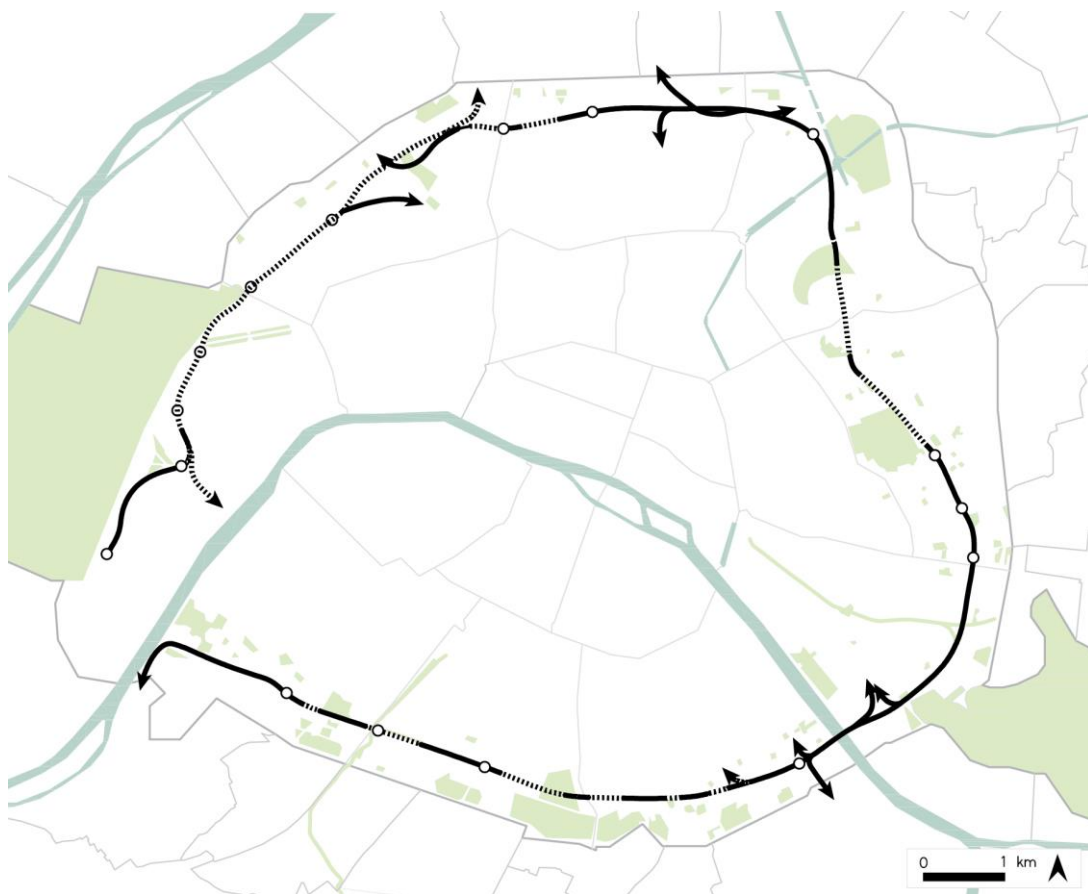


Figure 7 : Carte représentative des principaux espaces verts jouxtant la Petite Ceinture (trait gras)⁵⁷

⁵⁴ Carte des métros parisiens, consultée le 22 mai 2016, URL : <http://carto.metro.free.fr/cartes/metro-paris>

⁵⁵ *Actes du Séminaire [...]*, opus cité.

⁵⁶ Coloco, URL : <http://www.coloco.org/300514/manifeste>, consulté le 22 mai 2016

⁵⁷ VALLET Cosme, collection personnelle, données issues de l'APUR, mai 2018

La Petite Ceinture, en plus d'être une ancienne ligne de chemin de fer abandonnée, est un espace vert et ludique par endroits. Sur son tracé, il est possible d'y retrouver un dépôt de bus, des ateliers d'artistes, un café-concert dans l'ancienne gare de Charonne (*la Flèche d'Or*), un sentier nature, des terrains de tennis, une location de vélos, des sites de graffeurs, et des accès aux catacombes. Avec ses 35 tonnes de déchets à évacuer par an, liées en partie aux squats, l'entretien de la ligne n'est pas négligeable. D'autant plus que la végétation spontanée qui s'y est développée nécessite un entretien contre les espèces invasives, réalisé par les associations de réinsertions (*Etudes et Chantiers, Interface, Espaces et Halage*). On ne dénombre pas moins de 450 espèces végétales et 240 espèces animales sur l'ensemble de la ligne. De par cette biodiversité et la relation de la Petite Ceinture avec les parcs parisiens, les cimetières, les canaux et la Seine, elle constitue incontestablement une trame verte en plein cœur de la ville.

Les différents intervenants exprimèrent chacun leur avis. Néanmoins, certaines idées fortes ressortirent. La première porte sur l'importance du mode de gestion et de fonctionnement de la Petite Ceinture. Peu importe l'aménagement (ferroviaire, piéton, cyclable, ...), si celui-ci est mal géré, il peut avoir une incidence sur la biodiversité. La question à traiter concerne donc la politique de gestion du site.

La seconde est l'enjeu écologique de la Petite Ceinture, contribuant à la qualité de vie des Parisiens. L'enjeu est désormais de construire un « partenariat entre la société et la nature ». Il permet d'un côté d'adapter la ville aux changements climatiques, en luttant par exemple contre les îlots de chaleur, et d'un autre côté de parler de « nature productrice » pour parler des usages à dimension sociale : développement du salariat dans l'agriculture urbaine, insertion des jeunes grâce aux associations, usages ludiques, associatifs, médicaux, etc. La Petite Ceinture, si elle est bien gérée, pourra à l'avenir être un corridor écologique de première importance à Paris, en transformant la ville et ses usages et en lui conférant une nouvelle dynamique économique. Lors de cette deuxième séance, la question du transport ferroviaire fut une nouvelle fois abordée. Pour Nicolas Bonnenfant, paysagiste et membre de Coloco, le thème de la circulation a également toute sa place. L'infrastructure permet la circulation des espèces, des animaux et des hommes. C'est pourquoi une circulation ferroviaire douce n'est pas inintéressante. Le projet doit fédérer un ensemble de programmes pour que le thème de la circulation soit homogène. En réponse, Nathalie Blanc s'est dite étonnée des interventions opposants biodiversité et transport, sachant que la SNCF n'a pas la volonté d'un retour du ferroviaire sur ses lignes... Enfin, Luc Abbadie introduisit la question de la sanctuarisation. En effet, cette proposition, soutenue par de nombreuses personnes, part du principe que la meilleure manière de pérenniser la biodiversité sur la Petite Ceinture serait d'accroître la nature et d'y interdire l'accès aux personnes. Pour le chercheur, la diversité dépend également des usages et des modes de gestion. Ainsi la sanctuarisation du site serait favorable à la biodiversité, mais en même temps, cela n'est pas judicieux de mettre la nature loin de l'homme, surtout dans un tel contexte⁵⁸.

Enfin la troisième séance fut consacrée au « potentiel urbain de la Petite Ceinture ». Les différents intervenants furent Dominique Alba, directrice de l'APUR, Dominique Figeat, président de l'Observatoire régional du foncier, François Grether, architecte-urbaniste, Jean-François Gueullette, directeur général de la Société d'Etude, de Maîtrise d'ouvrage et d'Aménagement Parisienne (SEMAPA), Djamel Klouche, architecte-urbaniste de l'agence l'AUC, enseignant à l'école

⁵⁸ *Actes du Séminaire [...]*, opus cité.

d'architecture de Versailles, et Monique Labbé, architecte, présidente du Comité Espace Souterrain de l'Association Française des Tunnels et de l'Espace Souterrain. Le premier constat réalisé par les membres de la session est qu'il est temps d'agir. La situation de *statu quo* doit cesser, car plus la politique de maintien de la Petite Ceinture dans cet état durera, plus cela coûtera cher et plus cela rendra les projets aux alentours compliqués. Partant de ce constat, les discussions se tournèrent ensuite sur les usages. Pour ce projet, l'objectif à ne pas perdre de vue est celui de la ligne comme bien commun de par sa structure, son histoire et sa forme. Sa continuité est donc la première chose à préserver. Selon Djamel Klouche, si le projet de reconversion se fait à l'échelle locale et non pas métropolitaine, la continuité ne se fera plus. Pour les usages, ceux-ci doivent être mixtes. Le potentiel le plus intéressant pour la Petite Ceinture est d'imaginer de nouveaux usages, d'envisager de nouvelles connexions. Pourquoi ne pas envisager une pluralité d'usages, entre transports légers, services de proximité et espaces de biodiversité. Tout en sachant, comme le dit Gilles Lecuir, représentant de Natureparif, qu'il n'y a pas assez d'espaces verts dans la ville. Enfin, comme le rappellent certains, même si le patrimoine ferroviaire n'est plus apte à servir, l'esthétique paysagère de la ligne est pour beaucoup très forte et la présence d'ouvrages d'art n'est pas à négliger.

Ce séminaire a permis de mettre en évidence que la décision de la SNCF de retirer les activités ferroviaires de la Petite Ceinture de Paris du Réseau National Ferré ne fait pas l'unanimité. Pour encore beaucoup, elle représente un potentiel de fret non négligeable. Cependant, la tendance tend plus vers des questions de nature en ville. Mais là encore, la question n'est pas simple, entre ceux qui militent pour la sacralisation des lieux et ceux qui demandent son ouverture complète au public. Dans les deux cas, les avantages et les inconvénients sont multiples et liés à des facteurs différents. La question des usages et des possibilités de reconversion renvoie, comme nous l'avons vu, à la fois à des intérêts économiques et écologiques mais également politiques. Il est également à noter que, parallèlement aux débats, la Mairie prend la décision de reconverter le tronçon du 15^e en promenade plantée, sans forcément tenir compte des conclusions de la concertation, réclamant la possibilité de faire ensemble, d'expérimenter des aménagements légers et réversibles et surtout de pouvoir prendre part à la programmation. L'ensemble du parcours (du parc André Citroën au parc Georges Brassens) fut ouvert au public en septembre 2013. Contrairement au sentier nature du 16^e arrondissement, la « Petite Ceinture 15^e » longue de 1,3 km a permis une meilleure préservation du patrimoine, en maintenant les rails et donc en respectant la réversibilité des lieux. Sur les parties présentant deux voies, seule une fut recouverte d'un cheminement piéton, la seconde permettant aux utilisateurs d'y faire ce qu'ils veulent. L'espace, très fréquenté les beaux jours, est principalement utilisé par les joggeurs et les parents avec des poussettes. Bien que traité dans le respect de sa valeur patrimoniale, le lieu a toutefois perdu son identité de friche urbaine et fit disparaître les usages qui y préexistaient. Les aspects réglementaires et normatifs ont suffi à dénaturer l'identité de friche de ce tronçon. Les normes de sécurité ont obligé la Ville à poser sur l'ensemble du parcours de nouvelles balustrades et de nouveaux garde-corps du fait que les existants étaient trop bas de 5 cm. Par définition, la Petite Ceinture souffre à l'heure actuelle d'un paradoxe. Ouvrir une friche au public implique de la sécuriser, de donner un accès aux personnes à mobilité réduite et donc de dénaturer son identité de friche. L'aménagement du reste du tracé reposera donc sur l'adéquation à ces trois oppositions.

Le travail de concertation alimenta les débats qui s'intensifièrent en 2014 lors de l'élection de la nouvelle Maire de Paris. Anne Hidalgo comme Nathalie Kosciusko-Morizet, candidates au

dernier tour de scrutin, eurent à cœur de mettre la reconversion de la Petite Ceinture au centre des débats. Chaque candidate ayant son projet, elles présentèrent des images de synthèse de ce que pourrait être la reconversion. C'est pourquoi, dans cette même continuité, en 2015, la Mairie ne fut guère étonnée de voir le nombre de propositions postées sur la plateforme numérique *Madame la Maire, j'ai une idée*. Toutefois, elle put aussi remarquer qu'un certain nombre des propositions étaient issues des associations déjà présentes lors de la phase de concertation⁵⁹.

INNOVATION DE PROCÉDE ET DEMARCHE PARTICIPATIVE 2015 - 2016

A la suite d'un premier banc d'essai en 2014, la Mairie de Paris lança en mars 2015 sa plateforme « Madame la maire, j'ai une idée »⁶⁰, proposant à tous les Parisiens de soumettre leurs idées et leurs projets pour améliorer la ville. A la suite d'un vote en septembre 2015, un certain nombre de projets furent sélectionnés pour être réalisés grâce aux 5% du budget d'investissement de la Mairie, ce budget représentant 480 millions d'euros pour l'ensemble de la mandature. Les votes pour les projets participatifs ont élu « La reconquête de la Petite Ceinture », « Paris aux piétons », « En piste, encore plus d'aménagement cyclable » et « Cultiver en ville ». Comme leurs noms l'indiquent, il s'agit d'une mise en valeur de l'agriculture urbaine, de la place du piéton et celle du cycliste dans la ville, et l'aménagement de davantage d'espaces de nature pour les Parisiens. Le projet concernant la Petite Ceinture de Paris, pour lequel une enveloppe de 7,5 millions d'euros fut retenue de l'enveloppe globale⁶¹, milite pour la création de nouveaux espaces de loisirs, de sport, d'art, d'agriculture urbaine, de promenade et de convivialité. Les propositions devront également, en plus d'être légères et réversibles, sauvegarder le patrimoine ferroviaire et sa biodiversité. Le second point fort de cette proposition est qu'elle regroupe les propositions de 73 Parisiens et d'un ensemble de 20 conseils de quartier, d'associations et de collectifs. Cette appétence pour la Petite Ceinture peut également se ressentir à travers la forte demande de visites de publics souhaitant découvrir le lieu, même illégalement. En mars 2016, la plateforme Cariboo, de mise en relation de personnes souhaitant visiter Paris avec des personnes connaissseuses de la ville, mettait en avant l'une de ses visites phares, « Un train abandonné dans Paris ? Découvrons-le ensemble ». L'annonce proposant une visite par groupes de 6 à 8 personnes, le tout pour 10€ par personne, connut un certain succès. Depuis son lancement, il est possible de voir l'entrain des personnes sur ce sujet, puisque à la date du 18 mai 2016, 3 740 demandes de visites furent faites, 25 890 personnes se sont dites intéressées pour y participer et l'annonce Facebook fut consultée plus d'un million de fois par les internautes. Par ce simple exemple, il est possible de constater l'appétence qu'ont les citoyens à découvrir ce lieu, à présent mythique⁶². Il est cependant nécessaire de rappeler que la reconversion de la Petite Ceinture et le Budget participatif étant deux « dossiers » administratifs différents, ces propositions n'ont finalement jamais eu pour but de dessiner à elles seules l'avenir de ce patrimoine. Pour comprendre ce qui s'est passé, rappelons que dans le même temps que celui du Budget participatif, le chantier d'aménagement du tronçon de la Poterne des Peupliers (13^e) en promenade plantée avait démarré. Chantier à peu près identique à celui de la promenade du 15^e, l'ouverture de la promenade de la Poterne des Peupliers

⁵⁹ AUBERT, opus cité

⁶⁰ Projet participatif de la Mairie de Paris, consulté le 2 janvier 2016, URL : <https://idee.paris.fr/co-construisons-paris>

⁶¹ HIDALGO Anne, 2016 *DEVE 63 DU*, projet de délibération, 18 mai 2016

⁶² Entretien anonyme sur la Petite Ceinture de Paris, réalisé le 14 mai 2016.

marqua néanmoins un tournant dans l'approche de la Mairie de Paris pour la Petite Ceinture, comme l'expliqua, lors d'un entretien, Samuel Aubert, consultant pour l'Agence ABCD, missionnée pour établir le plan programme pour la Petite Ceinture⁶³ :

« La commande était la suivante. La Ville de Paris et la SNCF viennent de signer un accord cadre sur un ensemble de sujets liés aux propriétés du groupe SNCF qui sont intra-muros et sur lesquels la Ville a des projets urbains. Ça, c'est le cadre général. [...] Nous héritions donc de cela et on disait qu'à partir de ce que les Parisiens ont exprimé comme désirs, il fallait rencontrer les différents Maires d'arrondissements pour savoir ce qu'eux veulent. On a bien sûr ensuite rencontré la SNCF et la Ville de Paris, les services centraux, pour savoir ce que les uns et les autres voulaient et il fallait synthétiser tout cela, trouver une sorte de règle du jeu générale qui corresponde à tout un tas d'inputs qui étaient en fait très, très divers. Car, comme c'est l'un des rares espaces vierges dans la ville de Paris, tout le monde imaginait quelque chose en rapport avec sa paroisse. Donc, quand on allait voir le service culture de la Ville de Paris, ils imaginaient qu'on allait mettre de la culture. Quand on allait voir le service urbanisme, ils disaient "Faites des parcelles à densifier". Quand on allait voir le service développement économique, ils disaient "On pourrait y mettre des *starts up* dans des wagons". Quand on allait voir les espaces verts, c'étaient des jardins. Quand on allait voir telle association de défense de la biodiversité, il fallait surtout ne pas y toucher car il y avait je ne sais pas quelle espèce. Voilà ! Donc, tout cela était foisonnant, parfois évidemment antagoniste, et il fallait donc trouver une sorte de voie médiane qui satisfasse tout le monde, à la fois la Ville, les Mairies d'arrondissement, la SNCF, tout ça avec un budget d'investissement et de fonctionnement réaliste, et des perspectives d'aménagement à relativement courts termes. Puisqu'en gros, il fallait que d'ici la fin du mandat, il y ait quelque chose de significatif qui apparaisse. [...]

Or, ils avaient quand même un problème, c'est que... Ils en ont déjà ouvert. Ils ont réussi à ouvrir des tronçons, historiquement dans le 16^e, puis il y a le 15^e qui a suivi et dernièrement, il y a eu le petit tronçon dans le 13^e qui a été fait, celui-là, sous la mandature d'Anne Hidalgo. Les autres étaient faites sous la mandature de Delanoë. Donc, la difficulté, c'était que, par exemple dans le 13^e, c'était l'un des tronçons les plus faciles techniquement parlant, parce qu'il était de plain-pied. Ils ont quand même mis plus d'un an avant de l'ouvrir. Les directives qu'on a données au service espace vert, DEVE, de la ville, ont été eux aussi pris dans un feu croisé, en disant "Il faut ça, nan, il faut pas ci, faut pas ça". Donc, ils ont fait et on leur a reproché de pas avoir fait. Bref, c'était un merdier. Cela leur a quand même coûté à peu près 2 millions d'euros, si je me souviens bien, pour les 500 mètres dans le 13^e. Donc là, ils se sont rendu compte qu'ils avaient un problème, car il y a 20 km à faire. Donc, si le plus facile sur 500 mètres leur coûtait 2 millions d'euros et qu'il fallait un an, en 2020, on a un kilomètre et demi et tout le monde va râler, parce que, sur le 13^e tout le monde a râlé. Il y en a certains qui ont trouvé que c'était trop, parce qu'il n'y avait plus l'esprit friche, d'autres pas assez parce que tu rentres et il n'y a rien. On ne sait pas si c'est ouvert le soir, pour quel usage, comment est-ce que les associations locales s'en servent ou pas... Tout ce test dans le 13^e a montré qu'il y avait une somme de questions et plusieurs réponses possibles et que rien n'avait été tranché. D'où la nécessité qui est apparue aux deux commanditaires, la Ville et la SNCF, d'avoir ce qu'on

⁶³ AUBERT, opus cité

appelle un plan programme. Là aussi, c'est un cadre, non plus purement administratif, mais aussi philosophique - quel est l'esprit avec lequel on veut aménager la Petite Ceinture - quant à son aménagement et quant à sa vie future, sa mise en usage. Une sorte de premier jalon théorique quant à sa mise en ouverture et sa mise en usage. »⁶⁴

En termes de références, Samuel Aubert put évoquer d'une part la Coulée verte qui est le précédent historique de la Petite Ceinture et d'autre part, son pendant new-yorkais, qui est la High Line. Ces deux projets étant indiscutablement des succès, ils reflètent les réelles appétences de la part des habitants pour ce genre d'équipements. Mais tous deux souffrent de deux problèmes par rapport aux objectifs de la Petite Ceinture. Premièrement, ce sont à chaque fois des petits tronçons (2,5 km en moyenne) alors que, dans notre cas il y a 20 km à aménager. Deuxièmement, l'échelle urbaine étant beaucoup plus forte (le fait qu'elle fasse le tour complet de la ville), elle demande à être appréhendée différemment. Il est nécessaire de réfléchir à la fois à une échelle globale et aussi à une échelle locale, ce qui ne fut pas le cas pour les deux exemples cités. Deuxièmement, ils souffrent tous deux de leur étroitesse et des conflits d'usages qu'il peut y avoir. L'ensemble des usages n'ayant pas été pensé au départ, comme le jogging par exemple, cela entraîne des conflits entre les utilisateurs. De plus, la High Line est une très belle réalisation, mais qui a coûté très cher et le résultat graphique est trop écrit, trop minéral, trop esthétisé pour qu'on puisse s'en inspirer pour la Petite Ceinture. Les Parisiens veulent quelque chose de plus simple et que cela reste dans l'idée de friche. S'il devait y avoir un jour un aménageur (paysagiste ou architecte), il devra avoir suffisamment d'humilité pour ne pas laisser sa signature.

Comme l'expliqua également Bruno Gouyette, responsable pour la Mairie de Paris de l'ouverture de la Petite Ceinture ferroviaire, la réflexion sur le mode de programmation et de conception se veut différente de celle pour les tronçons du 16^e, du 15^e et du 13^e en voulant inclure davantage les premiers usagers, sous des formes qui restent encore à travailler avec les propositions de projets à valider. La volonté étant aussi de pouvoir épurer au maximum les aménagements.⁶⁵

Pour faire différemment, la Mairie de Paris ainsi que la SNCF ont dû réfléchir collectivement à changer leur manière de procéder. Ils mirent tout d'abord en œuvre un nouveau dispositif partenarial, aboutissant à la signature d'un protocole-cadre le 17 juin 2015, d'une durée de 10 ans⁶⁶. Celui-ci prévoit de rendre progressivement possible l'ouverture au public de tronçons identifiés, de favoriser le développement, sur la base d'un plan programme, d'activités de promenade, de loisirs, culturelles, économiques, sportives, ..., ainsi que protéger et valoriser les éléments du patrimoine naturel, architectural et paysager de la Petite Ceinture⁶⁷. Ce protocole-cadre nécessita également la mise en place de nouveaux outils juridiques :

« [Ils] permettent de mettre à disposition de la Ville de Paris le foncier de la SNCF, notamment des conventions de superposition d'affectations (l'affectation prioritaire

⁶⁴ AUBERT, opus cité

⁶⁵ GOUYETTE Bruno, responsable pour la Mairie de Paris de l'ouverture de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris, entretien réalisé le 7 juin 2016.

⁶⁶ HIDALGO Anne, *2015 DU 10 : protocole cadre entre la Ville de Paris, SNCF-Réseau et SCNF-Mobilités sur la Petite Ceinture ferroviaire (12e, 13e, 14e, 15e, 16e, 17e, 18e, 19e et 20e)*, Paris, Direction des Espaces Verts et de l'Environnement et Service du Paysage et de l'Aménagement, 2015, 2 p., issu de URL : <http://api-site-cdn.paris.fr/images/154969.pdf>, consulté le 24 mai 2016

⁶⁷ Ville de Paris, « Cahier des Clauses Techniques Particulières », consultation n° 2016V12008420 : Mission de coconception et de coconstruction par des collectifs de compétences pluridisciplinaires dans le cadre de l'aménagement de la Petite Ceinture – en 3 lots séparés

restant au domaine public ferroviaire et des affectations secondaires venant s'y greffer), permettant la mise en place du projet d'ouverture au public. La SNCF reste propriétaire de l'ensemble de la Petite Ceinture (foncier et bâti existant), mais accorde à la Ville de Paris l'occupation de la Petite Ceinture en échange d'une redevance gratuite. C'est-à-dire que la Ville de Paris assurera l'ensemble des charges d'entretien de celle-ci : végétation, ordures, gestion des relations avec les riverains, des squats et des procédures juridiques inhérentes, entretien "en bon père de famille" des infrastructures ferroviaires pour un passage public, mais non pour un usage ferroviaire (selon l'article 606 du Code Civil qui définit les obligations d'un propriétaire, la SNCF conservant cette obligation pour les ouvrages à usage ferroviaire). »⁶⁸

« Le protocole de 2015 prévoit que la Ville de Paris soit bénéficiaire de conventions de Transfert de Gestion (16^e, 17^e), de convention de Superposition d'Affectation (12^e, 13^e, 14^e, 15^e, 19^e, 20^e) ou de convention d'Occupation Temporaire (17^e, 18^e) qui lui confèrent des droits d'aménagement et de jouissance des lieux. »⁶⁹

C'est à partir de ce protocole-cadre que la Mairie de Paris et la SNCF décidèrent ensuite de missionner l'agence ABCD pour la réalisation du plan programme.

Sur la question des motivations ayant poussé la Mairie à faire différemment, la première réponse fut celle de vouloir sortir d'une logique d'ingénierie, trop souvent mise en place dans ce genre de cas de figure. La Mairie et la SNCF firent le choix de faire appel à une assistance à la maîtrise d'ouvrage, car elles ressentaient la nécessité de s'ouvrir vers de nouvelles manières de faire. Dans l'élaboration des reconversions de la Petite Ceinture dans les 16^e, 15^e et 13^e arrondissements, Bruno Gouyette explique que la volonté était celle de réaliser une promenade plantée, permettant la déambulation et préservant la biodiversité. Nulle problématique de diversité des usages n'avait été abordée. Néanmoins, ils se rendirent compte que de nombreux autres usages sont possibles et décidèrent ainsi d'affirmer sur les futurs tronçons des réflexions d'appropriation et de *bottom up*. Au regard des enjeux auxquels ils doivent répondre, leurs services internes ne possédaient pas les capacités pour trouver de nouvelles manières de faire. C'est ainsi qu'ABCD eut l'occasion de proposer son plan-programme. Cette proposition permet de répondre aux différents enjeux, en agissant simultanément sur toute la ligne, en partant de l'existant, en agissant vite et de manière participative. Une des forces de ce plan-programme vient aussi du fait qu'il règle de manière équitable les tensions d'ordre politique entre l'échelle locale (associations, mairies d'arrondissement, etc.) et l'échelle parisienne.

La coïncidence entre l'élaboration du plan-programme et le budget participatif fut, selon Bruno Gouyette, un « pur hasard ». En réalité, ces deux projets furent menés séparément par des services et des équipes différentes. Le budget participatif avait pour objectif premier de faire émerger les propositions des Parisiens dans tous les domaines. Il n'était pas prévu qu'autant de propositions soient émises concernant la Petite Ceinture. Au final, ce furent 60 propositions groupées (chaque proposition étant un regroupement de plusieurs personnes/associations) en un seul projet qui fut élu, sous le titre de « La reconquête de la Petite Ceinture ». Le projet fut élu à la 4^e place et 7,5 millions d'euros lui furent attribués. Le budget participatif a, de ce fait, permis

⁶⁸ HORTH, opus cité

⁶⁹ Ville de Paris, « Cahier des Clauses Techniques Particulières », opus cité

de faire ressortir la volonté des Parisiens, mais n'était pas prévu dans le déroulement initial du projet. Pour cette raison, un phénomène de dischronie⁷⁰ apparaît, puisque la réflexion du plan-programme par ABCD est venue à la suite du budget participatif. Pour cette raison, les projets seront traités de la même manière que ceux proposés par les autres acteurs le long de l'infrastructure (hors cadre du budget participatif). Les collectifs désignés auront pour rôle de mettre en place ces projets dans l'esprit de préserver la continuité, la biodiversité, l'imaginaire et tout ce qui répond aux enjeux.

« En fait, il faut imaginer deux choses complètement différentes. Malheureusement, cela a été fait avec des raisonnements séparés, en silos. Donc, nous n'avons pas pu totalement prendre en compte sur l'aboutissement de la mission ce qui émergeait du Budget participatif, on l'a pris en cours de route. Et le Budget participatif ne pouvait pas tenir compte de notre plan programme puisqu'il n'était pas écrit. Donc, les deux trucs étaient lancés en parallèle, en fait. La difficulté est maintenant, pour la Ville de Paris de se dire "Comment je fais concorder les deux ?". Sachant qu'on avait quand même cela en tête, on a donc prévu une place pour les projets qui seront issus du Budget participatif et on a bien vu dans l'état des lieux de la concertation de 2013 et des projets présentés au cours de notre mission sur le Budget participatif, ce qui ressortait. Quelles étaient les envies ? Qu'est-ce qui était proposé ? Il y a quand même une filiation très claire entre ce qui a été proposé lors de la concertation en 2013 et ce qui est ressorti au Budget participatif en 2015. C'était d'ailleurs souvent les mêmes qui avaient fait des propositions en 2013 et qui les mettent au Budget participatif en 2015. On a donc pensé une complémentarité, mais ce sont quand même des choses qui ont été pensées dans des services différents à la Mairie et qui ont été raisonnées séparément. Donc, on ne s'en est pas occupé à proprement parler. On l'avait en tête, on l'a lu, on l'a analysé, on a essayé d'en tenir compte, de maintenant jusqu'à demain - cela faisait partie des éléments de notre équation - mais on ne s'en est pas occupé à proprement parler. Plus ce sera compatible et plus on pourra le porter. »⁷¹

Même si l'ouverture de la Petite Ceinture et le Budget participatif furent deux « dossiers » distincts, il est à souligner qu'ils sont tous deux issus d'une même volonté politique, celle de faire différemment, de faire avec les citoyens, comme a pu l'expliquer Bruno Gouyette. Ce point est remarquable, car il met en lumière la volonté politique de trouver de nouvelles manières de faire la ville. N'étant pas isolée, la réflexion de la Mairie de Paris ayant fait naître cette démarche tend à s'inscrire dans un processus d'innovation.

SOCIOLOGIE DE L'INNOVATION : CLEFS DE LECTURE

Le terme d'innovation, aujourd'hui employé à foison dans tous les domaines pour désigner un idéal à atteindre, doit être replacé plus précisément dans un cadre sociologique et étymologique. Comme nous l'explique bien Gérald Gaglio⁷², dans son ouvrage sur la sociologie de l'innovation, le terme souffre d'une confusion avec celui de l'invention. Pour citer Norbert Alter⁷³,

⁷⁰ GAGLIO Gérald, *Sociologie de l'innovation*, Paris, PUF, coll. Que sais-je ?, 2012, 126 p.

⁷¹ AUBERT, opus cité

⁷² AUBERT, opus cité

⁷³ ALTER Norbert, « L'innovation, un processus collectif ambigu », in Norbert Alter (dir.), *Les Logiques de l'innovation*, Paris, La Découverte, 2002, p. 15-40, p.16

« [l'invention] représente une nouvelle donne, la création d'une nouveauté technique ou organisationnelle, concernant des biens, des services ou des dispositifs, alors que l'innovation représente l'ensemble du processus amenant l'invention à être finalement utilisée, ou pas ». Autrement dit, invention et innovation ne s'excluent pas, mais demandent à être travaillées ensemble. Innover consiste à implanter durablement une invention dans un milieu social⁷⁴.

En effet, l'aspect social est primordial. Pour distinguer ce qui relève réellement de l'innovation, Norbert Alter⁷⁵ propose un critère ouvert, celui de l'émergence de nouvelles pratiques sociales dans le sillage d'une nouveauté. La simple question « Y a-t-il des usages ? » permet de déterminer rapidement si l'innovation possède un critère social opératoire, afin que l'invention puisse se répandre via l'appropriation. Elle suppose de gagner la familiarité des usagers pour pérenniser la nouveauté. Toutefois, cela suppose aussi qu'un processus d'apprentissage soit mené en amont pour que la sensation d'évidence naisse. « Je n'en voulais pas, mais aujourd'hui je ne peux plus m'en passer », comme en témoignent les enquêtes de doctorat de Gérard Gaglio. Moment charnière du processus, l'appropriation diffère toutefois selon les conditions du milieu. Les propriétés du terrain d'accueil influencent l'adoption de l'invention et sa transformation en innovation⁷⁶. Celle-ci dépend des milieux socio-professionnels et sociotechniques dans lequel elle s'inscrit et doit tenir compte des pratiques déjà présentes. Celles-ci peuvent contribuer comme empêcher que l'appropriation se fasse. Le déjà-là n'est pas uniquement social, mais touche aussi, par exemple, aux domaines économiques, juridiques et urbanistiques. Si ces critères ne sont pas suffisamment pris en compte, il peut arriver que les changements induits par l'invention soient trop importants pour la société, qui la rejette. Enfin, ajoutons que les principes du processus d'innovation ne sont jamais écrits dans les modes d'emploi. Seule l'appropriation permet de les découvrir.

Toujours liés aux pratiques sociales, il est possible de distinguer les différents domaines de l'innovation. De manière fréquente, chaque processus, quelle que soit l'invention, se distingue selon l'un de ces domaines : innovation de *produit* ; innovation de *procédé* ; innovation *organisationnelle et managériale* ; innovation de *service* ; innovation *sociale*. Cette typologie donne un repère utile à l'analyse des innovations, en évitant de les traiter de la même manière. Cependant, elle a aussi ses limites du fait de sa perméabilité. Selon les processus, une innovation peut se distinguer selon plusieurs de ces domaines.

Dans notre cas, l'ouverture de la Petite Ceinture s'insère dans le domaine de l'innovation de procédé que représente l'élaboration par la Mairie de Paris, par l'agence parisienne d'ingénierie culturelle et artistique ABCD, et par SNCF-Réseau du plan programme pour réfléchir à la manière de faire et de la mise en application de la démarche par les acteurs sur le terrain (les collectifs).

Concernant les séquences de l'innovation, le phasage du processus est encore un élément clé. Il faut tenir compte des phases d'appropriation, mais aussi de l'évolution de la société elle-même. Un processus étant long, il peut arriver que le milieu soit favorable à un instant t à l'invention, mais que la société évoluant très vite, l'instant $t+1$ ne soit plus favorable à l'appropriation. Il peut aussi arriver que des phases internes du processus se télescopent, liées à

⁷⁴ ALTER Norbert, *L'Innovation ordinaire*, Paris, PUF [2000], 2010

⁷⁵ ALTER Norbert, opus cité

⁷⁶ LEROI-GOUHRAN André, *Milieu et technique*, Paris, Albin Michel [1945], 1992

des temporalités différentes. On peut alors parler de dyschronies : « décalages de temporalités et d'apprentissages faisant problème entre ces différentes trajectoires »⁷⁷.

Si l'innovation est un processus d'appropriation sur le long terme, elle est aussi caractérisée par un certain nombre de propriétés sociologiques qu'il ne faut pas oublier. Autant une invention peut se faire individuellement, autant l'innovation est un processus collectif. Si nous ne retenons parfois que des « héros », comme Steve Jobs pour Apple ou Thomas Edison pour l'ampoule électrique, il est nécessaire de rappeler que le caractère collectif de leurs innovations fut un passage obligatoire et qu'ils ne jouèrent que des rôles d'organiseurs et d'entrepreneurs. L'innovation est de plus nécessairement collective puisqu'elle engage et concerne de facto une multitude d'acteurs.

La diffusion des innovations relève, quant à elle, de la question des trajectoires prises. D'où partent-elles ? Quels chemins empruntent-elles ? Cette thématique peut être vue et traitée de différentes manières selon les sources que l'on utilise. Toutefois, la référence du modèle diffusionniste se distingue des autres, notamment de celle anthropologique. Issu de l'ouvrage de synthèse du psychosociologue Everett Rogers⁷⁸, publié en 1962 et réédité quatre fois, ce modèle fut élaboré au sein des sociétés industrielles des Trente Glorieuses. Selon l'auteur, la diffusion se représente grâce au schéma de la courbe en S (démarrage poussif, accélération exponentielle, puis ralentissement notable avec une normalisation à un niveau élevé de possesseurs). Toujours selon Rogers, il est possible d'établir un sentier type pour n'importe quelle personne impliquée dans l'innovation et il est possible de visualiser les cinq types d'acteurs qui se succèdent au cours du processus. Les trois phases essentielles sont : la mise à la connaissance des individus de l'existence d'une nouveauté - phase du *savoir* - (généralement transmise par les médias de masse) ; la phase de la *persuasion*, fortement tributaire de l'environnement relationnel dans lequel se trouve l'individu ; le moment de la *décision* d'adopter soi-même la nouveauté⁷⁹.

Quant aux types d'acteurs, Rogers les caractérise ainsi : les *pionniers* qui sont frondeurs et qui prennent des risques ; les *innovateurs* qui adoptent un comportement nouveau et qui sont généralement imités ; la *majorité précoce* composée d'individus pragmatiques et moyennement ouverts au progrès ; la *majorité tardive* conservatrice et sceptique ; les *retardataires* aux valeurs traditionnelles, adoptant la nouveauté en fin de cycle. Cette classification fut beaucoup utilisée dans le domaine du marketing, mais présente un certain nombre de critiques comme le manque de finesse dans l'évolution des phases, le manque de porosité entre les catégories, son approche trop utilitariste et son discours trop succinct quant à la population qui promeut au départ la diffusion⁸⁰. De cette critique, il est ainsi possible d'aborder un second modèle de diffusion, celui du paradigme hiérarchique. Gérald Gaglio nous fait remarquer que chaque diffusion d'une nouveauté se fait d'un centre vers une (des) périphérie(s)⁸¹. Il faut donc voir cela comme un processus hiérarchique reproduisant la stratification sociale. Elle débute dans les classes supérieures et dominantes pour progressivement redescendre vers les catégories plus modestes. Néanmoins, ce modèle aussi présente ses limites comme le montre l'étude d'Howard Becker⁸² sur le phénomène *bottom up* (du « bas » vers le haut de l'échelle sociale). Son étude, consacrée aux

⁷⁷ GAGLIO, opus cité

⁷⁸ ROGERS Everett, *Diffusion of Innovations*, The Free Press, New York [1962], 2003

⁷⁹ GAGLIO, opus cité

⁸⁰ GAGLIO, opus cité

⁸¹ GAGLIO, opus cité

⁸² BECKER Howard, *Les Mondes de l'art*, Paris, Flammarion [1982], 1988 (tr. fr.)

musiciens de jazz à Chicago à la fin des années 1940, montre que cette pratique, partie de la classe populaire noire américaine, a progressivement touché les classes bourgeoises. Désormais, ce sont ces classes hautes, dites « cultivées », qui sont ferventes de ce type de musique. Il serait encore possible de citer un certain nombre de modèles types de diffusion présentant leurs avantages et leurs inconvénients. Mais nous l'aurons encore bien compris, les processus d'innovation n'étant jamais les mêmes, leur diffusion est à chaque fois différente et nécessite un modèle d'analyse particulier.

Suite aux différentes définitions que nous avons analysées sur le processus d'innovation, nous allons à présent aborder les débats récents en matière d'innovation, notamment en matière d'action publique. Cette dernière fait un pont avec le domaine d'innovation énoncé précédemment, en ce qui concerne la Petite Ceinture de Paris. Depuis les années 2000, la question de l'innovation est devenue un enjeu politique majeur, comme peut le démontrer le prix « Capitale européenne de l'innovation » attribué à la Ville de Paris le 7 novembre 2017⁸³. Les pouvoirs publics perçoivent l'innovation comme « une solution pour parvenir à une meilleure compétitivité, particulièrement dans un contexte de crise, voire pour résoudre des problèmes sociétaux »⁸⁴. Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, ceux-ci veulent de plus en plus contribuer au bien public, que ce soit dans le domaine de l'énergie, des transports ou de la recherche aux finalités militaires. Il est possible d'entendre un peu partout les pouvoirs publics afficher leur recherche d'innovation. Par exemple, lors du Conseil de Paris du 18 mai 2016, de nombreuses propositions étaient justifiées sur l'argument de l'innovation : « Paris doit être innovante », « Cette proposition fera rentrer Paris parmi les villes innovantes du monde », etc. L'un des enjeux des pouvoirs publics réside dans une double orientation donnée aux politiques publiques d'innovation. L'une, classique, apporte son soutien aux entreprises (ou autres groupements de type associatif). Cette mesure se concrétise par des subventions allouées, des déductions fiscales, le financement du secteur public de la recherche, des aides à la création d'entreprises (ou d'associations), et la mobilité professionnelle. La seconde orientation met, elle, l'accent sur la demande. Elle stimule « toutes les demandes qui incitent à l'innovation et/ou qui facilitent la diffusion d'innovations en accroissant leur demande, de même qu'elles définissent de nouveaux prérequis pour la commercialisation des produits et services ou une meilleure articulation de la demande »⁸⁵. Cela implique alors de fixer les nouveaux standards à respecter et de renforcer les réseaux d'acteurs publics/privés déjà constitués. Il s'agit en fin de compte de « susciter des conditions favorables à l'innovation »⁸⁶. De plus, même si l'adjectif de « durable » est aujourd'hui fréquemment utilisé, celui-ci relève surtout de l'effet de mode. Gérald Gaglio nous explique qu'idéologiquement, l'innovation n'est plus uniquement associée aux technologies, à la compétitivité et à la croissance. Les pouvoirs publics l'utilisent davantage pour des enjeux sociétaux, liés par exemple au domaine des biens communs : « Le terme de "ressource commune" désigne un système de ressources suffisamment important pour qu'il soit coûteux (mais pas impossible) d'exclure ses bénéficiaires potentiels de l'accès aux bénéfices liés à son utilisation »⁸⁷.

⁸³ « Paris désignée capitale européenne de l'innovation 2017 », La Tribune, 7 novembre 2017, consulté le 13 mars 2018, URL : <https://www.latribune.fr/economie/france/paris-designee-capitale-europeenne-de-l-innovation-2017-757025.html>

⁸⁴ GAGLIO, opus cité

⁸⁵ EDLER Jakob, GEORGHIOU Luke, « Public Procurement and Innovation : Resurrecting the Demand Side », *Research Policy*, n°36, 2007, p.949-963, p. 952 (traduit de l'anglais par Gérald Gaglio en 2011)

⁸⁶ GAGLIO, opus cité

⁸⁷ OSTROM Elinor, *Governing the commons. The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge University Press, 1990 (traduit en français en 2010, *Gouvernance des biens communs. Pour une nouvelle approche des ressources naturelles*, De Boeck, Bruxelles)

Elinor Ostrom, auteure de la *Gouvernance des biens communs*, (*Governing the commons. The Evolution of Institutions for Collective Action*⁸⁸) paru en 1990, utilise pour sa définition le critère de « non exclusion », opposant le bien commun au bien privé. Les personnes jouissant d'un bien privé sont limitées par le propriétaire de ce bien, ce qui n'est pas le cas (ou plus difficile) dans le cas d'un bien commun⁸⁹.

« Les biens communs sont caractérisés par une diversité de modes de production et de gestion relevant tantôt d'une communauté, tantôt des pouvoirs publics, mais aussi de régimes hybrides. L'important est que les biens communs mobilisent une action collective qui émane d'une communauté ou de réseaux citoyens. Au travers des biens communs, les utilisateurs sont aussi codécideurs du mode de production et de gestion de ceux-ci. L'objectif qui sous-tend les biens communs est la soutenabilité écologique, sociale et économique. [...] Les biens communs constituent une forme institutionnelle historique qui permet l'action collective par laquelle les protagonistes définissent eux-mêmes le bien commun et la structure institutionnelle qui en assure la pérennité ainsi que les règles d'accès et d'utilisation basées sur un principe de confiance mutuelle et de sanction en cas de transgression des règles communément admises. »⁹⁰

Même si les biens communs furent une pratique courante en Europe jusque dans le milieu du XIX^e siècle, ils furent peu à peu oubliés⁹¹. Toutefois, suite aux évolutions récentes, qu'elles soient écologiques, économiques, politiques et sociales, le sujet des biens communs, notamment comme construction urbaine collective - à distinguer de la construction de contre-modèle aux politiques d'aménagement classiques - revient sur le devant de la scène. Cette appétence générale pour le sujet incite les pouvoirs publics et les citoyens, chacun à son niveau, à se préoccuper de ce qui améliore ou dégrade la qualité de la vie relationnelle et sociale des individus. Car, même si les citoyens peuvent faire émerger seuls de nouvelles pratiques, les pouvoirs publics peuvent très probablement les soutenir et leur permettre de se développer⁹².

Dans cette optique, ce qu'il est intéressant de remarquer dans le cas de la Petite Ceinture, c'est l'histoire de sa rénovation. Après être progressivement revenu dans les débats et avoir été rénové de manière conventionnelle avec l'aménagement de promenades plantées, ce patrimoine bénéficia d'un changement de regard de la part de la Mairie. La concertation de 2013 fit émerger les attentes de réversibilité des aménagements, la nécessité de conserver la continuité du linéaire, de préserver le caractère unique de la Petite Ceinture, de valoriser sa valeur patrimoniale, de mixer les usages et de préserver le corridor écologique. En 2015, le nouveau protocole-cadre fut signé entre la Mairie et la SNCF, permettant à cette première de jouir de l'usage des lieux. Puis l'agence ABCD se vit confier la tâche de trouver une nouvelle manière de faire, parallèlement à

⁸⁸ OSTROM, opus cité

⁸⁹ BOTTOLIER-DEPOIS François, Fiche de lecture de *Gouvernance des biens communs*, Majeure Alternative Management, HEC Paris, 2012

⁹⁰ ERREMBULT Ghislain (dir.), *Biens communs ; comment (co)gérer ce qui est à tous ?*, actes du colloque organisé par Etopia, Oikos et la Green European Foundation, Bruxelles, 9 mars 2012, 56 p.

⁹¹ ERREMBULT, opus cité

⁹² SEUX Victoria, DUBIN Audrey, VALLET Cosme (dir.), *Le Bien commun politisé : nouvel oxymore dans l'air du temps ou processus déjà engagé ?*, conférence organisée par les étudiants du séminaire de master Architecture Environnement et Développement Durable (AEDD), Paris, ENSAPLV, 2016

l'émergence d'une plus grande volonté de biens communs émanant du Budget participatif. De cette double volonté naquit en 2016 le plan programme dessinant de façon plus claire l'avenir de la voie. Proposé par la Direction des Espaces verts et de l'Environnement de la Ville de Paris (DEVE), il fut adjoint au projet de délibération *2016 DEVE 63 DU*, voté au Conseil de Paris le 18 mai 2016. Celui-ci eut pour but de statuer sur l'ouverture de la Petite Ceinture à de nouveaux usages et à la promenade. Il fut possible de constater que les élus communistes restèrent sur leur position en militant pour le retour du ferroviaire, les Verts pour limiter la diversité des programmes et globalement le reste des élus pour l'ouverture au public. Toutefois, certaines problématiques transversales aux politiques ressortirent : démarches participatives, réversibilité et continuité verte.

Comme en témoigne Bruno Gouyette, la période de 2015 à 2016 a permis d'élaborer le protocole-cadre, de lancer les premières études ayant permis l'ouverture du tronçon dans le 13^e arrondissement, de réaliser le plan-programme qui fut présenté devant le comité de pilotage au mois de mars 2016 et enfin de faire débiter ce partenariat dans une phase de mise en œuvre du plan-programme. Le plan-programme a pour but de définir les usages et les grandes fonctions qu'il est possible d'y assigner ainsi que la méthode qui est proposée – méthode qui se veut participative et la plus collaborative possible -. L'association des usages, de l'espace et des méthodes amènera à une démultiplication des façons d'ouvrir au public les espaces de la Petite Ceinture selon des modalités variées en fonction des acteurs qui y seront mis en place.⁹³

Pour en arriver là, la Mairie dut accepter de changer sa manière de faire et décida d'être innovante dans ses procédés en déclarant que le projet de la Petite Ceinture serait participatif.

« Il s'agit d'un projet participatif, mais chapeauté par un propriétaire et un partenaire. C'est un nouveau modèle de fonctionnement, une nouvelle philosophie du bien commun. »⁹⁴

C'est ainsi que l'agence ABCD décida de proposer dans son plan-programme la mise en place de chantiers participatifs sous forme de « stations », sur l'ensemble de la Petite Ceinture. Ces deux termes furent explicités aux collectifs dans les Cahiers des clauses techniques particulières (CCTP) des appels d'offres pour les missions expérimentales de 2016 et les missions de 2017 :

« Le concept de "chantier participatif" propose plus qu'une ouverture au public, il se veut une réappropriation de la Petite Ceinture par les Parisiens. Pour ce faire, une partie des aménagements sera concrètement ouverte à la participation publique, c'est-à-dire que les Parisiens pourront penser, assembler et fabriquer des éléments qui construiront l'identité de la Petite Ceinture demain. Les tâches peuvent être nombreuses et diverses : il pourra s'agir de s'approprier le site, [...] de le "renaturer" en fonction des usages voulus, de l'équiper (mobiliers ou autres installations), d'y installer des éléments de convivialité, de l'activer en y implantant des usages, etc. [...]

Chaque "station" constitue une zone non aménagée, mais sécurisée et accessible pour la mise en place des premières actions du chantier participatif. Il s'agit donc d'un lieu

⁹³ GOUYETTE Bruno, responsable pour la Mairie de Paris de l'ouverture de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris, entretien réalisé le 7 juin 2016.

⁹⁴ HORTH Xavier, chef du département stratégie, émergence et innovation de SCNF Immobilier, entretien réalisé le 14 mai 2016.

d'accueil, d'information, de convivialité et de services et, dans un premier temps, d'un lieu de coordination, de débat, de production du chantier participatif. Les différents espaces sont régis par des règles distinctes (code du travail pour les espaces liés au chantier participatif ; règles relatives à l'accessibilité du public pour les autres espaces). »⁹⁵

Nous entendons par procédé la manière pratique qu'a la Mairie pour fabriquer la ville de demain. Ce changement s'observe de manière concrète à travers le processus de réflexion que nous venons de voir ainsi que par ce qui en découle : les appels d'offre qu'elle lance. Ne faisant plus appel à des agences d'urbanistes, d'architectes et de paysagistes conventionnelles, elle cherche dorénavant des équipes pluridisciplinaires, appelées « collectifs » qui comprennent par exemple, « au moins un paysagiste avec une sensibilité à l'écologie urbaine, un scénographe urbain, un designer ou graphiste plasticien, un sociologue urbain et un constructeur avec des compétences en économie circulaire. Chaque "collectif" doit mener successivement un travail d'observation des usages et d'analyse du plan-programme, de coprogrammation, de coconception et de coconstruction avec les habitants et les associations concernées. »⁹⁶

Il est dorénavant demandé de savoir tenir compte des usages préexistants tout en cherchant à pouvoir prendre en compte l'avis de chacun, afin que nul ne se sente mis de côté. Pour ce qui est de l'innovation, comme nous l'avons vu précédemment, il ne suffit pas d'une seule utilisation de l'invention pour en parler, mais de son appropriation. Par exemple, nous pouvons parler d'innovation pour le Budget participatif, puisque sa mise en place s'est généralisée, avec déjà plus de 1500 cas en 2013 partout sur la planète⁹⁷ ! Pour ce qui est du chantier participatif – outil d'un processus d'urbanisme transitoire – nous pouvons assister à sa mise en place de manière plus fréquente, comme en témoignent par exemple les appels d'offre pour l'ouverture de la Petite Ceinture de Paris, de la friche ferroviaire de Chapelle Charbon, ou encore celle des sept grandes places parisiennes (Bastille, Fêtes, Gambetta, Italie, Madeleine, Nation et Panthéon). Au regard de l'ensemble des enjeux auxquels doit répondre notre société, la Mairie de Paris a compris qu'il était nécessaire de changer sa façon de procéder.

« L'un des grands changements de paradigme que l'on a opéré en écrivant le plan programme, c'est qu'on leur a dit "Vous ne pourrez pas, avec le budget que vous avez, faire une logique d'aménagement classique." C'est-à-dire, "J'écris le projet de A à Z, j'ai des cahiers des charges, je missionne des entreprises, elles font des travaux, elles en ont pour un an, un an et demi. Le chantier est fermé, pendant ce temps il ne se passe rien et voilà, ouverture, je coupe le ruban et les vingt kilomètres de la Petite Ceinture sont ouverts." A moins d'y investir une somme colossale, et quand bien même, 2020, c'est assez conséquent. La somme colossale, ils ont de suite botté en touche, donc ce n'était pas possible. Donc, on leur a dit, "Vous n'avez pas le choix, sinon vous allez faire comme dans le 13^e, faite de petits bouts qui ne vont satisfaire personne et en 2020, vous aurez ouvert trois squares – parce qu'en vrai, c'est l'équivalent d'un square – et tout le monde

⁹⁵ Ville de Paris, « Cahier des Clauses Techniques Particulières », consultation n° 2016V12008420 : Mission de coconception et de coconstruction par des collectifs de compétences pluridisciplinaires dans le cadre de l'aménagement de la Petite Ceinture – en 3 lots séparés

⁹⁶ Ville de Paris, « Cahier des Clauses Techniques Particulières », opus cité

⁹⁷ LATENDRESSE Anne, « Le budget participatif », consulté le 11 novembre 2016, URL : <https://www.ababord.org/Le-budget-participatif>

dira, « Super les gars, tout ça pour ça ! ». Donc on leur a dit qu'ils devaient changer de philosophie. »⁹⁸

En termes de phasage, le plan-programme a mis en avant la nécessité de faire démarrer les chantiers participatifs par quatre sites pilotes. La Mairie a de ce fait lancé un appel d'offre pour les quatre sites tests (19^e rue Petit, 20^e rue de la Mare, 12^e villa Bel-Air et 14^e rue Didot). Ils commencèrent à travailler durant l'été 2016 pour que quelque chose d'opérationnel soit prêt à la rentrée. Les quatre sites furent identifiés par ABCD, car ils sont faciles d'accès et faciles à sécuriser. L'idée, à travers ces tests, est de pouvoir investir la Petite Ceinture le plus rapidement possible avec des moyens spartiates au début, un programme événementiel temporaire, mais qui lancera un premier signal. L'un des grands changements de paradigme que met en avant le plan-programme d'ABCD consiste à ne pas répondre par une logique d'aménagement classique. Ecrire le projet, réaliser le cahier des charges, missionner les entreprises, patienter pendant un an et finalement ouvrir en grande pompe n'a pas de sens dans le cas présent. A moins d'y investir une somme colossale pour le faire, ce que la Mairie n'a pas. Ainsi, donner des conditions de sécurité minimum permet d'y aller très vite même s'il ne se passe pas grand-chose au départ.

Comme l'explique également Bruno Gouyette, la Direction des espaces verts et de l'environnement (DEVE), qui est pilote sur ce point, doit proposer un dispositif nouveau – en termes de méthode – sur les tronçons en cours d'étude. Pour ouvrir, il faut régler les problèmes d'accessibilité sur la Petite Ceinture, de sécurisation des ouvrages et des espaces publics, et le confort minimal pour le cheminement. En dehors de ces tronçons, le reste du paysage et de l'aménagement n'est sinon pas modifié, le but étant de laisser l'état présent au maximum comme il est. Cette méthodologie vient de la volonté de vouloir conserver le patrimoine ferroviaire et végétal et de pouvoir y faire venir des usages nouveaux. Tout ceci se traduit par le projet de chantiers participatifs qui sont intervenus dans une première étape. Quatre de ces chantiers ont été mis en place durant l'été 2016 et cinq autres à partir d'avril 2017. Les neuf stations représentent un total de 1,5 km de linéaire. Les quatre premiers chantiers sont issus d'un marché de commande publique dit léger (moins de 88 000 € HT) et qui fut court, alors que les 9 suivants sont issus d'un marché de commande publique plus important (plusieurs centaines de milliers d'euros hors taxe⁹⁹) et d'une durée plus longue (trois ans). A l'intérieur des périmètres de ces chantiers, il est possible d'y rentrer et l'espace est mis à disposition des porteurs de projets, par l'intermédiaire d'un collectif de professionnels [...] garantissant d'avoir les compétences pluridisciplinaires nécessaires pour assurer un triple travail. Celui de la programmation fine (mode de coprogrammation avec les acteurs associatifs et les habitants), de conception participative, et de co-construction. Cette méthode de travail, issue des propositions d'ABCD, permet d'ajouter au mode classique d'étude de travaux, un travail différent d'intervention. Cette manière de faire par tronçons induit qu'il y a des trous. De ce fait, le travail de la DEVE sera de déterminer comment il sera possible de relier l'ensemble de ces tronçons afin d'affirmer la continuité. Enfin, un troisième mode d'appropriation et d'ouverture est renforcé. Il s'agit des projets et des réalisations des associations existant depuis longtemps le long de l'infrastructure, ainsi que la réaffirmation de la programmation des gares comme lieu de vie sociale, culturelle et festive, avec par exemple des cafés et des salles de concert.

⁹⁸ AUBERT, opus cité

⁹⁹ En décembre 2017, une décision municipale réduit la participation des collectifs à deux ans et l'enveloppe budgétaire à moins de la moitié de celle prévue initialement (500.000€ TTC) – ce qui confortera le sentiment de déception, en dépit de l'évolution positive de certains chantiers participatifs.

Après avoir validé la proposition de projet 2016 *DEVE 63 DU*, la Mairie de Paris missionna, de juillet 2016 à janvier 2017, quatre collectifs pluridisciplinaires afin de mener la première mission expérimentale d'ouverture de 4 stations et de leurs chantiers participatifs. Il s'agit du collectif *Qu'est-ce qu'on peut faire* (QQPF) pour le tronçon du 12^e, *Les Pipistrelles* pour le 14^e, *Les Saprophytes* pour le 19^e et *A Quai !* pour le 20^e. Ces quatre collectifs eurent ainsi la charge de mettre en action le processus participatif, de recueillir les premières réactions, de créer les premiers contacts avec les habitants du quartier et de soutenir la préfiguration de nouveaux usages et d'une émergence de biens communs, au travers d'ateliers de concertation, de coconception et de coconstruction. Ce travail expérimental a eu pour objectif d'être un premier banc d'essai avant le lancement, en avril 2017, de l'ensemble des chantiers participatifs sur la Petite Ceinture.

Si, comme nous l'avons vu, la Petite Ceinture a progressivement glissé de l'infrastructure ferroviaire, appartenant au service public, vers un espace-nature, la question qui fut soulevée pendant cette première mission d'ouverture expérimentale et qui restera la même pour la seconde mission est la place du public dans cet espace. Rappelons que la plupart des espaces publics (qui se rapportent à une utilisation libre, sans discrimination et gratuite¹⁰⁰) ont un statut défini, privé ou public, et des fonctions particulières. Nous sommes dans le cas de la Petite Ceinture avec un statut incertain, dans la pratique et dans la manière de le penser. Le statut privé est rendu flou par la fréquentation et il existe en plus tout un jeu sur l'ouverture et la fermeture à géométrie variable dans le temps et dans l'espace. Une portion peut voir sa fréquentation augmenter à un moment donné grâce à un nouvel accès et diminuer aussitôt après sa fermeture. Malgré le fait de passer au travers du grillage et d'escalader parfois des murs, les personnes en viennent tout de même à se demander s'il s'agit véritablement d'un espace interdit. La Petite Ceinture est donc un espace urbain dont le statut est encore à définir¹⁰¹. Au fil des années, elle passa progressivement du service public à un usage public, mais qui reste cependant indéfini et surtout variable.

Depuis la première ouverture d'un tronçon de la Petite Ceinture ferroviaire en 2007 à la mise en place des premiers chantiers participatifs en 2016, il est possible d'observer l'évolution des procédés utilisés pour l'ouverture de la voie. Ces choix tentèrent au fur et à mesure de répondre aux divers enjeux qui apparurent, notamment celui social, lié à la fabrique de plus de biens communs. Aucun procédé en particulier ne fut inventé, mais le fait que la Mairie de Paris et SNCF admettent que leurs pratiques ne convenaient plus et qu'ils n'étaient pas capables en interne de changer leurs manières de faire, fut une première étape. En faisant appel à ABCD pour définir une stratégie de programmation s'inscrivant dans un processus innovant, ils acceptèrent dans un second temps d'être dans une démarche ouverte, comme en témoignent Concetta Sangrigoli et Giulia Zanforlin, représentantes des *Pipistrelles*.

« Rappelons que tous les acteurs assument d'être sur une démarche expérimentale et donc de ne pas connaître les tenants et les aboutissants. L'idée de l'innovation est recherchée par tous et elle se prête bien à la Petite Ceinture, comme par exemple la question de : "Comment pouvons-nous créer de nouvelles formes d'appropriation et de

¹⁰⁰ PAQUOT Thierry, *L'espace public*, La Découverte, coll. « Repères », 2009, 125 p.

¹⁰¹ SCAPINO Julie (dir.), opus cité

bien commun ?". L'image de la fusée qui a un point précis de décollage mais dont on ne connaît pas précisément le point d'arrivée est un symbole de cette démarche acquise par tous. L'avantage d'être dans une démarche ouverte est que les décisions ne furent pas prises à priori. Au final, cette démarche, acceptée par la SNCF et la Mairie, pu être expliquée et acceptée par les habitants. »

« [Ce processus] est totalement nouveau et cela va à l'encontre de toute la logique de la Ville de Paris développée pendant des dizaines d'années où la vérité était affirmée avant tout. Est-ce que politiquement cela sera porté jusqu'au bout et sera vendeur ? Sur ce point, le collectif ne le sait pas. Mais il est indéniable que cette démarche est beaucoup plus intéressante qu'une démarche totalement structurée et fermée, où chacun a un rôle défini et où il n'y a pas de possibilité de développement. Cette démarche ouvre donc un ensemble de libertés, mais cela peut aussi parfois donner le vertige. »¹⁰²

Même si les expérimentations de budget participatif et surtout d'urbanisme transitoire ont déjà démarré dans d'autres pays¹⁰³ et dans d'autres villes¹⁰⁴, la Petite Ceinture est une démarche pionnière, de par l'échelle et le mode opératoire de chantiers participatifs, pour la Mairie de Paris et pour SNCF-Réseau. Si, lors de sa mise en place, la désignation du plan programme comme processus innovant semblait non suffisamment fondée, le recul, même faible, que nous avons à présent nous permet d'étayer cette hypothèse.

Avant toute chose, nous désignons le processus mis en œuvre sur la Petite Ceinture comme appartenant à celui d'urbanisme transitoire pour plusieurs raisons. Comme nous l'avons évoqué précédemment, les enjeux auxquels le projet doit répondre sont d'ordre juridique, économique, urbain ou encore sociaux. Le plan programme met en avant la nécessité d'être progressif, réversible et participatif en expérimentant, avec les habitants et les associations, de nouvelles manières de s'approprier et de fabriquer la ville. La mise en avant de ce processus de programmation et d'aménagement – sur un site en friche depuis longtemps - non classique et non linéaire rejoint la définition de l'urbanisme transitoire. Celui-ci englobe toutes les initiatives qui visent, sur des terrains ou des bâtiments inoccupés, à réactiver la vie locale de façon provisoire, lorsque l'usage du site n'est pas déterminé ou que le projet urbain ou immobilier tarde à se réaliser. Ces initiatives se situent entre le temps court de l'événementiel et de l'éphémère, et le temps long d'un urbanisme qui se veut durable.

Les mises en œuvre de projet d'urbanisme transitoire ont vu leur nombre augmenter durant les dernières années et les acteurs de l'aménagement urbain ont aujourd'hui compris l'intérêt à les initier¹⁰⁵ ; que ce soit les acteurs institutionnels tels que la Mairie de Paris (Petite Ceinture ferroviaire, la requalification des sept grandes places parisiennes) ou la Région Île-de-France (AMI de soutien aux initiatives d'urbanisme transitoire), les acteurs privés tels que la SNCF (Ground Control, Grand Control 2, Grand Train) et ceux qui se sont véritablement professionnalisés dans ce type d'urbanisme tel que Plateau Urbain (Les Grands Voisins, le Python, Spinoza, Wonder-Liebert...), Yes We Camp (La Belle de Mai, Les Grands Voisins, la Pépinière des Groues) ou Bellastock (Actlab, Mobilab). Comme l'explique Cécile Diguët dans son étude sur l'urbanisme

¹⁰² SANGRIGOLI Concetta et ZANFORLIN Giulia, représentantes du collectif *Les Pipistrelles*, entretien réalisé le 12 décembre 2016.

¹⁰³ LATENDRESSE Anne, « Le budget participatif », consulté le 11 novembre 2016, URL : <https://www.ababord.org/Le-budget-participatif>

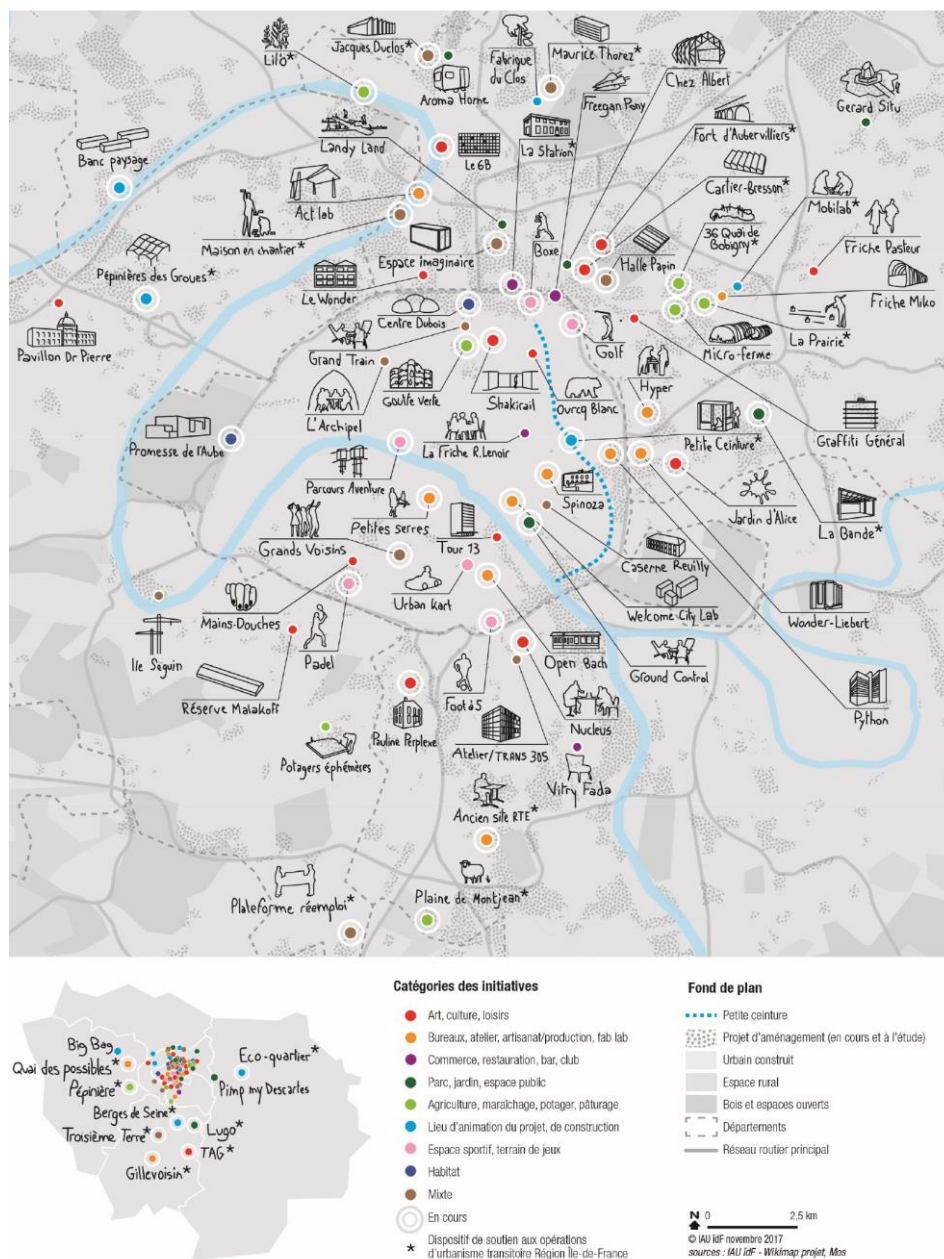
¹⁰⁴ DELEVOYE Vanessa, « Parcs urbains de demain – être à l'écoute des habitants », *Urbis*, URL : <http://www.urbislemag.fr/parcs-urbains-de-demain-etre-a-l-ecoute-des-habitants-5-5-billet-289-urbis-le-mag.html>, consulté le 7 décembre 2016

¹⁰⁵ DIGUËT Cécile, *L'urbanisme transitoire, optimisation foncière ou fabrique urbaine partagée ?*, IAU îdF, janvier 2018, 106 p.

transitoire en Île-de-France, datant de janvier 2018, les milieux institutionnels sont passés d'un long et lent processus planificateur et *top-down* d'aménagement urbain à un urbanisme transitoire répondant mieux aux enjeux de la fabrique urbaine actuelle.

Figure 8 : les initiatives d'urbanisme transitoire en Île-de-France de 2012 à 2017¹⁰⁶

Pour reprendre Everett Rogers et son schéma de la courbe en S de diffusion de l'innovation, nous pouvons aujourd'hui affirmer que l'innovation de procédé que constitue l'urbanisme transitoire est dans sa phase d'accélération exponentielle. Quant à sa classification des types d'acteurs, nous pouvons observer que la majorité précoce tend à s'approprier l'innovation. Les promoteurs immobiliers y voient un intérêt foncier majeur en préfigurant une



vie de quartier culturelle avant la réalisation du nouveau quartier et financent les démarches

¹⁰⁶ DIGUET, opus cité

d'urbanisme transitoire grâce aux plus-values financières effectuées sur le futur bâti¹⁰⁷. D'autre part, on observe également que les habitants eux-mêmes peuvent être demandeurs de ce type de procédé afin qu'eux aussi puissent profiter d'une vie de quartier culturelle, artistique et associative attractive, à l'image des Grands Voisins¹⁰⁸.

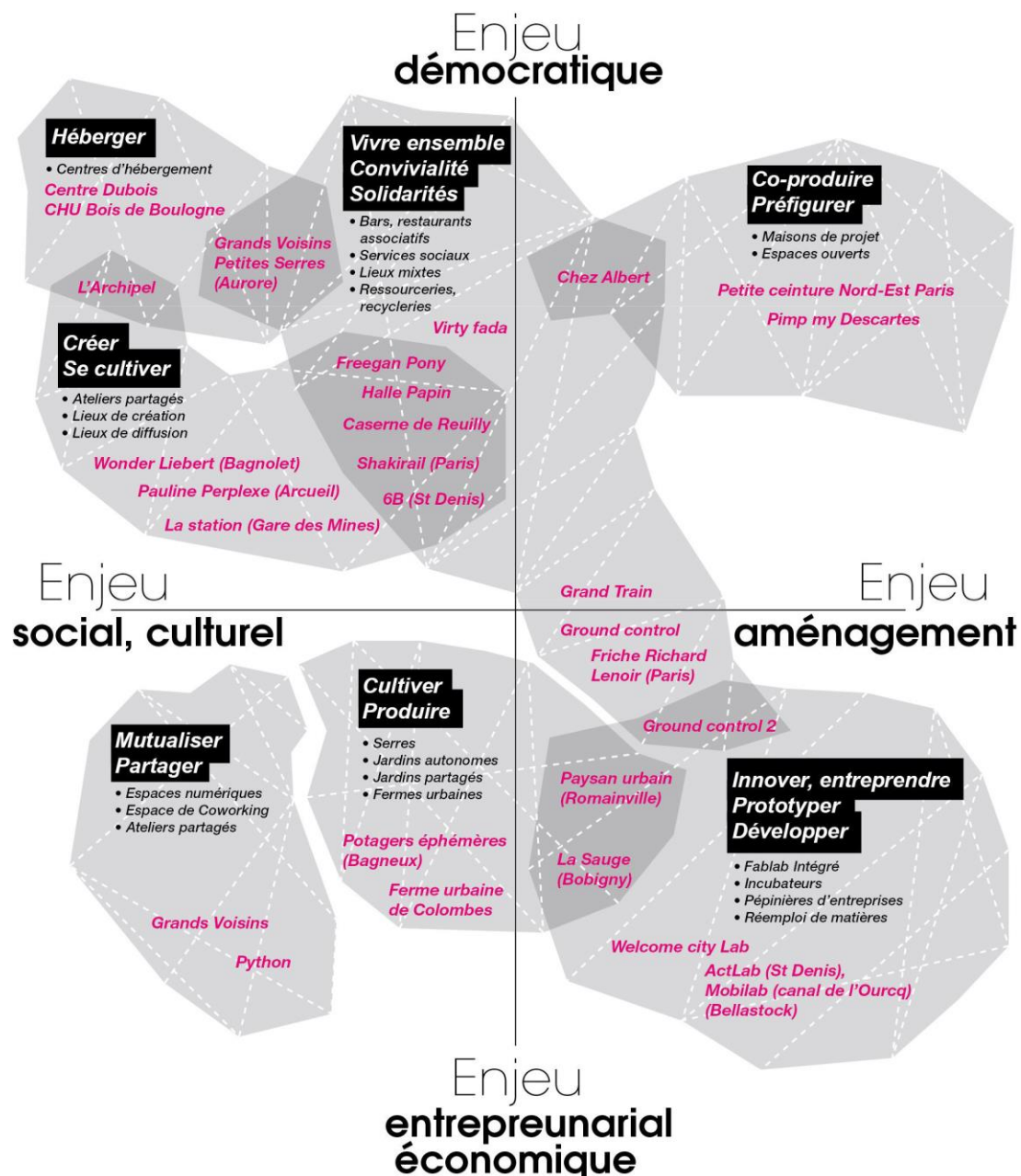
D'autre part, nous ne pouvons pas parler de processus d'innovation de procédé sans parler des usages que celle-ci génère. Pour reprendre la classification de Cécile Diguët, les différents projets se développent à la croisée d'enjeux multiples : ceux démocratiques (droit au logement, à la ville, à une alimentation saine et accessible), ceux de l'aménagement et de la fabrique territoriale (préfiguration des projets urbains, test de nouveaux usages, combinaisons d'activités, expérimentation de nouveaux modes de faire la ville), ceux économiques (prototyper, développer, entreprendre, cultiver) et ceux sociaux et culturels (travailler autrement, imaginer des biens communs, œuvrer pour des cultures partagées)¹⁰⁹. Même si les projets d'urbanisme transitoire ont cette faculté de rester ouverts et expérimentaux aux usages, il est possible de définir ceux dominants à partir de cette classification des enjeux. Les principaux sont ceux liés aux arts, à la culture et aux loisirs (25%), aux bureaux et aux espaces productifs (14%), ceux dit mixtes (14%), liés à l'animation et à la préfiguration de projets (12%), aux projets d'espaces verts (10%), au sport (9%), à l'agriculture urbaine (9%), aux festivités (4%) et enfin à l'hébergement (3%).

Si l'urbanisme transitoire est fortement issu de l'héritage de la contre-culture des années 1970 et de la culture du squat, il s'en distingue en s'inscrivant à présent dans un cadre juridique contractuel qui permet justement aux acteurs institutionnels et privés de s'en emparer. Cette régulation des occupations temporaires permet d'en faire un outil de l'aménagement urbain à part entière, se glissant dans les interstices temporels et spatiaux des projets et dans les stratégies d'aménagement. Ce potentiel urbain que détient l'urbanisme transitoire a été décelé par les pouvoirs publics, que ce soit la Région Île-de-France, les EPCI du Grand Paris ou les diverses mairies. L'EPCI Est-Ensemble l'a mis en œuvre notamment dans le projet Mobilab permettant de préfigurer usages et projets au sein des quatre ZAC le long du canal de l'Ourcq, la Mairie de l'île de Saint-Denis dans le projet Actlab porté par Bellastock, la Mairie de Nanterre dans le projet de la Pépinière des Groues et la Mairie de Paris dans le projet de la Petite Ceinture ferroviaire, mais aussi, comme nous l'avons vu, dans le projet de requalification des sept grandes places parisiennes.

¹⁰⁷ Conférence pour le lancement de la formation Démarches de Programmation Architecture Urbanisme Génie urbain (D-PRAUG), Pavillon de l'Arsenal, le 21 mars 2018

¹⁰⁸ Réunion publique pour le Renouvellement du projet de quartier de la Plaine de Saint-Denis, Maison de quartier de la Plaine de Saint-Denis, le 10 avril 2018.

¹⁰⁹ DIGUËT, opus cité

Figure 9 : les enjeux de l'urbanisme transitoire¹¹⁰

Cette analyse de l'urbanisme transitoire montre que nous nous trouvons face à un processus d'innovation de procédé, entre autres de la part des acteurs du pouvoir public et décisionnels (dans le cas de la Petite Ceinture : Mairie de Paris et SNCF-Réseau). Toutefois, qu'en est-il de ces nouveaux biens communs ? Objectif principal de ces premières missions expérimentales, les chantiers participatifs, permettront-ils de faire émerger des biens communs sur la Petite Ceinture de façon pérenne ? De plus, en quoi seront-ils véritablement du bien commun ? Par qui, pour qui et avec quels moyens seront-ils créés ? Leur émergence de manière non spontanée aura-t-elle une incidence

¹¹⁰ DIGUËT, opus cité

II – LE DEFI DES CHANTIERS PARTICIPATIFS POUR UN PROCESSUS INNOVANT DE FABRICATION URBAINE

PRECISIONS METHODOLOGIQUES

Chronologie d'une recherche participative

Mon intérêt pour la Petite Ceinture et mon choix de rentrer dans ce sujet via le budget participatif s'explique en partie par ma propre participation à ce dispositif ainsi que par mon transfert au sein du séminaire Architecture, Environnement et Développement Durable (AEDD). Ce passage réorienta mes réflexions, mes lectures et amena mon objet de recherche à s'articuler progressivement vers des questions d'agriculture urbaine et d'initiative de transition, en lien avec les principales thématiques qui émergent des propositions du Budget participatif. Toutefois, l'une des principales difficultés fut de comprendre à quelle phase du projet de la Petite Ceinture nous nous situions. En ce début de recherche, à l'automne 2015, les seules informations disponibles étant celles issues du Budget participatif, il était très compliqué de comprendre comment l'ensemble des acteurs allait être mobilisé et quel était le calendrier de travail. Comme nous l'avons vu précédemment, les « dossiers » Petite Ceinture et Budget participatif ayant été traités en « silos » par la Mairie, cela a conduit à une mauvaise compréhension du projet et à décourager certains acteurs possibles du projet comme les membres de l'association *Gar'Eden*, premier acteur rencontré lors de mon travail de terrain.

Cette association, dont fait partie le *Jardin des deux lauriers*, présidée par Nadège Grézil, est née en juillet 2015 d'une impulsion de projet autour de l'ouverture de la Petite Ceinture. Le jardin est, lui, issu du travail de plusieurs jardiniers et des habitants du quartier proches de la rue Claude Decaen (Paris 12^e). La relation du jardin avec la Petite Ceinture tient une place prépondérante. *Gar'Eden* est née du rapprochement de plusieurs associations autour de la volonté de faire un projet pour la Petite Ceinture. Elle est aujourd'hui composée d'une quarantaine d'adhérents avec une équipe « motrice » d'une quinzaine de personnes. Les axes principaux de l'association sont de travailler sur l'ouverture de la Petite Ceinture, de créer de la végétalisation et du lien social. Elle participa au budget participatif 2016 en proposant sur la plateforme de la Mairie le projet "une promenade douce entre ciel et terre", co-créé avec d'autres associations, tel que *Paris Label*, *Vergers Urbains*, le *Jardin de Bel-Air*, ... L'impulsion à l'origine du projet, et donc de la création de *Gar'Eden*, est venue de la visite dite de début de mandat (mai 2015) de la Maire du 12^e arrondissement, Catherine Baratti-Elbaz. Celle-ci les a prévenus de l'ouverture de la Petite Ceinture et donc qu'ils seraient touchés par cela. Les jardiniers furent à la fois inquiets de cette possibilité d'"autoroute touristique" mais, d'un autre côté, motivés pour proposer leur projet de reconversion.¹¹¹

L'entretien réalisé avec Nadège Grézil le 30 avril 2016 montre la confusion faite par un certain nombre d'acteurs quant à l'avenir de la Petite Ceinture. Cet exemple prouve que le manque de communication de la Mairie centrale vers les Mairies d'arrondissements et vers le public concerné a amené certaines associations à travailler en imaginant pouvoir investir à l'avenir les lieux. Après avoir déposé leur projet au Budget participatif en mars 2016, certaines associations,

¹¹¹ GREZIL Nadège, présidente de l'association *Gar'Eden* et du *Jardin des deux lauriers*, entretien réalisé le 30 avril 2016.

telle que *Gar'Eden*, réussirent tout de même à avoir accès à un document de travail sur l'élaboration du plan-programme.

Toutefois, après avoir été soutenue par la Mairie du 12^e, l'association a finalement vu son projet être tout simplement refusé au Budget participatif sans avoir d'information. Déconcertés, les membres de l'association eurent une pointe d'amertume compte tenu de leur investissement, même s'ils purent par la suite se mobiliser sur le chantier participatif du 12^e, géré par le collectif *QQPF*. Dans le cadre des recherches de ce mémoire, le manque d'information publique fut également un frein essentiel à l'évolution de ma réflexion. Cherchant tout d'abord à comprendre les enjeux gravitant autour des thématiques proposées au budget participatif, ma problématique mit beaucoup de temps à s'articuler. De plus, n'ayant aucun calendrier précis sur l'évolution du projet, il fut compliqué de planifier un calendrier de travail, ou encore de savoir si un quelconque projet débiterait avant la fin de mon mémoire. Ce manque de communication joua en défaveur de l'ensemble des acteurs de cette ouverture.

Afin de mieux comprendre le projet de la Petite Ceinture, il me parut *in fine* incontournable de commencer mon travail de terrain en repérant et en rencontrant les acteurs ayant participé au Budget participatif afin de remonter la « piste » jusqu'aux acteurs initiateurs. Les recherches documentaires induites par les réflexions sur le Budget participatif me poussèrent à définir les termes d'invention et d'innovation. En parallèle, le travail de terrain permit de faire émerger une problématique plus globale à l'ensemble du projet d'ouverture. Le premier entretien avec Nadège Grézil avait initialement pour objectif d'interroger le projet de son association au regard de son inscription dans le processus du Budget participatif. Cependant au cours de l'entretien, et surtout à la lecture des documents qu'elle put m'envoyer ensuite, un point de vue plus global est apparu. Les documents mirent en avant différents exemples d'innovation de procédé – aujourd'hui identifiée par l'urbanisme transitoire -, et cela à toutes les étapes du processus de projet et de la part de l'ensemble des acteurs décisionnaires. La problématique s'articula progressivement (au fur et à mesure des entretiens et des lectures) autour de la sociologie de l'innovation. La réflexion sur le Budget participatif fut incluse dans un sujet plus important, partant des origines du projet jusqu'à la pérennisation des usages sous la forme des biens communs. Par la suite, le travail d'enquête s'articula entre des séances d'observations du terrain, c'est-à-dire l'infrastructure de la Petite Ceinture, et un ensemble d'entretiens, réalisés auprès des différents acteurs jouant un rôle dans le processus d'innovation. Dans le premier cas de figure, il s'agissait de visiter le terrain afin de mieux appréhender les enjeux urbanistique et écologique, énoncés lors des divers entretiens, tels que la continuité du linéaire, les difficultés d'accès, ou encore la biodiversité de la friche. Cette visite s'effectua avec un Parisien, guide Cariboo, et fut également l'occasion de rencontrer d'autres habitants et d'autres promeneurs permettant d'avoir leurs avis sur la Petite Ceinture. Les autres travaux s'articulèrent autour des observations réalisées lors des visites de jardins partagés tels que le *Jardin des deux lauriers*, le *Jardin de Bel-Air* ou encore le *Jardin du Ruisseau*. Ces visites permirent de mettre en avant les différences de typologies de jardin (militant, passif, pionnier, etc.) et les activités qu'ils peuvent abriter.

Parallèlement aux séances d'observations, la séquence d'entretiens s'effectua avec un ensemble varié d'acteurs, globalement en mai et juin 2016. Pour cela, je pus interviewer les différents acteurs à l'origine de l'innovation de procédé. Il s'agissait de Samuel Aubert, consultant pour l'agence ABCD, avec laquelle il travailla sur l'élaboration du plan-programme. Grâce à son aide, je pus entrer en contact avec Xavier Horth, responsable du projet de la Petite Ceinture pour SNCF-Réseau et avec Bruno Gouyette, responsable du projet pour la Mairie de Paris. L'ensemble

de ces entretiens forme le socle essentiel à la compréhension du processus complet d'innovation de procédé.

Ma rencontre avec la chef d'agence d'Oïkos, Maria Concetta Sangrigoli, permit également d'étudier le projet que son agence mena avec un collectif d'associations du quartier et qu'ils déposèrent au Budget participatif 2015, regroupé dans le projet de « La reconquête de la Petite Ceinture ». L'agence Oïkos est composée d'architectes, de paysagistes, et d'urbanistes, qui travaillent dans une logique d'interdisciplinarité sur l'usage des espaces urbains fondamentaux, portée transversalement par des démarches de participation des habitants. L'agence réalise principalement trois types de mission, qui sont de l'assistance à la maîtrise d'ouvrage, de la maîtrise d'œuvre urbaine (parcs, jardins, ...) et de la coconstruction avec la mise en place d'ateliers participatifs. Il s'agit par exemple de la conception d'une aire de jeux entièrement réalisée en matériaux de récupération. Dans des espaces collectifs abandonnés par les habitants, les impliquer dans la réhabilitation est un gage de durabilité pour les aménagements. La participation permet d'élargir le cercle de réflexion, de prendre en compte les suggestions, mais la démarche se fait par étapes, en offrant aux habitants des outils leur permettant de s'exprimer¹¹².

A partir du mois de juillet 2016 et jusqu'en avril 2018, un stage, puis un poste fixe au sein de l'agence Oïkos, me permirent de m'immerger dans le collectif *Les Pipistrelles*, puis celui de *Traverse*, et ainsi de suivre ce projet, dans un premier temps d'ouverture expérimentale, puis dans un second d'ouverture « large » que constituent les chantiers participatifs. Cette immersion me permit d'observer les outils de mobilisation et de projet utilisés par le collectif, de suivre le travail des autres collectifs, les réflexions de la Maîtrise d'ouvrage et d'observer la participation des habitants dans le projet d'ouverture de la Petite Ceinture. Il s'agit, enfin et avant tout, d'une méthodologie de recherche participative m'ayant permis d'aller au-delà de l'observation passive du processus de projet pour finalement en être au cœur. Il ne s'agit pas seulement d'observer et de retranscrire, tel un historien, le processus participatif, mais également de participer soi-même au projet et de pouvoir constater sur le terrain ce que ce type de démarche peut générer.

Un point qu'il est intéressant de souligner concerne le contexte temporel dans lequel s'est déroulé ce travail de mémoire. Au cours de mon semestre 7 au sein du séminaire AEDD (octobre 2015 – janvier 2016), les différents acteurs décisionnaires (Maire de Paris, SNCF et ABCD) se réunirent afin de définir les changements de procédé nécessaires à la bonne mise en œuvre du projet de la Petite Ceinture. Parallèlement à mon semestre 8 (mars 2016 – juin 2016), cela fut ensuite l'occasion pour eux d'officialiser le plan programme présentant les nouveaux procédés imaginés pour ré-ouvrir la Petite Ceinture de manière participative et ainsi répondre aux différents enjeux. L'acceptation de ce processus d'innovation par la majorité des élus du Conseil de Paris eut pour but de faire démarrer les chantiers participatifs au cours de l'été 2016. Il fut d'un côté intéressant de suivre en temps réel l'évolution du projet, mais ce fut également compliqué du fait du manque de recul possible quant aux informations issues des observations et des entretiens. Comme nous pouvons le voir dans l'ensemble des entretiens, les informations sont à chaque fois à replacer dans un contexte très précis. Ainsi, à mesure qu'il m'était possible de remonter à la source des informations, je me devais de remettre en question chacune des informations reçues au préalable par rapport aux nouvelles données. Les données issues de mon semestre 8 le furent parfois jusqu'à la fin de mon semestre 9 (janvier 2016), durant lequel je me suis immergé au sein

¹¹² SANGRIGOLI Concetta, chef d'agence d'Oïkos, entretien réalisé le 24 mai 2016.

du collectif *Les Pipistrelles*. Au départ, simple observateur de ce processus de projet, mon immersion au sein du collectif me permit d'en être finalement également acteur.

Mon immersion au sein des collectifs *Les Pipistrelles* et *Traverse*

A partir du moment où les chantiers participatifs démarrèrent, la prise en main du processus d'ouverture de la Petite Ceinture passa des acteurs décisionnaires, que sont la Mairie de Paris, la SNCF et ABCD, aux acteurs sur le terrain, autrement dit les collectifs. Pour cette raison, mon immersion au sein de l'un d'eux fut le meilleur moyen pour moi d'être à la « source » des informations. De cette manière, je pus suivre et participer à l'ensemble du processus expérimental, des premiers relevés sociologiques jusqu'à l'écriture du plan-guide. De plus, ma position dans le collectif me conférant deux « casquettes » différentes, cela me permit de m'adresser à l'ensemble des acteurs rencontrés. En tant que membre du collectif, je pus, en toute légitimité, rencontrer et discuter avec l'ensemble des acteurs sur le terrain (habitants, associations, professionnels, ...) et en tant qu'étudiant rédigeant son mémoire, je pus à certains moments être proche des acteurs décisionnaires, du fait que je les avais déjà rencontrés lors d'entretiens. Mon travail préalable sur le processus ayant conduit à la mise en place des chantiers participatifs fut également utile au collectif pour comprendre certains aspects du projet que la Mairie n'avait pas forcément expliqués. Mon immersion dans le collectif a permis de nourrir mon mémoire et inversement. Cette double vision me demanda une constante prise de recul afin de différencier ce qui relevait de l'une plus que de l'autre.

Une des plus grandes difficultés de ce mémoire résulte finalement de la synchronicité du calendrier de rédaction du mémoire et celui du processus de projet de la Petite Ceinture. Comme je l'ai préalablement dit, lors du semestre 8, cette concordance complexifia la compréhension du projet, du fait qu'à chaque entretien, les personnes parlaient d'éléments ou d'événements qui étaient sur le point de se produire, mais sur lesquels je n'avais pas encore d'informations (notamment la validation du plan-programme au Conseil de Paris). C'est pourquoi il fallait remettre chaque entretien en question au fur et à mesure du processus d'avancement du projet. Pour le semestre 9, la difficulté vint de devoir étudier les résultats de ces chantiers participatifs expérimentaux alors même que ceux-ci étaient en train de se terminer. En revanche, l'année de césure entre les semestres 9 et 10 (de février 2017 à mars 2018) permit de suivre à temps plein les débuts de la seconde phase de la mission¹¹³, ainsi que de porter un regard plus critique sur ce qui a pu se faire, autant pendant la première phase expérimentale que lors de la seconde. Chargé d'étude pour le chantier participatif du 16^e arrondissement, ce poste me permit d'observer sur le terrain l'émergence possible de biens communs, mais également les freins politiques, sociaux et techniques qui ont jalonné et fait évoluer le projet.

¹¹³ Quatre collectifs pluridisciplinaires furent choisis pour la première mission expérimentale d'ouverture : *Qu'est-ce qu'on peut faire* (QQPF) pour le tronçon du 12^e, *Les Pipistrelles* pour le 14^e, *Les Saprophytes* pour le 19^e et *A Quai !* pour le 20^e. À partir d'avril 2017, les neuf points d'ouverture sous forme de chantiers participatifs furent regroupés comme suit : le lot Sud - 15^e, 14^e, 13^e - autour du collectif *Sentier Urbain Décalé*; le lot Est - 20^e, 19^e, 12^e - autour du collectif *Ceinturama*; et le lot Nord - 18^e, 17^e, 16^e - autour du collectif *Traverse*.

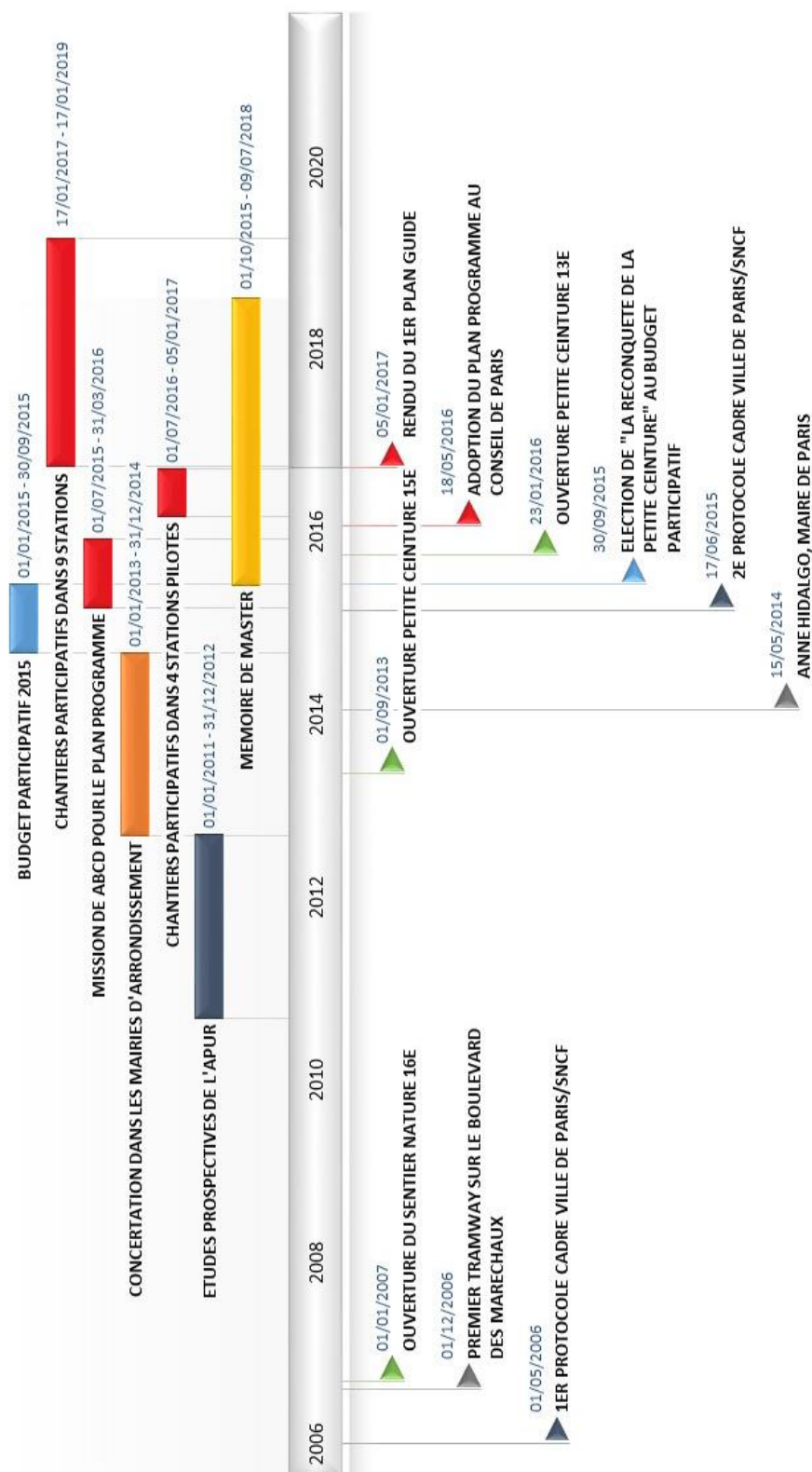


Figure 10 : frise chronologique représentant la synchronicité de mon mémoire avec le processus d'ouverture de la Petite Ceinture.¹¹⁴

¹¹⁴ VALLET Cosme, collection personnelle, avril 2018.

DIAGNOSTIC DES USAGES PREEXISTANTS 2013 - 2015

Comme nous l'avons vu, la Petite Ceinture de Paris est une friche urbaine unique en son genre, au sein de laquelle des usages et des formes de bien commun préexistaient avant même les premières propositions du Budget participatif. Ceux-ci ne furent pas pris en compte dans les premières rénovations des 16^e, 15^e et 13^e arrondissements. Toutefois, pour la suite du projet, il semblait primordial d'en tenir compte et d'inclure ces usagers dans la réflexion des chantiers participatifs. C'est pourquoi au sein de chaque collectif, une sociologue ou une anthropologue eut pour mission de faire au préalable le diagnostic des usages, avant le début des chantiers. Pour le collectif *Les Pipistrelles*, Julie Scapino, docteur en anthropologie et spécialiste de la question pour la Petite Ceinture, se chargea du diagnostic. Le 6 juillet 2016, soit environ un mois avant le début des chantiers participatifs, elle réalisa une conférence publique devant les représentants des quatre collectifs missionnés, des mairies d'arrondissement ainsi que les représentants d'associations établies le long de la voie (comme par exemple Nadège Grézil pour *Gar'Eden*) et certains habitants donnant sur la voie, afin de présenter les résultats de son travail de thèse, réalisé de 2013 à 2016¹¹⁵.

La problématique de recherche de Julie Scapino portait sur les rapports des usagers à la friche ferroviaire et à la nature qu'elle abrite. La question était de savoir ce que cela signifiait pour les gens de fréquenter la Petite Ceinture. Leurs rapports au lieu passaient-ils par la nature ? Si non, par quoi passaient-ils et si oui de quelles façons ? Cette question fut traitée en comparant des portions interdites au public (appropriation de manière spontanée par des habitants) avec des portions sur lesquelles il était possible d'observer des processus d'institutionnalisation (avec notamment le cas de la promenade aménagée dans le 15^e).

Il s'agit d'un travail ethnographique précis, mêlant observations et entretiens, qui fut mené sur les portions du 20^e, du 12^e et du 14^e. Mais, pour avoir réalisé d'autres enquêtes sur l'ensemble du linéaire de la Petite Ceinture, Julie Scapino a constaté que les résultats de son travail dans les trois arrondissements semblaient identiques à ceux du reste de la Petite Ceinture. L'intensité de l'appropriation put se mesurer en fonction des possibilités d'accès ainsi que par la sociologie des quartiers, la fréquentation de la voie diminuant à mesure que l'on se rapprochait d'un quartier bourgeois.

Les résultats du travail d'enquête montrent que la Petite Ceinture est majoritairement fréquentée par les hommes avec toutefois une présence de femmes et de jeunes filles qui se rendent seules sur la friche. Il s'agit en effet et avant tout du territoire des adolescents et des jeunes adultes (20 à 40 ans). Occasionnellement, on peut aussi y retrouver les week-ends de beaux temps des familles et des personnes ayant jusqu'à une soixantaine d'années. Les classes moyennes y sont dominantes, mais cela dépend à chaque fois de la sociologie des quartiers attenants. A noter également que la Petite Ceinture est le refuge des personnes en très grande précarité. Pour expliquer ces phénomènes, il faut bien comprendre que pour aller sur la Petite Ceinture, il faut transgresser un interdit et cela demande un engagement physique et corporel particulier. A certains endroits, il faut grimper, passer par les grillages ouverts et descendre les talus. Il y a donc forcément une sélection qui s'opère dans les usagers qui, fréquentent les lieux.

¹¹⁵ SCAPINO Julie (dir.), *Le Plan biodiversité de Paris : quelle appropriation sociale ?*, conférence organisée par le collectif *Les Pipistrelles*, Paris, Usine Spring Court, 2016

Concernant les rythmes de fréquentation, ceux-ci correspondent aux temps libres dominants entre le travail et les loisirs, ce qui équivaut aux périodes de fin de journée et aux week-ends. De ce fait, les jours de semaine et hors périodes scolaires, les lieux sont donc très peu fréquentés. Enfin, la variable météorologique est également importante, puisque les jours de beau temps, on assiste à une forte fréquentation, même s'il en existe une plus faible qui se maintient tout au long de l'année.

La fréquence de visite variant d'un individu à l'autre, certains viendront simplement une fois par curiosité quand d'autres peuvent venir de manière plus régulière. Les adolescents et les jeunes peuvent y aller plusieurs fois par semaine, mais certains se limitent à deux ou trois visites par an pour voir par exemple les changements de saisons. Les visiteurs s'y rendent généralement seuls ou à deux.

En venant sur la Petite Ceinture, les personnes veulent pouvoir accéder à un espace pensé et vécu comme un « ailleurs », un espace « à part », « en dehors » ; cet espace étant régi par des règles différentes, du fait d'un contrôle social et spatial beaucoup plus lâche que dans les espaces publics urbains. Il existe des formes de contrôle et d'entretien du site, mais bien plus irrégulières que dans les espaces publics. Le contrôle est aussi beaucoup moins important et la Petite Ceinture possède sa propre police, la police ferroviaire, qui est d'ailleurs très peu présente. En réalité, les personnes les plus à même de surveiller sont les habitants donnant sur la Petite Ceinture. Ils signalent uniquement quand eux jugent que les activités dépassent une certaine limite en termes de bruit, de saleté et de mise en danger, comme par exemple les fumées issues des nombreux barbecues estivaux. Quant au propriétaire, SNCF-Réseau, il lui arrive occasionnellement de réaliser de grandes opérations de nettoyage, d'entretien des clôtures et de délogement de squatteurs lorsque cela prend la forme de camps. Il y a donc une forme de contrôle sur la Petite Ceinture, mais qui reste cependant beaucoup plus lâche que sur l'espace public urbain.

Par quoi se concrétise « l'altérité » de cet espace ? Rappelons que la plupart des espaces publics ont un statut défini, privé ou public et ont des fonctions particulières. Nous sommes dans ce cas présent avec un statut incertain, dans la pratique et dans la manière de le penser. Le statut privé est rendu flou par la fréquentation et il existe en plus tout un jeu sur l'ouverture et la fermeture à géométrie variable dans le temps et dans l'espace.

Du point de vue du paysage, celui-ci est très mouvant et changeant. Cela peut être dû pour certains tronçons à la végétation très présente qui évolue au fil des saisons. Sur d'autres, les graffs se renouvellent très vite, sont très divers et contribuent au changement du décor. La Petite Ceinture traversant aussi de nombreuses zones de rénovation urbaine (ZAC Clichy-Batignolles, Chapelle Internationale, Chapelle Charbon, ZAC Bercy-Charenton, ZAC Paris Rive Gauche, GPRU Porte de Vanves...) ¹¹⁶, il est fréquent que les travaux l'impactent. Enfin, les objets, déchets ou laissés volontairement, représentent le dernier élément du paysage. Ceux-ci ont un cycle de vie très particulier, apparaissant, se déplaçant, disparaissant ou se transformant et invitent à différentes appropriations de la part des usagers.

Sur la Petite Ceinture, on observe une sociabilité différente que dans l'espace public. Sur ces derniers, l'anonymat permet la présence d'un grand nombre de personnes et permet à chacun d'exister dans cette densité particulière qu'est la ville. Mais la Petite Ceinture est un endroit où la plupart des gens se saluent comme s'ils se trouvaient sur un chemin de randonnée. Les contacts

¹¹⁶ Carte interactive de l'APUR, « Les projets d'aménagement et de transport », http://www.apur.org/dataviz/bd_projets/index.html, consulté le 20 avril 2018

entre inconnues sont plus nombreux et plus aisés que dans l'espace public. Les personnes échangent généralement sur la Petite Ceinture, sur les accès, les endroits à voir, etc.

Que font les gens sur la Petite Ceinture ? Comme dans beaucoup d'espaces, les pratiques s'articulent selon deux modalités : la circulation et l'installation. Pour la première, les usagers circulent de manière lente, puisque rien n'est fait pour la circulation humaine. Ils quittent le confort des espaces publics pour s'aventurer dans un lieu au sol accidenté et où de nombreux objets traînent ; on fait donc attention, on regarde où l'on marche. Les installations se font quant à elles pour quelques minutes ou pour quelques heures, voire de manière plus durable pour ceux qui y vivent. Des espaces aménagés peuvent apparaître, créés par des usagers avec les objets retrouvés. Les pratiques dominantes qu'il est possible de relever sont généralement légales et plutôt conventionnelles. Il s'agit tout simplement de visites, de séances de photographie, de personnes venant profiter de l'esthétique du désordre et pour certaines pique-niquer. Toutefois, boire, manger et fumer (cigarette et joint) représentent les trois activités d'installation principales des usagers de la Petite Ceinture. Ces pratiques se font seul, à deux ou par petits groupes lors de moments conviviaux comme des apéritifs ou des barbecues (qui sont nombreux sur la Petite Ceinture), voire lors de fêtes.

Il existe cependant d'autres occupations qui sont, elles, spécifiques à ces espaces en termes de « débridage des corps et des esprits ». Puisque le lieu n'a pas de fonction officielle et que le contrôle est plus lâche, cela laisse place à une certaine inventivité et à des pratiques un peu inattendues et différentes. Le lieu héberge plusieurs modes d'expression artistique comme le graff, la photographie et les vidéos (amateurs comme professionnels). La Petite Ceinture possède une esthétique particulière qui sert de source d'inspiration artistique, de décor, à un certain nombre d'individus. Ce débridage, ou inventivité, s'exprime aussi dans des activités qui peuvent être à première vue insignifiantes ou spectaculaires et qui passent par l'adaptation, le détournement ou l'invention. Il s'agit tout d'abord d'un lieu où certains se sentent libres de faire des choses avec leur corps. Ils crient, ils chantent, ils jettent des choses ou s'entraînent au yoga. Les objets jouent aussi un rôle central dans ces pratiques, comme jouer avec le ballast, jouer avec des branches ou bien, plus spectaculaire, la construction de cabanes faites de clôtures arrachées ou la construction de petits matériels roulants pour le transport de matériel pour une fête.

Sur certains tronçons, comme par exemple dans le 14^e, d'autres usages existent, liés à un autre patrimoine historique. Dans cet exemple, il s'agit d'une entrée des catacombes par laquelle les cataphiles passent. Pour cela, ils utilisent les espaces de la Petite Ceinture pour se préparer et s'équiper avant de descendre.

Etant à l'écart de la ville, n'oublions pas également qu'il s'agit d'un espace refuge, de cachette à des pratiques hors normes. D'une part, être sur la Petite Ceinture est une marque de transgression comme la pratique du graff, la consommation de joints ou bien la pratique de destruction (caillasser ou casser des objets). Cette pratique n'est pas forcément illégale, mais socialement dévalorisée : « on casse, on brûle, on explose ».

Dans le cas des personnes en grande précarité, il s'agit de personnes pauvres, mais aussi de travailleurs pauvres, qui sont majoritairement des immigrés sans papiers qui n'ont pas d'autre refuge. Leur présence aux yeux du propriétaire est tolérée du moment qu'elle reste discrète.

Concernant la relation des usagers à la nature, pour la plupart d'entre eux, la nature n'est pas ce qu'ils viennent chercher en premier sur la Petite Ceinture. Cependant, cette nature fait quand même partie des idées et des pratiques des usagers, même si elle reste secondaire. On

notera par exemple des pratiques naturalistes, souvent commanditées par la ville. Il s'agit aussi d'un lieu de transmission de savoir sur la nature, la plupart du temps dans le cadre d'évènements liés à la fête des jardins, ou autre, réalisés par des associations ou des indépendants. Par endroits, les lieux sont jardinés, par des riverains, des usagers, de manière ponctuelle ou de façon plus militante, comme par exemple le jardin de l'association ESEL (Ecole Spéciale des Espaces Libres), dans le 20^e, fondé en 2013 par un artiste riverain et par un membre du mouvement de la Guerilla Gardening¹¹⁷, expérimentant la permaculture urbaine sous différentes formes et avec des moyens divers.

Le rapport à la nature informelle n'est pas la première chose que les usagers viennent chercher, mais elle fait tout de même partie de l'identité des lieux. Les personnes qualifient cette nature de sauvage et de valorisée. Il s'agit d'une nature qu'ils reconnaissent rare mais aussi ordinaire, en comparaison avec les parcs et jardins. Cette nature exerce aussi une fascination de par sa capacité à « reprendre ses droits ». Cette désignation de la nature est donc en adéquation avec la nature sociale du lieu, qui est de ne pas être contrôlée ni ordonnée.

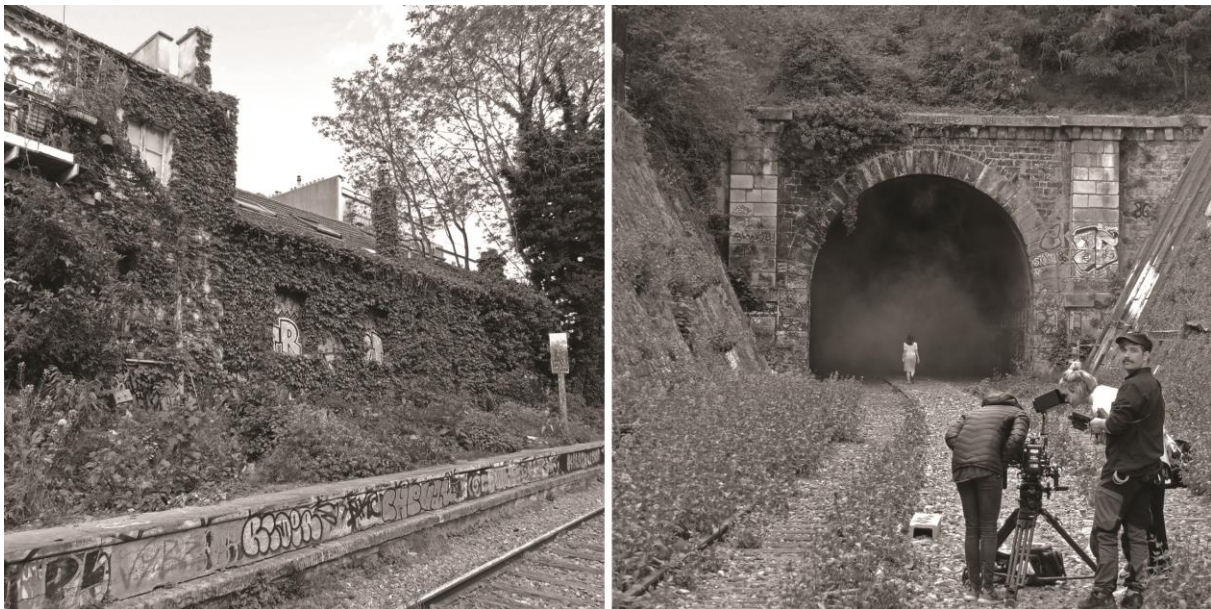


Figure 11 : Jardin de l'ESEL et usages informels au niveau de la station de la Flèche d'Or, 75020¹¹⁸

En comparaison avec les différents tronçons en friche, la promenade du 15^e marque une franche différenciation. Ouverte fin 2013, sur un peu plus d'un kilomètre et conçue par la Ville de Paris, la promenade a vu son nombre d'accès augmenter. Certains d'entre eux sont discrets (de simples escaliers) quand d'autres sont plus monumentaux (escaliers et ascenseurs), permettant l'accès aux personnes à mobilité réduite. L'idée des concepteurs était de faire un aménagement léger, en laissant l'esprit de la friche. Le cheminement est finalement large, plan et de nature à ressortir dans le paysage. Certains équipements ferroviaires furent laissés comme la seconde voie de rails ayant guidé la composition paysagère. Enfin, à la manière d'un sentier nature, des panneaux pédagogiques viennent agrémenter la promenade le long du cheminement sur la biodiversité présente dans les lieux.

¹¹⁷ Mouvement d'activisme politique, qui revendique un traitement plus respectueux de la planète, notamment des milieux urbains plus végétalisés et accessibles à tous. Il utilise le jardinage comme moyen de revendication et d'action.

¹¹⁸ VALLET Cosme, collection personnelle, 14 mai 2016.

En comparant, non pas un avant avec un après, mais un espace aménagé avec un non aménagé, il est possible d'observer que, dans le premier cas, le paysage est devenu fixe. Seule la végétation évolue. D'autre part, ce tronçon est dorénavant exposé à une très grande visibilité et l'esprit de cachette y a disparu presque totalement. En termes d'usagers, on remarque que les familles et les personnes de la soixantaine sont très dominantes, alors que les jeunes sont devenus très minoritaires. Les classes moyennes et supérieures sont présentes et correspondent à la sociologie des quartiers environnants. Concernant la sociabilité, les gens ne se disent plus « Bonjour », puisque nous sommes repassés à un espace public et les contacts entre inconnus sont très rares. Pour ce qui est des pratiques, la circulation est devenue dominante, allant de la promenade simple à la piste de jogging. L'aménagement confortable du cheminement laisse place à la rêverie et ne demande plus autant d'attention que lorsque l'on marche sur les rails. Certaines pratiques illicites se font tout de même voir, comme la promenade à vélo ou avec son chien, qui sont proscrites par le règlement (identique à l'ensemble des parcs et jardins parisiens). Les pratiques de graff, de photographie et de vidéo sont considérées comme des pratiques vandales et tendent à disparaître.

Néanmoins, les rapports au végétal et à la nature s'expriment de manière beaucoup plus importante et fréquente. Ceci s'explique par le fait que la nature est mise beaucoup plus en avant que sur les tronçons en friche. Les usagers connaissent donc mieux la nature qui les entoure et s'y intéressent plus. Les gens observent, cueillent et récoltent, même si cela est aussi interdit par le règlement. Dans ce cas présent, la nature y est perçue comme ordinaire, non rare, non horticole et permet donc des rapports moins contraints et plus de proximité, relationnelle, avec les usagers.

Ce que montre le travail de Julie Scapino est que la présence de ce que l'on considère comme des vides urbains a toutefois une grande utilité et remplit des fonctions écologiques et sociales que l'on pourrait résumer par le terme de « respiration sociale ». Il s'agit de lieux où il est possible de profiter du dépaysement du désordre et de l'imprévu. Il s'agit aussi d'une forme de pouvoir sur la ville, où des personnes utilisent l'espace comme elles le souhaitent et de façon majoritairement ludique. Les gens cherchent à sortir de la ville, échapper au bruit, à la densité, au contrôle et cherchent à s'amuser. Enfin, alors que, de l'extérieur, la vie de la Petite Ceinture est vue comme quelque chose d'interdit, liée à la punition, de l'intérieur on se rend compte qu'il s'agit d'un interdit protecteur. Sans les clôtures, ces espaces ne pourraient pas exister. Cependant, alors que dans les aménagements récents la biodiversité est mise à l'honneur, quand est-il de la socio-diversité qui existe déjà sur la Petite Ceinture ? Comment pourrions-nous associer les futures ouvertures avec les pratiques d'ores et déjà existantes ? Pour répondre à ces questions, il existe deux écoles. La première revendique le « ne rien faire » et le « ne pas ouvrir au public ». La seconde, plus dans le compromis, généralement constituée par les visiteurs occasionnels, revendique une ouverture aménagée, « pas partout et pas en permanence ». La question principale autour des futures ouvertures est donc de déterminer comment les usages préexistants peuvent être conservés en projetant l'ouverture de la Petite Ceinture au public. Quels sont les éléments à inventer pour réussir à concilier ces deux objectifs et ainsi éviter une « épuration sociale » de la Petite Ceinture ?¹¹⁹

¹¹⁹ SCAPINO, opus cité

LES CHANTIERS PARTICIPATIFS, UNE INNOVATION DE PROCÉDE ? 2016

Comme nous l'expliqua précédemment Samuel Aubert, la mise en place des chantiers participatifs consiste « à ne pas répondre par une logique d'aménagement classique »¹²⁰. Pour cela, les collectifs missionnés pour ces chantiers ont un rôle pionnier dans la démarche participative souhaitée par la Ville et permettent d'ouvrir un nouveau champ des possibles grâce aux nouvelles idées des participants aux chantiers. Néanmoins, en plus de cet aspect pionnier d'une démarche participative avec des ateliers de coprogrammation, de coconception et de coconstruction, les chantiers participatifs font partie intégrante du processus d'innovation de procédé lié à l'urbanisme transitoire par deux aspects supplémentaires. Le premier prend en compte les rôles et les liens entre les acteurs décisionnaires, ce qui fut l'occasion de mettre en œuvre des exercices de réflexion collective sur la démarche à poursuivre. Le second vient du plan-programme de ABCD qui préconisa l'écriture collective d'un plan-guide tout au long du projet, correspondant au cahier des charges précis des aménagements.

Puisque l'on est dans un processus au long cours, cherchant à faire la part belle aux processus classiques d'aménagements, le plan-guide fut imaginé différemment. Il suit le plan-programme et ne pouvait être écrit qu'après la réalisation des projets-pilotes. L'idée était vraiment de faire un test pour savoir ensuite vers quoi aller, sachant que ce test pourrait même être reconduit au-delà de 2016. L'objectif est qu'en 2020, une bonne partie de la Petite Ceinture soit aménagée et qu'un maximum de tronçons soient ouverts. A la fin des premières expérimentations, le plan-guide fut réalisé selon un processus itératif de retour d'expérience, et cela de 2016 à 2020. Le but est de donner la possibilité de faire et refaire les aménagements en permanence. Tout doit pouvoir évoluer. Le plan-guide est l'équivalent d'un carnet de bord d'observations de l'évolution de l'infrastructure.¹²¹

Ces deux aspects se concrétisèrent lors de la phase d'expérimentation par plusieurs réunions inter-collectifs avec certains des acteurs décisionnaires et par une matinée en ateliers de travail qui permit de faire dialoguer ensemble les acteurs autour de quatre grandes thématiques. Ces réunions permirent également de réfléchir, pour chacun des collectifs, à la manière dont ils restitueraient leurs démarches dans le plan-guide. A noter que cette démarche de réunions inter-collectifs et d'ateliers de travail est également une expérimentation pour la Mairie de Paris, qui se doit d'être replacée dans le processus innovant des procédés mis en œuvre.

A la suite de la première réunion inter-collectifs, la première idée émergente était celle que la Petite Ceinture était bien comme elle est, qu'il ne fallait rien changer. Mais dans cette proposition, jusqu'où pouvons-nous « ne rien faire » ? Car permettre au public de s'approprier la Petite Ceinture signifie qu'il doit pouvoir y accéder, y cheminer et cela dans un minimum de sécurité. Comme le firent remonter les collectifs, la Petite Ceinture accueille d'ores et déjà un grand nombre de publics sans que le lieu ne soit ouvert officiellement, alors que le site n'est pas sécurisé selon la norme des parcs et jardins. La question de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite n'est pas traitée non plus. Il existe un réel danger de chute au niveau des talus et enfin la strate arborée n'ayant pas été entretenue dans une optique d'ouverture au public, il y a un danger

¹²⁰ AUBERT Samuel, de l'agence ABCD, entretien réalisé le 10 mai 2016.

¹²¹ AUBERT, opus cité

d'arbres morts qui pourraient tomber¹²². Ainsi, lors de la dernière réunion inter-collectifs, regroupant le Secrétariat Général de la Mairie de Paris, les services de la Ville, les représentants des mairies d'arrondissement, la SNCF et les collectifs, un bilan des quatre ateliers de travail – réalisés fin novembre 2016 – fut présenté. Ces ateliers eurent pour but de faire dialoguer à parts égales les représentants des quatre collectifs, le Secrétariat Général de la Mairie de Paris, la SNCF, l'Agence de l'Ecologie Urbaine, l'APUR, et côté Ville, la Direction des espaces verts et de l'environnement, la Direction de la Voirie, la Direction de la Prévention, de la Sécurité et de la Protection, la Direction de l'Urbanisme, la Direction des Affaires juridiques, et la Direction de l'information et de la Communication, afin de couvrir tous les domaines de responsabilité de la Ville sur la Petite Ceinture. Ces quatre ateliers s'articulèrent autour de quatre thématiques préalablement définies à l'issue des résultats des précédentes réunions inter-collectifs.

Le premier atelier eut pour objectif de faire débattre les acteurs autour de la question du « Ne rien faire », de « Comment préserver les usages préexistants ? » et de ce que cela implique comme objectifs d'aménagement, à court et moyen termes. Quelle typologie de parcours et d'aménagements différenciés cela demande-t-il ? Devons-nous privilégier une promenade homogène ou plutôt une multiplicité des parcours possibles ? La conclusion de ce premier atelier fut de statuer pour une « Petite Ceinture ouverte à toutes et à tous, mais pas partout et pas tout le temps »¹²³.

Ce qu'il est intéressant de retenir tient dans l'évolution de la démarche de chacun des acteurs, sur la réflexion globale et sur la manière d'aborder ce site et son identité. Le titre de l'atelier provient de la parole de l'ensemble des participants et fut partagé par tous. Il ne s'agit pas de réfléchir comme dans un projet classique sur ce que l'on fait, mais sur ce que les gens expriment. Il y a donc eu un accord commun pour dire que la Petite Ceinture devait être ouverte à toutes et à tous, mais pas partout et pas tout le temps, afin de tenir compte des spécificités. De ce fait, il est possible d'intégrer une analyse multicritères, spatial et temporel, qui se mélangeront pour déterminer ce qu'il faut faire et ne pas faire. Ces deux critères, celui spatial et celui temporel, sont primordiaux pour la réflexion.¹²⁴

Cette question du « ne rien faire » fut également soulevée lors de la présentation du travail du collectif *QQPF* lors de cette même réunion inter-collectifs.

Toujours garder à l'esprit que le "juste faire", comme il faut "juste sécuriser", entraîne une modification notoire du paysage de la Petite Ceinture. Il faut donc le replacer avec l'idée du "ne presque rien faire". Une des réflexions possibles serait de ne travailler que sur le mode de gestion de cet espace (s'assurer que les associations ne fassent pas toutes la même chose au même endroit). Lors de débats au sein du collectif *QQPF*, l'idée que la Petite Ceinture est fragile est revenue plusieurs fois. Elle n'est pas fragile au sens premier du terme, puisque c'est une construction ferroviaire, en revanche du fait qu'elle n'a pas de statut défini, elle représente une sorte de "soupape urbaine". La question de l'échelle (parisienne ou au-delà) reste encore à déterminer.¹²⁵

¹²² Compte-rendu de la réunion inter-collectifs du 13 décembre 2016 présidée par Bruno Gouyette, Paris

¹²³ Compte-rendu de la réunion inter-collectifs, opus cité

¹²⁴ Compte-rendu de la réunion inter-collectifs, opus cité

¹²⁵ Compte-rendu de la réunion inter-collectifs, opus cité

Le deuxième atelier invita à réfléchir sur la question de l'ouverture progressive de la Petite Ceinture au public et de ce que cela implique en termes de discours et d'informations sur son accessibilité. Aujourd'hui, de larges parties de la voie ferroviaire ne sont pas ouvertes au public (hors promenades aménagées), or il est possible de se rendre compte que ces tronçons sont fréquemment utilisés. Comment gérer ces fréquentations en attendant que l'on puisse ouvrir les tronçons de manière plus classique ? Comment aller au-delà des dispositifs matériels de fermeture souvent inefficaces ? Quels dispositifs d'information et de sensibilisation des usagers spontanés peuvent être installés dès à présent et quel peut être l'implication éventuelle des collectifs à venir sur cette question ? La table de travail mit finalement en évidence le principe de « ne pas avoir peur d'interdire ! »¹²⁶.

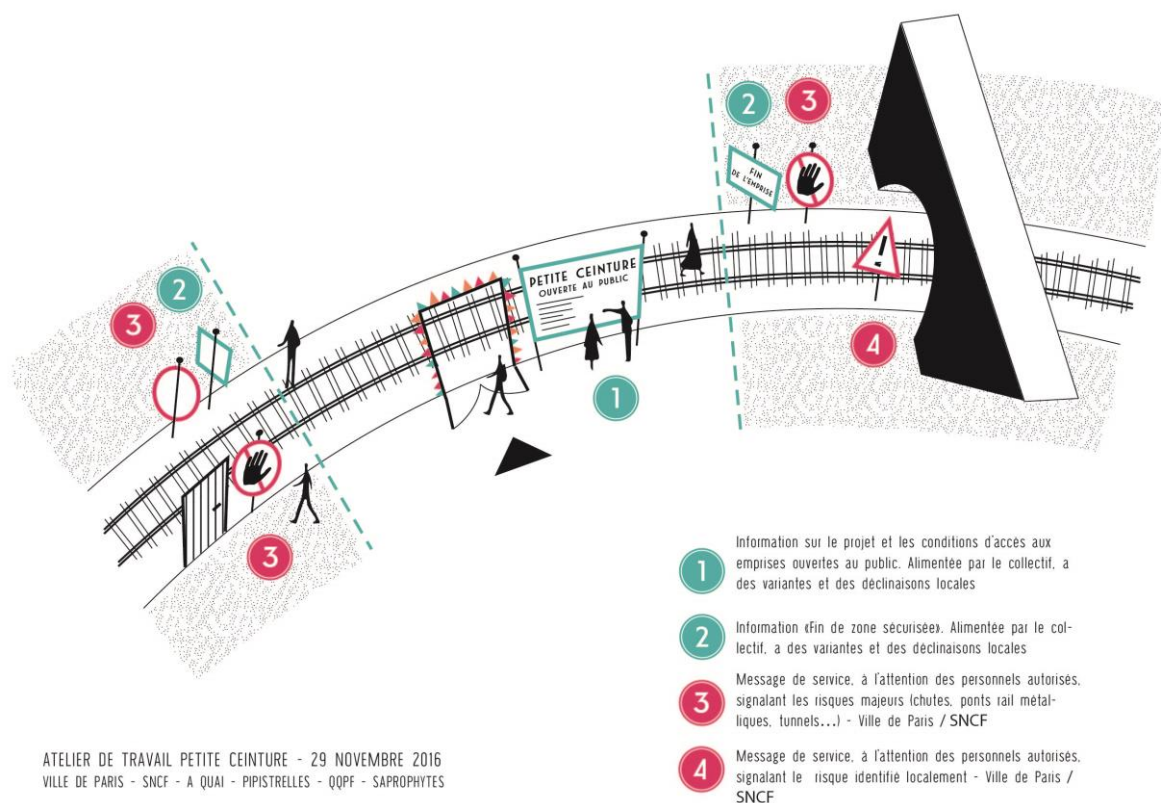


Figure 12 : Schéma de la signalétique à mettre en place autour des stations, réalisé dans le cadre de l'atelier de travail pour la Petite Ceinture.¹²⁷

Comment être au-delà des dispositifs de fermeture matérielle inefficaces ? Comment informer, de bonne manière, celles et ceux qui se retrouveraient sur la Petite Ceinture, sur les tronçons fermés, que ce soit ceux qui y sont autorisés (SNCF, association de réinsertion) et ceux qui ne le sont pas ? Pour tenter de répondre à ces questions, des tests furent réalisés par les collectifs et l'atelier proposa un dispositif. Il est à rappeler que finalement il ne faut pas avoir peur d'interdire, car l'interdit fait partie intégrante de l'esprit de la Petite Ceinture. Celles et ceux qui y vont le font car ils cherchent à transgresser un interdit. Tout l'enjeu est donc de bien informer ceux qui pourraient venir par hasard sur les tronçons fermés et qui ne sont pas suffisamment

¹²⁶ Compte-rendu de la réunion inter-collectifs, opus cité

¹²⁷ Compte-rendu de la réunion inter-collectifs, opus cité

avisés pour évaluer le danger encouru. La démarche a pour objectif de dépasser des approches classiques d'interdiction, grâce à la prise de responsabilité des personnes sur le risque encouru. Deux types de signalétiques sont prévus, une à l'intention du public qui accède par les entrées aménagées par le collectif, qui se rencontre dans le périmètre des stations ouvertes au public ; la deuxième, à l'intention des personnes autorisées, se trouvant en dehors des périmètres aménagés. La première peut être bavarde pour informer sur la station, le projet et l'étendue du périmètre sécurisé. Au-delà, rien n'est prévu pour y aller. La deuxième s'apparente à une signalétique de sécurité, du même type que celle que l'on peut retrouver en montagne ou en randonnée. Elle serait installée aux extrémités de la station et à proximité des ouvrages qui pourraient présenter un danger pour le public (viaduc, tunnel, ...).¹²⁸

La troisième table de travail aborda la problématique du rôle et des liens entre les acteurs, aussi bien décisionnaires pour garantir la cohérence des chantiers, que associatifs pour la gestion et l'animation directes de larges parties de la Petite Ceinture, comme le souhaiterait la Ville de Paris. Quelles conditions de formalisation d'une convention d'occupation seraient à penser afin d'engager ou de conforter les dynamiques d'acteurs associatifs ? Quelles organisations ou aménagements seraient à prévoir à minima pour qu'une multitude d'usages ponctuels puissent se succéder sur des espaces polyvalents judicieusement implantés ? Ces questions de relations entre les acteurs et de communication avec le public et les acteurs associatifs se posèrent d'ailleurs aux collectifs en charge de l'ouverture expérimentale.

La relation des acteurs (propriétaire, gestionnaire, collectifs, usagers) dans ce projet est aussi très particulière. Les acteurs propres à la gestion et aux entretiens étant les usagers, cela demande un travail très important de communication. Ce travail est encore en cours de réflexion, car il n'est pas évident d'informer l'ensemble des acteurs de la démarche et des solutions qui sont trouvées. Cette question de la communication reste un point essentiel, non pas du point de vue hiérarchique, mais celui de l'objectif ; tel acteur a besoin de savoir quoi, pour arriver à son but ? Par exemple, si une association de résidents souhaite s'investir, jusqu'à quel point celle-ci aura besoin d'être informée sur les contraintes logistiques et juridiques ? Quelle limite donner au rôle de médiateur des collectifs ? Cette question de la communication revient à se demander comment transmettre une information du propriétaire jusqu'à l'utilisateur de manière simple ?¹²⁹

Pour cette problématique, la réponse apportée par les acteurs de la table fut de mettre en avant l'écriture d'un « récit pour donner un sens et préciser les rôles de chacun »¹³⁰.

L'ensemble des imaginaires et des fantasmes que fait naître la Petite Ceinture amène à la nécessité d'établir un récit général, composé de divers types d'écrits, afin de fédérer cet espace. En termes de méthode, le récit en fait partie, et cela donne une sorte de cahier des charges conceptuel de ce que doivent être ces espaces, avec leurs multi-systèmes et leurs multi-polarités. En ce qui concerne la gestion, si l'espace doit être pris en charge par les citoyens et les formes associatives, cela ne permet que d'esquisser ce que pourraient être les idées de station. Pour le récit, il est important de pouvoir écrire l'histoire de la Petite Ceinture afin d'y intégrer un maximum de données afin de lui donner un sens et de fédérer l'espace. Cette idée du récit rejoint également l'idée de l'inscription du projet dans des contextes spatio-temporels. Mais elle ne traite

¹²⁸ Compte-rendu de la réunion inter-collectifs, opus cité

¹²⁹ SANGRIGOLI Concetta et ZANFORLIN Giulia, représentantes du collectif *Les Pipistrelles*, entretien réalisé le 12 décembre 2016.

¹³⁰ Compte-rendu de la réunion inter-collectifs, opus cité

pas seulement d'une problématique d'écriture qui chercherait à savoir qui écrira ce récit et de quelle manière. Elle pose la question de "Comment sommes-nous capables de donner du sens à un ensemble de projets qui parlent d'événements et de systèmes particuliers ? Comment créer une harmonie de tout ceci pour ne pas perdre le sens du site ?".¹³¹

Quant à la quatrième table de travail, celle-ci se pencha sur le fait que la Petite Ceinture, faisant l'objet d'une valorisation économique dans certaines parties, pourrait offrir de nouveaux services aux usagers. Comment trouver le juste équilibre entre la situation actuelle et les endroits à plus forte intensité d'usages et d'activités ? Quelles synergies possibles peuvent être trouvées entre des activités associatives et d'autres marchandes ? Comment utiliser les emprises de la Petite Ceinture comme un « lieu ressources », mettant en avant les ressources existantes sur place et les compétences locales ? Les acteurs proposèrent *in fine* de « s'appuyer sur l'imaginaire de la Petite Ceinture et sur le dispositif participatif récent, pour la valoriser »¹³².

La valorisation de la Petite Ceinture, sous toutes ses formes, doit trouver son équilibre avec le reste du projet. Il ne faut pas que cela soit pensé à côté, sans lien avec ce que les collectifs portent comme projet, et ne pas surdéterminer les choix. A l'inverse, les choix pris en termes d'accessibilité libre et gratuite à tous, doivent être compatibles avec un certain nombre d'usages qui pourront être plus commerciaux. Il est possible de prendre en exemple l'arrivée d'un certain nombre de porteurs de projets qui ont acquis des gares de la Petite Ceinture et qui, légitimement, ont cherché à trouver de la place sur les quais et sur la plateforme. Cela ne doit pas se traduire par la privatisation de la Petite Ceinture au détriment du passage et des autres usages. Les porteurs de projets économiques ne doivent pas arriver avec leur seule approche, mais plutôt la croiser avec la programmation des collectifs. Il faut éviter un manque de dialogue qui serait issu d'un opérateur économique qui ne tiendrait pas compte du territoire dans lequel il s'inscrit. D'autre part, la question de la création de valeur sur la voie met en avant qu'il n'y a pas que la valeur économique qui peut donner du sens au projet, mais que les usages le sont aussi. Tout l'imaginaire de la Petite Ceinture reposant sur le patrimoine ferré, la déambulation sur les rails, ..., cela donne une identité forte qui intéresse tous les acteurs. La question du tourisme pouvant être un axe de développement économique.¹³³

Au-delà du fait que ces quatre ateliers de travail permirent de fixer les grandes thématiques sur lesquelles les acteurs décisionnaires et les trois futurs collectifs devront travailler à partir de 2017, cette restitution du travail collectif montre la démarche innovante de l'ensemble des acteurs. Cet exercice d'intelligence collective, entre des personnes qui conventionnellement ne collaborent pas de cette façon entre elles et de manière aussi holistique, montre à quel point les procédés de réflexion et de décision furent ancrés dans un processus ne se voulant plus classique.

Quant au travail pionnier des quatre collectifs missionnés pour la phase d'ouverture expérimentale, leur travail de coprogrammation, de coconception et de coconstruction dut répondre aux différents enjeux de départ tout en mettant en œuvre les outils et les méthodes propres à leurs démarches.

« Le premier enjeu auquel le collectif [*Les Pipistrelles*] dut répondre fut celui de faire connaître un peu plus largement la Petite Ceinture. Elle est utilisée de temps en temps

¹³¹ Compte-rendu de la réunion inter-collectifs, opus cité

¹³² Compte-rendu de la réunion inter-collectifs, opus cité

¹³³ Compte-rendu de la réunion inter-collectifs, opus cité

de manière informelle, mais beaucoup de riverains ne connaissaient pas cet espace. De ce point de vue, il s'agissait donc d'ouvrir le lieu et de le faire connaître. Le deuxième consista à trouver un programme qui puisse mobiliser des personnes de la société civile (bénévoles, associations et institutions) pour s'investir et cogérer l'espace. Le statut étant un petit peu spécial, la Ville a l'envie d'innover dans ses procédés de fabrication et d'entretien de la ville. Pour cela, un des principaux enjeux fut d'identifier les acteurs qui étaient pertinents par rapport à un site qui est techniquement complexe, qui a beaucoup de potentiel, mais qui a aussi des contraintes très fortes. »¹³⁴

La démarche des collectifs devant reprendre au maximum les enjeux de la Petite Ceinture, la question de la préservation des usages préexistants ne fut pas oubliée et fit l'objet d'un diagnostic avant et après la mission afin d'étudier de quelle manière ce type d'ouverture peut influencer et interagir avec les usagers spontanés.

« Les usages préexistants sont primordiaux et pour cela, les ateliers ont fonctionné du fait que les usagers habituels acceptèrent de discuter avec le collectif. Même s'ils auraient, en général, préféré pouvoir garder cet espace pour eux, ils n'eurent pas la présomption de le faire et acceptèrent l'ouverture au public. »¹³⁵

Pour répondre à l'ensemble des enjeux que nous venons de voir, le collectif *Les Pipistrelles* travailla sur une démarche participative et expérimentale, faite de temps d'ouverture et de communication, d'ateliers de programmation « attrape-rêve », d'ateliers de coconception et de coconstruction.

Pour commencer, le tronçon que gère le collectif se situe dans le 14^e et est en tranchée. L'accès n'y étant donc pas vraiment évident, la plupart des riverains n'y étaient donc jamais allés. Pour faire connaître le lieu aux gens, la première phase passa par un exercice de communication sur l'ouverture. Il fallut d'une part faire comprendre aux personnes qu'elles avaient la possibilité de venir visiter et connaître ce lieu petit à petit et d'autre part faire comprendre à ces personnes le type de démarche que le collectif portait. Pour cela, des temps d'ouverture de la Petite Ceinture furent pris pour que les gens puissent s'y rendre, des événements furent organisés et, en parallèle, le travail de communication passa par des activités autour de la base-vie. La deuxième phase, qui dura plusieurs mois, démarra avec la mise en place des "attrape-rêves". Il s'agissait d'un dispositif installé sur la Petite Ceinture permettant aux personnes venant se promener de donner leur avis, de manière libre, sur l'ambiance, l'esprit à garder pour l'ouverture du lieu, le type d'ouverture dans le temps et dans l'espace, les types d'aménagements possibles, et l'identité du lieu par rapport à l'histoire ferroviaire et à la continuité écologique. Concernant, les outils mis en place par le collectif, ceux utilisés pour cette mission, diffèrent d'autres projets participatifs de par le nombre de participants aux ateliers. Cela demanda d'adapter les outils notamment sur cette première phase de découverte. Les personnes venant en grand nombre se promener et découvrir le lieu, il n'était pas question de les inviter à discuter et à réfléchir avec le collectif dans une salle. Il a donc fallu trouver des installations à positionner dans la nature, invitant à la fois à découvrir le paysage et en même temps, les laissant s'exprimer de manière autonome, sans avoir besoin du collectif pour réaliser l'atelier. L'installation des attrape-rêves était également laissée lorsque le collectif n'était pas sur place afin de recueillir la parole des personnes qu'il n'était pas possible d'atteindre lors des ateliers publics (graffeurs, cataphiles). Pour la Petite Ceinture, les questions

¹³⁴ SANGRIGOLI et ZANFORLIN, opus cité

¹³⁵ SANGRIGOLI et ZANFORLIN, opus cité

étaient ouvertes et l'atelier se voulait le plus libre possible grâce à la mise à disposition de papier et de stylos dans une boîte, pour que les personnes soient, parfaitement autonomes et que la récolte d'idées et de propositions soit maximale.¹³⁶

« A l'issue de ces ateliers, 400 propositions furent recueillies autour de thèmes fédérateurs de l'identité de la Petite ceinture. Les visiteurs ont été invités à s'exprimer sur l'esprit de la Petite Ceinture et ce qu'ils souhaitent en conserver. Les grandes composantes de l'identité de la voie [...] se retrouvent ici. Le calme et la nature sont les deux éléments les plus unanimement appréciés. Cette nature est plébiscitée au titre de sa richesse, mais aussi de son aspect sauvage, de l'oxygène qu'elle procure et des sensations qu'elle provoque. La vieille voie ferrée représente aussi une histoire, un patrimoine, dont il convient de conserver les traces. Une quatrième dimension se révèle, qui rejoint cette fois l'expérience des usagers informels : le sentiment de dépaysement. La Petite Ceinture ferroviaire est vécue comme "un autre monde", "un voyage", un lieu différent et en-dehors. »¹³⁷

La troisième phase mit en place, quant à elle, les ateliers de coconception. Ceux-ci purent être proposés sous la forme de tables de travail thématiques issues de la synthèse des propositions des attrape-rêves : l'art dans le paysage, la biodiversité, l'agriculture urbaine, le vivre-ensemble, le bien-être, l'aventure pour tous et le rapport de la voie ferrée à la ville... Les participants étaient invités à s'y inscrire pour pouvoir faire comprendre que le collectif n'avait un rôle que de médiateur. Une table de travail devait compter au minimum quatre inscrits afin de pouvoir avoir lieu. Le but étant qu'ils puissent se réapproprier eux-mêmes cet espace dans des activités qui soient autonomes du collectif. Ces propositions d'usages et d'utilisations des espaces étaient ensuite présentées à la Mairie de Paris et à la SNCF. D'autre part, des associations, en lien avec les thèmes choisis ont été contactées afin d'accompagner les tables de travail et mettre en relation des personnes souhaitant participer à la conception et/ou à l'entretien des aménagements de la Petite Ceinture. Les séances de coconception organisées sur place ou au sein de l'agence Oïkos ont permis aux bénévoles et associations de participer au dessin des premiers aménagements à réaliser. Les tables de travail permirent de fédérer des habitants du quartier, des personnes n'en faisant pas partie ainsi que des associations autour de thématiques convergentes. A la suite des tables de travail, les bénévoles furent invités à réaliser eux-mêmes les comptes-rendus et les propositions d'aménagements. Ceci eut pour but d'impliquer les personnes de manière plus importante et de les rendre, dès le départ, porteuses des projets. Le travail du collectif étant de donner la parole aux bénévoles et de leur permettre de reconnaître les pouvoirs qu'ils ont sur les changements de l'espace autour d'eux. Le but est donc de les accompagner au fur et à mesure vers une autonomie. Une fois que les grandes thématiques furent fixées lors des tables de travail, les bénévoles furent invités à proposer et à concevoir les aménagements concrets qu'ils aimeraient avoir. C'est à la suite de ce travail que la quatrième phase de coconstruction débuta. Pour cette phase comme pour les précédentes, l'ensemble des procédés mis en place furent adaptés au fur et à mesure selon les besoins, comme par exemple l'usage d'un cheval de trait, au lieu d'une machine qu'il aurait été trop compliqué d'acheminer, pour la coconstruction des assises. Les différents ateliers de coconstruction durent se faire le plus souvent possible le week-end pour qu'un maximum de bénévoles puissent venir. Le type et l'organisation des ateliers furent également réfléchis afin de minimiser les risques (notamment lors de l'utilisation d'outils dangereux) et pour

¹³⁶ SANGRIGOLI et ZANFORLIN, opus cité

¹³⁷ Extrait du Plan-guide du collectif *Les Pipistrelles*, janvier 2017

que tous les âges puissent participer. Proposer des activités simples et/ou ludiques pour les enfants, pas trop physiques pour les personnes retraitées et variées pour le reste des bénévoles. Durant toute cette phase, le travail de communication permet d'informer les bénévoles pour qu'ils puissent s'investir dans les ateliers. L'ensemble des procédés mis en place furent finalement « chamboulés », car le collectif n'avait pas de cadre structurel comme dans une mission typique. Les outils furent donc inventés au fur et à mesure selon les besoins. Comme nous l'avons dit, le site étant très spécifique, la question est aussi de savoir si on pouvait l'ouvrir au public. Le collectif a donc interrogé les personnes sur le statut de cet espace, ce qui ne se fait pas normalement dans un atelier d'architecture. La spécificité de la mission, très courte, a obligé *Les Pipistrelles* à utiliser les mailing listes pour communiquer sur l'avancement des études et solliciter les personnes à travers des outils de communication, car il n'était pas possible de les voir toutes physiquement et régulièrement. Il fut aussi possible de communiquer les documents de travail sur l'avancement des projets, chose que les maîtres d'ouvrage n'aiment en général pas. Ils attendent normalement que toutes les validations du projet soient faites avant de communiquer. Cela a, d'un côté, exposé le collectif à montrer les blocages qui sont survenus en cours de route, mais d'un autre côté cela a permis de maintenir un dialogue régulier.¹³⁸

L'ensemble de ces procédés furent, soient inventés, soient adaptés aux caractéristiques d'accueil du site. Mais, lorsqu'on parle d'innovation, la question est de savoir si les procédés peuvent ou non être repris pour d'autres démarches participatives. Il est nécessaire que ces procédés puissent être appropriés et réemployés, comme celui des attrape-rêves qui fut déjà « adapté d'une précédente expérimentation »¹³⁹.

Selon Concetta Sangrigoli et Giulia Zanforlin du collectif *Les Pipistrelles*, il s'agit d'outils qui pourraient être répliqués dans d'autres projets, mais qui nécessiteront à chaque fois une déclinaison en fonction de la spécificité du projet. Sur la Petite Ceinture, la spécificité fut le temps nécessaire à la prise de connaissance du site dans son ensemble et du tronçon en particulier par rapport au quartier qui l'entoure. Du fait de sa taille et de sa continuité, il n'était possible de travailler que sur un tronçon restreint, même s'il était possible de voir et d'aller au-delà. Travailler sur un linéaire est beaucoup plus compliqué que sur un espace fermé "classique". Que ce soit pour le collectif comme pour les habitants, il fallait d'abord prendre connaissance de ces spécificités avant de commencer les ateliers des attrapes-rêves. Ces spécificités sont d'autant plus fortes lorsqu'on prend en compte le patrimoine écologique et ferroviaire de la Petite Ceinture qu'il faut conserver. Donc, par rapport à une friche que l'on transforme complètement, la Petite Ceinture est très spécifique. L'adaptation est fondamentale pour ne pas appliquer automatiquement des méthodes pré-établies. Il y a une intelligence à trouver à chaque fois par rapport au site, aux enjeux, aux objectifs à atteindre, et cela conditionne l'organisation des ateliers, comme ceux des attrape-rêves. Leur mise en place s'est faite autour de thèmes qui furent choisis et en cela la réflexion était déjà orientée. Du fait que le collectif n'avait pas le temps pour réaliser un diagnostic public, les attrape-rêves permirent de faire réfléchir les personnes sur l'existant (impressions, éléments à valoriser et à transformer, ...).¹⁴⁰

¹³⁸ SANGRIGOLI et ZANFORLIN, opus cité

¹³⁹ SANGRIGOLI et ZANFORLIN, opus cité

¹⁴⁰ SANGRIGOLI et ZANFORLIN, opus cité

Le collectif *Les Pipistrelles* put développer ses propres procédés afin de répondre au mieux aux enjeux, mais la démarche inscrite dans le plan-programme permit aussi à chaque collectif de développer ses propres procédés en adéquation avec son terrain d'accueil.

Dans les autres collectifs, des outils d'expression, semblables aux attrape-rêves, furent mis en place, tels les portraits chinois ou les post-it, mais ceux-ci ne contenaient pas forcément une démarche de projet selon Concetta Sangrigoli et Giulia Zanforlin. Il est important de ne pas confondre les outils avec les objectifs. Faire s'exprimer les personnes sur des feuilles de papier est un outil, mais les objectifs doivent être différents. Dans chaque station, les collectifs ont utilisé des outils similaires, mais avec des approches au projet et des démarches différentes. Dans le 12^e, la démarche portait sur le contrôle logistique du lieu et était assez pragmatique. Dans le 20^e, des animations régulières étaient proposées mettant en avant la démarche de faire du site un lieu de respiration spécifique pendant une journée de la semaine. Dans le 19^e, l'expérimentation s'est davantage portée sur les événements. Des activités éphémères et liées à une thématique particulière, notamment le dispositif roulant. Ils travaillèrent sur la mise en valeur et la mise en visibilité de la Petite Ceinture grâce à de la signalétique géante et des concours de cartes postales avec les engins roulants. Le fait que chaque collectif ait eu une approche différente constitua un point intéressant et montre l'ouverture de ce type de démarche. Dans un cadre partagé, chaque collectif avait la possibilité de mettre en œuvre sa propre méthode. De manière générale, il est possible de dire que le nouveau rôle de l'architecte est celui de l'"agent spatial", selon le concept mis en avant par Jeremy Till¹⁴¹. Son rôle est de permettre aux habitants de reconnaître les pouvoirs qu'ils ont sur les changements de l'espace autour d'eux. Le but est donc de les accompagner au fur et à mesure vers une autonomie. De ce point de vue, la démarche mise en place sur la Petite Ceinture met en avant ce nouveau rôle, en orientant la programmation de ce site à l'identité très particulière et en informant les habitants des potentialités du site, de ses contraintes et de leurs capacités autonomes de réinvestir cet espace.¹⁴²

Le fait que chaque collectif ait eu la possibilité de mettre en œuvre ses propres procédés, montre le degré d'ouverture de la démarche que portent les acteurs décisionnaires. L'ensemble de ces procédés permit aux collectifs d'une part de répondre de la manière la plus adéquate, par rapport à leur terrain, aux enjeux de la Petite Ceinture et d'autre part de faire démarrer les chantiers participatifs avec les ateliers de coprogrammation, puis de coconception et de coconstruction. Que ce soit en termes de procédés pour la mise en place des chantiers, leurs gestions par les collectifs ou bien pour la mise en place de réflexions collectives avec tous les acteurs, ces chantiers participatifs furent l'occasion d'expérimenter une démarche pionnière de part son échelle et innovante. Dans le cadre de la dernière réunion inter-collectifs, les quatre collectifs purent présenter leurs travaux afin de dresser un premier aperçu du plan-guide.

« Pour la station de la Villa du Bel-Air [du collectif *QQPF*], il est à retenir que le travail du collectif avec les associations et les habitants du quartier s'articula autour de trois grandes propositions. La première concerna l'idée d'un plateau de multi-activités, polyvalent sur les usages (existants et nouveaux) et qui nécessite une question de

¹⁴¹ TILL Jeremy, AWAN Nishat, SCHNEIDER Tatjana, *Spatial Agency, Otherways of doing architecture* : 32, Londres et New York, Routledge, 2011

¹⁴² SANGRIGOLI et ZANFORLIN, opus cité

logistique. La seconde considéra la Petite Ceinture comme un "lieu ressource" pour produire un certain nombre d'éléments favorables au projet. Enfin la troisième proposa l'idée de parcours différenciés présentant des niveaux de confort et d'accessibilité adaptés. D'autre part, le projet ne fut pas qu'une question d'aménagement, mais aussi de gestion et de participation des acteurs. N'étant pas sur une logique de tout réaménager, il fut de ce fait nécessaire d'inventer une façon de faire la transformation de cet espace sans passer par les outils classiques de l'aménagement.

Pour la station de la rue Didot [*Les Pipistrelles*], le collectif travailla sur plusieurs thématiques. La biodiversité étonnante de la station mis en avant l'idée qu'il était nécessaire de s'appuyer sur la nature de chaque site afin de ne pas appliquer un modèle identique. Il fut donc primordial de la partager avec le plus grand nombre, avec l'aide du Muséum national d'Histoire naturelle pour la mise en place du programme Vigie-Nature Ecole dans les écoles afin de réaliser des suivis naturalistes à partir de 2017. D'autre part la sensibilisation et la personnification de la biodiversité constituèrent un second point essentiel par la coconstruction de cabanes à oiseaux ou d'hôtels à insectes. [...] Concernant l'accessibilité du site, la réflexion collective amena à exclure un accès égalitaire donnant à tous le même type d'expérience, mais proposa davantage un accès équitable. S'obliger à mettre l'espace à la portée de tous impliquerait des modifications significatives de l'espace de la Petite Ceinture. [...] D'autre part, la réflexion se porta aussi plus largement sur la création d'une expérience nouvelle ouverte à tous. Pour cela, le travail avec la Fédération Française de Randonnée permit de réfléchir sur un GR (chemin de Grande Randonnée) existant et proche de la Petite Ceinture afin de le décaler au plus près de la voie. Un second travail, en lien avec celui de rénovation de la dalle Broussais limitrophe, consiste à réfléchir au cheminement et aux accès des personnes aveugles et malvoyantes grâce au fil d'Ariane. [...] L'accessibilité équitable ne garantit pas les mêmes accès à tous, mais offre des expériences différentes à tous. Une seconde thématique émergea des ateliers, celle de produire et consommer différemment. [...] Le projet [d'agriculture urbaine] put s'enrichir grâce notamment à l'arrivée d'acteurs importants tels que les habitants de la rue, le Foyer de vie limitrophe abritant des femmes aveugles et en fauteuil roulant, ainsi que les enseignants du collège voisin. [...] Enfin, les participants aux ateliers proposèrent la mise en place d'un espace d'apiculture partagée et pédagogique grâce à l'aménagement d'un premier rucher sur la Petite Ceinture. [...] Cela pose bien sûr la question du statut de ces personnes. Pour cela, l'idée qui fut proposée, mais qui ne put être pour le moment approfondie, est celle de la création d'une association de quartier unique pour la Petite Ceinture 14^e, afin d'avoir un ensemble de projets communs et non en concurrence. La question de l'animation et d'événements conçus pour le lieu fut aussi évoquée. L'association *Un Ballon pour l'insertion* souhaite faire partie des acteurs du projet en proposant du yoga dans la nature mais avec pour objectif l'insertion des personnes en difficulté comme les sans-abris. Dans les activités exceptionnelles, celle de l'escalade fut proposée, se prêtant bien à la configuration du site, et peut être travaillée avec des associations. Cette activité s'inscrivant également dans les propositions issues du budget participatif 2015. Enfin les activités autour de la voie ferrée et la question autour du transport ferroviaire firent débat. Pour cela les bénévoles proposèrent la création d'une buvette à la fois urbaine et ferroviaire. Enfin, des activités autour des engins roulants émergèrent aussi comme l'expérimentation qui fut faite d'un vélo-rail, construit et apporté par des visiteurs britanniques. L'idée n'est pas d'en faire une activité fixe et constante, mais plutôt temporaire et événementiel.

Pour la station *Désir*, rue Petit [*Les Saprophytes*], le collectif prit le parti de considérer la station comme un grand belvédère sur la Petite Ceinture. Cette vision invitait à cheminer et déambuler au-delà des limites de la station et à considérer de ce fait qu'il s'agissait d'une grande porte d'entrée vers un plateau multi-activités en le déclinant sous une forme de grand carrousel pouvant accueillir les participants. Concernant le bilan de leur travail, le collectif a réfléchi à quatre scénarii différents avec une vision plus générale que celle de la simple station. Il s'agit de la synthèse d'un ensemble d'idées et de propositions. Celles-ci furent ensuite évaluées sur les critères du respect de la biodiversité, la préservation de la singularité du site, l'appropriation par les structures locales, l'accessibilité et les coûts de gestion et d'investissement, en pesant à chaque fois les aspects positifs et négatifs. Les scénarii se développent du "ouvert à tous, tout le temps et partout" à des interventions plus sporadiques. Le premier scénario imagine que la Petite Ceinture puisse devenir un espace vert comme le reste des jardins de la ville. Dans ce cas, le site serait accessible à tous et nécessiterait des aménagements paysagers. Ce scénario peut être mis en comparaison avec la Coulée Verte du 12^e ou bien la Petite Ceinture du 15^e. Les points négatifs sont ceux du manque de potentiel d'usages, le non-respect de la biodiversité et la non préservation de l'identité du site. Ce scénario n'est toutefois envisagé ni par l'ensemble des collectifs ni par les habitants ayant participé aux chantiers participatifs. Le deuxième scénario propose une ouverture partielle sur des polarités précises. Chaque station pourrait être un pôle d'activités pensé en lien avec les quartiers dans lesquels elle se situe. Dans ce cas, la biodiversité serait préservée en partie, tout comme l'identité sauvage de la Petite Ceinture. Une signalétique progressive pourrait y être aménagée. Chaque station deviendrait ainsi un espace public, tout en respectant le reste des tronçons, et proposerait des activités ludiques et pédagogiques. Le troisième scénario imagine de conserver la Petite Ceinture pour en faire un chemin de randonnée urbain. L'accessibilité n'est pas offerte à tous, mais cela permettrait d'être sobre sur les coûts d'investissement. Ainsi, les stations deviendraient des portes d'entrées de cette randonnée urbaine et permettraient de les connecter avec d'autres promenades urbaines autour. En termes d'image, ce scénario permettrait de créer un statut particulier qui n'existe pas encore. Enfin, le dernier scénario imagine une ouverture liée à la programmation d'événements. Il s'agirait donc d'ouvrir certains espaces, à certains moments, dans le cadre d'événements particuliers (Paris-Plage raccordé avec le canal de l'Ourcq, Nuit Blanche, ...). En dehors de ces temps, la Petite Ceinture serait préservée et interdite. L'ensemble de ces 4 scénarii implique une notion de scénarisation mettant en relation les questions physiques, spatiales et temporelles. Ils ne s'opposent pas et peuvent au contraire s'entrecroiser.

Pour la station rue de la Mare [*A Quai !*], l'idée principale fut celle de créer une couture entre les quartiers du 20^e dont les habitants et les pratiques sociales et associatives diffèrent. Une prise en compte des usages pendant les ouvertures mais aussi en dehors permet de réaliser la préconisation de fédérer au maximum l'ensemble de ces usages et de leurs usagers. Le prolongement des activités mises en place par le collectif devra également être réalisé par le collectif suivant. [...] La démarche du collectif consista en une ouverture hebdomadaire (tous les samedis), ayant permis d'accueillir 1500 personnes. Le site ne présentant pas de dangers particuliers, les enfants purent découvrir et investir l'espace. Les ateliers de sérigraphie et de jardinage constituèrent également une pratique fédératrice pour les personnes présentes. La fabrication commune d'une maquette avec les visiteurs fut l'occasion et le support de nombreuses discussions avec eux sur l'avenir du lieu. De nombreux autres ateliers eurent lieu avec différents acteurs locaux et habitants du quartier. Deux fêtes furent

organisées pour célébrer les aménagements ainsi que la fin de cette expérimentation. Une mise en lumière fut d'ailleurs réalisée pour l'occasion. L'observation des usages permit de voir que le chemin en copeaux de bois invitait davantage les visiteurs à parcourir l'ensemble de la station au lieu de se limiter au seul espace autour du conteneur. Des ateliers d'écriture et de photographie permirent également de donner la parole aux personnes afin qu'elles participent à l'écriture commune du récit de la station. Des graphistes mirent finalement en forme ce récit sous la forme de cahier d'exploration à disposition des visiteurs. Afin de réfléchir avec les habitants et les bénévoles, le problème se posa sur la manière de le faire. Réaliser ces discussions sur la Petite Ceinture ne fut pas possible car les personnes préféraient se promener. L'organisation de "café-bilan" fut donc choisie afin de discuter dans un lieu fermé avec l'ensemble des personnes intéressées. Au final, les ouvertures du samedi ont pris une certaine identité pour les riverains. Un certain nombre d'habitants et d'associations peuvent y participer et animer ces ouvertures. »¹⁴³

Au regard de ce que nous venons de voir, nous pouvons souligner l'intérêt du choix de procédés de la Mairie de Paris. Celle-ci favorisa une différenciation des approches mises en place par les collectifs. Le projet de la Petite Ceinture a intégré le processus d'innovation de procédé, mais fait figure de pionnier au regard de son échelle et des enjeux qu'il embrasse. Figure qu'aucun autre projet de la Ville n'avait eu auparavant. A chaque site, la Mairie attribua un collectif avec ses propres procédés. L'objectif général pour l'ensemble des collectifs était le même, mais chacun s'appuya sur les caractéristiques du terrain d'accueil pour adapter ses démarches et ainsi tenter d'aboutir à l'émergence de nouveaux usages et de nouveaux biens communs. Pour les ateliers de coprogrammation, nous observons que les collectifs utilisèrent divers outils comme les post-it, les attrape-rêves, les portraits chinois ou bien des ateliers d'écriture et de photographie. Pour la coconception, certains organisèrent des tables de travail et d'autres des « cafés-bilan ». Enfin, pour la coconstruction, chaque collectif s'est fondé sur les résultats obtenus lors des précédents ateliers et fut amené à réaliser des aménagements de toutes sortes, comme des assises en bois, des cheminements doux, des bacs d'agriculture urbaine, des engins roulants, etc. Dans certains cas, les collectifs utilisèrent des outils différents, mais eurent pour objectif commun de mettre en place une démarche participative. Deuxièmement, la Mairie s'investit dans la méthode en organisant et en participant aux tables de travail inter-collectifs. L'ensemble de ces procédés s'inscrivent donc très clairement dans le processus d'urbanisme transitoire dans lequel sont engagés la Mairie, la SNCF et les collectifs. Les procédés utilisés permirent d'aboutir à des réflexions différentes de projets conventionnels, comme par exemple « ne rien faire », « ne pas avoir peur d'interdire » ou bien « une accessibilité équitable ». Chaque collectif tint notamment compte des caractéristiques de son site du point de vue sociologique en préservant au maximum les usages préexistants, en adaptant ses ateliers à un maximum de types de visiteurs (préexistant/nouveau, valide/invalide, enfant/senior, ...) et en allant chercher et dialoguer avec les associations de quartier pour les inclure dans le projet. Nous pouvons toutefois souligner que compte tenu de la courte durée de la mission, les collectifs ne purent pas forcément assurer une mixité sociale idéale au sein de leurs ateliers et ainsi inclure tous les acteurs dans la démarche.

Selon le témoignage de Concetta Sangrigoli et de Giulia Zanforlin, la mixité des personnes aux ateliers de coconception et de coconstruction n'était pas très importante. Il s'agissait

¹⁴³ Compte-rendu de la réunion inter-collectifs, opus cité

principalement de personnes qui avaient du temps pour venir. Les classes d'âges furent bien représentées, mais il s'agissait principalement de personnes d'"origine française", de la classe moyenne, en profession libérale ou employés. En revanche les personnes venant visiter la Petite Ceinture, sans forcément participer aux ateliers, présentaient quant à elles une mixité sociale plus importante. De ce point de vue, la démarche de la Ville de mettre en place ces chantiers de manière relationnelle avec les quartiers qui les entourent était intéressante. Il ne s'agit alors plus seulement de mixité sociale, mais aussi d'activités en fonction des espaces, de leurs morphologies, de leurs histoires, etc. C'est une question à prendre dans son ensemble pour la suite de la démarche. Même si cela peut être dû à un manque de temps pour élargir le panel de personnes venues participer aux ateliers, cette mission de préfiguration n'a pas réussi à aboutir à de la mixité sociale. Lorsque plus de 300 personnes viennent aux ateliers, il n'est pas possible de dialoguer avec chacune d'entre elles.¹⁴⁴

Quant au travail collectif du plan-guide, celui-ci s'inscrit tout autant dans le processus innovant en faisant la part belle à de simples préconisations d'aménagements et en invitant à réfléchir sur différents scénarii, comme le proposa le collectif *Les Saprophytes*. Afin de préserver la Petite Ceinture d'une sur-programmation, le plan-guide met en avant l'importance de la penser dans l'espace et dans le temps. Ces différentes programmations, mises en avant par les collectifs, peuvent avoir lieu à des moments différents de l'année, sur des sites variés et peuvent être de natures différentes. Si la majeure partie peut se dérouler entre mai et octobre, d'autres peuvent aussi se répartir dans le temps (semaine/week-end, travail/vacances, ...) et sur le linéaire. Le tout étant aussi de pouvoir laisser la Petite Ceinture sans programme à certains moments, comme par exemple pendant la période hivernale. Afin que l'ensemble des usages et des usagers puissent cohabiter et s'approprier le site de manière équitable, les scénarii invitent à concevoir la programmation en quatre dimensions. En intégrant la dimension temporelle à la réflexion de programmation, cela assure au site de rester vivant.

Il est nécessaire de tenir compte du fait qu'il s'agit d'une mission expérimentale de chantier participatif et qu'à cet égard, le droit d'expérimenter et donc de se tromper était admis par tous. De plus, vu la durée de la mission, le travail des collectifs fut de tester et de chercher sans livrables très définis. Toutefois, au-delà de ce compte rendu lissé qu'ont pu faire les quatre collectifs de leurs travaux et des plans-guide qu'ils ont pu livrer, il est important de garder une vision critique sur les faiblesses de cette mission expérimentale, d'autant plus au regard des traces du projet d'ouverture de la voie qui semblent se préfigurer pour la fin de la mission et sur lesquelles nous reviendrons ultérieurement. En effet, même si le collectif *Les Saprophytes* présenta un ensemble de scénarii pour la suite de la mission, ceux-ci ne comportent pas de coprogrammation d'activités et d'aménagements à long terme. Malgré la bonne volonté du collectif *A Quai !* en ouvrant tous les samedis le site, la fréquentation fut tout de même relativement faible et la question de l'ouverture de ce site par rapport à celui de la Flèche d'or, tout proche mais présentant déjà une activité associative de riverains prêts à s'investir dans un projet participatif, ne fut pas réglé avec les services de la Ville (et cela ne le fut d'ailleurs jamais).

En revanche, pour en revenir au travail de coprogrammation de la part des collectifs, il est possible d'observer que, de manière transversale, la question de la nature et de l'agriculture urbaine sous diverses formes (jardinage, apiculture et demande pour des activités pédagogiques autour de la biodiversité présente sur les sites) est revenue de manière régulière dans la plupart

¹⁴⁴ SANGRIGOLI et ZANFORLIN, opus cité

des chantiers participatifs. Cette appétence, déjà apparue lors des concertations publiques de 2013¹⁴⁵, peut s'expliquer par divers critères, mais il s'agit avant tout d'un exemple de nouvelle forme de bien commun qui ne cesse de se développer dans nos villes. C'est pourquoi comprendre de manière plus précise les enjeux liés à l'agriculture urbaine dans le cadre du projet de la Petite Ceinture est crucial.

REUSSIR L'AGRICULTURE URBAINE, UN OBJECTIF DANS L'AIR DU TEMPS

Ces réflexions sur la question de la nature en ville ne relèvent plus aujourd'hui uniquement de principes esthétiques. Les débats autour de la « Nature urbaine en projets » interrogent principalement les définitions de la nature au regard des attentes de la société, et celle de la distinction entre « nature en ville » et « nature de la ville ». Lors du colloque international, auquel Vidal Roland participa, celui-ci débuta son argumentation en revenant sur l'histoire de la relation ville-nature. Depuis longtemps, la ville fut le lieu de l'artificialisation, rejetant la nature en dehors de ses murailles. Cependant, aujourd'hui, le désir du retour à la nature en ville est un vrai retournement qui exprime un « manque de nature » de la part des citoyens. Cependant il ne s'agit plus « d'installer la ville à la campagne, [comme le tentèrent les utopies anti-urbaines des familistères et des phalanstères,] mais d'introduire la campagne en ville¹⁴⁶. En effet, la confusion est souvent faite entre nature et agriculture. S'agit-il de la nature *sauvage*, celle *refusée*, ou de la nature *domestiquée*, *artificialisée*, celle *acceptée*, dont rêvent les citoyens ? De plus, lorsqu'on réfléchit au type de nature auquel aspirent les citoyens, il diffère selon les personnes. Certains par exemple choisiront de s'installer en centre-ville, puis de profiter d'une résidence secondaire le week-end. On parle dans ce cas de « mobilité de compensation ». D'autres choisiront de s'installer dans des banlieues pavillonnaires pour subvenir à leur désir de nature, mais devront subir le coût et la charge des transports pour rejoindre le centre de la ville. Par la suite, le désir individuel de nature fut également abordé à l'échelle de chaque citoyen. Chacun ayant des manières différentes de satisfaire son désir de nature, cela conduit à un certain nombre de conflits d'usages. Tout comme le soulève aussi Pascal Amphoux¹⁴⁷, la multiplicité des usages privés et publics dans des jardins privés ou publics amène à des phénomènes de gentrification, voire de « clubbisation ». Du fait de cette multiplicité, il est dorénavant important de passer par une meilleure prise de connaissance des attentes sociales. L'une de ces attentes serait de pouvoir offrir aux citoyens la présence d'un espace vert à moins de 300 mètres de chez eux. Comme le dit l'auteur, la question de la nature en ville est vraiment complexe : « une valeur que l'on suppose communément partagée n'est donc pas la garantie d'un consensus territorial. »

Le terme de « nature » est ainsi souvent galvaudé et ne traduit pas exactement le type de souhait qu'ont les habitants. Comme nous venons de le voir, il s'agit à l'heure actuelle plus d'agriculture urbaine. Cependant, plusieurs questions peuvent se poser, auxquelles des auteurs ont répondu. Lorsque l'on parle d'agriculture urbaine, s'agit-il d'un désir de nature ou de

¹⁴⁵ SCAPINO Julie, opus cité

¹⁴⁶ ROLAND Vidal, « Quelle nature en ville ? Regards sur la demande sociale et l'aménagement urbain », Colloque international « Nature urbaine en projets », Session 5, du 7 au 8 février 2013, consulté le 10 novembre 2015, 2 p. URL : <http://natureurbaineenprojets.blogspot.fr/p/colloque-2013.html>

¹⁴⁷ AMPHOUX Pascal, « Le jardin métropolitain : du projet écologique à l'écologie du projet », *Jardins en ville, villes en jardin*, TERRIN Jean-Jacques (dir.), Marseille, Parenthèses, 2013, 317 p., p. 226-245

contraintes économiques ? Lorsqu'on parle de jardins partagés, de quoi s'agit-il réellement ? Enfin, à quelles échelles peut-on jardiner la ville ? Pour répondre à la première interrogation, André Torre et Lise Bourdeau-Lepage ont travaillé sur l'agriculture urbaine dans les villes, dans sa part d'utopies, mais aussi de promesses en matière de qualité de vie et de lien social¹⁴⁸. Les exemples d'expériences qu'ils avancent montrent que dans les pays émergents, l'agriculture urbaine a depuis toujours été une source d'alimentation pour les habitants. En revanche, dans les pays développés, l'apparition de ces premiers jardins dans les années 1970 relève d'avantage de préoccupations sociales, comme en témoignent les premiers *community gardens* à New York. Le court métrage de Sylvaine Dampierre, tourné en 2003 à New York¹⁴⁹, nous montre ces jardins qui avaient pour première vocation, et l'ont toujours, de créer du lien social entre les habitants du quartier. En plus de pouvoir récolter ses propres légumes, les créateurs de ces jardins en ont toujours profité pour mettre sur pied une association avec laquelle ils créent des animations. Pour certains, il s'agit de visites du jardin pour les curieux et de concerts de musique, pour d'autres de faire découvrir la nature aux enfants et d'aider certains jeunes à sortir des gangs et à se trouver un travail, et enfin pour d'autres de garder les bébés et les enfants du quartier en leur proposant des activités ludiques. Les parents contribuent également à la gestion du jardin et font des donations aux associations pour qu'elles puissent survivre. Dans de nombreux cas, ces jardins sont tenus par des communautés issues de l'immigration et pour qui la maison de vacances à la campagne n'existe pas. Pour les enfants, ces jardins sont importants, car ils sont leur seul fragment de campagne en ville et qu'ils constituent des lieux de souvenir. Pour en revenir à l'article d'André Torre et de Lise Bourdeau-Lepage, à l'heure actuelle, ces préoccupations sont les mêmes, mais les aspects économique et écologique ont également pris des parts importantes. Les jardins familiaux comme ceux de Lisbonne et de New York permettent de nourrir une population victime de la crise. Mais les autres types d'interventions emblématiques telles que les jardins maraîchers sur les toits, les jardins hydroponiques, les serres, les fermes verticales, les ruches, les composts ou les élevages de poules et de moutons relèvent davantage de la préoccupation écologique. Ce qu'exposent d'autre part les auteurs montre que mises à part toutes ces préoccupations, il en est une indéniable dans les pays industrialisés : la dimension paysagère. Ses nouveaux jardins ont la « capacité à satisfaire le désir de nature des citoyens »¹⁵⁰. Délaissant les parcs et les grandes pelouses, ils s'orientent aujourd'hui vers les jardins partagés, en tant que nouvelle « tendance ». De plus, la dimension sociale s'est vue agrémenter de nouvelles fonctions telles que le lieu de vie du monde associatif, de la pédagogie et de l'entraide. Dans l'imaginaire commun des citoyens, le jardin est passé progressivement du simple jardin gazonné où l'on vient pique-niquer le dimanche au jardin partagé, lieu de vie sociale, pouvant améliorer leur qualité de vie et pouvant les rapprocher de manière significative de cette nature productrice.

En aucun cas, l'agriculture urbaine ne pourra subvenir de manière autosuffisante à la demande alimentaire des villes. En revanche, elle permet d'accroître la place de la nature, d'apporter une solution économique partielle à certaines classes de la population et joue principalement un rôle social en stimulant le vivre ensemble dans les villes. Cet aspect social se fait principalement au travers des jardins partagés, mais comme nous l'explique Pascal

¹⁴⁸ TORRE André, BOURDEAU-LEPAGE Lise, « Quand l'agriculture s'installe en ville... Désir de nature ou contraintes économiques ? », *Métropolitiques*, 6 février 2013, consulté le 10 novembre 2015. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Quand-l-agriculture-s-installe-en.html>.

¹⁴⁹ DAMPIERRE Sylvaine, *Green Guerilla*, New York, 70', 2003

¹⁵⁰ TORRE et BOURDEAU-LEPAGE, opus cité

Amphoux¹⁵¹, le terme contient une pluralité de sens et d'usages. L'auteur met en lumière les problèmes actuels liés à ce type de jardin. Ceux-ci sont victimes de conflits d'usages à la fois privé et public. Pour lui, cela n'a rien d'étonnant, car si l'on décortique le terme de « jardin partagé », nous sommes confrontés à un paradoxe. En effet, le terme de jardin renvoie à la division (celle du terrain, de la parcelle de culture), alors que celui de partage renvoie à la réunion (celle de mettre en commun l'espace, les récoltes, l'expérience). De cette contradiction, Pascal Amphoux propose de redéfinir le terme en « jardin métropolitain ». Cette nouvelle notion reposant plus sur des « jeux d'interactions dynamiques entre l'art de diviser et celui de relier ». C'est ainsi qu'il définit le jardin métropolitain, comme un mélange du public et du privé au travers d'une mixité d'usages et qu'il mélange les notions de jardin spontané et de jardin planifié. Ainsi, derrière cette mixité, se cache toute une diversité d'usages possibles. On peut parler des jardins récréatifs ou culturels, des jardins festifs ou de subsistance, des jardins de production ou de préservation, des jardins pédagogiques ou citoyens, mais aussi des jardins collectifs regroupant les jardins familiaux et les jardins d'insertion. S'il est important de mixer les usages privés et publics, faut-il encore prendre en compte la parole de l'usager lors du processus de projet, pour qu'elle soit entendue et rendue. Qu'il soit spontané ou planifié, le jardin métropolitain est devenu un nouvel outil de conception urbanistique, dans lequel l'usager a pris une part importante. Avec le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre, il est devenu le « maître d'usage » que l'on ne doit pas oublier. C'est ainsi que l'auteur en vient à plaider pour une distinction entre le projet écologique et l'écologie du projet. Le discours de Nathalie Blanc le rejoignant, elle définit l'idée comme une différenciation entre l'expertise scientifique et technique de la biosphère (projet écologique), et une autre portant les « renouvellements du rôle citoyen dans l'espace public » (écologie du projet)¹⁵². Sur ce deuxième aspect, Nathalie Blanc montre que les nouvelles pratiques de jardinage naissant dans l'espace public peuvent être associées à l'« auto-empowerment », autrement dit l'« auto-prise en charge associant émancipation, responsabilisation et autonomisation. »¹⁵³. Ces pratiques sont de nouvelles formes de démocraties locales. Les jardins en villes ont également la caractéristique d'avoir réussi à relever les défis relevant de la revitalisation des liens sociaux, des problématiques environnementales liées à la place du végétal en ville, à la sécurité alimentaire et à pallier les îlots de chaleur, et la transfiguration des nouveaux rapports esthétiques et paysagers liés à la nature. Les jardins métropolitains, pour réutiliser le terme de Pascal Amphoux, sont des « observatoires des enjeux de la métropole »¹⁵⁴.

Si jardiner en ville est une nouvelle façon de concevoir ses relations avec la société et l'environnement, il n'en est pas exactement de même pour le principe de la permaculture. Ce procédé « alternatif » de production est une nouvelle façon de concevoir le monde, comme une possibilité de re-concevoir la structure urbaine existante afin de la rendre plus écologique, grâce à une agriculture permanente, non conventionnelle¹⁵⁵.

¹⁵¹ AMPHOUX, opus cité

¹⁵² BLANC Nathalie, « A quelles échelles jardiner la ville ? », *Jardins en ville, villes en jardin*, Jean-Jacques Terrin (dir.), Marseille, Parenthèses, 2013, 317 p., p. 246-259

¹⁵³ BLANC, opus cité

¹⁵⁴ NAIL S., RAULIN A., « Le vert dans une pomme : les enjeux des jardins à New York », Capet, A. Romanski, Ph. Sy-Wonyu, (Eds), Etats de New York, Rouen, Presses de l'université de Rouen, 2000, pp. 43-59

¹⁵⁵ PEZRES Emmanuel, « La permaculture au sein de l'agriculture urbaine : du jardin au projet de société », *Vertigo* – la revue électronique en sciences de l'environnement [En ligne], Volume 10 numéro 2 / septembre 2010, mis en ligne le 13 septembre 2010, consulté le 03 novembre 2015. URL : <http://vertigo.revues.org/9941> ; DOI : 10.4000/vertigo.9941

La permaculture touche au domaine de l'autonomie alimentaire individuelle, mais se veut également être un « outil de prospérité durable pour la société »¹⁵⁶. La permaculture envisage la ville comme un écosystème qu'il faudrait rendre viable pour l'Homme. L'idée principale est de concevoir la permaculture non plus simplement comme une forme de jardinage, mais comme un outil de nouvelle conception de nos vies. Elle offre la possibilité de repenser la conception de nos villes et cherche à entrelacer les mondes de la ville dense et celui des terres agricoles. Cependant les outils mis en œuvre afin d'y répondre s'opposent aux méthodes traditionnelles de l'urbanisme. La permaculture cherche plutôt à s'ouvrir vers les citoyens qui ont le désir d'entreprendre. Vision opposée à celle d'un urbanisme qui serait généralement travaillé uniquement par les spécialistes, du fait d'un certain échec à faire participer le citoyen dans l'aménagement urbain¹⁵⁷. Cette opposition est d'autant plus marquée si l'on définit la permaculture comme une initiative citoyenne ayant pour vocation de tendre vers une autonomie urbaine, là où « l'urbanisme contemporain concourt à l'assujettissement de l'organisation spatiale qu'il produit »¹⁵⁸. Créée dans les années 1970 par Mollison et Holmgren à partir des termes « permanent » et « agriculture », le terme de « permaculture » fut défini comme « (...) un système évolutif intégré, d'auto-perpétuation d'espèces végétales et animales utiles à l'homme. C'est dans son essence, un écosystème agricole complet, façonné sur des exemples existants, mais plus simple »¹⁵⁹. De façon plus claire, la permaculture a pour objectif de travailler sur un ensemble de principes qui sont¹⁶⁰ : observer et interagir avec notre milieu, capter et stocker l'énergie venant de l'écosystème, obtenir un rendement de l'ensemble de nos interventions, employer l'autorégulation et accepter la rétroaction, utiliser et mettre en valeur les ressources et les services renouvelables, ne produire aucun déchet, se saisir des notions d'échelles, utiliser des solutions lentes et petites, favoriser et valoriser la biodiversité, utiliser les bordures et valoriser le marginal, et enfin s'adapter au changement et l'utiliser avec créativité. Ces divers objectifs conçus dans les années 1970, lors de la première crise pétrolière, ne furent guère suivis avant le début du XXI^e siècle. Le passage à l'action dut attendre le travail de Rob Hopkins en 2008 et son initiative de ville en transition¹⁶¹, tentant d'aborder plus sereinement les difficultés que les villes vont devoir affronter dans un avenir proche, celles d'une société sans pétrole. La réflexion est fondée sur quatre principes : nous ne pouvons éviter la crise énergétique, il vaut donc mieux s'y préparer ; nos villes doivent tendre vers une meilleure résilience écosystémique pour l'affronter ; nous ne pourrions y arriver que si nous réussissons à agir collectivement ; nos modes de vie doivent changer ; accepter que notre monde soit fini dans ses limites biologiques et que nous devons de ce fait travailler à la décroissance de notre société. Sur le terrain, ce nouvel outil se traduit par l'élaboration d'un plan d'action pour une descente douce de la consommation d'énergie, mise en place à la fois par la population et par les dirigeants. La communauté tend à devenir le moteur des actions de transitions vers une descente douce et prospère. De facto, la transition se veut plus urbaine que la permaculture et surtout plus collective. L'approche de transition, par rapport aux approches environnementales habituelles, diffère sur de nombreux points. Elle travaille à la base sur un comportement collectif et holistique utilisant la participation de la population, l'art, la culture et les formes récréatives pour changer les habitudes de vie. Les autres aspects de l'approche sont un développement durable fondé sur la résilience et la relocalisation, motivé par l'espoir et

¹⁵⁶ PEZRES, opus cité

¹⁵⁷ PEZRES, opus cité

¹⁵⁸ MOLLISON B. et HOLMGREN D., *Permaculture 1*, Debard, Paris, 1986, 186 p.

¹⁵⁹ MOLLISON et HOLMGREN, opus cité

¹⁶⁰ HOPKINS Rob, *Manuel de transition*, Montréal, les éditions écosociété, 2010 (2008), p. 136, 217 p.

¹⁶¹ HOPKINS, opus cité, p. 132

l'optimisme et non la peur et la culpabilité¹⁶². Les interventions sont ciblées, jouent sur des niveaux d'implication diversifiées (car aucune solution n'est toute faite), et prépare à une renaissance économique locale. Ces nouveaux principes de développement durable, partant du bas, du citoyen et de ses actions, s'accordent parfaitement avec les propos d'écologie du projet développés par Pascal Amphoux et Nathalie Blanc précédemment. Si l'on souhaite que le développement durable puisse se concrétiser, il est nécessaire de travailler sur les aspects techniques de nos pollutions (projet écologique), mais il est également primordial de bâtir ce nouveau monde avec les citoyens, afin que les habitudes de vie de chacun participent à la résilience des villes. C'est pourquoi la manière dont la Mairie de Paris contribue à redonner ce pouvoir à ses habitants, au travers notamment du budget participatif et de la mise en place des chantiers participatifs, est intéressante. Ces projets, dans l'ensemble imaginés par des groupes d'habitants et des associations, élaborent de nouvelles façons de vivre en ville, parfois à travers des formes de biens communs.

¹⁶² DION Cyril et LAURENT Mélanie, *Demain*, Paris, 118', 2015

III – PROCESSUS D'URBANISME TRANSITOIRE : QUELLES TRACES LES CHANTIERS PARTICIPATIFS LAISSERONT-ILS ?

LA RECHERCHE-ACTION COMME TREMPLIN AU PROJET PROFESSIONNEL

Chronologie d'une recherche-action

A travers mon immersion de deux ans dans l'agence Oïkos (collectifs *Les Pipistrelles* et *Traverse*), la démarche de recherche participative m'a permis de contribuer pleinement au processus de projet, sans me limiter à être un simple spectateur de cet exercice de la fabrique urbaine. Cette méthodologie m'a conduit entre autres à être témoin des diverses réunions entre les mairies, leurs services, les collectifs et les associations, de gérer certains ateliers des chantiers participatifs et à avoir accès à l'ensemble des données et des acteurs du projet. Au demeurant, dans le cadre de ce mémoire de recherche et durant l'année de césure effectuée entre le master 1 et 2, une méthodologie de recherche-action prit également forme sous divers aspects. Nous pouvons noter ici la coécriture avec Ioana Iosa d'un article pour la revue *Territoires en mouvement*, exercice qui s'accompagna d'une participation aux ateliers du projet Biens Communs et Territoire (BISCOTE) tenus par le PUCA en 2017. Ce travail de veille scientifique à travers les ateliers de recherche et celui d'écriture eut pour conséquence, au sein de *Traverse*, d'interroger entre autres les outils de mobilisation des habitants (et parmi eux des enfants) du quartier, dans le but de toucher l'ensemble des catégories socioprofessionnelles. D'autre part, ma participation en tant que conférencier au séminaire « Les communs urbains : processus de transformation des territoires ? », organisé par l'association Interphaz et le CNRS les 20 et 21 juin 2017, permit de faire une présentation de mon travail de recherche et d'avoir une mise en perspective plus globale de la démarche de projet. Le séminaire s'intéressa à la problématique de la ville co-fabriquée, selon le triptyque « acteurs », « lieu », et « temps » et plus particulièrement à « Comment passer de l'occupation temporaire à la permanence des lieux ? » (atelier réalisé avec Simon Laisney de Plateau urbain et animé par Anne-Laure Federici du Réseau des collectivités Territoriales pour une Economie Solidaire – RTES). Enfin, nous pouvons noter l'incidence directe que peut avoir la recherche-action dans ce projet à travers le « marché relatif à l'évaluation de la méthodologie de co-conception et de co-construction menée par les collectifs de compétences dans le cadre de la requalification des sept places parisiennes et de la réalisation de la promenade urbaine Barbès Chapelle Stalingrad, ainsi que dans celui de l'ouverture des tronçons de la Petite Ceinture »¹⁶³. L'objectif de cette évaluation réalisée par la Ville de Paris, démarrée en mai 2018, est de réaliser un bilan critique de la méthodologie mise en place par la Ville de Paris et par les collectifs. Elle doit prendre en compte les jeux d'acteurs internes et externes au processus d'ouverture, les interactions entre maîtrises d'ouvrage et d'œuvre, le rapport entre pilotage politique et pilotage opérationnel, ainsi que les limites à la dualité des enjeux de politique locale et de politique internationale. Le second objectif de la Mairie de Paris, dans son rôle d'institution bienveillante, est de déterminer la pertinence et la reproductibilité de ce type de démarche innovante et

¹⁶³ Mairie de Paris, *Marché relatif à l'évaluation de la méthodologie de co-conception et de co-construction menée par les collectifs de compétences dans le cadre de la requalification des sept places parisiennes et de la réalisation de la promenade urbaine Barbès Chapelle Stalingrad, ainsi que dans celui de l'ouverture des tronçons de la Petite Ceinture*, CCTP de marché public de prestations intellectuelles, Paris, 10 avril 2018

expérimentale¹⁶⁴. La titulaire du marché, anciennement membre du collectif *Traverse*, pourra fonder une partie de ses ressources documentaires sur les conclusions de ce présent travail de mémoire de recherche de master. Voici une preuve de plus que la recherche-action peut contribuer à ce que la recherche scientifique ait une incidence directe sur ses objets d'étude. Dans le cas des écoles d'architecture, comme le prouve ce travail que je vous sou mets aujourd'hui, la recherche-action permet aussi de renforcer les liens entre recherche, projet de fin d'études et projet professionnel, et mériterait donc d'être pratiquée plus amplement. Cette méthodologie prit forme lors de mon année de césure, marquée par le démarrage de la seconde phase d'ouverture de la Petite Ceinture à travers le lancement des 9 chantiers participatifs et, ainsi, par mon travail de chargé d'étude pour la station Muette du 16^e arrondissement.

9 CHANTIERS PARTICIPATIFS POUR 3 COLLECTIFS 2017 – 2018

La première mission des collectifs étant expérimentale, les attentes des acteurs décisionnels en termes de mobilisation et de coprogrammation n'étaient pas concrètement définies. Comme le rappelle Samuel Aubert, la fonction de ces quatre chantiers-test étaient de lancer une dynamique, d'expérimenter différents types de mobilisation, afin de lancer un premier signal auprès des habitants et des associations, et démarrer l'écriture collective d'un plan guide. Les méthodes de chacun furent différentes, avec plus ou moins de réussite pour certaines, mais l'ensemble des acteurs en étaient conscients. En gardant un point de vue objectif de ce premier temps, nous pouvons reprocher à certains de ne pas avoir fait un véritable travail de coprogrammation et d'avoir privilégié les temps festifs et d'animations. On peut également reprocher aux acteurs décisionnels un manque de communication et des décisions administratives ayant complexifié la mission. Toutefois, il est aujourd'hui plus pertinent de porter un regard critique sur la seconde mission, issue des résultats de la première, aussi bien sur le processus engagé que sur les livrables, pas totalement définis aujourd'hui, en accordant une attention particulière aux discours de ses divers acteurs.

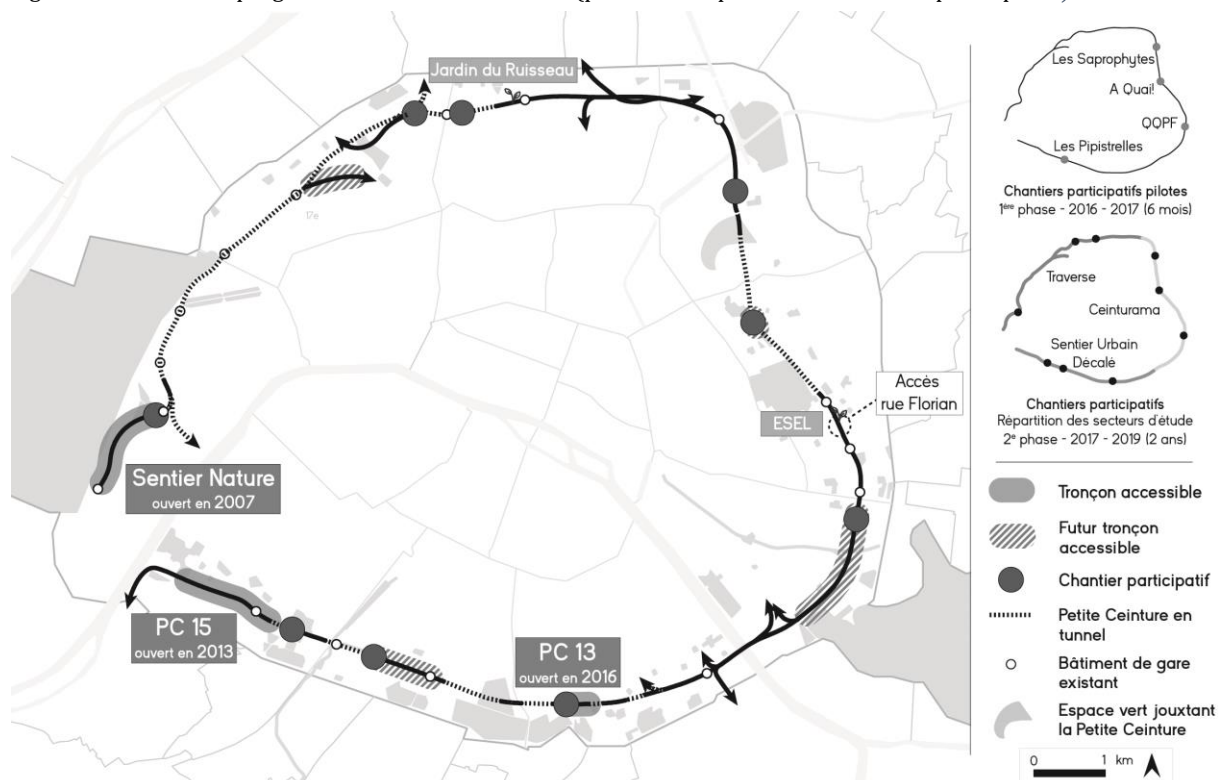
Le 1^{er} avril 2017, la seconde mission de chantier participatif démarra officiellement par l'ouverture synchronisée des neuf stations durant tout le week-end. S'il est possible de reconnaître que la communication municipale auprès des Parisiens fut exceptionnellement au rendez-vous à cette occasion¹⁶⁵, il en fut malheureusement tout autre sur le reste de la mission, entre les services de la Mairie centrale et les collectifs, quant à la préparation de ces chantiers. Outre les complexités pour chaque collectif de mobiliser les habitants et en omettant ce premier week-end d'ouverture, le premier frein de cette mission fut le manque constant de communication de la part de la Mairie centrale, de certaines Mairies locales, entre les Mairies (problématique de visions politiques différentes) et de la SNCF, auprès des habitants mais surtout avec les collectifs. L'emplacement, le positionnement et le choix des bases-vie (containers) ne furent aucunement évoqués avec les collectifs. L'exemple de la station du 16^e arrondissement en est un bon exemple, puisque le container, initialement placé par la DEVE, de manière non judicieuse, en travers du Sentier nature, attira les foudres des riverains venant majoritairement aux ateliers pour se plaindre. Après un an de réunions infructueuses à ce sujet entre les Maires, les services et le collectif, le container fut finalement enlevé. Dans le 20^e arrondissement, les riverains

¹⁶⁴ Mairie de Paris, opus cité

¹⁶⁵ L'ouverture des neuf chantiers participatifs étant synchronisée avec l'ouverture au public des voies sur berges, la communication fut gérée pour les trois collectifs par la Direction de l'Information et de la Communication (DICOM) de la Ville de Paris.

demandèrent à la Mairie locale de déplacer le chantier participatif au niveau de la Flèche d'Or – tronçon présentant une activité associative bien plus importante –, ce à quoi la Mairie répondait qu'elle ne pouvait rien y faire et les renvoyait vers le collectif *Ceinturama*, fraîchement missionné¹⁶⁶ et qui n'avait pas plus d'informations que les riverains. Pour revenir au manque de préparation des chantiers, lors du week-end d'ouverture en 2017, la Mairie centrale fit preuve une nouvelle fois d'un manque de coordination avec les collectifs. Cette ouverture précipitée à cause de la synchronisation souhaitée par la Ville avec celle des voies sur berges imposa, par la force des choses, d'organiser cet atelier sans avoir au préalable défini la stratégie complète de coprogrammation.

Figure 13 : Ouverture progressive de la Petite Ceinture (promenades plantées et chantiers participatifs)¹⁶⁷



Traverse fit le choix d'inviter les visiteurs à s'exprimer sur leurs besoins et envies en termes d'aménagement des containers, afin d'anticiper les crispations des habitants, tout en ignorant si les résultats de l'atelier rentreraient dans la définition de la future stratégie. Cet objectif de faire tampon entre les habitants et la Mairie centrale fonctionna, notamment dans le 16^e arrondissement, en permettant un premier dialogue constructif et non un simple recueil de plaintes. Par la suite, la définition des stratégies pour chaque tronçon ayant demandé du temps – de préparation, de validation et d'organisation – l'attente d'un à deux mois parut longue pour certains acteurs et renforça le climat de manque de confiance entre habitants et collectifs. De plus, les résultats de cet atelier de coprogrammation des bases-vie ne purent finalement être inclus dans la stratégie. Un second point de blocage apparut entre la Mairie centrale, celles locales et les collectifs, lorsque fut annoncée, le 29 avril 2017, l'ouverture au public de 6,5 km supplémentaires de la Petite Ceinture au public, à l'horizon 2019, portant à 10 km le linéaire ouvert au public. Le choix des tronçons, les modalités pratiques et la coordination des travaux avec les chantiers

¹⁶⁶ Le collectif *Ceinturama* (*Bruit du frigo*) reprit le travail des collectifs de la première mission, *Les Saprophytes*, *A Quai !* et *QQPF*

¹⁶⁷ VALLET Cosme, collection personnelle, avril 2018.

participatifs ne furent aucunement évoqués avec les collectifs et les Mairies locales, accentuant les crispations et les frustrations, points sur lesquels nous reviendrons ultérieurement.

Il est également intéressant de rappeler ici l'image que reflète aujourd'hui la Petite Ceinture en tant que projet phare de la Ville en termes de projet participatif et de démocratie locale. Le sujet avait déjà été au cœur des débats lors des élections municipales de 2014, lorsqu'Anne Hidalgo s'en est emparée. Elle construisit son programme de campagne autour de la question participative, de la collaboration entre Parisiens et élus et du « faire ensemble » : « Pour cette élection municipale, j'ai voulu réinventer la participation citoyenne. [...] Malgré la crise de confiance du politique, les appétits démocratiques des citoyens ne se démentent pas. Au contraire. Les Parisiens veulent participer, co-élaborer, mais aussi suivre les projets et les évaluer. Je leur donnerai les moyens de s'investir à toutes les échelles et tous les moments. Je serai Maire des Parisiens avec les Parisiens. La métropole est le laboratoire idéal de la démocratie collaborative : chacun peut changer concrètement sa rue, son quartier, sa place préférée »¹⁶⁸. Dans cette lignée, au printemps 2017, en pleines campagnes présidentielle, puis législative, le sujet des chantiers participatifs fut une fois de plus largement utilisé par les politiques – en venant participer aux ateliers - comme vitrine de leurs actions ou comme exemple de projets participatifs qu'ils aimeraient développer une fois élus. Le second point de crispation entre la Mairie centrale et les collectifs fut lié à la réduction financière et temporelle de la mission. En décembre 2017, une décision municipale réduit leur participation à deux ans et l'enveloppe budgétaire à moins de la moitié de celle prévue initialement¹⁶⁹, réductions qui conforteront le sentiment de déception notamment pour les collectifs qui virent leurs missions être profondément déstabilisées, en dépit de l'évolution positive de certains de leurs chantiers participatifs.

Constituant la plupart du temps un point névralgique des processus d'urbanisme transitoire, avec la question du modèle de gouvernance, le modèle économique mis en place pour l'ouverture de la Petite Ceinture de Paris est également à aborder, au-delà du fait que l'enveloppe financière fut réduite. Il est en effet intéressant de comparer les deux missions ne présentant pas les mêmes modèles, et ce à travers l'exemple de la mobilisation des écoles des quartiers limitrophes à la voie. Lors de la phase expérimentale de six mois, les collectifs reçurent une enveloppe globale pour la mission, à gérer comme bon leur semblait, en fonction des ateliers et des types de mobilisation prévus par chacun. Dans ce cas de figure, les collectifs possédaient une marge de manœuvre assez importante pour expérimenter et c'est ainsi que le collectif *Les Saprophytes* testa un ensemble d'engins roulants sur la thématique de la mobilité douce, que *QQPF* construisit une plateforme mobile pour travailler sur la thématique de l'accessibilité et que parmi les thématiques ressorties de la coprogrammation du collectif *Les Pipistrelles*, le choix fut fait de mobiliser les écoles du quartier sur la problématique du patrimoine urbain et de la sensibilisation à la biodiversité. Ce travail avec les écoles avait pour objectif de mobiliser les habitants – via leurs enfants - de manière égalitaire. C'est ainsi qu'au sein de l'enveloppe globale du collectif, une partie servit à me rémunérer pour démarcher – par téléphone et en présence - les écoles du quartier et les accompagner dans la formation au programme Vigie-nature école¹⁷⁰, créée et organisée par le Muséum national d'Histoire naturelle.

¹⁶⁸ HIDALGO Anne, Programme « Paris qui ose », 2014, <https://issuu.com/oserparis/docs/prog-0412-rvb>, consulté le 21 avril 2018

¹⁶⁹ Budget initial de 1 000 000 € HT, passant à 500 000 € TTC – soit 416 667 € HT

¹⁷⁰ Vigie-nature école est un programme de sciences participatives, développé par le MNHN, proposant aux enseignants de participer avec leurs classes à des suivis naturalistes de la biodiversité et contribuant à la veille des bases de données des chercheurs du Muséum. Vigie-nature s'inscrit dans les programmes scolaires et donne aux élèves des outils pour réaliser les suivis sur site et en

Lors de la seconde mission, l'enveloppe financière étant beaucoup plus conséquente et la mission devant durer, initialement, trois ans, le choix municipal fut d'utiliser un système de Bordereaux de Prix Unitaire (BPU) afin de suivre au fur et à mesure les dépenses des collectifs, sans que ceux-ci aient de livrables définis – hormis des comptes-rendus - à rendre pour être rémunérés, comme cela serait le cas dans un processus classique de projet. Ce procédé assure la Mairie de pouvoir gérer dans le temps les dépenses en fonction des différentes étapes de coprogrammation, de coconception et de coconstruction, mais laisse de ce fait une marge de manœuvre très restreinte pour les collectifs. Devant prédéfinir par période le nombre d'ateliers prévus et de réunions, selon des quotas, la mobilisation des écoles en devint beaucoup plus compliquée. Hormis les problèmes de calendrier qui firent que les écoles furent mobilisées en fin d'année scolaire, rendant les formations impossibles avant l'automne et donc les premiers ateliers avant l'année suivante, le nombre de réunions étant limité, seules trois se eurent lieu. Cette complexité du modèle économique fut l'une des raisons qui décida le collectif à passer par la mobilisation des associations de quartier, proposant des activités aux enfants à travers des ateliers, et rentrant plus facilement dans les lignes du BPU. L'équilibre entre marge de manœuvre pour les collectifs et marge de sécurité pour les acteurs décisionnels participa au résultat finalement décevant de cette expérimentation d'urbanisme transitoire à l'échelle de toute la ville.

D'autre part, il est également important de porter un regard critique sur la gestion financière de l'enveloppe de la part des collectifs. Qu'en est-il de leurs responsabilités lorsqu'il y a des différences de prix pour l'organisation des ateliers et l'aménagement des bases vie, passant du simple au double, voire dix fois plus important ? En quoi dépenser plus d'une dizaine de milliers d'euros pour l'aménagement d'un container - dans lequel personne ne va puisqu'il y a la Petite Ceinture à côté et que cet aménagement ne sert pas au projet global - est-il judicieux et justifiable ? Inversement, quelles limites fixer à la philosophie du « faire ensemble » lorsque le prix d'une coconstruction d'aménagement (prix des matériaux et prix de l'organisation de l'atelier) équivaut à celui d'une fabrication classique en usine, mais que ce dernier garantit une pérennité bien supérieure ? Enfin, même si la Mairie ne cesse d'imposer et de rappeler la nécessité de l'usage et de la réversibilité des aménagements que les collectifs conçoivent et aménagent, qu'en est-il de sa responsabilité en acceptant que certains collectifs aient dépensé à mi-parcours de la mission près de la moitié du budget nouvellement fixé, alors que ces derniers n'ont pas ou peu fait de coprogrammation et qu'une somme majoritaire doit être conservée pour la coconstruction des aménagements ?

A la suite de la première année de la mission, constituant au final la moitié de cette dernière, nous pouvons faire le constat du travail effectué par les trois collectifs sur les neuf stations, évoquer les points de crispations et les freins apparus, ainsi que les possibles traces que les collectifs laisseront de leurs passages. Concernant le collectif *Traverse*, celui-ci eut en charge l'étude globale du tronçon nord et ouest (Porte de la Chapelle – Porte d'Auteuil), les chantiers participatifs des 16^e, 17^e et 18^e arrondissements, ainsi que la thématique transversale des usages et des ambiances nocturnes sur la Petite Ceinture. En termes de démarche de projet, le collectif remit en place la méthodologie testée lors du chantier participatif du 14^e arrondissement et démarra la coprogrammation par plusieurs ateliers « attrape-rêves » permettant aux visiteurs de découvrir les sites, de se les approprier et de s'exprimer librement sur leurs besoins, envies et craintes quant à l'avenir de ces sites. Des ateliers de sensibilisation à la propreté, à la biodiversité

ligne. Sa mise en place sur Paris constitue une expérimentation, puisque seules deux écoles parisiennes font aujourd'hui partie du programme. <http://www.vigienature-ecole.fr>

et au paysage nocturne furent également organisées afin de mobiliser davantage les habitants et leur faire comprendre la richesse urbaine existante près de chez eux. Des marches exploratoires et des ateliers furent enfin organisés dans le but de réaliser avec les riverains les cartographies sensibles de la Petite Ceinture, partie intégrante du diagnostic livré à la Mairie centrale à l'automne 2017, mais aussi support d'échange lors des tables de travail pour la coconception¹⁷¹. A l'origine, les quatre thématiques ressorties des ateliers attrape-rêves furent : *Fertiliser* (jardinage urbain et solidaire), *Créer* (animations artistiques et culturelles), *Respirer* (activités ludiques et sportives), et *Rouler* (valorisation du patrimoine ferroviaire). De celles-ci, deux expérimentations d'usages furent faites, l'une de tir à l'arc dans la station du 18^e (Station Avenue de Saint-Ouen) organisée avec l'association locale *Arc18 les archers de la Chapelle*, et la seconde de vélo-rail dans la station du 17^e (Station Ernest Roche) organisée avec les bénévoles anglais concepteurs de vélo-rail démontables et qui avaient d'ores et déjà expérimenté ce genre d'activité l'année passée dans le 14^e. Avec les propositions de divers porteurs de projet – associations et habitants – et ces premières expérimentations, la phase de coconception des aménagements put démarrer à l'automne 2017.

Les premiers blocages apparurent dans le 16^e arrondissement avec une très forte crispation des riverains refusant d'entendre parler de projet participatif et gênés de voir un container orange installé par la Mairie centrale (de gauche) sous leurs fenêtres¹⁷². Au-delà de cette contestation verbalement violente de la part des habitants et de la très faible fréquentation de ces derniers aux ateliers¹⁷³, les services de la Mairie locale ne furent pas non plus enclins à porter la démarche, puisque le collectif se vit interdire très rapidement le droit d'accrocher les affiches de communication sur les grilles du Sentier nature (pour cause d'affichage sauvage) et d'installer les ateliers sur le Sentier, ceux-ci ne respectant pas la charte des parcs et jardins. Des panneaux d'affichages réglementaires – avec fondations en béton pour certains – dédiés au collectif furent finalement installés en juillet 2017. Enfin, suite aux élections législatives¹⁷⁴, l'équipe municipale changea et le collectif ne put avoir de nouveaux retours sur la démarche avant plusieurs mois, entraînant une frustration de la part du seul porteur local de projet de l'époque, le corps enseignant de la cité scolaire Claude Bernard. Quant à la problématique du container, la Mairie locale refusant au départ son enlèvement, le collectif se vit contraint de le repeindre afin d'atténuer les crispations, sans pour autant que cela participe au développement d'un vrai projet participatif sur ce tronçon. Après une période de presque un an d'inactivité et de nombreux graffiti, le container fut finalement enlevé en avril 2018.

Quant au projet en lui-même et aux traces que la démarche laissera à la fin de sa mission, rien n'est aujourd'hui fixé. Initialement porteur du projet de jardin pédagogique sur le Sentier nature, le corps enseignant de la Cité scolaire Claude Bernard s'est finalement retiré. Cependant, des riverains des logements sociaux venant d'être livrés à l'extrémité sud du Sentier s'étant manifestés pour la conception et l'aménagement d'un jardin partagé, des ateliers ont été prévus dans ce sens, mais rien ne garantit, en ce début d'année 2018, que ce projet sortira véritablement

¹⁷¹ Voir les exemples de cartographies sensibles en annexe

¹⁷² Il faut également avoir en tête que l'installation du centre d'hébergement d'urgence provisoire « La promesse de l'Aube », proche géographiquement du Sentier, en 2016, soit un an auparavant, et composé d'éléments modulables pour certains oranges, avait provoqué une opposition virulente de la part des riverains.

- Pinçon-Charlot Monique, Pinçon Michel et Lécroart Etienne, *Panique dans le 16e !*, Editions La ville brûle, Paris, 2017
- DIGUET Cécile, opus cité

¹⁷³ La dernière journée d'atelier public en mai 2017 ne reçut que 4 visiteurs.

¹⁷⁴ Au regard de la loi sur le non cumul des mandats, M. Claude Goasguen, élu député, démissionna de son mandat de Maire du 16^e arrondissement de Paris, entraînant l'organisation d'un conseil exceptionnel afin d'élire un nouveau maire et ses adjoints.

un jour de terre. Le jardin partagé de l'association *Nour*, installé dans le jardin Sainte-Périne proche du Sentier, fait aujourd'hui office de référence associative pour l'arrondissement, prouvant que ce type de démarche citoyenne peut fonctionner dans ce milieu social très bourgeois. Pour autant, le projet actuel de jardin partagé sur le Sentier est également le résultat d'un travail préparatoire de l'association d'insertion *Espaces*, en charge de la gestion et de l'entretien du site et qui peine depuis longtemps à mobiliser les habitants du quartier.



Figure 14 : Carte des associations des 16^e, 17^e et 18^e arrondissements¹⁷⁵

¹⁷⁵ Collectif *Traverse*, *Petite Ceinture Nord-Ouest : Diagnostic sensible et état initial des usages*, 2017

La seconde trace possible du travail du collectif dans le 16^e arrondissement porte sur la demande de certains habitants, lors des ateliers publics, de développer les activités de sensibilisation à la biodiversité du Sentier nature. En lien avec la programmation de la station Ernest Roche du 17^e arrondissement, le collectif travaille sur le développement d'une application de service et d'expérience sonore géosituée, en lien avec la problématique du récit, évoqué précédemment dans la réunion inter-collectifs de 2016. Nous reviendrons plus en détail sur ce travail, mais nous pouvons retenir que, contrairement à la station du 17^e, le développement de l'application pour la station du 16^e n'a pas été validée financièrement, à la date actuelle de juin 2018.

Pour revenir aux différents freins ayant jalonné la mission, nous pouvons également évoquer le problème de l'ouverture au public de la Tranchée Pereire dans le 17^e arrondissement. Annoncée depuis la validation du plan programme en 2016, l'information n'était pas nouvelle pour la Mairie locale. Pourtant le projet d'ouverture de ce tronçon a conduit à plusieurs crispations entre les Mairies centrale et locale, et le collectif. La Mairie locale a, en effet, fait remonter la frustration des habitants de voir cette ouverture non accompagnée par une démarche participative du collectif. Un blocage a donc eu lieu pour savoir si l'une des deux stations (Murette ou Ernest Roche) ne serait pas relocalisée sur la Tranchée Pereire. Le compromis trouvé fut finalement d'ouvrir selon le calendrier de la Mairie centrale le tronçon Pereire, mais également le tronçon de la rue Ernest Roche, non prévu initialement. Le blocage permit *in fine* de faire évoluer le projet d'ouverture et de conforter la confiance des habitants dans leur investissement dans la démarche.

Concernant la thématique *Rouler*, issue de la coprogrammation dans les 17^e et 18^e arrondissements, et plus globalement la thématique transversale du collectif liée aux usages et ambiances nocturnes, et par extension au franchissement des tunnels, celles-ci furent abandonnées faute de soutien de la part des acteurs décisionnels. Pour développer des usages, liés ou non au ferroviaire, au vélo-rail et aux tunnels, il est nécessaire de pouvoir traverser en sécurité ces derniers afin d'obtenir un linéaire de circulation suffisamment conséquent. L'impossibilité d'ouvrir la porte obturant le tunnel de la rue Pouchet et l'interdiction de faire traverser le tunnel sous le mail Belliard par le public n'a pas permis au collectif de développer cette thématique. Le projet de « salon roulant » pour la station du 17^e avait été évoqué pendant un temps, mais il semble que cela soit aujourd'hui abandonné ou reporté. Quant à la thématique transversale des mobilités douces que *Ceinturama* devait développer, le collectif s'est également vu contraint d'abandonner faute de permission pour passer par le seul accès possible sur son tronçon, fermé par la SNCF. Seul le collectif *S.U.D* put développer la thématique, en s'associant avec l'association d'insertion *Espace et Chantiers*, en charge de la gestion du secteur sud, et proposer durant l'été 2017, un après-midi par semaine, une promenade à vélo-rail sur le tronçon du 15^e arrondissement (parcours d'environ 470 mètres). Enfin, ce dernier avait pour thématique transversale la signalétique et l'identité de la Petite Ceinture 2.0 et 3.0, mais n'ayant finalement pas les ressources en interne pour la développer, le collectif *Traverse*, en s'associant avec le studio de création *Small Bang*¹⁷⁶, l'a partiellement prise en charge à travers son projet d'application de service et d'expérience sonore géosituée.

Plus exactement, pour la station du 17^e arrondissement, la coprogrammation a fait émerger un ensemble de projets, validés pour certains par la Mairie centrale et locale. Le premier projet « Les fragments du passé : une narration interactive pour découvrir l'histoire de la Petite

¹⁷⁶ <http://smallbang.fr>

Ceinture », développe sous la forme d'une application le travail du récit, comme nous l'avons évoqué précédemment. D'une part, comme service, afin de guider les visiteurs et les habitants vers les entrées de la Petite Ceinture et leur donner les informations pratiques. D'autre part, comme expérience, permettant aux visiteurs d'accéder à une « narration en réalité augmentée sonore géosituée »¹⁷⁷. Ces expériences sonores immersives ont pour objectif de développer le récit de la Petite Ceinture, en augmentant et en documentant le regard de l'utilisateur et en lui proposant des activités différentes en fonction des tronçons. Les narrations, sous forme d'épisodes de quelques minutes et se déclenchant grâce à des balises géosituées, sont prévues être écrites selon trois thématiques – histoire, biodiversité, sport et loisirs - lors d'ateliers publics et co-écrites avec un écrivain sélectionné par le collectif. Afin que ce travail puisse laisser une trace, l'application a pour contrainte d'être développée en *open source*¹⁷⁸ afin que les associations et les habitants puissent prendre le relais par la suite et continuer de produire le récit de la Petite Ceinture. Conçu initialement pour les tronçons des 17^e et 18^e arrondissements, le projet a pour objectif de s'étendre au Sentier nature du 16^e afin d'englober la thématique de la sensibilisation à la biodiversité comme évoqué, et permettre à la Mairie centrale d'étendre, par la suite, le dispositif sur l'ensemble des tronçons qu'elle aura identifié comme pouvant le recevoir. Même s'il est porté politiquement par la Mairie centrale et celle locale, ce projet est finalement, suite à une réunion avec la DEVE en juin 2018, lui aussi annulé ou reporté en raison de l'absence de ce type de prestation dans le BPU. Le modifier, pour rajouter l'item adéquat, étant trop complexe pour les services de la Ville, le projet ne peut aujourd'hui être réalisé.

Le second projet pour le 17^e, en phase de coconstruction à la date de juin 2018, prévoit un « verger de quartier : un espace de proximité au cœur d'un quartier calme ». Il ne s'agit pas d'un jardin partagé, puisqu'il en existe d'ores et déjà un dans le square Paul Didier jouxtant la Petite Ceinture, mais d'un espace de rencontre et d'échange, constitué de jardinières plantés d'arbustes, d'arbres fruitiers et de plantes grimpantes dont les habitants s'occuperont – selon les conclusions des tables de travail -. Les membres de l'association *Halage*, s'occupant de la gestion de ce tronçon et ayant un jardin partagé proche, participeront également à l'entretien des arbres et arbustes.

Pour le 18^e arrondissement, la programmation des activités, en lien avec le travail réalisé de diagnostic sensible, a fait émerger deux zones de projet. La première, représentée par le tronçon allant de l'avenue de Saint-Ouen au mail Belliard – soit les anciens quais de la gare, aujourd'hui transformée et ouverte sous le nom de *Hasard Ludique* –, s'est vue affiliée aux thématiques *Créer* et *Respirer* du fait de la profondeur de la tranchée susceptible de protéger les habitations limitrophes des bruits pouvant y être produits. Cette zone regroupe les projets « Les quais en scène : un lieu de valorisation du réseau associatif du quartier » et « Le parkour ferroviaire : pratiquer l'art du mouvement dans un milieu urbain atypique ». Le premier consiste à concevoir et aménager, sur une partie des quais nord, du mobilier escamotable polyvalent

¹⁷⁷ Au cours de sa visite de la Petite Ceinture, l'utilisateur de l'application a accès à des expériences sonores immersives. Celles-ci, sous forme d'épisodes de maximum 3 minutes avec voix et *sound design*, sont axées autour de trois grandes thématiques qui représentent le patrimoine de la Petite Ceinture : histoire, biodiversité, sport et loisirs. Grâce à la géolocalisation, les contenus sont débloqués au fur et à mesure de la promenade. L'application joue sur les changements d'ambiance sonore pour marquer les différents espaces et guider l'utilisateur.

¹⁷⁸ « La désignation *open source*, ou "code source ouvert", s'applique aux logiciels (et s'étend maintenant aux œuvres de l'esprit) dont la licence respecte des critères précisément établis par l'*Open Source Initiative*, c'est-à-dire les possibilités de libre redistribution, d'accès au code source et de création de travaux dérivés. » https://fr.wikipedia.org/wiki/Open_source, consulté le 23 avril 2018

destiné aux associations du quartier (*Les Jardins du Ruisseau*, *Mom'Artre*¹⁷⁹, *Sirius Production*¹⁸⁰, *Talus mon mail*¹⁸¹...) et leur permettant d'organiser gratuitement des activités de vie de quartier et festives (festivals, fêtes de quartier, ateliers associatifs...). Le second projet prévoit la conception et l'aménagement de mobiliers spécifiques permettant l'art sportif du parkour mais, de par sa polyvalence fonctionnelle, d'étendre aussi les activités associatives sur le quai sud, en permettant, par exemple, que le mobilier serve à des ateliers, à des expositions, à la convivialité, au *street art*, etc. La Mairie centrale fixe comme contrainte supplémentaire que ce mobilier soit développé en *open source*, de manière à ce qu'elle-même, ou d'autres associations, puissent les répliquer sur d'autres tronçons. La seconde zone de projet, représentée par le tronçon allant de la rue du Poteau à la rue du Ruisseau, s'est vue affiliée à la thématique *Respirer* du fait de la présence proche d'habitations et du cadre paysagé végétal très important sur cette partie de la voie, permettant de développer des activités calmes. Le projet « stand de tir à l'arc : une discipline de concentration et de précision dans la nature » est issu de la mobilisation du porteur de projet associatif *Arc18 les archers de la Chapelle* ayant contribué à l'organisation de l'atelier d'expérimentation de tir à l'arc d'octobre 2017. Cette activité se veut être mutualisée avec les écoles et collèges du quartier et être régulière – au minimum deux fois par semaine. Des événements seront organisés le week-end afin de l'ouvrir à un public plus large et permettre aux enfants de revenir avec leurs parents. Pour reprendre la définition triptyque du bien commun - communauté, ressource, règles -, les premières traces du travail du collectif *Traverse* sur les tronçons nord et ouest de la Petite Ceinture s'apparentent à faire évoluer la ressource. Concernant son travail lié à la constitution de la communauté et de ses règles, nous y reviendrons ultérieurement. Nous devons toutefois conclure le travail du collectif en évoquant un des derniers blocages – en ce mois de juin 2018 – survenu entre la Mairie centrale, celle du 18^e arrondissement et le collectif, qui relève de l'ouverture au public de la seconde zone de projet. Initialement non prévue dans la liste des tronçons ouverts à l'horizon 2019, la Mairie locale demande aujourd'hui à inscrire la portion de voie allant de la Porte de la Chapelle à la rue du Poteau. Faute du manque de coordination entre les acteurs et faute de transparence politique dans la démarche, nul ne sait encore si ce blocage permettra de faire évoluer positivement la démarche, comme cela fut le cas pour la station Ernest Roche. A l'heure actuelle, les démarches participatives sur la Petite Ceinture du 18^e arrondissement sont stoppées, dans l'attente d'une entente entre les visions politiques de la Mairie centrale et celle de la Mairie locale.

L'étude de la section Est de la Petite Ceinture (Porte de la Villette – Porte de Bercy) est à la charge du collectif *Ceinturama*, gérant les chantiers participatifs des 12^e, 19^e et 20^e arrondissements. Comme évoqué, le collectif a pour thématique transversale les mobilités douces. Au cours de la première année, celui-ci eut pour objectif de redémarrer les trois chantiers issus de la première mission expérimentale, mobiliser davantage les associations et les habitants du quartier ainsi que de prolonger les activités et projets qui avaient été fixés lors de la coprogrammation en 2016. Même s'il est à rappeler que les sites de ces trois arrondissements sont ceux recevant la plus violente contestation de la part des usagers préexistants mais aussi des riverains, à la suite d'un an de travail d'ateliers, nous pouvons faire le bilan mitigé de la démarche portée par *Ceinturama*. Dans le 19^e, malgré la présence de porteurs de projet associatifs et

¹⁷⁹ Objectifs de l'association : Développer des projets artistiques liés au *street art* avec les enfants du quartier, pris en charge après l'école.

¹⁸⁰ Objectifs de l'association : Lutter pour le désenclavement en proposant aux enfants des projets innovants, sur le thème du numérique, réalisés avec des artistes et des professionnels.

¹⁸¹ Objectifs de l'association : Promouvoir le développement et l'embellissement du mail Belliard en mobilisant et en sensibilisant les habitants du quartier.

citoyens, la contestation et la réduction budgétaire de la mission décidèrent le collectif à arrêter toute intervention. Le container, vandalisé à de multiples reprises, fut lui aussi enlevé. Concernant la station du 20^e arrondissement, le premier blocage est survenu avec l'annonce de la fermeture de la station du printemps à l'automne 2018, afin de rénover le pont franchissant la voie présentant des risques de sécurité liés à son état dégradé, et d'aménager le tronçon pour son ouverture officielle au public en octobre (entrées et pose d'un cheminement en grave¹⁸² sur la voie intérieure). Au regard du calendrier des travaux de la DEVE et du temps de mission restant, *Ceinturama* a dû organiser son planning de conception et de construction en fonction. Concernant les projets ayant émergé de la coprogrammation et issus du diagnostic sensible mettant en avant le besoin d'activités calmes, ceux-ci s'articulent autour de l'aménagement de manière pérenne de deux grands planchers en bois permettant diverses activités publiques et associatives de rencontre, d'échange, de détente et de relaxation telles que le yoga, ainsi qu'un espace de jardin ombragé jouant avec la végétation existante. Enfin, sur le tronçon du 12^e arrondissement, lui aussi contraint par les violentes contestations, le container fut déplacé hors de la Petite Ceinture pour être relocalisé sur la Coulée verte René-Dumont, au niveau de la rue du Sahel (12^e). La démarche du chantier dut une fois de plus faire face au blocage lié à l'aménagement de la voie (Porte de Saint-Mandé – Porte de Charenton) prévoyant l'ouverture officielle au public à l'été 2019. De ces contraintes, le collectif fit émerger un premier projet de gare à « haut niveau de service » sur la Petite Ceinture, au niveau de l'ancienne gare rue Claude Decaen et du *Jardin des deux lauriers*. Le second projet prévoit l'aménagement d'une série de micros architectures et d'aménagements paysagers en lien avec la future ouverture. La programmation fonctionnelle de ces aménagements s'est faite quant à elle lors de plusieurs marches exploratoires organisées par *Ceinturama* au printemps 2018. De plus, l'aménagement de cette gare et de ces micros architectures étant concomitantes avec le chantier de la DEVE, aucun atelier de coconstruction ne sera réalisé sur le tronçon du 12^e arrondissement. Même si les aménagements prévus par la DEVE se disent être composés avec l'existant, les contraintes liées à la sécurisation et à l'accessibilité du site l'obligent à prévoir un minimum de sentier non goudronné sur l'une des voies, la pose de quelques barrières en métal et garde-corps sur les cinq ponts du tronçon et ainsi que l'installation de cinq accès piétons avec escaliers ou rampes pour les personnes à mobilité réduite. A cette annonce, les habitants du quartier n'ont pas hésité à exprimer leurs craintes vis-à-vis de ce projet.¹⁸³

Quant à l'étude de la section Sud de la Petite Ceinture (Quai d'Ivry – Quai d'Issy-les-Moulineaux), celle-ci est à la charge du collectif *Sentier Urbain Décalé (S.U.D.)*, gérant les chantiers participatifs des 13^e, 14^e et 15^e arrondissements. Le collectif a pour thématique transversale la signalétique et l'identité de la Petite Ceinture 2.0 et 3.0. Là encore, nous pouvons faire le constat mitigé de la démarche portée par le collectif au regard des livrables prévus. Pour la station du 15^e arrondissement, les ateliers définirent trois axes thématiques de travail. La première questionne les transitions à développer entre la Petite Ceinture, le parc Georges Brassens et la Petite Ceinture du 15^e arrondissement, d'ores et déjà ouverte au public. La seconde interroge la place du végétal sur ce tronçon et l'intérêt qu'il y aurait, ou non, à développer une activité de jardinage. Enfin, la troisième propose la programmation d'événements festifs et artistiques en lien avec les acteurs culturels du quartier que sont le théâtre Monfort, la Maison des Pratiques Artistiques et Amateurs (MPAA) et la Maison 13 Solidaire. Au printemps 2018, au regard de ce qui a pu être porté, seule la troisième thématique semble faire émerger un projet pouvant potentiellement laisser une trace

¹⁸² « Une grave est un granulat composé d'un mélange de sable et de gravillons. Celui-ci est utilisé principalement dans l'exécution des corps de chaussées (routes et autoroutes), de plateformes (parcs de stationnement, aires de stockage...) et de pistes d'aérodromes. », [https://fr.wikipedia.org/wiki/Grave_\(granulat\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Grave_(granulat)), consulté le 31 mai 2018.

¹⁸³ HASSE Benoit, « Paris : un "cran" piéton en plus dans la Petite Ceinture », *Le Parisien*, le 10 avril 2018

des activités participatives du collectif. Pour ce qui est des deux autres stations, il faut tenir compte du fait que le tronçon allant de l'avenue du Général Leclerc à la rue Didot doit ouvrir au public à l'horizon 2019 et que ce dernier fera partie intégrante d'au moins un itinéraire de Grande Randonnée (GR)¹⁸⁴. Au regard des évolutions de la mission et de la transformation du site, le collectif a su s'adapter en prévoyant un travail de signalétique et de repères architecturaux sur les thématiques de l'itinéraire et du belvédère. Les micro-architectures et les cadrages seront réalisés lors d'ateliers de coconstruction. Toutefois, nous pouvons noter que *S.U.D*, malgré les attentes des acteurs de la première mission expérimentale et celles de la Mairie locale, n'a pas repris le travail préparatoire de coprogrammation et de conception effectué par *Les Pipistrelles* en 2016. L'agence Oïkos ayant reçu un certain nombre de retours négatifs d'acteurs se disant frustrés de ne pas pouvoir s'investir dans les projets qu'ils avaient initiés, la responsabilité du travail de *S.U.D* ne doit pas être oubliée dans le bilan critique qui peut être fait de cette mission d'ouverture du tronçon sud, et plus globalement des trois collectifs, pour l'ouverture de la Petite Ceinture.

A la suite de ces deux premières années d'ouverture progressive au public de la Petite Ceinture, coordonnée par le travail des collectifs, nous pouvons faire le constat de fortes disparités dans le bilan de cette mission. Les différences de visions entre la Mairie centrale, - et, en son sein, entre ses services - attentive au rayonnement international de Paris comme métropole mondiale, et les Mairies d'arrondissement, plus sensibles à la mise en œuvre de projet micro-locaux répondant aux besoins de ses habitants, ont généré blocages et frustrations tout au long de la mission. La diversité des méthodologies de travail et de mobilisation du public entre les sept collectifs, visée dès le départ, a finalement créé de fortes inégalités d'accès à la participation au projet d'ouverture pour les habitants répartis le long du tracé. Enfin, disparités d'engagement dans les démarches participatives et de revendication d'améliorations – parfois violentes - entre les populations des quartiers accueillant un milieu associatif conséquent, et celles des quartiers plus aisés, où les projets « ne viennent pas d'une urgence, d'un besoin »¹⁸⁵. Nous constatons ainsi une pluralité d'approches et d'ambitions et parallèlement une déficience de communication, de coordination et de transparence politique qui limitent l'émergence des micro-projets *bottom up*, dispersés sur les 24 km de linéaire d'étude.

¹⁸⁴ DUFFE Julien, « C'est le premier sentier de grande randonnée 100% parisien », *Le Parisien*, 15/06/2017, <http://www.leparisien.fr/paris-75005/c-est-le-premier-sentier-de-grande-randonnee-100-parisien-15-06-2017-7055589.php>, consulté le 27 avril 2018

¹⁸⁵ SANGRIGOLI et ZANFORLIN, opus cité

LES BIENS COMMUNS : UN AVENIR POUR LA PETITE CEINTURE ? 2018 - 2019

Cette question du bien commun constitua une de mes premières interrogations liées au projet « La reconquête de la Petite Ceinture », élu au Budget participatif 2015. Ce projet présentait, comme nous l'avons vu, les propositions d'usages et d'aménagements pour la voie. Même si l'une des idées de l'agence ABCD fut de décréter la Petite Ceinture comme le 21^e arrondissement de Paris et que celui-ci soit un bien commun à tous les Parisiens¹⁸⁶, le terme ne ressortit que très peu dans les débats. Toutefois, les réflexions sur le bien commun, comme construction urbaine, réapparurent lors de la phase de coconception des chantiers participatifs et sur la question de la pérennité des usages et des aménagements proposés par les groupes d'habitants. Comme en témoignent Concetta Sangrigoli et Giulia Zانforlin lors de la première mission pilote, les collectifs avaient pour objectif de faire émerger des usages et des programmes, mais devaient également s'assurer de leurs pérennités en garantissant leurs possibles gestion et entretien au cours de la seconde mission (2017-2019) par des acteurs locaux.

« Les usages furent sélectionnés car ils présentaient tous un potentiel de pérennité, assuré par le fait qu'ils étaient portés par des acteurs, durables dans le temps et adaptés au site. La pérennité fut donc à l'origine des préfigurations d'usages, mais il n'est pas possible de savoir s'ils seront pérennes. C'est notamment sur ce point qu'il y aura une différence entre la mission de préfiguration et celle à la suite de coconstruction. »¹⁸⁷

Si le terme de bien commun ne fut que très peu utilisé dans les débats, nous pouvons tout de même observer que l'un des objectifs de la Mairie et de la SNCF fut la recherche de garanties pour que la gestion et l'entretien des possibles futurs programmes (ouverts à tous) se fassent par des groupes d'individus pouvant mettre en place une gouvernance.

« Il peut y avoir plusieurs [préfigurations qui pourraient à terme devenir des biens communs], en revanche ils ne sont pas encore prêts à émerger. Il faut laisser du temps pour que les projets démarrent. Mais tout comme la question sur la pérennité des usages, la préfiguration de biens communs est un critère au final fondamental à l'ensemble des propositions qui émergent. De plus, lors des ateliers de coconception, il fut possible d'observer que les habitants émirent le souhait de créer non pas des associations éparpillées par thématique (agriculture, apiculture, convivialité, ...) mais de se regrouper autour d'une seule et même association pour la Petite Ceinture dans le 14^e. Celle-ci mettrait en place des règles partagées et communes à tous, mais suffisamment souples pour chaque activité. Si l'idée n'était pas de l'étendre à l'ensemble de la Petite Ceinture mais de rester sur des échelles d'arrondissement et de quartier, il est toutefois possible d'imaginer une autre association générale, n'exprimant pas un contre-pouvoir, mais plus comme balance à ce couple maître d'ouvrage/collectifs. Ne s'agissant que de propositions, celles-ci devront être reprises et retravaillées par les futurs collectifs. »¹⁸⁸

¹⁸⁶ FRANQUEVILLE Pierre, *Le Bien commun politisé : nouvel oxymore dans l'air du temps ou processus déjà engagé ?*, SEUX Victoria, DUBIN Audrey, VALLET Cosme (dir.), conférence organisée par les étudiants du séminaire de master Architecture Environnement et Développement Durable (AEDD), Paris, ENSAPLV, 2016

¹⁸⁷ SANGRIGOLI et ZANFORLIN, opus cité

¹⁸⁸ SANGRIGOLI et ZANFORLIN, opus cité

Cette conception non pas d'un foisonnement de biens communs fonctionnant en autarcie et éparpillés sur le linéaire, mais d'une pluralité de regroupements répartis par tronçon, quartier ou par arrondissement, aux multiples activités, est d'autant plus intéressante qu'elle est d'ores et déjà mise en pratique et testée par l'un des exemples de mobilisation citoyenne les plus connus sur la Petite Ceinture.

Au sein du *Jardin du Ruisseau*, peu de temps après son ouverture, les habitants souhaitèrent rajouter au programme pédagogique la fonction de jardin partagé. Toutefois, n'ayant pas de place pour tous, l'idée fut prise de distribuer chaque parcelle à un collectif de 6 habitants. De cette manière, les personnes de l'association doivent apprendre à se connaître et cela permet de recréer du lien social. Ce processus itératif a vu progressivement naître une diversification des usages. Jardin pédagogique à l'origine avec quelques adhérents et quelques écoles partenaires, le *Jardin du Ruisseau* regroupe aujourd'hui plus de 400 adhérents, 12 associations, plusieurs écoles et associations partenaires et divers projets en son sein : système de récupération des eaux de pluie, ruches, poulailler, bassin d'aquaculture, maisons à insectes, bacs à compost, plancher en bois pour des bals populaires, etc. Compte tenu de tout ceci et en prenant en compte la création d'un festival annuel au cours duquel de nombreuses associations peuvent se faire connaître, le jardin se positionne à la manière d'un incubateur d'initiatives sociales. Il permet l'émergence en son sein de nouvelles pratiques sociales et en soutient d'autres.¹⁸⁹

Toutefois, à travers les réflexions que nous venons de voir et ce témoignage, une première limite à ce travail de bien commun est apparue. Si, comme nous l'avons dit, il est nécessaire de concevoir la Petite Ceinture dans ses dimensions spatiales et temporelles afin de faire cohabiter l'ensemble des usages et des usagers, il existe aussi un risque de sur-programmation.

« Dans une réflexion globale et non tronçon par tronçon, le fait d'avoir plusieurs collectifs permet d'avoir une richesse d'approches, de programmes et de sensibilités, mais rend plus difficile la démarche en n'ayant pas d'approche globale et pouvant à terme risquer la sur-programmation. [...] La Petite Ceinture voyant sa notoriété grandir, celle-ci va voir apparaître un nombre important d'usages et risque la sur-programmation ; problème mis en avant dès la première réunion inter-collectifs à la Mairie de Paris. La démarche peut continuer ainsi pendant un moment, mais les collectifs se verront confrontés à faire des choix sur les usages et les activités proposés. Pour la mission de six mois, il fut possible de proposer beaucoup d'idées, mais à terme, il faudra prendre le temps de faire une mise en cohérence de toutes les propositions sur les différents tronçons et attendre l'arbitrage de la Ville sur les ambiances et les caractéristiques à retenir. »¹⁹⁰

La seconde limite qui est souvent abordée dans ce projet, et de manière générale dans les projets urbains actuels (comme en témoigne la confrontation des discours de Pascal Nicolas Le-Strat et de Jeremy Rifkins), est celle du processus *bottom up*. S'il s'agit du processus habituel que l'on observe dans les différentes formes de bien commun, le fait qu'aujourd'hui, il puisse émerger du cadre institutionnel et non pas d'un processus *bottom up*, peut avoir des conséquences.

¹⁸⁹ ROBIC, opus cité

¹⁹⁰ SANGRIGOLI et ZANFORLIN, opus cité

« Il s'agit en fait d'une question presque culturelle, française, car il semble que le nombre d'exemples de processus *bottom up* soit assez limité en France. Il est certain que les propositions que porte le collectif manquent d'une vitalité et semblent être maintenues comme sous "perfusion". Ces projets ne viennent pas d'un besoin, ni d'une envie forte de s'imposer. Le rôle du collectif est donc important pour garder une vitalité, une fraîcheur et une exigence aux projets. A l'inverse, lorsqu'il s'agit de démarches qui viennent du bas, les projets sont beaucoup plus forts et sont ancrés dans la réalité. Mais cette comparaison est faite avec le cadre italien qui est très différent, du fait que l'Etat et les institutions sont très peu présents. Si les personnes ne font rien par elles-mêmes, il ne se passera rien. Depuis les années 70', des groupes de jeunes occupent des friches et en font des espaces publics, comme à Milan avec des cours dispensés aux enfants par des artistes ou bien le collectif *Leoncavallo* proposant tous les ans une programmation théâtrale continue sur trois jours. Au contraire en France, il existe toujours un dispositif pour pallier le problème ou pour tenter de le résoudre. Il est donc difficile de faire émerger des processus *bottom up* dans un contexte où la présence des institutions est très forte. Au Portugal, de nombreux exemples de projets venant du bas sont connus et les plus intéressants sont ceux ayant émergé à la suite de la crise de 2008, face aux besoins cruciaux de la population. Ainsi, lorsque les projets ne répondent pas à de réelles nécessités mais proposent plutôt de simples améliorations de la vie des habitants, ce type de processus a plus de mal à émerger. D'un autre côté, le cadre institutionnel missionnant des collectifs permet aux architectes de jouer leur rôle, comme nous l'avons dit, d'"agent spatial". En France, les individus sortant de nombreuses années d'expériences de concertation, il est nécessaire de leur faire comprendre qu'ils ont aujourd'hui la possibilité de jouer un vrai rôle. A l'heure actuelle, lorsqu'on demande aux personnes ce qu'elles souhaitent pour leurs espaces publics, les premières réponses sont pour moins de poubelles et plus de vert. Il est donc nécessaire de réhabituer les personnes à penser plus librement et de manière plus poussée. »¹⁹¹

Il est possible de comprendre à travers ce témoignage que la question du bien commun n'est pas simplement une histoire de processus *bottom up* ou d'institutionnalisation, mais relève de cultures institutionnelle et sociale plus profondes. Il est possible d'observer, au moins à Paris, que toute démarche sociale doit être encadrée par la Mairie, qui serait sinon contrainte de s'y opposer. Le débat fut d'ailleurs soulevé lors de la conférence sur l'Ecologie urbaine à l'Ensaplv¹⁹², qui faisait le constat de l'encadrement de l'appropriation de l'espace public par de la végétalisation grâce au « permis de végétaliser ». Plus exactement, si la Ville n'accepte pas la proposition d'un groupe d'habitants de verdir un espace, ils n'ont alors aucun droit d'y planter des essences, même s'il s'agit d'un délaissé urbain. Dans la culture française, l'Etat est omniprésent et refuse de laisser des initiatives émerger si elles ne sont pas contrôlées. L'exemple parfait est celui du *Jardin du Ruisseau* et celui de l'*Ecole spéciale des espaces libres* (ESEL). Le premier émergea par la mobilisation des habitants du quartier de la porte de Clignancourt (18^e arrondissement) en 1998, selon un processus *bottom up*, suite au refus de la SNCF de mieux entretenir la voie, à l'époque utilisée comme décharge publique. La mobilisation des écoles du quartier aboutit en 2000 à la

¹⁹¹ SANGRIGOLI et ZANFORLIN, opus cité

¹⁹² JUMEL Océane, LE PRINCE Estelle, JACQUES Timothé, SIMONNAUX Solène, FOUCAULT Mathilde, KIELLAND Alessandra (dir.), La réintroduction de la nature en ville ne se fera pas sans nous ! Qui sont les nouveaux acteurs de l'écologie urbaine ?, conférence organisée par les étudiants du séminaire de master Architecture Environnement et Développement Durable (AEDD), Paris, ENSAPLV, 2016

création de l'association. Toutefois, celle-ci dut attendre quatre ans de plus afin de gagner sa légitimité et le moyen de subsister par la signature d'une convention avec la SNCF et la Mairie de Paris. Elle constitue aujourd'hui une référence de pratique d'auto-gestion et peut se définir comme fonctionnant tel un incubateur d'initiatives sociales¹⁹³. La seconde émergea selon un processus similaire en étant le résultat du travail d'une association hébergée par un artiste plasticien locataire auprès de la SNCF d'un atelier au 17 rue Florian, dont la façade arrière s'ouvre sur la Petite Ceinture. L'association, liée dès son origine à la *guerilla gardening* (mouvement d'activistes politiques utilisant le jardinage urbain comme medium de revendication), contribua à la mobilisation des habitants du quartier Saint-Blaise (20^e arrondissement) pour leur réappropriation de la voie ferrée. En dépit de sa relative renommée en tant qu'« école de permaculture » de l'arrondissement¹⁹⁴ et de son travail au fil des années d'activation du tronçon de façon participative, sa position contestataire et son voisinage avec la salle de concert de la Flèche d'Or (ancienne gare de Charonne), convoitée par des investisseurs privés, détourne d'elle le soutien de la Ville et elle doit encore aujourd'hui se battre pour subsister. Ces deux associations sont issues d'un processus similaire, portent des actions assez proches, mais se distinguent par leur rapport au pouvoir public. Toute deux liées à des pratiques d'auto-gestion, le regard porté par le cadre institutionnel, lui, diffère, provoquant une forme de tamisage des usages informels ne trouvant pas leur place, ou leur mutation vers des pratiques valorisantes, dans le projet d'ouverture de la Petite Ceinture. Néanmoins, il est nécessaire de remonter plus à la source pour comprendre ce positionnement de la part de la Mairie. Pour le projet de la Petite Ceinture, de nombreuses voix s'élevèrent durant les différentes réunions, concertations et conférences sur ce contrôle qu'exerce la Mairie sur la démarche d'ouverture de la voie. Ces personnes demandaient pourquoi la SNCF n'ouvrirait pas tout simplement la Petite Ceinture au public, telle qu'elle est, afin de laisser tous les processus *bottom up* émerger par eux-mêmes ? Les expérimentations berlinoises de Tempelhof, par exemple, ont été citées plusieurs fois comme référence dans ce type de démarche. A cela, les acteurs décisionnaires expliquèrent qu'il s'agissait du souhait initial exprimé par Anne Hidalgo de pouvoir ouvrir la voie au public sans contrôle municipal¹⁹⁵. La Maire alla jusqu'à visiter les expérimentations berlinoises pour s'en inspirer. Toutefois la SNCF et la Mairie se heurtèrent aux réglementations de la Préfecture de Police, les contraignant à respecter les normes de sécurisation des lieux et donc à ne pas pouvoir ouvrir tel que cela est actuellement et permettre l'émergence non contrôlée de biens communs.

Réflexions soulevées en ouverture de ce mémoire, qu'en est-il des rapports de partenariat, de subordination ou d'affrontement que doit entretenir le pouvoir public avec le commun ? Au regard des diverses injonctions auxquels doivent répondre les acteurs décisionnels, l'ouverture de la Petite Ceinture au public aurait-elle été possible sans ce rôle de garant qu'endosse la Mairie ?

L'analyse de l'usage du terme de « commun » est avant tout l'occasion de questionner le renouvellement des pratiques d'aménagement et le rôle du pouvoir public. Certes, les discours politiques et les débats au sein des collectifs font mention du « bien commun », mais le type de gouvernance que cela générerait semble peu défini. Au vu des traces que semblent laisser les collectifs de leur travail de chantier participatif, nous faisons d'une part le constat d'une forte disparité de mobilisation des acteurs locaux (associations et habitants) et de construction de démarche participative permettant à la fois la coprogrammation, la coconception et la

¹⁹³ ROBIC, opus cité

¹⁹⁴ SCAPINO, opus cité

¹⁹⁵ AUBERT, opus cité

coconstruction. De plus, parmi les traces que nous pouvons observer, lesquelles s'apparentent réellement à la fabrication de pratiques d'auto-gestion ? En quoi la programmation d'événements festifs et culturels dans le 15^e, la construction de micro-architectures sur les tronçons des 14^e, 13^e et 12^e et l'aménagement de plateformes bois dans le 20^e construisent-elles une démarche d'implication des habitants et des associations dans la fabrication innovante de la ville ?

En tant qu'ancien chargé d'étude du chantier participatif du 16^e arrondissement et membre du collectif *Les Pipistrelles* puis *Traverse*, l'analyse critique du travail effectué saurait être critiquable par mon positionnement en tant que juge et parti. Pour autant, nous pouvons constater que la démarche portée devrait permettre de faire émerger divers projets portés par des acteurs locaux, que ce soit dans le 16^e, le 17^e ou le 18^e arrondissement. De plus, au-delà du travail d'implication des habitants et des associations dans l'ouverture de la Petite Ceinture en tant que ressource commune, *Traverse* a également œuvré à faire émerger une gouvernance répondant au mieux aux enjeux et aux contraintes de la démarche. Les projets ne venant pas d'un besoin fort de la part de la population et les tronçons ouverts risquant aussi d'être accaparés par des acteurs citoyens, associatifs ou privés, la nécessité de définir des règles de bonne gestion et d'implication de chacun apparut comme nécessaire. A l'image de ce qui avait commencé à émerger sur le tronçon du 14^e lors de la première mission, le collectif travailla à la définition de règles de bonne gestion et d'entretien par tronçon, et selon un organigramme d'acteurs diversifiés. Les associations et les habitants ne souhaitant pas nécessairement porter seuls la gestion d'une telle ressource, les possibilités de privatisation par certains acteurs devant être contrôlée et les acteurs institutionnels ayant un rôle à jouer, l'idée d'écriture d'une charte tripartite émergea. Pour chaque tronçon, la gestion et l'entretien peut se faire en associant les personnes y travaillant (acteur privé ou associatif fortement impliqué sur le site), les bénéficiaires (associations et habitants porteurs de projet) et les propriétaires ou/et financeurs (mairies centrale et locale, SNCF) garantissant l'ouverture. Pour le 16^e arrondissement, une charte est envisagée par le collectif entre l'association de riverains porteurs du projet du jardin partagé, l'association *Espaces* gérant le Sentier nature, et les acteurs institutionnels (Mairie du 16^e, Mairie centrale et SNCF). Pour le tronçon de la rue Ernest Roche (17^e), une charte est aujourd'hui envisagée par *Traverse* entre l'association de riverains en charge de la gestion et de l'entretien du « Verger de quartier », l'association *Halage* en charge de la bonne gestion du tronçon et les acteurs institutionnels garantissant l'ouverture au public depuis le jardin Paul Didier, contigu à la Petite Ceinture. Dans la station Avenue de Saint-Ouen, malgré le blocage existant pour une durée indéterminée, la charte imagine associer l'ensemble des porteurs de projet souhaitant pratiquer des activités libres et publiques, l'association *Halage*, le *Hasard Ludique*, jouissant depuis le 28 avril 2018 d'une privatisation de 300 m² des anciens quais pour leur usages privés, mais garantissant aussi l'accès libre du reste du tronçon, et les acteurs institutionnels garantissant un équilibre entre usages privés et publics. Enfin, la charte pour le tronçon de la rue du Poteau imagine associer les associations porteuses de projet telles que *ARC18 Les archers de la Chapelle* qui propose à tous d'expérimenter le tir à l'arc, l'association *Les Jardins du Ruisseau* jouissant de l'usage des quais nord et garantissant l'accès au tronçon, *La Recyclerie* jouissant des quais sud, et les acteurs institutionnels garantissant une fois de plus l'équilibre entre mobilisation citoyenne, acteurs associatifs et acteurs privés. Ce modèle de gestion tripartite rejoint dans ses grandes lignes les principes fondateurs des Sociétés Coopératives d'Intérêt Collectif (SCIC). Celles-ci permettent à tous les associés et à l'environnement du projet de se retrouver autour d'un objet commun en organisant une dynamique multi parties-prenantes (caractère d'utilité sociale) : « ancrée sur un territoire géographique, ou au sein d'une communauté professionnelle ou encore dédiée à un

public spécifique, la forme SCIC peut recouvrir tout type d'activité qui rend des services aux organisations ou aux individus »¹⁹⁶. Par comparaison avec d'autres processus d'urbanisme transitoire, nous pouvons d'ailleurs observer que parmi les différents projets franciliens, certains font le choix de mettre en place une gestion de projet utilisant le cadre juridique de la SCIC, tel que Yes We Camp dans le projet de la Pépinière des Groues¹⁹⁷.

Au regard de ce qui ressort des chantiers participatifs, nous faisons le constat d'une nette différence d'implication des acteurs et d'émergences possibles de pratiques d'auto-gestion.

Quels sont les effets du travail des collectifs, dont, à mi-parcours, certains font preuve d'un travail conséquent avec les associations de quartier faisant émerger des projets autogérés, alors que d'autres font le choix unique de projets festifs, rassemblant un public très large ? Nina Eliasoph analysait, aux États-Unis, certains engagements « courts, informels et fun » présentés comme des stratégies d'*empowerment* des citoyens. « Participer sans parler de politique, et sans parler vraiment, s'amuser tant bien que mal avec des inconnus, faire le bien sans s'interroger sur les origines des problèmes rencontrés [...] semble produire des citoyens dociles ». En effet, ce que nous pourrions apparenter, pour certains collectifs, à une stratégie d'*empowerment* augmente le risque d'éloigner les citoyens des débats de fond : effets pervers de l'urbanisme éphémère, inégalités de participation, privatisation des biens publics, etc.

L'écart entre les méthodes choisies par les collectifs en matière d'inclusion et leurs effets sur la fabrique urbaine ne montre-t-il pas avant tout les limites de ce dispositif ? En effet, il nous semble qu'installer des collectifs de compétences pluridisciplinaires comme intermédiaires entre pouvoir public et habitants du quartier et les charger de stimuler et d'arbitrer les projets *bottom-up*, n'est pas, en soi, gage de fabrication de projets de quartier durables et à terme autonomes.

Enfin, qu'en est-il de ses usagers préexistants de la Petite Ceinture et de leurs usages non admis par la société ? Grand principe acté comme à respecter à la suite de la première mission pilote, qu'en est-il un an plus tard de ces usages qui se voient être progressivement repoussés au gré des projets participatifs et qu'en sera-t-il d'ici 2020, lorsque 10 km de la voie seront officiellement ouverts au public ?

¹⁹⁶ <http://www.les-scic.coop/sites/fr/les-scic/les-scic/qu-est-ce-qu-une-scic.html>, consulté le 1^{er} mai 2018

¹⁹⁷ DIGUET Cécile, opus cité

PRE-CONCLUSION

LE TEMPS COMME OUTILS DE RECHERCHE ET DE PROJET

Avant de conclure sur le projet d'ouverture de la Petite Ceinture, il est important d'apporter un regard critique sur mon parcours étudiant ayant permis la réalisation de ce mémoire de recherche et d'aborder le rapport entre recherche universitaire, projet de fin d'étude et projet professionnel, triptyque ayant été fortement questionné.

Sur la base de l'expérience professionnelle que constitue mon immersion, et des expériences de recherche participative et de recherche-action, il est possible de s'interroger sur la manière dont ces principes sont intégrés dans l'enseignement supérieur en école d'architecture et sur le déséquilibre constaté de l'enseignement théorique de recherche face à la pratique du projet. Au regard des enjeux de notre métier et de notre société, les architectes se doivent d'être tout autant praticiens, réflexifs que critiques. Or, il est possible de relever que les enseignements dispensés ne vont pas suffisamment dans ce sens et que la prise en compte de la temporalité suffisante pour être correctement formé n'est pas assez importante.

Un certain nombre d'étudiants se rendent compte, parfois avant le diplôme de Master, parfois seulement après, de l'absence de véritable valeur professionnelle de la formation architecturale, du manque fondamental de lien entre la recherche universitaire et la pratique professionnelle, ainsi que de la difficulté rencontrée à faire évoluer nos formations. Alors qu'il s'agit d'un métier demandant pluridisciplinarité et expériences, notre formation n'en reste pas moins à la traîne sur cette dernière partie. En comparaison des écoles d'ingénieur, de commerce, d'urbanisme ou de médecine exigeant des mois ou des années de pratique professionnelle avant d'obtenir le diplôme, nous ne pouvons considérer que les 2 mois de stage réglementaires en école d'architecture suffisent. Concernant le Master en architecture, il est possible de porter sur lui un regard critique afin de le faire évoluer vers une professionnalisation plus importante en lien avec le travail du mémoire et celui du diplôme de fin d'étude.

En actant que les deux années de Master sont aujourd'hui trop chargées par le mémoire sur trois semestres et le projet de fin d'étude, et que cela induit un manque crucial de temps pour la pratique en agence, le Master crée un décalage profond entre les mondes universitaire et professionnel, ainsi que de profondes frustrations pour les étudiants n'ayant pas réussi à tirer profit de leur formation pour en sortir véritablement qualifiés. Permettre aux étudiants de développer plus aisément une méthodologie de recherche participative, liant recherches de mémoire, projet de fin d'étude et projet professionnel n'est autre qu'un gage de prise de conscience de la part de l'apprenant de sa future posture d'architecte. Cette pédagogie, que j'ai pu expérimenter par moi-même, présente de nombreux avantages en donnant la possibilité de rattacher le sujet de mémoire à un projet professionnel, de donner une expérience d'agence d'un an minimum aux étudiants et d'enrichir de manière significative les réflexions, les connaissances et les compétences de ceux-ci dans leur choix de sujet et leur travail de projet de fin d'études (PFE). Elle permet également de donner la possibilité aux étudiants de réaliser des échanges de connaissances entre les projets de recherche de l'école et les agences pouvant travailler sur ces mêmes sujets, constituant une forme de recherche-action et, dans les deux cas, une plus-value importante dans les profils, dont les agences sont demandeuses. Il est important de concevoir le

Master non plus comme une unité d'enseignement définie et bornée administrativement, mais comme un processus d'interactions entre les sphères universitaires et professionnelles. Donner plus de temps permettrait à de nombreux étudiants de prendre du recul face au type de tremplin professionnel qu'ils souhaiteraient faire de leur diplôme de fin d'étude, et ainsi ne pas le voir comme une simple finalité sans débouchés. Ce projet pédagogique permettrait la démultiplication des possibilités de spécialisation et d'expérience.

Dans la continuité de ces réflexions, le temps pris pour mon immersion professionnelle a fortement nourri les liens entre le travail du mémoire de recherche et celui du projet de fin d'études. Dans un premier temps, la recherche-action m'incita à questionner le rôle du projet de diplôme en tant qu'exercice théorique sur une problématique donnée, ou plutôt comme travail prospectif se fondant sur un diagnostic concret du territoire identifié. La posture adoptée en tant qu'étudiant et futur professionnel fut de partir du travail de recherche afin de définir dans quelle mesure cela permettrait d'apporter une contribution concrète à la fabrication en commun de la ville actuelle.

Le thème de mon projet de fin d'études, réalisé avec Océane Jumel et Valentin Million, invite finalement à développer une approche réflexive et constructive sur notre engagement et notre pratique d'architecte. L'enjeu auquel notre problématique souhaite répondre est celui de la transition énergétique dans la rénovation urbaine, tant dans la généralisation de bâtiments à énergie positive que dans le déploiement de bâtiments à faible empreinte carbone¹⁹⁸. Celle-ci aborde le rôle de l'implantation de manière plus importante des filières de matériaux bio/géosourcés et issus du réemploi dans le bâtiment francilien et la sensibilisation de la société civile aux problématiques de la transition écologique.

Sur la base de nos travaux de recherche de mémoire, et donc selon une méthodologie de recherche-action, et en échangeant avec une diversité d'acteurs de l'aménagement durable et du biosourcé (Collect'If Paille, Icade, Métropop', Ekopolis, Plaine Commune, ALEC, CAUE, CNAM...), nous faisons le constat partagé d'un ensemble de freins. Il s'agit principalement d'une faible demande de la commande publique et privé, du manque de formation des acteurs du bâtiment, de sensibilisation de la société civile, de points de logistique pour les fournisseurs et d'une complexité juridique de mise en œuvre. Parmi ces freins, nous nous sommes concentrés sur le manque de centre de formation pratique sur ces questions pour les professionnels du bâtiment et du manque de centre de ressource et de sensibilisation en région francilienne, permettant d'avoir des interactions entre citoyens et experts.

La partie formation a pour objectif de travailler à l'échelle de la métropole par le jeu d'acteurs pouvant être impliqués et pouvant à terme utiliser les programmes. La partie sensibilisation s'oriente davantage vers une échelle urbaine de la Plaine Saint-Denis, afin que, de par sa nature d'équipement de quartier, ce centre polyvalent incite les citoyens à s'approprier le lieu, à expérimenter de nouvelles manières de fabriquer la ville et ainsi qu'ils interagissent avec le monde professionnel et des experts. La partie sensibilisation se veut également être un espace ressource (bibliothèque, matériauthèque, café-débat, point info-énergie...) pour les Franciliens qui souhaiteraient rénover leurs logements de manière durable, mais nécessitant une expertise.

¹⁹⁸ Ces principes définissent les enjeux de l'expérimentation E+C- mise en œuvre par l'Ademe

Au regard des potentiels en matériaux biosourcés et issus du réemploi de la région francilienne, et des intérêts convergents de l'écosystème d'acteurs - institutionnel, privé et associatif – du bassin parisien, il est possible d'y répondre à travers la définition de grands principes programmatiques : être une référence, être expérimental, participatif, urbain et métropolitain.

Nous avons également travaillé, du point de vue prospectif, à la question du processus d'implantation de cet équipement de quartier sur la Plaine que représente le centre polyvalent et se devant de ne pas correspondre à un processus classique afin de pouvoir répondre aux enjeux identifiés. Nous avons fait le choix d'intégrer la dimension temporelle en définissant une stratégie de programmation urbaine phasée, sur les principes de l'urbanisme transitoire, permettant le développement d'interactions entre les acteurs du territoire, d'usages nécessaires sous forme d'expérimentation et la possibilité d'essaimer des actions sur le quartier. Une seconde stratégie de programmation à l'échelle architecturale fut également intégrée, garantissant la réversibilité des programmes et leurs évolutions durant la future vie du centre polyvalent.

Du point de vue méthodologique, les compétences acquises lors de mon immersion m'ont permis d'avoir une meilleure connaissance des démarches participatives, de coprogrammation et de coconception, et une expérience en organisation d'atelier de concertation. Avoir les contacts de l'ensemble des acteurs liés au projet de la Petite Ceinture et plus largement aux démarches participatives parisiennes fut également un levier dans le travail de diplôme. Enfin, l'analyse des processus d'urbanisme transitoire sur la région Île-de-France et plus particulièrement l'analyse du plan programme et du plan guide dans le projet de la Petite Ceinture me permirent de mieux définir la méthodologie de programmation du centre polyvalent. L'expérience et les connaissances acquises lors de mon parcours étudiant, en lien direct avec le travail de mémoire de recherche, constituent le premier pont avec le projet de fin d'études. Les réflexions autour de l'émergence de biens communs sur la Petite Ceinture, en tant que finalité du projet, n'ont pas un lien direct avec le sujet de diplôme, même si la problématique de la gouvernance du centre polyvalent s'est enrichie par l'analyse de la gestion de biens communs, comme présentée précédemment. Il s'agit davantage de l'analyse du processus permettant de passer de la définition des enjeux de projet à la mise en place d'une stratégie de programmation qui influença fortement le projet de diplôme. Comme nous avons pu le constater lors de l'analyse des processus d'urbanisme transitoire, ce n'est pas tant le résultat obtenu qu'il est important d'interroger mais le processus de projet, permettant d'inclure l'ensemble des enjeux, des acteurs et des contraintes afin d'arriver au meilleur résultat, qu'il est important de développer. Les projets urbains ne peuvent aujourd'hui plus se faire de manière linéaire sans prendre en compte la dimension temporelle. Fortement liée au développement des nouvelles technologies, la société évolue aujourd'hui sur des temporalités plus courtes que celles des projets urbains. Il est donc crucial que les processus de fabrication de la ville prennent le temps en compte, se donnent les possibilités d'évoluer rapidement, d'expérimenter afin d'obtenir des retours d'expérience et qu'enfin ils intègrent une vision à long terme des projets.

De manière plus pragmatique et nonobstant l'expérience professionnelle obtenue par mon immersion, le rapport entre mémoire de recherche et projet de fin d'études s'est effectué sur une méthodologie de recherche-action, l'un nourrissant l'autre et réciproquement. Le travail de terrain – pour le projet - par la rencontre de l'ensemble des acteurs de l'aménagement durable et de l'urbanisme transitoire a enrichi l'analyse du projet de la Petite Ceinture. Quant au travail

réalisé au sein de l'agence Oïkos, aussi bien sur le projet d'ouverture de la voie que sur les autres projets participatifs mêlant coprogrammation, coconception et coconstruction¹⁹⁹, ces diverses expériences ont fortement enrichi la méthodologie de projet et le travail de coprogrammation du centre polyvalent à ses différentes échelles (stratégie de programmation urbaine, architecturale, programmation opérationnelle et offre d'activités).

Cette réflexion sur le processus de travail et sur les méthodologies employées ressort comme transversale à mes travaux de recherche, de projets étudiant et professionnel. Le choix de prolonger le travail de mémoire de master en mémoire de recherche, sur un an et demi supplémentaire, n'avait pas pour seul objectif de permettre une inscription plus aisée au DPEA de l'Ensapl, mais également celui de pouvoir enrichir et contribuer significativement au projet de fin d'études. Celui-ci fut atteint puisque l'ensemble du travail sur le processus du projet de diplôme est issu de la recherche et de l'analyse du projet d'ouverture de la Petite Ceinture. La prise de position réalisée en tant qu'étudiant de master, mais aussi comme futur praticien, m'invite aujourd'hui à requestionner la manière dont j'imagine concevoir ma relation entre la recherche et la pratique dans ma future vie professionnelle. Au-delà de ma montée en compétence prévue par des formations universitaires complémentaires et par de nouvelles expériences professionnelles en lien avec les enjeux de société me tenant à cœur et faisant partie des enjeux du projet de diplôme, il est important de maintenir aussi une méthodologie de recherche-action. La définition d'un projet doctoral doit me permettre de faire progresser ma posture d'architecte, tout autant praticien, réflexif que critique, sur ce que je serai amené à produire en termes de fabrication de la ville.

PROJET DOCTORAL : QUELLE SUITE DONNER ?

Si le projet de thèse se déroule idéalement sur trois ans, nous pouvons noter que la démarche du DPEA de l'Ensapl permet de préparer en amont et sur un an le sujet du doctorat et le financement de la recherche. A terme, une convention industrielle de formation par la recherche (CIFRE) me permettrait de prolonger ma recherche-action par le rapprochement d'une recherche théorique universitaire appliquée à l'étude d'une pratique architecturale et urbaine, elle-même circonscrite à un territoire d'expérimentation mettant en œuvre un projet d'exception.

Dans la continuité du travail effectué pendant ce master, mon projet de thèse en cours de construction me permet donc d'interroger la dimension temporelle dans les projets urbains. Il s'agira ici de déterminer dans quelle mesure les acteurs publics décisionnels ont pris conscience de l'importance de cette dimension temporelle dans leur stratégie de programmation urbaine et dans l'évolution de la commande publique. Dans le cas de projets urbains nouveaux ou en rénovation urbaine, comment les pouvoirs publics, les urbanistes et les AMO définissent une stratégie de programmation permettant d'éviter les temps longs et creux de l'aménagement, et

¹⁹⁹ Aménagement des espaces publics de la promenade plantée Broussais dans le 14^e arrondissement (projet lauréat du Budget participatif 2015) ; Aménagement de l'aire de jeux du *Square Marin* en matériaux de récupération conçu et construit avec les habitants du quartier de la Porte de Vanves, 14^e arrondissement (projet lauréat du Budget participatif 2014) ; Coprogrammation et coconception du *Square de la biodiversité* avec les habitants de la Porte de Vanves, 14^e arrondissement (projet lauréat du Budget participatif 2017) ; Coprogrammation et coconception des aménagements de pieds d'immeuble dans le quartier de la Banane, 20^e arrondissement ; Programmation du centre social de la Porte Pouchet, 17^e arrondissement ; Projet non démarré d'aire de jeux en matériaux de récupération dans le *Square Franchot* conçu et construit par les habitants du centre-ville de Choisy-le-Roi.

comment anticipent-ils la flexibilité et l'adaptabilité du plan urbain aux futurs besoins qui émergeront au cours du siècle ? A l'échelle du projet architectural, quelles contraintes inscrire dans les clauses de marché public permettant de garantir que l'ensemble des acteurs de la maîtrise d'œuvre intégreront la durabilité dans leur conception, en termes de programmation opérationnelle, de dessin structurel, détails de façade et de choix des matériaux ? En termes de méthodologie, cette thèse aura pour objectif d'avoir une incidence directe sur son objet d'étude à travers la mise en place d'une recherche-action auprès des acteurs institutionnels. A l'heure actuelle, la conception durable répond principalement à des performances théoriques du bâti et ne porte pas assez sur les problématiques énergétiques et d'émission de carbone (objectifs de l'expérimentation E+C-) liées à sa construction. Au regard des enjeux que notre société doit relever, il est à présent impératif que cela évolue et que le processus soit évalué à la même hauteur que le résultat.

En termes de terrain d'étude, l'analyse du projet du village olympique et paralympique sur les communes de l'île Saint-Denis, de Saint-Denis et de Saint-Ouen, en tant que projet urbain de grande ampleur, en structure bois et démontable, semble constituer un choix intéressant. De par sa taille, il est également possible d'étudier ce que ce projet prévoit à ce jour de laisser comme traces urbaines de son passage, tant en programmation urbaine et en bâtis reconvertis pour du logement, qu'en valorisation de la filière de construction bois sur le territoire de Plaine Commune et plus largement métropolitain. Afin de concrétiser ce projet de thèse, une convention CIFRE pourrait donc être passée avec la cellule Jeux Olympiques de l'établissement public territorial de Plaine Commune, celle de la Ville de Paris via son appel à candidature²⁰⁰, la Région Île-de-France ou encore avec le pôle « Ambitions écologiques et héritage » de la Société de Livraison des Ouvrages Olympiques (SOLIDEO) – établissement public d'état. Ce dernier questionne les processus de projet des sites olympiques, en interrogeant à la fois la faisabilité de construire l'ensemble des équipements olympiques en biosourcés et en réemploi²⁰¹, tout en œuvrant pour la mise en place de démarches d'urbanisme transitoire dans l'objectif de permettre aux habitants de s'approprier les projets et de contribuer significativement à leur fabrication (programmation, conception, construction et gestion).

²⁰⁰ <https://www.paris.fr/actualites/cifre-un-dispositif-d-accueil-de-doctorants-a-paris-candidatez-en-ligne-4222>, consulté le 2 mai 2018

²⁰¹ TERRIER-LAURENS Céline, « Solideo : "25% des marchés des JO sont réservés aux TPE-PME" », consulté le 23 juin 2018, URL : <https://www.parisandco.paris/Actualites/A-la-Une/Celine-Terrier-Laurens-Solideo-25-des-marches-publics-des-Jeux-Olympiques-sont-reserves-aux-TPE-PME>

CONCLUSION

Après le vote du projet de « reconquête » de la Petite Ceinture au Budget participatif de 2015, qui constitua par la même occasion le point de départ de mon intérêt pour le sujet, cette mythique voie ferroviaire parisienne verra d'ici deux ans son processus d'ouverture en grande partie terminée. Il a fallu pas moins d'un an pour statuer sur la démarche – aujourd'hui identifiable comme faisant partie de l'innovation de procédé que constitue l'urbanisme transitoire - puis six mois d'ouverture pilote afin d'expérimenter les procédés du chantier participatif, avant que ceux-ci ne soient étendus aux autres tronçons identifiés par le plan programme, généralisant ainsi la démarche à l'ensemble de la voie. Au regard des enjeux que le projet soulevait, la mise en place d'une méthodologie de projet les intégrant au maximum (plan programme), selon une stratégie de programmation liée à l'urbanisme transitoire (tant sous la forme de chantiers participatifs que d'occupations temporaires privatives sous forme d'appels à projets) fut indispensable. Malgré les contraintes entre autres de sécurisation, de responsabilité et d'interactions sociales conflictuelles, les différents acteurs, à l'origine de la démarche d'ouverture, ont réussi à inclure leurs réflexions et leurs décisions dans un processus innovant d'expérimentation urbaine, ayant abouti aux chantiers participatifs, et faisant la démonstration du potentiel du réemploi de la voie.

A ce jour, la volonté et les efforts politiques de permettre l'accès du plus grand nombre à la Petite Ceinture sont perceptibles au travers de la démarche participative mise en place. Cependant, celle-ci ne s'étant pas faite de la même manière partout - chaque collectif mettant en œuvre sa propre méthodologie de projet, et ces derniers ayant été limités par une démarche institutionnelle parfois trop interventionniste et technocratique -, le processus a montré ses limites dans sa capacité de remise en cause radicale des manières de fabriquer la ville, dans l'émergence d'un projet global engageant pouvoir public et habitants à force égale, et dans l'émergence, à plus petite échelle, de pratiques d'auto-gestion, reflétant l'implication des habitants dans la démarche.

Cette diversité, voulue dès le départ, permettant d'expérimenter divers modes de mobilisation et de construction de projet en commun, se révèle finalement loin des attentes initiales. Au regard des traces que laissera chaque collectif, nous pouvons conclure que certaines sont susceptibles de prendre, à terme, une forme de pratique d'auto-gestion, tel que certains projets de *Traverse*, pouvant ainsi être assimilés à du « bien commun ». Mais le travail des collectifs ne permettra aucunement la transformation de la Petite Ceinture en creuset de biens communs, fonctionnant en synergie, tel que cela fut imaginé à l'origine. Nous pouvons regretter les fortes disparités de mobilisation selon les arrondissements et de construction de projets aboutissants à l'implication forte des habitants. L'urbanisme transitoire prouve sa capacité d'expérimenter de nouvelles manières de fabriquer la ville et de produire rapidement des retours d'expérience. Mais, dans le cas de la Petite Ceinture, en tant qu'outil institutionnel de conception et de transformation de la ville, la mise en œuvre des chantiers participatifs ne constitue pas une remise en cause radicale. Cela est fortement dû à une déficience de gouvernance horizontale sur l'ensemble du projet. Lors du bilan de la concertation de 2016, Ville ouverte indiquait en conclusion que « la proposition formulée par le plan-programme répond à une demande fondamentale des Parisiens, que l'on pouvait lire dans les différents moments de concertation : celle de considérer que la manière de faire devrait précéder le contenu. En imaginant l'ouverture d'un laboratoire à l'échelle parisienne, le programme ouvre une expérimentation ambitieuse, dont le succès reposera sur la

souplesse de mise en œuvre (parvenir à adapter le dispositif à la diversité des contextes), sur la qualité de l'animation (coordonner de manière rigoureuse sans aseptiser la démarche), et sur une grande tolérance à l'incertitude (constitutive de toute expérimentation) »²⁰². De ces préconisations, nous retenons aujourd'hui que la mise en œuvre opérationnelle de la démarche ne fut que peu adapter aux contextes – installation de bases-vie identiques sans prise en compte des contextes urbains et sociaux²⁰³. La mauvaise coordination entre les Mairies centrale et locales et les collectifs, générant des temps creux, dégrada la qualité des démarches de projet²⁰⁴. Quant à la tolérance à l'incertitude, si celle-ci fut respectée lors de la mission des chantiers participatifs pilotes, la rigidité du modèle de rémunération des collectifs et le manque de confiance dans les échanges entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre constituèrent des freins à l'expérimentation sur le temps long de la mission d'ouverture. Enfin, si la participation superficielle des habitants est un effet pervers non prémédité, nous pouvons noter que l'attente des retombées du projet au profit d'un électorat attendu aux urnes en 2020 est, elle, existante, comme a pu le prouver la récupération du projet par les politiques lors des élections présidentielles et législatives de 2017.

Trois ans après la signature de l'accord cadre, le retour d'expérience des chantiers participatifs semble montrer que la mise en place de la démarche, orchestrée par les deux partenaires principaux, n'atteint pas ses objectifs et ne répond pas entièrement aux enjeux définis préalablement. Pour ce qui est de l'enjeu de politique internationale identifié en introduction, nous pouvons constater que la politique de la Ville de Paris²⁰⁵, récompensée par le prix européen « Capitale européenne de l'innovation »²⁰⁶ le 7 novembre 2017, démontre la capacité de la municipalité à innover, à convaincre à l'international de l'excellence de sa gestion et ainsi assurer le rayonnement international de la capitale. Quant à l'enjeu économique auquel doit répondre le projet d'ouverture de la Petite Ceinture, nous observons un risque de glissement progressif de la coexistence entre communs urbains et valorisations économiques vers une stratégie classique de marketing, avec création de la marque Petite Ceinture et appel à projets « Entreprendre avec la Petite Ceinture », où l'image et la communication prennent le pas sur les contextes urbains et sociaux : « Aujourd'hui, la Petite Ceinture s'apprête à accueillir vos projets. [...] Grands groupes, petites ou moyennes entreprises, start-ups ou collectifs : tenez-vous prêts ! Que vous cherchiez 50m² ou 1000m² sur 6 mois ou sur 10 ans. Seules conditions : Réversibilité des aménagements. Respect du patrimoine ferroviaire. Respect du patrimoine écologique. Réalisme économique. Valorisez votre activité économique tout en valorisant la Petite Ceinture. Prêts pour créer les futurs lieux incontournables de Paris et sa région ? »²⁰⁷

²⁰² Ville ouverte, *Petite Ceinture ferroviaire : bilan de la concertation et perspectives*, Paris, Ville de Paris et Direction de l'Urbanisme, janvier 2016, 12 p.

²⁰³ Voir p. 70

²⁰⁴ Voir p. 71

²⁰⁵ Prix lié à la création d'incubateurs, de start-ups, d'emblèmes (tels que la Petite Ceinture) ou encore l'émulation autour des nombreux « appels à projets innovants » (API), considéré par nombre de professionnels comme un « "nouvel âge" du projet urbain ». L'API Inventons la Métropole du Grand Paris (IMGP) fut présenté au Marché international des professionnels de l'immobilier (MIPIM) de 2018. Organisé chaque année à Cannes, il s'agit d'un des plus grands salons et marchés dédié au sujet. URL : <http://www.lenouveleconomiste.fr/inventons-la-metropole-du-grand-paris-des-concours-a-succes-62830>, consulté le 7 juin 2018.

²⁰⁶ « Paris désignée capitale européenne de l'innovation 2017 », La Tribune, 7 novembre 2017, consulté le 13 mars 2018, URL : <https://www.latribune.fr/economie/france/paris-designee-capitale-europeenne-de-l-innovation-2017-757025.html>

²⁰⁷ <https://www.paris.fr/actualites/grandformat/petite-ceinture>, consulté le 2 mai 2018

Il est possible de constater par ailleurs le morcellement partiel du linéaire pour divers projets urbains²⁰⁸, ainsi que l'ouverture prochaine au public, entre 2018 et 2020, de 6,5 km de linéaire supplémentaire de la Petite Ceinture²⁰⁹, sans que ces ouvertures tiennent compte des volontés des riverains et ne soient coordonnées avec le travail des collectifs. Au regard des événements et des choix municipaux, ces derniers s'interrogent sur le rôle qu'ils ont joué dans le processus d'ouverture, en tant que « relais docile de la politique du pouvoir en place »²¹⁰. Ces pratiques ne risquent-elles pas de conduire à « l'enrôlement de la moyenne bourgeoisie et de la bourgeoisie culturelle prolétarisée, dans l'occupation intégrale de l'espace urbain, dans son gardiennage bénévole et dans la chasse au plus pauvre » ?²¹¹ Nous pouvons considérer qu'il s'agit d'une forme de dépolitisation et de pacification des quartiers que traverse la Petite Ceinture.

Au regard de cette première analyse et en tenant compte de la décision municipale, en décembre 2017, de réduire la mission à deux ans et le budget à moins de la moitié, les acteurs décisionnels ont une forte responsabilité quant aux résultats actuels de la démarche. D'autre part, malgré le fait qu'ils aient pu être déstabilisés par les évolutions de la mission, les désaccords entre Mairies centrale et locales, et par des mobilisations parfois difficiles et violentes (16^e, 19^e et 20^e arrondissements), les collectifs conservent, quant à eux, la responsabilité de la mise en œuvre de la démarche, et la coresponsabilité des résultats de cette expérimentation ainsi que de l'émergence de pratiques d'auto-gestion. Ceci explique pourquoi le projet d'ouverture fabrique à ce jour un important décalage entre opportunités et frustrations. Il s'agit d'une opportunité pour la SNCF de valoriser son patrimoine ferroviaire par de nouvelles activités tout en s'assurant de sa réversibilité, de valoriser économiquement son patrimoine foncier en y générant des revenus et d'externaliser ses coûts d'entretien, repris à la charge de la municipalité. C'est également une opportunité pour les Mairies centrale et locales d'expérimenter de nouvelles manières de coconstruire Paris avec ses habitants, en leur donnant la capacité de contribuer à la fabrique de leur ville, ainsi que d'en obtenir des retours d'expérience. Pour autant, le passage du pilotage politique de la démarche à celui opérationnel s'est traduit par l'apparition de diverses frustrations dans les collectifs, liées à leur place bancaire et au manque de souplesse du processus, et chez les habitants, liées au manque de communication, de coordination et de transparence de la démarche. Il s'agit de la frustration des Parisiens lauréats du Budget participatif de 2015, qui ont vu leurs projets regroupés de force dans « La reconquête de la Petite Ceinture », puis bloqués, en faveur d'une autre vision, plus institutionnelle. Il en est de même pour les habitants qui ont participé à la phase expérimentale de six mois et pour qui le changement des collectifs et la lourdeur du passage des projets dans les carcans institutionnels ont mis à mal l'enthousiasme de départ. Sans oublier celles des habitants n'ayant pas réussi à prendre part sur certains tronçons au projet d'ouverture, faute de véritable démarche participative et faute d'un véritable travail de communication. Enfin, celles des usagers préexistants dont la conservation de leurs pratiques spontanées avaient été au cœur des débats, mais qui *in fine* se retrouvent à ne plus pouvoir les pratiquer aussi librement qu'autrefois.

²⁰⁸ <https://www.marchesonline.com/appels-offres/attribution/prolongement-sud-ligne-14-d-olympiades-a-aeroport-d-o/am-7399590-1>, consulté le 2 mai 2018

²⁰⁹ <https://www.paris.fr/actualites/10-km-de-la-petite-ceinture-ouverts-d-ici-2020-4764>, consulté le 2 mai 2018

²¹⁰ KEATING Juliette, « Ce que l'on nous fait faire », août 2017, consulté le 13 mars 2018, URL : <https://blogs.mediapart.fr/juliette-keating/blog/240817/ce-que-lon-nous-fait-faire>

²¹¹ KEATING, opus cité

Pour aller au-delà de cette critique, comment sortir de cette impasse ? Comment s'élever à la hauteur des ambitions énoncées dans l'accord-cadre et dans le plan programme, vu le manque de communication et de coordination entre les acteurs (entre les mairies, leurs services, les collectifs et les riverains) ?

« Travailler avec des dialogues ouverts, des documents provisoires, partager avec le public les soucis de l'étude (validation, temporalité, ...) est, de ce point de vue, constructif et pourrait être généralisé, afin de casser cette image d'opacité et de longueur des projets que les habitants ressentent ; même si cela n'est pas forcément dû à un processus qui devrait être caché, mais tout simplement au fait qu'un projet prend du temps. »²¹²

Parmi les divers freins et leviers énoncés, nous pouvons retenir le manque de véritable démarche de coprogrammation et de coconception de la part de certains collectifs, ainsi qu'une absence de réflexion sur la gouvernance de cette expérimentation à l'échelle de Paris. Celle-ci, aujourd'hui très institutionnelle, ne permet pas à l'ensemble des acteurs d'exprimer leurs points de vue sur la démarche et contribue au manque d'implication des associations et des habitants. Notons aussi que le modèle économique, ou du moins le modèle de rémunération des collectifs, constitue un important frein en contraignant ces derniers à ne pas pouvoir expérimenter librement l'émergence de pratiques d'auto-gestion. Enfin, il ressort aujourd'hui comme important de penser le pilotage opérationnel de ce type de démarche suffisamment souple et transparent afin qu'il devienne un levier de développement libre de l'expérimentation et éviter ainsi l'apparition de frustrations de la part des divers acteurs du projet.

Pour conclure, la mise en place de ce type de démarche participative, tentant d'englober au maximum les enjeux contemporains de la fabrique de la ville, a toute sa pertinence du point de vue social et environnemental, et se doit d'être réitéré afin de générer davantage de retours d'expériences. Il est cependant primordial que les futures pilotages politiques et opérationnels tiennent véritablement compte des retours issus de la requalification des places parisiennes et de l'ouverture de la Petite Ceinture. Dans ce sens, afficher davantage de clarté et de transparence de la part des deux partenaires principaux quant à la cohabitation entre valorisation du foncier et mise en place de projets inclusifs et autonomes, interroger les démarches mises en place par les collectifs tout en leur donnant plus de libertés opérationnelles à travers une relation de confiance entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre, et définir un modèle de gouvernance davantage horizontal de la gestion globale du projet, permettraient peut-être à Paris de devenir, comme cela a été promis, « le laboratoire idéal de la démocratie collaborative »²¹³.

²¹² SANGRIGOLI et ZANFORLIN, opus cité

²¹³ HIDALGO, 2014, opus cité

REFERENCEMENT DES SOURCES

BIBLIOGRAPHIE THEMATISEE

LA PETITE CEINTURE DE PARIS

- Afilog, URL : <http://www.afilog.org/qui-est-afilog>, consulté le 22 mai 2016
- Agence Oïkos (dir.), *La Petite Ceinture en partage*, Paris, mars 2015, 36 p.
- Agence ABCD, *Plan-programme pour la Petite Ceinture*, Paris, 2016, 25 p.
- Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré (ASPCRF), *Budget participatif : proposition d'un train de découverte sur la Petite Ceinture*, publié le 1^{er} février 2015, consulté en décembre 2015. URL : <https://www.petiteceinture.org/Budget-participatif-proposition-d-un-train-de-decouverte-sur-la-Petite-Ceinture.html>
- Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré (ASPCRF), *Circulations exceptionnelles sur la Petite Ceinture Est le 22 juin 2003*, consulté le 11 novembre 2016, URL : <https://www.petiteceinture.org/Circulations-exceptionnellesur-la.html>
- BLANCOT Christiane (dir.), *Etude prospective sur le devenir de la Petite Ceinture : phase 2 – Evolutions*, Paris, APUR, nov. 2012, 104 p.
- BOWIE Karen, BONNEFOY Laetitia, DE ANDIA Béatrice, TEXIER Simon. *Paris et ses chemins de fer*, Action artistique de la Ville de Paris, avril 2004. 286 p.
- BRETELLE Bruno, « L'action d'une association : l'inventaire de la Petite Ceinture de Paris », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 40 | 2009, mis en ligne le 01 novembre 2011, consulté le 3 novembre 2015. URL : <http://rhcf.revues.org/728>
- BRETELLE Bruno, *Situation de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris*, brochure imprimée, Paris, Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son réseau Ferré, juin 2015, 4 p.
- BUSALB Aubin, « Paris débat de l'avenir de la Petite Ceinture », *Mobilicités*, publié le 15 février 2013, consulté en novembre 2015. URL : <http://www.mobilicites.com/011-1897-Paris-debat-de-l-avenir-de-la-Petite-Ceinture.html>
- Collectif, *Actes du Séminaire sur l'avenir de la Petite Ceinture*, 14 février 2013, archives de la Mairie de Paris, 31 p.
- Coloco, URL : <http://www.coloco.org/300514/manifeste>, consulté le 22 mai 2016
- Contributeurs de Wikipédia, "Petite Ceinture du 16e," Wikipédia, l'encyclopédie libre, http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Petite_Ceinture_du_16e&oldid=131361255, page consultée le novembre 13, 2016.
- Contributeurs de Wikipédia, "Viaduc d'Auteuil," Wikipédia, l'encyclopédie libre, consultée le 22 mai 2016, URL : http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Viaduc_d%27Auteuil&oldid=112296347.
- Cultivons Paris sur la Petite Ceinture, *Livret d'actions de la Petite Ceinture pour la Ville de Paris*, Paris, 2015, 4 p.

- DUFFE Julien, « C'est le premier sentier de grande randonnée 100% parisien », *Le Parisien*, 15/06/2017, URL : <http://www.leparisien.fr/paris-75005/c-est-le-premier-sentier-de-grande-randonnee-100-parisien-15-06-2017-7055589.php>, consulté le 27 avril 2018
- Gar'Eden, *Présentation de Gar'Eden et des projets associés 2016*, Paris, mars 2016, 1 p., issu de URL : <https://budgetparticipatif.paris.fr/bp/jsp/site/Portal.jsp?page=idee&campagne=C&idee=1466>, consulté le 24 mai 2016
- GODARD François, *Paris, un désir nommé tramway*, 51', 2000, URL : <http://www.telegodard.fr/pagesFilms/parisundesirnommetramway.htm>, consulté le 5 décembre 2016
- GOUYETTE Bruno, *Comité de pilotage élargi Ville – SNCF : compte-rendu de la réunion du mercredi 16 septembre 2015*, Paris, Secrétariat général de la Mairie de Paris, 16 octobre 2015, 5 p.
- HASSE Benoit, « Paris : un "cran" piéton en plus dans la Petite Ceinture », *Le Parisien*, le 10 avril 2018
- HIDALGO Anne, *2015 DEVE 74 : groupement de commandes entre SCNF-Réseau et la Ville de Paris pour la passation d'un marché d'étude lié au devenir de la Petite Ceinture de Paris*, Paris, Direction des Espaces Verts et de l'Environnement et Service du Paysage et de l'Aménagement, 2015, 2 p., issu de URL : <http://api-site-cdn.paris.fr/images/154970.pdf>, consulté le 24 mai 2016
- HIDALGO Anne, *2015 DEVE 58 : tronçon Rungis de la Petite Ceinture (13e) – principe d'aménagement et autorisations administratives*, Paris, Direction des Espaces Verts et de l'Environnement et Service du Paysage et de l'Aménagement, 2015, 2 p., issu de URL : <http://api-site-cdn.paris.fr/images/154968.pdf>, consulté le 24 mai 2016
- HIDALGO Anne, *2015 DU 10 : protocole cadre entre la Ville de Paris, SNCF-Réseau et SCNF-Mobilités sur la Petite Ceinture ferroviaire (12e, 13e, 14e, 15e, 16e, 17e, 18e, 19e et 20e)*, Paris, Direction des Espaces Verts et de l'Environnement et Service du Paysage et de l'Aménagement, 2015, 2 p., issu de URL : <http://api-site-cdn.paris.fr/images/154969.pdf>, consulté le 24 mai 2016
- HIDALGO Anne, *2016 DEVE 63 DU : ouverture de la Petite Ceinture à de nouveaux usages et à la promenade – autorisation donnée à la Mairie de Paris de prendre toute décision relative à la réalisation de cette opération*, Paris, Direction des Espaces Verts et de l'Environnement, 2016, 4 p.
- HIDALGO Anne, Programme « Paris qui ose », 2014, <https://issuu.com/oserparis/docs/prog-0412-rvb>, consulté le 21 avril 2018
- HALLAUER Edith, « Petite Ceinture, grands espoirs », *Ecologik*, n°52, décembre 2016
- JUMEL Océane, LE PRINCE Estelle, JACQUES Timothé, SIMONNAUX Solène, FOUCAULT Mathilde, KIELLAND Alessandra (dir.), *La réintroduction de la nature en ville ne se fera pas sans nous ! Qui sont les nouveaux acteurs de l'écologie urbaine ?*, conférence organisée par les étudiants du séminaire de master Architecture Environnement et Développement Durable (AEDD), Paris, ENSAPLV, 2016
- MAYER Eric, *Le Pari(s) d'une nouvelle ceinture verte*, Paris, produit par Creatri21, 130', 2014
- Mairie de Paris, *Présentation du plan-programme : calendrier opérationnel 2016*, Paris, Mairie de Paris, mars 2016, 15 p.
- Mairie de Paris, *Marché relatif à l'évaluation de la méthodologie de co-conception et de co-construction menée par les collectifs de compétences dans le cadre de la requalification des sept places parisiennes et de la réalisation de la promenade urbaine Barbès Chapelle Stalingrad, ainsi que dans celui de l'ouverture des tronçons de la Petite Ceinture*, CCTP de marché public de prestations intellectuelles, Paris, 10 avril 2018

- Mairie du 12^e arrondissement, *Ouverture au public de la Petite Ceinture*, Paris, Mairie du 12^e arrondissement, 14 octobre 2015, 19 p.
- PAQUOT Thierry, *L'espace public*, La Découverte, coll. « Repères », 2009, 125 p.
- POULIZAC Morgan (dir.), *L'immobilier à l'ère du low-tech : nouveaux usages pour les friches urbaines*, conférence organisée par l'Association des anciens du Cycle d'Urbanisme de Sciences Po, Paris, ENSAB, 2016
- Projet participatif de la Mairie de Paris, consulté le 2 janvier 2016, URL : <https://idee.paris.fr/co-construisons-paris>
- SCAPINO Julie (dir.), *Le Plan biodiversité de Paris : quelle appropriation sociale ?*, conférence organisée par le collectif *Les Pipistrelles*, Paris, Usine Spring Court, 2016
- SEUX Victoria, DUBIN Audrey, VALLET Cosme (dir.), *Le Bien commun politisé : nouvel oxymore dans l'air du temps ou processus déjà engagé ?*, conférence organisée par les étudiants du séminaire de master Architecture Environnement et Développement Durable (AEDD), Paris, ENSAPLV, 2016
- Sogaris, URL : <http://www.sogaris.fr>, consulté le 22 mai 2016
- Ville de Paris, « Cahier des Clauses Techniques Particulières », consultation n° 2016V12008420 : Mission de coconception et de coconstruction par des collectifs de compétences pluridisciplinaires dans le cadre de l'aménagement de la Petite Ceinture – en 3 lots séparés
- Ville ouverte, *Petite Ceinture ferroviaire : bilan de la concertation et perspectives*, Paris, Ville de Paris et Direction de l'Urbanisme, janvier 2016, 12 p.
- WOLFF Denis, « Controverses dans le sud-ouest parisien. Petite Ceinture ferroviaire de Paris et serres d'Auteuil », *Les Cafés Géo*, publié le 19 octobre 2015, consulté en novembre 2015. URL : <http://cafe-geo.net/petite-ceinture-ferroviaire-de-paris-et-serres-d-auteuil/#sdfootnote2sym>
- « La reconquête de la Petite Ceinture », *Paris Budget Participatif*, projet n°63, consulté en décembre 2015. URL : https://budgetparticipatif.paris.fr/bp/jsp/site/Portal.jsp?document_id=2008&pportle_id=135
- « Transportez-moi, Le rail de proximité », Paris, LCP et la MAAF, documentaire diffusé le 18 décembre 2014, URL : <http://www.lcp.fr/emissions/transportez-moi/166354-le-rail-de-proximite>, consulté le 24 mai 2016
- Carte des métros parisiens, consultée le 22 mai 2016, URL : <http://carto.metro.free.fr/cartes/metro-paris>
- Cartographie en ligne de l'association *Cap ou pas Cap ?* pour la répartition parisienne des associations pour l'alimentation et l'agriculture urbaine, URL : <https://www.capoupascap.info>, consulté le 28 décembre 2016
- Collectif *A Quai !* pour la station rue de la Mare, URL : <https://www.facebook.com/Petite.ceinture75020>, consulté le 31 décembre 2016
- Collectif *Les Pipistrelles* pour la station Didot, URL : <http://lespipistrelles.tumblr.com>, consulté le 31 décembre 2016
- Collectif *Les Saprophytes* pour la station *Désir*, URL : <http://www.les-saprophytes.org/petite-ceinture-concours-de-cartes-postales-a-bord-engins-roulants>, consulté le 31 décembre 2016
- Collectif *QQPF* pour la station Villa du Bel-Air, URL : <http://qqpf.tumblr.com>, consulté le 31 décembre 2016

- Collectif *Traverse, Petite Ceinture Nord-Ouest : Diagnostic sensible et état initial des usages*, 2017

LE BIEN COMMUN

- BOTTOLIER-DEPOIS François, Fiche de lecture de *Gouvernance des biens communs*, Majeure Alternative Management, HEC Paris, 2012
- BOLLIER David, *La renaissance des communs. Pour une société de coopération et de partage*, Éditions Charles Léopold Mayer, 2014
- CORIAT Benjamin, (dir.), *Le retour des communs. La crise de l'idéologie propriétaire*, Les liens qui libèrent, 2015.
- ERREMBAUT Ghislain (dir.), *Biens communs : comment (co)gérer ce qui est à tous ?*, Actes du colloque organisé par Etopia, Oikos et la Green European Foundation, Bruxelles, 9 mars 2012, 56 p.
- GIARDINI Federica (dir.), *Des Commons au commoning : sur les notions de bien commun*, conférence organisée par les enseignants du séminaire de master Nouvelles Pratiques Politiques et Esthétiques dans la ville (NPPEV), Paris, ENSAPLV, 2016
- MATTEI Ugo, « La Lutte pour les « biens communs » en Italie, 2014, Bilan et perspectives », <http://www.raison-publique.fr/article683.html>
- NICOLAS-LE STRAT Pascal, *Le commun oppositionnel*, Variations [En ligne], 19/ 2016, URL: [//variations.revues.org/753](http://variations.revues.org/753)
- OSTROM Elinor, *Governing the commons. The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge University Press, 1990 (traduit en français en 2010, *Gouvernance des biens communs. Pour une nouvelle approche des ressources naturelles*, De Boeck, Bruxelles)
- RIFKIN Jeremy, *La nouvelle société du coût marginal zéro. L'internet des objets, l'émergence des communaux collaboratifs et l'éclipse du capitalisme*, Ed Les liens qui libèrent, 2014, p. 289

SOCIOLOGIE DE L'INNOVATION

- ALTER Norbert, « L'innovation, un processus collectif ambigu », in ALTER Norbert (dir.), *Les Logiques de l'innovation*, Paris, La Découverte, 2002, p. 15-40, p.16
- ALTER Norbert, *L'Innovation ordinaire*, Paris, PUF [2000], 2010
- BECKER Howard, *Les Mondes de l'art*, Paris, Flammarion [1982], 1988 (tr. fr.)
- BEHAR Daniel, BELLANGER Emmanuel, DELPIROU Aurélien, « La production urbaine en chantier : héritages, enjeux et perspectives des appels à projets innovants », *Métropolitiques*, 7 juin 2018. URL : <http://www.metropolitiques.eu/La-production-urbaine-en-chantier-heritages-enjeux-et-perspectives-des-appels-a.html>, consulté le 7 juin 2018.
- CARDON Dominique, « La trajectoire des innovations ascendantes : inventivité, coproduction et collectifs sur internet », Actes du colloque « *Innovations, usages, réseaux* », Montpellier, 2006
- CHESBROUGH Henri, VANHAVERBEKE Wim, WEST Joel, *Open Innovation : Researching a New Paradigm*, Oxford, Oxford University Press, 2006

- EDLER Jakob, Luke GEORGHIOU Luke, « Public Procurement and Innovation : Resurrecting the Demand Side », *Research Policy*, n°36, 2007, p.949-963, p. 952 (traduit de l'anglais par Gérard Gaglio en 2011)
- FLOCCO Gaëtan, « Gérard Gaglio, Sociologie de l'innovation », *La nouvelle revue du travail* [En ligne], 3/2013, mis en ligne le 30 octobre 2013, consulté le 21 mars 2016, URL : <http://nrt.revues.org/1165>
- GAGLIO Gérard, *Sociologie de l'innovation*, Paris, PUF, coll. Que sais-je ?, 2012, 126 p.
- LEROI-GOUHRAN André, *Milieu et technique*, Paris, Albin Michel [1945], 1992
- ROGERS Everett, *Diffusion of Innovations*, The Free Press, New York [1962], 2003
- VON HIPPEL Eric, *Democratizing Innovation*, Cambridge, MIT Press, 2005
- « Paris désignée capitale européenne de l'innovation 2017 », *La Tribune*, 7 novembre 2017, consulté le 13 mars 2018, URL : <https://www.latribune.fr/economie/france/paris-designee-capitale-europeenne-de-l-innovation-2017-757025.html>

NATURE EN VILLE ET VILLE EN TRANSITION

- AMPHOUX Pascal, « Le jardin métropolitain : du projet écologique à l'écologie du projet », *Jardins en ville, villes en jardin*, TERRIN Jean-Jacques (dir.), Marseille, Parenthèses, 2013, 317 p., p. 226-245
- BLANC Nathalie, « A quelles échelles jardiner la ville ? », *Jardins en ville, villes en jardin*, TERRIN Jean-Jacques (dir.), Marseille, Parenthèses, 2013, 317 p., p. 246-259
- Collectif, *Villes jardinées et initiatives citoyennes*, entretiens réalisés suite au colloque international « Villes jardinées et initiatives citoyennes » à Strasbourg, octobre 2012, reportage
- DION Cyril et LAURENT Mélanie, *Demain*, Paris, film de 118', 2015
- JAN Guillaume, JANTET Eudoxie et VAUTARD Céline, *Manuel d'écologie urbaine : peut-on vivre 100 % écolo en ville ?*, DL, éditions Nouvelles François Bourin, 2013, 282 p.
- KRAUZ Adrien, « Les villes en transition, l'ambition d'une alternative urbaine », *Métropolitiques*, 1er décembre 2014, consulté en novembre 2015. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Les-villes-en-transition-l.html>.
- « HKac » (pseudonyme de l'auteur), « Potager et verger : l'autosuffisance alimentaire est-elle une utopie ? », *AgoraVox*, publié le 20 février 2006, consulté en décembre 2015. URL : <http://www.agoravox.fr/actualites/citoyennete/article/potager-et-verger-l-autosuffisance-7126>
- HOPKINS Rob, *Manuel de transition*, Montréal, les éditions écosociété, 2010 (2008), 217 p., p. 130-135
- MANGOLD Marie, « Renaturaliser son quartier », *Villes durables : quel avenir pour demain ?*, Les grands dossiers des sciences humaines, n°40, septembre/novembre 2015, 78 p., p. 48-49
- MOLLISON B. et HOLMGREN D., *Permaculture 1*, Debard, Paris, 1986, 186 p
- NAIL S., RAULIN A., « Le vert dans une pomme : les enjeux des jardins à New York », Capet, A. Romanski, Ph. Sy-Wonyu, (Eds), Etats de New York, Rouen, Presses de l'université de Rouen, 2000, pp. 43-59

- PERROTTI Daniela, « Retour sur l'esthétique : perceptions, représentations, projection de l'urbain et de sa nature », Colloque international *Nature urbaine en projets*, Session 3, 2013, consulté le 10 novembre 2015, 3 p. URL : <http://natureurbaineenprojets.blogspot.fr/p/colloque-2013.html>
- PEZRES Emmanuel, « La permaculture au sein de l'agriculture urbaine : du jardin au projet de société », VertigO – la revue électronique en sciences de l'environnement [En ligne], Volume 10 numéro 2 / septembre 2010, mis en ligne le 13 septembre 2010, consulté le 03 novembre 2015. URL : <http://vertigo.revues.org/9941> ; DOI : 10.4000/vertigo.9941
- ROLAND Vidal, « Quelle nature en ville ? Regards sur la demande sociale et l'aménagement urbain », Colloque international *Nature urbaine en projets*, Session 5, du 7 au 8 février 2013, consulté le 10 novembre 2015, 2 p. URL : <http://natureurbaineenprojets.blogspot.fr/p/colloque-2013.html>
- TORRE André, BOURDEAU-LEPAGE Lise, « Quand l'agriculture s'installe en ville... Désir de nature ou contraintes économiques ? », *Métropolitiques*, 6 février 2013, consulté le 10 novembre 2015. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Quand-l-agriculture-s-installe-en.html>

PARTICIPATION DES USAGERS

- DAMPIERRE Sylvaine, *Green Guerilla*, New York, film de 70', 2003
- DELEVOYE Vanessa, « Parcs urbains de demain – être à l'écoute des habitants », *Urbis*, URL : <http://www.urbislemag.fr/parcs-urbains-de-demain-etre-a-l-ecoute-des-habitants-5-5-billet-289-urbis-le-mag.html>, consulté le 7 décembre 2016
- DEMERLE-GOT Anne, « Participation/Concertation », *Archiscopie*, décembre 2010, n°99 (0768-5785)
- DONZELOT Jacques, « Le chantier de la citoyenneté urbaine », *Esprit : revue internationale*, mars/avril 2011, n°3-4 (0014-0759), p. 118-136
- GILLI Frédéric, « Comment mobiliser la ville ? Tribune libre », *Archistorm*, septembre/octobre 2011, n°50 (1763-6361), p. 12-13
- HATCHUEL Armand, « Du débat public à la conception collective : qu'est-ce qu'une expertise démocratique ? », *Cahiers Rameau*, juin 2006, n°4 (1623-1333), p. 131-146
- LATENDRESSE Anne, « Le budget participatif », consulté le 11 novembre 2016, URL : <https://www.ababord.org/Le-budget-participatif>
- LIDGI Sylvie, *Paris-Gouvernance, ou les malices des politiques urbaines*, Paris, éditions l'Harmattan, [2001], 2015, 418 p.
- NORYNBERG Patrick, « La participation en actes », *Ecologik*, n°52, décembre 2016
- PINCON-CHARLOT Monique, PINCON Michel et LECROART Etienne, *Panique dans le 16e !*, Editions La ville brûle, Paris, 2017
- « Vous avez dit participation », *Urbanisme*, mai/juin 2001, n°318 (1445-5187), p. 36-40
- « Espace public – parole donnée, parole rendue », *Traits urbains : le mensuel opérationnel des acteurs du développement et du renouvellement urbains*, janvier/février 2010, n°36 (1776-9604), p. 7

L'URBANISME TRANSITOIRE

- ADISSON F. 2017. « Choisir ses occupants. Quand les grands propriétaires adoptent des collectifs pour la gestion transitoire des friches urbaines », *Métropolitiques*.
- DIGUET Cécile, *L'urbanisme transitoire, optimisation foncière ou fabrique urbaine partagée ?*, IAU îdF, janvier 2018, 106 p.
- KEATING Juliette, « Ce que l'on nous fait faire », consulté le 13 mars 2018, URL : <https://blogs.mediapart.fr/juliette-keating/blog/240817/ce-que-lon-nous-fait-faire>
- Région Ile-de-France, « Règlement d'intervention », *Dispositif Régional de soutien aux initiatives d'urbanisme transitoire*, consulté le 13 mars 2018, URL : https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/medias/2016/06/documents/reglement_dintervention_urbanisme_transitoire.pdf
- TERRIER-LAURENS Céline, « Solideo : "25 % des marchés des JO sont réservés aux TPE-PME" », consulté le 23 juin 2018, URL : <https://www.parisandco.paris/Actualites/A-la-Une/Celine-Terrier-Laurens-Solideo-25-des-marches-publics-des-Jeux-Olympiques-sont-reserves-aux-TPE-PME>

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 – 1 ^{ère} et 4 ^e de couverture : Photographies des ateliers de chantier participatif gérés par les collectifs <i>A Quai</i> , <i>Les Pipistrelles</i> , <i>QQPF</i> et <i>Les Saprophytes</i> .	6
Figure 2 : la Petite Ceinture de Paris, rue des Orteaux (20 ^e)	7
Figure 3 : Atelier d'expérimentation du Vélo-rail sur la Petite Ceinture du 17 ^e arrondissement, Collectif Traverse	9
Figure 4 : la Petite Ceinture en 1921 (trait gras)	16
Figures 5 et 6 : vues des quais de la gare du Cours de Vincennes (20 ^e) et du pont-rue de la rue des Plantes (14 ^e)	19
Figure 7 : Carte représentative des principaux espaces verts jouxtant la Petite Ceinture (trait gras)	21
Figure 8 : les initiatives d'urbanisme transitoire en Île-de-France de 2012 à 2017	38
Figure 9 : les enjeux de l'urbanisme transitoire	40
Figure 10 : frise chronologique représentant la synchronicité de mon mémoire avec le processus d'ouverture de la Petite Ceinture	45
Figure 11 : Jardin de l'ESEL et usages informels au niveau de la station de la Flèche d'Or, 75020	49
Figure 12 : Schéma de la signalétique à mettre en place autour des stations, réalisé dans le cadre de l'atelier de travail pour la Petite Ceinture	53
Figure 13 : Ouverture progressive de la Petite Ceinture (promenades plantées et chantiers participatifs)	71
Figure 14 : Carte des associations des 16 ^e , 17 ^e et 18 ^e arrondissements	75

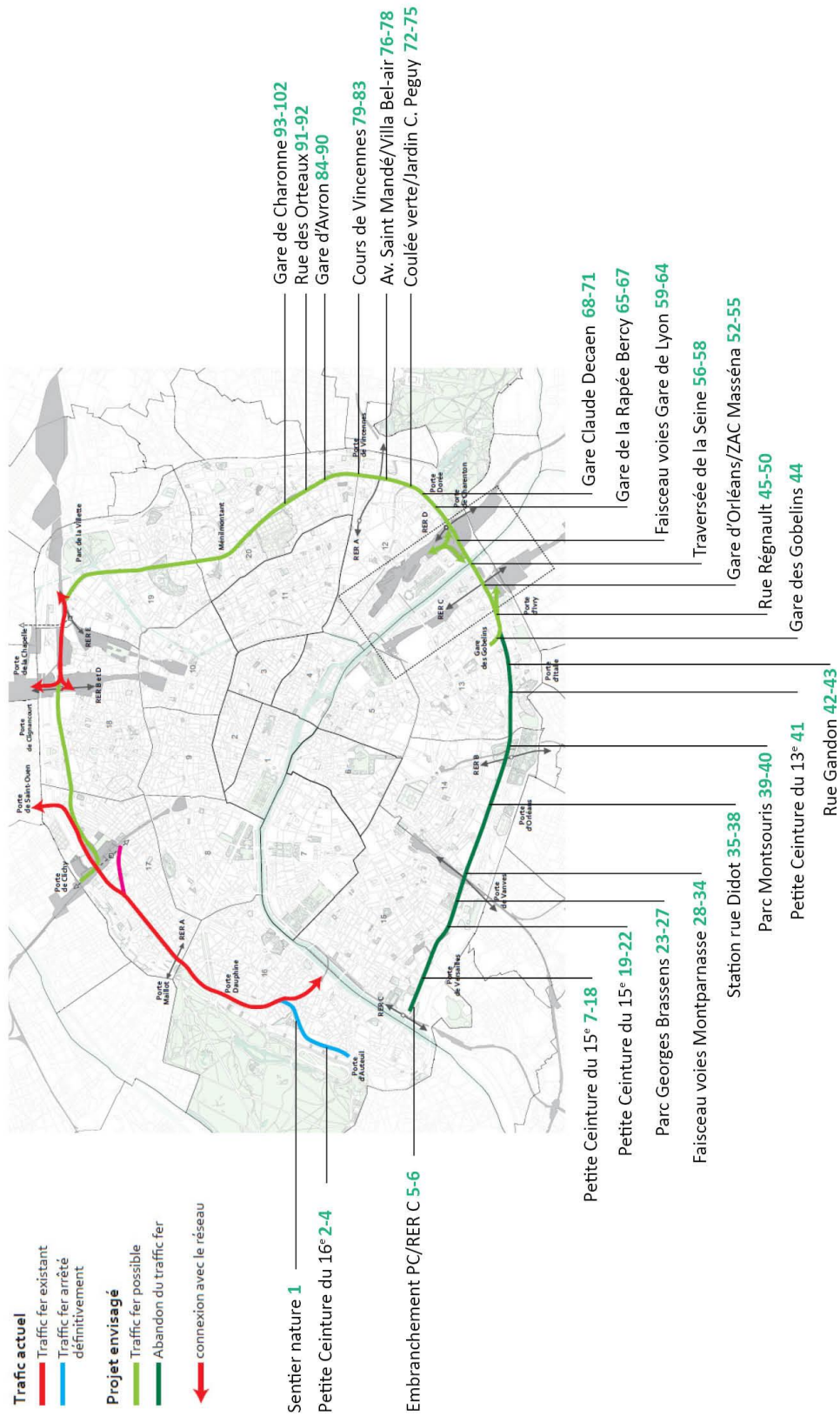
TABLE DES ENTRETIENS

Personnes / Associations contactées	Contact	Réponse	Entretien réalisé
Nadège Grézil, <i>Jardin des deux lauriers</i> et <i>Gar'Eden</i> 9 rue Claude Decaen, 75012	mail, 10/04/16, via Sébastien Goelzer de <i>Vergers Urbains</i>	positif, 12/04/16	<i>Jardin des deux lauriers</i> , le samedi 30/04/16
Odile Thorel, <i>Jardin de Bel-Air</i> et <i>Gar'Eden</i> Square Charles-Peguy, 21 rue Rottembourg, 75012	mail, 02/05/16, puis tél 08/05/16	positif, 08/05/16	<i>Jardin de Bel-Air</i> , le lundi 09/05/16 puis le dimanche 15/05/16 (avec Monsieur Philippe)
Samuel Aubert, ABCD Culture 6 boulevard de Strasbourg, 75010	mail, 04/05/16	positif, 09/05/16	Café le Jaurès, le mardi 10/05/16
Guide Cariboo	mail, 09/05/16	positif, 09/05/16	Visite de la Petite Ceinture, le samedi 14/05/16
Xavier Horth, SNCF-Immobilier	mail, 10/05/16	positif, 10/05/16	Campus SNCF Saint Denis, le mardi 17/05/16
Martine Robic, <i>Jardin du Ruisseau</i> 110 bis Rue du Ruisseau, 75018	mail, 03/05/16	Visite du jardin le 22/05/16	<i>Jardin du Ruisseau</i> , le dimanche 22/05/16
Maria Concetta Sangrigoli, agence Oïkos 5 passage Piver, 75011	mail, 04/05/16	positif, 05/05/16	Agence Oïkos, le mardi 24/05/16
Bruno Gouyette, mairie de paris	mail, 10/05/16	positif, 11/05/16	Mairie de Paris, le mardi 07/06/16
Julie Scapino, docteur en anthropologie			Conférence publique à l'agence Oïkos, le mercredi 06/07/16
Maria Concetta Sangrigoli et Giulia Zanforlin, collectif <i>Les Pipistrelles</i> ,	mail, 7/12/16	positif, 9/12/16	Agence Oïkos, le lundi 12/12/16

ANNEXES

PLANCHE CONTACT : VISITE DE LA PETITE CEINTURE MAI 2016

CARTE DE LA PETITE CEINTURE PRÉSENTANT LA LOCALISATION DES PRISES DE VUE, LORS DE LA VISITE DU 14/05/2016



Source : - carte issue de l'APUR
- photographies personnelles



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13



14



15



16



17



18



19



20



21



22



23



24





37



38



39



40



41



42



43



44



45



46



47



48

49



50



51



52



53



54



55



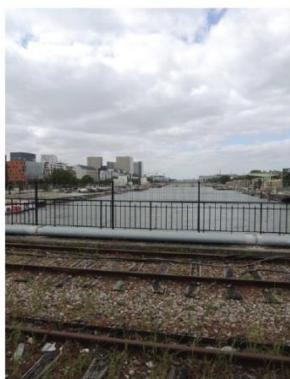
56



57



58



59



60





61



62



63



64



65



66



67



68



69



70



71



72



73



74



75



76



77



78



73



74



75



76



77



78



79



80



81



82



83



84



85



86



87



88



89



90



91



92



93



94



95



96



97



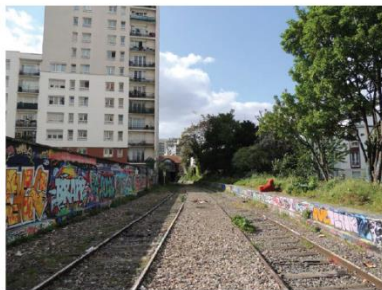
98



99



100



101



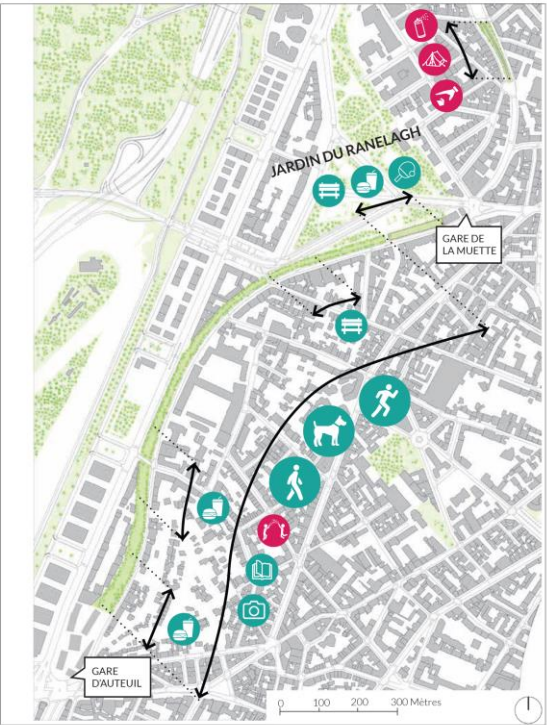
102

DIAGNOSTIC SENSIBLE DES TRONCONS OUEST ET NORD – COLLECTIF TRAVERSE

Station Muette, 16^e arrondissement

CARTE DES USAGES

Les usages sont peu nombreux et assez conventionnels. On ne retrouve pas sur ce tronçon de la Petite Ceinture les créations spontanées et les usages inhabituels qui caractérisent la friche ferroviaire dans les autres quartiers parisiens.

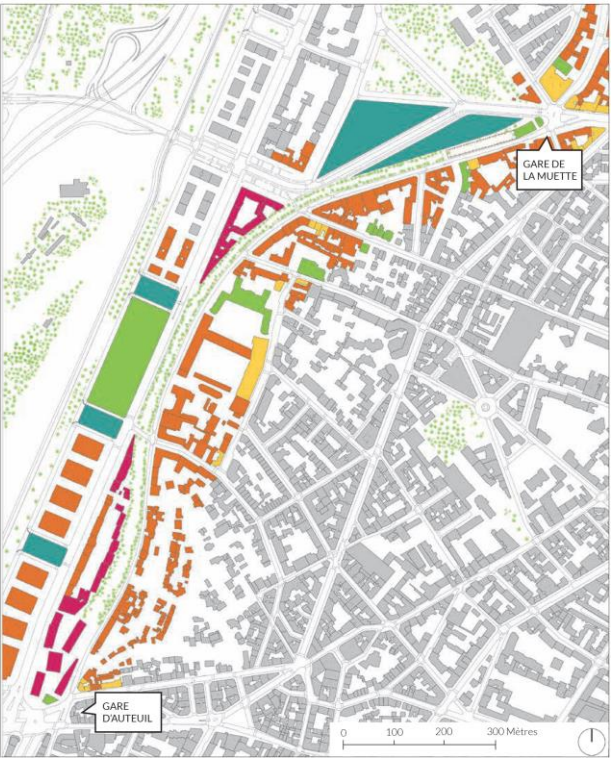


22

LE CONTEXTE :
RAPPORT DE PROXIMITÉ
DU BÂTI

Les bâtiments qui bordent la Petite Ceinture à l'Ouest sont directement exposés aux bruits et au regards des promeneurs. Au Nord, les rez-de-chaussées des habitations jouxtent l'emprise ferroviaire, seulement la végétation protège les résidences.

A l'Est, les boulevards Montmorency et Beauséjour créent un filtre entre les immeubles de logement et la Petite Ceinture. Les voies ont un profil réduit, mais la présence d'un talus densément planté au Sud isole l'emprise ferroviaire de la voie publique.



16

LA PETITE CEINTURE : ESPACE INTIME EN VILLE

Les différentes configurations de la Petite Ceinture, en talus vers la gare d'Auteuil, à niveau vers la gare de la Muette, confèrent une intimité plus importante au Sud qu'au Nord du tracé.

Le sentiment d'isolement est amplifié par la présence de talus plantés d'arbres et arbustes créant un filtre végétal entre la voie publique et le Sentier Nature.



Faible intimité Forte intimité

ÉLÉMENTS ANALYSÉS POUR DÉTERMINER L'INTIMITÉ

PLATEFORME FERROVIAIRE

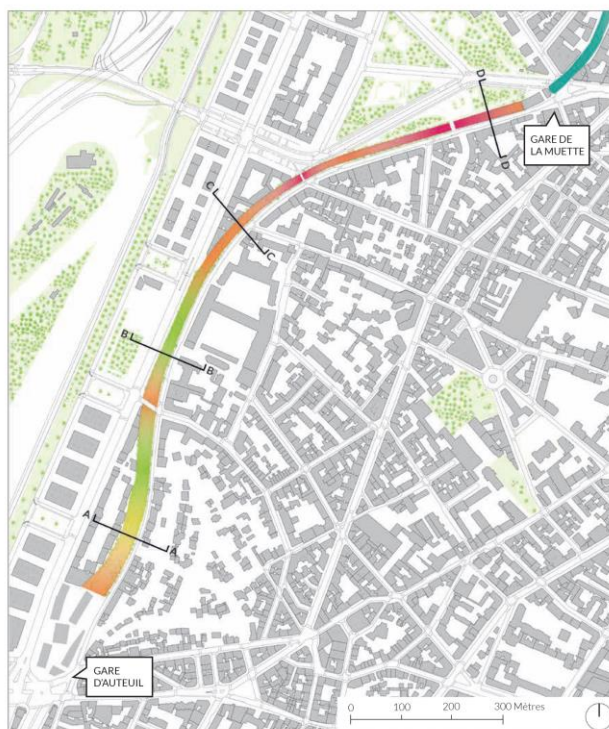
- A niveau
- En tranchée
- Surélevé
- Tunnels

OUVRAGES PETITE CEINTURE

- Gares
- Quais
- Clôture transparente
- Clôture occultante

VÉGÉTATION PETITE CEINTURE

- Talus plantés
- Talus boisée



17

AMBIANCES THERMIQUES

Les espaces densément plantés créent un microclimat en ville. En été, la Petite Ceinture du XVI^e offre aux promeneurs un îlot de fraîcheur avec des températures sensiblement plus fraîches que les trottoirs et les allées limitrophes.



Zone ensoleillée / chaleur intense
Température ambiante : 36,6°C
Humidité relative : 40%



Zone ensoleillée
Température ambiante : 34°C
Humidité relative : 40%

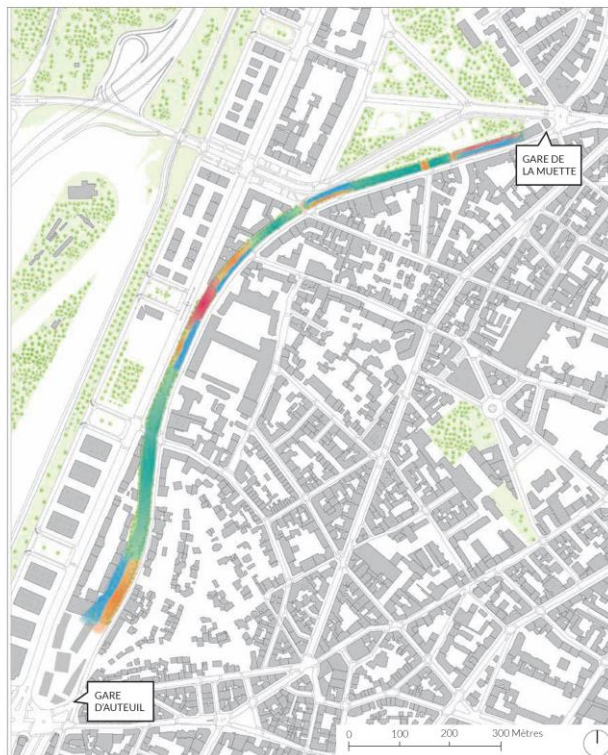


Zone ombragée
Température ambiante : 31°C
Humidité relative : 46%



Zone d'ombres
Température ambiante : 30,5°C
Humidité relative : 49%

Mesures thermiques et hygrométriques prises avec l'appareil DLAFR000C multi-fonction (anémomètre, thermomètre, hygromètre, luxmètre).
Date: le 17/07/17 de 14h20' à 14h40'
(jour de très beau temps)



15

AMBIANCE SONORE

Les ambiances sonores varient en fonction de la saison. Toutefois, les sons routiers sont toujours audibles, même à l'été, quand la végétation crée un écran. Cet effet est particulièrement marqué sur le linéaire entre la rue de l'Assomption et la rue Raffet.

Les sources naturelles, bruissement des feuilles, gazouillis, pépiements ou chants des oiseaux sont également présents surtout en période estivale.

De manière plus discrète et cyclique, les sons provenant d'activités humaines sont audibles majoritairement au niveau des zones de passage et d'accès, notamment entre le boulevard Beauséjour et l'Avenue Ingres /jardin du Ranelagh.

SOURCES SONORES

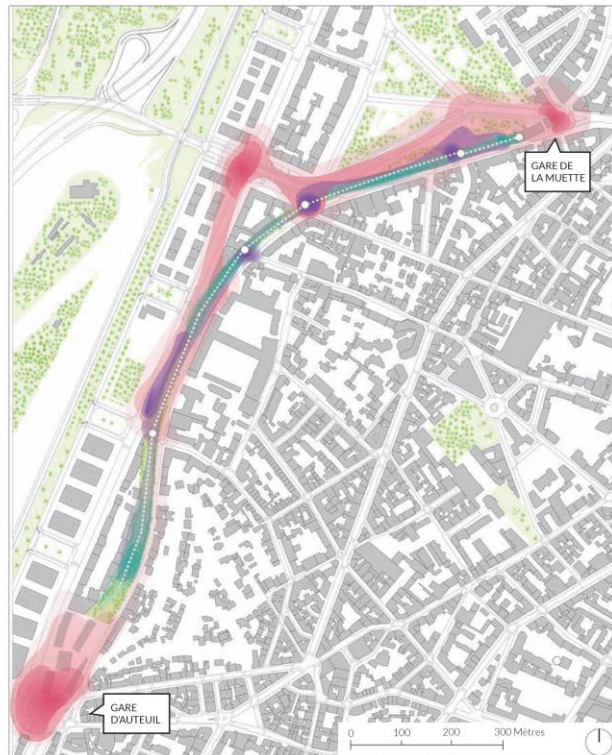
- Sources naturelles
- Sources d'activités humaines et passage
- Sources d'activités mécaniques

INTENSITÉ DU SON

- Plus intense
- Moins intense
- En point fixe
- En dynamique

Enregistrements sonores in situ réalisés avec l'appareil Zoom H4n au format mp3 (320kps) : en point fixe pour évaluer les marqueurs sonores notables et en dynamique pour capter l'ambiance sonore en parcourant le site.

Date : le 11/07/17 de 9h-10h30 / 12h40-13h40 / 15h30-16h30 / 19h-20h (temps ensoleillé)



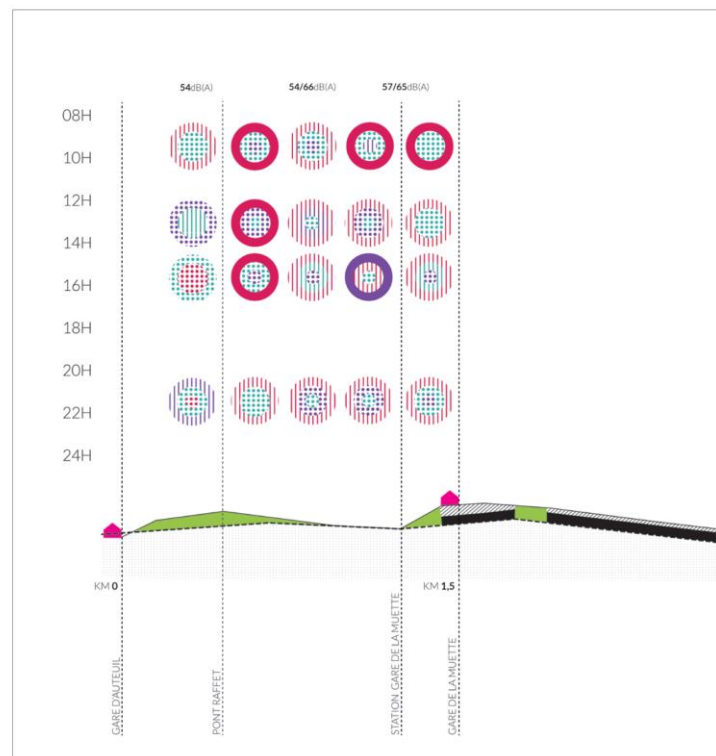
13

VARIATION DES SOURCES SONORES

Les sources sonores d'origine mécanique sont dominantes tout au long de la journée.

On peut observer toutefois la variation d'intensité des sources naturelles, notamment le matin et au coucher du soleil, quand la faune est plus active.

- LÉGENDE**
- Type de sources sonores
- Sources naturelles
 - Sources d'activités humaines et présence
 - Sources d'activités mécaniques
- Rythmes des sons
- Continu
 - ||| Périodique répété
 - ||||| Sporadique (irrégulier)
- Couches sonores (type de sons du plus au moins dominant)
- dB(A) : mesures sonores prises en Leq (niveau sonore équivalent)



14

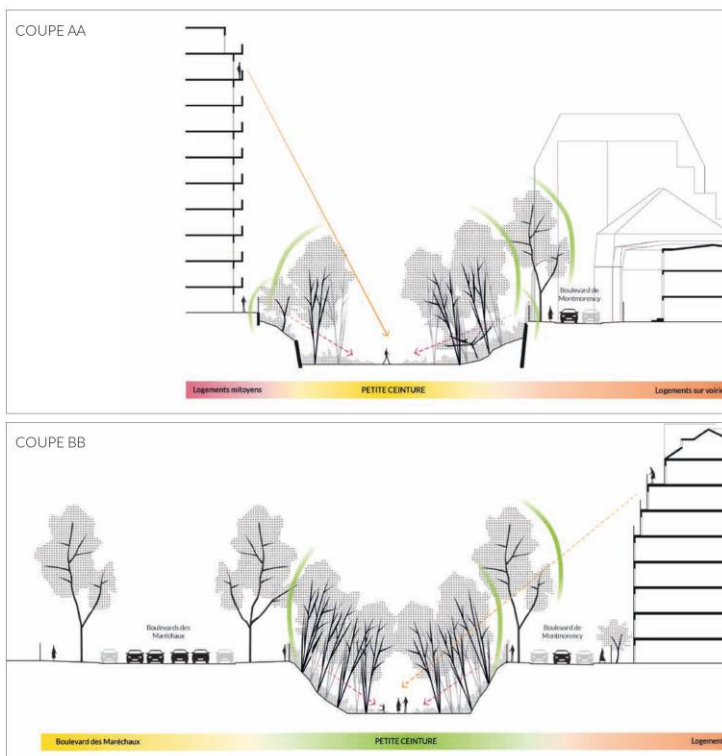
CARACTÈRE DE LA PETITE CEINTURE ET DE SES ABORDS

Le niveau de la plateforme ferroviaire, en contrebas par rapport à la voie publique, protège l'espace des regards et crée un espace intime et calme, assez rare à Paris, notamment au niveau de la rue Raffet (coupes AA et BB). Toutefois, cette configuration est parfois perçue par les passants comme menaçante. Sans doute cette sensation est-elle accentuée par l'absence de sorties sur un long linéaire.

SUSCEPTIBILITÉ DES ESPACES



ÉLÉMENTS ANALYSÉS POUR DÉTERMINER LA SUSCEPTIBILITÉ DES ESPACES



18

CARACTÈRE DE LA PETITE CEINTURE ET DE SES ABORDS

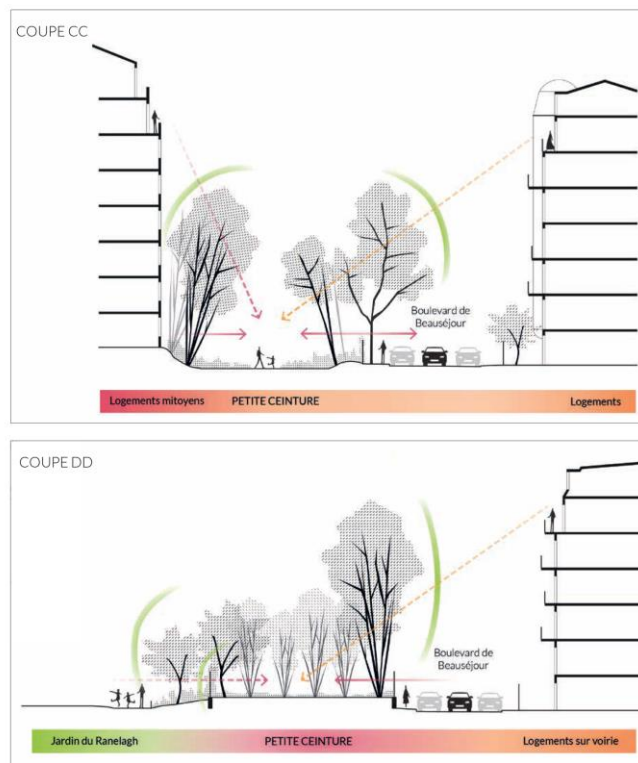
A proximité du jardin du Ranelagh le niveau de la Petite Ceinture rejoint celui du jardin public, les deux espaces se côtoient, comme deux univers parallèles qui ne communiquent pas (coupe DD). Une strate épaisse de végétation crée une séparation opaque.

La proximité des logements à l'Ouest est accentuée par le niveau de la plateforme qui se trouve à peine un mètre plus bas que le rez-de-chaussée de l'immeuble (coupe CC). L'emprise ferroviaire longe quasiment à niveau le boulevard Beauséjour, espace exposé au regard, il n'encourage pas la sotte.

SUSCEPTIBILITÉ DES ESPACES



ÉLÉMENTS ANALYSÉS POUR DÉTERMINER LA SUSCEPTIBILITÉ DES ESPACES



19

Station Ernest Roche, 17^e arrondissement

CARTE DES USAGES

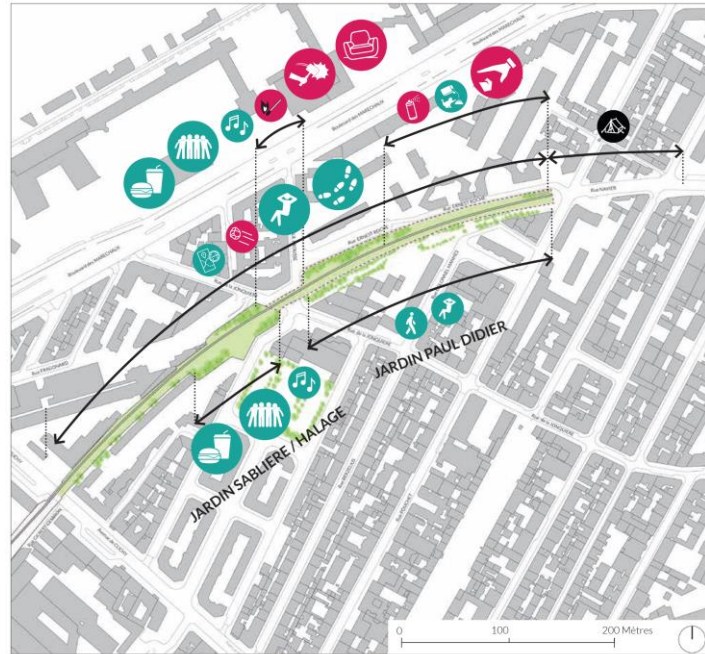
Les usages en groupe se concentrent au niveau du pont de la rue de la Jonquière et le jardin de la Sablière. A ce niveau, des adolescents se retrouvent pour partager un moment ou un repas.
Les personnes seules ou en couple ont tendance à se balader sur le linéaire.
Le jet de déchet se concentre au niveau du pont de la rue Pouchet.



ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES, CONVIVIALES ET CRÉATIVES



ACTIVITÉS HORS NORMES, LUDIQUES ET TRANSGRESSIVES



37

CARTE DES USAGES NOCTURNES

A partir de la fin de l'après-midi et parfois tard le soir, les adolescents du quartier se retrouvent dans le jardin qui se trouve sur la parcelle de la Sablière ou sur le pont de la rue de la Jonquière. Les objets sont déplacés et aménagés pour créer des véritables salons éphémères.

ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES, CONVIVIALES ET CRÉATIVES



ACTIVITÉS HORS NORMES, LUDIQUES ET TRANSGRESSIVES



CARTE DES ACCÈS

→ ACCÈS FORMELS



12 RUE ERNEST ROCHE

→ ACCÈS INFORMELS



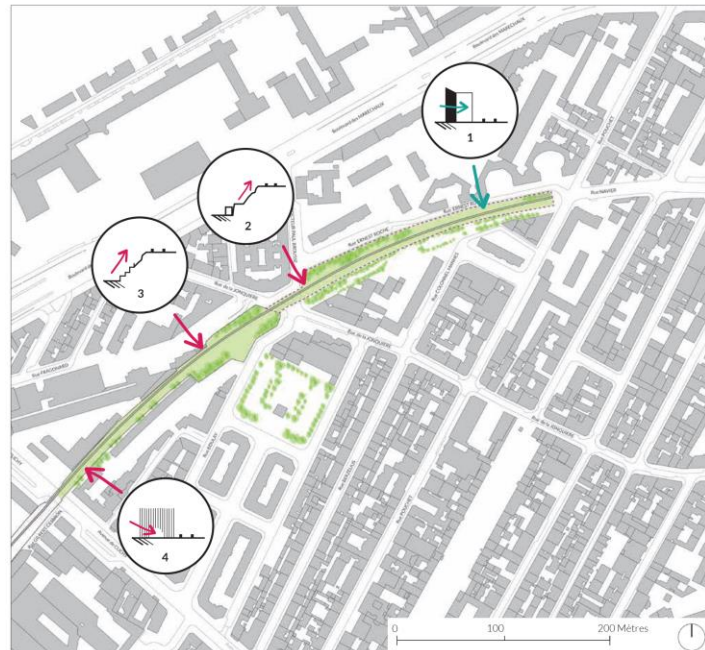
RUE DU DOCTEUR PAUL BROUSSE



24 RUE FRAGONARD



IMMEUBLE LA SABLIERE - AV. DE CLICHY



36

LE CONTEXTE : RAPPORT DE PROXIMITÉ DU BÂTI

Des logements bordent la voie après le pont de l'avenue de Clichy. Le profil réduit de la plateforme rend ces immeubles très exposés aux activités qui pourraient prendre place sur la voie.

Plus à l'Est, les logements sont séparés de la Petite Ceinture par le jardin Paul Didier au Sud et la voie Ernest Roche au Nord. La voie Ernest Roche a un profil réduit et l'absence de végétation à ce niveau fait que les logements qui se trouvent le long de cette rue sont exposés aux sons en provenance de la Petite Ceinture.



Majeure exposition
du bâtiment
au son et au regard

Mineure exposition
du bâtiment
au son et au regard

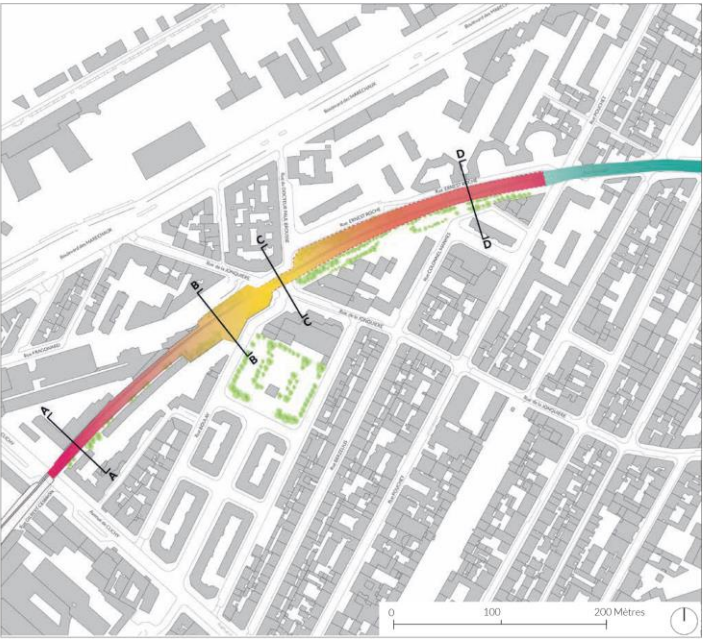
- Logements mitoyens de la Petite Ceinture
- Logements séparés par la voie publique
- Logements avec commerce au RDC
- Logements avec équipements au RDC
- Commerces/Bureaux
- Équipements
- Parcs et jardins



42

LA PETITE CEINTURE :
ESPACE INTIME EN VILLE

Ce tronçon de la Petite Ceinture est très visible depuis les abords, et notamment, depuis le pont de la rue Pouchet. Seulement au niveau du pont de la Jonquiére et du jardin d'Halage la friche offre un interstice plus intime. La présence de la végétation est très sporadique, quelque arbres se trouvent sur les talus du pont de la Jonquiére, la strate arbustive est quasiment absente, cette configuration dégage des vues lointaines sur Paris.



43

AMBIANCES
THERMIQUES

Le site présente des variations de température de l'ordre de 4° C, le pont et les espaces dépourvus d'arbres présentent les espaces plus chauds et secs.

Le tracé en courbe, offre un long talus orienté Sud, bien ensoleillé.



Mesures thermiques et hygrométriques prises avec l'appareil DLAF8000C multi-fonction (anémomètre, thermomètre, hygromètre, luxmètre).
Date : le 13/07/17 de 14h45/ 15h30 (temps ensoleillé)



41

AMBIANCE SONORE

L'ambiance sonore est changeante d'un point à l'autre du tronçon et en fonction des heures de la journée. Les rues alentours ne sont pas très circulées. Les bruits des véhicules sont plus prononcés aux extrémités : proche du pont de l'avenue de Clichy et rue Pouchet.

Les voix des riverains ou des gens de la rue participent au fond sonore.

A noter que les chants des oiseaux masquent presque tout de part et d'autre du pont de la Jonquière.

SOURCES SONORES

- Sources naturelles
- Sources d'activités humaines et passage
- Sources d'activités mécaniques

INTENSITÉ DU SON

- Plus intense
- Moins intense
- En point fixe
- En dynamique

Enregistrements sonores in situ réalisés avec l'appareil Zoom H4n au format mp3 (320Kbps) : en point fixe pour évaluer les marqueurs sonores notables et en dynamique pour capter l'ambiance sonore en parcourant le site.

Date : le 13/07/17 de 9h-9h30 / 12h-12h30 / 14h45-15h30 / 21h15-22h (temps ensoleillé)



39

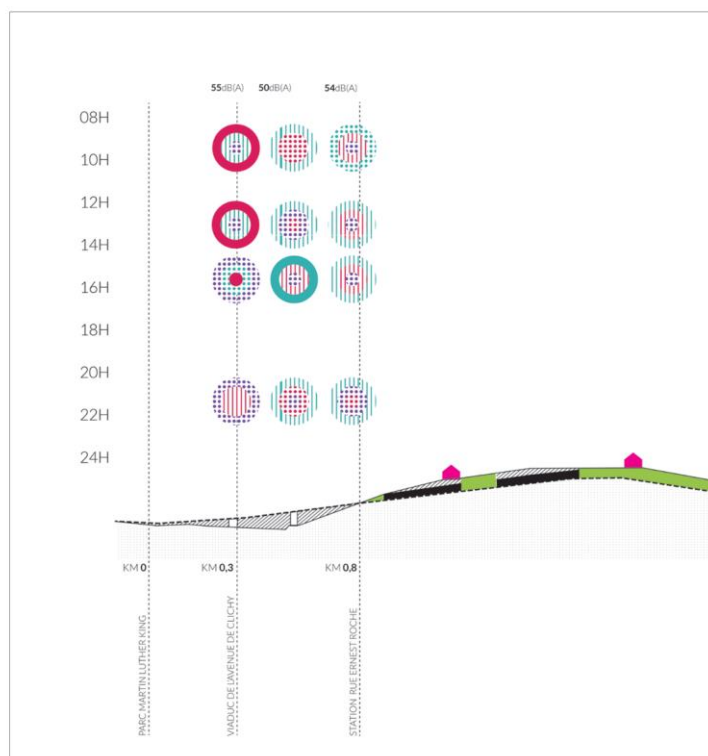
VARIATION DES SOURCES SONORES

Les chants des oiseaux dominent le paysage sonore, sur une partie importante du linéaire. Les gazouillements sont présents toute la journée, devenant très intenses et réguliers au tomber du soleil.

Après le pont-rail de l'avenue de Clichy, les rails sont bordés de près par des immeubles : l'un est séparé de l'espace ferroviaire par un grillage, l'autre à sa façade en bordure de ballast. Ils sont si près que lorsque les fenêtres sont ouvertes, on entend les conversations des habitants depuis les rails.

La proximité des habitations se manifeste également par l'intensification de voix humaines en soirée sur la portion de l'emprise à proximité de la rue Pouchet.

- LÉGENDE**
- Type de sources sonores
 - Sources naturelles
 - Sources d'activités humaines et présence
 - Sources d'activités mécaniques
 - Rythmes des sons
 - Continu
 - ||| Périodique répété
 - Sporadique (irrégulier)
 - Couches sonores (type de sons du plus au moins dominant)
 -
 -
 -
 - dB(A) : mesures sonores prises en Leq (niveau sonore équivalent)



40

CARACTÈRE DE LA PETITE CEINTURE ET DE SES ABORDS

Le niveau de la plateforme ferroviaire varie tout le long du tracé : en hauteur entre les rues de Clichy et de la Jonquière, elles est à niveau rue Ernest Roche. La quasi absence de végétation et la proximité des constructions font que le site est assez visible depuis l'extérieur, notamment depuis les immeubles privés.

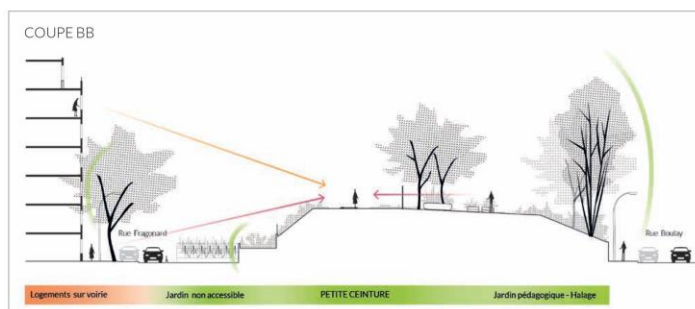
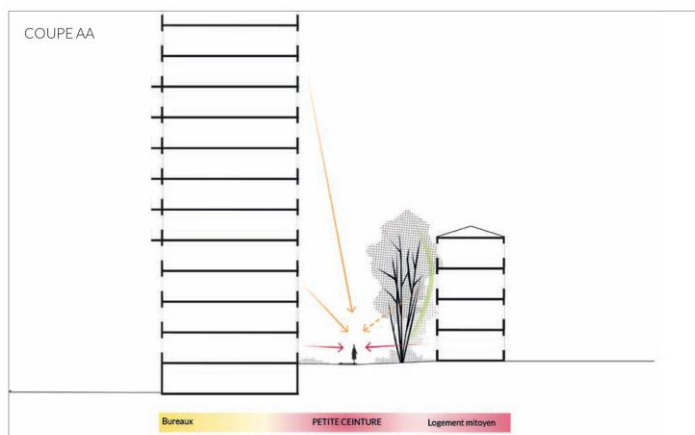
Après le pont de l'avenue de Clichy des constructions longent la voie de part et d'autre, la plateforme ferroviaire ne permet pas plus qu'un passage exigü entre les immeubles (coupe AA).

Au niveau de la rue Fragonard, la surélévation du jardin d'Halage offre un espace d'intimité dans une séquence très exposée (coupe BB).

SUSCEPTIBILITÉ DES ESPACES



ÉLÉMENTS ANALYSÉS POUR DÉTERMINER LA SUSCEPTIBILITÉ DES ESPACES



44

CARACTÈRE DE LA PETITE CEINTURE ET DE SES ABORDS

Ensuite la Petite Ceinture est longée de rues secondaires, peu circulées et résidentielles : la rue Fragonard (coupe CC) et la rue Ernest Roche (coupe DD).

Au niveau de la rue de la Jonquière, le pont offre des vues lointaines sur Paris.

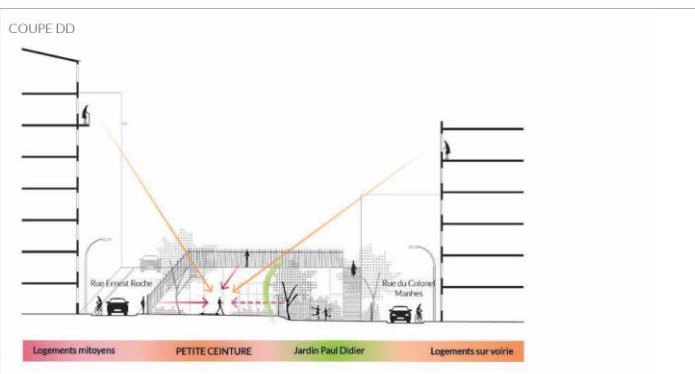
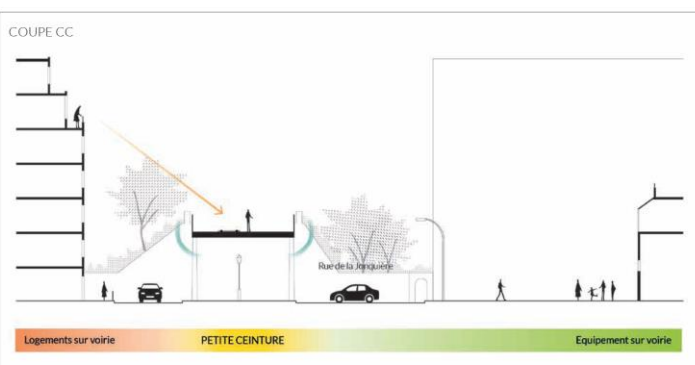
La plateforme au niveau de la rue Ernest Roche a une proximité très forte avec les logements, malgré la présence de la rue; les résidences au sud de la voie sont partiellement protégées par le Jardin Paul Didier et sa végétation (coupe DD).

La Petite Ceinture aisément accessible depuis la rue Roche offre des nouveaux itinéraires entre les deux rives du quartier et vers le parc ML King.

SUSCEPTIBILITÉ DES ESPACES



ÉLÉMENTS ANALYSÉS POUR DÉTERMINER LA SUSCEPTIBILITÉ DES ESPACES



45

Station Avenue de Saint-Ouen et Halte de la rue du Poteau, 18^e arrondissement

CARTE DES USAGES

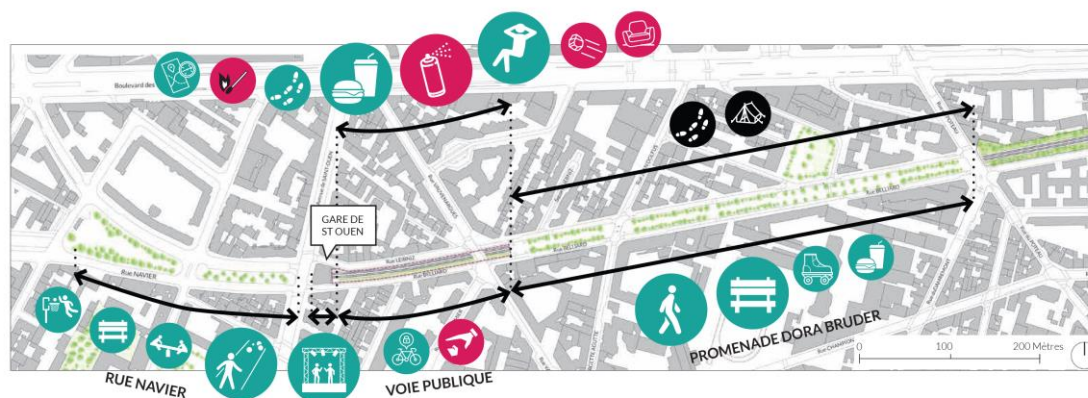
ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES, CONVIVIALES ET CRÉATIVES



ACTIVITÉS HORS NORMES, LUDIQUES ET TRANSGRESSIVES



ACTIVITÉS HORS NORMES, LUDIQUES ET TRANSGRESSIVES DANS LES TUNNELS



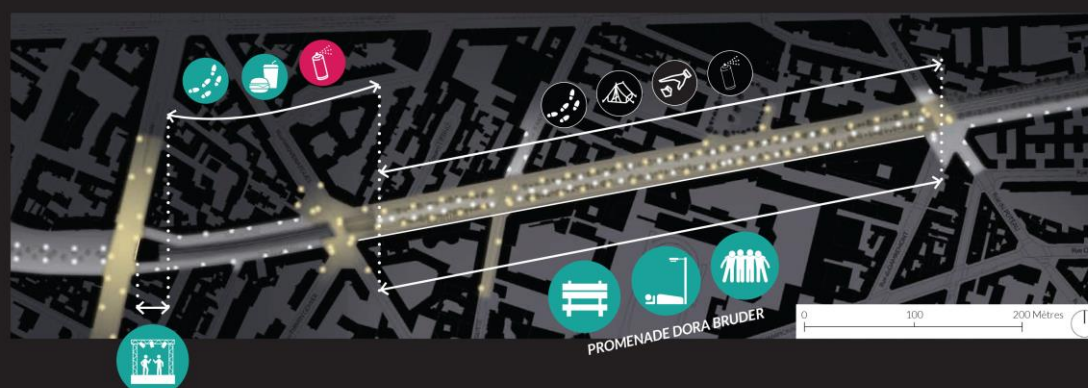
53

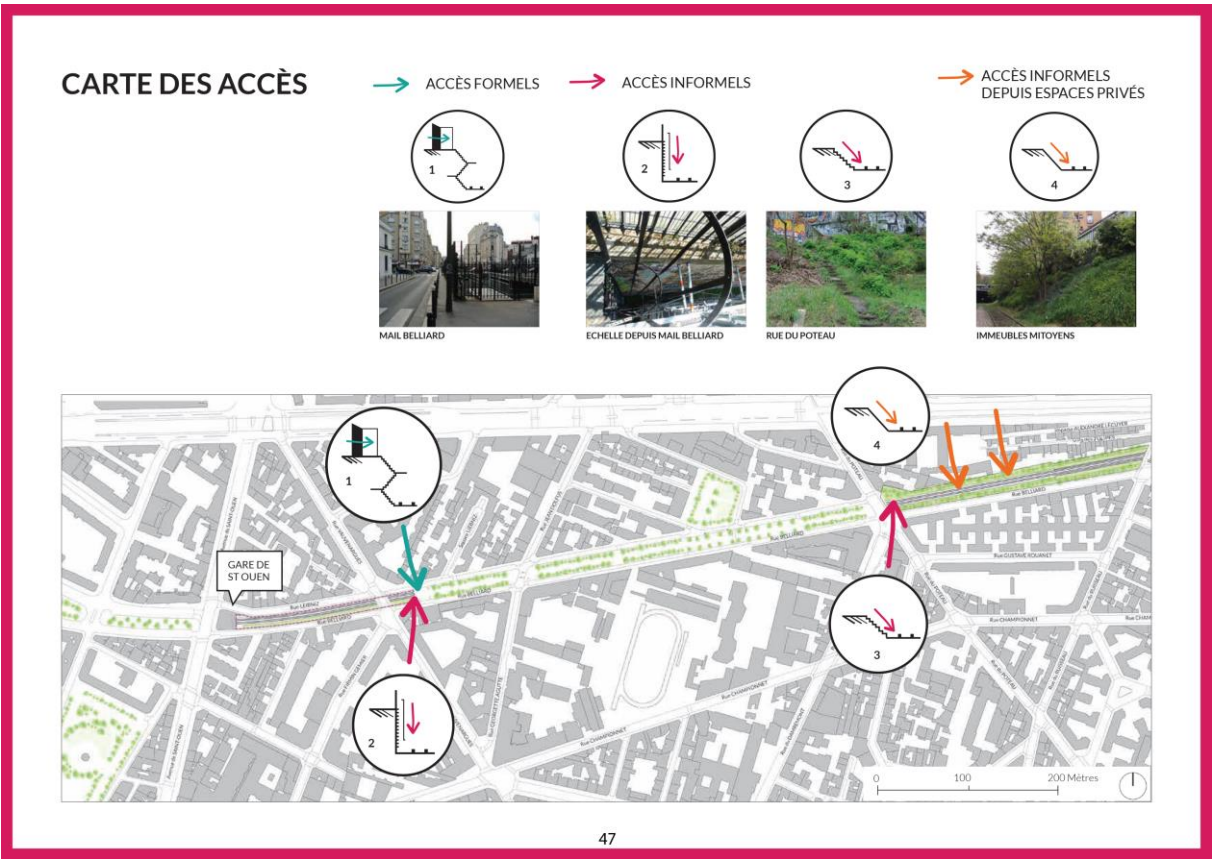
CARTE USAGES NOCTURNES

ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES, CONVIVIALES ET CRÉATIVES



ACTIVITÉS HORS NORMES, LUDIQUES ET TRANSGRESSIVES





LA PETITE CEINTURE : ESPACE INTIME EN VILLE

Les deux gares sont dotées de baies vitrées qui assurent des vues sur les quais ferroviaires.
Depuis la rue, la visibilité des espaces varie selon la configuration des abords : en talus plantés ou avec des clôtures transparentes.



Faible intimité Forte intimité

ÉLÉMENTS ANALYSÉS POUR DÉTERMINER L'INTIMITÉ

PLATEFORME FERROVIAIRE

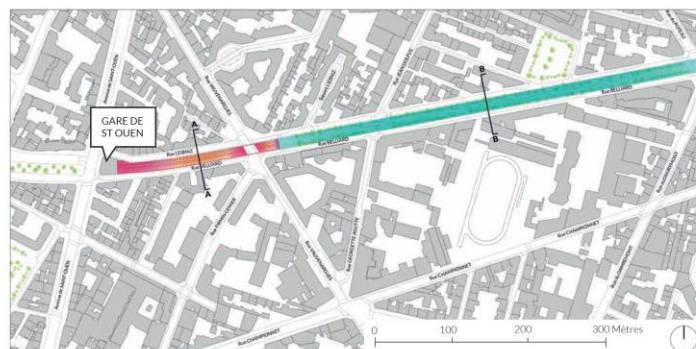
- A niveau
- En tranchée
- Surélevé
- Tunnels

OUVRAGES PETITE CEINTURE

- Gares
- Quais
- Clôture transparente
- Clôture occultante

VÉGÉTATION PETITE CEINTURE

- Talus plantés
- Talus boisé



59

AMBIANCES THERMIQUES

Les quais de la gare de l'avenue de Saint Ouen présentent peu de végétation. L'avent du quai Nord protège partiellement l'espace du soleil mais les températures restent plus élevées que sur la plupart du tracé, elles sont quasiment équivalentes à celles de l'espace public.

Les quais de la gare d'Ornano ont une configuration mixte, au Nord l'ensoleillement est plus important, la température est de quasiment 30°C, au Sud on enregistre 3° de moins.

Niveau rue (rue Navier et rue Belliard)
Zone ensoleillée / chaleur intense
Température ambiante : 28° - 29,6°C
Humidité relative : 40,5 - 42%



Zone ensoleillée / chaleur intense
Température ambiante : 29,6°C
Humidité relative : 43%

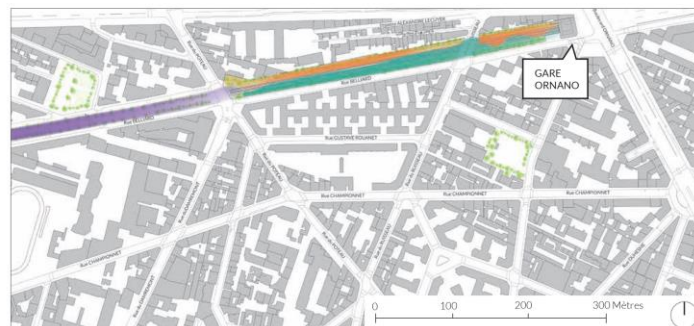


Zone ombragée
Température ambiante : 27,3°C
Humidité relative : 42%



Zone d'ombre / fraîcheur
Température ambiante : 20,6°C
Humidité relative : 55,5%

Mesures thermiques et hygrométriques prises avec l'appareil OIAF 8000C multi-fonction (anémomètre, thermomètre, hygromètre, luxmètre).
Date : le 13/07/17 de 15h40' à 16h30 (temps ensoleillé)



57

AMBIANCES SONORES

Le tronçon est assez calme, les bruits de la circulation étant concentrés au niveau des deux axes routiers qui longent les gares.
Les bruits humains dominent l'espace piéton, notamment à proximité du square Maria Véroine et des équipements de la promenade Dora Bruder.

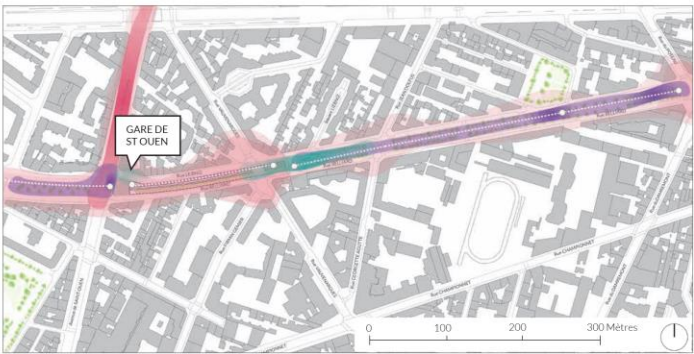
SOURCES SONORES

- Sources naturelles
- Sources d'activités humaines et passage
- Sources d'activités mécaniques

INTENSITÉ DU SON

- Plus intense
- Moins intense
- En point fixe
- En dynamique

Enregistrements sonores in situ réalisés avec l'appareil Zoom H4n au format mp3 (320Kbps) - en point fixe pour évaluer les marqueurs sonores notables et en dynamique pour capter l'ambiance sonore en parcourant le site.
Date : le 13/07/17 de 10h10h30 / 12h30-13h30 / 15h40-16h30 / 20h-21h (temps ensoleillé)



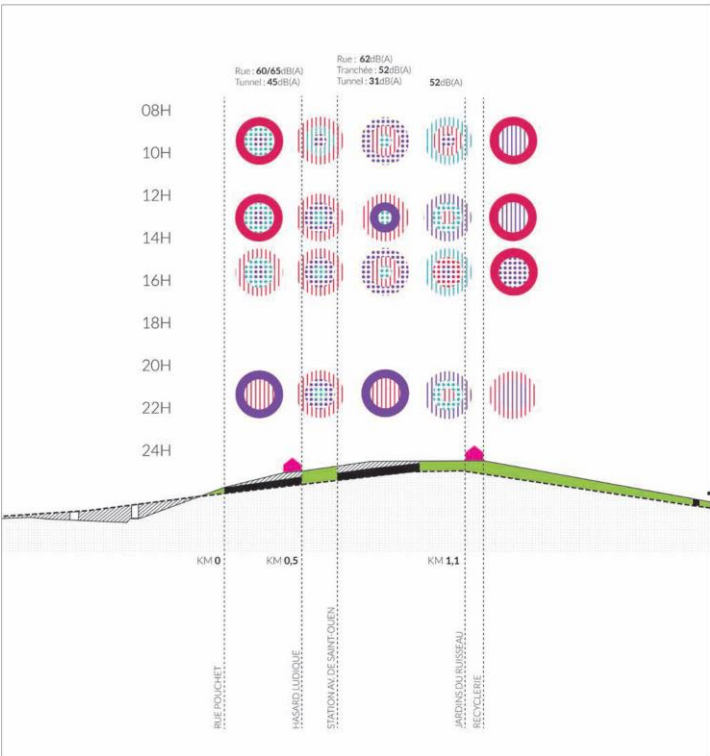
VARIATION DES SOURCES SONORES

Les sons liés aux activités humaines aux abords et au dessus dominent tout au long de la journée faisant ressortir la vie sociale intense des quartiers traversés avec des pics d'intensité le midi et en soirée particulièrement sur la promenade Dora Bruder et aux abords des gares.

Un fond sonore routier reste toutefois présent de manière régulière et plus amplifié au niveau de l'avenue de Saint-Ouen et du Boulevard Ornano. Les chants des oiseaux subsistent en arrière fond et sont plus dominants dans les zones de végétation dense.

On retrouve des ruptures sonores au niveau des tunnels créant des zones de silence.

- LÉGENDE
- Type de sources sonores
 - Sources naturelles
 - Sources d'activités humaines et présence
 - Sources d'activités mécaniques
 - Rythmes des sons
 - Continu
 - Périodique répété
 - Sporadique (irrégulier)
 - Couches sonores (type de sons du plus au moins dominant)
 - dB(A) : mesures sonores prises en Leq (niveau sonore équivalent)



CARACTÈRE DE LA PETITE CEINTURE ET DE SES ABORDS

Les quais de la gare de l'avenue de Saint-Ouen sont visibles depuis la rue et les bâtiments environnants. Cette configuration fait de cet espace un musée à ciel ouvert du street-art, visible depuis l'espace public (coupe AA).

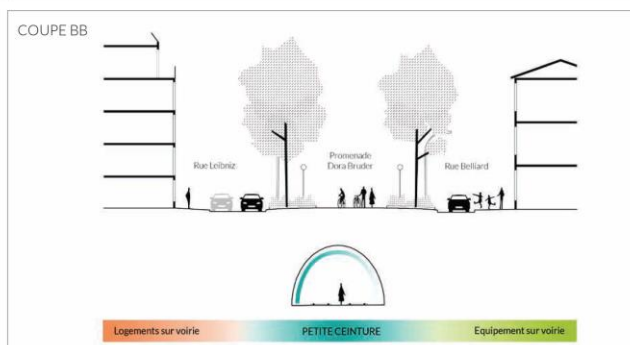
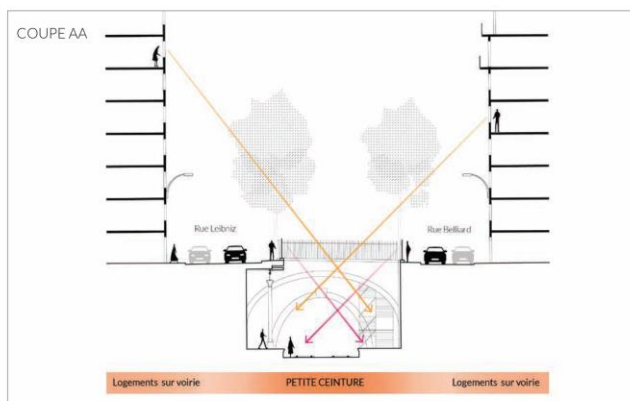
Les tunnels, à l'inverse créent des espaces protégés. Mais l'absence d'aménagements, notamment d'un guidage, les rendent anxiogènes pour certains utilisateurs (coupe BB).

Au niveau de la voie publique, la promenade Dora Bruder ne présente pas de traces évidentes de la présence de la Petite Ceinture. Seulement les cheminées d'aération émergent dans l'aménagement de la promenade.

SUSCEPTIBILITÉ DES ESPACES



ÉLÉMENTS ANALYSÉS POUR DÉTERMINER LA SUSCEPTIBILITÉ DES ESPACES



60

CARACTÈRE DE LA PETITE CEINTURE ET DE SES ABORDS

Entre le tunnel Belliard et le pont de la rue du Ruisseau, des logements longent la voie le long du talus Nord. Toutefois la végétation particulièrement dense et fournie d'arbres de grandes dimensions crée un filtre végétal, notamment l'été (coupe CC).

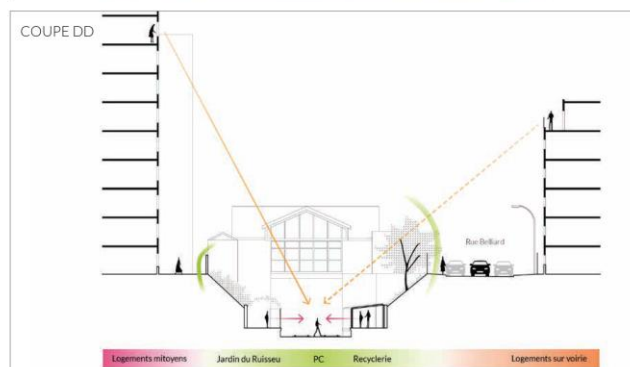
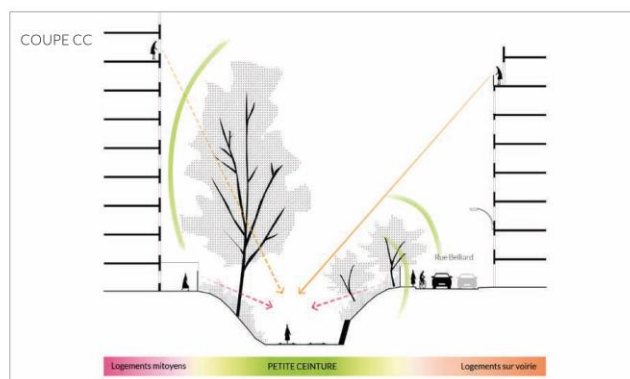
Les quais de la gare d'Ornano accueillent des nombreuses occupations, qui rendent cet espace très vivant. Malgré la proximité des logements, des activités diverses sont proposées aux usagers. Les multiples animations et aménagements mis en places démontrent qu'il est possible une grande variété d'usages de la friche, même dans des espaces exiguës.

Depuis la plateforme, les occupations des quais sont signalées par des clôtures en métal soudé. La présence de barrières qu'enferment les quais rendent l'espace de la plateforme peu accueillant.

SUSCEPTIBILITÉ DES ESPACES



ÉLÉMENTS ANALYSÉS POUR DÉTERMINER LA SUSCEPTIBILITÉ DES ESPACES



61

TABLEAUX CHRONOLOGIQUES ET METHODOLOGIQUES

Les tableaux chronologiques ci-dessous ont pour fonction de faire ressortir l'évolution de mon questionnement sur le sujet de l'ouverture de la Petite Ceinture, ainsi que de mettre en avant le principe de synchronicité entre le projet de la Petite Ceinture et mon mémoire.

Temporalité/ Thème	Semestre 6 (licence 3) mars à juin 2015	Semestre 7 (master 1) octobre 2015 à janvier 2016
Ecriture	- Rédaction du rapport de licence « Nature, Architecture, Ville et Paysage »	- Rédaction de la bibliographie commentée - Rédaction de l'état de l'art
Recherche documentaire	Lectures sur : - la nature en philosophie et en théologie, - « Ville contre nature » de Chris Younès, - L'idée de nature dans la pensée de Rousseau, - le paysage à Rome à la Renaissance, - un urbanisme pour des paysages soutenable, s, - l'agriculture urbaine,	Lectures sur : - l'initiative de transition - la permaculture, - la nature en ville, - l'agriculture en ville, - les jardins partagés, - Actes de la concertation sur le devenir de la Petite Ceinture, - la participation des citoyens dans la fabrique de la ville - le budget participatif de la Mairie de Paris,
Travail de terrain	- Participation au budget participatif dans le cadre de la reconquête de la Petite Ceinture de Paris.	- Election du projet de reconquête de la Petite Ceinture au Budget participatif.
Problèmes rencontrés	- Est-il possible de questionner l'ouverture de la Petite Ceinture des points de vue de la philosophie et du paysage ?	- Réflexion sur ce que peut devenir la Petite Ceinture. - Quel objet de recherche peut-il y avoir sur le thème de l'initiative de transition ? - Quelle place occupe le projet élu au Budget participatif dans le processus d'ouverture de la Petite Ceinture ? - Les réflexions sur la reconquête portent-elles davantage sur les principes de l'initiative de transition et sur l'agriculture urbaine ou bien sur un autre domaine ?

Temporalité/ Thème	Semestre 8 mars à juin 2016
Ecriture	- Rédaction du mémoire d'étape
Recherche documentaire	Lectures sur : - la sociologie de l'innovation, - le plan-programme de l'ouverture de la Petite Ceinture rédigé par l'agence ABCD, - documentations complémentaires sur les divers projets à venir et les jardins existants le long de la Petite Ceinture, - les protocoles cadres de la Mairie de Paris,
Travail de terrain	- repérage des acteurs à partir du projet de reconquête, élu au budget participatif, - visites et observations du terrain, - entretiens avec des responsables de jardins partagés, des porteurs de projet du Budget participatif, des habitants et des représentants de l'agence ABCD, de SNCF-Réseau et de la Mairie de Paris.
Problèmes rencontrés	- le repérage des acteurs par courriel fut compliqué au départ en raison du manque de contacts et du manque de réponses. Cette difficulté retarda de presque un mois le travail de terrain. - définir de façon plus précise ce qui relève de l'invention et de l'innovation a induit une prise en compte plus large que prévue du rôle et du nombre des acteurs.

Temporalité/ Thème	Semestre 9 octobre 2016 à janvier 2017
Ecriture	- Rédaction du mémoire final
Recherche documentaire	Lectures sur : - <i>La gouvernance des biens communs</i> d'Elinor Ostrom, - documentations complémentaires sur les biens communs, - conférence de Julie Scapino sur les usages préexistants sur la Petite Ceinture - conférences sur les notions de bien commun, sur les nouveaux usages pour les friches urbaines et sur l'écologie urbaine et ses nouveaux acteurs
Travail de terrain	- organisation de la conférence à l'ENSAPLV sur le bien commun politisé, - immersion au sein du collectif <i>Les Pipistrelles</i> , sur le chantier participatif, pour la phase test - participation aux réunions d'échanges inter-collectifs au sein de la Mairie de Paris

Temporalité/ Thème	Césure pédagogique février 2017 à février 2018
Ecriture	- Co-écriture avec Ioana Iosa de l'article « Mises en lumière et invisibilisations dans l'ouverture au public de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris » pour la revue <i>Territoires en mouvement</i>
Recherche documentaire	- Séminaire « Biens communs et territoires – Enjeux et perspectives » organisé par le projet scientifique <i>Biscote</i>
Travail de terrain	- Participation au Séminaire « Les Communs Urbains : processus de transformation des territoires ? » organisé à Lille par l'association Interphaz et le CNRS - lancement officiel des neuf chantiers participatifs et démarrage de la phase de diagnostic du site et de coprogrammation - immersion au sein du collectif <i>Traverse</i> , en tant que chargé d'étude du chantier participatif du 16 ^e arrondissement

Temporalité/ Thème	Semestre 10 Mars à juillet 2018
Ecriture	- Ecriture du mémoire de recherche
Recherche documentaire	Lecture sur : - L'urbanisme transitoire : optimisation foncière ou fabrique urbaine partagée
Travail de terrain	- Rencontre des acteurs de l'urbanisme transitoire (Bellastock, Bastien Recher – en charge de l'AMI Soutien aux initiatives d'urbanisme transitoire à la Région Île-de-France -) dans le cadre du travail de terrain du Projet de fin d'études, - réduction de la mission des collectifs à deux ans et démarrage de la phase de coconception des aménagements - immersion au sein du collectif <i>Traverse</i> , en tant que chargé d'étude du chantier participatif du 16 ^e arrondissement, jusqu'en avril 2018

GUIDES D'ENTRETIEN

Guide réalisé pour les entretiens avec Nadège Grézil (*Jardins des deux lauriers*), Odile Thorel et Monsieur Philippe (*Jardin de Bel-Air*) et Martine Robic, co-présidente du *Jardin du Ruisseau*.

Sujet : L'ouverture de la Petite Ceinture de Paris par les associations.

Objet : Quels sont les choix et les motivations qui ont mené une association à élaborer un projet sur la Petite Ceinture de Paris ? D'après vous, quel rôle peut avoir ce projet pour la ville de demain ?

Consigne de départ : Etudiant en master 1 à l'ENSAPLV et dans le cadre de mon mémoire, je m'intéresse aux projets d'ouverture de la Petite Ceinture de Paris. Pourriez-vous

- vous présenter et dire quel est votre rôle au sein de l'association,
- présenter votre association, sa naissance, ses objectifs,
- me parler des origines et des objectifs du projet de votre association ?

Questions de relance :

- Dans l'écriture de ce projet, vous vous inspirez d'autres projets de ce type existant ailleurs ? Y a-t-il des projets « modèle » que vous aimeriez reproduire sur la Petite Ceinture ? D'où sortent vos idées ?
- Quels sont vos rapports avec les services de la Ville ? Avec les riverains du terrain visé ? Avec les commerçants... Parlez-moi de ces échanges
- Pensez-vous que ce projet comble un manque ? Dans sa finalité ? Dans sa manière de faire ?

Guide réalisé pour l'entretien avec Samuel Aubert, consultant à l'agence ABCD.

Sujet : L'ouverture de la Petite Ceinture de Paris par les associations et les pouvoirs publics.

Objet : Quels sont les choix et les motivations qui ont mené ABCD Culture à élaborer le plan-programme d'ouverture de la Petite Ceinture de Paris ? D'après vous, quel rôle peut avoir ce projet pour la ville de demain ?

Consigne de départ : Etudiant en master 1 à l'ENSAPLV et dans le cadre de mon mémoire, je m'intéresse aux rôles des pouvoirs publics et de l'agence ABCD Culture dans le projet d'ouverture de la Petite Ceinture de Paris. Pourriez-vous

- vous présenter et dire quel est votre rôle au sein de ABCD Culture,
- présenter votre agence, sa naissance, ses objectifs,
- me parler des origines et des objectifs du plan-programme que vous avez réalisé ?

Questions de relance :

- Quelles furent les difficultés rencontrées lors de votre travail ?
- Quelles furent vos relations avec la Mairie de Paris pendant l'élaboration du plan-programme ?
- Dans l'écriture de ce projet, vous êtes-vous inspiré d'autres projets de ce type existant ailleurs ? Y a-t-il des projets « modèle » dont vous vous êtes inspiré ou que vous avez voulu éviter de reproduire ? D'où sortent vos idées ? Vous êtes-vous inspiré des projets élus lors du budget participatif pour imaginer les usages possibles ?
- Quels sont vos rapports avec les services de la Ville ? Etes-vous entré en contact avec des habitants ou des associations pour votre travail ?
- Pensez-vous que ce projet comble un manque ? Dans sa finalité ? Dans sa manière de faire ?

Questions de relance liées au plan-programme :

- De quelles manières avez-vous pensé la préservation de la continuité du linéaire de la PC ? (éviter le morcellement de programmes)
- Pourriez-vous me parler davantage de la relation entre la ville de Paris et la SNCF ?
- Quelle logique de processus de création a émergé de votre plan-programme ?
- Pourriez-vous expliquer plus en détail le principe du plan-guide ?
- A quelle logique de bien commun faites-vous référence ?
- Avez-vous pris en compte la question des nouvelles technologies dans les usages et la programmation de l'ouverture ?
- Pourriez-vous m'en dire plus sur la programmation des projets en 2016 et 2017 ? Quel degré de précision du calendrier la Mairie vous a-t-elle demandé ?
- En quoi consiste le modèle économique spécifique préconisé ?
- Que pourrait-il se passer si les programmes aménagés n'arrivaient pas à produire une économie suffisante ?

Guide réalisé pour l'entretien avec un guide *Cariboo*, lors de la visite de la Petite Ceinture.

Sujet : L'ouverture de la Petite Ceinture de Paris par les associations et les pouvoirs publics.

Objet : Quels sont les choix et les motivations qui vous ont amené à vous intéresser à la Petite Ceinture de Paris ? D'après vous, quel rôle peut avoir ce projet pour la ville de demain ?

Consigne de départ : Etudiant en master 1 à l'ENSAPLV et dans le cadre de mon mémoire, je m'intéresse aux rôles des pouvoirs publics et des associations dans le projet d'ouverture de la Petite Ceinture de Paris. Pourriez-vous

- vous présenter,
- présenter votre travail, sa naissance, ses objectifs,
- me parler des origines de vos visites ?

Questions de relance :

- Quels furent les difficultés rencontrées lors de votre travail ?
- Pensez-vous que ce projet comble un manque ? Dans sa finalité ? Dans sa manière de faire ?
- De quelles manières ressentez-vous la préservation de la continuité du linéaire de la PC ?
- Avez-vous pris en compte la question des nouvelles technologies dans les usages et la programmation de l'ouverture, lié à votre travail de guide ?
- Avez-vous des relations avec les associations existantes le long du parcours de la Petite Ceinture ?
- En tant que citoyen et parisien, que pensez-vous de l'ouverture au public et de la réalisation des projets ?

Guide réalisé pour l'entretien avec Xavier Horth, chef du département stratégie, émergence et innovation, chez SCNF Immobilier.

Sujet : Les nouveaux processus de fabrique des biens communs : cas de l'ouverture de la Petite Ceinture de Paris au travers du Budget participatif.

Objet : Quels sont les choix et les motivations qui ont mené la SNCF à signer les accords cadre de 2015 avec la Mairie de Paris ? D'après vous, quel rôle peut avoir ce projet pour la ville de demain ?

Consigne de départ : Etudiant en master 1 à l'ENSAPLV et dans le cadre de mon mémoire, je m'intéresse aux projets d'ouverture de la Petite Ceinture de Paris. Pourriez-vous

- vous présenter et dire quel est votre rôle au sein de la SNCF,
- présenter votre travail, sa naissance, ses objectifs,
- me parler des origines et des objectifs de l'accord cadre que vous avez signé avec la ville de Paris ?

Questions de relance :

- Dans quel objectif souhaitez-vous la réversibilité des interventions ?
- Pourquoi souhaitez-vous conserver le tronçon entre les gares d'Austerlitz et de Lyon ?
- Comment se répartissent les charges financières entre la SNCF et la ville ?
- Pouvez-vous me parler de l'entreprise de droit privé que vous allez créer avec la Mairie de Paris ?
- Pensez-vous que ce projet comble un manque ? Dans sa finalité ? Dans sa manière de faire ?

Guide réalisé pour l'entretien avec Maria Concetta Sangrigoli, chef de l'agence Oïkos.

Sujet : L'ouverture de la Petite Ceinture de Paris par les associations : une innovation sociale.

Objet : Quels sont les choix et les motivations qui ont mené votre agence à élaborer un projet sur la Petite Ceinture de Paris ? D'après vous, quel rôle peut avoir ce projet pour la ville de demain ?

Consigne de départ : Etudiant en master 1 à l'ENSAPLV et dans le cadre de mon mémoire, je m'intéresse aux projets d'ouverture de la Petite Ceinture de Paris. Pourriez-vous

- vous présenter et dire quel est votre rôle au sein de l'agence Oïkos,
- présenter votre agence, sa naissance, ses objectifs,
- me parler des origines et des objectifs du projet de votre agence ?

Questions de relance :

- Dans l'écriture de ce projet, vous vous inspirez d'autres projets de ce type existant ailleurs ? Y a-t-il des projets « modèle » que vous aimeriez reproduire sur la petite ceinture ? D'où sortent vos idées ?
- Quels sont vos rapports avec les services de la Ville ? Avec les riverains du terrain visé ? Avec les commerçants... Parlez-moi de ces échanges.
- Comment avez-vous vécu le budget participatif ? Comment allez-vous adapter votre projet par rapport au plan-programme ?
- Quelles innovations sociales proposez-vous ?
- Quelles innovations technologiques proposez-vous ?
- Pourquoi avoir décidé d'être innovant en proposant une nouvelle manière de faire la ville ?
- Considérez-vous avoir une approche de procédés architecturaux se rapprochant de pratiques artisanales ?

Guide réalisé pour l'entretien avec Bruno Gouvette, du Secrétariat Général de la Mairie de Paris.

Sujet : L'ouverture de la Petite Ceinture de Paris par les associations et les pouvoirs publics.

Objet : Quels sont les choix et les motivations qui ont mené la Mairie de Paris à élaborer le plan-programme de l'ouverture de la Petite Ceinture de Paris ? Quels sont les choix et les motivations qui ont mené la Mairie de Paris à élaborer le budget participatif ? D'après vous, quel rôle peut avoir ce projet pour la ville de demain ?

Consigne de départ : Etudiant en master 1 à l'ENSAPLV et dans le cadre de mon mémoire, je m'intéresse aux rôles de la Mairie de Paris dans le projet d'ouverture de la Petite Ceinture de Paris. Pourriez-vous

- vous présenter et dire quel est votre rôle au sein de la Mairie de Paris,
- me parler des origines et des objectifs du plan-programme que vous avez réalisé avec l'agence ABCD ?
- me parler des origines et des objectifs du dispositif du budget participatif que vous menez ?
- me parler des origines et des objectifs des accords que vous avez signés avec SNCF-Réseau ? Quels sont vos relations avec eux ?
- à quels enjeux l'ensemble de ces travaux doivent-ils répondre ?

Questions de relance :

- Quelles furent les difficultés rencontrées lors de votre travail ?
- Quelles furent vos relations avec les associations tout au long de votre travail ?
- Dans l'écriture de ce projet, vous êtes-vous inspiré d'autres projets de ce type existant ailleurs ? Y a-t-il des références dont vous vous êtes inspiré ou que vous avez voulu éviter de reproduire ?

Questions de relance liées aux innovations :

- De quelles manières pensez-vous préserver l'imaginaire accordé à la Petite Ceinture malgré son ouverture au public ?
- Avez-vous pris en compte les conséquences sociales que ces projets peuvent avoir ?
- Pourriez-vous me parler plus de la relation que vous avez entretenue avec ABCD ?
- Pourquoi avoir réalisé le plan-programme après le budget participatif, sachant qu'ils sont liés ?
- Le plan-programme a-t-il pour but de faire émerger des processus *bottom up* ?
- Pourquoi cherchez-vous à institutionnaliser le bien commun ?
- Pourriez-vous expliquer plus en détail le principe du plan-guide ?
- Quelle diffusion médiatique allez-vous accorder à l'invention de ce plan-programme ?

- Avez-vous pris en compte les nouvelles technologies dans les usages et la programmation de l'ouverture ?
- Quels rôles les plateformes collaboratives doivent-elles jouer dans ce processus selon vous ?
- Qu'attendez-vous de la rédaction du plan-guide ?
- Pourriez-vous m'en dire plus sur la programmation des projets en 2016 et 2017 ?
- En quoi consiste le modèle économique spécifique préconisé entre vous et la SNCF ?
- Que pourrait-il se passer si les programmes aménagés n'arrivaient pas à produire une économie suffisante ?
- Pourquoi avoir traité le budget participatif de manière dissociée à l'élaboration du plan-programme ?
- Qui sont les lauréats des 4 appels d'offre pour les chantiers participatifs de l'été 2016 ?
- Qui se chargera de la coordination de l'ensemble des chantiers participatifs ?
- Où en êtes-vous des relations avec la Préfecture de Police pour trouver une législation spécifique à la Petite Ceinture ?
- Où en êtes-vous du portail numérique petiteceinture.fr ?
- Que définissez-vous par outils numérique 3.0 ?

Guide réalisé pour l'entretien avec Maria Concetta Sangrigoli et Giulia Zanforlin, du collectif Les Pipistrelles.

Sujet : L'ouverture de la Petite Ceinture de Paris : de l'innovation de procédé à l'émergence de biens communs.

Objet : Pour répondre aux enjeux de la Petite Ceinture, le collectif a dû mettre en place des procédés permettant de lancer le chantier participatif. Ceux-ci sont-ils nouveaux ? Permettent-ils de créer des biens communs ? Si oui, quels sont-ils et quelles sont les limites de cette démarche ?

Consigne de départ :

Etudiant en master 2 à l'ENSAPLV, dans le cadre de mon mémoire, je m'intéresse au projet d'ouverture de la Petite Ceinture de Paris. Pourriez-vous m'expliquer les enjeux auxquels le collectif a dû répondre ?

Questions de relance :

- Pour répondre à ces enjeux, quels furent les procédés utilisés ?
 - Sont-ils semblables à ceux des trois autres collectifs ?
 - Sont-ils semblables à ceux à d'autres projets participatifs ?
- S'il y a eu une invention de procédés spécifiques à la PC, pourront-ils être réappropriés à l'avenir dans d'autres projets participatifs ?
- Ces procédés avaient-ils pour but de créer de nouveaux usages ? Si oui, de quels types ?
- Quels sont les usages et les projets émergents pouvant être considérés comme une préfiguration de biens communs ?
- Quelles sont les conséquences à ce que ces usages et ces projets viennent du cadre institutionnel et non pas d'un processus *bottom up* ?
- Quels sont les limites et les freins de ce type de démarche participative pour l'ouverture de la Petite Ceinture ?

COMPTES-RENDUS D'ENTRETIEN

Samuel Aubert, consultant pour l'agence ABCD

Consultant pour l'agence ABCD culture, Samuel Aubert accepta de réaliser cet entretien le mardi matin 10 mai 2016, au café Jaurès, situé à la sortie du métro du même nom. Quelques bruits de cuisine purent perturber l'entretien, mais celui-ci se déroula de manière générale dans de bonnes conditions.

- Pour me présenter, je ne sais pas si c'était bien clair hier, je suis étudiant en architecture à Paris La Villette et je réalise mon mémoire sur la reconversion de la Petite Ceinture de Paris. Je m'intéresse aux différents projets qui ont été menés via le budget participatif et aux projets dans Réinventer Paris. En amont, je m'intéresse aussi au travail de la Mairie et de l'agence ABCD, pour voir quels ont été les rôles au niveau de la programmation et comment cela s'est déroulé. Pour commencer, pourriez-vous, s'il vous plaît, vous présenter, présenter votre rôle au sein d'ABCD Culture et d'écrire ABCD Culture ?

- Oui, bien sûr. Je suis consultant à ABCD et on l'est tous dans ABCD. Je suis chez eux depuis quasiment 10 ans. J'ai un double profil, à la fois entrepreneur du spectacle (organisation de spectacles et notamment de musique) et je suis ce que l'on appelle un ingénieur culturel. C'est-à-dire que je fais des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage, notamment publique, puisque c'est l'essentiel des clients de l'agence ABCD, qui est une agence d'ingénierie culturelle. L'une des pionnières en France, puisqu'elle date de 1986, quand le métier n'existait pas vraiment et qu'il s'inventait. Elle est quasiment exclusivement orientée vers des problématiques culturelles. Les champs d'actions traditionnels sont ceux de la programmation d'équipement culturel qui font les politiques publiques (musées, bibliothèques, salle de spectacles...), à la fois dans la programmation architecturale - en amont des concours - pour aider les collectivités à mieux définir leurs cahiers des charges et aussi toute une activité variée d'audit et de ce genre de choses. Ce que l'on a fait sur la Petite Ceinture, c'est quand même un peu à part, parce que l'on sort de ce contexte-là, parce que la commande n'est pas particulièrement culturelle, à priori, et qu'on n'est pas dans le conseil stratégique. On n'est pas à proprement parler dans la programmation architecturale d'un équipement en tant que tel, quoi qu'un peu. Donc, on était sur un truc un peu ambivalent, un peu neuf et on était en concurrence avec d'autres dont on ne connaît pas les noms. On a remporté le marché mi-juillet, fin juillet 2015. C'était un marché conjoint Ville de Paris et SNCF. [03:33]

- Quel était le sujet qu'il vous était donné ?

- La commande était la suivante. La Ville de Paris et la SNCF viennent de signer un accord cadre sur un ensemble de sujets liés aux propriétés du groupe SNCF qui sont intra-muros et sur lesquels la Ville a des projets urbains. Ça, c'est le cadre général. Ensuite il y a un accord particulier sur la Petite Ceinture pour qu'après 10 ans de tergiversations, la SNCF et la Ville de Paris arrivent à trouver une modalité administrative qui permet aux uns de rester propriétaire du bien, de garantir que le bien pourra un jour éventuellement redevenir un bien à destination ferroviaire. C'est la fameuse réversibilité, dont peut-être tu as entendu parler, qui est l'alpha et l'oméga pour la SNCF et qui, en même temps, permet à la Ville de Paris d'y faire ce que bon lui semblera. Une sorte de carte blanche à la Mairie, du moment qu'on a cadré que la SNCF reste propriétaire, qu'elle

était responsable d'un certain nombre de choses, mais que ce n'est plus elle qui allait payer pour l'aménagement, la sécurité, le gardiennage de la Petite Ceinture, etc, à partir du moment où la Ville en fait quelque chose. Sauf qu'il fallait déterminer quoi. Pour en faire quoi ? Ils avaient déterminé le cadre administratif, mais que voulaient-ils en faire ? Anne Hidalgo dans le cadre de sa campagne avait clairement annoncé qu'elle ouvrirait la Petite Ceinture. Il y avait même des images qui avaient été proposées, des projections. Mais comment, avec quel budget et pourquoi faire exactement, cela n'avait pas été débattu, ou en tout cas précisé. Débattu cela l'avait été un peu, même beaucoup, en amont. En 2013, il y avait eu une sorte d'états généraux où la Ville avait conviée tous les arrondissements traversés par la Petite Ceinture, donc les 9 arrondissements. Il s'agissait d'une sorte de concertation pour savoir ce que les uns et les autres voulaient. [05:59]

Nous héritions donc de cela et on disait qu'à partir de ce que les Parisiens ont exprimé comme désirs, il fallait rencontrer les différents Maires d'arrondissements pour savoir ce qu'eux veulent. On a bien sûr ensuite rencontré la SNCF et la Ville de Paris, les services centraux, pour savoir ce que les uns et les autres voulaient et il fallait synthétiser tout cela, trouver une sorte de règle du jeu générale qui corresponde à tout un tas d'*inputs* qui étaient en fait très, très divers. Car comme c'est l'un des rares espaces vierges dans la ville de Paris, tout le monde imaginait quelque chose en rapport avec sa paroisse. Donc, quand on allait voir le service culture de la Ville de Paris, ils imaginaient qu'on allait mettre de la culture. Quand on allait voir le service urbanisme, ils disaient "Faites des parcelles à densifier". Quand on allait voir le service développement économique, ils disaient "On pourrait y mettre des *starts up* dans des wagons". Quand on allait voir les espaces verts, c'étaient des jardins. Quand on allait voir telle association de défense de la biodiversité, il fallait surtout ne pas y toucher, car il y avait je ne sais pas quelle espèce, voilà. Donc, tout cela était foisonnant, parfois évidemment antagoniste, et il fallait donc trouver une sorte de voie médiane qui satisfasse tout le monde, à la fois la Ville, les Mairies d'arrondissement, la SNCF, tout ça avec un budget d'investissement et de fonctionnement réaliste, et des perspectives d'aménagement à relativement courts termes. Puisqu'en gros, il fallait que d'ici la fin du mandat, il y ait quelque chose de significatif qui apparaisse. [07:52]

- De fait ou de programmé ?

- De fait, d'ouvert. Or, ils avaient quand même un problème, c'est que... Ils en ont déjà ouvert. Ils ont réussi à ouvrir des tronçons, historiquement dans le 16^e, puis il y a le 15^e qui a suivi et dernièrement il y a eu le petit tronçon dans le 13^e qui a été fait, celui-là, sous la mandature d'Anne Hidalgo. Les autres étaient faites sous la mandature de Delanoë. Donc, la difficulté, c'était que, par exemple dans le 13^e, c'était l'un des tronçons les plus faciles techniquement parlant, parce qu'il était de plain-pied. Ils ont quand même mis plus d'un an avant de l'ouvrir. Les directives qu'on a donné au service espace vert, DEVE, de la ville ont été eux aussi pris dans un feu croisé, en disant "il faut ça, nan il faut pas ci, faut pas ça". Donc ils ont fait et on leur a reproché de pas avoir fait. Bref c'était un merdier. Cela leur a quand même coûté à peu près 2 millions d'euros si je me souviens bien, pour les 500 mètres dans le 13^e. Donc là, ils se sont rendus compte qu'ils avaient un problème car il y a 20 km à faire. Donc si le plus facile sur 500 mètres leur coûtait 2 millions d'euros et qu'il fallait un an, en 2020 on a un kilomètre et demi et tout le monde va râler, parce que sur le 13^e tout le monde à râler. Il y en a certains qui ont trouvé que c'était trop parce qu'il n'y avait plus l'esprit friche, d'autres pas assez parce que tu rentres et il n'y a rien. On ne sait pas si c'est ouvert le soir, pour quel usage, comment est-ce que les associations locales s'en servent ou pas... Tout ce test dans le 13^e a montré qu'il y avait une somme de questions et plusieurs réponses

possibles et que rien n'avait été tranché. D'où la nécessité qui est apparue aux deux commanditaires, la Ville et la SNCF, d'avoir ce qu'on appelle un plan-programme. Là aussi, c'est un cadre, non plus purement administratif, mais aussi philosophique - quel est l'esprit avec lequel on veut aménager la Petite Ceinture - quant à son aménagement et quant à sa vie future, sa mise en usage. Une sorte de premier jalon théorique quant à sa mise en ouverture et sa mise en usage. [10:31]

- Sur la partie 13^e, vous n'avez pas travaillé dessus ?

- Non, pas du tout. Car en juillet 2015, le site était déjà fini. Ils terminaient les aménagements et le site n'a été inauguré qu'en décembre. Mais en juillet, tout était quasiment déjà fini. Il y avait trois arbres à planter et, au départ, ils parlaient d'une inauguration début septembre. [11:08]

- Je crois qu'elle a finalement été ouverte fin janvier.

- Ah, oui, peut-être. Mais après c'est des histoires d'agendas pour que la Maire soit là, pour que le Maire d'arrondissement soit là, pour que le Président de la SNCF soit là, bref.

- Pour le plan programme que vous avez réalisé, quels furent les références et les objectifs qui ont mené votre travail ?

- Les objectifs étaient à la fois simples et complexes. Il fallait faire plaisir à tout le monde. La grande difficulté était celle-là, c'est-à-dire qu'il fallait trouver le chemin médian qui satisfasse tout le monde, sans que ce soit un chemin trop mou et une sorte de compromis qui satisfasse tout le monde, mais n'enthousiasme personne. C'était ça, l'enjeu. Sachant que, comme je le disais, il y avait des enjeux différents en fonction des services, des enjeux différents en fonction qu'on est SNCF, Mairie centrale ou Mairie d'arrondissement. Il y a aussi des enjeux politiques, selon que l'on est Communiste, Europe-écologie, PS, Les Républicains, on ne voit pas la même chose, donc on ne vote pas la même chose, parce que ce plan-programme n'a pas encore été voté au Conseil de Paris. Pour qu'il soit voté, il faut qu'il ait une majorité, et donc on a aussi travaillé avec les groupes politiques. [12:45]

- D'accord. Parce que, du coup, j'ai imprimé les documents que j'ai pu avoir...

- Alors, il s'agit du power-point qu'on a présenté lors de l'une des réunions.

- J'ai aussi ce document qui semble avoir été fait par la Mairie.

- Cela ne me dit rien, donc il a été fait probablement par la Mairie.

- Dans la rédaction, il s'agit plus d'une synthèse en fait.

- Je n'étais pas au courant de ce document. Effectivement, c'est un document Mairie. Il s'agit de la présentation qu'on a faite lors du comité de pilotage final où il y avait tous les Maires d'arrondissement, tous les partis, etc. Ensuite il y a le vrai document un peu plus technique, détaillé, écrit, parce que celui-là reste une base PowerPoint. Mais celui-ci est quand même très écrit. Je veux bien que tu me l'envoies par mail s'il te plait. [14:31]

[...] Interruption de l'entretien pour l'envoi du mail

- Je divaguais un peu par rapport à ta question. Par rapport aux références, instinctivement, quand on pense à l'aménagement d'une ancienne voie de chemin de fer, on pense automatiquement à deux choses. La Coulée verte qui est le précédent historique et son pendant new-yorkais, la High Line. Ce qu'on a déterminé assez rapidement et ce sur quoi on était tous à peu près d'accord, c'est que les deux opérations Coulée verte et High Line sont des succès, donc cela montre qu'il y a une réelle appétence pour ce genre d'équipement, si on peut appeler cela comme ça. Mais que ces deux exemples souffrent, au regard de ce que l'on voulait faire sur la Petite Ceinture, de deux écueils. L'un, c'est que c'étaient de petits tronçons, parce que c'est deux kilomètres ou deux kilomètres cinq, alors que là, on en a vingt. Donc, on a quelque chose qui doit être beaucoup plus fort en termes d'échelle, plus systématique, et cela veut aussi dire que les vingt kilomètres ne peuvent pas s'appréhender tel quel. Donc, il faut systématiquement une double échelle, quelque chose qui fonctionne à l'échelle ultra locale et un système qui fonctionne au global. Ce qui n'a pas dû être le cas pour la High Line et la Coulée verte de Daumesnil. Sur la Coulée verte, ce que les usagers et la Maire du 12^e reprochent à l'équipement, c'est l'étroitesse. Mais bon, ça, c'est la fonction de la structure première et le fait qu'il y a beaucoup d'usages qui n'ont pas été pensés. Aujourd'hui, c'est un espace où il y a beaucoup de joggeurs et l'espace n'a pas été pensé pour cet usage. Il y a des conflits d'usages avec des gens qui s'engueulent, voire qui se tapent dessus parfois, car il y en a un qui veut courir et l'autre qui veut faire du vélo à son gamin. Il a donc fallu être attentif à cela, et l'écueil de la High Line, c'est que c'est bien beau, mais que cela avait coûté une blinde et que c'était quelque chose qui était très écrit, très minéral aussi. C'est une friche très esthétisée, et que manifestement il y avait envie de la part à la fois des élus et des gens qui tournent autour de la Petite Ceinture, d'avoir quelque chose d'un peu plus simple, plus brut de décoffrage. Aussi, s'il devait y avoir un aménageur, un paysagiste ou un architecte désigné pour l'aménagement de la Petite Ceinture, qu'il y ait une certaine humilité par rapport à l'objet, qu'il n'y ait pas une signature forte qui marque le truc. Idéalement, souvent dans les mots de la Maire Anne Hidalgo, on sentait qu'il y avait une sorte d'envie de se dire "Il suffit de l'ouvrir et cela va se mettre en branle tout seul, cela va se mettre en usage tout seul parce qu'on sent que les gens ont envie de s'approprier leur Petite Ceinture, donc il suffit de l'ouvrir". Facile à dire, pas facile à faire, mais il y avait quelque chose de cet esprit-là. [18:31]

- Vous avez eu la mission en juillet 2015. Il y a eu des projets au Budget participatif qui ont été votés au mois de septembre. Comment avez-vous traité ces projets ?

- En fait, il faut imaginer deux choses complètement différentes. Malheureusement, cela a été fait avec des raisonnements séparés, en silos. Donc, nous n'avons pas pu totalement prendre en compte sur l'amont de la mission ce qui émergeait du Budget participatif, on l'a pris en cours de route. Et le Budget participatif ne pouvait pas tenir compte de notre plan-programme puisqu'il n'était pas écrit. Donc, les deux trucs étaient lancés en parallèle en fait. La difficulté est maintenant, pour la Ville de Paris, de se dire "Comment je fais concorder les deux ?". Sachant qu'on avait quand même cela en tête, on a donc prévu une place pour les projets qui seront issus du Budget participatif et on a bien vu dans l'état des lieux de la concertation de 2013 et des projets présentés au cours de notre mission sur le Budget participatif, ce qui ressortait. Quelles étaient les envies ? Qu'est ce qui était proposé ? Il y a quand même une filiation très claire entre ce qui a été proposé lors de la concertation en 2013 et ce qui est ressorti au Budget participatif en 2015. C'était d'ailleurs souvent les mêmes qui avaient fait des propositions en 2013 et qui les mettent au budget

participatif en 2015. On a donc pensé une complémentarité, mais ce sont quand même des choses qui ont été pensées dans des services différents à la Mairie et qui ont été raisonnées séparément. Donc, on ne s'en est pas occupé à proprement parler. On l'avait en tête, on l'a lu, on l'a analysé, on a essayé d'en tenir compte, de maintenant jusqu'à demain - cela faisait partie des éléments de notre équation - mais on ne s'en est pas occupé à proprement parler. Donc, pour répondre sur « qu'est-ce que va faire la Ville ? », ou « qu'est-ce que vont faire les associations ? », je ne sais pas. Il est probable que la Ville demande aux opérateurs qui ont proposé des projets et qui ont été validés de.... Déjà, ils ont vachement temporisé, parce que de fait, il ne se passe rien dans la Petite Ceinture, et je pense qu'ensuite, les Mairies locales et centrale ont fait circuler l'info en disant "Voyez dans quelle mesure ce que vous aviez en tête peut être compatible avec les éléments du plan programme ». Plus ce sera compatible et plus on pourra le porter." [21:42]

- Mais il y a quand même un problème de calendrier.

- Ah, mais totalement !

- La programmation s'est faite après les propositions.

- Totalement, et les propositions étaient censées être mises en œuvre en 2016 sur le Budget participatif quand cela a été mis en vote en 2015. Elles le seront difficilement en réalité, parce qu'on est au mois de mai et que le plan-programme n'a pas été officiellement voté encore. Donc tant qu'il n'a pas été officiellement voté, il peut circuler, mais on ne peut pas l'afficher. La Ville n'a pas communiqué dessus encore.

- Il y a une date de vote ?

- Oui, c'est incessamment sous peu, au prochain conseil de Paris. Je n'ai pas la date en tête, c'est courant mai.

- En termes de planning, sur votre document, il y a un phasage où il y ait dit qu'il y aura quand même certains projets qui vont démarrer en 2016...

- Alors oui. Pour cela, il faudrait que tu ailles regarder sur... Ah, je ne suis pas sûr d'avoir encore les liens... La Ville de Paris a lancé un appel d'offre il y a de cela un bon mois, un mois et demi, sur quatre sites tests pionniers. Le 19^e, rue Petit, le 20^e, rue de la Mare, le 12^e, Villa Bel-Air et le 14^e, rue Didot. Il y a donc quatre appels d'offre qui ont été lancés. A ma connaissance, les lauréats n'ont pas encore été désignés. Mais cela devrait être incessamment sous peu normalement, pour qu'ils soient nommés maintenant, qu'ils commencent à travailler courant de l'été, pour qu'il y ait quelque chose qui soit opérationnel si possible à l'été... Enfin, j'en doute vu, que les personnes n'ont toujours pas été notifiées du marché... peut-être fin août, début septembre, au plus tard à la fin de l'année. Donc, le cahier des charges était sur ces quatre sites, que nous [ABCD Culture] avons identifié sur le plan-programme parce qu'ils étaient relativement faciles d'accès et relativement faciles à sécuriser, parce qu'il y a déjà des accès existants, parce qu'il y a des accès véhicules, des rampes, et qui correspondent donc plus ou moins à des accès PMR. Même si ce n'est pas le cas dans le 14^e et pas systématiquement, ce sont des sites qui peuvent être relativement facilement appréhendables et sécurisables. Ces sont des sites sur lesquels un collectif, avec un budget pas trop dément, peut commencer à poser des choses. Donc, l'idée, c'était ça : le plus rapidement possible, on investit la Petite Ceinture avec des moyens qui sont spartiates au début, temporaires,

événementiels, mais on signifie quelque chose et on le fait vite et avec les moyens du bord. Car l'un des grands changements de paradigme que l'on a opéré en écrivant le plan-programme, c'est qu'on leur a dit "Vous ne pourrez pas, avec le budget que vous avez, faire une logique d'aménagement classique." C'est-à-dire, "J'écris le projet de A à Z, j'ai des cahiers des charges, je missionne des entreprises, elles font des travaux, elles en ont pour un an, un an et demi. Le chantier est fermé. Pendant ce temps, il ne se passe rien, et voilà, ouverture, je coupe le ruban et les vingt kilomètres de la Petite Ceinture sont ouverts." A moins d'y investir une somme colossale, et quand bien même 2020, c'est assez conséquent. La somme colossale, ils ont de suite botté en touche, donc ce n'était pas possible. Donc, on leur a dit, "Vous n'avez pas le choix, sinon vous allez faire comme dans le 13^e, faite de petits bouts qui ne vont satisfaire personne et en 2020, vous aurez ouvert trois squares - parce qu'en vrai, c'est l'équivalent d'un square - et tout le monde dira, « Super, les gars, tout ça pour ça !". Donc, on leur a dit qu'ils devaient changer de philosophie. Il faut donner les conditions de sécurité minimum pour y aller très vite, même s'il ne se passe pas grand-chose au départ. Même s'il s'agit d'un belvédère sur lequel on peut regarder, même si c'est juste 100 mètres, mais que systématiquement il y ait des gens pour intervenir sur ce truc, avec les moyens du bord, avec les projets qui émanent des uns et des autres, mais qu'on y aille. Que le truc se lisse sur 10 ans, mais qu'on ne se dise pas pendant 10 ans qu'il ne s'est rien passé et d'un coup c'est ouvert. Il faut que cela soit en mouvement. Cela va prendre du temps parce que l'argent n'y est pas et parce qu'il y a aussi beaucoup d'intérêts divergents. Il va y avoir beaucoup d'opérateurs. Il n'y aura pas qu'un seul opérateur unique, et ce n'est pas la Ville de Paris qui fera l'ensemble. Parfois, cela sera des privés, parfois des privés avec un projet de mécénat, parfois ça sera un privé avec un projet lucratif, parfois cela sera des associations locales avec différents niveaux d'intervention, parfois cela sera les mairies d'arrondissement qui y iront directement, parfois cela sera les collectifs car il y aura des commandes... [27:33]

- Dans ce document, il est quand même noté que la Mairie attend à ce qu'un collectif "chapeaute" tout le projet.

- Alors, oui, mais ça, c'est un appel d'offre qui doit être rédigé et qui doit être publié normalement au printemps ou au tout début de l'été. Je ne l'ai pas encore vu sortir. Mais effectivement, la difficulté sur la Petite Ceinture a été double. Une, dont nous avons déjà parlé, est de se dire qu'il faut réfléchir à la fois local et global. Donc, le premier des dangers de la Petite Ceinture est le morcellement. De manière opérationnel, on va devoir réfléchir par tronçon, inévitablement - à moins encore une fois de débloquent un budget mais qui n'est pas sur la table - car on ne peut pas appréhender tout d'un coup. On va forcément dire qu'on va commencer par là et puis ensuite là, et puis on fera la jonction un peu comme le tunnel sous la Manche. On prend deux bouts et puis on se rejoint à un moment. Sauf que si on n'a pas une vision globale, cela ressemblera à une sorte de patchwork qui ne ressemblera à rien, et je pense que la Petite Ceinture peut être un très beau projet, quelque chose de très fort - y compris pour le mandat politique d'Anne Hidalgo - s'il y a un objet qui se pense dans sa globalité. Parce que des équipements qui traversent neuf arrondissements de la Ville de Paris et qui les relient, cela représente.... Parce que c'est étroit, mais si on additionne tous les mètres carrés, cela représente une surface qui est énorme dans Paris. Ce n'est donc pas un petit projet. Ce sont des petites choses prises bout de rue par bout de rue, quartier par quartier, mais qui au global est très important. On le voit bien, par exemple la renommée de la High Line sur deux kilomètres cinq seulement, ce que cela peut générer comme nouvelle attraction, ne serait-ce que touristique ! Je vais faire la tour Eiffel et la Petite Ceinture ! Si, c'est bien pensé. Mais il faut que cela soit pensé au global. Donc, ça, c'était le premier impératif

et c'est pourquoi il y avait l'idée de coordination au global. Cela fut très important pour nous. Après, vu qu'on leur disait qu'il fallait changer la manière d'aménager, la difficulté pour les services de la Ville de Paris, c'est qu'ils n'ont pas le savoir-faire pour cela, de se dire "ok, on y va et on fait avec ce que l'on trouve sur place", par exemple. Et qu'il n'y ait pas de marché public pour se dire qu'il y a un mec qui vienne avec un bulldozer pour tout aplanir, refaire les réseaux et mettre un joli réverbère comme on en a dans la rue. Là, d'un coup, bricoler quelque chose avec trois francs six sous, qui plus est... Car on leur a dit que s'ils voulaient aller jusqu'au bout de cette logique, il faut que cela soit participatif, donc à la fois avec tous les gens en 2013 qui ont fait des projets, avec tous les gens qui ont fait des propositions dans le cadre du budget participatif, mais y compris avec monsieur et madame tout le monde qui peut aller donner pendant cinq heures un coup de main pour donner des coups de marteaux pour faire un truc. Et cela, les services de la Ville ne savent pas le faire et, dans une certaine mesure, ils ne veulent pas avoir à le faire. Il y avait donc la nécessité de faire appel à des compétences extérieures, d'où cette idée d'équipe de coordination focalisée sur ce chantier participatif, qui ne sera pas l'alpha et l'oméga de l'aménagement, mais qui nécessite un savoir-faire spécifique et qui, dans l'histoire de la Petite Ceinture, va compter pour beaucoup quand même. Même si ce ne sont pas les bénévoles qui vont aménager les vingt kilomètres en quatre ans, c'est impossible, dans l'histoire que va raconter la Petite Ceinture et dans ce que l'on va déclencher dans l'imaginaire collectif, ce qui va être les éléments de com' du politique et dans comment est-ce que cela va être perçu par la population, c'est le chantier participatif qui va être mis en avant. Pas les contrats que le service DEVE va passer avec telle ou telle société pour faire les réseaux ou je ne sais quoi. [32:17]

- Tout à fait. Pour en revenir à la question des ouvertures par tronçons, j'étais hier avec la responsable du jardin partagé de la Villa Bel-Air. Eux ne sont au courant de rien ou du moins ne comprennent pas bien. En termes d'ouverture, ils savent juste que cela va ouvrir mais pas plus. On a des documents, mais on ne comprend pas qu'est ce qui va ouvrir et où.

- Alors, il y a quatre sites qui sont très précis. Quand on dit « Villa Bel-Air », cela fait 300 mètres. Quand on dit « rue Petit », c'est entre la rue Petit et l'avenue Jean-Jaurès au maximum. Ce sont des sites qui sont très identifiés et il y en a quatre. Pour ça, il y a des appels d'offre qui ont été lancés. A moins qu'ils soient déclarés infructueux, ce dont je doute, il va se passer quelque chose d'ici la fin 2016. Cela va probablement arriver fin 2016 plutôt qu'à l'été 2016, et cela sera probablement des petites choses, très événementielles. La vraie mise en branle se fera en 2017. [33:53]

- D'accord. Mais ce qui était dit, c'est qu'il allait y avoir avant tout une phase de sécurisation du site. Donc, si pour une ouverture de 300 mètres au public, il faut que cela soit sécurisé, il faut que les personnes en charge de la sécurisation passent avant...

- Oui et non. La logique classique de l'aménagement dit que oui. Il y a des marchés publics pour mettre des garde-corps partout, pour vérifier que la marche fait 23 centimètres et pas 24 et ainsi de suite. Mais on leur dit que, comme cela, ils n'allaient pas s'en sortir. Après, entre ce que nous leur avons dit et ce qu'ils vont faire, il y aura inévitablement un delta. Mais l'idée est de se dire que par exemple - et le chantier participatif a aussi été pensé dans cet objectif là - il y a plein de sites qu'on ne pourra pas sécuriser. Ce n'est pas grave, on va quand même y convier du public. Sauf que ce n'est pas du public, ce n'est pas un ERP, c'est des travailleurs. Donc, ce sont des conditions de travail différentes et des conditions de sécurité différentes. Ce sont des législations qui ne sont pas les mêmes. N'importe qui peut y aller, à la condition qu'il se soit inscrit, qu'il est signé une

décharge et qu'il intervienne dans le cadre d'un chantier participatif. Ce qui veut dire qu'on lui fournit les gilets fluos, les chaussures de sécurité, le casque et qu'il intervienne dans un cadre précis. Il ne va pas se balader n'importe où. Mais à partir du moment où il intervient dans ce cadre, on peut ne pas avoir de garde-corps, on peut ne pas avoir d'accès PMR... Et le chantier participatif peut durer. Sur les sites particulièrement complexes, si des gens peuvent y aller parce qu'il suffit de s'inscrire sur le site internet de la Petite Ceinture, de se dire "Moi, je donne quatre heures de mon temps le samedi après-midi à telle date, c'est cool, j'y vais avec des potes, je file un coup de main." et puis à la fin il y a un super barbecue avec tous les travailleurs de la Petite Ceinture, tout le monde aura passé du bon temps, tout le monde est allé sur la Petite Ceinture, mais dans des conditions où la législation permet cela. Il s'agit de la mise en branle d'une dynamique, mais dans ce que je viens de te décrire, il ne s'agit pas d'une ouverture au public. Il n'y a pas d'ERP. C'est un chantier participatif et cela peut durer 10 ans. Il s'agit des combines qu'on a trouvées, sinon on ne s'en sortait pas. Encore une fois, si on devait attendre que des marchés publics soient publiés pour des montants conséquents avec des garde-corps partout... Et puis, on voit bien quand on va dans le 15^e ou le 13^e, cette obligation de sécurité comme si on était dans la rue fait qu'on a des garde-corps partout, qu'il y a des budgets qui sont conséquents. Et ils viennent de là, de toutes ces mises aux normes. Donc, nous avons trouvé cette combine et ensuite on a engagé un dialogue qui sera poursuivi avec la Préfecture, pour leur dire "Sur la Petite Ceinture, il faut trouver des normes spécifiques." Ça ne peut pas être les normes de l'espace public traditionnel, ce n'est pas possible. Il y a par exemple des normes spécifiques pour les quais. Sur les quais du canal, les quais de la Seine, les quais de gare, il n'y a pas de garde-corps. Il faut trouver ici la même chose, une réglementation spécifique qui doit être négociée entre la Ville de Paris et la Préfecture pour rendre les choses possibles. Car sinon, cela va être très compliqué et très douloureux, très cher et on n'y arrivera pas. Et puis il y a la question aussi des tunnels. [38:19]

- J'allais en effet y arriver, car dans mon objectif d'entretien, il s'agissait de voir le projet au global et ensuite de rentrer dans les détails. Sur la question de la continuité du linéaire, j'ai quand même vu qu'il allait y avoir certains morceaux qui allaient tout de même fermer, comme au niveau de la Seine pour les trains, et puis il y a cette question des tunnels. Donc comment, malgré ces tronçons fermés, cette question de la continuité va être gardée ?

- La continuité du linéaire est philosophique, mentale et c'est un grand principe. On sait qu'elle ne sera pas de facto réelle, ou en tout cas pas là. Peut-être à terme, mais assez lointain. Pour nous, il était très important de le signifier pour plusieurs raisons. D'une part, quand on ne peut pas passer par la Petite Ceinture, on peut peut-être passer à côté. Ce qui est important, c'est cette grande circulation. Quand on a un tunnel qui fait deux kilomètres et demi, cela va être très, très, compliqué de trouver les moyens de le rendre accessible, car ce sont des tunnels fait en 1880, donc aucun extracteur d'air, aucun refuge, et si on doit se lancer dans ces travaux, ce sont des sommes colossales. Je ne sais même pas si techniquement c'est faisable, vu qu'au-dessus, il y a des habitations. Mais justement, on peut passer par-dessus, sachant que souvent, il y a déjà des jardins qui suivent le tracé de la Petite Ceinture - par exemple le 16^e sur la partie aujourd'hui empruntée par le RER C -. Entre le 14^e et le 15^e, il y a la dalle Broussais sur laquelle il va y avoir un jardin linéaire au-dessus de la Petite Ceinture. Donc, prendre des escaliers et continuer la promenade par le dessus au lieu d'être dessous, c'est ça, la continuité du linéaire. C'est dire à la SNCF que, oui, peut être que sur ce tronçon, en 2072, il y aura un train qui va passer entre la gare d'Austerlitz et la gare de Bercy, mais en attendant on fait quoi ? Mais c'est aussi pour dire qu'il va y avoir pleins d'aménageurs différents qui vont avoir des parties différentes, notamment des aménageurs

privés. Si on leur impose comme grand principe premier la continuité du linéaire, cela veut dire que peu importe l'aménageur - public, privé, associatif, etc - il ne peut jamais empêcher la continuité du linéaire. C'est-à-dire qu'un tronçon ne peut pas être privatisé au global. Il peut y avoir des usages privés, mais il faut qu'il y ait une continuité d'accès. Pour nous, c'était important et ça l'était aussi pour un certain nombre de politiques. Toujours pour constituer un objet global, au moins mentalement. [41:56]

- C'était plus exprimé dans le document de la Mairie que dans le PowerPoint, mais figure la question du plan-guide. En quoi consiste-t-il ? En plus, vous avez fait le plan-programme, vous mettez en œuvre le chantier participatif et ensuite il y a une sorte de plan-guide pour l'après-chantier. Pourriez-vous décrire comment vous avez pensé ce processus et ensuite le détailler ?

- Les terminologies de plan-programme et de plan-guide sont des terminologies aujourd'hui assez classiques dans le monde de l'aménagement, sauf que généralement le plan-programme, dit hors langage technicien, c'est la philosophie et le plan-guide, c'est vraiment le cahier des charges précis. C'est-à-dire par exemple, "On plante des acacias qui ont entre 12 et 36 mois de développement et pas des tilleuls, et quand on intervient, on veut du béton de telle couleur et du bois de telle classe et pas de telle autre". Ce sont des préconisations pour les aménageurs, pour les architectes. Sauf que là, la difficulté était de se dire qu'on ne va pas fournir un cahier des charges très précis, alors qu'on dit qu'on n'est pas dans un processus d'aménagement classique où on passe un appel d'offre et où une entreprise répond avec un cahier des charges et elle sait exactement dans quel cadre elle doit intervenir. Elle y répond, elle budgétise le truc, on lui dit « oui », on lui attribue le marché et elle fait. Puisqu'on est dans un processus au long court où on dit d'abord « on va y aller comme ça », on s'est dit que le plan-guide suit la logique du plan-programme, mais est un document plus opérationnel - le plan-programme reste un document de philosophie générale -. Le plan-guide est donc nécessaire à terme, mais il ne peut pas être écrit en amont d'un certain nombre d'interventions nécessaires, qui doivent se lancer dès maintenant. En réalité, les interventions qui vont se dérouler dès maintenant avec les quatre collectifs sur les quatre sites pilotes est vraiment l'idée de test. C'est même un test qui sera ensuite reconduit au-delà de 2016. Car, encore une fois, si on est obligé d'attendre fin 2016 pour faire un retour d'expérience pour écrire un plan-guide qui va ensuite être la base pour une commande publique, cela veut qu'il ne se passera rien non plus en 2017 et qu'on reprendra en 2018. C'est trop long et donc pas tenable politiquement parlant. Donc, y compris la suite avec le ou les collectif(s) qui seront en charge de l'aménagement global, et notamment de la tenue de l'organisation des chantiers participatifs. Eux aussi auront à charge de co-écrire en cours de route, en faisant des tests, en voyant comment est-ce que cela marche ou ne marche pas avec les associations, avec les mairies d'arrondissement, avec les privés..., pour écrire ce plan-guide. On peut imaginer qu'en 2020, fin du mandat, on aura aménagé une bonne partie de la Petite Ceinture, on aura ouvert le maximum que l'on pouvait, mais il y aura encore de gros chantiers. L'objectif en 2020, c'est d'ouvrir un maximum pour développer les potentiels et voir ce qui se passe. Ensuite les choses se sédimentent et s'inscrivent dans le marbre avec un plan-guide. Donc, à la fin de tout ce processus, on a le plan guide qui dit "ok, on a une épaisseur de temps et on a suffisamment d'expériences pour dire : « Voilà, la Petite Ceinture, ça va être ça." Cela sera tel usage, comme ceci, comme cela, dans tel endroit. Après, c'est un peu les dix commandements. Sur les vingt ans qui suivent de la vie de la Petite Ceinture, le plan-guide donne le LA. Il peut être remis à jour, mais c'est le document de référence. [47:02]

- Donc le plan-guide doit être fait à l'horizon 2020 ?

- C'est ce que nous, on estimait. On estimait que l'écriture du plan-guide commençait dès qu'on mettait les pieds sur la Petite Ceinture, dès 2016. C'est une écriture au long court, un processus itératif. Ce que nous avons imaginé comme mode d'aménagement, c'est un processus itératif. On y va avec les moyens du bord, comme on peut, là où on peut, on fait des tests avec qui peut, qui veut, et on voit ce qui marche, ce qui ne marche pas. Mais on n'est pas dans un processus où on se dit "Attends, je suis en train de refaire l'avenue Jean-Jaurès, j'écris mon projet, je le finance, je le fais et cet aménagement, il est fait pour durer cinquante ans. Car c'est comme cela quand ils refont la ville. La place de la République, cela a coûté je ne sais combien de millions d'euros, mais ce n'est pas pour le refaire dans deux ans. La Petite Ceinture, ce n'est pas ça. S'il faut refaire dans deux ans, on le refait, il n'y a pas de soucis, parce qu'on s'est rendu compte qu'on a mis un banc à cet endroit-là, mais qu'en fait, c'est là qu'il faut le mettre, parce que c'est là qu'il est le plus utile. Parce que le banc, on l'a fait au début parce qu'on n'avait pas de sous, avec le collectif, en 2016, avec des palettes, qu'il est resté là, mais que bon, c'est pourri et il faut le refaire. C'est vraiment un processus au long court avec très régulièrement des retours d'expériences, des mises à jour. Ce plan-guide est l'outil qui sert à la fois d'ordre du jour, de "carnet intime" où on va annoter des choses dont on va tirer des enseignements et qui vont permettre ensuite la rédaction de quelque chose de plus fin. Ce n'est pas l'écriture en chambre de quelque chose qui va se réaliser ensuite, avec une maquette 3D, et qu'on va regarder. C'est plutôt de dire qu'on est sur place et on observe ce qui marche, ce qui ne marche pas, on l'écrit, on le note. C'est vraiment comme une observation scientifique, sociologique ou même ornithologique. [49:33]

- Par rapport aux exemples de la Coulée verte et de la High Line, c'est vraiment intéressant cette question du processus. Vous avez intégré cette réflexion de processus à cause de problématiques de budget, politique, mais y avait-il d'autres enjeux pour lesquels vous avez cherché à créer un processus ?

- Effectivement, il y avait les deux éléments bloquants qui étaient le consensus politique et le budget qui n'était pas sur la table. Après, il y a aussi une envie sociétale. Les réponses du XXI^e siècle sont de cet ordre. On nous parle du monde des *starts up*, de l'innovation, d'*open innovation*, d'*open source* et j'en passe. On nous parle de big data et que les big data sont intéressantes si et seulement si elles sont mises à disposition du public. C'est une sorte de logique globale. On nous parle de cycle court pour la nourriture et tout un tas d'autres choses. On voit bien que la Mairie, via Anne Hidalgo, veut imprimer cette marque très fortement sur son mandat avec le budget participatif et avec ce genre de choses. Donc il y avait une sorte de convergence éthique, philosophique, sociétale, d'envie d'aller vers ce genre de réponse. C'est aussi cohérent pour des raisons méta et pas juste pour répondre à des petits problèmes. [51:18]

- Dans ce processus, quels ont été les outils numériques, soit que vous avez utilisés, soit que vous pensez mettre en œuvre ? Dans certains projets, ils parlent d'innovation en utilisant des écrans, de la réalité augmentée. Dans le plan-programme de la Mairie, il est également dit à un moment "En parallèle, l'outil numérique 2.0 et l'action réelle 3.0 sont de bons outils de préfiguration et d'activation". Je n'ai pas bien compris ce qu'ils appelaient "action réelle 3.0". Sur cette question des nouvelles technologies, le budget participatif a bien fonctionné aussi parce qu'il y avait un site internet qui fonctionnait, plus ou moins bien, mais qui existait. Pour les chantiers participatifs, comme vous le disiez, il y aura peut-être un site

internet pour dire "ok, je réserve ce créneau". Donc cette question des outils numériques participe aussi à ce processus, ou pas, et dans quelle mesure ?

- Pour nous, il est évident qu'il y a un portail d'accès unique qui s'appelle "petiteceinture.fr", sauf que le nom est déjà déposé par l'association de sauvegarde de la Petite Ceinture, avec ".fr", ".com", ".net", etc. Donc, la Ville de Paris va se casser les dents là-dessus en le rachetant, mais ils ne vont pas le lâcher à moins d'avoir des garantis sur le contenu. Enfin peu importe, ce ne sont que des anecdotes. Il est donc évident pour nous qu'il y a un site internet Petite Ceinture qui est unique et qui rassemble le tout. Donc, s'il y a un privé qui fait un truc dans un coin, une association qui fait un jardin partagé, ils ne font pas chacun leur petit bout de site. Il y a une plateforme globale et unique qui permet à chacun d'être visible et qui permet de présenter le projet de manière globale et qui permet aussi d'avoir le chantier participatif. C'est à la fois un outil de travail, de présentation et de communication. Une fois qu'on a dit cela, je ne vois pas autre chose. Donc les outils 2.0 et 3.0 auxquels ils pensent, je ne sais pas. Ce qui est sûr, c'est qu'il y a un enjeu fort autour de la mémoire ferroviaire du site. Et justement l'association de sauvegarde de la Petite Ceinture milite pour cela, pour que l'histoire ferroviaire de la Petite Ceinture soit présente sur site, qu'on ne l'oublie pas. On peut y mettre des joggeurs et autres, mais l'identité ferroviaire doit être présente. Cela sera par le numérique. Oui, on est au XXI^e siècle en même temps. Inévitablement, sur le site de la Petite Ceinture, il y aura son histoire. Cette association de sauvegarde est tout de même vachement bien documentée. Quand tu vois les anciennes gares, c'est quand même intéressant. Dans notre plan-programme, on a proposé de réactiver les gares. Ce sont des endroits et des lieux qui sont intéressants. C'est un concept qui est intéressant. Il faut donc qu'il y ait des équivalents de nouvelles gares sur la Petite Ceinture quand elle sera en usage. Donc, sur ces gares, il faut que l'histoire s'y positionne. Parce que là où il y avait une ancienne gare, cela veut dire qu'il y avait des accès, des dégagements, mais aussi un rythme qui était donné tous les kilomètres. Cela serait idiot que, sur ces anciennes gares, il n'y ait pas leur histoire, parce que certaines étaient des gares de marchandises et d'autres de voyageurs. Elles n'ont pas les mêmes histoires, les mêmes fonctions. A la fois sur le site internet et à la fois sur le site physique, avec des trucs tout bêtes comme les sucettes du Paris historique. Cela reste *ad vitam aeternam*. Il faut aussi des choses toutes bêtes comme cela, mais je ne sais pas si c'est ce qu'ils appellent « outils 3.0 ». [57:13]

- J'ai encore une question portant sur l'économie. De ce que m'ont expliqué les associations, la Mairie de Paris va entretenir le site, va payer des frais, mais au final, est-ce que les activités sur la Petite Ceinture génèrent de l'argent pour payer ces activités ? Une des craintes des deux associations que j'ai contactées est qu'ils n'arrivent pas à voir comment ils vont pouvoir générer des ressources sur la Petite Ceinture. Ce sont des jardins partagés, donc c'est une grosse question pour eux.

- Il y a un gros enjeu là-dessus, il y a des craintes qui ne sont pas vraiment fondées, mais qui sont légitimes.

- Je pense en soi à la question du "modèle économique spécifique".

- La Petite Ceinture, il y a un budget d'investissement, mais après, une fois que cela devient de l'espace public, il faut le nettoyer, l'entretenir et cela a un coût qui est très vite non négligeable, qui demande beaucoup d'argent. Evidemment, l'argent n'est pas là, toujours pareil, donc il fallait trouver des recettes. D'autant plus que pour la SNCF, à ce jour, la Petite Ceinture lui rapporte de l'argent, même s'il ne s'y passe rien, car la Mairie de Paris loue les tronçons qui sont ouverts dans

le 16^e, le 15^e et le 13^e. La SNCF fait payer un loyer à la Ville de Paris. Dans l'accord cadre qu'ils ont passé ensemble, la SNCF dit : "ok, on ne te fait plus payer de loyer, tu fais ce que tu veux, mais on veut quand même que la Petite Ceinture nous ramène de l'argent". Ils vont donc créer une structure de droit privé avec coactionnaire Ville de Paris et SNCF pour gérer les revenus de la Petite Ceinture. La SNCF va en prendre 50% et elle espère bien retrouver sa mise. Elle espère bien que ce que cela lui rapporte aujourd'hui, cela lui rapportera au moins autant demain, voire plus. Parce que sinon, elle n'y gagne rien. Il y a donc une sorte d'impératif à ce que la Petite Ceinture génère de l'argent. Est-ce que cet impératif est une obligation ? Non. C'est-à-dire qu'il y a plein d'activités et même qu'en volume, cela sera l'essentiel des activités, pour lesquelles la Ville et la SNCF ne demanderont pas aux opérateurs de générer de l'argent. Quand on est un jardin partagé, on ne va pas lui demander de générer de l'argent. On ne va pas lui faire payer un loyer, ou alors un euro symbolique. Mais, effectivement, il y a des activités d'ordre économique, lucratives, qui vont être implantées sur la Petite Ceinture et qui eux vont payer des loyers qui sont ceux du marché. [1:01:16]

- Quelles activités lucratives ?

- Tu peux mettre un bar, un restaurant, éventuellement des boutiques.

- Ces équipements sont considérés comme pouvant être encore réversibles ?

- Oui. Après, la réversibilité, c'est un grand principe théorique. Tout est réversible. Tu peux dynamiter ce bâtiment et le refaire. Il n'y a pas d'interdiction de poser des fondations. C'est juste que le jour où il faudra faire sauter le truc, cela sera à la Ville de Paris de prendre en charge la démolition et la remise en état ferroviaire. C'est juste un coût. Donc, c'est ensuite la Ville qui mesure le risque. Si je bétonne ici et que cela me ramène tant d'argent, combien de temps je peux l'exploiter ? Sachant que sur le SDRIF qui court jusqu'en 2025 ou 2027, il n'y a rien qui y est inscrit. Donc, concrètement, on peut être tranquille jusqu'en 2025 ou 2027. Au moins dix ans. Ensuite, le SDRIF sera mis à jour et ils verront s'il y a des projets qui sont inscrits et ils mesureront le risque qu'il y a à bétonner. Mais notre idée des gares, c'était aussi celle-là. Une gare aujourd'hui, tu ne l'envisages pas sans une offre de services associée. C'est à la fois un point d'entrée et de sortie sur lesquels il y a des services. Qui peuvent être plus ou moins lucratifs en fonction de ce que permet le site. Mais il y a pleins de sites qui peuvent être valorisés avec des activités lucratives. Cela sera essentiellement des bars, restaurants, etc. [1:03:41]

- En termes de budget et de rentabilité, combien attendent la Ville de Paris et la SNCF ?

- La difficulté, c'est qu'on a travaillé sur des hypothèses de recettes, mais les hypothèses de coûts, on les a faites un peu au doigt levé. On ne les a pas travaillées avec la Ville. Cela veut dire qu'on a travaillé avec les services de la Ville et la SNCF, mais on n'a pas mis en regard les coûts. C'est un exercice qui ne sert à rien en réalité, parce qu'on ne sait pas ce qu'il y a à financer. Donc, nous étions partis sur des hypothèses de financements conséquentes à mobiliser, parce qu'on se disait que la Petite Ceinture doit être magistrale - on était volontariste et ambitieux là-dessus -. Il va donc y avoir des équipes qui vont s'occuper de cela. La High Line, il y a une quinzaine de personnes qui bossent à l'année, car ils ont fait un programme événementiel sur la High Line. Il y a des personnes qui sont chargées sur toute la planète de faire en sorte que le *Guide du Routard* chinois, quand il parle de New York, il parle bien de la High Line. Il y a des personnes qui sont chargées de trouver des sponsors et des mécènes, parce que le budget de la High Line ne fonctionne quasiment qu'avec

cela. On se disait donc que, pour la Petite Ceinture, cela pourrait être pareil avec des personnes qui représentent une grosse équipe en interne qui s'occupe de la communication, de l'événementiel, de la mise en tourisme, en valeur dans tous les sens du terme, de la recherche de mécènes, etc. On avait donc beaucoup à générer et on est arrivé à ces montants. Mais tout dépend des ambitions qu'ils mettent derrière. S'ils mettent juste le budget minimum pour que cela ne soit pas sale, donc il y a des agents municipaux qui vont passer pour nettoyer, cela ne va pas leur coûter cher. Donc, ils ne vont pas avoir nécessité à ramener énormément d'argent. Mais il s'agit d'un débat qui était plus politique et qui n'était pas tranché quand on a quitté le bateau. [1:06:15]

- Donc, ce pôle gérerait la Petite Ceinture au niveau événementiel, c'est ce que vous avez préconisé. Mais cela n'a pas été acté ?

- Cela n'a pas été acté. On sait qu'inévitablement, il y aura une structure administrative et juridique nouvelle qui sera créée pour que la SNCF et la Ville de Paris s'entendent, et pour qu'il n'y ait qu'un seul opérateur. Après, sur le périmètre de cet opérateur et ses missions, nous étions nous maximalistes. On leur a dit : « Puisque vous avez créé l'opérateur, ne lui donnez pas en charge deux ou trois bricoles. Il doit être en charge de tout. Il gère le foncier, l'entretien, l'animation, la communication et il est responsable d'un objet qui a une marque "Petite Ceinture", qui a un site internet, qui a une visibilité mondiale. ». Après, est-ce qu'ils retiendront cette hypothèse ? Honnêtement, je n'en sais rien. Après, il y a plein de choses et ce sont des débats effectivement très politiques. Quelque chose qui peut ramener beaucoup d'argent sur la Petite Ceinture, c'est la pub. Ils mettent des sucettes JCDecaux, cela ramène des millions. Avec le débat des Verts qui veulent réduire l'emprise de la pub et celui de JCDecaux à Paris, il est peu probable qu'ils soient favorables à ce que l'on ouvre un nouveau marché pour JCDecaux sur la Petite Ceinture. Ils se coupent donc d'une partie des recettes. Quelles conséquences cela va voir sur le fonctionnement ? Est-ce qu'on demande aux gens qui vont sur la Petite Ceinture de payer un loyer même minimum ? Par exemple, le jardin partagé qui va s'installer sur la Petite Ceinture, est-ce qu'on lui fait payer ou pas un loyer ? Même symbolique, multiplié par x mètres carrés, à la fin, ce sont des sommes qui ne sont plus si symboliques que cela. Donc, il s'agit d'arbitrages qui sont très politiques. Notre démonstration n'a eu qu'une seule vertu, de démontrer que, oui, il est possible de faire pas mal d'argent, jusqu'à cinq millions d'euros sur la Petite Ceinture, mais cela implique de véritables choix politiques qui ne seront probablement pas aisés. Si on veut aller jusqu'à cinq millions, il y a quand même des choses dont vous allez devoir discuter PS, Communistes et Verts. Cela ne passera pas comme une lettre à la Poste. Et même si on atteint ces montants, quand on est très volontariste et ambitieux sur ce que la Petite Ceinture doit faire et l'équipe pour porter cette ambition, pour arriver à l'équilibre, c'est super chaud ! Cela veut dire que même avec des hypothèses de recettes à cinq millions à terme, je n'arrivais pas à équilibrer le budget. Donc, la Ville devait remettre un petit peu au pot. Pas grand-chose notamment par rapport à ce qu'elle met aujourd'hui d'ores et déjà, puisqu'elle paye des loyers à la SNCF, pour ouvrir des petits bouts. Au final, ce qu'elle avait à mettre à terme pour combler le truc mais avoir vingt kilomètres ouverts et avoir un truc qui dépose, ce n'était même pas le double de ce qu'elle met aujourd'hui. Mais je n'arrivais quand même pas à équilibrer. Donc, les mecs qui rêvaient que cela soit l'usine à cash et qu'ils se fassent de l'argent dessus, non. On peut faire de l'argent, sommes non négligeables, mais cela ne sera pas une machine à cash parce que cela coûtera toujours en argent. Mais pour en faire un tant soit peu, il y a des choix politiques à faire. [1:10:24]

- Au sein d'ABCD, combien avez-vous été à travailler sur cette mission ? J'ai l'impression qu'ABCD Culture est une grosse structure, donc combien étiez-vous ?

- A ABCD Culture, on est dix. Quand on va sur le site, on n'est pas cent cinquante mille. On était trois de l'équipe à bosser sur cette mission spécifiquement. Après, c'était une équipe pour laquelle on avait aussi des co-traitants. On avait un paysagiste - Pierre Deat de l'agence Cap Paysage -, un architecte - Julien Beller du collectif EXYZT -, et tout un tas d'autres gens sur des domaines d'expertises différents, très ponctuels. [1:11:47]

Maria Concetta Sangrigoli, chef d'agence d'Oïkos, et Giulia Zanforlin, chef de projet chez Oïkos, et représentantes du collectif *Les Pipistrelles*.

Dans le cadre de l'écriture du plan-guide, le collectif a dû présenter le bilan de sa mission expérimentale en y incluant l'ensemble des actions qu'il a pu mener et des acteurs qui sont venus les porter. Il fut de ce fait intéressant de recueillir les avis de Maria Concetta Sangrigoli et de Giulia Zanforlin sur les enjeux de la Petite Ceinture auxquels leurs procédés mis en œuvre ont dû répondre. Ceux-ci répondant aux usages se préfigurant et aux limites et freins de leur mission. L'entretien se déroula le lundi 12 décembre 2016 dans le cadre d'un déjeuner de travail.

- Dans le cadre de la mission d'ouverture expérimentale de la Petite Ceinture, pourriez-vous m'expliquer les enjeux auxquels le collectif a dû répondre ?

- Le premier enjeu auquel le collectif dut répondre fut celui de faire connaître un peu plus largement la Petite Ceinture. Elle est utilisée de temps en temps de manière informelle, mais beaucoup de riverains ne connaissaient pas cet espace. De ce point de vue, il s'agissait donc d'ouvrir le lieu et de le faire connaître. Le deuxième consista à trouver un programme qui puisse mobiliser des personnes de la société civile (bénévoles, associations et institutions) pour s'investir et co-gérer l'espace. Le statut étant un petit peu spécial, la Ville a l'envie d'innover dans ses procédés de fabrication et d'entretien de la ville. Pour cela, un des principaux enjeux fut d'identifier les acteurs qui étaient pertinents par rapport à un site qui est techniquement complexe, qui a beaucoup de potentiel, mais qui a aussi des contraintes très fortes.

- Pour répondre à ces enjeux, de quelle manière le collectif s'y est-il pris ?

- Pour commencer, le tronçon que gère le collectif se situe dans le 14^e et est en tranchée. L'accès n'y étant donc pas vraiment évident, la plupart des riverains n'y sont donc jamais allés. Pour faire connaître le lieu aux gens, la première phase passa par un exercice de communication sur l'ouverture. Il fallut, d'une part, faire comprendre aux personnes qu'elles avaient la possibilité de venir visiter et connaître ce lieu petit à petit et, d'autre part, faire comprendre aux personnes le type de démarche que le collectif portait. Pour cela, des temps d'ouverture de la Petite Ceinture furent pris pour que les personnes puissent s'y rendre, des événements furent organisés et, en parallèle, le travail de communication passa par des activités autour de la base-vie. La deuxième phase, qui dura plusieurs mois, démarra avec la mise en place des "attrape-rêves". Il s'agissait d'un dispositif installé sur la Petite Ceinture permettant aux personnes venant se promener de donner leur avis, de manière libre, sur l'ambiance, l'esprit à garder pour l'ouverture du lieu, le type d'ouverture dans le temps et dans l'espace, les types d'aménagements possibles, et l'identité du lieu par rapport à l'histoire ferroviaire et à la continuité écologique. Concernant les outils mis en place par le collectif, ceux utilisés pour cette mission diffèrent d'autres projets participatifs de par le nombre de participants aux ateliers. Cela demanda d'adapter les outils notamment sur cette première phase de découverte. Les personnes venant en grand nombre se promener et découvrir le lieu, il n'était pas question de les inviter à discuter et à réfléchir avec nous dans une salle. Il a donc fallu trouver des installations à positionner dans la nature, invitant à la fois à découvrir le paysage et en même temps, les laissant s'exprimer de manière autonome, sans avoir besoin du

collectif pour réaliser l'atelier. L'installation des attrape-rêves était également laissée lorsque le collectif n'était pas sur place afin de recueillir la parole des personnes qu'il n'était pas possible d'atteindre lors des ateliers publics (graffeurs, cataphiles). Pour la Petite Ceinture, les questions étaient au maximum ouvertes et l'atelier se voulait le plus libre possible grâce à la mise à disposition de papier et de stylos dans une boîte, pour que les personnes soient au maximum autonomes et qu'il soit possible de récolter un maximum d'idées et de propositions. La troisième phase mit en place, quant à elle, les ateliers de coconception. Ceux-ci purent être proposés sous la forme de tables de travail thématiques issues de la synthèse des propositions des attrape-rêves : l'art dans le paysage, la biodiversité, l'agriculture urbaine, le vivre-ensemble, le bien-être, l'aventure pour tous et le rapport de la voie ferrée à la ville... Les participants étaient invités à s'y inscrire pour pouvoir faire comprendre que le collectif n'avait un rôle que de médiateur. Une table de travail devait compter au minimum quatre inscrits afin de pouvoir avoir lieu. Le but étant qu'ils puissent se réapproprier eux-mêmes cet espace dans des activités qui soient autonomes du collectif. Ces propositions d'usages et d'utilisations des espaces étaient ensuite présentées à la Mairie de Paris et à la SNCF. D'autre part, des associations, en lien avec les thèmes choisis ont été contactées afin d'accompagner les tables de travail et mettre en relation des personnes souhaitant participer à la conception et/ou à l'entretien des aménagements de la Petite Ceinture. Les séances de coconception organisées sur place ou à l'agence ont permis aux bénévoles et associations de participer au dessin des premiers aménagements à réaliser. Les tables de travail permirent de fédérer des habitants du quartier, des personnes n'en faisant pas partie ainsi que des associations autour de thématiques convergentes. A la suite des tables de travail, les bénévoles furent invités à réaliser eux-mêmes les comptes-rendus et les propositions d'aménagements. Ceci eut pour but d'impliquer les personnes de manière plus importante et de les rendre, dès le départ, porteuses des projets. Le travail du collectif étant de donner la parole aux bénévoles et de leur permettre de reconnaître les pouvoirs qu'ils ont sur les changements de l'espace autour d'eux. Le but est donc de les accompagner au fur et à mesure vers une autonomie. Une fois que les grandes thématiques furent fixées lors des tables de travail, les bénévoles furent invités à proposer et à concevoir les aménagements concrets qu'ils aimeraient avoir. C'est à la suite de ce travail que la quatrième phase de coconstruction débuta. Pour cette phase comme pour les précédentes, l'ensemble des procédés mis en place furent adaptés au fur et à mesure selon les besoins, comme par exemple l'usage d'un cheval de trait, au lieu d'une machine qu'il aurait été trop compliqué d'acheminer, pour la coconstruction des assises. Les différents ateliers de coconstruction durent se faire au maximum le week-end pour qu'un maximum de bénévoles puisse venir. Le type et l'organisation des ateliers furent également réfléchis afin de minimiser les risques (notamment lors de l'utilisation d'outils dangereux) et pour que tous les âges puissent participer. Proposer des activités simples et/ou ludiques pour les enfants, pas trop physiques pour les personnes retraitées et variées pour le reste des bénévoles. Durant toute cette phase, le travail de communication permit d'informer les bénévoles pour qu'ils puissent s'investir dans les ateliers. L'ensemble des procédés mis en place furent finalement « chamboulés », car le collectif n'avait pas de cadre structurel comme dans une mission typique. Les outils furent donc inventés au fur et à mesure selon les besoins. Comme nous l'avons dit, le site étant très spécifique, la question est aussi de savoir si on peut l'ouvrir au public. Il a donc fallu interroger les personnes sur le statut de cet espace, ce qui ne se fait pas normalement dans un atelier d'architecture. La spécificité de la mission, très courte, a obligé le collectif à utiliser les mailing listes pour communiquer sur l'avancement des études et solliciter les personnes à travers des outils de communication, car il n'était pas possible de les voir toutes physiquement et régulièrement. Il fut aussi possible de communiquer les documents de travail sur l'avancement des projets, chose que les maîtres

d'ouvrage n'aiment en général pas. Ils attendent normalement que toutes les validations du projet soient faites avant de communiquer. Cela a, d'un côté, exposé le collectif à montrer des blocages qui sont survenus en cours de route, mais, d'un autre côté, cela a permis de maintenir un dialogue régulier.

– Ces procédés pourraient-ils être mis en place dans d'autres projets participatifs ?

- A priori, ces procédés pourraient être adaptés à d'autres projets. Comme nous l'avons dit, les attrape-rêves furent déjà adaptés d'une précédente expérimentation et eurent finalement plus de sens dans cette mission. Cela est une question de phase. L'atelier d'attrape-rêves fonctionne très bien pour de la programmation, mais ne fonctionnerait pas pour décider de la forme d'un aménagement. Pour ce qui est des ateliers de coconception et de coconstruction, leur nombre fut trop insignifiant pour parler véritablement de méthode. Toutefois, travailler avec des dialogues ouverts, des documents provisoires, partager avec le public les soucis de l'étude (validation, temporalité, ...) est de ce point de vue constructif et pourrait être généralisé, afin de casser cette image d'opacité et de longueur des projets que les habitants ressentent ; même si cela n'est pas forcément dû à un processus qui devrait être caché, mais tout simplement au fait qu'un projet prend du temps.

Il s'agit d'outils qui pourraient être répliqués dans d'autres projets, mais qui nécessiteront à chaque fois une déclinaison en fonction de la spécificité du projet. Sur la Petite Ceinture, la spécificité fut le temps nécessaire à la prise de connaissance du site dans son ensemble et du tronçon en particulier par rapport au quartier qui l'entoure. Du fait de sa taille et de sa continuité, il n'était possible de travailler que sur un tronçon restreint, même s'il était possible de voir et d'aller au-delà. Travailler sur un linéaire est beaucoup plus compliqué que sur un espace fermé « classique ». Que ce soit pour le collectif comme pour les habitants, il fallut d'abord prendre connaissance de ces spécificités avant de commencer les ateliers des attrape-rêves. Ces spécificités sont d'autant plus fortes lorsqu'on prend en compte le patrimoine écologique et ferroviaire de la Petite Ceinture qu'il faut conserver. Donc, par rapport à une friche que l'on transforme complètement, la Petite Ceinture est très spécifique. L'adaptation est fondamentale pour ne pas appliquer automatiquement des méthodes. Il y a une intelligence à trouver à chaque fois par rapport au site, aux enjeux, aux objectifs à atteindre, et cela conditionne l'organisation des ateliers, comme ceux des attrape-rêves. Leur mise en place s'est faite autour de thèmes qui furent choisis et, en cela la réflexion était déjà orientée. Du fait que le collectif n'avait pas le temps pour réaliser un diagnostic public, les attrape-rêves permirent de faire réfléchir les personnes sur l'existant (impressions, éléments à valoriser et à transformer, ...).

La relation des acteurs (propriétaire, gestionnaire, collectifs, usagers) dans ce projet est aussi très particulière. Les acteurs propres à la gestion et aux entretiens étant les usagers, cela demande un travail très important de communication. Ce travail est encore en cours de réflexion, car il n'est pas évident d'informer l'ensemble des acteurs de la démarche et des solutions qui sont trouvées. Cette question de la communication reste un point essentiel, non pas du point de vue hiérarchique, mais celui de l'objectif ; quel acteur a besoin de savoir quoi, pour arriver à son but ? Par exemple, si une association de résidents souhaite s'investir, jusqu'à quel point celle-ci aura besoin d'être informée sur les contraintes logistiques et juridiques ? Quelle limite donner au rôle de médiateur des collectifs ? Cette question de la communication revient à se demander comment transmettre une information du propriétaire jusqu'à l'utilisateur de manière simple ?

La question de la communication tend aussi à questionner la méthodologie de travail. Il ne s'agit pas de sélectionner les informations à transmettre, en donnant l'impression qu'il puisse y avoir des choses à cacher, mais de donner des priorités d'informations à mettre en évidence en fonction de chaque acteur. Le planning à respecter fait aussi partie de ces informations à mettre en priorité, car les usagers ne pourront pas s'engager si un certain nombre de décisions ne sont pas prises en amont par les collectifs. De ce point de vue, la mission d'ouverture expérimentale fut trop courte pour pouvoir mettre en place certaines choses et, d'un autre côté, les habitants sont allés beaucoup plus vite que le temps propre au projet qui est plus long.

– Concernant la communication numérique, quels seraient les points à développer ?

- Il ne faut pas oublier que le numérique n'est pas pour tous. Le numérique ne permettra pas d'atteindre tout le monde. En revanche, il permet, d'une part, d'atteindre un public spécifique, plus particulièrement les jeunes, et d'autre part, il peut être un outil au service du chantier participatif. Avec ce chantier de la Petite Ceinture qui est exceptionnel de par le nombre de personnes qui souhaitent y participer, la question logistique d'organisation des bénévoles ne peut être résolue avec les outils actuels (email, Facebook) qui ne sont pas assez efficaces. Dans ce contexte, une application de services qui permettrait d'enregistrer les bénévoles une seule fois, qui permettrait de fixer des rendez-vous avec des missions pour les bénévoles sans forcément inonder leurs boîtes mail, est indispensable. Cette application permettrait de tenir à jour le calendrier, aux habitants de s'inscrire aux ateliers, et en même temps de comptabiliser le nombre d'heures des bénévoles. Car la question qui peut aussi se poser est : « Comment valoriser cette contribution citoyenne ? ». Le numérique aura donc pour objectif d'établir une meilleure communication entre les acteurs, mais également de proposer des services nouveaux.

– Comment le collectif a-t-il ressenti cette question de la transparence du projet entre la Mairie et les usagers ? Cela a-t-il constitué un frein ?

- Rappelons que tous les acteurs assument d'être sur une démarche expérimentale, et donc de ne pas connaître les tenants et les aboutissants. L'idée de l'innovation est recherchée par tous et elle se prête bien à la Petite Ceinture, comme par exemple la question de : « Comment pouvons-nous créer de nouvelles formes d'appropriation et de bien commun ? ». L'image de la fusée qui a un point précis de décollage, mais dont on ne connaît pas précisément le point d'arrivée est un symbole de cette démarche acquise par tous. L'avantage d'être dans une démarche ouverte est que les décisions ne furent pas prises à priori. Au final, cette démarche, acceptée par la SNCF et la Mairie, put être expliquée et acceptée par les habitants.

Néanmoins, les objectifs finaux des collectifs (sur le degré d'application de l'expérimentation) n'ayant pas forcément été bien définis, cela constitua un frein. Existait-il une limite à l'expérimentation ou bien le collectif était-il en train de préfigurer quelque chose qui aurait été prolongé par la suite ? Par rapport aux objectifs de la mission, ce point-là n'était pas très clair.

La Mairie voulait connaître les porteurs de projet pour chaque installation proposée, car elle voulait savoir qui allait l'entretenir. Mais il est vrai qu'impliquer les habitants de manière durable demande plus de temps et amène à des blocages. Ceci n'est pas dû à des démarches contradictoires de la Ville, mais à un décalage temporel qui existe entre ce genre de programmation et la mise en place de ce genre d'activités. Le collectif a voulu jouer sur ce décalage en disant qu'il n'y avait pas

de limite de temps, et en partant du principe que même si le projet n'est pas conclu entièrement, les contacts sont lancés et seront maintenus par la suite. Le plus important étant de mobiliser cette dynamique.

– Le symbole de la fusée représentant le processus de projet, est-ce quelque chose de nouveau pour la Mairie de Paris ?

- C'est en effet totalement nouveau, et cela va à l'encontre de toute la logique de la Ville de Paris développée pendant des dizaines d'années, où la vérité était affirmée avant tout. Est-ce que politiquement cela sera porté jusqu'au bout et sera vendeur ? Sur ce point, le collectif ne le sait pas. Mais il est indéniable que cette démarche est beaucoup plus intéressante qu'une démarche totalement structurée et fermée, où chacun a un rôle défini et où il n'y a pas de possibilité de développement. Cette démarche ouvre donc un ensemble de libertés, mais cela peut aussi parfois donner le vertige. Du point de vue social, cela constitue aussi un très bon entraînement pour les habitants. Il est nécessaire de les habituer au fur et à mesure que, pour se réapproprier un espace, il ne faut pas attendre que quelqu'un vienne proposer des animations et réaménager pendant un certain temps, mais il faut qu'eux-mêmes se mettent en branle et fassent quelque chose. Ils doivent comprendre qu'aujourd'hui, il est possible de se réapproprier des espaces en friche de façon très directe. Cette démarche est donc très intéressante pour faire comprendre aux habitants qu'ils ont cette possibilité. Etant donné qu'ils n'ont pas l'habitude, il est nécessaire à ce que cela se développe dans la pensée collective et dans la société. C'est une nouvelle manière d'intervenir dans l'espace, chose dont personne n'a l'habitude. Même s'il y a un objectif final en termes d'aménagement, le fait de mettre en place de la coconception et de la coconstruction est déjà un premier objectif en soi de pouvoir se rapprocher de l'espace qu'il y a autour de nous. Cela permet de responsabiliser, sensibiliser et de rendre acteurs les habitants.

– Les procédés mis en œuvre par le collectif *Les Pipistrelles* sont-ils semblables à ceux des trois autres collectifs ?

- Dans le 14^e, le collectif est toujours resté dans une logique de projet, et cela permet de constituer des pistes de travail. Dans les autres collectifs, des outils d'expression, semblables aux attrape-rêves, furent mis en place, tels les portraits chinois ou les post-it, mais ceux-ci ne contenaient pas forcément une démarche de projet. Il est important de ne pas confondre les outils avec les objectifs. Faire s'exprimer les personnes sur des feuilles de papier est un outil, mais les objectifs doivent être différents. Dans chaque station, les collectifs ont utilisé des outils similaires, mais avec des approches au projet et des démarches différentes. Dans le 12^e, la démarche portait sur le contrôle logistique du lieu et était assez pragmatique. Dans le 20^e, des animations régulières étaient proposées mettant en avant la démarche de faire du site un lieu de respiration spécifique pendant une journée de la semaine. Dans le 19^e, l'expérimentation s'est davantage portée sur les événements. Des activités éphémères et liées à une thématique particulière, notamment le dispositif roulant. Ils travaillèrent sur la mise en valeur et la mise en visibilité de la Petite Ceinture grâce à de la signalétique géante et des concours de cartes postales avec les engins roulants. Le fait que chaque collectif ait eu une approche différente constitua un point intéressant et montre l'ouverture de ce type de démarche. Dans un cadre partagé, chaque collectif avait néanmoins la possibilité de mettre en œuvre sa propre méthode. De manière générale, il est possible de dire que le nouveau rôle de l'architecte est celui de l'« agent spatial », selon le concept mis en avant par

Jeremy Till²¹⁴. Son rôle est de permettre aux habitants de reconnaître les pouvoirs qu'ils ont sur les changements de l'espace autour d'eux. Le but est donc de les accompagner au fur et à mesure vers une autonomie. De ce point de vue, la démarche mise en place sur la Petite Ceinture met en avant ce nouveau rôle, en orientant la programmation de ce site à l'identité très particulière et en informant les habitants des potentialités du site, de ses contraintes et de leurs capacités autonomes de réinvestir cet espace.

Toutefois, un des freins de cette démarche fut celui du manque de temps. Le choix d'impliquer d'abord les habitants et après de lancer la conception et la construction fit que le projet mis du temps à émerger et cela laissa moins de temps pour finir les aménagements.

– Quelle importance fut donnée aux usages préexistants et comment pourront-ils être conservés ?

- Les usages préexistants sont primordiaux et, pour cela, les ateliers ont fonctionné du fait que les usagers habituels acceptèrent de discuter avec le collectif. Même s'ils auraient, en général, préféré pouvoir garder cet espace pour eux, ils n'eurent pas la présomption de le faire et acceptèrent l'ouverture au public.

– Certains furent déjà évoqués, mais quels sont les freins et les limites de cette démarche ?

- Les limites de la mission de 6 mois furent d'avoir pu penser que l'appropriation, la mobilisation des personnes, la coconstruction d'un projet et sa validation par toutes les instances administratives, était possible. D'autre part, l'arrêt du travail des collectifs entre les deux missions est un vrai problème, car il ne faut pas donner la sensation aux habitants que, pendant ce laps de temps de 3 mois, le projet s'est arrêté. Le cadre légal indéfini du site sur lequel les collectifs ont travaillé est également un frein, mais en même temps une force, comme nous l'avons déjà dit.

Dans une réflexion globale et non tronçon par tronçon, le fait d'avoir plusieurs collectifs permet d'avoir une richesse d'approches, de programmes et de sensibilités, mais rend plus difficile la démarche en n'ayant pas d'approche globale et pouvant à terme risquer la sur-programmation.

D'autre part, pour la seconde mission (celle démarrant en 2017), le fait que plusieurs collectifs gèrent l'ensemble de la Petite Ceinture aurait dû inciter la Mairie à missionner un collectif supplémentaire pour coordonner la réflexion générale (proposition initialement inscrite au plan-programme de ABCD).

– Dans cette réflexion sur la création d'usage, de quelle manière le collectif imaginait pouvoir faire une préfiguration d'usages en s'assurant qu'ils soient pérennes ?

- Les usages furent sélectionnés, car ils présentaient tous un potentiel de pérennité, assuré par le fait qu'ils étaient portés par des acteurs durables dans le temps et adaptés au site. La pérennité fut donc à l'origine des préfigurations d'usages, mais il n'est pas possible de savoir s'ils seront pérennes. C'est notamment sur ce point qu'il y aura une différence entre la mission de

²¹⁴ TILL Jeremy, AWAN Nishat, SCHNEIDER Tatjana, *Spatial Agency, Otherways of doing architecture* : 32, Londres et New York, Routledge, 2011

préfiguration et celle à la suite de coconstruction. La Petite Ceinture voyant sa notoriété grandir, celle-ci va voir apparaître un nombre important d'usages et risque la sur-programmation ; problème mis en avant dès la première réunion inter-collectifs à la Mairie de Paris. La démarche peut continuer ainsi pendant un moment, mais les collectifs se verront confrontés à faire des choix sur les usages et les activités proposées. Pour la mission de 6 mois, il fut possible de proposer beaucoup d'idées, mais à terme, il faudra prendre le temps de faire une mise en cohérence de toutes les propositions sur les différents tronçons et attendre l'arbitrage de la Ville sur les ambiances et les caractéristiques à retenir.

- Quelles sont les conséquences à ce que ces usages et ces projets viennent du cadre institutionnel et non pas d'un processus *bottom up* ?

- Il s'agit en fait d'une question presque culturelle, française, car il semble que le nombre d'exemples de processus *bottom up* soit assez limité en France. Il est certain que les propositions que porte le collectif manquent d'une vitalité et semblent être maintenues comme sous « perfusion ». Ces projets ne viennent pas d'un besoin, ni d'une envie forte de s'imposer. Le rôle du collectif est donc important pour garder une vitalité, une fraîcheur et une exigence aux projets. A l'inverse, lorsqu'il s'agit de démarches qui viennent du bas, les projets sont beaucoup plus forts et sont ancrés dans la réalité. Mais cette comparaison est faite avec le cadre italien qui est très différent, du fait que l'Etat et les institutions sont très peu présents. Si les personnes ne font rien par elles-mêmes, il ne se passera rien. Depuis les années 70', des groupes de jeunes occupent des friches et en font des espaces publics, comme à Milan avec des cours dispensés aux enfants par des artistes ou bien le collectif *Leoncavallo* proposant tous les ans une programmation théâtrale continue sur trois jours. Au contraire, en France, il existe toujours un dispositif pour pallier le problème ou pour tenter de le résoudre. Il est donc difficile de faire émerger des processus *bottom up* dans un contexte où la présence des institutions est très forte. Au Portugal, de nombreux exemples de projets venant du bas sont connus et les plus intéressants sont ceux ayant émergé à la suite de la crise de 2008, face aux besoins cruciaux de la population. Ainsi, lorsque les projets ne répondent pas à de réelles nécessités mais proposent plutôt de simples améliorations de la vie des habitants, ce type de processus a plus de mal à émerger.

D'un autre côté, le cadre institutionnel missionnant des collectifs permet aux architectes de jouer leur rôle, comme nous l'avons dit, d'« agent spatial ». En France, les individus sortant de nombreuses années d'expériences de concertation, il est nécessaire de leur faire comprendre qu'ils ont aujourd'hui la possibilité de jouer un vrai rôle. A l'heure actuelle, lorsqu'on demande aux personnes ce qu'elles souhaitent pour leurs espaces publics, les premières réponses sont pour moins de poubelles et plus de vert. Il est donc nécessaire de réhabituer les personnes à penser plus librement et de manière plus poussée.

- Parmi les usages qui se préfigurent, quels sont ceux qui pourraient à terme devenir des biens communs ?

- Il peut y en avoir plusieurs. En revanche, ils ne sont pas encore prêts à émerger. Il faut laisser du temps pour que les projets démarrent. Mais tout comme la question sur la pérennité des usages, la préfiguration de biens communs est un critère au final fondamental à l'ensemble des propositions qui émergent. De plus, lors des ateliers de coconception, il fut possible d'observer

que les habitants émirent le souhait de créer, non pas des associations éparpillées par thématique (agriculture, apiculture, convivialité, ...), mais de se regrouper autour d'une seule et même association pour la Petite Ceinture dans le 14^e. Celle-ci mettrait en place des règles partagées et communes à tous, mais suffisamment souples pour chaque activité. Si l'idée n'était pas de l'étendre à l'ensemble de la Petite Ceinture, mais de rester sur des échelles d'arrondissement et de quartier, il est toutefois possible d'imaginer une autre association générale, n'exprimant pas un contre-pouvoir, mais plus comme balance à ce couple maître d'ouvrage/collectifs. Ne s'agissant que de propositions, celles-ci devront être reprises et retravaillées par les futurs collectifs.

- Parmi les bénévoles qui se sont inscrits aux tables de travail, quel type de mixité sociale représentaient-ils ?

- Comme nous l'avons dit, la mixité des personnes aux ateliers de coconception et de coconstruction n'était pas très importante. Il s'agissait principalement de personnes qui avaient du temps pour venir. Les classes d'âges furent bien représentées, mais il s'agissait principalement de personnes d'origine française, de la classe moyenne, en profession libérale, ou employés. En revanche, les personnes venant visiter la Petite Ceinture, sans forcément participer aux ateliers, présentaient quant à elles une mixité sociale plus importante. De ce point de vue, la démarche de la Ville de mettre en place ces chantiers de manière relationnelle avec les quartiers qui les entourent était intéressante. Il ne s'agit alors plus seulement de mixité sociale, mais aussi d'activités en fonction des espaces, de leurs morphologies, de leurs histoires, etc. C'est une question à prendre dans son ensemble pour la suite de la démarche. Même si cela peut être dû à un manque de temps pour élargir le panel de personnes venant aux ateliers, cette mission de préfiguration n'a pas réussi à aboutir à de la mixité sociale. Lorsque plus de 300 personnes viennent aux ateliers, il n'est pas possible de dialoguer avec chacune d'entre elles.

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS.....	7
INTRODUCTION.....	9
I - LA PETITE CEINTURE : DU SERVICE PUBLIC A L'USAGE PUBLIC	15
a - UNE HISTOIRE FERROVIAIRE 1852 - 2005	15
b - UN BIEN CONVOITE PAR TOUS 2006 - 2014.....	18
c - INNOVATION DE PROCEDE ET DEMARCHE PARTICIPATIVE 2015 - 2016.....	24
d - SOCIOLOGIE DE L'INNOVATION : CLEFS DE LECTURE	28
II – LE DEFI DES CHANTIERS PARTICIPATIFS POUR UN PROCESSUS INNOVANT DE FABRICATION URBAINE	41
a - PRECISIONS METHODOLOGIQUES	41
a.1 - Chronologie d'une recherche participative.....	41
a.2 - Mon immersion au sein des collectifs <i>Les Pipistrelles</i> et <i>Traverse</i>	44
b - DIAGNOSTIC DES USAGES PREEXISTANTS 2013 - 2015	46
c - LES CHANTIERS PARTICIPATIFS, UNE INNOVATION DE PROCEDE ? 2016.....	51
d - REUSSIR L'AGRICULTURE URBAINE, UN OBJECTIF DANS L'AIR DU TEMPS	64
III – PROCESSUS D'URBANISME TRANSITOIRE : QUELLES TRACES LES CHANTIERS PARTICIPATIFS LAISSERONT-ILS ?.....	69
a - LA RECHERCHE-ACTION COMME TREMPLIN AU PROJET PROFESSIONNEL	69
a.1 - Chronologie d'une recherche-action.....	69
b - 9 CHANTIERS PARTICIPATIFS POUR 3 COLLECTIFS 2017 - 2018	70
c - LES BIENS COMMUNS : UN AVENIR POUR LA PETITE CEINTURE ? 2018 - 2019.....	81
PRE-CONCLUSION	87
a - LE TEMPS COMME OUTILS DE RECHERCHE ET DE PROJET	87
b - PROJET DOCTORAL : QUELLE SUITE DONNER ?.....	90
CONCLUSION	93
REFERENCEMENT DES SOURCES.....	98
BIBLIOGRAPHIE THEMATISEE.....	98
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	105
TABLE DES ENTRETIENS.....	106

ANNEXES	107
PLANCHE CONTACT : VISITE DE LA PETITE CEINTURE MAI 2016.....	109
DIAGNOSTIC SENSIBLE DES TRONCONS OUEST ET NORD – COLLECTIF <i>TRAVERSE</i>	119
TABLEAUX CHRONOLOGIQUES ET METHODOLOGIQUES.....	133
GUIDES D'ENTRETIEN	136
COMPTE-RENDUS D'ENTRETIEN.....	144
TABLE DES MATIERES	167



RESUME

Depuis l'arrêt du trafic ferroviaire en 1993, la Petite Ceinture de Paris n'a pas cessé de faire rêver en tant que friche urbaine où tout serait possible. Après plus de vingt années de débats et de concertations, il fut finalement décidé, conjointement par la SNCF et par la Mairie de Paris, que ce lieu, aujourd'hui mythique au-delà même de nos frontières nationales, ne pourrait être rénové de manière conventionnelle, comme cela avait d'ores et déjà été testé par le passé. Cette volonté de changer les pratiques de la fabrique de la ville émergea grâce, d'une part, à une volonté sociale de faire différemment et, d'autre part, à la volonté de prendre au maximum en compte l'ensemble des enjeux qui composent l'identité actuelle de la Petite Ceinture. De cette double volonté, naquit au printemps 2016, sous la plume de l'agence d'ingénierie culturelle ABCD, un plan-programme mettant en œuvre une démarche participative et innovante, proposant aux Parisiens de coconstruire le projet de la Petite Ceinture ! Ce présent mémoire de recherche de Master en architecture a, de ce fait, pour objectif de montrer de quelle manière les différents acteurs, à l'origine du projet, réussirent à inclure leurs réflexions et décisions dans un processus innovant d'urbanisme transitoire, permettant d'entrevoir, de l'ouverture expérimentale de la Petite Ceinture à celle permanente, l'émergence possible de nouveaux usages et de pratiques d'auto-gestion. Cette démarche est d'autant plus intéressante qu'elle est pionnière pour la Mairie de Paris en tant que projet urbanistique et participatif de très grande échelle. Le travail de recherche s'appuya d'une part sur le diagnostic des innovations de procédés et d'autre part sur une immersion de deux années au sein des chantiers participatifs permettant d'analyser, par des méthodologies de recherche participative et de recherche-action, la préfiguration des nouveaux usages et des micro-projets de quartier pouvant à terme prendre la forme de biens communs.

Mots-clés :

Petite Ceinture ferroviaire de Paris, Sociologie de l'innovation, Urbanisme transitoire, Bien commun, Projet participatif, Chantier participatif, Budget participatif, Coconstruction, Agriculture urbaine, Friche urbaine, Friche ferroviaire, SNCF, Mairie de Paris, Recherche-action.

