

Emilie BAJOLET

**Fabriques du lieu,
l'aventure sociale d'une friche
en milieu urbain.
Le cas de la Petite Ceinture de Paris**

Sous la direction de : Michèle de LA PRADELLE

Anthropologie sociale et Ethnologie
Diplôme d'Etudes Approfondies
Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales

Année Universitaire 2001-2002

Table des matières

Avant-propos	p. 4
Introduction	p. 23
<u>Première Partie</u>	p. 30
Du déchet au patrimoine, itinéraire d'un objet urbain atypique. 1990-1995	
<u>Chapitre Premier</u>	p. 33
Trois glissements dans la perception du lieu, la Petite Ceinture change de statut. 1990 – 1992	
1 - De la voie de chemin de fer à la friche ferroviaire.....p. 34	
2 - De la voie ferrée au lieu de mémoire.....p. 38	
3 - De la voie de chemin de fer au parcours touristique.....p. 40	
<u>Chapitre Deux</u>	p. 43
Naissance d'un combat	
1 - Le récit des origines.....p. 44	
2 - Des connaisseurs aux premiers militants, transmission d'une passion.....p. 45	
3 - Le 'dernier train', point de départ de l'engagement militant.....p. 47	
<u>Chapitre Trois</u>	p.50
La construction d'une identité. 1993-1995	
1 – Les premiers temps du militantisme associatif.....p. 50	
2 – Constituer la définition plurielle de la Petite Ceinture.....p. 56	
3 – Des militants au grand public, forger un territoire d'exception...p. 59	

<u>Deuxième partie</u>	p. 74
La Petite Ceinture, lieu du politique. 1995 – 2002	
 <u>Chapitre Premier</u>	 p. 77
Projections et perspectives, la Petite Ceinture conjuguée au futur. 1995 – 1997	
1 – La question du devenir de la Petite Ceinture.....p. 78	
2 – La friche, miroir de la ville de demain.....p. 82	
 <u>Chapitre Deux</u>	 p. 87
La Petite Ceinture au centre des réflexions publiques. 1998-2000	
1 – La Commission Petite Ceinture ou la cohabitation des antagonismes.....p. 88	
2 – Manifestations festives et débat public, la société civile s’empare de la Petite Ceinture.....p. 94	
 <u>Chapitre Trois</u>	 p. 105
Mises à l’écart, le temps du scandale. 2001-2002	
1 - Un nouveau contexte.....p. 105	
2 – Les choix de la nouvelle municipalité.....p. 110	
3 – Résistances associatives.....p. 119	
4 – La Petite Ceinture porteuse d’un nouveau sens.....p. 126	
 <u>Chapitre Quatre</u>	 p. 131
Après l’enquête, Le retour à la normale d’une situation d’exception ?	
1 – Mise à l’écart des militants.....p. 132	
2 – Réseau Ferré de France réaffirme son droit de propriété.....p. 133	
 <u>Conclusion</u>	 p. 136
<u>Bibliographie</u>	p. 149
<u>Annexes I à XXXXVIII</u>	p. 161

« Une friche industrielle ou marchande, c'est tout le contraire d'une identité fixe. Si on peut y lire la clarté d'une identité passée en regard d'une fonction spécifique, industrielle ou marchande, et des hommes qui l'accomplissait, celle-ci est aujourd'hui révolue. Elle laisse place à de nombreuses possibilités. L'aménagement intérieur hérité du passé n'est pas une contrainte suffisante qui dirait irrémédiablement l'usage que l'on « doit en faire », au contraire, elle peut accueillir aisément des pratiques et des imaginations diverses et multiples. »

Fabrice Raffin,
La mise en culture des friches industrielles,
1998, p. 24

« Panam' je te revois au passé
La taille serrée à ta mesure
Par un brillant ruban d'acier
Qu'on appelait Petite Ceinture
Longeant les fortifications
Maisons sordides, quartiers rupins
La ligne et ses vingt sept stations
Portant le sourire parisien »

[1^{er} couplet d'une chanson
dédiée à la Petite Ceinture]
L. Guillaume, D. Bricnet

Avant-propos

« Le sociologue des espaces (...), tente de réfléchir à la manière dont les espaces (...) sont produits, modelés, occupés, modifiés, détournés, imaginés par les hommes en société ; comment ces espaces, préalables, projetés, présents, sont vécus et rêvés, comment ils interviennent plus ou moins activement - en empêchant, en favorisant, en accompagnant – la vie individuelle et collective : comment ils manifestent, concrétisent des rapports sociaux, des valeurs, des consensus, comme des conflits ou des rejets. »
Măi té Clavel¹

La ligne de chemin de fer de Ceinture de Paris, dite ‘Petite Ceinture’ est une infrastructure ferroviaire construite au XIXe siècle. A l’origine boucle de trente-trois kilomètres bordant la capitale française, après un siècle d’avaries ayant conduit à son abandon progressif, elle existe toujours aujourd’hui sur une distance de vingt-trois kilomètres, et traverse tout à tour en tranchée, en surélévation, au même niveau que la voirie ou encore par le biais de tunnels les neuf arrondissements périphériques de la commune de Paris.²

Depuis le début des années quatre-vingt-dix, alors que son utilisation ferroviaire, déjà fort réduite, devient de moins en moins discernable par les populations riveraines, la Petite Ceinture va progressivement être perçue comme friche ferroviaire par la population. L’absence de train, le constat d’abandon et la facilité d’accès au lieu vont permettre diverses pratiques d’appropriation de la part des parisiens. A la suite de ces premières manifestations civiles anonymes, et sous l’impulsion conjointe de quelques militants, de la presse et des élus parisiens, va progressivement se créer autour de cette voie ferrée à l’abandon implantée en plein Paris, un débat public mouvementé,

¹ Clavel Măi té, ‘Sociologie et ethnologie urbaine’ in Sylvia Ostrowetsky (dir.), *Sociologues en ville*, Paris, L’Harmattan, 1996, p. 85. L’auteur évoque ici les espaces habités, mais son propos s’applique à mon sens à d’autres types d’espaces.

² Voir cartes en annexe I et II

engageant un panel large et diversifié d'acteurs sociaux (riverains, associatifs, élus, institutionnels), autour de la question de sa conservation puis de sa requalification.

A partir d'une enquête de terrain ethnographique menée entre novembre 2001 et juin 2002, ce travail va s'attacher à décrire les principales opérations sociales et symboliques dont ce lieu au statut spécifique a été la cible durant cette période de plus de dix ans. Il s'agira d'analyser, à partir de la description des comportements sociaux, des discours et des productions de différentes catégories d'individus, l'état évolutif de la perception symbolique de cette voie ferrée ne supportant plus de trafic régulier. L'objectif de ce travail sera de montrer quels ont été les différents processus dynamiques de création symbolique dirigés vers cet espace ou, pour le dire autrement, de décrire la façon dont les multiples agents sociaux ont opéré la fabrication plurielle d'un espace pour le constituer en lieu signifiant, au fil des dix dernières années.

Sur la base d'un déroulement chronologique, les développements présentés tenteront de reconstituer les grandes étapes structurant les pratiques et la réflexion publique sur ce lieu depuis le début des années quatre-vingt-dix. Il nous faudra pour la description de chacune de ces étapes historiques, à la fois fournir des éléments contextuels révélateurs, préciser les types d'action et de pratiques engagées dans ou autour de ce lieu et décrire la nature et l'évolution des relations sociales nouées entre les différents personnes participant à la réflexion publique sur le sort de cette emprise. En ce sens, nous en reparlerons, il s'agira de reconstituer pour chaque époque donnée l'état de la *situation* dans laquelle se trouve la Petite Ceinture.

Et puis, s'agissant d'un lieu perçu majoritairement comme une friche ferroviaire, le travail présenté sera aussi l'occasion de questionner la spécificité de ce type d'espace inséré dans le tissu dense de la ville, en interrogeant la particularité des perceptions, des appropriations et des opérations sociales qu'il suscite.

* * *

Avant de commencer l'enquête, je connaissais de réputation 'la friche' de Petite Ceinture et, pour m'y être promenée, j'avais constaté qu'elle faisait l'objet d'une multiplicité étonnante d'occupations détournées. Je savais qu'elle servait de lieu de promenade aux parisiens, de terrain de jeu aux enfants, de zone d'expression pour les graffeurs ; j'avais repéré les traces d'occupations nocturnes (feux de camp, affaires de couchage), et j'avais moi même participé à des fêtes de plusieurs centaines de personnes sur les rails désaffectés. Je connaissais le destin de certaines des gares transformées en restaurants, café concert, locaux commerciaux, ou atelier d'artiste, et j'avais vu qu'ici et là avaient été aménagés des jardins potagers aux bords des voies. Bref, j'avais

connaissance que la topographie du lieu ainsi que son accès relativement aisé par les populations avait favorisé des phénomènes de réappropriation plus ou moins spontanés³. Partant de cette constatation, j'eus initialement l'intention d'observer ces pratiques du lieu, de décrire minutieusement à la manière de François Augoyard ou Michel de Certeau⁴ les comportements cheminatoires des individus fréquentant le lieu, de décrire les 'ruses millénaires', les 'arts de faire'⁵ anonymes qui, de ce lieu perçu comme laissé à l'abandon, avait su produire un espace multi-fonctionnel inédit. Mon intention était alors de saisir les phénomènes de repérages de l'espace, d'exploration des lieux, de nomination et d'ordonnement, d'assignation à un rôle particulier, d'occupation, et plus largement de décrire tout ce qui pouvait conduire dans la pratique concrète du lieu à son appropriation symbolique, à faire de lui un territoire.

Pourtant, ce qu'avait pu me fournir comme informations une 'observation flottante'⁶, se révéla bientôt être la partie immergée de l'iceberg. En effet, au delà de ces occupations concrètes des lieux, je pris bientôt connaissance que son existence sociale dépassait grandement ces manifestations extrêmement visibles et repérables, que la Petite Ceinture avait suscité un intérêt beaucoup plus fort, se manifestant non plus sur les lieux mêmes, mais dans les espaces plus virtuels de la réflexion publique.

Les premières démarches de collecte documentaire firent apparaître l'ampleur de l'intérêt porté à cet espace. A titre indicatif de la publicité qui lui est faite, j'ai pu récolter plus d'une centaine d'articles de presse écrite lui étant consacrés durant la période 1990-2002 (quotidiens locaux et nationaux, hebdomadaires nationaux, journaux

³ Pour quelques exemples d'occupations détournées, voir les photographies 23 à 32 en annexe de ce mémoire, pour visualiser la transformation des anciennes gares, voir les photographies 20 à 22.

⁴ Augoyard Jean-François, *Pas à pas, essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris, Seuil, 1979, 186 p. ; Certeau (de) Michel, *L'invention du quotidien*, tome I : *Arts de faire*, tome 2 : *Habiter, cuisiner*, Paris, Folio Essais, 1990, 350 p.

⁵ J'emprunte ces expressions à Michel de Certeau, 1990, *op.cit.*

⁶ Mes premières approches de la Petite Ceinture, à la fois découvertes, ballades et repérages consistaient à promener un regard ouvert sur le lieu au cours de longues marches tout au long de son parcours. Cette méthode d'observation est qualifiée et décrite par Colette Pétonnet dans un article consacré au cimetière du Père Lachaise : au travers d'un cheminement, « *elle consiste à rester en toute circonstance vacant et disponible, à ne pas mobiliser l'attention sur un objet précis, mais à la laisser « flotter » afin que les informations la pénètrent sans filtre, sans a priori, jusqu'à ce que des points de convergence, apparaissent et que l'on parvienne alors à découvrir des règles sous-jacentes.* ». Cette méthode constitue à mon sens un bon départ pour toute enquête se consacrant à un lieu spécifique, mais s'avère rapidement insuffisante dans le cas de la Petite Ceinture. Pétonnet Colette, 'L'observation flottante, l'exemple d'un cimetière parisien', *L'Homme*, oct-déc. 1982, XXII (4), pp. 39.

de mairies ou d'associations), articles de presse auxquels il faut ajouter plusieurs émissions de radio et quelques reportages télévisés. J'ai pu également consulter près d'une dizaine d'ouvrages et numéros spéciaux de revues, visionner quatre documentaires lui étant spécifiquement dédiés, et dénicher une pléthore de sites Internet. C'est sans parler des chansons, poèmes, dessins, tableaux, photographies, romans ou bandes dessinées dont la Petite Ceinture a été l'inspiratrice.

Puis, à la lumière du contenu de ces différents supports, je découvre un certain nombre d'individus, de personnages, qui apparaissent de façon récurrente ; je prends connaissance de l'existence de plus de vingt associations à but non lucratif ayant, soit pour objet la Petite Ceinture, soit s'y étant intéressé de manière spécifique pendant une période donnée ; et surtout je réalise que la Petite Ceinture en friche a, depuis le début des années quatre-vingt-dix, fait l'objet d'un débat public sans précédent, engageant élus, institutionnels, associatifs et riverains, et touchant assez largement le grand public. C'est, entre autres, de ce débat aux ressorts complexes dont il va être question tout au long de ce travail, l'objectif étant de montrer pour quelles raisons, quels enjeux urbanistiques et politiques, et selon quels modes ce lieu a suscité une telle multiplicité d'opérations sociales.

On l'aura compris, la façon d'aborder la situation de cet espace en friche aura pris des tours beaucoup plus politiques que mes intentions premières. Toutefois, la démarche développée s'efforcera de prendre en compte à la fois le contexte historique, industriel et juridique, les occupations concrètes du lieu, sa dimension imaginaire ainsi que les formes prises par le débat public ; afin de construire une approche transversale du lieu articulant les diverses opérations sociales et symboliques dont il a été le support durant les dix dernières années.

La Petite Ceinture comme objet d'étude

Malgré les amputations subies et les variations du degré d'abandon sur son pourtour, il n'en demeure pas moins que la Petite Ceinture garde une pertinence à être appréhendée par le chercheur sur la globalité de son pourtour.

Un parcours de trente trois kilomètres, mille hectares de terrain, neuf arrondissements traversés, plus d'une dizaine de bâtiments voyageurs conservés, environ deux cent mille personnes riveraines de la ligne, implantée au cœur d'un tissu urbain aussi dense que celui de Paris, la Petite Ceinture est une emprise industrielle d'une taille considérable. Pourtant, l'ampleur géographique de ce site ne nous a pas découragé à vouloir analyser les enjeux sociaux se construisant autour de ce lieu dans son ensemble, et ceci pour plusieurs raisons.

En effet, elle est tout d'abord appréhendée comme un tout par la majorité des personnes rencontrées. Une grande partie du débat qui se développe de façon marquée

tout au long des années quatre-vingt-dix et jusqu'à aujourd'hui, se structure autour de la défense de l'intégralité de ce patrimoine. La conservation du site constituera l'une des lignes directrices des réflexions menées sur son devenir, l'échelle d'appréhension du lieu devenant un des thèmes centraux de rupture, distinguant les partisans d'une approche globale du site, des partisans d'un traitement local des portions de ligne.

De plus, nous verrons l'importance dans la construction du discours sur la Petite Ceinture des notions de circularité ainsi que la centralité de sa fonction de liaison entre différents arrondissements de Paris, qui sont indissociables de son appréhension globale.

Enfin, la variation même des formes du débat et du sort réservé à l'emprise dans les différents arrondissements de Paris est révélatrice du contraste entre les dynamiques sociales, économiques et culturelles locales que traverse la ligne. En effet, comme nous le verrons, les formes singulières prises par le débat sur le devenir de la Petite Ceinture dans les différents arrondissements sont très souvent le reflet du contexte social environnant, et répondent aux enjeux locaux d'urbanisme, de transport, de qualité de vie et de politique urbaine. A ce titre, nous verrons que l'emprise est perçue très différemment dans le XIII^e et le XV^e arrondissement par exemple.

Au vu de ces caractéristiques, il nous a paru nécessaire de ne pas morceler l'objet d'étude ou de le réduire à une portion spécifique – un arrondissement, un projet ou une association - qui aurait retenu exclusivement notre attention, pour ainsi éviter d'ériger à priori des frontières d'analyse biaisées. Dans la perspective d'une analyse transversale des différents types d'opérations sociales se développant autour de cet espace, seule une approche globale pouvait permettre de faire apparaître la variété des enjeux, parfois contradictoires, dont elle est l'objet tout au long de son parcours.

Ainsi, ce travail s'inscrit dans la lignée d'une anthropologie en rupture avec des objets d'études réduits, soumis à la tentation illusoire d'une observation totale ; l'objet d'étude retenu ici ne pourra pas de façon évidente subir une analyse exhaustive, mais donnera lieu à une réflexion problématisée, organisée autour de quelques thèmes centraux englobant l'intégralité du lieu.

Enquête de terrain et situations observées

En ce qui concerne les aspects pratiques de l'enquête, on pourrait avancer que l'ethnographie engagée en novembre 2001 rompt avec la 'règle classique' de l'objet d'étude ethnographique : unité de lieu, de temps et d'action.

En effet, le choix d'ancrer l'analyse dans une perspective historique et une approche générale du lieu, fait disparaître d'emblée les deux unités de temps et d'action. Néanmoins, le lieu choisi comme point de départ donne l'illusion de constituer une

unité spatiale, un site d'enquête homogène, et peut produire l'image erronée d'une correspondance entre objet et site d'enquête.

Or, et c'est l'une des richesses de la friche comme objet d'étude, le site d'enquête semble déconnecté du lieu pris pour objet : la friche en elle-même, le plus souvent abandonnée, déserte, ensauvagée, contraste par son silence, par le vide qui la caractérise, avec la rumeur du débat sur son devenir qui engage depuis maintenant plus de dix ans une diversité d'acteurs sociaux étonnante, débat qui prend place *en dehors* de la friche elle-même.

Faire l'ethnographie de cette friche a donc impliqué des promenades avec les informateurs sur le lieu, un repérage topographique certes, et une présence ponctuelle lors d'événements associatifs ; mais aussi et surtout une présence dans les locaux d'associations, de mairies d'arrondissements et de la Ville de Paris, chez l'habitant, dans toutes sortes de lieux n'étant pas nécessairement à proximité de l'emprise. Ce qui se joue socialement autour de cet espace n'est pas visible par l'observation limitée au lieu même. Le site d'enquête, le terrain devient alors spatialement éclaté, diffus, voire virtuel. Il est finalement un espace de communication tout autant qu'un espace topographique.

Ainsi, bien que la Petite Ceinture ait constitué mon objet d'étude, ce lieu n'a pas pour autant constitué mon unique site d'enquête, contrairement à mon intention de départ.

Au commencement de l'enquête, après avoir effectué quelques promenades assez peu fructueuses sur les lieux, j'ai voulu rencontrer les individus que la presse citait régulièrement dans ses articles sur la Petite Ceinture. Il s'agissait le plus souvent de cinq grandes catégories d'acteurs sociaux : des riverains, des individus installés dans les lieux, d'autres engagés dans des associations, ainsi que des élus (arrondissements, Ville de Paris, Région Ile de France) et des institutionnels (Directeurs SNCF, fonctionnaires du Ministère des Transports, membres de bureaux d'études....).

Mais, étant donné leur importance numérique et le temps d'enquête limité, je ne pouvais pas cette année parvenir à organiser la rencontre de l'ensemble de ces individus.

Tout en contactant quelques personnes occupant légalement la Petite Ceinture et ses gares : un paysagiste cultivant un jardin sur les talus de la voie ferrée, un artiste peintre travaillant dans l'un des anciens bâtiments voyageurs de la ligne, le patron d'un café-concert ; j'ai choisi pour plusieurs raisons de m'intéresser principalement cette année aux acteurs engagés publiquement pour la défense de la Petite Ceinture et sa réhabilitation ferroviaire.

En effet, il me fallait avant toute chose bien connaître le contexte et l'histoire du débat, m'initier à ce que les associatifs appellent 'le dossier Petite Ceinture'. En ayant été eux-mêmes des acteurs importants, ils étaient particulièrement qualifiés pour me mettre en

contact avec d'autres personnes et me décrire en détail le déroulement de ces dix dernières années.

Privilégier la rencontre d'individus ayant eu l'occasion répétée d'exprimer leur opinion sur le lieu, pouvait non seulement faciliter les débuts de l'enquête, mais aussi éviter d'inférer, de provoquer, par le seul fait de mon questionnement, les discours en rapport avec le site. Dans le cas des associatifs, leur engagement pour rendre public le débat sur la Petite Ceinture faisaient d'eux les producteurs à priori d'un discours élaboré, il me suffisait donc dans un premier temps d'écouter ce qu'ils avaient à dire, et d'éviter ainsi de construire à l'aune de mes propres critères, l'importance symbolique de ce lieu.

J'ai donc suivi une saison durant, presque exclusivement les activités militantes d'individus participant publiquement à la réflexion sur le devenir de ce lieu et recueilli le récit de leur engagement pour la défense de la Petite Ceinture.

Cette démarche m'a amenée à rencontrer une cinquantaine de personnes, à conduire de nombreux entretiens informels ainsi qu'une vingtaine d'entretiens semi-dirigés et, enfin, à observer plus d'une quinzaine d'événements publics ou associatifs (réunions publiques de concertation, réunions inter-associatives, commissions extra-municipales, conseils de quartier, assemblées générales d'associations, colloques, intervention d'élus dans les quartiers, etc.). Plongée au cœur du débat pendant toute une saison, j'ai eu le loisirs de vivre avec les militants leur passion pour la Petite Ceinture.

Mais le travail présenté ici est aussi le résultat d'une importante recherche documentaire – textes officiels, articles de presse, ouvrages, documentaires, tracts et journaux associatifs ou syndicaux, comptes-rendus de réunions, extraits de délibérations municipales, sites Internet, etc. – qui a permis d'enrichir la connaissance du lieu et d'objectiver le déroulement des événements depuis le début des années quatre-vingt-dix.

Bien qu'ayant essayé de rassembler le plus d'informations possible, et de multiplier les sources – observations, témoignages et archives écrites – je n'ai pas obtenu de première main le point de vue de certaines catégories d'acteurs : les élus, les institutionnels et les riverains.

Les développements qui vont suivre, tentative de reconstruction des diverses facettes symboliques assignées à la Petite Ceinture depuis dix ans, devront donc être abordés non pas comme étant le récit objectif de l'histoire sociale de ce lieu mais comme l'interprétation possible des faits au regard des écrits publics, du discours et du comportement des militants associatifs.

En ce sens, les résultats présentés ici ne sont que provisoires et mériteront d'être complétés pour véritablement constituer un travail définitif sur ce lieu.

Sciences sociales en ville, sciences de la ville

J'aimerais maintenant m'éloigner du cas de la Petite Ceinture pour m'attarder quelques instants sur les contours plus généraux de ma démarche et détailler les présupposés de mon approche : les raisons pour lesquelles j'ai constitué en objet de recherche un lieu et non un groupe d'individus, et dans quelle perspective j'ai choisi d'analyser les figures sociales d'un espace perçu comme friche ferroviaire.

Durant la deuxième moitié du XX^{ème} siècle, la ville a fait l'objet de la part des ethnologues et sociologues de nombreuses études. Pourtant, de multiples articles font état d'une aporie disciplinaire sur l'étude *de la ville* en tant qu'environnement sensible, envisagée comme cadre spatial spécifique. Les textes comme ceux de Maité Clavel⁷ ou d'Albert Lévy⁸ reprochent aux chercheurs d'appréhender la ville uniquement comme décor pour des groupes de population qui forment l'objet même de la recherche. On a alors affaire à une ethnologie *dans* la ville, qui occulte la spécificité de l'environnement urbain pour ne s'intéresser qu'aux particularités culturelles de groupes constitués comme tels.⁹

Le parti pris ici a été de renverser cette primauté du groupe social pour constituer le cadre spatial urbain comme objet d'étude à part entière. Il s'agissait, à l'instar de Jean-Claude Chamboredon¹⁰ et Colette Pétonnet¹¹ pour les grands ensembles, de saisir les liens réguliers entre un type de configuration spatiale et les représentations, les valeurs et les pratiques qui y sont attachées. Comme Michèle de

⁷ Clavel Maité, 'L'ethnologie urbaine en France : des sociétés exotiques à l'espace urbain', *L'Homme et la Société*, 1992, 2, 104 'Anthropologie des espaces habités', pp. 97-110 ; Clavel Maité, 'Sociologie et ethnologie urbaine' in Sylvia Ostrowetsky (dir.), *Sociologues en ville*, 1996, Paris, L'Harmattan, pp. 85-90.

⁸ Lévy Albert, 'Le système résidentiel et son fonctionnement socio-sémiotique : connotations sociales de l'espace et styles de vie', *Espaces et Sociétés*, n° 73, 1994, pp. 99-113 ; Lévy Albert, 'Pour une socio-sémiotique de l'espace' in Sylvia Ostrowetsky (dir.), *Sociologues en ville*, 1996, Paris, L'Harmattan, pp. 161-178.

⁹ On retrouve des remarques du même type chez Michel Agier. Agier Michel, *L'invention de la ville, banlieues, townships, invasions, favelas* ; Ed. des Archives Contemporaines, 1999, 176 p.

¹⁰ Chamboredon JC, Lemaire M. , 'Proximité spatiale et distance sociale : les grands ensembles et leur peuplement', *Revue Française de Sociologie*, n°XI-1, 1970, p. 3-33.

¹¹ Pétonnet Colette, *Espaces habités, ethnologie des banlieues*, Galilée, 1982 et *On est tous dans le brouillard*, Galilée, 1983.

la Pradelle pour le marché de Carpentras¹², je souhaitais appréhender la ville tel un emboîtement d'espaces sociaux interdépendants, mettre en relation un lieu, un temps et une sociabilité particulière¹³.

Ainsi, plutôt que de tirer le fil conducteur de la recherche d'un groupe social déterminé à priori, j'ai fait le choix de prendre comme point de départ une configuration spatiale spécifique et de me pencher sur la diversité de sa fréquentation, des pratiques et représentations qu'elle engendre. Cette approche transversale permet, me semble-t-il, de quitter un culturalisme excessif et essentialiste pour tenter, à partir d'un type de lieu spécifique, de décrire la diversité des appropriations mentales et matérielles dont il fait l'objet de la part des multiples 'personnalités' sociales qui le fréquentent ou au contraire ne le fréquentent pas.

De plus, il ne s'agit pas ici d'un espace quelconque - d'un quartier, d'une rue ou d'un îlot d'habitations - mais d'une emprise industrielle implantée au cœur de Paris, dont l'exploitation s'est progressivement réduite jusqu'à atteindre un niveau de sous-utilisation tel, qu'elle est apparue aux yeux des parisiens comme abandonnée. Même si, nous y reviendrons, le statut de friche est tout à fait discutable en ce qui concerne cette emprise ferroviaire, la perception de ce lieu comme espace libre, comme friche industrielle au sein d'un tissu urbain particulièrement dense, a donné lieu à des processus d'appropriation tout à fait spécifiques.

C'est dans cette perspective que ce lieu a attiré mon attention, puisque mon projet à l'origine était de constituer en champ de recherche l'analyse des configurations sociales des 'espaces vacants' en milieu urbain.

Vide et plein en milieu urbain, les espaces vacants comme champ de recherche

La ville a souvent été définie par la densité et l'intensité du bâti, des interactions sociales, des échanges, des flux ; mais cette structure urbaine est aussi caractérisée par un processus dynamique constant qui fait évoluer de façon structurelle la valeur et la fonction conférées à ses différentes parties.

Dans ce cadre, les études de sciences sociales s'attachent aujourd'hui à décrire les mutations de l'espace urbain : Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot ont dans cette perspective décrypté la transformation d'un quartier résidentiel de la haute bourgeoisie

¹² La Pradelle (de) Michèle, *Les vendredis de Carpentras, faire son marché en Provence ou ailleurs*, Paris, Fayard, 1996, 374 p.

¹³ La Pradelle (de) Michèle, 'Comment décrire un marché ?' in Sylvia Ostrowetsky (dir.), *Sociologues en ville*, 1996, Paris, L'Harmattan, pp. 91-104.

en quartier d'affaire¹⁴ ; d'autres auteurs, ethnologues, sociologues et urbanistes se sont intéressés à la requalification de certains quartiers¹⁵, aux stratégies résidentielles et leur conséquences sur l'évolution de la morphologie urbaine, à l'émergence de nouvelles infrastructures et leur impact sur l'ordre urbain.

Consécutivement à ces métamorphoses, certains espaces se trouvent porteurs de valeurs et de représentations nouvelles, et peuvent tour à tour être l'objet d'un engouement de la population ou au contraire d'un rejet structurel qui peut aller jusqu'à l'abandon.

Faisant mienne cette approche de l'espace urbain comme enjeu¹⁶, ce sont justement les espaces fuis, vidés, déqualifiés, abandonnés qui retiennent mon attention et que j'ai regroupé sous le vocable d' « espaces vacants », pour constituer ceux-ci en champ de recherche à part entière.

A l'intérieur du terme générique encore flou d'*espaces vacants*, est englobé tout d'abord le cadre bâti déqualifié : les immeubles d'habitation ou de bureaux laissés vides ; les friches industrielles : usines, hangars, entrepôts mais aussi les infrastructures routières et ferroviaires inoccupées ; auxquelles s'ajoutent les terrains vagues ; les chantiers de construction laissés à l'abandon ou encore les zones interstitielles n'ayant pas de fonction assignée ; bref, tous les lieux qui à un certain moment du processus dynamique urbain se trouvent être inutilisés, ou qui ont perdu leur fonction première sans avoir encore été officiellement réinvestis.

Dans la perspective d'une approche dynamique de la ville, le concept d'espace vacant désigne tout aussi bien un état : le vide, l'abandon, la vacance ; qu'un moment : la transition entre une utilisation antérieure révolue et une réappropriation potentielle. Il m'a semblé que l'étude des cycles conduisant à l'abandon progressif de parcelles géographiques, puis à leur réinvestissement, pouvait être en mesure de révéler une série

¹⁴ Je pense ici à leurs travaux sur les boulevards des Champs-Élysées et sur le XVI^e arrondissement. Pinçon Michel, Pinçon-Charlot Monique, *Quartiers bourgeois, quartiers d'affaires*, Paris, Payot, Coll. « Documents », 1993.

¹⁵ Pour exemple : Althabe Gérard, Marcadet C., De La Pradelle M., Sélim M., *Urbanisation et enjeux quotidiens, Terrains ethnologiques dans la France actuelle*, 1985, Paris, Ed. Anthropos, 199 p. ; Althabe Gérard, *Urbanisation et réhabilitation symbolique*, 1994, Paris, Anthropos ; Authier Jean-Yves, *La vie des lieux. Un quartier du Vieux-Lyon au fil du temps*, Presses Universitaires de Lyon, 1993, 268 p.

¹⁶ « *L'espace urbain comme enjeu : A la fois produit de l'activité humaine et source d'effets en retour sur les manières d'agir et de penser, l'espace est aussi un enjeu de compétition entre les différents agents pour la possession du sol ; enjeu d'appropriation symbolique, de contrôle du voisinage et de l'accès aux espaces publics ; enjeu aussi de domination politique fondée sur des compétences territoriales* », Yves Grafmeyer, *Sociologie urbaine*, 1994, Paris, Nathan, p. 26.

de comportements sociaux spécifiquement urbains, et ainsi constituer une entrée pertinente pour l'étude anthropologique de la ville.¹⁷ En ce sens, la dialectique du vide et du plein en milieu urbain devient le cadre global de la réflexion, les processus dynamiques de transformation des espaces vacants, l'objet spécifique des enquêtes de terrain.

En France¹⁸, très peu de chercheurs en sciences sociales ont pris les « espaces vacants » comme support principal de leur recherche, mené un programme d'étude comparatif puis une réflexion globale sur ce type d'espace¹⁹, comme ont pu en faire l'objet les espaces marchands, les centres villes ou le quartier. Néanmoins, on trouve ici où là sous différents registres – littérature, presse, documentaires, films de fiction, articles scientifiques, urbanistiques et artistiques – un certain nombre de remarques qui révèlent l'intensité des résonances morales, culturelles et imaginaires de ces lieux, et traduisent leur importance symbolique dans notre société.

Par exemple, Roland Castro déclare '*J'ai toujours préféré le terrain le plus vague au plus beau des bâtiments*', Marc Augé parle du '*charme incertain des terrains vagues et des friches (...) de tous les lieux du hasard et de rencontre où l'on peut éprouver fugitivement la possibilité maintenue de l'aventure*'; Gustave-Nicolas Fischer, psychosociologue de l'espace, note qu'il est '*symptomatique de voir (...) dans des villes nouvelles où l'on organise sans cesse des zones de retrait ou de détente, comment les*

¹⁷ Dans cette perspective, les friches industrielles des régions de l'Est et du Nord de la France me semble ne pas pouvoir être insérées dans ce champ, puisque dans ce cas, il s'agit de l'ensemble d'une région qui perd sa fonction dans un processus plus global de désindustrialisation, l'enjeu pour l'espace n'est donc plus tout à fait le même que dans des zones urbaines denses.

¹⁸ En revanche, dans d'autres pays et particulièrement au Québec et au Canada, les recherches en sciences sociales sur ce type d'espace sont beaucoup plus prolifiques.

¹⁹ A ma connaissance, seuls Fabrice Raffin (Université de Lyon) et Florence Bouillon (SHADYC, EHESS Marseille) s'y sont attachés jusqu'à présent. Raffin Fabrice, *La mise en culture des friches industrielles, Poitiers, Genève, Berlin. De l'épreuve locale au développement de dispositifs transnationaux* (Rapport au Ministère de l'équipement), 1998, 150 p. ; Bouillon Florence, 'Ressources et compétences des squatters urbains', *Revue Française des Affaires Sociales*, n°2, 2002 (à paraître) ; Bordreuil Samuel, Bouillon Florence, Péraldi Michel, Suzanne Gilles, Vassort Marine, *Les formes urbaines de l'errance : lieux, circuits, parcours*, PUCA, 2001, 186 p.

gens, et surtout les jeunes, préfèrent les terrains vagues qui sont des espaces non organisés aux espaces organisés qu'on leur propose.²⁰

Bien qu'intéressantes, le caractère disparate, succinct et souvent assez intuitif de ces remarques ne satisfait pas l'ambition de créer un champ de réflexion anthropologique qui s'attacherait spécifiquement à l'analyse de ce type d'espace urbain. Pour cela, il faudrait multiplier les études de cas, les monographies de friches, de terrains vagues, de squats, dont chacune d'elle prendrait en compte les conditions économiques et juridiques particulières de la situation, le contexte social et politique environnant, les opérations sociales concrètes qui s'y déroulent, les processus symboliques de construction du lieu et leurs évolution au cours du temps, les différentes formes de discours mobilisées pour en parler, ainsi que les nombreuses pratiques et stratégies d'appropriations ayant cours. Puis, à la lumière de ces observations singulières, il faudrait construire une approche transversale de ces lieux.

L'ethnographie de la Petite Ceinture constitue la première étape de ce programme de recherche, c'est pourquoi, par prudence méthodologique, j'ai pour le moment préféré la présentation de faits et la formulation de quelques hypothèses à la l'élaboration d'un modèle théorique globalisant.²¹

Espaces vacants, mises en garde et choix paradigmatiques

Cependant, dans la perspective d'une approche critique et objectivante, il convient de formuler quelques remarques préalables, relatives à l'étude des espaces vacants. D'abord, la désignation d'un espace comme vacant, libre ou abandonné doit être relativisée et l'enjeu d'une telle désignation examiné quelques instants ; ensuite, l'analyse de ce type de configuration spatiale doit répondre à des ambitions scientifiques et éviter de se calquer sur les formes de discours de sens commun qu'il suscite, guidés le plus souvent par des présupposés moraux.

²⁰ Augé Marc, *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Seuil, Paris, 1992, p.9 ; Fischer Gustave-Nicolas, *Espace industriel et liberté, l'autogestion clandestine*, PUF, Paris, 1980, p.163

Je pense aussi aux remarques de Pasolini, grand amateur des terrains vagues en bordure de Rome, à celles du poète Jacques Réda, au roman *Les Ritals* de Cavanna ou encore à l'ouvrage de Peter Handke et Herbert Gramper, *Les espaces intermédiaires*.

²¹ Je réserve pour la thèse ce travail entrepris ailleurs ('De la friche en général et en particulier', article non publié). Il serait l'occasion d'analyser de manière exhaustive les travaux existants, de formuler un travail de définition minutieux pour distinguer les différentes espèces d'espaces vacants (friches, terrains vagues et squats), et de dresser les grandes lignes du champ d'investigation à mettre en place.

L'état de vacance est un statut très relatif : le vide laissé en milieu urbain ne tarde jamais à être réinvesti, la perception d'un 'vide' engendrant quasi simultanément une réappropriation 'sauvage' de l'espace par les citoyens. Le statut de vacance devient par le fait un état symptomatique et imparfait, jamais complètement réalisé. Les espaces vacants sont de ce point de vue, comme les non-lieux décrits par Marc Augé, un idéal-type plus qu'une réalité.²²

Ce statut de vacance doit être abordé de façon critique puisqu'il résulte très souvent d'impressions subjectives construites à la suite de l'accumulation d'éléments visuels qui concourent à appréhender les lieux comme abandonnés ou libres - absence d'occupants ou de l'activité ordinairement constatée, pousse libre et désordonnée de la flore, saleté, usure et dégradation des infrastructures, amas de débris, etc. - mais qui ne correspondent pas toujours à un abandon réel ou à une absence de propriétaire et d'activité.

Dans le cas de la Petite Ceinture, la désignation de ce lieu comme friche relève d'un abus de langage, d'une illusion collective, puisque bien que sous-utilisée, cette emprise ferroviaire n'est pas à proprement parler abandonnée par ses propriétaires. Néanmoins, c'est autour de cette définition du lieu que naît et se structure l'ensemble du débat dont il a fait l'objet, celle-ci est donc une illusion efficiente et bien que donnée du discours, elle a acquis une certaine réalité dans l'espace social de réflexion qui s'est constitué autour de la Petite Ceinture.

Reprenant à ce titre les préceptes d'une science sociale compréhensive, qui veut que 'l'indigène ait toujours raison'²³ et que les actes de paroles acquièrent une certaine pertinence à être appréhendés comme éléments structurant la construction de la réalité sociale²⁴, la définition de ce lieu comme friche sera retenue ici.²⁵

²² Marc Augé donne aux concepts de lieu et de non-lieu une dimension idéal-typique : '*Il est évident du non-lieu comme du lieu : il n'existe jamais sous une forme pure, les lieux s'y recomposent, des relations s'y reconstruisent, les ruses millénaires de l'invention du quotidien et des arts de faire dont Michel de Certeau a proposé des analyses si subtiles peuvent s'y frayer un chemin et y déployer leurs stratégies. Le lieu et le non-lieu sont plutôt des polarités fuyantes : le premier n'est jamais complètement effacé et le deuxième ne s'accomplit jamais complètement.*' Marc Augé, 1992, *op.cit.*, p.101.

²³ François Laplantine cite Jeanne Favret-Saada : « *Un précepte de l'anthropologie britannique – le seul peut-être au nom de quoi je puisse me dire ethnographe – veut que l'indigène ait toujours raison* ». Laplantine François, *La description ethnographique*, Paris, Nathan, 1994.

²⁴ Olivier Schwartz, tout en formulant quelques mises en garde, décrit l'intérêt de l'étude des actes de paroles : '*Les situations de parole mettent ainsi fréquemment l'ethnographe dans une contradiction. D'un côté il ne peut ignorer les règles élémentaires de la critique des sources : les 'choses dites' ne sont pas des informations immédiatement vraies sur le monde, pas plus qu'elles n'équivalent à des réalités directement observées et contrôlées par l'enquête. Mais d'autre part, il ne peut être question de rabaisser pour cette raison leur valeur informative et*

Plus encore que la relativité du statut des espaces vacants, les termes de la définition des friches urbaines demandent examen.

D'abord, les friches sont, de façon quasiment unanime, définies par défaut, par ce qu'elles ne sont pas ou plus : lieux dé-valorisés, dé-qualifiés, a-fonctionnels, dés-ordonnés, abandonnés.

Voici la définition que donne le *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* de la friche industrielle urbaine: « *terrains laissés à l'abandon en milieu urbain* » ; un autre ouvrage, rapport institutionnel, définit la friche comme un « *espace bâti ou non bâti, anciennement occupé par une activité industrielle* ».

Ces deux définitions²⁶ renvoient d'emblée au caractère délaissé de ces espaces et c'est bien en ce sens que ces lieux sont le plus souvent abordés dans les études *ad hoc* qui leur sont consacrées, réalisées dans la perspective pratique d'une requalification ou d'une réhabilitation, par des urbanistes, architectes ou experts attachés à un ministère.²⁷

Dans ces textes, les friches industrielles sont appréhendées comme les verrues de la trame urbaine, ses dents creuses ; îlots de douleur, de désordre et d'insécurité qu'il convient de faire disparaître au plus vite, et désignés par des qualificatifs négativement connotés : inadaptés, vétustes, insalubres, dangereux, mal fréquentés.

Comme les théories fonctionnalistes des années trente aux Etats-Unis, qui définissaient les quartiers défavorisés des grandes métropoles uniquement par leurs

cognitive. Les matériaux contenus dans la parole peuvent comporter une précision, une richesse, une densité qui exigent qu'on les prennent au sérieux. Schwartz Olivier, 'L'empirisme irréductible' (postface) in *Le Hobo, sociologie du sans abri*, Anderson Nels, (Ed.) 1999, Nathan, p.283.

²⁵ En ce sens, je rejoins les remarques de Dan Sperber « *Tout projet d'anthropologie scientifique se heurte à une difficulté majeure : il est impossible de bien décrire un phénomène culturel, une élection, une messe ou un match de football, par exemple, sans tenir compte de l'idée que s'en font ceux qui y participent (...)* ». Sperber Dan, *Le savoir des anthropologues*, Hermann, 1982, p.15.

²⁶ Merlin Pierre, Choay Françoise (dir.) 'Friches urbaines et industrielles' in *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF. ; *Friches industrielles en France ; définition, inventaire, exemples de réaffectation*, Déc. 1979, IAURIF, p.3

²⁷ Quelques exemples de ces rapports : *Friches industrielles en France ; définition, inventaire, exemples de réaffectation*, Déc. 1979, IAURIF, 47 p. ; Douillet Robert, Coppel Bernard (col.) *Territoires dégradés, quelles solutions ? 33 expériences de génie écologique pour valoriser les espaces abandonnés ou menacés*, Paris, Fondation de France, 1994, 115 p. ; Wackermann G, 'Le problème des friches industrielles en Alsace depuis la fin de la seconde guerre mondiale', *Mosella, La lorraine et ses bordures*, 1994, vol. 24, n°3-4, pp ; 135-140 ; Merenne-Schoumaker B, 'Les friches industrielles. Leur réhabilitation en milieu urbain', *Cahiers de la Fonderie*, Bel, 1990, n°8, pp. 67-74.

dysfonctionnements et leur désorganisation, comme parties malades d'un tout organique ; les définitions des friches industrielles en font les 'arrières cours honteuses' de nos villes, des interstices désolés et désolants comme l'illustre cet extrait issu du rapport *Friches industrielles en France – définition, inventaire, exemples de réaffectation* :

« Une usine vide et laissée sans entretien offre en ville un spectacle désolant. Elle apparaît comme une coupure dans l'urbanisation, selon sa taille elle peut rendre la communication difficile entre différents quartiers, y favoriser violence et insécurité. L'usine abandonnée en ville est souvent 'vécue' d'une façon très négative et contribue à détériorer l'image de cette ville, rappelle en permanence le traumatisme survenu localement sur le plan de l'emploi et la perte des ressources communales. Pour toutes ces raisons, elle représente pour la population, et pour les responsables, un gâchis inacceptable et prend une grande importance dans les mentalités locales, non pas bien souvent en raison de sa superficie qui peut parfois être limitée, mais du fait de sa situation au cœur de la cité. »²⁸

Du point de vue de l'auteur, la friche est facteur d'angoisse et d'insécurité, tant au niveau symbolique que de façon réelle avec les comportements déviants qu'elle semble susciter. Elle constitue un 'espace négatif' qu'il convient d'abolir le plus rapidement possible - en le ré-affectant, le re-qualifiant, le ré-habilitant, etc. .

Enfin, si l'on admet, comme le pensent les sociologues, que la configuration de la structure urbaine est la résultante de stratégies de résidence et d'appropriation de l'espace, les 'espaces vacants' peuvent être définis comme le résidu de cette bataille pour l'espace, les miettes inappropriées ou laissées de façon procédurale et dynamique à l'abandon, les rebuts, les déchets spatiaux des luttes urbaines.

A ce titre, ils sont les espaces dont on ne veut plus, les lieux les moins bien classés sur l'échelle sanctionnant l'espace social²⁹ d'une agglomération, car ils ne présentent plus, pour un temps, de valeur économique ou symbolique suffisante³⁰. Les lieux vacants sont

²⁸ *Op. cit.*, 1979, p. 7

²⁹ Le terme 'espace social' est entendu ici au sens abstrait qu'en donne Pierre Bourdieu, c'est à dire impliquant l'idée de différence, d'écart : '*ensemble des positions distinctes et coexistants, extérieures les unes aux autres, définies les unes par rapport aux autres, par leur extériorité mutuelle et par des relations de proximité (...) et aussi par des relations d'ordre.*'. Bourdieu Pierre, *Raisons pratiques, sur la théorie de l'action*, Paris, Ed. du Seuil, Collection Points, 1994, p.20. Concept repris par Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot dans 'l'espace urbain comme expression symbolique de l'espace social', in Sylvia Ostrowetsky (dir.), *Sociologues en ville*, 1996, Paris, L'Harmattan, pp. 155-160.

³⁰ Je pense aux immeubles vides des centres villes que l'on peut considérer comme des 'jachères immobilières', aux bâtiments industriels insérés dans une structure urbaine en pleine

donc aussi caractérisables par leur absence relative de valeur et leur position marginale dans la géographie sociale de la ville.

Pourtant, si des raisons, le plus souvent économiques, ont conduit progressivement les propriétaires des lieux à s'en désintéresser, ces espaces ne sont pas pour autant laissés dans une totale indifférence. La perte de leur valeur au contraire crée une nouvelle demande : de l'abandon des uns naît presque simultanément l'attrait des autres.

En ce sens, ce sont les modalités de la redéfinition collective des espaces perçus comme abandonnés qui m'intéressent significativement et c'est dans ce cadre que j'ai abordé la situation spécifique de la Petite Ceinture.

Après examen des définitions qui leur sont assignées, la façon d'aborder ces espaces doit être soumise à la critique. En effet, très souvent celle-ci obéit à deux formes opposées de discours, l'une aux connotations extrêmement négatives, l'autre issue d'une vision inconsiderablement optimiste. Sans rejeter intégralement ces manières de penser les espaces vacants, qui détiennent leur part de pertinence, il convient de relativiser ces points de vue.

Aux définitions par défaut - absence d'activité, dysfonctionnement, absence de valeur - et remarques connotées qui les accompagnent, s'ajoute un présupposé simpliste qui veut que les espaces vacants soient - de part la faiblesse de leur valeur symbolique - la cible exclusive d'individus qui eux-mêmes sont les exclus, ceux qui à l'issue des luttes urbaines pour l'occupation de l'espace sont restés sans endroit où aller.³¹ Ils sont dans cette perspective des espaces doublement marginaux³².

désindustrialisation, comme de nombreuses bâtisses dans l'Est Parisien, ou encore aux immeubles vétustes des quartiers populaires.

³¹ Il faut tout de même noter que cette assertion détient sa part de vérité. On retrouve ces analyses chez Eddy Cherki qui, en 1973, décrit 'le mouvement d'occupation des maisons vides en France', comme le dernier recours des populations défavorisées pour obtenir l'espace de vie auquel ils n'ont pas droit dans le contexte politique et économique contemporain. (Cherki Eddy, 'Le mouvement d'occupation de maisons vides en France', *Espaces et Sociétés*, n° 9, 1973, pp. 63-91.)

C'est également dans ce contexte de lutte pour l'espace que s'est créée l'association Droit au Logement qui investit les immeubles laissés vides par leurs propriétaires pour loger des SDF ou des familles démunies. Toutefois il me semble que l'analyse des espaces vacants ne doit pas être réduite à cette seule nécessité.

³² Gustave-Nicolas Fischer définit *l'espace marginal* : « *L'espace marginal est par définition un espace en bordure, à la frange d'un système social, autant du point de vue topologique que du point de vue proprement social. (...) il a deux aspects complémentaires : topologiquement éloigné, distant de ce qui représente l'espace social valorisé, il est aussi associé à des comportements sociaux définis eux aussi comme marginaux, c'est à dire perçus le plus souvent*

Mais, malgré le processus de déclassement subi, ces zones d'abandon doivent-elles pour autant être systématiquement assimilées à des zones d'exclusion, dédiées à ceux dont les conditions précaires d'existence ne laisse aucune alternative ?

Suivre cette opinion commune conduirait à réduire les phénomènes de réappropriation des friches et des espaces vacants en général, à la seule occupation concrète des lieux, et à réduire celle-ci à la fonction primaire d'abri, de refuge.

Or, les lieux délaissés sont rapidement perçus comme lieux libérés, à conquérir, et ceci pas exclusivement aux yeux des plus démunis, poussés par la privation d'espace à soi, mais aussi de la part des riverains, habitants, associatifs, promoteurs immobiliers, élus, institutions, etc.³³

Mon parti pris est de quitter résolument le point de vue dominant et fonctionnaliste qui ne voit en ces lieux que les symptômes d'une ville malade, mal en point et qui associe un peu trop facilement ces lieux marginaux à des milieux marginaux ; pour décrire de façon positive l'ensemble des manifestations sociales qui structurent la réappropriation des zones interstitielles, et qui sont le fruit non plus seulement de groupes déviants, mais d'une quantité extrêmement diverse d'acteurs sociaux.

C'est tout le sens d'un point de départ constitué par l'espace et non par un groupe social. En effet, cette démarche peut permettre de dépasser un point de vue moralisateur qui décrirait les pratiques déviantes, illégales de groupes évoluant dans les 'creux' de la ville, stigmatisés comme délinquants, marginaux ; grâce à l'adoption d'une approche transversale, ce sont tous les types d'opérations sociales que peuvent produire un espace, qui sont pris en compte.

Ainsi, sans occulter le caractère transgressif de certaines pratiques conférées par la nature même des lieux vacants, et en se penchant au contraire sur les modalités de leur existence imaginaire et réelle, le point de vue adopté se veut résolument compréhensif. C'est dans cette perspective transversale que va être abordée l'espace de la Petite Ceinture : il ne sera pas exclusivement question des populations marginales qui peuplent il est vrai ces lieux, mais il s'agira de les englober dans une approche beaucoup plus ouverte, plus diversifiée.

comme déviants. ». Psychologie sociale de l'environnement (chapitre 9 : les espaces sociaux parallèles), Privat-Bo Pré, 1992, p. 194.

³³ Même si les marginaux offrent une grande visibilité qui tend à exagérer leur présence, l'intérêt pour les espaces vacants est beaucoup plus diversifié, soit sous la forme d'occupations concrètes (promenades, explorations, événements festifs et artistiques...), soit sous des formes beaucoup plus diffuses (curiosité des badauds, intérêt d'une association, articles de presse, démarches de la mairie, projet d'un promoteur, inventaire et prospective ministériels...).

A l'opposé des perceptions négativées précédemment décrites, se développe depuis quelques années en France, un discours résolument optimiste sur les friches urbaines. Je pense ici particulièrement aux friches industrielles devenues les 'hauts-lieux' de la création artistique contemporaine.³⁴

Ce deuxième type de discours, opposé au premier, émane cette fois principalement des artistes occupants les lieux, mais aussi de certains milieux culturels et institutionnels³⁵. Là, les friches industrielles deviennent des 'territoires à inventer', des 'espaces de liberté' sans limite, les 'lieux de tous les possibles', où l'on construit de nouvelles façons d'habiter, de créer, d'être ensemble. Dans cette perspective, les lieux en friches réappropriés deviennent les laboratoires d'une nouvelle socialité, de nouvelles façons de vivre, de modes inédits d'être-ensemble, qui émaneraient de la configuration même des lieux. Ces espaces seraient-ils devenus le support d'une réinvention de la ville ?³⁶

La Petite Ceinture, comme nous le verrons, n'aura pas échappé à cette tendance contemporaine, devenant pendant un temps le symbole spatial de multiples utopies urbaines.

La reconstitution des différentes étapes de l'histoire sociale de la friche de Petite Ceinture sera l'occasion de montrer comment et par qui, sont mobilisées les formes de discours précédemment décrites.

Prenant comme point de départ l'observation des comportements et la reconstitution de faits concrets à l'aide d'archives, il s'agira de relativiser ces deux façons de percevoir la friche, et de mieux comprendre dans quel contexte elles peuvent voir le jour. Ainsi soumises à l'épreuve des faits, ces deux conceptions théoriques de la friche seront naturellement subordonnées à une approche critique tout au long de ce travail. Nous

³⁴ Il suffit pour s'en rendre convaincre de feuilleter les magazines de mode pour voir que les friches servent régulièrement de décor aux photographies ; et de consulter les magazines artistiques ou dits 'urbains' pour y découvrir une pléthore de dossiers spéciaux sur les lieux en friches devenus lieux culturels. (Nova Magazine, Zurban, Technikart, Supplément Sortir de Télérama...)

³⁵ Les textes suivants en sont le témoignage le plus probant : Hurstel Jean *et al.*, *Friches industrielles, lieux de culture*, [Actes du colloque, 18-19 mai 1993, Strasbourg, La Laiterie, Centre Européen de jeune création], Paris, La Documentation française, 1994, 33 p. ; *La modification des lieux industriels*, Actes du Colloque, 1999 ; Lextrait Fabrice, *Friches, laboratoires, fabriques, squats, projets pluridisciplinaires ; une nouvelle époque de l'action culturelle* (Rapport au Ministère de la Culture), 2001.

³⁶ Par exemple le dossier spécial du numéro d'octobre 2001 de Nova Magazine intitulé 'Investissons ces friches !' débute ainsi : « *Anciennes usines, entrepôts abandonnés, salles de spectacle, cinémas désaffectés, équipements surdimensionnés : Paris ne manque pas de lieux sauvages, tous recyclables. En quête d'idées pour un Paris nouveau ?* ».

verrons par conséquent qu'entre ces deux extrêmes, la friche de Petite Ceinture supporte bien d'autres images que celle d'un « arrière cour honteuse » ou d'un « laboratoire social ».

A la suite de deux grandes parties qui seront consacrées spécifiquement à la Petite Ceinture, nous reviendrons sur ces questions d'appréhension dans la conclusion de ce mémoire. Il s'agira, à la lumière de cette étude de cas et au travers de l'examen critique des productions scientifiques ayant pour objet ce que j'ai appelé les espaces vacants (squats, terrains vagues, friches, etc.), d'analyser la façon dont ce type de lieu peut être abordé, puis de se demander en quoi les espaces vides en milieu urbain peuvent susciter des formes spécifiques et inédites de réflexion et de pratique de la ville.

L'enjeu ici est de montrer que, dans le contexte contemporain où afflue une quantité considérable de discours sur ces espaces en friche, l'ethnologue à quelque chose de plus à dire sur les significations sociales de ces lieux.

Introduction

« Etudier en anthropologue un quartier
[ou un espace urbain] ce n'est pas le considérer
comme une unité de vie collective
dotée de ses caractéristiques propres
et qu'il faudrait décrire sous tous ses aspects,
c'est de montrer comment dans une situation donnée
le quartier [ou l'espace urbain] est à la fois
une des conditions et un des enjeux des actions
de ceux qui y vivent [ou s'y intéressent]. »
Michèle de la Pradelle³⁷

Ce travail a pour objet de décrire, en prenant comme trame les événements historiques de cette dernière décennie, le processus complexe de symbolisation dont a fait l'objet la ligne de Petite Ceinture du début des années quatre-vingt-dix jusqu'à aujourd'hui.

Bien que nous ayons choisi un déroulement chronologique pour aborder par étapes l'évolution des pratiques sociales de ce lieu, il ne s'agit pas ici de se substituer au travail de l'historien, mais de reconstituer à partir de différents éléments historiques révélateurs, la dynamique de construction sociale et symbolique de cet espace sous-utilisé. Les données factuelles jalonnant cette dernière décennie, ne seront pas mobilisées sous l'angle d'une historiographie événementielle, mais subordonnées à une analyse anthropologique et abordées sous une forme problématique, autour de la question de la fabrication du lieu. Dans cette perspective, le déroulement historique du récit est un moyen plus qu'une fin pour analyser les résonances symboliques multiples de la Petite Ceinture.

³⁷ La Pradelle (de) Michèle, 'La ville des anthropologues', in Lussault Michel & Paquot Thierry, *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, 2000.

Le lecteur ne doit donc pas s'attendre à la reconstitution linéaire de l'histoire de cette ligne de chemin de fer depuis 1990, mais plutôt à la présentation de différents étapes du processus de fabrication symbolique de ce lieu.

Chaque étape, période que l'enquêteur à lui-même construit, supporte des enjeux, des données du discours et des manifestations sociales spécifiques. Pour chacune de ces périodes, correspondant au différents chapitres du mémoire, il va s'agir de fournir les éléments structurant le contexte, de rapporter les principaux faits notables, de décrire le comportement des différents agents sociaux, à l'égard de l'emprise et entre eux, ainsi que de reconstituer leurs discours pendant et après les faits. A la lumière de ces données, il s'agira dans les différents chapitres, de faire le point sur les conditions de possibilité conduisant à l'émergence de formes spécifiques de perceptions collectives, et d'émettre quelques hypothèses sur l'état ponctuel de l'image de ce lieu, sa valeur symbolique temporaire. Dans cette perspective, chacun des chapitres doit être appréhendé comme la description d'une *situation* socio-historique particulière, ayant sa cohérence propre et conduisant à l'attribution ponctuelle d'un sens différent au lieu et à sa fréquentation. Ce découpage, en ordonnant les différentes *situations* dans lesquelles se trouve successivement incluse la Petite Ceinture, permet de reconstituer le parcours symbolique de ce lieu en photographiant en quelque sorte chacune des étapes traversées³⁸. En ce sens, dans chaque chapitre, nous tenterons de répondre « *au souci d'une explicitation des contraintes 'logiques' ou 'syntaxiques' de l'action dans une conjoncture historique donnée* ». ³⁹

Mais plus encore qu'une description isolée de cette succession de situations, il va également s'agir de prendre en compte les effets réciproques de ces différents états ponctuels dans une perspective temporelle, afin de constituer finalement le récit dynamique des différentes significations assignées à la Petite Ceinture tout au long de ces dix ans. Mêlant de cette façon, approche synchronique et diachronique, nous espérons pouvoir restituer de façon nuancée l'aventure sociale de ce lieu en friche implanté en plein Paris.

Enfin, il faut garder à l'esprit que chacun de ces 'temps' présente, pour une époque donnée, les traits *dominants* qui structurent la perception du lieu. Mais bien que certains types de perception puissent caractériser très fortement une période, nous aurons l'occasion de montrer qu'ils peuvent continuer d'exister, sous une forme moins visible,

³⁸ Nous retenons ici la définition qu'à donné Jean Bazin de la *situation* : « *Configuration singulière, par définition temporaire, le mouvement actuel de l'histoire en cours, dont on peut dresser un état.* ». Bazin Jean, 'Interpréter ou décrire, notes critiques sur la connaissance anthropologique' in Revel Jacques, Watchel Nathan, *Une école pour les sciences sociales : de la VI^e section à l'EHESS*, Paris, CREPS, 1996, pp. 418

³⁹ Bazin Jean, 1996, *op. cit.*, p. 412

à d'autres moments. Ainsi, bien que la configuration de chacune de ces époques conduise à l'émergence d'un sens spécifique assigné à la Petite Ceinture, ce découpage n'en exclu pas moins la possibilité d'une cohabitation avec d'autres significations. On prendra donc également en compte le caractère cumulatif des opérations sociales décrites.

Prenant comme point de départ historique le début des années quatre-vingt-dix, nous en justifierons les raisons, la majeure partie de ce mémoire consiste donc à reconstituer les états antérieurs de l'existence sociale de ce lieu. N'ayant pas directement observé les situations décrites, c'est à partir de la lecture critique des divers documents accumulés, ainsi que des récits et discours récoltés auprès de mes informateurs que j'ai reconstruit l'histoire sociale mouvementée de cette friche. En effet, seul le récit problématisé du passé pouvait permettre de comprendre les situations observées cette année, dominées par l'exaspération des militants associatifs favorables à la réhabilitation ferroviaire de la Petite Ceinture. Travail préalable nécessaire pour entreprendre prochainement une recherche plus complète sur la valeur symbolique évolutive de la Petite Ceinture et la particularité des interactions sociales développées autour d'elle, ce mémoire permet de brosser à gros traits un portrait anthropologique de ce lieu.

Il nous a semblé pertinent de découper la période 1990-2002 en deux grands mouvements. Le premier, de 1990 à 1995, correspond à la période où le regard sur la Petite Ceinture, à la suite de l'arrêt du trafic et sous l'impulsion de quelques personnes issues du milieu associatif et de la presse, se modifie en profondeur ; le second, correspond à l'émergence progressive du débat public, il débute alors que les réflexions autour de la requalification de cet espace engagent officiellement les élus parisiens. Mais, avant de pouvoir évoquer cette période contemporaine, il est souhaitable de se familiariser un peu plus avec ce lieu.

L'histoire du Chemin de Fer de Ceinture de Paris, dit de 'Petite Ceinture', fortement liée à l'évolution urbanistique et industrielle de la capitale, à fait l'objet de nombreux rebondissements.

Bien que l'enquête se soit essentiellement attachée à reconstruire l'histoire sociale de cette voie ferrée, à partir de la dernière décennie du XXe siècle, l'introduction de quelques éléments relatifs à sa construction, son exploitation, puis à sa désaffectation aux XIXe et XXe siècles, permettent de comprendre le contexte d'émergence de cette infrastructure et d'introduire les raisons historiques ayant conduit à la situation actuelle de 'sous-utilisation' ferroviaire.

Alors que le réseau de chemin de fer français est en plein développement, et sous l'impulsion de Louis Napoléon Bonaparte récemment arrivé au pouvoir, la construction de la ligne de Petite Ceinture s'échelonne de 1852 à 1869. La création de cette ligne ferroviaire, circulaire, aux frontières de la capitale française répondait à plusieurs objectifs.

D'abord, un impératif technique, puisqu'à l'époque, le transit entre les gares des différentes compagnies de chemin de fer étaient encore assuré par de lourds charrois à traction animale. Ce transbordement, lourd et archaïque, n'étant plus adapté à l'évolution industrielle, la nécessité d'une liaison ferroviaire à l'intérieur de Paris pour relier les gares s'imposa⁴⁰.

Ensuite, ce sont des raisons militaires et stratégiques de défense de Paris qui sont à l'origine de sa construction. En effet, la capitale venait de se doter de nouvelles fortifications édifiées par Thiers entre 1841 et 1846 ; la nouvelle enceinte nécessitait une infrastructure de soutien logistique indispensable à la ville en cas de siège, ce qui s'avéra être le cas lors des événements de 1870, puisque la ligne servit au ravitaillement des bataillons placés sur les fortifications.⁴¹

De plus, ce sont aussi des raisons conjoncturelles qui favorisèrent sa construction : au lendemain de la Révolution Industrielle, la France lança un programme de redressement économique et tenta d'endiguer le chômage. Dans ce cadre le chantier du chemin de fer de ceinture fut inscrit sur la liste des travaux nationaux.

Enfin, la ligne répondait aussi à un besoin de desserte des zones industrielles (La Villette, Vaugirard, Grenelle, Rungis, etc.) et des quartiers résidentiels en plein développement.

Initialement utilisée pour le trafic marchandises, cette ligne de chemin de fer est ensuite consacrée presque exclusivement au trafic voyageurs à partir de 1878, alors que la ligne dite de 'Grande Ceinture' est construite en périphérie de la capitale. La ligne de Petite Ceinture connaît un franc succès entre 1869 et 1900 : en 1878 elle transporte cinq millions de voyageurs et en 1900, à son apogée, quarante millions de voyageurs.

A l'origine construite sur ce qui constituait la zone limitrophe de la capitale, mais, peu à peu englobée dans le tissu urbain de la capitale, et insérée dès les années trente dans des zones d'habitation assez denses, l'exploitation de la ligne de ceinture devient

⁴⁰ Pour visualiser la jonction entre les différentes gares parisiennes, voir les cartes 3 & 4 en annexe II.

⁴¹ Se reporter aux cartes 2 & 3 en annexe I et II.

rapidement problématique⁴². De moins en moins rentable, fortement critiquée pour les gros problèmes de pollution entraînés par l'usage des locomotives à vapeur, l'exploitation qui est faite de cette voie est en constante réduction à partir de 1901.

D'abord le nombre d'usagers ne cesse de se réduire, jusqu'à ce que, en 1934, alors que vient d'être mise en service la ligne de bus PC sur les boulevards extérieurs, dits 'des Maréchaux', et que se développe le métropolitain et les transports routiers, la ligne de chemin de fer ne soit fermée au trafic voyageurs. Ensuite, à la fin des années soixante-dix, le démantèlement industriel de la capitale, avec, entre autres, la suppression des abattoirs de Vaugirard (XVe), de la gare aux bestiaux de la Villette (XIXe), ainsi que le déménagement des usines Citroën (XVe), fait chuter le volume de circulation des marchandises dans Paris. Là encore, le trafic fret se faisant de plus en plus léger, l'exploitation de la ligne va progressivement se réduire.

En 1985, le tronçon Ouest, dit ligne d'Auteuil (XVII et XVIe arrondissements) est fermé définitivement. En 1988, le Syndicat des Transports Parisiens, instance organisatrice des transports, décide de stopper complètement le trafic marchandise sur les tronçons Sud (XVe et XIVe arrondissements) et Est (XIV, XII, XXe arrondissements), et déclare l'emprise disponible. Les convois circuleront encore jusqu'en 1993, mais selon une périodicité journalière très faible. A cette date la SNCF annonce officiellement la fermeture de la ligne.

Ainsi, à partir de 1993, la Petite Ceinture ne supporte plus aucun trafic régulier, seuls les trains spéciaux, trains à vapeur et auto-rails, affrétés ponctuellement par des associations, circuleront sur les différentes portions de la ligne, désormais privées d'électrification.

Au-delà de cette date, la ligne, bien que sous-exploitée, conserve un rôle technique, interne à la SNCF. La section Nord (XVIII et XIXe arrondissements) est exploitée pour des échanges de matériels SNCF entre les gares de Saint-Lazare, des Batignolles, du Nord et de l'Est ; les voies, gardées en état dans le Sud et l'Est, peuvent parfois être empruntées par des trains de travaux ; enfin, la ligne tient aussi lieu ponctuellement de voie test pour des essais de matériaux ferroviaires nouveaux.⁴³

⁴² Les trois cartes postales anciennes (annexes III & IV) datant de l'époque où la Petite Ceinture était encore en service, témoignent de la proximité des habitations dès le début du vingtième siècle. Les photographies 1, 8, 9, 10, 13, 19 et 24, plus récentes, attestent l'insertion de cette emprise ferroviaire au sein de différents quartiers résidentiels de la capitale.

⁴³ On peut citer : les essais du prototype Aramis dans le XVe arrondissement, ceux des rames du Météor (ligne 14 du métropolitain) avant sa mise en service dans le XIIIe, ainsi que la pose d'un rail anti-vibratoire en vue de tests, dans le XVIIIe.

Comme le révèle ce court historique, l'exploitation ferroviaire de la Petite Ceinture a subi une importante succession d'avaries depuis un siècle. Pourtant les études pour tenter de réutiliser les voies de la Petite Ceinture se sont succédées en nombre tout au long de cette histoire mouvementée.

Pendant la première moitié du XXe siècle, il était encore question de l'aménagement de l'ensemble de la ligne. Mais, avec la destruction du Viaduc d'Auteuil dans les années soixante, puis la réutilisation partielle des voies de la section Ouest pour le tracé du RER C, il n'a plus été question d'élaborer des projets de remise en service de la ligne sur tout son pourtour. Les études proposées visent dorénavant l'utilisation des voies de certaines portions de la ligne de Petite Ceinture.

Pour ne citer que quelques cas relativement récents, la portion Sud sera par exemple, de nombreuses fois l'objet de projets jusqu'à aujourd'hui. En 1982, en vue des Jeux Olympiques de 1992, le Ministère des Transports souhaite mettre en place une navette entre Bercy et Boulevard Victor afin de relier les différents sites olympiques, ce projet se nomme ARAMIS, et la section du XVe arrondissement servira de voie test pour le matériel prototype ; mais Paris n'ayant pas été retenue pour accueillir les JO, ce projet est abandonné, non sans avoir entraîné l'expropriation de certains riverains immédiats de la ligne.

Plus récemment, en 1990, alors que débutent les travaux de la ligne 14 du métropolitain (Météor), il est annoncé que celle-ci utilisera, dans le cadre de son prolongement au-delà de la Bibliothèque François Mitterrand, la ligne de Petite Ceinture sur la portion Sud. En 1991 le Conseil Régional d'Ile de France envisage la réutilisation des voies pour réaliser une navette entre la Cité Universitaire (XIVe) et le quartier d'affaires de la Défense. Enfin, en 1994, le Syndicat des Transports Parisiens donne un avis favorable pour que le Tramway Val de Seine (T2) soit prolongé sur la Petite Ceinture Sud, dans un premier temps de Boulevard Victor à la Porte de Versailles puis idéalement sur l'ensemble du parcours de Porte de Versailles à Evangile (XIXe), afin de relier le réseau ferré du département de la Seine St Denis.

Mais, malgré cette surenchère de propositions, pour des raisons que nous évoquerons, aucun de ces projets ne sera conduit à son terme. Aujourd'hui encore la Petite Ceinture traverse Paris en silence.

A ce jour, la Petite Ceinture, propriété de Réseau Ferré de France (RFF)⁴⁴, n'a pas conservé sa morphologie circulaire d'origine : la destruction du viaduc d'Auteuil

⁴⁴ Réseau Ferré de France (RFF) est un établissement public créé en 1997 dans la perspective européenne d'une libéralisation progressive du transport ferroviaire. RFF est aujourd'hui le propriétaire légal de l'ensemble des infrastructures ferroviaires en France, alors que la SNCF, propriétaire du bâti, gère ces infrastructures et le trafic ferroviaire par l'intermédiaire d'une convention de gestion.

dans les années soixante avait déjà rompu la liaison entre le Nord et le Sud de la Seine. Puis, quelques années seulement après l'interruption du trafic sur la section Ouest, les voies de la Petite Ceinture ont servi au tracé du RER C. Enfin elle a été défermée, recouverte ou transformée en jardins dans le XVI^e arrondissement, la faisant disparaître des cartes sur cette portion. En raison des travaux de la ZAC⁴⁵ Rive Gauche encore en cours actuellement, les voies ont également été coupées au niveau de la Porte de Vitry depuis 1993.

Nonobstant ces quelques coupures, les voies ferrées subsistent aujourd'hui sur une distance de vingt-trois kilomètres, de la Gare des Batignolles (XVII^e) à la station Balard (XV^e) en bordure sud de la Seine. Bien que son utilisation soit aujourd'hui très réduite, l'ensemble de l'emprise ferrée continue de bénéficier d'un entretien minimum (maintenance des voies et élagage des végétaux) de la part de la SNCF. Elle constitue toujours une source de revenus pour les propriétaires grâce à la location des anciennes gares (Service du Patrimoine SNCF) et l'utilisation de son tracé pour le passage de câbles de télécommunication et d'alimentation électrique (RFF).

On l'a vu, cette voie de chemin de fer avait déjà vécu, avant les années quatre-vingt-dix, une longue histoire industrielle, pourtant jamais elle n'avait fait l'objet d'autant d'attention auparavant. C'est approximativement à partir du début des années quatre-vingt-dix que la ligne de Petite Ceinture va entrer dans nouvelle étape de son histoire.

⁴⁵ ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

Première Partie

Du déchet au patrimoine, Itinéraire d'un objet urbain atypique (1990-1995)

« C'est précisément en devenant un déchet qu'un artefact, qui à l'origine n'était pas un sémiophore, se prépare pour ainsi dire, à acquérir ce statut. Tombé au rang de déchet, il est retiré, de ce fait, du circuit d'activités utilitaires ; avec sa fonction, il perd sa valeur d'usage, fondement de sa valeur marchande. Désormais il ne vaut plus rien. (...). Toujours est-il qu'aussi connu qu'un artefact ait été à l'origine, au terme de la période pendant laquelle il fut un déchet, il sera rare. Et cette raréfaction fait en sorte qu'évident il devient étranger, de banal il devient frappant et de quelque chose qu'on manipulait seulement, il devient virtuellement un objet de regard. En tant que tel, il est prêt à fonctionner comme sémiophore, à condition qu'une société existe où l'on manifeste de la curiosité à son égard et veuille l'investir de significations. »
Krzysztof Pomian⁴⁶

Jusqu'au début des années quatre-vingt-dix, la Petite Ceinture était avant tout appréhendée comme une voie de chemin de fer comme les autres. Bien qu'elle fut l'objet de débat par le passé, des années cinquante à la fin des années quatre-vingt, seuls les bureaux d'études institutionnels, les cercles restreints des syndicats ferroviaires et quelques associations de cheminots, dénonçaient le démantèlement progressif de cette ligne et s'intéressaient aux opportunités qu'elle pourrait fournir. Nonobstant ces milieux restreints, directement en prise avec les questions de transport, la société civile semble, à l'aube des années quatre-vingt-dix, s'être désintéressée assez globalement du sort de l'emprise. En effet, avant 1990, au yeux des parisiens, même si le trafic était faible, ce site industriel appartenait *visiblement* à une grande entreprise publique, elle n'attirait par conséquent pas d'attention particulière de la part de la population.

Mais, l'arrêt progressif du trafic entre 1990 et 1993, et l'annonce officielle de la fermeture de la ligne, vont provoquer un intérêt nouveau pour ce lieu. En marge des convoitises et inquiétudes naissant à l'encontre de cet espace laissé à l'abandon, la menace de le voir disparaître, l'indignation face au 'gâchis considérable' que représente la non exploitation de cette voie ferrée, vont motiver plusieurs individus à s'engager publiquement dans la défense de la Petite Ceinture.

⁴⁶ Pomian Krzysztof, 'Musée et patrimoine', in Judy Henri-Pierre (Dir.), *Patrimoines en folie*, Ed. de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 1990, p. 196.

A partir de 1993, va donc apparaître un premier mouvement de militantisme associatif inédit se donnant pour objectif la préservation de l'emprise jusqu'à ce qu'une utilisation future se mette en place. Ce mouvement de sauvegarde et de sensibilisation va prendre forme autour de la constitution d'un nouveau discours à l'encontre de cette voie de chemin de fer tombant jusqu'ici dans l'oubli. Par l'action conjuguée de quelques pionniers - un historien spécialiste de Paris, un ancien cheminot à la retraite, une jeune parisienne proche des milieux du journalisme - relayés par la presse et les professionnels de l'image, la Petite Ceinture va désormais devenir un lieu d'exception. D'une part, elle va être construite comme un véritable patrimoine méritant l'attention des pouvoirs publics, d'autre part, elle va devenir la friche la plus médiatique de la capitale.

Cette première partie, s'attachant à détailler les différentes opérations sociales perpétrées à l'encontre de la petite Ceinture entre 1990 et 1995, sera l'occasion de déconstruire le processus qui s'engage durant ces années, visant à faire de cet espace industriel obsolète, de ce déchet urbain, un lieu rare, exceptionnel, un patrimoine aux multiples résonances sémantiques.

Chapitre premier

Trois glissements dans la perception du lieu, la Petite Ceinture change de statut

(1990 – 1993)

« Seule la fin d'un temps
permet d'énoncer
ce qui l'a fait vivre,
comme s'il lui fallait mourir
pour devenir un livre »

Michel de Certeau, 1990, p. 286-287

Les trois premières années de la dernière décennie du XXe siècle correspondent selon nous à une période charnière. C'est en effet au cours de cette période que se réduit sensiblement le trafic sur la Petite Ceinture et que se confirment les chances de fermeture définitive de la ligne. En conséquence du déclin visible de cette emprise ferroviaire, le regard porté sur elle va subir une triple évolution et favoriser des pratiques sociales nouvelles.

Entre 1990 et 1992, la Petite Ceinture reste un lieu relativement confidentiel, peu connu du grand public. Pourtant, avant même que le dernier train ne soit officiellement annoncé à la fin de l'année 1992, et que le combat militant pour préserver l'emprise ne débute, déjà la perception de ce lieu évolue. Pendant cette période, que l'on pourrait appeler la période d'incubation, vont se mettre en place un certain nombre de changements dans la perception du lieu.

Ces évolutions discrètes, menues, de la représentation symbolique de cette espace ferroviaire vont constituer le terreau sur lequel va ensuite se bâtir le discours dominant sur la Petite Ceinture.

D'abord, nous allons voir comment, avec l'arrêt du trafic, la Petite Ceinture, de ligne de chemin de fer est devenue, dans l'esprit des parisiens, une 'friche ferroviaire' ; ensuite, nous verrons que déjà à cette époque se profilaient les prémises d'un discours tendant à faire de cette voie ferrée un lieu de mémoire ; enfin, nous examinerons par quel biais la Petite Ceinture devient aussi, dès cette période précoce, un site touristique apprécié des amateurs de chemin de fer.

De la voie de chemin de fer à la friche ferroviaire

La réduction progressive du trafic marchandise sur les sections Sud et Est de la Petite Ceinture au début des années quatre-vingt-dix, ne soulève tout d'abord aucun mouvement notable dans l'opinion publique. A l'exception de quelques associatifs du XIII^e arrondissement qui, habitant un quartier qui souffre d'une mauvaise desserte en transport en commun, tentent, depuis 1974, de sensibiliser habitants, élus et partis politiques sur l'opportunité de sa réutilisation pour la vie du quartier ; la baisse d'activité sur la ligne semble plutôt répondre aux attentes de *qualité de vie* de certains riverains. En effet, depuis quelques années, le fret génère des plaintes de voisinage relatives aux pollutions sonores ; il est vraisemblable que ces plaintes, soutenues par les élus locaux, aient même fourni une légitimation supplémentaire à l'arrêt du trafic.

Mais, alors que la réduction du trafic ferroviaire semble s'être déroulée dans la relative indifférence de la population civile, l'absence d'activité, très rapidement constatée par la population locale, va, elle, entraîner un certain nombre de comportements nouveaux autour de l'emprise ferroviaire : d'abord quelques plaintes, des inquiétudes et puis rapidement des phénomènes d'appropriation du lieu.

Depuis les années quatre-vingt, les passages de trains se faisant de plus en plus rares, la Petite Ceinture traverse désormais Paris en silence. A partir de 1991, le trafic se réduisant significativement, l'attention de la SNCF se délite, et les détritiques commencent à s'amonceler sur les voies. Ainsi, en même temps qu'elle se vide, la ligne se dégrade ; à présent très peu utilisée, elle devient le réceptacle de déchets en tous genres.

Quelques articles de presse, publiés entre 1990 et 1991, font état du mécontentement des riverains, puis des mesures prises par la SNCF pour nettoyer régulièrement son emprise. Comme en témoignent les titres de ces articles, peu nombreux et relégués aux pages 'quartiers' du journal *Le Parisien* : 'XIV^e - On prend la Petite Ceinture pour un dépotoir !' ; 'Les arbres partent, les détritiques restent', 'XIV^e - Le nettoyage de la Petite Ceinture sur les rails' ou encore 'XIV^e - les détritiques de la Petite Ceinture : ce n'est plus qu'un mauvais souvenir', 'XV^e - Petite Ceinture : la fin de la jungle' ; c'est presque exclusivement la préoccupation pour l'entretien des lieux qui motive l'intérêt de la presse durant cette première période⁴⁷.

On peut noter, à la lecture de ces papiers, une évolution du vocabulaire qualifiant la Petite Ceinture. Alors qu'en 1990, les articles faisant état des projets d'aménagements

⁴⁷ La photographie 19 en annexe XIV témoigne de ces problèmes de dépôts d'ordures sur l'emprise.

dans le XVI^e arrondissement évoquaient la ‘*voie de chemin de fer de Petite Ceinture*’, dès 1991, les journalistes parlent désormais des ‘*lignes désaffectées de la Petite Ceinture*’, des ‘*voies en friches*’.⁴⁸

En effet, malgré son caractère relatif, l’inactivité des lieux s’est vite imposée au regard du promeneur, du riverain ou du journaliste dès le début des années quatre-vingt-dix. L’absence de caténaires, la rareté des passages de train, la pousse désordonnée de la flore, l’amoncellement de détritrus, ont rapidement amené à appréhender le lieu comme désaffecté et laissé à l’abandon.

La question, qui pourrait paraître anecdotique, des détritrus, semble au contraire révélatrice du changement de statut du lieu. L’amoncellement des déchets vient accentuer l’impression d’abandon de cet espace, déjà suggéré par la diminution continue du nombre de trains, il révèle le peu d’intérêt que portent les propriétaires sur l’emprise, et confirme que celle-ci est entrée dans une phase de démantèlement. La Petite Ceinture devient désormais dans l’esprit des riverains, non plus une voie de chemin de fer, mais une friche ferroviaire.

Ailleurs, d’autres riverains s’inquiètent des conséquences d’une telle réduction d’activité ferroviaire sur leur environnement résidentiel. Ils craignent que les terrains qui avoisinent leurs lieux de vie soient sujets à cession et que viennent se construire, à la place des arbres qui bordent les talus, des immeubles d’habitation. La conservation des rails devient donc pour eux la garantie d’une végétation préservée dans leur voisinage. Dès le tout début des années quatre-vingt-dix, se créent plusieurs associations locales ayant pour objet de protéger les talus de la voie ferrée contre d’éventuelles opérations immobilières.

C’est le cas de Benoît Coulon⁴⁹ qui possède une maison ancienne dans le XV^e arrondissement à proximité de la Petite Ceinture, et qui, à la suite du projet Aramis, s’est fait exproprier. Alors que le projet de transport échoue, la mairie semble vouloir toujours recouvrir les voies de la Petite Ceinture d’une dalle. Le quartier étant à l’époque en pleine mutation et déjà l’objet de ZAC problématiques, Benoît Coulon craint que la ville veuille raser l’ensemble des petites maisons anciennes avoisinant la sienne pour réaliser de nouvelles habitations, en profitant de l’espace libéré par la

⁴⁸ Denis Roger, Bon Secours – Broussais ‘On prend la Petite Ceinture pour un dépotoir !’, *Le Parisien*, 7 janvier 1991 ; Denis Roger, ‘Les arbres partent, les détritrus restent’, *Le Parisien*, 16 février 1991 ; Denis Roger ‘XIV^e ‘Les détritrus de la PC : ce n’est plus qu’un mauvais souvenir’, *Le Parisien*, 15 juillet 1991 ; Denis Roger, XIV – XV^e ‘Petite Ceinture : La fin de la jungle !’, *Le Parisien*, 19 novembre 1991.

⁴⁹ Afin de préserver au mieux l’anonymat des personnes rencontrées ou citées, l’ensemble des noms a été modifié ou remplacé par un pseudonyme. Nous avons fait de même pour les noms des associations ou collectifs.

couverture de la Petite Ceinture. Il crée en 1991 une association pour protéger son quartier et au premier chef, sa propre maison.

A plusieurs kilomètres de là, dans le XXe arrondissement, des riverains créent une autre association pour empêcher l'achat des talus de Charonne, menacés du même type d'opérations immobilières.

Ces premières réactions restent à l'époque assez isolées et relativement circonscrites au voisinage immédiat des plaignants, la presse n'en fait pas état, la préoccupation reste très locale et n'engage pas encore de grande réflexion sur le sort global de l'emprise, toutefois ces personnes sont les premières à créer des structures officielles pour faire valoir auprès des élus leurs inquiétudes. Bien que limitées, ces prises de conscience vont constituer l'avant-garde des réflexions publiques menées à partir de 1993.

Comme les deux exemples précédents l'illustrent parfaitement, la Petite Ceinture désormais 'vide', fournit potentiellement de nouveaux espaces à investir. Nous allons voir que les promoteurs immobiliers ne sont pas les uniques acteurs sociaux à s'y intéresser.

Plus encore que les plaintes et inquiétudes des riverains, la Petite Ceinture perçue comme friche, ne tarde pas à susciter la convoitise des parisiens en manque d'espace.

Les riverains du XIVe arrondissement qui, quelques mois auparavant, été parvenus à faire nettoyer la portion de Petite Ceinture jouxtant leurs habitations, réussissent à obtenir de la SNCF l'autorisation de cultiver un jardin sur les talus de la voie ferrée. Cette première expérience dans le XIVe arrondissement sera bientôt suivie par celle d'un individu se faisant appeler « l'Homme des Bois », paysagiste atypique qui crée dans le XIIe arrondissement un 'musée végétal' de trois mille mètres carrés sur l'emplacement d'une ancienne gare alloué par la SNCF.⁵⁰

Les gares elles-mêmes, désaffectées depuis longtemps, sont recherchées. Dans le XXe par exemple, un artiste peintre, que nous appellerons Bruno Caron, parvient depuis 1990 à occuper un bâtiment voyageur au titre d'un bail précaire⁵¹ ; quelques années plus tard, à quelques centaines de mètres de là, ce sont les futurs patrons du café-concert en gare de Charonne qui négocient l'occupation du bâtiment voyageurs⁵².

⁵⁰ Voir les photographies 24 à 27 en annexe XVII & XVIII, ainsi que l'article de *Télérama* en annexe XXXV pour visualiser le jardin de l'Homme des Bois.

⁵¹ Voir l'article de *Télérama* en annexe XXXV qui lui consacre une photographie et quelques lignes.

⁵² La photographie 20 en annexe XV montre la façade de cet établissement. Les photographies 21 et 22 donnent deux exemples plus récents de cette transformation des anciennes gares de la ligne en établissements publics.

En marge de ces arrangements légaux pour investir l'espace inoccupé, se développent des phénomènes d'occupation des lieux beaucoup plus diffus. Bien sûr, je veux parler des marginaux et des exclus qui, très vraisemblablement, ont commencé à pratiquer les lieux dès les premiers signes de son désinvestissement ferroviaire : certaines gares sont squattées, les tunnels abritent des activités illégales, les talus accueillent des campements de fortune⁵³. Mais, cette friche n'attire pas uniquement les franges marginales de la population sur ses voies désaffectées.

En effet, la Petite Ceinture à cette particularité d'être un peu partout dans la ville : elle passe à fleur d'immeubles, le long des rues, au-dessus d'elles, on l'aperçoit en tranchée qui s'enfonce dans un tunnel, on suit sa trajectoire de verdure, on la voit s'enfoncer sous les Parcs Montsouris et des Buttes Chaumont ; bref, elle se laisse apercevoir en maints endroits de la capitale⁵⁴. Cette topographie particulière qui offre des terrains dégagés, visibles par la population, ainsi que les nombreux accès disséminés tout au long des vingt trois kilomètres de parcours, font que la Petite Ceinture désormais en friche ne va pas tarder à attirer jeunes et moins jeunes : les voies désaffectées offrent un prolongement aux jardins des propriétaires riverains, un terrain de jeu ou de promenade pour les habitants, à l'instar d'un terrain vague. Ces occupations anonymes, nombreuses et variées, se multiplieront une fois ce lieu mieux connu du grand public, mais dès les premiers temps d'inaffectation, les parisiens y voient déjà un terrain à investir⁵⁵.

Ainsi, plusieurs signes nous amènent à penser qu'avec l'arrêt du trafic, un changement de perception s'opère au début des années quatre-vingt-dix. Comme on peut le voir, l'absence d'activité sur la Petite Ceinture suscite spontanément des réactions de la population. Alors que la vie concrète des lieux n'est plus celle d'une voie ferrée, l'emprise devient à la fois gênante, inquiétante ou au contraire attirante pour la masse anonyme qui en fait le constat. Jusqu'alors ignorée, voire contestée dans son statut de site industriel, la Petite Ceinture maintenant à l'état de friche, va susciter un intérêt nouveau.

Pourtant, comme nous venons de le voir, les premières réactions civiles se cantonnent d'abord essentiellement à la dimension pratique des lieux, qu'il s'agisse des revendications des riverains, des appropriations plus ou moins légales, ou des formes

⁵³ Voir la photographie 28 en annexe XIX.

⁵⁴ Les photographies 1 à 18 donnent une idée de la diversité topographique de cette ligne à travers la capitale.

⁵⁵ Les photographies 29 et 30 en annexe XX présentent quelques exemples d'occupations citadines.

concrètes d'occupations, c'est toujours un rapport très immédiat aux lieux et à leur forme matérielle qui motive ces actions. Au tout début de l'arrêt du trafic, seules les personnes directement concernées - incommodées par les détritiques, menacées d'expulsion, ou à la recherche d'un terrain - semblent se préoccuper de la Petite Ceinture. Elles agissent localement dans l'objectif d'un résultat concret.

Semblant désormais libérée de toute activité, l'emprise apparaît d'abord comme un nouvel espace libre dans la capitale, et les premiers mouvements constatés prennent toujours forme autour de la question de l'occupation de cet espace. La Petite Ceinture est en ce sens plutôt appréhendée de façon morcelée, comme une succession de parcelles. Dans chaque quartier, la portion d'espace particulière qu'elle constitue, peut à la fois intéresser des promoteurs, offrir des zones de retrait, créer une frontière, gêner le voisinage ou au contraire offrir à la vue un espace verdoyant plutôt apprécié.

Ainsi, au début des années quatre-vingt-dix, l'appréhension du lieu par les parisiens anonymes semble s'arrêter là où la ligne disparaît à la vue, les diverses appropriations⁵⁶ que nous venons d'évoquer ne sont pas encore subordonnées à une approche globale du site.

Néanmoins, l'importance de ces phénomènes révèle déjà que la Petite Ceinture ne laisse pas la population totalement indifférente. Toutes ces manifestations, bien qu'elles soient encore très atomisées, isolées les unes des autres et réduites à des préoccupations très matérielles, vont constituer le terreau sur lequel va se bâtir quelques temps plus tard la réflexion publique sur le sort de cette emprise.

2 - De la voie ferrée au lieu de mémoire

Quand, au début des années quatre-vingt-dix son existence ferroviaire semble toucher à sa fin, à la suite d'une série de bouleversements économiques et urbanistiques, la Petite Ceinture existe déjà depuis plus d'un siècle, et a servi la population parisienne en maintes occasions. De ce fait, elle est attachée au souvenir des personnes l'ayant connue en fonction. De manière diffuse, elle continue d'exister à l'échelle des mémoires individuelles. Comme pour Marc Augé et le métro⁵⁷, les trajets effectués jadis sur le chemin de fer de ceinture sont devenus pour les parisiens des fragments d'histoires sentimentales, familiales ou professionnelles.

⁵⁶ Nous retenons ici la définition que donne Michel Agier de l'appropriation de l'espace : « *personnalisation et familiarisation de l'espace commun proche et sa transformation en espace propre.* », Michel Agier, 1999, *op. cit.*, p.51

⁵⁷ Augé Marc, *Un ethnologue dans le métro*, Paris, Hachette, Collection « Textes du XXe siècle », 1986, 125 p.

On se souvient avoir pris la ligne d'Auteuil pour aller au bois de Boulogne en famille, on garde à l'esprit le départ en guerre de son mari en gare de la Glacière, ou celui, plus gai, de ses enfants en colonie de vacances à la gare de Ménilmontant. Certains cheminots se souviennent d'avoir conduit les bestiaux aux abattoirs de Vaugirard ou de la Villette, ils connaissent encore les caractéristiques de la locomotive qu'ils conduisaient à l'époque, autant de souvenirs qui marquent leur vie professionnelle alors que Paris était encore une ville industrielle⁵⁸.

Ainsi, dès avant de perdre ses fonctions, on peut affirmer que la Petite Ceinture s'inscrivait déjà de façon diffuse dans la mémoire parisienne.

Mais, à côté de ces souvenirs individuels, se construit une mémoire aux contours beaucoup plus officiels. Depuis les années quatre-vingt, plusieurs ouvrages consignent en effet l'histoire de la Petite Ceinture. Ces livres vont offrir un support à la mémoire informelle, morcelée, subjective des parisiens, et contribuer à faire de l'histoire de cette voie ferrée un récit.

Grâce aux livres qu'ils vont publier, les auteurs, le plus souvent spécialistes de l'histoire du rail, vont être les premiers à amorcer un mouvement de formalisation et d'affirmation d'un passé historique de la ligne et devenir les pionniers de la constitution de cet espace en lieu de mémoire.

Déjà en 1981 était paru un album de photographie, anciennes et plus récentes, sur la Petite Ceinture. En 1985 un magazine spécialisé publie un numéro spécial consacré à l'histoire de cette ligne, et, enfin entre 1991 et 1992, deux nouveaux livres vont être publiés sur cette ligne de chemin de fer, dans des collections spécialisées dans le domaine ferroviaire. Résumant son histoire, rapportant des anecdotes, soulignant les traits caractéristiques et techniques du lieu, ces quatre ouvrages vont connaître un grand succès auprès des nostalgiques de cette ligne ferroviaire à l'existence mouvementée.⁵⁹

Comme le révèle le titre du premier de ces ouvrages : *1851-1981, Le chemin de fer de la Petite Ceinture de Paris*, chacun de ces livres fait apparaître une date butoir au-delà de laquelle l'historique de la ligne n'est plus pris en compte. Cette date, n'est pas seulement tributaire de l'année de publication, comme on pourrait le penser en ce qui concerne l'ouvrage de Pitrou et Tardien publié en 1981, mais révèle que chaque auteur

⁵⁸ Les cartes postales anciennes 1 à 3 en annexe III & IV, représentent la Petite Ceinture en fonction. Elle offrent un support aux mémoires individuelles.

⁵⁹ Il s'agit des ouvrages suivants : Pitrou Pierre, Tardien Bernard, *1851-1981 Le chemin de fer de Petite Ceinture*, Paris, Pierre Fanlac Editeur, 1981, 128 p. ; *La Petite Ceinture de Paris*, numéro spécial de *La Vie du Rail*, 1985 ; Carrière Bruno, *La saga de la Petite Ceinture*, Ed. La Vie du Rail, 1992, 287 p. ; *La Petite Ceinture de Paris*, Connaissance du Rail hors série, n° 52, Ed. de l'Ormet, oct. 1991.

situe dans son récit un début et une fin à l'histoire de cette ligne. Chacun de ces ouvrages appuie l'hypothèse de la fin de la vie ferroviaire de la Petite Ceinture. Par exemple, *La Saga de la Petite Ceinture*, le livre historique de référence, qui utilise la métaphore des différents âges de la vie humaine pour décrire les différentes phases d'utilisation du lieu, achève son récit précisément en 1991. Lorsqu'il sera réédité en 2001, les dix ans d'histoire couvrant la période 1991-2001 ne seront pas abordés : selon cet ouvrage, l'histoire ferroviaire officielle de la Petite Ceinture prend fin au début des années quatre-vingt-dix⁶⁰.

Ainsi, on peut penser que ces ouvrages sont en quelque sorte publiés à titre posthume, alors que l'histoire ferroviaire officielle de la Petite Ceinture devient de plus en plus aléatoire. Il semble que c'est cette fin toute proche qui ait favorisée la publication de ces livres. Ceux-ci font en quelque sorte le bilan d'une vie. Alors que le trafic régulier s'arrête et menace de ne plus reprendre, le vide des lieux laisse ainsi place au travail de la mémoire ; en perdant son existence au présent, la Petite Ceinture commence à acquérir une épaisseur historique.

Au-delà de 1991, il semble que c'est une autre histoire, non officielle, celle de la friche, qui va désormais prendre le pas sur l'ancienne vision ferroviaire.

Sans pour le moment développer plus en détail ce thème du jeu sur la mémoire - nous y reviendrons lorsqu'il s'agira d'aborder les formes de discours mobilisées pour défendre la Petite Ceinture - retenons que la ligne, bien qu'elle paraisse laissée à l'abandon, n'en est pas pour autant oubliée des parisiens. Au contraire, l'imminence de sa disparition au début des années quatre-vingt-dix, semble renforcer l'image nostalgique de cette ligne, appuyer plus encore la valeur mémorielle du lieu.

3 - De la voie de chemin de fer au parcours touristique

Enfin, bien avant qu'elle ne soit connue du grand public, sous l'impulsion conjuguée de deux associations ferroviaires, le Club d'Amateurs de Chemin de Fer et le Club International du Train, la Petite Ceinture va devenir au début des années quatre-vingt-dix, une destination appréciée, un site visité.

Les membres des associations ferroviaires, essentiellement des anciens cheminots ou des inconditionnels des trains, connaissent de longue date la Petite Ceinture. Ces personnes, spécialistes de l'histoire du chemin de fer français, connaissent très bien

⁶⁰ Plus encore, l'ouvrage de Pitrou et Tardien, paru en 1981, présente, déjà à cette époque, un certain nombre de photographies du lieu soulignant son abandon. Voir les photographies 2, 4, 5 & 7 en annexe.

l'organisation technique ferroviaire et entretiennent des relations étroites avec la SNCF. Au travers des études qu'ils effectuent, des articles qu'ils rédigent et surtout des trains qu'ils affrètent au bénéfice de leurs adhérents, les membres de ces associations sont les agents de transmission les plus actifs de la mémoire du lieu, durant toute la période qui précède sa médiatisation.

Avant même que la SNCF ne décide de stopper le trafic régulier sur l'emprise, ces amateurs de chemin de fer, ont pris l'habitude de faire passer des trains à vapeur ou de luxe sur certaines sections de la ligne de ceinture. Ces voyages, réservés à quelques centaines de personnes appartenant au milieu des amateurs de chemin de fer, restent assez discrets. Mais bien que le public touché soit restreint, ces opérations rares, ponctuelles, peu médiatisées, vont jouer un rôle important pour que la ligne sorte de l'oubli.

A bord de ces trains, un historien, Fabien Leclerc, conférencier de la Ville de Paris, commente le parcours. Cet homme, va lui aussi jouer un grand rôle dans l'histoire contemporaine de la Petite Ceinture en produisant un discours nouveau sur ce lieu. Son commentaire, rythmé par l'évocation de l'histoire de la ligne, la lecture architecturale de son parcours, la description des différents quartiers traversés, l'évocation de la beauté du site bordé de verdure, et agrémenté de citations littéraires et poétiques ; présente pour la première fois la Petite Ceinture sous les traits d'un site pittoresque. La Petite Ceinture devient, grâce aux commentaires enjoués de cet homme, non seulement un nouveau moyen de découvrir la capitale, mais un véritable parcours touristique.

Cette nouvelle vision du lieu, diffusée à l'occasion des passages de train spéciaux, va susciter un goût nouveau pour la Petite Ceinture parmi les personnes privilégiées ayant pu profiter de ces rares voyages. Ces passages de train vont, comme nous allons le voir dans la partie suivante, constituer un événement fondateur pour l'engagement des premiers militants associatifs.

* * *

La vie du lieu qui vient d'être brossée à grand traits, se veut être l'image assez générale de la Petite Ceinture dans l'esprit des parisiens de 1990 à la fin de l'année 1992. Cette description s'attarde à déceler les premières modifications de la perception de ce lieu alors que le trafic régulier disparaît, et avant que cette voie ferrée ne soit l'objet d'une médiatisation importante.

Dès cette période précoce, un certain nombre de manifestations isolées témoignent qu'un glissement s'est produit dans la façon de considérer l'emprise de Petite Ceinture. Quittant progressivement sa fonction ferroviaire industrielle, ce lieu est simultanément

appréhendé à la fois comme espace libre sujet à des appropriations ou convoitises multiples, comme lieu du passé dont la capacité remémorative s'accroît et enfin, comme site susceptible de devenir une destination touristique à part entière. Ainsi, en même temps que se confirme la fin de cet axe ferroviaire, que se manifeste visiblement l'indifférence de ses propriétaires, bref, que la Petite Ceinture subit un processus de rejet économique et industriel, se développe à son égard une triple vision inédite qui lui confère un statut nouveau.

Déjà, au terme de cette période, la Petite Ceinture n'est plus une ligne de chemin de fer semblable à n'importe quelle autre. Bien qu'elle soit encore relativement peu connue du grand public, qu'elle ne fasse pas encore l'objet d'une réflexion globale de la part des parisiens, la Petite Ceinture forme d'ors et déjà un espace atypique dans la géographie de la capitale.

C'est sur la base de ce triple glissement statutaire que vont ensuite naître les phénomènes d'appropriation civile, de médiatisation et de réflexion publique qui vont rythmer l'histoire sociale de cette emprise tout au long de la dernière décennie du vingtième siècle. Ainsi, cette première période, dite « d'incubation », prépare en quelque sorte les événements futurs.

Chapitre Deux

Naissance d'un combat

Comme nous venons de le voir, l'évolution de la situation matérielle de la ligne de Petite Ceinture entre 1990 et 1992 a entraîné un certain nombre de comportements nouveaux à son égard. Pourtant, bien que l'on puisse attester une certaine correspondance entre l'état concret de ce lieu – l'absence de trains réguliers, la dégradation visible des infrastructures – et les premiers signes d'un intérêt civil pour cet espace ; le formidable engouement qu'il va susciter dès la fin de l'année 1992 s'explique aussi par l'action spécifique de quelques individus.

En effet, la perception de l'emprise de Petite Ceinture aurait pu, pendant de longues années, rester semblable à celle décrite dans le chapitre précédent. Mais c'est sous l'impulsion de quelques personnes, séduites par ce lieu atypique et sensibles au risque de le voir disparaître, que va se développer une nouvelle façon de percevoir la Petite Ceinture.

Tout autant la conséquence de l'évolution concrète de l'état matériel de cette ligne, que de la nouvelle configuration symbolique à laquelle il renvoie, l'engagement militant de quelques individus en faveur de sa protection, va marquer le début d'une nouvelle ère dans l'histoire sociale de ce lieu.

Les passages de trains organisés par les associations ferroviaires au début des années quatre-vingt-dix, permettant simultanément la découverte du lieu et la rencontre entre deux milieux sociaux, vont jouer un rôle fondamental dans l'aventure sociale mouvementée de la Petite Ceinture. Constituant le point d'origine de leur intérêt pour la Petite Ceinture, la découverte du lieu en ces occasions par les individus qui vont devenir les agents principaux de sa sauvegarde, mérite que l'on y consacre un chapitre.

Resserrant l'objectif fixé sur la vie de ce lieu, nous allons à présent quitter le point de vue élargi caractérisant le chapitre précédent pour nous intéresser plus précisément au comportement de quelques personnes, présentes lors de ces passages de train.

1 - Le récit des origines

A bord du train à vapeur affrété en novembre 1991 par le *Club d'Amateurs de Chemin de Fer*, se trouve Agnès Moreau, jeune femme qui va bientôt devenir l'un des piliers militants les plus actifs de la défense de la Petite Ceinture.

Agnès Moreau est une jeune lyonnaise récemment arrivée à Paris. Déjà sensibilisée aux questions d'urbanisme, elle adhère depuis peu à une association de défense du patrimoine parisien. Maquettiste dans une grande agence de communication, elle a beaucoup de relations dans les milieux de la presse, du journalisme et des métiers de l'image. Le hasard veut qu'elle mette en page plusieurs journaux internes à la SNCF et à la RATP, elle s'initie donc dès cette époque au domaine ferroviaire et possède déjà quelques contacts avec des cadres de ces entreprises de service public de transport. Travaillant beaucoup, Agnès est, à cette époque, très peu impliquée dans la vie associative. Comme elle me le dira en entretien, c'est le combat pour la Petite Ceinture qui peu à peu l'a « *parachutée dans le monde associatif et politique* » parisien. Pour l'heure, habitant un des arrondissements périphériques, elle a remarqué derrière chez elle cette ligne de chemin de fer sur laquelle passe très rarement des trains. Intriguée, elle décide de mieux connaître ce lieu.

Dix ans plus tard, Agnès Moreau garde un vif souvenir de son premier voyage sur la Petite Ceinture. Voici comment, en entretien, elle débute le récit de son engagement associatif :

« (...) On a mis six mois avant de trouver le moyen de faire un tour de train sur cette ligne, parce que c'est vrai ça nous avait intrigués ... Donc j'ai fait le voyage en novembre 91, sur un train [du Club d'Amateurs de Chemin de Fer], 500 personnes, un voyage de 4 heures sans quitter Paris !!! ... Un truc dingue enfin quoi je veux dire ! Voilà, c'est là que tout a commencé. En plus, bon c'est vrai qu'à l'époque j'étais en plein questionnement sur la ville quand même, je commençais déjà à remarquer des choses (...) Et voilà, donc c'était très charmant comme voyage, ...'visite dans les coulisses de la ville', enfin super ! ... (...) Alors en plus avec le commentaire de Fabien Leclerc ! [Un historien, conférencier de la Ville de Paris] ... ! La verve de Fabien Leclerc ! ... Déjà on démarre Gare de Lyon avec la locomotive à vapeur, alors déjà c'était assez étonnant, enfin ça a été un choc, j'en avais jamais vraiment vu quoi ! ... Et puis on monte dans le train, il faisait vraiment très très beau, et Fabien Leclerc démarre comme ça [très emphatique] 'Et bien bonjour, c'est un signe des Dieux, le soleil nous accompagne pour ce périple sur cette ligne abandonnée dans les coulisses de la ville !' ... Je dis 'Attends, qu'est-ce que c'est que cette affaire ! ? C'est quoi ? C'est fou, c'est fou !!'. On était avec un couple d'amis (...)... C'est à dire qu'on a flashé quoi ! »

Agnès Moreau, tout comme les autres militants rencontrés insistent beaucoup, quand je leur demande de faire le récit des débuts de leur engagement associatif envers la Petite Ceinture, sur la notion de rencontre avec le lieu. Tous ou presque, ont commencé à

s'intéresser à la Petite Ceinture à la suite, soit de promenades sur les voies désaffectées, soit d'un voyage en train spécial.

C'est d'abord la découverte et l'exploration d'un site insolite et méconnu qui va déclencher chez Agnès et ses amis le 'coup de foudre' pour la Petite Ceinture. La notion de 'coup de foudre', de 'flash' pour cette ligne, traversant dans un écrin de verdure les arrondissements périphériques de Paris, revient comme un leitmotiv. La rencontre avec le lieu joue le rôle d'événement fondateur dans le récit de leur engagement. Bien sûr d'autres raisons sont invoquées, mais ce face à face avec le lieu, cette découverte, sont extrêmement valorisés. Nous verrons dans la partie suivante comment les premiers militants s'attacheront à développer cette notion de rencontre avec le lieu dans les premiers temps de leur action associative.

Mais, pour en rester au tourisme ferroviaire, cette première expérience en plus de favoriser un coup de cœur pour le lieu, va aussi occasionner des rencontres entre les connaisseurs de la ligne et les personnes qui, comme Agnès Moreau, découvrent la Petite Ceinture. Les membres du Club d'Amateurs de Chemin de Fer vont, en effet, en ces occasions, transmettre leur goût pour cet espace et jouer un rôle fondamental pour que les futurs militants se mobilisent.

2 - Des connaisseurs aux premiers militants, transmission d'une passion

Parmi ces personnes initiatrices, se trouve un personnage clé, René Chissart. Ancien cheminot, il défend le projet de réouverture de la Petite Ceinture depuis plusieurs décennies, quand en 1991 il affrète, par le biais du Club d'Amateurs, le train à vapeur que va prendre Agnès Moreau et son ami réalisateur, Georges Ménart. Agnès me raconte que Georges Ménart, qui a 'flashé' sur le lieu, filme beaucoup la Petite Ceinture à cette époque, tellement, qu'il s'inscrit à tous les passages de train et que René Chissart lui propose de réaliser un film pour le Club d'Amateurs. Ce sera le premier documentaire réalisé sur la Petite Ceinture.

D'autres militants me parleront en entretien de leur rencontre déterminante avec René Chissart. Il reste un agent incontournable pour toutes les personnes rencontrées sur mon terrain en 2002. Ce monsieur à la retraite semble non seulement avoir transmis son savoir et son goût pour le lieu, avoir fait ressortir l'intérêt de la ligne, mais aussi avoir incité ces jeunes individus à s'engager pour défendre ce patrimoine.

C'est par exemple ce qui arriva à Benoît Coulon, riverain de la ligne dans le XVe arrondissement, dont nous avons déjà parlé. Voici comment Benoît me raconte l'origine des 'attaques de train' qu'il mènera tout au long des années quatre-vingt-dix pour faire valoir son indignation face au projet de couverture des voies et de réalisation d'une ZAC en lieu et place de sa maison.

« Alors tiens,... anecdote ! C'est quand même assez rigolo ! J'ai connu donc le [Club d'Amateurs] avec tous ses trains de tourisme qui passaient sur la Petite Ceinture... et l'idée est venue par René Chissart lui-même, l'organisateur des trains ! Il disait 'Mais ... attaquez les trains ! Et puis distribuez vos tracts !', alors du coup ... c'est devenu une institution ! J'ai attaqué les trains du Club d'Amateurs, puis de tout le monde d'ailleurs, c'est devenu connu ! Et ça faisait rigoler absolument tout le monde, et c'était très efficace parce que moi en même temps je distribuais mes tracts en disant 'là où le train est arrêté, ça va être couvert par le projet de couverture de la voie, signez la pétition pour que les tranchées restent ouvertes ...' et ça marchait tellement bien que, quelquefois, bon ben ça c'est une anecdote mais, quelquefois les pirates de train avaient réunion ici pour prendre un petit déjeuner... et un jour on étaient là en train de prendre le petit déjeuner et puis on entend 'tut tut ! ... tututut !!' (rires) C'était le train qui s'était arrêté et qui attendait qu'on l'attaque ! ...Alors on a vite dû courir sur les voies pour attaquer le train, ...le train qui nous attendait (rire) ... On s'est excusé d'attaquer en retard !!! (rires) Et bon les gens étaient sages et attendaient... Mais enfin tout ça, ça a vraiment très bien marché ! Et ça continue d'ailleurs (...) »

René Chissart, après avoir milité, pendant plus de vingt ans, au sein de la SNCF et de son Club, pour que soit étudiée une solution de transport sur la Petite Ceinture, souhaite passer le relais à de nouvelles forces vives, cette fois au sein de la société civile :

« (...) Moi je profitais des trains (...) c'est comme ça que j'ai sympathisé avec René Chissart. (...) Je suis bien tombée je crois, je suis tombée à un moment où ils attendaient que quelqu'un prenne le relais, parce qu'en fait j'ai appris que René Chissart, depuis les années 70 il s'occupait de la ligne, entre autres (...). Et puis il était très content parce que bon il est âgé quoi ! ... La pêche mais quand même... un peu essoufflé quoi ! (...) Au bout de 20 ans je comprends qu'il était un peu essoufflé ! Bon ce qu'il faisait lui à son niveau, c'est que tous les trains qu'il faisait en banlieue, de découverte de lignes avec son association, il se débrouillait pour, non pas passer par la Grande Ceinture, mais par la Petite Ceinture ! Il a été un acteur fondamental du maintien de la ligne quoi ! »
Agnès Moreau

Ainsi, à l'occasion des premiers trains associatifs et touristiques sur la Petite Ceinture, René Chissart a su jouer le rôle d'initiateur, d'incitateur et d'intercesseur. Entre 1991 et 1992, s'établit une connexion fondamentale entre les connaisseurs de la ligne et quelques personnages centraux - Agnès Moreau, Georges Menart, Benoît Coulon et quelques autres – issus de la société civile.

Chacune de ces personnes appartenant à un réseau de connaissances relativement important, leur engouement nouveau pour le lieu va rapidement se transmettre à leurs proches, et ainsi ouvrir la préoccupation pour cette voie ferrée au-delà des cercles restreints d'amateurs de chemins de fer ou des riverains menacés, avant même que la Petite Ceinture ne devienne un sujet régulièrement évoqué par la presse.

Mais, au-delà du plaisir qu'elles ont à découvrir ce lieu insolite, ces personnes ne deviennent pas pour autant des militants dès leur première découverte. Pour qu'elles

s'engagent réellement, de façon publique, il leur faut prendre conscience des menaces qui pèsent maintenant sur cette voie de chemin de fer, et qui risquent de compromettre son existence.

3 - Le 'dernier train', point de départ de l'engagement militant

Benoît Coulon est, on l'a vu, dans une situation particulière, puisque la couverture des voies le menace directement. Agnès Moreau elle, n'a pas d'intérêt privé à s'engager dans la défense de la Petite Ceinture : c'est la menace du démantèlement de l'emprise, qui commence à se faire entendre en 1992, qui la décide à créer une association. Agnès travaille à l'époque dans une grande agence de communication, et quand son ami réalise le documentaire commandé par René Chissart, c'est elle qui se charge de mettre en page la jaquette de la cassette vidéo. A cette occasion, elle rencontre la personne qui conduit les trains à vapeur, qui vient chez elle pour l'aider.

« Et ...donc on se donne rendez-vous, il vient chez moi, on fait la maquette et (...) puis on se met à discuter comme ça, 'Ah, je lui dis, c'est quand même génial cet endroit hein !?', il me dit 'Ouais... C'est dommage que ça va fermer quoi !'... je dis 'Quoi ?! Ca va fermer ?!', il me dit 'Ben oui oui... De toute façon on ne sait pas si on va faire un autre voyage, (...) au 31 décembre 92, on est pas sûrs du tout que la SNCF nous redonnera l'autorisation [de circuler] ! Donc euh... et puis après on ne sait pas ce qu'ils vont en faire hein !' ...(elle siffle) Et là je commençais à connaître les problèmes d'urbanisme, je me suis dit 'Où e aye aye, ça c'est du beau terrain à bâtir !' (...) Là je me suis dit 'C'est pas possible, s'il n'y a plus de train qui passe, c'est la fin des haricots ! La Petite Ceinture on va l'oublier !' (...) 'Ils vont vendre, ils vont morceler ça'... »

Alors qu'elle apprend de la bouche d'individus proches de la SNCF, la nouvelle de l'imminence de la fermeture de la ligne - ce qui risque de rapidement empêcher toute circulation sur la Petite Ceinture - Agnès Moreau décide d'organiser un coup médiatique pour alerter l'opinion publique face à cette menace de disparition. Ancienne journaliste, elle possède le savoir-faire nécessaire pour rédiger des communiqués et mobiliser la presse.

Le 12 décembre 1992, à quelques jours de la date d'expiration de l'autorisation de circuler sur la Petite Ceinture, le *Club International du Train* affrète une locomotive luxueuse, avec piano-bar et thé dansant pour quelques centaines de privilégiés. Ce convoi est annoncé par les organisateurs comme le « dernier train » à circuler sur l'emprise. Fort de cet ultime passage confirmant le démantèlement prochain de la ligne, Agnès Moreau réussit, à cette occasion, à faire venir une agence de presse et plusieurs journalistes. Quelques jours plus tard les journaux *Libération*, *Le Monde* et *Le Parisien*

publient un article annonçant le passage du dernier train sur l'emprise⁶¹. Pour la première fois, la presse nationale et locale consacre quelques lignes à l'histoire de la Petite Ceinture, se mobilise pour faire connaître au grand public le sort de cette voie de chemin de fer en soulignant la menace de fermeture définitive qui pèse à présent sur elle.

Deux jours après le passage remarqué du « dernier train », le 14 décembre 1992, Agnès fonde, avec l'aide de Benoît Coulon qu'elle connaît par ailleurs, l'association *Préserveons la Petite Ceinture et son réseau ferré*.

Cette association, se donne initialement pour objectif de contribuer à préserver l'emprise face aux risques de démantèlement, et en particulier face aux rumeurs de vente des parcelles au profit de promoteurs immobiliers. Cet organisme à but non lucratif va devenir, au cours des années quatre-vingt-dix, le fer de lance du débat public sur la Petite Ceinture. Agnès Moreau explique dans quel état d'esprit elle s'est décidée à créer cette association.

« [Quand j'ai appris la nouvelle de la fermeture] Je me suis fait une sorte de challenge. Alors dans cet esprit là, je me suis dis' Ben puisque c'est ça, c'est pas possible autrement, il faut que quelqu'un se dévoue, je vais y aller'... (...) L'idée c'était que se soit l'association qui remplace le train... le dernier train [circulait le] 12 décembre 92, et l'association a été créée le lundi 14... Et voilà ! C'est parti comme ça (...). »

C'est donc à l'occasion de ce qui avait été annoncé comme le dernier train circulant sur la Petite Ceinture qu'est créée la première association ayant spécifiquement pour objet la défense de ce site. Les trains affrétés par la SNCF disparaissant, ce sont désormais les militants qui vont occuper les lieux, par divers procédés que nous allons décrire au cours des prochaines parties.

* * *

Malgré leur caractère anecdotique, les descriptions relatives aux origines de l'engagement d'Agnès Moreau et à la fondation de son association, permettent de souligner les dynamiques ayant rendu possible cet engagement civil militant inédit.

Il semble que c'est bien en conséquence de la confirmation d'une menace concrète de fermeture de la ligne, résultat d'un processus de déqualification s'étalant sur plusieurs décennies, que vont se mobiliser les premiers militants. Aboutissement d'un cycle de dévaluation économique, le dernier train, symbole de la fin prochaine de la

⁶¹ Pierre Grudmann 'Le dernier train à boucler la Petite Ceinture', *Libération*, 14 décembre 1992 ; 'Raid sur la Petite Ceinture' (brève), *Le Parisien*, 14 décembre 1992 ; Paris 'Feu la Petite Ceinture' (brève), *Le Monde*, 25 janvier 1993.

ligne, va immédiatement être suivi d'un regain d'intérêt pour la Petite Ceinture. Au regard du déroulement précis des événements vécus, entre la découverte de la ligne par Agnès Moreau début 1992, et le dernier train en décembre de la même année, on peut émettre l'hypothèse de la nécessaire complétude du cycle de rejet et de dévalorisation de ce lieu pour que naisse une dynamique nouvelle de prise en considération.

Evénements charnières, le passage de ce que l'on croyait être le dernier train et la création de *Préservons la Petite Ceinture*, constituent le point d'origine d'une nouvelle période de l'histoire de la production sociale de ce lieu.

Chapitre Trois

La construction d'une identité (1993-1995)

« Les liens qui se nouent entre l'homme et l'espace ne sont pas réductibles aux seuls rapports matériels et fonctionnels ; ils incluent une valorisation qui transcende leur caractère physique et produit par conséquent un ensemble de significations sociales liées à la re-présentation qu'on en a. »
Gustave-Nicolas Fischer⁶²

Pendant les deux premières années d'existence de l'association *Préserveons la Petite Ceinture et son Réseau Ferré*, Agnès Moreau et les premiers adhérents, entraînant dans leur sillon d'autres organismes à but non lucratif, vont s'efforcer de faire connaître au plus grand nombre possible cette voie de chemin de fer menacée.

Agents principaux de la réhabilitation symbolique de ce lieu, les militants associatifs, par leurs actions et la forme des discours qu'ils vont construire à l'égard de la Petite Ceinture, vont contribuer non seulement à faire connaître le lieu, à alerter l'opinion publique, mais aussi à forger un nouveau regard sur la Petite Ceinture.

Cette partie va tenter de radiographier les procédés rhétoriques et pratiques utilisés, entre 1993 et 1995, par ces individus, pour constituer une nouvelle définition et une image valorisante de cet espace parisien en désuétude.

1 – Les premiers temps du militantisme associatif

Avant de s'attarder à décrire et interpréter les objectifs et modalités de la formation de ce nouveau regard sur la Petite Ceinture, il nous faut, tout d'abord, brosser à grands traits les principales actions engagées durant cette période par les membres de *Préserveons la Petite Ceinture et son réseau Ferré*.

Dans une ambiance à la fois festive et militante, l'organisation de trajets de découvertes, par le biais de trains ou de promenades pédestres, l'occupation des lieux

⁶² Fischer Gustave-Nicolas, *La psychosociologie de l'espace*, Paris, PUF, Collection « Que sais-je ? », 1981, p. 98.

par les militants lors de manifestations, de pique-niques ou de fêtes, la transmission des connaissances acquises sur le lieu au grand public, entre autres, par le biais de la presse, vont structurer ces deux premières années d'activisme associatif.

Actions de sauvegarde et militantisme festif

Malgré l'annonce médiatique du « dernier train » en décembre 1992, l'échéance de la fermeture de la ligne est repoussée d'un an, ce qui va permettre aux associations d'organiser quelques trains touristiques avant que la ligne ne soit bel et bien fermée à la fin de l'année 1993.

Après avoir co-organisé deux passages de train à vapeur avec Fabien Leclerc, l'association *Préserve la Petite Ceinture et son réseau ferré* affrète officiellement son premier train en juillet 1993 avec le soutien de quelques autres organismes : l'association patrimoniale dont Agnès Moreau fait partie, un parti écologique et une association de transport ferré. Cette opération est baptisée '*Un jour, une ligne*'. Là encore, Agnès Moreau a su faire jouer ses compétences d'attachée de presse, et l'opération, annoncée dans la presse, est couronnée de succès. Cette fois, la circulation du train n'a plus seulement un objectif touristique comme c'était le cas pour les convois précédents, mais revendicatif : sous le couvert d'une activité de loisirs, il permet, sur un mode convivial, de faire connaître la ligne et d'introduire auprès du public la réflexion sur l'opportunité sa conservation⁶³.

Chaque passage de train donne l'occasion d'obtenir des adhésions, mais pendant toute la première année d'existence de son association, Agnès Moreau va d'abord recruter les militants dans le cercle de ces relations amicales. Elle entraîne ses collègues de bureau, ses relations associatives, ses proches dans ce nouveau combat.

Afin de mieux défendre la ligne et pouvoir répondre aux questions, Agnès Moreau s'efforce de bien connaître le 'dossier Petite Ceinture'. Pendant les premières années de son engagement elle va d'abord s'initier à l'histoire complexe de la ligne, au fonctionnement plus général des entreprises ferroviaires et surtout elle va s'efforcer de bien connaître 'le terrain', c'est à dire la topographie de la ligne, sa morphologie sur tout le parcours, ses infrastructures. Pour cela, elle va, entre chaque passage de train, effectuer des repérages à pied sur l'emprise. C'est par ce biais qu'elle rencontre les individus occupant les abords de la voie. L'Homme des Bois, la personne qui cultive un jardin dans le XIII^e arrondissement sur l'emplacement de l'ancienne gare des Meuniers,

⁶³ L'article de *Télérama*, situé en annexe XXXV, fait figurer une photographie prise à l'occasion d'un passage de train organisé par *Préserve la Petite Ceinture* en 1993. La présence nombreuse d'individus sur les quais souligne le succès de cette opération.

est son premier adhérent officiel ; Bruno Caron, artiste peintre installé dans la gare d'Avron (XXe), adhère lui aussi très rapidement à cette association.

Etant donné la lourdeur des démarches pour organiser un train ainsi que le nombre de places limité, ce seul moyen de sensibilisation ne suffit pas. Agnès Moreau va aussi, en plus de mettre à disposition son téléphone pour répondre aux questions, organiser des ballades, des piques-niques, des promenades pédestre de découvertes, à chaque fois qu'elle va être contactée par des personnes curieuses de connaître la ligne. Elle crée également un petit journal imprimé dans lequel elle consigne toutes les informations qu'elle peut obtenir sur la Petite Ceinture et ses abords, et informe par ce biais ses adhérents des différentes manifestations organisées.

Très attachés au charme du lieu, Agnès Moreau et les premiers adhérents de l'association, tout comme Fabien Leclerc dans une perspective plus lucrative, vont s'efforcer de faire passer leur message militant par le biais de découvertes de la ligne ; à la fois en train et à pied, ils provoquent la rencontre avec le lieu, en espérant susciter chez d'autres le même coup de cœur pour la Petite Ceinture qu'eux-mêmes ressentent.

Quand à la fin de l'année 1993, la ligne de Petite Ceinture est coupée au niveau de la Porte de Vitry en raison des travaux de la ZAC Rive Gauche, plusieurs associations réagissent. Cette nouvelle coupure confirme les craintes de fermeture de la ligne et renvoie à un futur lointain la possibilité d'une remise en service puisque les travaux sont prévus sur dix ans. De plus elle empêche désormais les associations, malgré la promesse qu'on leur avait faite, de pouvoir affréter ponctuellement des trains. Symboliquement, les membres d'un parti écologique et de quelques autres associations viennent sur la voie ferrée arracher les barrières pour manifester leur mécontentement. Ils annoncent que 'la bataille du rail' commence.

C'est d'abord sur un mode plutôt festif que les premières activités associatives vont s'organiser. Les premières opérations de sauvegarde sont d'ailleurs traitées par la presse sous cet angle bon enfant. Les attaques de Benoît Coulon à chaque passage de train, comme les trains associatifs ou les manifestations sur les voies sont toujours abordées sur le ton de l'humour. Dans la presse, on parle des '*périple touristiques pimentés d'attaques de riverains*', '*de western*' ou encore de '*raids sur la Petite Ceinture*'⁶⁴.

Malgré la menace qui pèse potentiellement sur l'emprise, la conviction qu'il faille à terme réutiliser cette voie de chemin de fer et le sérieux de leur engagement, les

⁶⁴ Ces expressions ont été relevées dans les articles suivants : Denis Roger 'Western sur la Petite Ceinture', *Le Parisien*, 28 septembre 1992 ; Pierre Grudmann, 'Le dernier train à boucler la Ceinture', *Libération*, 14 décembre 1992 ; Denis Roger, 'Raid sur la Petite Ceinture', *Le Parisien*, 14 décembre 1992.

militants de *Préserveons la Petite Ceinture* sont aussi des passionnés du lieu qui s'engagent sur un coup de cœur. Séduits par le site, ils aiment à s'y retrouver, s'y promener, prendre des photos, faire des pique-niques, des fêtes. Ils vont donner une grande importance à l'occupation des lieux, en train ou à pied, dans une perspective à la fois exploratoire, festive et militante.

Pendant les deux premières années d'existence de l'association *Préserveons la Petite Ceinture et son Réseau Ferré*, Agnès Moreau va s'engager corps et âme dans ce nouveau combat pour la Petite Ceinture. Présente dans les différents arrondissements de Paris, multipliant ses contacts, elle va, de proche en proche, établir un lien entre toutes les personnes qui, de près ou de loin, s'intéressent jusque là isolément à cette ligne. Elle va rapprocher les amateurs de chemin de fer, les occupants de la ligne, les militants écologistes, les associations de quartier ; elle va établir les premières connexions avec les élus locaux, les partis politiques, les personnes en charge de l'urbanisme à Paris, et les dirigeants de la SNCF. Enfin, elle va, grâce à ses compétences d'attachée de presse et ses relations dans ce milieu permettre la médiatisation de la Petite Ceinture. Elle va donc largement contribuer à mettre en place les bases du débat public qui va naître à l'issue de ces premières années de militantisme.

L'objectif de l'association durant cette période est d'abord d'éviter le déclassement juridique de l'emprise par la SNCF, et de protéger l'ensemble du site (voie ferrée, talus et gares). C'est tout autant la défense de la voie de chemin de fer que son environnement biologique qui sont visés. Dans l'urgence de la menace d'une disparition, c'est d'abord la *sauvegarde* du site qui est mise en avant, sa *préservation*, plutôt que la formulation d'un projet futur, bien que l'association suggère le réaménagement du site au profit d'une circulation de type tramway.

En ce sens, l'action de *Préserveons la Petite Ceinture et son réseau ferré*, sous l'égide de sa première présidente, semble prendre forme autour d'une logique de *patrimonialisation*. C'est à nos yeux ce qui caractérise le mieux cette première période de militantisme dirigé vers l'emprise. C'est pourquoi nous allons nous attarder à mieux en définir les contours.

Faire de la Petite Ceinture un patrimoine

Selon les termes employés par Marc Guillaume, la procédure de patrimonialisation consiste à « *conserver, mettre en réserve, mettre quelque chose à l'écart pour tenter de le soustraire aux effets réels et symboliques du temps* », elle

répond au « *refus moderne d'assumer la destruction* »⁶⁵. Face à la menace de démantèlement, subordonnée à un impératif économique, la stratégie de patrimonialisation⁶⁶ développée par les membres de *Préserveons la Petite Ceinture* tend à d'offrir un sursis à cette emprise, à figer, à geler la situation en attendant qu'une solution de réexploitation ne soit envisagée.

Toutefois, il faut souligner les particularités de cette dynamique de capitalisation des atouts de la Petite Ceinture, qui n'obéit pas tout à fait aux procédures classiques de fabrication du patrimoine.

Le choix de cette stratégie, comme première étape pour assurer la défense de la Petite Ceinture peut facilement se comprendre puisque, comme le souligne Henri-Pierre Jeudy, « *l'instance patrimoniale est le moyen le plus usuel d'intéresser les particuliers à la gestion des biens publics* »⁶⁷. Mais pour que la Petite Ceinture devienne légitimement un patrimoine, il faut encore que sa valeur soit collectivement reconnue et attestée, que la pertinence de sa conservation s'impose à tous, ce qui, en 1993, n'est pas encore le cas.

Contrairement à la dynamique dominante, qui depuis quelques décennies se développe en France, la mise en valeur de la Petite Ceinture n'est pas à l'initiative des institutions, des pouvoirs publics, qui semblent au contraire s'en désintéresser, mais de la société civile. L'assignation de la Petite Ceinture à un patrimoine par les premiers militants, répond certes aux impératifs de l'*urgence* et de la *compensation* - il s'agit bien d'un espace que l'on risque de perdre, de voir disparaître - mais celle-ci ne s'impose pas dès le départ comme une *évidence*.⁶⁸

⁶⁵ Guillaume Marc, 'Invention et stratégies du patrimoine', in Jeudy Henri-Pierre (Dir.), *Patrimoines en folie*, Ed. de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 1990, p. 15.

⁶⁶ Le terme *stratégie* est entendu ici au sens qu'en donne Pierre Bourdieu, il peut tout autant évoquer un choix conscient de la part des agents sociaux, qu'une tendance inconsciente mise en forme sous l'influence des *habitus* de classe.

⁶⁷ Jeudy Henri-Pierre (Dir.), *Patrimoines en folie*, Ed. de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 1990, p. 2.

⁶⁸ Pour Marc Guillaume, les politiques patrimoniales ont cette particularité commune d'être « *placées à l'enseigne de l'évidence, de l'urgence et de la compensation. Les politiques de compensation se donnent comme une évidence. Elles se naturalisent. (...) La conservation du passé (...) est présentée comme une évidence trans-historique, un impératif catégorique (...)* ». Marc Guillaume, 'Inventions et stratégies du patrimoine' in Jeudy Henri-Pierre (Dir.), *Patrimoines en folie*, Ed. de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 1990, p. 13.

A la différence des espaces qui font le plus souvent l'objet des politiques de patrimoine urbain, espaces très généralement liés à la notion de centralité⁶⁹, le chemin de fer de ceinture occupe une place périphérique dans la ville. D'abord d'un point proprement géographique, la Petite Ceinture traverse les espaces liminaires de la capitale, des quartiers résidentiels plus ou moins populaires qui ne sont pas autant valorisés que les espaces du centre ville. Ensuite, d'un point de vue symbolique : bien que son histoire soit, sur la section Ouest, liée à la vie des grands de ce monde, la Petite Ceinture relève plutôt d'une histoire populaire, industrielle, autrement dit d'une histoire en minuscule ; son architecture, bâtiments voyageurs et ouvrages d'art du XIXe siècle, n'est pas, comme le souligne Agnès Moreau « *l'œuvre des plus grands* » mais témoigne des modes mineures de l'architecture publique. Enfin, il ne s'agit pas d'un palais, d'un hôtel particulier ou d'un quartier, objets classiques des politiques du patrimoine, mais d'une voie ferrée ; et au début des années quatre-vingt-dix, la mise en valeur des sites industriels dans nos villes ne connaissait pas encore l'importance et la légitimité qu'elle a acquise aujourd'hui.

A ce sujet, les remarques d'Agnès Moreau sont tout à fait révélatrices. Membre, à l'époque, d'une association de protection du patrimoine parisien, elle souligne au cours d'une conversation qu'elle a d'abord dû convaincre ses collaborateurs de la pertinence à vouloir ériger cet espace en patrimoine, au même titre que les édifices prestigieux du centre ville qu'ils défendaient d'ordinaire. C'est seulement avec les plus jeunes membres de cette association, habitant et défendant les quartiers périphériques, qu'elle parvint à engager une action.

Ainsi, pour que la désignation « *patrimoine exceptionnel* »⁷⁰ trouve un écho, il a fallu que soit mis en place un discours légitimant cette qualification. Celui-ci, avant de souligner les enjeux de la conservation, a d'abord visé à construire l'identité *singulière* de ce lieu.

Les efforts des premiers militants vont donc être dirigés entre 1993 et 1995, d'une part vers la valorisation des caractéristiques de l'emprise – c'est ce que nous allons détailler dans le prochain paragraphe - et, d'autre part, vers la mise en relief de l'importance de celle-ci dans l'équilibre humain, biologique et urbanistique de Paris, à l'appui d'une rhétorique de la rareté.

⁶⁹ Gérard Althabe insiste sur le lien entre les politiques du patrimoine urbain et la notion de centralité, Gérard Althabe, 'La production des patrimoines urbains' in Jedy Henri-Pierre (Dir.), *Patrimoines en folie*, Ed. de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 1990, p. 270

⁷⁰ On trouve cette expression dans un communiqué de presse de l'association *Préservons la Petite Ceinture et son réseau ferré*, rédigé par Agnès Moreau en décembre 1993.

2 – Constituer la définition plurielle de la Petite Ceinture

Le processus de patrimonialisation de la Petite Ceinture, compris ici comme '*une pratique de production de l'identité*'⁷¹, s'est organisée autour de la valorisation multiforme de l'emprise. Peu à peu s'est mise en place, sous l'impulsion conjointe de tous les militants présents à cette époque, la construction d'un discours unifiant les différentes visions du site jusque là produites par des agents isolés.

Nous avons vu que, dans les premières années de la décennie quatre-vingt-dix, s'était déroulé un certain nombre de glissements dans la façon de percevoir le lieu, et que celui-ci s'affirmait de plus en plus à la fois comme friche, comme lieu de mémoire et comme site touristique. Pourtant jusqu'à ce que les premiers passionnés ne se mobilisent, ces trois perceptions de la voie de chemin de fer semblaient encore être relativement autonomes les unes des autres.

Face à la menace imminente d'une disparition, les inconditionnels du lieu, pour faire valoir la pertinence de leur engagement, on rassemblé en une définition unique, les multiples caractéristiques assignées jusque là à ce lieu. En agrégeant entre elles les différentes facettes de la Petite Ceinture, ces agents sociaux, ont donc *composé* une définition riche et diversifiée de ce lieu.

Passé et présent, la double temporalité de la Petite Ceinture

Pour créer cette définition 'totale' de la Petite Ceinture, les premiers militants vont à la fois s'appuyer sur les traits historiques du lieu, sur les bribes de la mémoire collective auxquelles il renvoie, sur sa fonction passée, sur sa morphologie spécifique et son emplacement dans la ville, sur la richesse écologique qu'il préserve, et enfin sur la diversité des usages auquel il se plie alors qu'il est devenu une friche.

Fabien Leclerc, lors d'une conférence prononcée au début des années quatre-vingt-dix, résume bien les grands thèmes autour desquels s'articule la définition du lieu à cette époque :

« La particularité de la Petite Ceinture c'est qu'elle a été tellement oubliée qu'elle en est rendue plus vivante. Elle vit par le regard des gens qui habitent ou même qui s'en servent, parce que c'est aussi un lieu d'usage, d'usage quotidien. Il n'y a pas de mémoire, il y a de la vie, c'est ça l'étrangeté. [De plus], bien au-delà de l'usage qu'elle a eu et qu'elle a, elle

⁷¹ En ce sens nous suivons ici la démarche de Gérard Althabe : « *Ce qui est essentiel ce n'est pas l'analyse ethnologique du patrimoine, mais celle des pratiques de production d'une identité* » , Gérard Althabe, 'La production des patrimoines urbains' in Jeudy Henri-Pierre (Dir.), *Patrimoines en folie*, Ed. de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 1990, p. 270.

occupe un emplacement, un emplacement qui se trouve à la lisière entre Paris et la Banlieue, autrement dit au point de rencontre entre deux mondes, et ça on ne peut rien y changer. Paris s'est développé, cercles après cercles, et chaque cercle reste marqué, que se soit l'enceinte Louis XV, l'enceinte des fermiers généraux ou les fortifications. Et là [sur la Petite Ceinture], on est en contact entre les gens de l'intérieur et les gens de l'extérieur, c'est quelque part une frontière, c'est une zone franche, et franc veut dire libre. (...)

Alors cette Petite Ceinture finalement aujourd'hui, on la met en caveau, on l'enterre, on l'entunnelle, on l'envoûte ; on l'envoûte mais on ne peut pas lui enlever sa magie, à moins de la dépecer complètement, et peut-être c'est à ça qu'on arrivera, mais en tout cas, parce qu'elle occupe une place privilégiée dans la géographie de Paris, elle résiste. Parce que c'est vrai que fermée en 1934, elle est encore là aujourd'hui, c'est déjà quelque chose d'extraordinaire ! »

Ainsi, c'est tout autant le passé de la ligne, que son existence au présent qui vont être valorisés, ce qui est extrêmement rare dans la cadre des politiques de patrimonialisation monumentale, tournées vers le passé des lieux⁷². C'est à partir de cette double temporalité, passée et présente, que va être édifiée la *singularité* de la Petite Ceinture. A la fois lieu de mémoire, voie de chemin de fer témoignant du passé, elle est aussi un espace en friche, inscrit dans le présent de la ville, qui continue d'exercer sur celle-ci sa marque.

Frontière, voie de communication, zone franche : la triple définition de l'emprise

A partir de ces multiples caractéristiques, qu'ils vont assembler et ordonner, les premiers militants font forger une *définition* élaborée de la Petite Ceinture. La définition obtenue semble pouvoir être rapprochée point par point de celle d'un *espace interstitiel*.

Encerclant Paris, la Petite Ceinture désaffectée offre un couloir de vide et de silence au beau milieu de la ville. Voie de chemin de fer abandonnée, elle constitue une vacuité non programmée, une '*porosité impromptue*' pour reprendre l'expression que Luc Lévesque emploie pour désigner les terrains vagues de Montréal⁷³. Cet auteur montre qu'à l'opposé des vides planifiés par les urbanistes, en marge du principe rationaliste de vacuité tel qu'il a été développé par Sixte Quint à Rome au XVI^e siècle

⁷² Marc Augé et Gérard Althabe à l'occasion de leur séminaire 'Le monde en images : la ville, le tourisme, le paysage' (EHESS, 2001-2002), soulignent que très souvent les politiques patrimoniales des centres villes visent principalement à mettre en scène une histoire, et de ce fait passent outre les pratiques contemporaines des lieux.

⁷³ Lévesque Luc, 'Montréal, l'informe urbanité des terrains vagues. Pour une gestion créatrice du mobilier urbain', *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°85, 1999, p.50.

ou Haussmann à Paris au XIXe, autour d'un principe hygiéniste et ordonnateur ; les terrains vagues constituent des vides qui rompent la continuité de la trame urbaine, ils forment des zones d'indétermination qui contrastent avec la globalité fonctionnelle et ordonnée de la ville. En ce sens, ils sont littéralement des *interstices*, selon la définition qu'en donne le Petit Larousse : « *petit espace vide entre les parties d'un tout* ».

Bien qu'elle s'applique aux terrains vagues, il a semblé pertinent de transférer ces remarques au cas particulier de la Petite Ceinture. En effet, si l'on examine de plus près la définition que donne à ce terme *d'espace interstitiel* le psychosociologue de l'espace G.N. Fischer, il semble que celle-ci corresponde point par point à la manière dont est décrite la Petite Ceinture :

« [le terme interstice] désigne un espace entre deux espaces, c'est donc à la fois un espace qui assure une transition entre deux autres et un espace disponible, c'est à dire qui n'est pas entièrement défini, puisqu'il est 'entre deux', et dans lequel est possible l'expression d'une initiative, d'une conduite non prévue. (...) Tous les lieux qui exercent à un titre ou à un autre une fonction de passage peuvent être vus comme espace interstitiel : cela va des seuils des portes, en passant par les couloirs, aux espaces de transition plus formelle. (...) Aire de transition qui articule le rapport entre un dedans et un dehors, l'espace interstitiel est un sas, un espace-tampon, une zone à la frontière ; tous les espaces qui assurent une fonction de transition peuvent être considérés comme des espaces interstitiels.», « les espaces interstitiels sont des zones difficilement définissables, qui se situent à la frontière du fonctionnel et du non fonctionnel ; un exemple : les terrains vagues dans les espaces urbains, qui sont à proprement parler des espaces creux, des lieux vides qui ne sont provisoirement l'objet d'aucune occupation. (...) ces espaces vacants qui ne sont pas socialement occupés ou affectés à des activités définies, deviennent les domaines d'une appropriation sauvage. (...) Si en ce sens l'espace interstitiel ne correspond pas toujours à un espace vide, c'est néanmoins toujours un espace libre, mais de cette liberté qui résulte du vide laissé par la non-affectation, habituellement temporaire d'un lieu : il apparaît comme un résidu, ou plutôt comme un espace laissé pour compte par les espaces organisés. »⁷⁴

La Petite Ceinture semble triplement répondre aux caractéristiques d'un *espace interstitiel* dans les discours formulés à son encontre dès 1993 et jusqu'à aujourd'hui : elle va être à la fois décrite comme un lieu qui sépare, un lieu qui articule et une zone franche.

On peut déjà déceler dans le discours de Fabien Leclerc rapporté ci-dessus la présence de ces éléments distinctifs. Il insiste sur le rôle de *frontière* que la Petite Ceinture exerce. Ancien seuil de la ville, frontière entre le centre de Paris et ses quartiers périphériques, elle continue aujourd'hui de couper les quartiers qu'elle traverse ; elle conserve donc, parfois douloureusement, cette fonction séparatrice. A

⁷⁴ Fischer Gustave-Nicolas, *La psychologie sociale de l'environnement*, Privat/Bo-Pré, Pratiques sociales, 1992, p. 199-205

l'inverse, elle est aussi décrite comme un *point de contact*. Ayant relié les quartiers périphériques entre eux pendant des années, elle est, par sa fonction de voie de communication, dès l'origine, un espace de circulation, de transition. Cette fonction va, comme nous allons le voir, être réitérée par l'usage informel qui en est fait depuis qu'elle ne voit plus circuler de trains. La Petite Ceinture est donc également un espace qui doit pouvoir servir à relier les espaces les uns aux autres, les hommes entre eux. Enfin, depuis que la Petite Ceinture a été abandonnée, elle est devenue une *zone franche*, un espace disponible, faisant l'objet d'une multitude de réappropriations.

Par la mise en valeur de la co-présence des éléments du passé et du présent, par l'articulation des trois fonctions habituellement assignées aux espaces interstitiels, la Petite Ceinture va donc supporter un nombre important de signes distinctifs, qui vont contribuer à *singulariser* son existence, en faire un site unique.

Mais bien que la rareté soit souvent créatrice de valeur ajoutée, la définition de la Petite Ceinture comme lieu interstitiel est à double tranchant. Un lieu interstitiel, tel qu'il est défini par Fischer, peut en effet renvoyer à des connotations très négatives. Lieu flou et ambigu, désordonné et libéré de ses contraintes fonctionnelles, l'espace interstitiel peut aussi être un espace marginal, dangereux, que les urbanistes peuvent vouloir faire disparaître.

Pour construire ce lieu comme patrimoine, il a donc fallu que les militants, non seulement mettent en relief les traits spécifiques du lieu, mais également qu'ils les valorisent, qu'ils leur confèrent une valeur positive. En ce sens, ce n'est pas uniquement l'addition brute de ces composantes qui va constituer l'*identité* de la Petite Ceinture.

Pour que *l'image* produite soit signifiante et efficace dans le cadre d'une perspective de conservation, les militants vont soumettre cette addition de caractéristiques, cette définition plurielle, à un *regard* spécifique, qui va positiver la vision du lieu.

3 – Des militants au grand public, forger un territoire d'exception

C'est à la fois sous l'influence d'une rhétorique artistique, folklorique et environnementale que la Petite Ceinture va acquérir une légitimité à être désignée comme un bien patrimonial. Ces trois discours décrivant la vie du lieu au présent à l'état de friche, d'abord formulés et diffusés par les premiers militants, puis abondamment exploités par les médias, vont se compléter réciproquement pour forger l'image collectivement admise de la Petite Ceinture, au milieu des années quatre-vingt-dix, celle d'un territoire *d'exception*.

L'influence du regard artistique

Si en parlant de l'identité de la Petite Ceinture nous évoquons ici la métaphore visuelle, ce n'est pas uniquement à des fins littéraires. Agnès Moreau, comme on l'a vu, travaille dans une agence de communication, Georges Ménart, l'ami avec qui elle découvre pour la première fois la Petite Ceinture est réalisateur ; Benoît Coulon, lui, est cameraman de presse pour une télévision, enfin, deux autres réalisateurs, Julien Bardette et Michel Loiseau, rejoindront bientôt l'équipe de *Préserveons la Petite Ceinture*. Ce n'est pas tout à fait un hasard que les premiers militants aient été des passionnés de l'image, des professionnels du visuel et des artistes : c'est en effet, d'abord la dimension esthétique, proprement pittoresque du lieu, qui a attiré ces pionniers de la défense du site.

Très sensibles à l'aspect visuel de la Petite Ceinture - son implantation originale dans la ville, les panoramas insolites qu'elle offre, les ambiances visuelles créées par l'abandon des lieux, la pousse parfois luxuriante des végétaux, et puis cette voie ferrée qui file vers l'horizon - ils étaient particulièrement enclins à vouloir 'faire des images' de cette voie de chemin de fer, au sens propre comme au sens figuré.

Des milliers de photos, une demi douzaine de documentaires et reportages, une bande-dessinée, plusieurs romans et surtout les tableaux du peintre Jean-Paul Letellier attestent de cette qualité proprement pittoresque du lieu⁷⁵.

Jean-Paul Letellier inaugure en 1998 plus de quarante toiles représentant la Petite Ceinture, sur lesquelles, à la façon d'Hubert Robert, les tranchées de brique envahies par la végétation sont traitées comme des ruines antiques, baignées dans une lumière dorée et parfois peuplées de personnages hors du temps. Bien qu'il soit relativement tardif, son travail illustre parfaitement l'inspiration artistique qu'à suscité cette ligne à l'abandon dès le début des années quatre-vingt-dix⁷⁶.

⁷⁵ Bernard Kalaora écrit qu' « un lieu n'est pittoresque que s'il se laisse figurer selon les normes propres à l'activité picturale ou littéraire » ; Bernard Kalaora, 'Fontainebleau, quand l'œil crée la forêt', *Autrement* (Série Mutations) 'Hauts-lieux, une quête de racines, de sacré, de symboles', n° 115, mai 1990, p. 159

⁷⁶ Voir les images 1 à 4 en annexe XXV & XXVI pour avoir un exemple de sa production. Les planches situées en annexe XXVII & XXVIII, extraites de la bande dessinée de Christin et Goetzinger, *La voyageuse de Petite Ceinture*, illustrent elles aussi le caractère pittoresque de cette ligne de chemin de fer. Enfin, les photographies 1 à 8 (annexe V à VIII), extraites de l'ouvrage de Pitrou et Tardein, témoignent elles aussi des qualités visuelles qu'offre ce site.

Comme Bernard Kalaora l'a montré pour la forêt de Fontainebleau⁷⁷, les territoires peuvent être durablement façonnés par l'image qu'en ont donné les artistes. Cet auteur souligne « *l'importance du regard, de la représentation picturale et littéraire dans la production et la figuration des espaces* ». La forêt de Fontainebleau, qui a inspiré de nombreux peintres et littérateurs au XIX^e siècle conserve encore aujourd'hui ses qualités proprement pittoresques, c'est sous ce regard que s'organise toujours sa visite. Selon cet auteur, « *certaines manières de voir, de regarder, propres à des groupes sociaux aux profils culturels définis ont laissé des traces dans le territoire. Certains lieux en conservent encore la mémoire vivante* ».

Pour la Petite Ceinture, il semble que se soit déroulé le même type de configuration symbolique qui ancre de façon durable une vision particulière du lieu. La vision esthétisante de la Petite Ceinture développée par les premiers militants, professionnels de l'image et artistes, va s'imposer pour devenir l'une des bases de sa perception collective, et ce jusqu'à aujourd'hui.

A la lecture de l'extrait d'article ci-dessous, on peut supposer une certaine efficacité de ce procédé 'd'artilisation' pour mobiliser le grand public et l'inciter à reconnaître la valeur de ce lieu. Alors que *Préserveons la Petite Ceinture* affrète son premier train, l'évocation de la beauté du site trompe sur l'enjeu de la manifestation. Comme les militants l'ont bien compris, c'est d'abord de provoquer un 'coup de cœur' pour le lieu, qui va inciter ensuite les individus à s'intéresser au sort de la Petite Ceinture.

« Le train arrive et un voyage dans un autre monde commence. La nature a repris ses droits : les côtés de la voie se sont couverts d'arbres, de fleurs et de jardins, constituant une coulée verte, véritable paradis des oiseaux, à deux pas des Maréchaux. Le train s'approche du tunnel en passant sous le Parc Montsouris, s'arrête dans la tranchée pour les photographes. Impression de découvrir un monde à part avec sa poésie et ses odeurs (...) L'emprise de la Petite Ceinture est extrêmement menacée, (...) pourtant les emprises encore disponibles en secteur urbain dense ne sont pas si nombreuses. (...) L'opération 'Un Jour, une ligne' vise à démontrer l'importance de cette voie, de sa survie, voire de sa remise en service.(...)»⁷⁸

On l'a vu, les trains spéciaux affrétés par les Clubs d'amateurs de chemin de fer et *Préserveons la Petite Ceinture* sont des opérations ponctuelles, encore peu connues du grand public, et quasiment absentes entre 1994 et 1997 ; ainsi la possibilité d'avoir pu faire partie des voyages est extrêmement limitée. Par contre, c'est à l'occasion de

⁷⁷ Bernard Kalaora, 1990, *op. cit.*, pp. 158-162.

⁷⁸ Thorsten Plate, 'Paris, la petite Ceinture reprend du service', *La Croix*, 8 juillet 1993.

nombreuses découvertes à pied que les militants comme d'autres parisiens restés anonymes, se familiarisent peu à peu avec la Petite Ceinture.

Ainsi, d'un point de vue pratique, c'est, comme dans le cas de la forêt de Fontainebleau, la marche qui apparaît comme la conduite la plus répandue sur la Petite Ceinture à l'état de friche⁷⁹. La marche impose une lenteur, et grâce à une attention prolongée, elle permet la possession visuelle du paysage ; sous l'influence d'une perception 'artialisante', d'une démarche contemplative, valorisée par les membres des associations, chacune des promenades effectuées sur le lieu devient un 'parcours esthétique'.

Etant donnée l'influence de ces premières impressions sur la perception plus générale de la Petite Ceinture, on peut dire, à l'instar de Michel de Certeau, que dans ce cas particulier « *les jeux de pas sont des façonnages d'espace, ils tramant les lieux* »⁸⁰. Les regards posés sur le lieu par les premiers militants et les artistes, à l'occasion de ces pratiques cheminatoires, ont contribué à le construire en paysage, en décor.

Outre les qualités proprement panoptiques du lieu, les premiers militants et les artistes, relayés par les médias, ont mis en relief et valorisé le caractère *extra-ordinaire* des sensations ressenties lors des promenades sur cette voie ferrée⁸¹. Friche implantée en plein Paris, elle offre de façon tout à fait inhabituelle un large espace où règnent le vide, le silence et l'aléatoire. Sensibles au bouleversement des ordres sociaux ordinaires, ces premiers aficionados ont décrit leurs promenades sur le lieu comme des expériences intérieures extrêmement fortes. Tout à coup saisie comme la possibilité de s'échapper de la ville sans la quitter, de la pratiquer autrement, la promenade sur la Petite Ceinture, va devenir un véritable parcours initiatique, durant lequel le marcheur peut s'extraire du monde, se laisser aller à la rêverie, faire l'expérience de sa propre vie intérieure.

Grâce aux résonances esthétiques et lyriques des premiers récits de promenade, d'abord relatés de façon informelle puis publiés dans la presse, la Petite Ceinture ne va

⁷⁹ Il semble possible d'appliquer les remarques de Bernard Kalaora à la Petite Ceinture : « *En forêt de Fontainebleau, la marche devient l'activité valorisante, donc légitime, car elle seule permet la prise de possession visuelle, l'accès et la découverte des points de vue, panoramas, perspectives, etc. L'attitude contemplative est de ce fait la norme du tourisme forestier.* », *op. cit.*, p. 161.

⁸⁰ Certeau (de) Michel, *L'invention du quotidien*, tome I : *Arts de faire* ; Folio Essais, Paris, 1990, p. 147.

⁸¹ Pour s'en convaincre, il suffit d'observer l'image 6 en annexe XXVIII et les textes qui l'accompagnent.

pas être renvoyée à une marginalité spatiale⁸² dévalorisée, mais au contraire définie durablement comme un lieu à découvrir absolument, comme l'atteste cet extrait d'un article de presse publié en 1999, intitulé '*Les rails secrets de la capitale*' :

« No man's land caché au cœur de Paris, la ligne de chemin de fer de la Petite Ceinture, désaffectée, est un havre de paix et de verdure ignoré, hors du temps. Une invitation à la balade et à la rêverie.

Qui a dit que Paris n'était qu'inhumain ? La grande ville garde au secret, comme un trésor, quelques espaces cachés et sauvages, bulles de calme et de poésie urbaine ignorées. L'ancienne ligne de chemin de fer en est un. (...) Partir en randonnée sur la Petite Ceinture, c'est accéder d'un coup à l'envers de la ville. Tunnels, remblais, canyons, ponts de fer suspendus au-dessus des boulevards, la ligne est la plupart du temps invisible. En revanche, les immeubles mitoyens ouvrent leurs fenêtres sur cet espace silencieux. (...) Le ballast de gros cailloux crisse sous les pieds entre les traverses de bois intactes. (...) On découvre, ravi, un monde de jardinets et d'arrière-cours aux serres fleuries et aux bancs ombragés, en contrebas de la voie. Le bruit de la ville n'y parvient qu'étouffé. (...) La Petite Ceinture enjambe des rues où l'on est passé mille fois sans remarquer le vieux pont de fer, toujours désert, au-dessus des têtes. (...) Le promeneur de la Petite Ceinture domine la ville et observe, en ermite blasé, l'agitation en ce bas monde. (...) »

Autour de cet attachement aux aspects visuels du site et *extra-ordinaires* des émotions éprouvées, dont l'article ci-dessus est tout à fait illustratif, s'est dessinée une réelle 'esthétique de l'abandon' à l'encontre de la Petite Ceinture.

Cette esthétique de l'abandon, d'abord formulée par les premiers militants, mise en image par les artistes⁸³, puis rapidement reproduite par les médias, a conféré une grande valeur à la Petite Ceinture à l'état de friche. Offrant un espace libre de plus de trente hectares, la Petite Ceinture va être décrite et défendue non plus seulement en tant que voie de chemin de fer, mais en tant que lieu d'exploration, de découverte, de rêverie ; en tant que lieu de circulation alternative, de détente dans la ville. Sous l'influence de ce regard esthétisant, elle est ainsi devenue *ici et maintenant*, un territoire de valeur.

⁸² J'entends par 'marginalité spatiale dévalorisée', la définition que donne G.N. Fischer, de *l'espace marginal* : « *L'espace marginal est par définition un espace en bordure, à la frange d'un système social, autant du point de vue topologique que du point de vue proprement social. (...) Il a deux aspects complémentaires : topologiquement éloigné, distant de ce qui représente l'espace valorisé, il est aussi associé à des comportements sociaux définis eux aussi comme marginaux, c'est à dire perçus le plus souvent comme déviants.* », G.N. Fischer, *op. cit.*, p.194 ; comme je vais m'attacher à le montrer, bien que cet éloignement topologique soit valorisé, la déviance est fortement minimisée dans les présentations faites de la Petite Ceinture.

⁸³ Les photographies 2, 5 et 7 en annexe V, VII et VIII ; les tableaux de J-P. Letellier en annexe XXV et XXVI ; ainsi que l'image 6 en annexe XXVIII ; témoignent du traitement esthétique de l'abandon des lieux par les artistes.

Grâce à la charge symbolique positive transmise par les artistes et militants, la présence sur la friche se donne un alibi. En effet, il faut tout de même rappeler que la Petite Ceinture est une emprise privée. Bien qu'elle soit relativement facile d'accès, la pénétration dans les lieux sans autorisation relève de l'effraction. Comme nous l'avons vu précédemment, ceci n'avait pas empêché dès le début des années quatre-vingt-dix, l'occupation informelle de l'emprise par les parisiens anonymes ; mais, sous l'influence du regard artistique, largement relayé par les médias, la pénétration dans les lieux semble avoir acquis une plus grande légitimité. En minimisant l'interdit de l'acte, les récits de promenade diffusés dans la société civile, ont banalisé la transgression ; ainsi, on peut dire que le discours esthétisant à, très tôt, rendu la friche fréquentable.

Peu à peu, grâce à la diffusion publique des récits de promenade, la randonnée sur la Petite Ceinture va s'intégrer à l'ensemble plus vaste des pratiques alternatives de la ville. Au même titre que la visite nocturne des catacombes, des carrières souterraines, ou la ballade sur les toits de Paris, celle-ci va devenir une destination incontournable pour tous les individus à la recherche d'une urbanité alternative. Ainsi, déjà avec les trains spéciaux, mais plus encore avec les explorations pédestres, la Petite Ceinture, va être assimilée à un *site touristique alternatif*⁸⁴.

Une friche pas comme les autres, l'importance du facteur humain

Sous l'impulsion de ce discours normalisateur, diffusé par les premiers militants puis largement relayé par les médias, cet espace libre va apparaître comme étant traversé, occupé, réapproprié, non pas seulement par des populations marginales, mais par une multiplicité étonnante de catégories sociales, dans laquelle s'incluent les militants et les artistes.

Désormais, les descriptions de parcours sur la Petite Ceinture, en plus de faire mention des richesses paysagères et sensorielles du lieu, vont faire état de cette présence humaine.

⁸⁴ Un site Internet consacré aux lieux insolites de la capitale, qui ajoute la Petite Ceinture à sa liste comprenant les stations de métro désaffectées, les catacombes et les carrières souterraines de la ville, illustre l'intégration de cette ligne dans l'ensemble plus vaste des lieux touristiques alternatifs de Paris.

Le discours de cet artiste plasticien, extrait du film *Petite ceinture, Petite campagne*,⁸⁵ en dit long sur l'importance symbolique des occupations informelles du lieu par les parisiens :

« La Petite Ceinture c'est un lieu de passage, c'est un lieu qui est emprunt de poésie, et on y revient, on peut y découvrir d'autres choses. On peut y venir la nuit, dans les tunnels il peut y avoir des accès aux carrières, et après rayonner partout sous Paris quoi, mais je ne vous dirais pas où c'est, c'est à vous de le découvrir. Et sur la Petite Ceinture, il y a des gens qui viennent pour le plaisir quoi ! Sur tous les talus il y a de la verdure, c'est un endroit qui ne laisse pas indifférent, qui apparemment pourrait ne pas être à Paris, c'est un endroit hors du temps, hors du monde presque. J'ai découvert la Petite Ceinture au hasard de mes promenades et en fait il s'avère que c'est vraiment une mine d'or pour découvrir des matériaux, il y a tout un tas de matériaux hétéroclites, des morceaux de béton, de ferraille. Là j'ai récupéré un morceau de rail, je ne sais pas encore ce que je vais en faire. Bon et puis il y en a d'autres qui s'expriment directement sur les murs, dans le lieu. Et c'est ce qui fait la force de la Petite Ceinture avant tout, c'est la diversité des gens qui y viennent : il y a des graffeurs, des taggeurs, les gens qui vont descendre dans les carrières, les cataphiles, il y a tout simplement les amoureux de la nature qui se promènent, qui profitent de la végétation tout autour des voies. Enfin, la Petite Ceinture reste à découvrir ! »

Fabien Leclerc, qui a bien compris l'aspect séduisant de ces manifestations sociales atypiques, va exploiter cette particularité dans le cadre de son association touristique. Dès 1993, il organise une fois par mois des promenades pédestres de trois heures entre les gares Masséna (XIII^e arrondissement) et de Charonne (XX^e). La ballade, payante, donne l'occasion à la fois de découvrir l'histoire et la géographie du site, mais aussi de rencontrer ceux qui peuplent les lieux. C'est ainsi que cet historien conférencier va emmener des groupes de touristes à la rencontre de l'Homme des bois, qui se prête volontiers au jeu, qu'il va faire visiter l'atelier de Bruno Caron, artiste peintre installé dans la Gare d'Avron, bientôt excédé d'être pris comme faire-valoir, pour achever ce périple pédestre dans le café-concert nouvellement ouvert en gare de Charonne. Ainsi, dès les premières années du militantisme associatif, la rencontre avec la Petite Ceinture n'est plus uniquement organisée en direction du site, mais aussi vers les personnages qui l'habitent.

Cette particularité de la vie du lieu à l'état de friche va beaucoup séduire les journalistes, qui vont lui consacrer un nombre grandissant d'articles et de dossiers spéciaux.

⁸⁵ *Petite Ceinture, Petite Campagne*, Films du Rond Point, 1996. Ce film a été réalisé par la personne que nous avons appelé Julien Bardette, l'un des premiers militants. Nous évoquerons son contenu plus longuement à l'issue de ce chapitre.

Dans la presse généraliste, à partir de 1994 et jusqu'à aujourd'hui, la description de l'emprise ne se fait plus sans évoquer *les nouveaux voyageurs de la Petite Ceinture*⁸⁶ : Les marginaux qui y habitent depuis plusieurs années sous un tunnel - la *tribu du tunnel*⁸⁷ - ; l'Homme des Bois qui cultive son jardin ; l'artiste peintre qui vit dans une ancienne gare ; le concertiste qui vient y jouer du violoncelle, les cataphiles, les taggers et autres promeneurs, ponctuent incontestablement la présentation de la Petite Ceinture. Figures du lieu, ces individus atypiques sont autant de personnages qui donnent une âme à cette voie ferrée à l'abandon.

Cette originalité sociale de la friche, renforçant son caractère insolite, hors du commun, va parfois prendre le pas sur la description des enjeux historiques et industriels de la Petite Ceinture, et donner lieu à des articles ou des documentaires entièrement tournés vers cette vie au présent.⁸⁸

Mais plus souvent, ce trait atypique va s'intégrer au discours plus global de valorisation de la Petite Ceinture.

Cette présence humaine va en effet être mobilisée par les premiers militants, les artistes et les professionnels de la communication, comme étant l'une des richesses du lieu. Par cette mention, ils visent à souligner que, même à l'état de friche, la Petite Ceinture est encore utile bien qu'elle ne soit plus économiquement rentable. L'importance des manifestations humaines observées sur la friche est mobilisée pour démontrer que cet espace répond à des besoins urbains fondamentaux. L'évocation de ces multiples appropriations citadines de la Petite Ceinture va donc contribuer à faire de cette emprise ferroviaire à l'abandon un espace à part, unique et nécessaire.

C'est ainsi que, contre toute attente, la vie de la friche va être intégrée à la définition patrimoniale de la Petite Ceinture. Sous l'influence de ce regard 'folklorisant', qui littéralement rend compte du 'savoir du peuple', du '*folk lore*', de son savoir-faire et de ses mœurs dans le lieu ; la Petite Ceinture va désormais

⁸⁶ C'est le titre d'un documentaire de Jacques D. Baker et Laurent Hakim (1997, 53'), consacré à la vie de la friche et à ses occupants.

⁸⁷ C'est le titre d'un autre documentaire, cette fois exclusivement dédié au petit groupe de SDF vivant depuis 1992 sous un des tunnel de la Petite Ceinture. Florent Marcie, *La Tribu du tunnel*, (1995, 48').

⁸⁸ Parmi les articles les plus représentatifs de cette tendance on peut citer : Christophe Marit, 'Dossier : Domicile Petite Ceinture', *Télérama*, 23 avril 1994 ; Nicolas Jaillard, 'La vie sous la Petite Ceinture', *Le Parisien*, 9 novembre 95 ; 'La petite ceinture. La nouvelle vie du rail', 1996 ; Cécile Dagorn, 'Petite Ceinture, ça sert !', *Paris capitale*, octobre 1996 ; ainsi que le documentaire *Les nouveaux voyageurs de la Petite Ceinture* (1997). Pour en avoir une illustration, voir l'article de *Télérama* placé en annexe XXXV à XXXVIII.

systématiquement être associée à ces personnages hors du commun et décrite comme un laboratoire d'expériences urbaines anonymes. L'emprise ferrée à l'abandon va ainsi devenir en quelque sorte un patrimoine *ethnologique*.

Le rôle de la rhétorique environnementale

Enfin, il nous faut maintenant insister sur un autre type de discours développé par les défenseurs du site dès le début des années quatre-vingt-dix. Il s'agit de la mise en relief du rôle écologique de cette friche ferroviaire dans le biotope parisien. Nous n'en avons pas beaucoup parlé jusqu'ici, mais c'est pourtant un des traits fondamentaux jouant en faveur de la Petite Ceinture alors qu'elle se fait de mieux en mieux connaître du grand public⁸⁹.

Très tôt, des écologistes, des entomologistes, des ornithologues et des botanistes ont fait valoir l'importance de cet espace pour l'équilibre naturel de la ville⁹⁰.

Dès 1992, on s'en souvient, une association s'était créée afin de protéger les espaces libres et verdoyants aux alentours de l'emprise dans le XXe arrondissement. Les membres de cette association avaient à cette occasion publié des planches ornithologiques et botaniques afin de faire connaître la richesse biologique du site.

Agnès Moreau et les premiers militants de *Préservons la Petite Ceinture et son Réseau Ferré* vont tout de suite intégrer cette dimension à leur discours, faisant de la Petite Ceinture, à la fois un patrimoine culturel et *naturel*.

En 1995, Fabien Leclerc crée une association pluridisciplinaire d'études sur la Petite Ceinture, le *Collectif d'études sur la Petite Ceinture*, dans laquelle vont se côtoyer à la fois les premiers militants, des urbanistes, des architectes, des spécialistes des transports ferrés, et également un nombre important de botanistes. Ces derniers vont mener diverses études examinant la présence biologique sur l'emprise, ainsi que la fonction environnementale du site pour la ville de Paris.

Enfin, on l'a vu, parmi les premières organisations militantes actives dans la sauvegarde du site se trouvent les membres d'un parti écologiste. Très vite, d'autres formations écologistes, partis et associations, vont rejoindre les rangs des défenseurs du site.

⁸⁹ Les photographies 5, 6, 16, 17 et 18 permettent de visualiser l'ampleur de la présence végétale sur l'emprise.

⁹⁰ Pour un exemple, voir l'article de *Télérama* placé en annexe XXXV à XXXVIII, dans lequel figure la photographie de deux ornithologues attachés à protéger différentes espèces d'oiseaux ayant trouvé refuge sur la Petite Ceinture.

D'après les études menées, la Petite Ceinture apparaît comme un biotope absolument inédit à Paris.

Grâce aux talus qui l'entourent, elle est devenue une réserve biologique pour quantité d'espèces végétales et animales. On y trouve des essences végétales, plantes adventices ou graminées, que l'organisation rationnelle des espaces verts a fait complètement disparaître de nos villes. Offrant un espace de refuge, la Petite Ceinture accueille aussi une faune peu commune en milieu urbain : les experts y ont décelé des renards, le plus grand foyer urbain de chauve-souris sous un des tunnels, ainsi qu'une diversité exceptionnelle d'insectes, d'oiseaux et de rongeurs. Plus encore, l'emprise ferrée à l'abandon crée au sein de la trame urbaine un couloir de verdure qui, d'après les travaux de ces spécialistes, joue un rôle essentiel pour la régénération de l'air dans la capitale.

Ainsi, très tôt qualifiée *d'espace de respiration*, la Petite Ceinture à l'état de friche s'impose pour les naturalistes et environnementalistes comme une des dernières réserves naturelles de la capitale.

Cette façon d'appréhender la friche s'agrège à une vision plus générale de la ville qui émerge au début des années quatre-vingt-dix, dans laquelle celle-ci est appréhendée comme un biotope spécifique qu'il convient d'harmoniser. Dans cette perspective, la qualité environnementale des formations urbaines devient le gage d'une bonne qualité de vie. L'émergence de cette vision post-moderne de la ville, ville verte et écologique, dont nous allons reparler, touche en effet de plus en plus les mentalités.⁹¹

Au sein de cette nouvelle rhétorique environmentaliste, affirmant avec une force grandissante l'utopie de la ville verte, la friche de Petite Ceinture va devenir un lieu exemplaire des richesses naturelles et paysagères à préserver en milieu urbain.

Avant d'en venir aux enjeux urbanistiques et idéologiques que va désormais supporter le débat sur la préservation de la Petite Ceinture, pour en rester à la question de la définition de son identité, il semble que ce nouveau regard sur l'emprise, revendiquant une fois de plus le caractère riche, unique et exceptionnel du site, va

⁹¹ Je me réfère ici aux écrits de Gilles Sénécal, qui soulignent la naissance de nouveaux enjeux écologiques au sein des formations urbaines depuis quelques années, et en particulier à son article détaillant deux projets de requalification d'espaces libres à Montréal. Sénécal Gilles, Saint-Laurent Diane, 'Espaces libres et enjeux écologiques : deux récits du développement urbain à Montréal', *Recherches sociographiques*, XL, 1, 1999, 33-54.

Caroline de Saint-Pierre dans l'ouvrage qu'elle vient de publier sur la fabrication plurielle de l'image de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise insiste également sur l'importance symbolique de la présence végétale, ainsi que sur la faible densité des habitations, dans ce territoire urbain. Elle décrit longuement cette caractéristique environnementale comme emblématique de la façon de concevoir la ville nouvelle aujourd'hui : elle permet à la fois de « faire une vraie ville » tout en préservant espace et nature. Saint-Pierre (de) Caroline, *La fabrication plurielle de la ville, décideurs et citoyens à Cergy-Pontoise*, Paris, Ed. Creaphis, 2002, p. 54-57

largement contribuer à faire reconnaître collectivement l'importance de cet espace atypique dans la capitale française, et apporter une légitimation supplémentaire au combat pour sa sauvegarde.

La fusion des regards, l'affirmation d'une identité

L'examen des productions écrites, photographiques et filmiques qui se multiplient durant cette première période de militantisme associatif, confirme que ces trois sensibilités, artistique, folklorique et environnementale, ont engendré la création d'un nouveau regard sur l'emprise de Petite Ceinture.

En plus de mettre en relief les traits spécifiques de cette friche, elles ont structuré durablement les descriptions de ce lieu, tant dans le milieu militant, que dans la presse ou dans les médias en général.

Le documentaire *Petite Ceinture, Petite Campagne*, réalisé par un des premiers militants de la défense du site entre 1993 et 1996, illustre parfaitement la façon dont la Petite Ceinture est appréhendée au cours de cette première époque de notoriété.

Cet homme, que nous avons choisi d'appeler Julien Bardette, est réalisateur. Comme Agnès Moreau, c'est à l'occasion d'un train à vapeur affrété par le *Club d'Amateurs* qu'il découvre le lieu et rencontre les premiers militants, au début des années quatre-vingt-dix. Pendant trois ans, avec ses propres moyens et l'aide de quelques amis, il va filmer l'emprise, réaliser des interviews et construire un documentaire qui va faire date dans l'histoire de la Petite Ceinture.

Le film *Petite Ceinture, Petite Campagne*, diffusé plusieurs fois à la télévision en 1996, et vendu à plusieurs milliers d'exemplaires, réunit l'ensemble des visions que nous avons évoquées jusqu'ici. En effet, à la fois produit d'une époque et film de référence ayant influencé la perception du lieu, cette production semble parfaitement traduire l'*image* collectivement admise de la Petite Ceinture au milieu des années quatre-vingt-dix.

Reprenant le même schéma narratif que les promeneurs, les journalistes et les littérateurs, le réalisateur a choisi de structurer le film autour de la présentation de l'emprise sur tout son pourtour. Une carte indique au téléspectateur les endroits où ont été prises les images, et tout au long du film on découvre les différentes sections de la Petite Ceinture.

Après une introduction durant laquelle, sur une succession de cartes postales du début du siècle, la voix d'une jeune fille raconte son voyage sur la ligne, un dimanche en famille, le film démarre Gare de Lyon, où l'on assiste au départ d'un train à vapeur affrété par le *Club d'Amateur* au début des années quatre-vingt-dix. Grâce aux caméras

embarquées dans le train, on découvre le même panorama que ses usagers. Comme eux on découvre les arrières cours d'immeubles, des perspectives inattendues, un décor paysager insolite, et l'on peut visionner les traces d'occupation (jardins, cabanes, graffitis, promeneurs aux abords, fête sur les anciens quais d'une gare, etc.).

Tout au long du film, ces prises de vues du train à vapeur faisant le tour de l'emprise sont alternées avec des images de l'époque où la Petite Ceinture était encore exploitée. Sur un texte de Fabien Leclerc, ce périple donne l'occasion de présenter à la fois la Petite Ceinture dans sa perspective historique, paysagère, et humaine.

On apprend avec beaucoup de détails les événements ayant présidé à sa construction, son exploitation puis à son abandon. Mais ce documentaire fait également état de la situation contemporaine et, à travers plusieurs interviews d'amateurs, de collectionneurs, de cheminots et d'habitues des lieux – l'Homme des bois, un artiste, des promeneurs - souligne l'importance symbolique de cette voie ferrée pour les parisiens aujourd'hui, tant dans sa dimension mémorielle, qu'écologique et pratique.

Le film *Petite Ceinture, Petite Campagne* emmène ainsi le téléspectateur dans un périple à la fois dans l'espace et dans le temps. La Petite Ceinture, y est présentée sous un jour nostalgique - impression renforcée par la valse au piano qui accompagne tout le film - esthétique, et insolite. Dans ce film, tous les éléments mobilisés, son passé, sa morphologie, ses richesses biologiques, ses usages présents, sont réunis comme autant de facettes appartenant à la même totalité. *Petite Ceinture, Petite Campagne* fournit une vision complexe mais unifiée de l'emprise. L'existence de ce film confirme que, dès 1996, la Petite Ceinture a trouvé une identité propre⁹².

* * *

Ainsi, sous l'influence des actions accomplies par les militants associatifs, décrites dans ce chapitre, la Petite Ceinture va, dès 1995, supporter désormais une identité complexe renvoyant à la fois à son rôle passé et ses fonctions contemporaines. Grâce à la charge symbolique positive conférée par les trois types de regards – artialisant, folklorisant et naturaliste - à la notoriété engendrée par le travail des premiers militants et le relais médiatique, la Petite Ceinture va se faire apprécier du grand public comme un lieu riche, unique, exceptionnel et insolite.

Alors qu'au début des années quatre-vingt-dix, l'emprise ferrée semblait globalement tomber dans l'oubli et l'indifférence, les premières années de militantisme associatif ont fait naître une nouvelle préoccupation pour le sort de la Petite Ceinture. Auparavant réservée aux milieux restreints des instances institutionnelles, la réflexion sur la préservation de ce site va s'ouvrir au grand public entre 1993 et 1995. Grâce au

⁹² La jaquette de ce film se trouve en annexe XXIX. Les vignettes qui s'y trouvent donnent un bon aperçu du contenu de cette réalisation.

travail de réhabilitation symbolique auquel se sont attachés les militants, les artistes et la presse, une fois connue et reconnue pour ces qualités inédites, la Petite Ceinture va pouvoir beaucoup plus légitimement être désignée à la fois comme patrimoine historique, patrimoine culturel et patrimoine naturel. A présent appréhendée sur tout son pourtour, de façon unifiée, La Petite Ceinture va devenir un espace *signifiant* méritant l'attention des citoyens et des pouvoirs publics.

Avant de continuer le récit chronologique des différentes étapes sémantiques traversées par la friche de Petite Ceinture, revenons quelques instants sur le parcours symbolique de cette emprise entre le début des années quatre-vingt-dix et 1995.

Reprenant les analyses de K. Pomian développées envers les objets du patrimoine, on peut voir cette période, décrite au long de cette première partie, comme une séquence faisant successivement passer la Petite Ceinture de chose à déchet, puis de déchet à sémiophore. [Pomian, 1990, p. 179]

En transposant les remarques de cet auteur relatives au chemin parcouru par une usine, désaffectée puis transformée en musée, au cas de la Petite Ceinture ; on met en lumière le processus cyclique concourant au rejet structurel puis au réinvestissement symbolique de cette voie ferrée.

« Aussi longtemps qu'elle est active, toute usine est un système de choses de fait de son organisation interne, qui établit des rapports précis de dépendance entre celles qui en font partie. Mais après avoir cessé de produire, toute usine devient un ensemble de déchets, étant entendu qu'est déchet tout objet visible qui n'a aucune fonction à cause de sa destruction ou de son usure, ou parce qu'il est devenu obsolète. (...) Ce n'est qu'après avoir été tiré de l'oubli que l'usine ou ce qu'il en reste, cesse d'être un ensemble de déchets. Car elle acquiert de nouveau une fonction. Mais ce n'est plus la fonction utilitaire propre aux choses. La fonction de l'usine consiste maintenant à renvoyer à un passé disparu. (...) Sa nouvelle fonction est signifiante. Elle est devenue un système de sémiophores, objets porteurs de caractères visibles susceptibles de recevoir des significations. A ce titre elle est elle-même un sémiophore. »⁹³

La Petite Ceinture, extraite du circuit utilitaire avec le recul progressif de son exploitation, laissée à l'abandon par ses propriétaires ; est d'abord devenue entre 1990 et 1991 le réceptacle de déchets en tout genre. Lieu industriel obsolète, lieu-dépotoir où s'amoncellent les détritiques et se dégradent les infrastructures, elle tend, pendant une période relativement courte, à acquérir le statut de déchet, à la fois au sens propre et au sens figuré.

Mais, alors que le cycle de déqualification, d'oubli et de dégradation conduisant à ce nouveau statut, semble atteindre son paroxysme quand l'annonce du dernier train se fait entendre, quelques personnes vont s'efforcer de stopper ce processus d'exclusion, voire d'en inverser la dynamique.

Souhaitant 'geler' l'emprise, la préserver de la destruction, figer le présent pour mieux anticiper l'avenir, les militants vont engager une stratégie de patrimonialisation relativement efficace, qui va conduire non seulement les propriétaires des lieux à entretenir régulièrement l'emprise, et par là même ralentir le processus de dégradation, mais aussi l'opinion publique à s'intéresser à cette voie ferrée. Bien plus qu'une simple

⁹³ Pomian K, 1990, *op cit.*, p. 178-179.

voie ferrée, la Petite Ceinture accumule, sous l'influence de ces passionnés, toute une série de caractéristiques qui lui confèrent une rareté, la qualité d'un lieu d'exception. Erigée au rang de patrimoine par une poignée d'acteurs sociaux, la Petite Ceinture en friche devient, comme un objet de musée, une entité signifiante. A présent contrecarré par une dynamique inverse, le processus de dévalorisation de la Petite Ceinture, constant depuis 1934, fait place à un mouvement inédit et spontané de réhabilitation symbolique et de construction sémantique plurielle visant sa conservation.

A la fois image du passé et témoignage concret de l'histoire industrielle de la capitale, site pittoresque suscitant l'inspiration artistique, espace libre permettant une autre pratique de la ville, ou réserve naturelle et voie de respiration nécessaire au biotope parisien, la Petite Ceinture est devenue le réceptacle d'une nébuleuse de résonances symboliques extrêmement valorisantes. Bien qu'à divers égards, elle reste encore utile, non plus au sein d'un système économique ou industriel, mais au travers du rôle de réserve naturelle et de laboratoire d'expériences citadines qu'elle déploie, la Petite Ceinture devient, comme l'usine décrite par K. Pomian, un système de significations plus qu'un système de choses.

Ainsi, en 1995, au terme de ces quelques années, le statut de la Petite Ceinture semble, grâce à la reconnaissance collective de sa valeur conférée par l'action des militants, avoir glissé de voie ferrée en désuétude à celui de patrimoine.

Deuxième Partie

La Petite Ceinture, lieu du politique (1995 – 2002)

« [L'île de Chatou] semble à reconquérir. Il est inadmissible qu'un espace ne soit pas affecté et puisse rester vacant. (...) A fur et à mesure que l'on a attiré l'attention sur elle et qu'elle est devenue un enjeu local, l'île, dans l'état où elle se trouve, est devenue un scandale, une véritable provocation pour tout bon gestionnaire. (...) Il faut urbaniser cette zone sauvage, non pas en construisant (...) mais en la faisant entrer dans la sphère urbaine. »
Jean-René Hissard, 1987, p. 135⁹⁴

Malgré l'émergence d'une curiosité citadine à l'encontre de la Petite Ceinture, d'une prise de conscience de l'opportunité de conserver cet espace, la période décrite dans la partie précédente, ne fait entrer en scène qu'un nombre réduit d'individus issus de la société civile, engagés par le biais d'associations dans une action visant la préservation de cet espace. Les pouvoirs publics, à la fois les élus locaux, la Région Ile de France et l'Etat par l'intermédiaire de la SNCF, restent, à quelques rares exceptions près, relativement silencieux jusqu'en 1995.

Comme nous avons essayé de le souligner, les actions menées par ces militants peuvent être apparentées à une démarche de patrimonialisation un peu particulière. A l'avant-garde des préoccupations publiques, ce processus est mis en place non par une institution, mais sous l'impulsion spontanée de quelques civils. Reproduisant les procédés institutionnels de conservation, ces individus tentent dans un premier temps de soustraire à l'usure du temps cette voie de chemin de fer, en vue de la maintenir intacte pour des besoins futurs. Ainsi, procédure de *conservation*, cette démarche permet aussi

⁹⁴ Jean-René Hissard est l'auteur d'un rapport de recherche « *visant à saisir la genèse des nouvelles images dans les transformations des significations sociales attachées à des lieux* ». Dans ce cadre, il présente une analyse des différents sens attachés à de l'île de Chatou (Hauts-de-Seine), « *de ses heures de gloire auprès des impressionnistes, en passant par son image d'espace sauvage et de zone de rejet durant les trente glorieuses jusqu'au regain d'intérêt dont elle est l'objet aujourd'hui en tant qu'espace caractéristique de l'actuel déclin industriel et de la crise de la naturalité.* (p. 2) ». Hissard Jean-René, *Chatou-Requiem, transformations de l'espace et images collectives dans les espaces libres des zones péri-urbaines ; les îles, du rejet à l'attraction : le cas de l'île de Chatou* (Rapport), Paris, 1987, 164 p.

Tout autant pour la proximité des situations traversées par cette île que pour l'approche historique de cet auteur avec laquelle nous nous accordons, le cas de la Petite Ceinture nous semble pouvoir être comparé à celui de l'île de Chatou.

de penser, à terme, le *recyclage* de cet espace. Pensée comme patrimoine, la Petite Ceinture reste aussi susceptible d'être réhabilitée demain. Elle n'est donc pas devenue un objet urbain absolument figé dans son état contemporain comme le sont les objets classiques du patrimoine, mais plutôt un espace de valeur, une richesse urbaine. Même si la désignation 'patrimoine' est mobilisée ici ou là dans les tracts associatifs ou les articles de presse, la Petite Ceinture est perçue, de façon assez inhabituelle, comme pouvant encore évoluer dans ses fonctions.

Ainsi, il semble que se sont les objectifs de production identitaire et de création de valeur qui ont présidé durant cette période, face à une véritable intention de muséifier cet espace. Finalement incomplète, la stratégie de patrimonialisation que l'on peut déceler chez les militants semble, par conséquent, être un moyen plus qu'un fin.

Permettant de sensibiliser l'opinion publique, pointant l'opportunité de l'existence d'un tel espace à Paris, les actions engagées par les militants, ont permis de faire sortir de l'oubli la Petite Ceinture. Grâce à leurs efforts, ce lieu devenu sémiophore, va désormais intéresser un panel beaucoup plus large d'acteurs sociaux.

A partir de 1995, progressivement ancrée dans une réflexion publique, la question du recyclage de cet espace va succéder à cette première préoccupation conservatrice. Dans ce nouveau contexte, tant pour les riverains que pour les élus locaux, la nécessité impérieuse de voir ce lieu à nouveau dédié à une activité officielle va s'imposer pour devenir le principal objectif des débats.

Chapitre Premier

Projections et prospectives, la Petite Ceinture conjuguée au futur (1995 – 1997)

« C'est à partir de ces terrains incertains et sans nom,
de ces zones troubles d'indifférence, que devront être pensées
les orientations et les modalités d'une nouvelle politique »
Giorgio Agamben, 1997, p. 201⁹⁵

Alors qu'entre 1993 et 1995, l'engagement des premiers militants avait pour principal objet de préserver le site à l'identique et de sensibiliser l'opinion publique face à cette emprise industrielle inexploitée, une nouvelle période de son histoire sociale prend naissance à partir de 1995.

Comme nous allons nous attacher à le démontrer, la question du devenir de la Petite Ceinture va devenir centrale, tout autant au travers des déclarations publiques des élus, qu'au travers des discours militants. Dans ce cadre, la friche de Petite Ceinture va faire l'objet d'une grande diversité de propositions pour son réaménagement, émanant de la société civile, chacune de ces suggestions renvoyant à un idéal urbain spécifique. Avant de décrire en détail sur quoi reposent ces visions contradictoires de la ville de demain, il nous faut essayer de comprendre pour quelles raisons la Petite Ceinture est devenue le siège d'autant de prospectives.

⁹⁵ Giorgio Agamben, *Homo Sacer : le pouvoir souverain ou la ville nue*, Paris, Seuil, 1997, p.201 ; cité par Michel Agier dans *L'invention de la ville, Banlieues, townships, invasions et favelas* ; Ed. des Archives Contemporaines, 1999, p. 155.

1 – La question du devenir de la Petite Ceinture

Mise en route de la réflexion, politiques et institutionnels se penchent sur le dossier

Dès 1995, le travail de sensibilisation accompli par les ‘pionniers’ - les membres de l’association *Préserveons la Petite Ceinture et son Réseau Ferré*, Fabien Leclerc, certains occupants et quelques écologistes précurseurs - porte ses fruits. En élargissant la notoriété du lieu et en lui construisant une identité valorisante, ceux-ci sont parvenus indirectement à sensibiliser élus parisiens et dirigeants de la SNCF sur la question de l’aménagement futur de l’emprise. Alors qu’il semblait avoir été enterré depuis plusieurs années, le ‘dossier Petite Ceinture’ est relancé.

En juillet 1995, la SNCF, pour qui l’entretien de cette ligne peu exploitée est devenu un lourd fardeau financier, charge Fabien Leclerc, dans le cadre du *Collectif d’Etudes sur la Petite Ceinture*, de rédiger un Livre Blanc faisant état des « *potentialités et richesses du site* ». Avec l’aide d’étudiants, de botanistes, d’architectes, et des premiers militants comme Agnès Moreau, Fabien Leclerc s’attelle officiellement à inventorier, étudier et projeter les futurs possibles de l’emprise laissée à l’abandon. Se gardant un droit de réserve face aux conclusions du Collectif, la SNCF traduit tout de même par cette commande sa volonté de penser l’avenir du site. Faisant appel, non plus à ses techniciens, mais à un groupement d’individus militants issus de la société civile, l’entreprise publique rend hommage au travail des associations.

Quelques mois plus tard, en septembre 1995, le Maire de Paris, Jean Tibéri, visite officiellement le tronçon sud de la ligne. En effet, dans le cadre d’une politique de lutte contre la pollution, un projet de tramway en rocade sud de Paris est mis à l’étude. Deux sites sont retenus pour implanter ce nouveau moyen de transport qui permettrait de traverser la capitale d’Ouest en Est sans passer par le centre : d’une part les boulevards de Maréchaux, sur lesquels serait aménagé un couloir ‘en site propre’, c’est à dire une voie indépendante de la circulation routière, et d’autre part les voies ferrées de la Petite Ceinture entre le XVe et le XIIIe arrondissement.

Sans qu’aucune décision ne soit encore prise concernant le site d’implantation du tramway, et quelque que soit la solution retenue à l’avenir, Jean Tibéri souligne sa volonté d’entamer une concertation avec la SNCF pour la mise en valeur du site de la Petite Ceinture. Lors de cette conférence de presse il propose donc deux projets :

« Si l’on opte pour le tramway, les abords de la ligne seront traités de façon paysagère, afin que le parcours soit un agrément pour l’œl. Si le tramway trouve sa place en site

propre, sur les boulevards des Maréchaux, toute l'emprise des voies sera aménagée en promenade. »⁹⁶

Voie ferrée recevant un transport rapide et silencieux ou jardin public, la Petite Ceinture, voit ainsi naître plusieurs propositions inédites dessinant ses futurs possibles à l'issue des deux premières années de sensibilisation associative.

La déclaration du maire en septembre 1995, qui va faire l'objet de plusieurs articles de presse reprenant l'historique de la ligne et détaillant les enjeux auxquels elle pourrait répondre à l'avenir, va déclencher de nombreuses réactions et donner un nouvel élan au combat pour la défense de la Petite Ceinture et sa réhabilitation. Dorénavant, ce ne sont plus seulement les militants évoqués jusqu'ici, mais une grande diversité d'acteurs sociaux – riverains, membres d'associations de quartier, élus locaux et membres de partis politiques - qui vont prendre part au débat, dans la perspective de voir se dessiner la future fonction de la Petite Ceinture. Désormais c'est la notion de *projet* qui va dominer l'engagement des individus, à la différence des premières années de militantisme associatif qui privilégiaient plutôt la préservation du site et sa mise en valeur.

De la préservation à la réhabilitation, l'évolution du combat associatif

Au sein de l'association *Préservons la Petite Ceinture et son Réseau Ferré*, le changement de regard, précédemment concentré sur le passé et le présent du lieu, désormais tourné vers son futur, est très visible. Il donne lieu à des scissions internes entre les premiers adhérents, amateurs du lieu sans projet précis de réhabilitation, et les nouveaux arrivants qui vont progressivement devenir majoritaires dans le conseil d'administration de l'association.

Alors que sous l'impulsion d'Agnès Moreau, la Petite Ceinture avait fait l'objet d'une stratégie de patrimonialisation entre 1993 et 1995, l'association va désormais modifier ses statuts pour privilégier la défense d'un projet de remise en service. Agnès Moreau qui a donné beaucoup de son temps pendant les premières années d'existence de *Préservons la Petite Ceinture et son Réseau Ferré*, va laisser sa place de présidente en 1996 et se détacher progressivement de l'association qu'elle a fondée.

Bien qu'en dernier ressort, elle ait toujours défendu un projet de tramway, sa sensibilité nostalgique et patrimoniale, son travail pour valoriser les aspects paysagers du site, sa volonté d'aborder la Petite Ceinture de manière festive, ne répondent pas aux enjeux politiques et urbanistiques futurs, prenant de plus en plus d'importance à partir de 1995.

⁹⁶ Cet extrait du discours de Jean Tibéri est tiré de l'article de Françoise Varenne, 'Promenades ou ligne de tramway, deux projets pour la Petite Ceinture', *Le Figaro*, 27 septembre 1995.

Elle continuera désormais de s'occuper de l'emprise ferrée dans le cadre de son association de défense du patrimoine, puis dans le cadre de l'association d'organisation de spectacle qu'elle va monter avec son ami Michel Loiseau, lui aussi ancien membre, et vidéaste de métier.

Au sein de *Préservons la Petite Ceinture*, les artistes, professionnels de l'image et proches d'Agnès Moreau, constituant le premier noyau d'adhérents, vont être peu à peu remplacés par des militants beaucoup plus sensibles à l'aspect ferroviaire de la Petite Ceinture. Alors qu'un nouveau bureau est mis en place, deux nouveaux présidents vont se succéder, apposant une marque beaucoup plus technique que celle d'Agnès Moreau.

A partir de l'année 1995, puis surtout de 1997, l'association va affirmer de plus en plus fort son projet de réhabilitation ferroviaire. L'idée serait de remettre en service les vingt-trois kilomètres de voies compris entre la Porte de Versailles (XVe) et la Porte de Clichy (XVIIe), pour y faire circuler un matériel ferroviaire urbain léger, non-polluant et silencieux, de type tramway, tout en conservant la végétation du site. A la nostalgie et au charme du lieu, largement valorisés jusqu'ici, font place des préoccupations plus désenchantées, plus pragmatiques et terre à terre, concernant l'exploitation future de l'infrastructure et le rôle qu'elle pourrait jouer à l'avenir dans la cité.

L'organisation des circulations de train est tout à fait révélatrice de ce changement de perspective. Alors qu'au début des années quatre-vingt-dix, les militants de *Préservons la Petite Ceinture* avaient affrété des trains à vapeur, symboles nostalgiques de l'histoire du rail, à partir de 1997, ce ne sont plus d'antiques locomotives à vapeur mais des autorails contemporains qui serviront au transport ponctuel des visiteurs. Renonçant à l'image passéiste diffusée par les premiers militants, les nouveaux membres de l'association vont opter pour des trains plus modernes, à l'image de ceux qui pourraient circuler lors d'une future réexploitation de la ligne.

Prolifération des associations, pluralité des possibles

En 1996, alors que le Livre Blanc du *Collectif d'Etudes sur la Petite Ceinture* est publié, ce ne sont plus deux mais douze scénarios qui sont imaginés pour l'avenir de la Petite Ceinture. Bien qu'il souligne, comme l'avaient fait avant lui les dirigeants de la SNCF, que la ligne dans sa globalité n'est définitivement plus rentable, le *Collectif d'Etudes sur la Petite Ceinture* souligne l'utilité potentielle de l'emprise sur certains tronçons et envisage une multitude de projets pour réaménager les voies et les talus. Selon ces propositions l'emprise de la Petite Ceinture pourrait, soit être laissée dans le même état, soit accueillir au choix le train, un tramway, des événements festifs, une promenade piétonnière, des micro-équipements, des logements sociaux, un musée des transports ferroviaires, soit disparaître complètement de la trame urbaine, ou, enfin, sur

certaines parcelles, laisser place à la rue, à des zones de cultures, ou des opérations immobilières.

Alors que les différents acteurs de la vie publique parisienne étaient, dans leur grande majorité, restés relativement discrets jusqu'en 1995, que les différents projets de réaménagement cités ci-dessus ne dépassaient pas le stade d'une formulation informelle, la déclaration du Maire et la publication du Livre Blanc vont susciter des réactions publiques et engendrer des prises de position dans les différents arrondissements de Paris.

A l'image de cet ouvrage, la Petite Ceinture, désormais connue des milieux associatifs et politiques, va faire l'objet, entre 1995 et 1997, d'une pléthore de propositions émanant aussi bien d'associations de quartiers que de certains maires d'arrondissements.

Concernés au quotidien par la présence de cette emprise à l'abandon, quelles que soient leurs tendances idéologiques, l'objet principal de leurs revendications, ou encore leur territoire d'action, de plus en plus de riverains, d'associations de quartier et d'élus locaux vont émettre un avis, exprimer un désir ou défendre un projet concernant le sort futur de l'emprise.

A partir de cette date, près d'une vingtaine d'associations de quartiers vont proposer des idées de réaménagement, souvent contradictoires, toujours en résonance avec la situation socio-économique des différents arrondissements traversés. Pour donner quelques exemples, alors que les habitants du XIII^e réclament depuis longtemps une meilleure desserte en transport collectif et défendent le projet de réhabilitation ferroviaire du site, et que, dans une perspective similaire, les membres de *Préserveons la Petite Ceinture et son Réseau Ferré* défendent avec plus de vigueur leur idée de tramway ; de leur côté, les habitants du XV^e, XII^e et XX^e arrondissements, mieux desservis, sensibles au charme paysager du site, et soutenus par leurs élus, réclament la création d'une promenade plantée en lieu et place des voies ferrées. Enfin, plusieurs associations de promotion de la bicyclette ainsi que l'Homme des Bois, rêvent à la « *plus grande piste cyclable du monde* » qui pourrait y être implantée.

En fonction de l'équilibre social de chaque quartier traversé, de la topographie locale de l'emprise, et des sensibilités politiques, la friche de Petite Ceinture va être tour à tour dénoncée comme facteur d'insécurité ou comme frontière coupant les habitants des quartiers périphériques du centre ville, valorisée comme espace pouvant contribuer à l'amélioration du cadre de vie, revendiquée comme emplacement privilégié pour le développement des transports en commun et alternatifs (marche, bicyclettes, rollers), ou

encore imaginée comme le théâtre d'une nouvelle urbanité possible, festive et respectueuse de l'environnement.

Avant de détailler à quelles visions plus globales de la ville renvoient ces différents scénarios prospectifs, cette abondance inédite de propositions et de prises de positions nous amène à réfléchir sur la capacité du vide en milieu urbain à faire émerger des revendications citadines.

2 – La friche, miroir de la ville de demain

Offrant en plein Paris un espace libre de plus de mille hectares, dont le futur, toujours en suspens, commence à intéresser les institutions, la Petite Ceinture, à partir du milieu des années quatre-vingt-dix, suscite de plus en plus l'attention de la société civile. Bien qu'elle présente un certain nombre de caractéristiques spécifiques, de part son histoire, sa fonction passée et son emplacement dans la ville, il semble que c'est bien, en premier ressort, son statut de friche, d'espace libre, qui déclenche les scénarios prospectifs, aussi nombreux qu'hétéroclites, que nous venons de décrire.

Vide et visions du futur

Plusieurs auteurs se sont attardés sur la fonction du vide comme facteur d'émergence de l'idée. A la suite de Roland Barthes⁹⁷, Emmanuel Lézy, spécialiste des géographies de l'imaginaire, s'attarde dans son ouvrage *Guyane, Guyanes*⁹⁸, sur la capacité du vide à engendrer la réflexion, à susciter les constructions imaginaires des hommes. Il montre que le centre de la Guyane, resté pendant plusieurs siècles un mystère pour les colons occidentaux, constituant un *trou* dans la cartographie de l'Amérique latine, a fait l'objet de nombreux récits. Très tôt envisagée comme l'Eldorado, siège d'une civilisation perdue qui aurait laissé un trésor, elle est aussi décrite comme le territoire des Cannibales et des Amazones, peuples légendaires suscitant peurs et fantasmes. A la fois enfer et paradis, la forêt guyanaise, encore aujourd'hui très peu explorée, suscite toujours contes et légendes les plus variés. Selon cet auteur, qui s'appuie sur *Le dictionnaire des symboles*, « le trou peut être considéré symboliquement comme la voie d'accouchement naturel de l'idée. »⁹⁹.

⁹⁷ Dans *L'empire des signes*, Roland Barthes écrit : « l'imaginaire se déploie circulairement, par détours et retours, le long d'un sujet vide. » . Cité par Emmanuel Lézy dans *Guyane, guyanes. Une géographie « sauvage » de l'Orénoque à l'Amazone*, Paris, Belin, 2000, p. 319.

⁹⁸ Lézy Emmanuel, 2000, *op. cit.*

⁹⁹ Lézy Emmanuel, 2000, *op. cit.*, p. 319

Dans cette perspective, on peut penser que la Petite Ceinture en friche, trou laissé dans la trame urbaine, offre la possibilité à l'imaginaire de combler ce vide. Il semble que la Petite Ceinture devient le siège de multiples constructions symboliques car, pour reprendre l'expression utilisée par Claude Lévi-Strauss dans son analyse des processus totémiques aborigènes, elle est « *bonne à penser* » : elle semble offrir grâce au vide et à l'incertitude qu'elle représente un support adéquat pour l'imaginaire.¹⁰⁰

Plus encore, Emmanuel Lézy montre que la métaphore du *trou* est souvent mobilisée dans les récits de science fiction, ou dans les productions littéraires et poétiques comme le symbole physique de l'espace-temps et de ses variations. Le trou, notamment la notion de *trou noir*, très usitée dans le domaine de l'astrophysique, caractérise l'image du franchissement dans un autre type de temporalité.

Dans le cas de la Petite Ceinture, le vide qu'elle constitue, le trou qu'elle forme dans la dense trame parisienne, semblent permettre l'émergence fantasmatique de l'avenir. Contrairement aux espaces, largement majoritaires, recevant d'ors et déjà une fonction précise dans l'équilibre de la ville, la Petite Ceinture, grâce à l'incertitude de son devenir et son présent malléable, offre la possibilité de projeter sur ce vide ses existences potentielles, d'imaginer ce que pourrait être cet espace dans le futur. Etant donné qu'à cette époque les propriétaires ne s'expriment pas officiellement sur leurs intentions, que les pouvoirs publics semblent eux-mêmes très indécis face aux solutions d'aménagement, la Petite Ceinture devient pour les parisiens les plus divers le siège de l'imaginaire, le « *lieu de tous les possibles* »¹⁰¹.

Dans cette perspective, la friche de Petite Ceinture apparaît dès le milieu des années quatre-vingt-dix comme le réceptacle des tendances politiques et urbanistiques dominantes de la capitale parisienne. Comme l'écrira plus tard Fabien Leclerc, la Petite Ceinture est devenue « *le siège de tous les désirs* », « *le reflet des contradictions de la ville post-moderne* ». ¹⁰² La concentration exceptionnelle de projets contradictoires autour de la question de son devenir fait dire à plusieurs militants rencontrés que la

¹⁰⁰ Cette remarque renvoie aux analyses développées par Claude Lévi-Strauss dans *Le totémisme aujourd'hui*, Paris, PUF, 1962.

¹⁰¹ Cette expression, utilisée ici avec beaucoup de précautions, est empruntée à Jean Hurstel, qui l'utilise pour désigner les friches industrielles reconverties en espaces de création artistique. Hurstel Jean *et al.*, *Friches industrielles, lieux de culture*, [Actes du colloque, 18-19 mai 1993, Strasbourg, La Laiterie, Centre Européen de jeune création], Paris, La Documentation française, 1994, 33 p.

¹⁰² Fabien Leclerc, 'La Petite Ceinture de Paris ou le rail vert', article paru en ligne, en 2001.

Petite Ceinture est devenue un *espace de capture*, un *creuset* rassemblant l'ensemble des visions utopiques de la ville propres à cette époque.

La friche de Petite Ceinture apparaît alors comme un espace projet, à l'image des friches montréalaises décrites par Gilles Sénécal et Diane Saint-Laurent : « *Le plus souvent, elle est le terrain où des acteurs peuvent projeter leurs intentions. La friche est bel et bien un espace projet, au sens que lui donne Olivier Soubeyran [1992], c'est à dire un espace sur lequel le substrat devient prétexte à l'élaboration d'un projet. (...) C'est un espace disponible à la projection, sa fonction est de laisser miroiter ce qui devrait être* »¹⁰³.

Ainsi, de lieu de mémoire qu'elle était au début des années quatre-vingt-dix, de friche insolite et positivement perçue qu'elle est devenue sous l'impulsion des premiers militants entre 1993 et 1995 ; la Petite Ceinture, à partir de 1995, devient un espace projet, l'emblème des futurs envisageables, le miroir de la ville de demain. Passé, présent, puis futur, l'évolution du regard sur la Petite Ceinture apparaît ainsi comme un véritable voyage dans le temps.

Espaces et politique, la territorialisation des idées politiques

Etant l'un des derniers territoires libres de la capitale, la Petite Ceinture devient non seulement le réceptacle des idéologies urbaines de l'époque, mais semble même offrir à ces revendications politiques la possibilité d'une application concrète.

Le vide qu'elle offre semble à priori permettre de concrétiser les idéologies politiques, jusque là restées à l'état d'utopies¹⁰⁴. En effet, par le vide qu'elle représente dans la trame urbaine, la Petite Ceinture pourrait permettre, de façon relativement inédite, de spatialiser les idées politiques. Ses mille hectares apparaissent comme un champ d'action privilégié pour mettre en pratique des programmes d'aménagements urbains. Nous verrons que d'un point de vue juridique et politique, la situation de la Petite Ceinture est beaucoup plus complexe, mais d'un point de vue symbolique, pour les acteurs sociaux disséminés dans Paris et encore peu au fait des détails du dossier entre 1995 et 1997, elle semble offrir un territoire expérimental tout à fait exceptionnel.

¹⁰³ Sénécal Gilles, Saint-Laurent Diane, 'Espaces libres et enjeux écologiques : deux récits du développement urbain à Montréal, *Recherches sociographiques*, XL, 1, 1999, p. 42.

¹⁰⁴ J'entends ici par le terme 'utopie', à la fois une projection idéale, et l'absence de territoire – *u-topia*.

Cette capacité du vide à offrir un territoire à l'action nous paraît centrale. Cette spécificité des espaces libres n'est pas exclusive au cas de la Petite Ceinture : Gilles Sénécal et Diane Saint-Laurent, soulignent que, dans le cas de Montréal, les friches, qui « *posent le défi de concrétiser l'approche écologique de la ville* », font l'objet de grands projets de réhabilitation, reflétant concrètement les nouvelles visions théoriques dominantes sur la ville.¹⁰⁵

Marc Abélès a montré dans son article 'Les espaces politiques français'¹⁰⁶, l'importance symbolique et la malléabilité de la territorialisation des idées politiques. Dans 'Les lieux du président'¹⁰⁷, il met en relief que tout programme politique s'appuie sur la construction symbolique de certains lieux, qui vont devenir autant d'emblèmes territoriaux de l'exercice du pouvoir, les lieux exemplaires d'une politique donnée. Au travers des diverses propositions émises, dès 1995, la Petite Ceinture semble être candidate pour incarner les nouvelles politiques urbaines en matière de déplacements, de qualité de vie et de renouvellement urbain.

* * *

Sous l'impulsion des premiers militants, à la suite des déclarations du maire, et des diverses publications dont elle a fait l'objet, la Petite Ceinture a acquis une célébrité certaine. A partir de 1995, en friche depuis plusieurs années, alors que le questionnement sur son réaménagement émerge publiquement, elle suscite l'attention et l'intérêt d'acteurs sociaux variés, de plus en plus nombreux. Aucun projet officiel n'étant arrêté sur l'aménagement de la totalité de l'emprise, la friche de Petite Ceinture donne le loisir à chacun d'imaginer sa fonction future. Tous les ingrédients semblent présents pour que se développe une réflexion publique autour de la Petite Ceinture.

Pourtant, on ne peut pas affirmer que se déploie durant la période que nous venons de décrire, comprise entre 1995 et 1997, une véritable réflexion *collective* sur l'emprise. Dans chaque quartier concerné, son sort est discuté, divers agents proposent des suggestions de réhabilitation, elle suscite incontestablement les réactions des citoyens ; mais ces manifestations restent encore relativement isolées, ponctuelles et

¹⁰⁵ Sénécal Gilles & Saint Laurent Diane, 1999, *op. cit.*, p. 35

¹⁰⁶ Abélès Marc, 'Anthropologie des espaces politiques français', *Revue Française de Science Politique* 'l'anthropologie politique aujourd'hui', 1988, vol. 38, n°5, pp. 807-817.

¹⁰⁷ Abélès Marc, 'Les lieux du président' in Micoud André, *Des Hauts-lieux, la construction sociale de l'exemplarité*, Paris, Editions du CNRS, 1991, p. 103-115.

informelles. Bien que de proche en proche, ces revendications se fassent connaître, aucune instance officielle de réflexion publique n'est encore mise en place pour confronter ces points de vue et engager un véritable débat.

Il faudra attendre 1998 pour que, sous la pression des associations, la mairie de Paris, institue une *Commission extra-municipale de réflexion et d'études* sur la Petite Ceinture. La mise en place de cette nouvelle instance de réflexion collective, dont nous allons parler en détail dans le prochain chapitre, va, une fois encore, fonder une nouvelle période dans l'histoire sociale de cette friche.

Chapitre Deux

La Petite Ceinture au centre des réflexions publiques (1998-2000)

« Tel est le lot de la Ceinture actuelle :
offrir aux parisiens un véritable espace de réflexion
sur leur passé et sur le devenir de leur ville. »
Julien Bardette, réalisateur, militant.

Du point de vue de la réflexion publique sur le sort de l'emprise, le laps de temps compris entre 1998 et 2000 est sans conteste la période la plus intense. Les voix qui, jusque là, se sont timidement élevées vont, grâce à la création d'une commission municipale de réflexion sur la Petite Ceinture et à l'organisation de plusieurs manifestations festives, pouvoir publiquement se faire entendre. Les partisans des différents projets formulés vont désormais s'affronter autour d'une même table, se côtoyer dans les colonnes de la presse ou encore se rassembler sur les voies ferrées.

Alors qu'entre 1995 et 1997, l'imaginaire dominait les prises de position des individus, et régissait encore pour une bonne part la formulation des scénarios prospectifs ; à partir de 1998, le débat sur le sort de l'emprise va prendre une tournure beaucoup plus technique, concrète et réaliste. Alors que les associations nourrissaient de grandes ambitions, ces deux années de confrontation entre les pouvoirs publics et la société civile, entre la municipalité parisienne et les propriétaires de l'emprise ferrée, vont aboutir à un bilan très mitigé.

La description des événements ayant marqué cette période va permettre de mettre en relief les modèles politiques et urbanistiques sous-tendant les principales solutions préconisées pour l'aménagement futur de la Petite Ceinture. Ce chapitre sera également l'occasion de détailler l'état évolutif des relations entre les différents agents engagés dans ce débat, puis enfin, de questionner l'existence symbolique de la Petite Ceinture en tant qu'*espace public* et *lieu exemplaire*.

1 – La Commission Petite Ceinture ou la cohabitation des antagonismes

Sous la pression de plusieurs associations réunies en collectif - la *Fédération Petite Ceinture* - réclamant la création d'un espace récréatif de circulation sur la section Est de la ligne, la mairie de Paris crée septembre 1998, la première commission publique de réflexion et d'études sur la Petite Ceinture.

Cette Commission, présidée par le maire adjoint chargé de l'urbanisme, Michel Bulté, a pour ambition de réunir autour d'une même table l'ensemble des agents parties prenantes dans la gestion de l'emprise ou la formulation de propositions : élus des arrondissements traversés, les directeurs des différents services municipaux concernés (Aménagement urbain et Construction, Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR), Voirie et Déplacement, Parcs et Jardins, Protection de l'environnement, Communication), les représentants du Syndicat des Transports Parisiens, de la Préfecture de Paris et de la SNCF, ainsi que les présidents ou délégués de près d'une quarantaine d'associations, afin d'envisager au plus vite « *les moyens de protéger et de mieux utiliser l'emprise* » de la Petite Ceinture « *au profit des parisiens* »¹⁰⁸.

Alors qu'en 1995, la déclaration de Jean Tibéri faisait prévaloir deux scénarios possibles pour le futur de l'emprise ; entre temps, la mairie s'est prononcée en faveur de l'implantation du tramway sur les boulevards des Maréchaux, et souhaite sur la Petite Ceinture aménager un espace de promenade qui pourrait désormais accueillir piétons et cyclistes au milieu d'un décor paysager. Dans l'esprit du cabinet du maire, la Commission qui vient d'être créée n'a donc pas pour objet de déterminer l'avenir de la Petite Ceinture, mais de discuter les modalités d'une collaboration pour la mise en place d'un aménagement de type coulée verte, bien que les partisans des autres solutions aient été invités.

Lors des deux premières sessions de cette Commission, en septembre 1998 et janvier 1999, le principal intéressé, le propriétaire des lieux - c'est à dire l'Etat par l'intermédiaire de Réseau Ferré de France - est absent. Demandant un délai pour établir la position officielle relative aux intentions des propriétaires, la Préfecture de Paris annonce qu'elle participera à ces réunions seulement à partir de février 1999. En attendant, se passant du point de vue des propriétaires, partisans du chemin vert et défenseurs du chemin de fer s'affrontent à l'Hôtel de Ville.

¹⁰⁸ Phrases prononcées par Jean Tibéri et Michel Bulté en introduction de la première réunion le 24 septembre 1998 (Source : Compte-rendu officiel)

Chemin de fer ou chemin vert, deux images opposées de la ville de demain

Bien que la Petite Ceinture donne lieu à diverses suggestions de réaménagement, il semble possible de rassembler l'ensemble des positions défendues à la Commission en deux grands groupes. Les divers projets envisagés, traduisent en effet assez bien l'opposition entre deux façons d'appréhender la ville de demain. Dans les deux cas, la Petite Ceinture apparaît comme l'axe central autour duquel pourrait être mise en œuvre une nouvelle approche globale de la ville.

Dans le premier groupe, qui s'articule autour de l'idée de création d'un 'chemin vert', se trouvent la municipalité parisienne, les élus du XVe, XIVe, XIIe, XIXe, XXe et XVIIe arrondissements, certains militants écologistes, les riverains de la ligne dans leur grande majorité, ainsi que les membres de la *Fédération Petite Ceinture*. Ceux-ci, à quelques nuances près, souhaitent la prise de possession par les parisiens de l'emprise, grâce à sa transformation en boucle de verdure où pourrait circuler piétons et cyclistes. Les partisans de cette solution, tout en aspirant à préserver la physionomie de la Petite Ceinture, souhaitent rompre définitivement avec la vocation ferroviaire du site. Projetant, à terme, de relier les grands parcs parisiens entre eux¹⁰⁹ en créant une voie de circulation piétonne et cycliste continue tout autour de Paris, isolée des voitures et entourée de verdure ; cette initiative, qui vise à réécrire la ville et développer une nouvelle manière de la pratiquer, séduit.

Déjà en 1995, on pouvait déceler dans le discours du maire Jean Tibéri la forte influence des rhétoriques paysagères et naturalistes développées par les premiers militants associatifs ; la qualité environnementale de la Petite Ceinture semblait, dès cette époque, avoir trouvé un écho chez les élus parisiens. En 1998, dans un contexte politique et sociétal où la notion de *qualité de vie* et l'idéal de la ville verte deviennent des préoccupations majeures, dans une ville dense, longtemps organisée en fonction de la circulation automobile et, à présent, largement saturée ; cette prise de position semble répondre parfaitement aux attentes locales contemporaines. Offrant un espace propice à la mise en pratique de cette idéologie politique qui privilégie la qualité environnementale des formations urbaines, la Petite Ceinture va incarner cette volonté d'offrir aux parisiens une ville agréable, silencieuse et verdoyante.

¹⁰⁹ Pour raccorder par exemple grâce à la Petite Ceinture le Parc André Citroën avec le Parc Georges Brassens au sud, et le Bois de Vincennes avec le parc des Buttes Chaumont à l'Est.

Pourtant, bien qu'il réponde aux attentes nouvelles des citoyens en matière de qualité urbaine, ce projet de transformer un espace existant en coulée verte n'est pas une idée complètement inédite à Paris comme dans d'autres agglomérations du monde¹¹⁰. Un rapide regard sur l'histoire urbaine de la capitale au XXe siècle, met en lumière quelques antécédents notables, dont on peut soupçonner l'influence.

En 1924, la zone militaire des fortifications de Thiers vient d'être déclassée. Auparavant interdite à toute construction, elle est devenue en quelques années le plus grand terrain vague de la capitale, destination populaire très fréquentée. Alors que son statut juridique change, les projets d'aménagement vont se succéder. Le premier projet formulé visait, en maintenant un taux de construction très faible, à transformer cet espace en *Ceinture Verte*. On pensait, déjà à cette époque, à maintenir la fonction respiratoire de cet espace surnommé 'la zone' en y aménageant une succession de grands parcs. Mais, le besoin de logements va supplanter rapidement cette première intention au profit de la construction d'immeubles destinés aux franges les plus populaires de la ville. Ce projet avorté de constituer une boucle verte autour de Paris sur la zone des fortifications semble avoir inconsciemment traversé les âges, pour resurgir dans le débat sur la Petite Ceinture.¹¹¹

Une autre expérience, beaucoup plus récente et cette fois menée à son terme, influence elle aussi ce choix. Il s'agit de la transformation, achevée en 1995, de plusieurs kilomètres de l'ancienne ligne ferroviaire de la Bastille en *Promenade plantée*. Traversant le XIIe arrondissement de la place de la Bastille à Vincennes, ce jardin

¹¹⁰ Cette tendance à vouloir créer au sein de la trame urbaine des structures végétalisées continues – coulées vertes, ceintures vertes - semble dominer l'urbanisme contemporain. Caroline de Saint-Pierre dans son ouvrage sur Cergy Pontoise souligne la vogue du terme « coulée verte » dans le vocabulaire urbanistique contemporain et l'importance symbolique qu'a acquise la structure verte de cette ville nouvelle pour ses habitants. Saint-Pierre (de) Caroline, *op. cit.*, 2002, p. 57-58. Gilles Sénécal et Diane Saint-Laurent évoquent plusieurs exemples nord-américains : « On peut citer la création de la ceinture de verdure d'Ottawa définie comme un paysage rural en bordure de la ville (Commission de la Capitale Nationale, 1995). Une démarche intégrée se dessine également à Halifax où s'affirme la volonté de relier les parcs urbains entre eux à l'aide d'un réseau de corridors et de sentiers verts qui s'intégreront aux ensembles naturels de la frange périurbaine pour former un vaste parkland métropolitain (City of Halifax, 1994). », 1999, *op. cit.*, p.35-36.

¹¹¹ Pour plus de détail sur ce projet de *Ceinture Verte* voir les ouvrages suivants : Cohen Jean-Louis, Lortie André, *Un système de projet à l'ère de la métropole. La Ceinture, des fortifications au périphérique*, Rapport final, projet de recherche pluri-annuel 1986-1989, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, 1989, 436 pp. ; Cohen Jean-Louis, Lortie André, *Des fortifs au périph. Paris les seuils de la ville*, Picard, Ed. Picard, Pavillon de l'Arsenal, 1992 ; Cohen Jean-Louis, Fortier Bruno, *Paris, la ville et ses projets*, 3^e ed., Ed. de l'Arsenal, 1992, 331 pp. ; Collectif, *Métamorphoses parisiennes*, Editions de l'Arsenal, 1996, 221 pp.

suspendu, malgré quelques critiques, est reconnu par certains « *tant par sa nature que par ses enjeux* » comme « *l'un des plus ambitieux projets que Paris ait connu depuis Alphand* ». L'auteur de ces lignes, l'architecte Sébastien Marot, souligne en effet que « *le projet a surtout consisté à rendre accessibles et promenables des infrastructures ferroviaires déjà là, et par endroits déjà « plantées » : il a donc, par ces aménagements propres, assez peu modifié le paysage urbain traversé. En revanche, en permettant cette traversée, il a considérablement renouvelé l'expérience de ce paysage, ses pratiques, ses usages, ainsi que les conditions de son évolution ou de sa fabrication* »¹¹². On peut supposer que le précédent créé par cette expérience réussie, ait été l'une des principales sources d'inspiration du projet de 'chemin vert' sur la Petite Ceinture.

D'autres projets du même type, réalisés aux Etats-Unis et au Canada, ont été mobilisés par les partisans de cette solution comme autant d'exemples à suivre. C'est le cas par exemple de la ligne de chemin de fer circulaire entourant Chicago, qui, sur une large portion, a été dévolue à des activités récréo-touristiques et artistiques.

Enfin, il ne faut pas oublier qu'une partie des voies de la Petite Ceinture, dans le XVII^e arrondissement, a été, en 1993, recouverte d'une dalle où se succèdent depuis jardins publics, crèche et terrains de tennis. Les voies utilisées par le RER C n'ont pas été neutralisées, mais les tranchées de la Petite Ceinture ferroviaire ont disparu, laissant à la vue un espace de loisirs verdoyant.

A l'opposé des défenseurs d'un projet de coulée verte, les partisans d'une réhabilitation ferroviaire de la Petite Ceinture, en premier lieu les membres de *Préserveons la Petite Ceinture et son Réseau Ferré*, mais aussi de nombreux écologistes, une association de *Défense des Usagers des Transports* (DUT) ainsi que plusieurs responsables de la SNCF ; jugent non seulement irréaliste mais scandaleux sa transformation en coulée verte.

D'abord, la présence de plusieurs tunnels sur le parcours de la Petite Ceinture, équivalent à dix kilomètres sur les vingt-trois concernés, rendraient, selon eux, difficilement gérable la création d'une promenade. Ils voient mal comment les familles, les enfants, pourraient jouir agréablement de cet espace sans que des moyens considérables soient mis en place pour assurer la sécurité des promeneurs.

Ensuite, cette réalisation demanderait le déclassement juridique de la Petite Ceinture ferroviaire. Or, pour ces défenseurs du chemin de fer, l'existence d'une voie ferrée presque entièrement exploitable en périphérie de Paris, fournit l'opportunité exceptionnelle de développer les transports en commun ou le ferroutage, à moindre

¹¹² Marot Sébastien, 'Bastille-Vincennes, visite de la promenade plantée' in *Visiteur*, n°2, 1996, p. 6 et 7.

coût. En accord avec la volonté gouvernementale de favoriser le développement durable (1998), avec la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE, 1998) visant à réduire les émanations toxiques, ainsi qu'avec le programme politique du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement en faveur des transports ferroviaires (1998)¹¹³, la solution tramway pourrait permettre de mettre en place un transport rapide et silencieux en rocade de Paris, afin de mieux répondre à la demande grandissante d'infrastructures reliant les banlieues entre elles. Selon cette perspective, la Petite Ceinture pourrait, dans le cadre d'un redéploiement du réseau de transports publics en faveur des connexions radiales évitant la traversée de Paris, devenir l'axe central de connexion entre les villes périphériques, entre la banlieue et Paris. Selon les partisans de la solution ferroviaire, la Petite Ceinture offrirait des connexions avec de nombreuses lignes de métro, de bus et de RER, ainsi qu'avec les grandes gares parisiennes ; la circulation d'un 'tram-train' sur l'emprise verdoyante de la Petite Ceinture pourrait permettre de désengorger le réseau de transport existant, en offrant un mode de déplacement agréable, incitant à l'abandon de l'automobile.

Pour les individus partisans d'une réhabilitation ferroviaire, la création d'une promenade à la place des voies ferrées obérerait les futurs besoins de la capitale en terme de transport et représenterait un gâchis considérable d'argent public. Ils dénoncent par conséquent la vision locale défendue par les partisans du chemin vert, en contradiction avec l'intérêt régional auquel pourrait répondre la Petite Ceinture en matière de déplacements. Ils soupçonnent, et dénonceront jusqu'à aujourd'hui, le parti pris électoraliste de la municipalité, et sa tendance à privilégier le bien-être de ses électeurs avant la satisfaction de l'intérêt général. Nous en reparlerons plus longuement dans le prochain chapitre.

La présence de différentes factions écologistes dans chacun des deux camps s'opposant au sein de la Commission Petite Ceinture est tout a fait révélatrice du clivage idéologique qui les divise. Il semble en effet que derrière ces projets – chemin vert ou chemin de fer - se dessinent deux approches écologiques contradictoires, qui transcende la partition classique entre gauche et droite.

D'une part, et c'est le parti que continuera de défendre la nouvelle municipalité parisienne élue en 2001, certains écologistes, rompant complètement avec l'image d'une ville moderne industrielle, imaginent une ville du futur à l'échelle des habitants. Leur programme politique vise à réduire les nuisances, à favoriser la bio-diversité en milieu urbain, à développer la présence végétale et inciter les déplacements alternatifs à l'automobile, dans le but de faire une ville plus agréable au quotidien. A l'opposé, les

¹¹³ Pour plus d'information sur le contenu de ces textes officiels, voir les fiches en annexe XXXXI résumant leurs objectifs respectifs.

écologistes partisans du chemin de fer revendiquent un idéal de la ville tourné vers une appréhension plus globale de l'écologie. De leur point de vue, seules la densification des agglomérations urbaines et l'optimisation des réseaux de transports non polluants, peuvent permettre la réduction significative de la pollution atmosphérique et une vie respectueuse de l'environnement.

Ces deux modèles politiques et urbanistiques vont continuer de s'affronter autour de la Petite Ceinture jusqu'au moment de l'enquête en 2002. Mais pour l'heure, alors que débute la Commission Petite Ceinture, il s'agit encore d'un débat purement idéologique puisque les projets sont seulement proposés, en attendant que les propriétaires se prononcent sur leurs intentions.

Vision morcelée / vision globale, deux approches qui s'affrontent

Le 14 avril 1999, pour la première fois, l'Etat est présent à la Commission Petite Ceinture. Bien que la mairie ait déjà commencé à présenter des études relatives à l'aménagement paysager du site lors des précédentes cessions, la préfecture de Paris réaffirme à cette occasion la volonté de l'Etat de rester propriétaire de l'emprise et de préserver la fonction ferroviaire de cette infrastructure pour l'avenir.

Lors de leur intervention, les représentants de l'Etat insistent sur la continuité de l'utilisation de certains faisceaux pour les liaisons techniques entre les Gares de Lyon et d'Austerlitz, Saint-Lazare et les gares du Nord et de l'Est, sur l'existence de plusieurs projets pour la création de liaisons de transport en commun sur les sections Sud et Est, ainsi que d'une réflexion sur le développement du transport fret et l'évacuation des déchets recyclables par le biais de la Petite Ceinture vers les centres de tri implantés en périphérie de la ville.

Juridiquement, la Petite Ceinture étant classée comme infrastructure ferroviaire imprescriptible, cette annonce rend a priori caduque la solution 'chemin vert' envisagée par la municipalité parisienne. Toutefois, malgré cette déclaration ferme et définitive, étant donné le contexte inédit de cette Commission, l'Etat concède à la Mairie de Paris la possibilité d'aménager quelques portions de la Petite Ceinture, en attendant sa réexploitation. Voici les termes exacts concluant l'intervention du représentant de l'Etat :

« Sur les différents tronçons que j'ai mentionnés, sauf bien entendu sur ceux dédiés à une utilisation ferroviaire à part entière, il est possible d'envisager, dans le respect du premier principe que j'ai énoncé – maintien de la propriété de l'emprise à RFF et sauvegarde de l'intégrité des voies – des aménagements de type promenade, de type ludique, récréatif, qui devront être conçus comme réversibles. »

Les élus, déçus et pour certains scandalisés de cette déclaration faisant état d'une multitude de projets ferroviaires après tant d'années de quasi-inactivité sur la Petite Ceinture, établissent néanmoins en collaboration avec l'Etat, les services de la ville et l'Atelier Parisien d'Urbanisme, une première étude technique désignant les portions pouvant accueillir un aménagement paysager *réversible*. La mairie annonce au lendemain de cette cession de la Commission que cinq kilomètres de l'ancienne ligne ferroviaire pourraient bientôt être transformés, temporairement, en jardins.

Face à la menace de voir la Mairie de Paris et l'Etat s'entendre sur l'aménagement d'une suite de squares, sans réelle prise en compte des revendications associatives, par crainte de voir la Petite Ceinture morcelée et sa continuité entamée, Michel Loiseau, vidéaste, ancien membre de *Préserveons la Petite Ceinture* et représentant d'un groupe écologiste à la Commission, prend l'initiative de créer la *Clause de sauvegarde minimum inter-associative de la Petite Ceinture*. Créée en mai 1999, cette Clause rassemble vingt-six associations s'accordant, malgré la finalité de leur projet d'exploitation – chemin vert ou chemin de fer – sur trois principes de base :

« Préserver le site avec son territoire, ses terrains attenants, ses bâtiments, son paysage en maintenant et développant l'environnement végétal ; réduire la constructibilité au minimum indispensable à l'exploitation du site ; maintenir une emprise continue sur l'ensemble du site dans un projet global. ».

Malgré les très forts clivages entre les défenseurs d'un projet de coulée verte, ceux d'une réexploitation ferroviaire ou encore les partisans de la piste cyclable, les signataires de cette Clause se réunissent pour tenter de faire front au pouvoir municipal qui a, selon eux, exacerbé les différences et divisé les associations pour mieux s'approprier la ligne.

Cette Clause de Sauvegarde réitère les premières revendications militantes visant la préservation de l'intégralité du site, mais révèle aussi la volonté des représentants associatifs de maintenir les décisions concernant l'emprise à l'échelle de la société civile.

2 – Manifestations festives et débat public, la société civile s'empare de la Petite Ceinture

Occupations à répétition et mobilisation de l'opinion publique

En parallèle à la Commission municipale, les associations, avec le concours de certains élus, organisent entre 1998 et 2000, à un rythme jamais égalé, diverses

manifestations publiques sur la Petite Ceinture. En l'espace de deux ans, plus de dix événements officiels à l'initiative des associations vont voir le jour.

D'abord au lendemain de la première cession de la Commission, les mairies du XIXe et du XXe arrondissement, le *Collectif d'Etudes sur la Petite Ceinture* et la *Fédération Petite Ceinture*, plutôt favorables à la création d'un lieu de promenade, organisent conjointement, avec l'autorisation de Réseau Ferré de France, les '*Journées portes ouvertes sur la Petite Ceinture*' sur la section Est de l'emprise. A cette occasion les parisiens vont par milliers circuler sur l'emprise en vélo, vélo-rails, draisines ou à pied tout au long d'un week-end festif. Fanfares, animations, expositions et performances graphiques vont agrémenter cette présentation des diverses solutions envisageables¹¹⁴. Le maire du XXe, dans une dépêche de l'AFP, s'exprime en ces termes pour décrire l'objectif de la journée :

« Je souhaite que le débat public qui s'engage à Paris sur la Petite Ceinture ne soit pas réservé à quelques experts, mais qu'il s'ouvre à tous. Les parisiens pourront s'informer sur tous les scénarios d'aménagement possible pour l'avenir. »

Dans le XVIIIe, à trois reprises entre 1998 et 2000, une association de riverains se mobilise afin de voir cette portion de la Petite Ceinture transformée en espace vert où des jardins pédagogiques seraient mis en place pour les élèves du quartier. Cette association, soutenue par la SNCF, va organiser des journées de manifestation visant à transformer les talus en friche en un véritable jardin. Le temps d'un week-end, le public est attendu pour venir planter fleurs et plantes, 'en attendant la coulée verte'¹¹⁵.

Beaucoup plus importante, une manifestation organisée par les signataires de la *Clause de Sauvegarde* en juin 1999 en vue de faire entendre leurs revendications, investit l'ensemble des vingt-trois kilomètres des sections Sud, Est et Nord. L'opération baptisée '*Petite Ceinture pour tous*', réunit les partisans du chemin de fer comme du chemin vert pour une journée de rencontre et de découverte. En matinée une promenade pédestre est organisée sur la section Sud, un pique-nique se tient Gare Masséna dans le XIIIe, puis l'après-midi, des navettes ferroviaires vont et viennent entre la Gare d'Austerlitz (XIIIe) et le Pont de Flandres (XIXe). Tout au long de la ligne, les associations militantes tiennent des permanences pour renseigner les visiteurs. Comme

¹¹⁴ La photographie 33 (annexe XXII), prise à cette occasion par Julien Bardette, illustre cette occupation festive et ponctuelle.

¹¹⁵ Voir les photographies 34 et 35 (annexe XXVIII)

les autres, très médiatisée, cette manifestation recueille une fois de plus un grand succès¹¹⁶.

Six mois plus tard, l'association *Préservons la Petite Ceinture* organise une circulation en train, elle met en place six navettes qui circuleront pendant un week-end sur la section Est¹¹⁷. A son tour, au printemps 2000, l'Homme des Bois qui jardine les talus de la Petite Ceinture dans le XII^e arrondissement depuis plusieurs années, crée lui aussi son association éponyme et organise une journée portes ouvertes.

Enfin, si l'on passe rapidement sur quelques piques-niques et fêtes nocturnes, la dernière grande manifestation associative notable organisée durant cette période est celle d'Agnès Moreau et Michel Loiseau, *La Ronde des Etoiles*. Ayant tout spécialement fondé une association de spectacle, ces deux militants de la première heure, restés très attachés aux aspects nostalgique, pittoresque et naturels du site, ainsi qu'au caractère festif de leur action militante, mettent en place un week-end d'animations culturelles sur la Petite Ceinture. Avec des spectacles de danses, contemporaines et folkloriques, des musiciens et des troupes de théâtre de rue placés tout au long de la ligne, cette manifestation est délibérément orientée vers l'exploitation des potentiels artistiques et festifs de cet espace¹¹⁸.

Ces manifestations créent une temporalité événementielle autour de la Petite Ceinture. Comme dans le cas des terrains vagues de Montréal abordé par Luc Lévesque, il s'agit d'« *une ponctuation événementielle qui en intensifiant les données sensibles existantes, confère, de par la multiplicité de ses variantes et l'intermittence aléatoire de son apparition, une nouvelle valeur à l'interstice* »¹¹⁹.

Toutes ces opérations d'envergure, comme celles bien nommées '*Portes ouvertes sur la Petite Ceinture*' et '*Petite Ceinture pour tous*', malgré la diversité de leurs formes, visent explicitement à faire découvrir aux parisiens les multiples possibilités qu'offre la Petite Ceinture, afin qu'ils se sentent concernés par le sort de l'emprise. Ces différentes opérations d'occupation sont révélatrices de la volonté grandissante des associations de mobiliser l'opinion publique, alors que l'avenir de l'emprise se discute à l'Hôtel de Ville.

¹¹⁶ Voir en annexe XXXIX la copie du tract édité à cette occasion.

¹¹⁷ Voir en annexe XXXX la copie du tract édité à cette occasion.

¹¹⁸ Les photographies 36 et 37 (annexe XXIV) extraites de plusieurs articles de presse donnent un aperçu des animations organisées durant ce week-end.

¹¹⁹ Lévesque Luc, 'Montréal, l'informe urbanité des terrains vagues. Pour une gestion créatrice du mobilier urbain', *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°85, 1999, p.55.

Ainsi, de plus en plus fréquemment, la Petite Ceinture est le théâtre d'une appropriation citadine de grande ampleur. Dans ce cadre, les parisiens sont incités à percevoir cette friche comme un espace à investir. Ces manifestations auxquelles s'ajoutent le débat municipal amènent à son paroxysme l'illusion que cet espace appartient à la ville et aux parisiens.

Espace dans la ville ou espace de la ville ?

L'incertitude du statut de l'emprise

Depuis le début des années quatre-vingt-dix, alors que la Petite Ceinture, déjà peu exploitée, est devenue visiblement désaffectée, les parisiens se sont progressivement approprié cet espace. D'abord au moyen de menues occupations citadines, puis au travers des récits de promenades des premiers militants, enfin à l'appui des occupations ponctuelles de l'emprise, de plus en plus médiatisées ; d'un point de vue proprement topographique, la société civile semble s'être emparée de cet espace, pour en faire un véritable *lieu public*.

Grâce à la banalisation de la transgression apportée par le triple discours artistique, folklorique et environnementaliste, puis aux diverses opérations festives autorisées qui vont se multiplier entre 1998 et 2000; pour le grand public, le statut privé du lieu va devenir de plus en plus incertain.

Depuis longtemps déjà la Mairie de Paris reçoit les plaintes des riverains relatives à l'enlèvement des débris, aux problèmes d'insécurité, les griefs concernant cette situation et des questions sur les projets d'aménagement de la Petite Ceinture. Depuis longtemps déjà la Mairie de Paris peine à faire comprendre à ses administrés que ces questions ne sont pas de son ressort, mais qu'elles concernent les propriétaires de l'emprise. A qui appartiennent ces espaces ? Qui doit assurer la gestion quotidienne et l'aménagement de l'emprise ? La situation d'abandon semble avoir brouillé les pistes.

Constamment sollicités, les élus finissent eux aussi par s'intéresser au sort de la Petite Ceinture. En 1998, de façon tout à fait paradoxale, le Maire de Paris décide de créer une Commission publique de réflexion sur une emprise qui n'appartient pas à la Ville, sans connaître la position des propriétaires. L'existence de cette commission démontre que, même dans les plus hautes sphères municipales, l'apathie des propriétaires, l'abandon visible des lieux renforcent la possibilité de renverser l'ordre habituel des attributions décisionnelles. En conséquence du statut de friche qu'a acquis la Petite Ceinture, la partition entre gestionnaires, usagers et décideurs n'obéit plus au découpage juridique préexistant.

Finalement, d'un point de vue symbolique, comme les occupations informelles du lieu, cette Commission s'apparente à la transgression d'une frontière, à la violation du droit de propriété. La société civile, qui jusque là s'était concrètement appropriée le lieu, s'empare dans un cadre plus idéal, avec cette Commission Petite Ceinture, de l'emprise.

Le caractère paradoxal de cette situation qui mène plus de cent personnes à se réunir pour discuter publiquement sur le devenir d'une emprise privée n'échappe pas à certains élus, comme cet adjoint du XXe arrondissement qui s'exprime lors de la première session :

« Une commission est créée pour travailler alors que dès le départ on n'est pas maître du foncier ! Alors il y a quelque chose qui ne me semble pas tout à fait logique dans le fonctionnement de cette commission ! »

Ce à quoi répond l'adjoint à l'urbanisme qui préside l'assemblée :

« Quand sous les yeux des parisiens et des parisiennes il y a des sites qui sont inoccupés pendant des années et même des dizaines d'années, nous avons non seulement le droit mais aussi le devoir de nous poser les problèmes. »

Comme le révèle ce court extrait, pour les élus dirigeants cette Commission, la réflexion publique sur cet espace libre traversant les quartiers périphériques de la capitale, s'impose comme une évidence. De façon à minimiser l'aspect non réglementaire de leur démarche, les élus ont d'ailleurs tendance à exagérer le nombre d'années d'inactivité sur l'emprise et n'hésite pas à la qualifier de friche ou d'espace libre. On peut donc penser que c'est bien le statut de friche conféré à cet espace qui provoque et permet de légitimer l'existence de cette Commission¹²⁰.

Ainsi, la société civile s'octroie peu à peu, par tous les biais évoqués, le droit de faire de cet espace *dans* la ville, un espace *de* la ville, appartenant aux habitants. L'apparent abandon des lieux, l'absence de réaction de la part des propriétaires, l'opportunité d'un tel espace justifient pour tous, citoyens comme élus, la transgression des lois de propriété, tant au sens pratique que symbolique.

¹²⁰ En ce sens, les termes utilisés pour désigner l'emprise de Petite Ceinture – 'voie ferrée', 'friche urbaine', ou 'espace libre' – sont souvent l'objet de discussions et de critiques dans les cercles associatifs. Alors que les partisans du chemin vert tendent à exagérer l'inactivité ferroviaire, à valoriser la réappropriation du site par les parisiens et qualifient la Petite Ceinture de 'friche' ; les défenseurs du chemin de fer, eux, refusent cette appellation. En 2000, cette question va faire l'objet d'un article de Julien Bardette intitulé 'L'entre-temps d'un espace libre', diffusé sur Internet, dans lequel il récuse la notion d'espace libre car elle implique la soumission de cet espace « à toutes les convoitises ». Dans le nouveau contexte créé par la Commission Petite Ceinture, la désignation de cet espace va devenir un enjeu d'importance.

L'ambition de créer un *espace public* ?

Plus encore, la Commission Petite Ceinture et les occupations festives répétées semblent traduire la volonté de créer autour de cet espace une véritable concertation collective, d'instituer une gestion démocratique de ce lieu et de son devenir.

L'emploi de l'expression '*espace public*' n'a rien d'anodin en ce qui concerne la Petite Ceinture. Qu'il nous soit possible maintenant de jouer avec les deux sens du terme *espace public* qui peuvent lui être assignés.

L'intrusion dans les lieux, comme en témoignent les diverses et nombreuses occupations décrites plus haut, devient petit à petit chose commune ou tout au moins se banalise pour devenir presque acceptable. Ainsi, l'emprise de la Petite Ceinture, au sens territorial, est elle-même progressivement envisagée comme lieu public, comme *espace public*, au sens espace 'commun', 'collectif'.

Mais au-delà des occupations concrètes qui se multiplient, les acteurs principaux de la vie publique parisienne sont interpellés sur ce dossier ; les associations, les élus et autres représentants politiques de la ville, se réunissent publiquement pour discuter du sort de la Petite Ceinture. Alors qu'initialement le devenir de cette emprise se doit d'être décidé par les instances étatiques propriétaires du lieu ; l'engouement des parisiens pour ce site, leur rassemblement sous forme d'associations à but non lucratif, puis sous forme de collectifs, la multiplication des manifestations et journées d'action, la création d'une Commission d'études ; contribuent à faire de la question du sort de l'emprise un *débat public*. Relayés par les journalistes et plusieurs cinéastes qui diffusent largement et régulièrement les discours des principaux acteurs de ce débat, se crée une véritable sphère publique de réflexion et d'expression critique autour du site.

Ainsi, en marge du lieu même, de l'espace Petite Ceinture à proprement parler, se forme un *espace public de réflexion*. Cette fois, on peut parler d'un *espace public* au sens abstrait qu'en a donné la philosophie politique, et en premier lieu Jünger Habermas¹²¹. Sans aborder ici le débat théorique complexe qui s'est noué autour de ce concept, retenons la définition plus critique que celle d'Habermas qu'en donne Louis Quéré :

« La notion d'espace public comporte deux idées essentielles : celle de la sphère de libre expression, de communication et de discussion, cette sphère constituant une instance médiatrice entre la société civile et l'Etat, entre les citoyens et le pouvoir politico-administratif ; celle d'une scène publique, c'est à dire une scène d'apparition, où accèdent

¹²¹ Habermas, J., *L'espace public, archéologie de la Publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Payot, 1978 (1^{ère} Ed. : 1962), 316 p.

à la visibilité publique aussi bien des acteurs et des actions que des événements et des problèmes sociaux . C'est par les dispositifs de « publicisation » qui soutiennent cette scène que le pouvoir est soumis au regard et au contrôle de tous. Ce qui suppose la présence d'un public doué d'un intérêt pour la chose publique, d'une capacité de perception et de jugement, et d'une capacité d'initiative ou de réaction. »¹²²

Nous parlerons en détail plus loin dans ce mémoire de ce *public de spécialistes* qui gravite autour de la Petite Ceinture, ainsi que de la dimension théâtrale de cette scène publique. Retenons pour le moment, que la Petite Ceinture suscite en cette période la création d'un espace public de confrontation critique. A partir de 1998, pour les divers agents sociaux parties prenantes du débat, tout comme pour le grand public, la désignation 'Petite Ceinture' correspond désormais non plus seulement à un lieu mais à un débat de société.¹²³

Après *Petite Ceinture, Petite Campagne*, le deuxième documentaire réalisé par Julien Bardette entre 1997 et 2000, est une très belle illustration de la tentative civile de s'emparer de cette emprise. Ce film, dont le titre complet est '*Un désir nommé tramway, l'exemple de la Petite Ceinture, ou Comment vivre en ville ?*', relate une heure durant, au sens propre comme au sens figuré, la prise de possession des lieux par la société civile.

Au travers d'images prises à la fois au cours des manifestations festives, et lors de la Commission municipale ou d'événements politiques, ce documentaire fait non seulement apparaître les différents acteurs sociaux engagés dans le débat, mais montre aussi la foule des anonymes profitant des ouvertures publiques ponctuelles. Riverains, habitants, associations, élus, dirigeants et institutionnels, tous les points de vue relatifs au devenir de l'emprise sont représentés dans ce documentaire ; on peut y voir à la fois l'aspect festif des manifestations et le sérieux du débat public naissant.

Avec ce nouveau film, l'intention explicitement déclarée du réalisateur est « *d'ouvrir le débat sur le devenir de l'ancien chemin de fer de Ceinture de Paris en donnant la parole aux politiques comme aux citoyens, aux riverains comme à tous les franciliens* ». Pour son auteur, ce film-débat sur la Petite Ceinture s'inscrit dans un contexte de questionnement plus général sur la ville : « *Comment limiter la pollution en opérant des choix durables sur le long terme ? Comment développer les transports voyageurs et*

¹²² Quéré Louis, 'De la théorie politique à la métathéorie sociologique', *Quaderni 'les espaces publics'*, n°18, automne 1992, pp.77.

¹²³ Quand lors de mon enquête j'ai rencontré les militants et leur ai dit m'intéresser à la Petite Ceinture, plusieurs se sont exclamés : « *Ah la Petite Ceinture, vaste débat !* », ce qui illustre bien que la Petite Ceinture n'est plus seulement appréhendée comme un lieu, mais aussi comme un espace public de réflexion.

marchandises sans nuire aux riverains ? Comment répondre aux besoins des quartiers comme à ceux de l'agglomération ? Comment offrir aux citadins des lieux de rencontre et d'échange sans trop institutionnaliser ou rendre commerciaux ces nouveaux espaces ? Comment développer les liaisons entre centre et périphérie pour éviter la ghéttoisation des banlieues ? »¹²⁴. Du point de vue de Julien Bardette, partagé par de nombreux militants, la Petite Ceinture est devenue un territoire propice à la réflexion sur l'avenir de la ville, un véritable enjeu de société. Dans ce cadre il revendique le droit à la population civile de s'exprimer sur son devenir.

Loin de la vision nostalgique et folklorisante présentée quatre ans auparavant dans *Petite Ceinture, Petite Campagne, Un désir nommé tramway* illustre très bien le glissement opéré dans la perception symbolique collective de ce lieu.

Ainsi, tout autant les occupations festives que la création d'un espace public de réflexion, ont contribué à rapprocher les parisiens de ce lieu et favorisé l'appropriation civile de cette emprise privée appartenant à une entreprise publique.

S'inscrivant désormais au centre des réflexions politiques de la capitale française, la Petite Ceinture semble même répondre à l'ambition civile de créer un *exemple* inédit d'aménagement concerté.

Grandes ambitions et maigres résultats, l'échec de l'exemplarité

Dans son article 'Les lieux exemplaires : des lieux pour faire croire à de nouveaux espaces', André Micoud donne une définition du lieu exemplaire qui semble correspondre point par point au processus de production symbolique civile décrit dans le cas de la Petite Ceinture durant la période s'étalant de 1995 à 2000 :

« Ces lieux exemplaires je propose de les définir comme les lieux produits, construits pour signifier la possibilité d'un avenir différent. Des lieux donc qui se définissent en ce qu'ils sont le théâtre d'une action sociale pour la résolution d'un problème. (...) Ceux pour lesquels l'action pour un autre futur en vient à être pensée comme indissociable d'une forme spatiale montrée comme préfiguratrice d'un nouvel ordre.

Ces lieux exemplaires peuvent bien être rangés dans la grande famille des lieux utopiques, mais des lieux utopiques qui ont lieu, et qui, et c'est là l'important, se donnent à voir comme préfigureurs d'un autre territoire. D'un autre territoire non pas au sens géographique du terme mais au sens de circonscription technico-institutionnelle, construction sociale et politique et donc espace interprétatif par lequel un pouvoir peut, ou pourrait, s'instituer pour la résolution d'un problème. (...)

Pour résumer je définis donc ces lieux exemplaires comme : construits pour signifier la possibilité d'un avenir différent, articulés à la désignation concomitante d'un problème social, d'une contradiction (problème qui est dit pouvoir trouver sa solution dans une

¹²⁴ Questions extraites du script du film.

autre manière d'organiser l'espace social) et, enfin, construits pour être reproduits et imités . »¹²⁵

D'après tous les éléments fournis dans les deux chapitres précédents, on peut penser que la société civile, devancée par les militants associatifs, les médias et les élus, est parvenue à faire de la Petite Ceinture un *lieu exemplaire*. Mais comme dans les exemples développés par André Micoud, alors que la Petite Ceinture semblait élue pour devenir le territoire-symbole de la gestion progressiste de la ville, elle va finalement échouer dans cette mission.

En effet, face aux grandes ambitions nées autour de la Petite Ceinture en terme de débat public et de solution urbaine, malgré la volonté des associations d'ériger cet espace en lieu-témoin des réalisations de la ville de demain, en dépit de l'engouement populaire et médiatique ; la clôture de la Commission Petite Ceinture amène une désillusion certaine.

Puisque l'Etat déclare souhaiter rester propriétaire, et réaffirme l'identité ferroviaire de la ligne, l'horizon des aménagements réalisables se réduit considérablement. Finalement, essuyant beaucoup de déconvenues, alors que bon nombre de personnes nourrissait l'espoir de « *faire bouger les choses* », cette Commission s'achève de manière bien décevante pour les associatifs comme pour les élus.

En conclusion des débats, seuls deux terrains de quelques centaines de mètres carrés destinés à recevoir un aménagement 'réversible' en jardin sont mis à l'étude¹²⁶. Ces projets de jardin n'ont aucun caractère définitif mais doivent uniquement permettre une transformation temporaire des abords de l'emprise en attendant que l'exploitation ferroviaire des portions de la Ceinture ne s'effectue, dans quelques années. En d'autres termes, il va uniquement s'agir désormais de 'gérer l'entre-temps', c'est à dire, avec l'autorisation des propriétaires, de combler le vide laissé par l'absence de trafic régulier par des opérations ponctuelles, en attendant la requalification de l'emprise. Dans ce cadre, la SNCF va appuyer les différents projets de jardins et autres événements festifs à l'initiative des associations, elle va même proposer en septembre 2000 à la Mairie et la Région de faire circuler des trains touristiques le week-end. Aux yeux de ces dirigeants, on peut supposer que ces opérations ponctuelles contribuent à préserver l'emprise d'une usure accélérée par l'abandon des lieux.

¹²⁵ Micoud André, 'Les lieux exemplaires, des lieux pour faire croire à de nouveaux espaces', dans André Micoud, *Des Hauts-lieux, la construction sociale de l'exemplarité*, Paris, Editions du CNRS, 1991, p. 53-54

¹²⁶ Les deux images en annexe XXX réalisée par l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) représentent le résultat possible de ces aménagements. On peut remarquer que, malgré un aménagement paysager en faveur des piétons, les rails sont conservés.

Mais, malgré ces quelques arrangements à l'amiable entre les propriétaires et les parisiens, à l'issue de cette commission, aucune certitude concernant le sort global de l'emprise ne s'est dessinée. Plus encore, l'imaginaire a fait douloureusement place à la réalité.

Alors qu'ils nourrissaient de grandes ambitions pour la Petite Ceinture, les participants à la Commission, confrontés à la complexité du dossier, doivent pour beaucoup renoncer à leurs espérances.

Tout au long de cette période de concertation, les associatifs et les élus réalisent les contraintes juridiques, institutionnelles, et pratiques qui entachent la possibilité de réaliser une coulée verte. De leur côté, les partisans du chemin de fer sont rassurés de la position des propriétaires, mais conscients de la complexité à vouloir remettre des trains en pleine ville. De plus, ils craignent que les délais de réalisation s'étalent sur plus de dix ans et laissent encore pendant de nombreuses années la Petite Ceinture exsangue. Enfin, les associations, de façon générale, craignent que les projets d'aménagement soient désormais envisagés dans les cercles institutionnels et techniques dont l'accès aux civils est restreint, alors qu'elles espéraient pouvoir peser sur les décisions jusqu'à la réalisation d'un projet concret. Le débat sur la Petite Ceinture qui promettait d'inclure tous les représentants de la société civile, de recueillir l'assentiment populaire, de créer un précédent dans l'histoire démocratique de Paris en instituant une participation directe des habitants, semble finalement prendre la forme de n'importe quel projet public d'aménagement.

Plus encore, bien qu'elle fasse naître de nombreuses revendications dans la société civile, et qu'entre 1995 et 2000 son sort semble devenir une préoccupation publique de grande ampleur, la Petite Ceinture, comme nous allons le voir dans le chapitre suivant, ne va pas être retenue par les maires successifs, Jean Tibéri puis Bertrand Delanoé comme site pilote de leurs politiques de transport, au grand dam des militants. La dernière session de la Commission Petite Ceinture, le 13 octobre 2000, s'achève d'ailleurs de manière très symbolique sur la présentation du projet de tramway en rocade sud de Paris sur... les boulevards des Maréchaux.

Ainsi, tant d'un point de vue urbanistique que d'un point de vue démocratique, les militants vont échouer à faire de la Petite Ceinture le *lieu exemplaire* des grands projets de la ville de demain.

* * *

La fin de la Commission Petite Ceinture semble une fois de plus coïncider avec l'achèvement d'un nouveau cycle de production symbolique de cet espace.

Sous l'impulsion du travail des premiers militants puis avec la déclaration du maire et la publication du Livre Blanc, la Petite Ceinture a donné lieu dès 1995 à une pléthore de scénarios imaginant les futurs probables de l'emprise. Correspondant à une envolée inédite de l'imaginaire, la période antérieure à la création de la Commission, voit naître une situation d'effervescence durant laquelle des agents sociaux les plus variés s'expriment sur le sort de l'emprise.

Durant ce laps de temps, largement dominé par les constructions utopiques des uns et des autres, la Petite Ceinture devient le siège des visions idéales de la ville de demain. Mais, la Commission Petite Ceinture va mettre fin à ce déploiement d'idéaux et ramener l'ensemble des participants à envisager des solutions plus réalistes, et par conséquent beaucoup moins ambitieuses qu'auparavant. Alors que celle-ci aboutit à la formulation de deux projets d'aménagement partiels, elle semble sceller simultanément le processus de fabrication de la Petite Ceinture en lieu exemplaire.

Après une courte période régie par l'imaginaire, au terme de la Commission Petite Ceinture, le débat sur la Petite Ceinture semble retourner sous le joug de la réalité.

Chapitre Trois

Mises à l'écart ou le temps du scandale (2001 – 2002)

« Ce qui est important c'est (...) l'efficiace historique [du lieu],
c'est à dire sa capacité à susciter à nouveau des interprétations,
qui, de fait, contribuent à le maintenir présent
comme donateur de sens. »
(Micoud, 1991, p. 62-63)

Après une période de deux ans pendant laquelle la Petite Ceinture a fait l'objet d'une attention publique inédite, la nouvelle période qui débute au terme de la Commission Petite Ceinture va être marquée par de nombreux événements politiques d'importance, indirectement liés à l'emprise. Alors qu'elle occupe cette fois une place moins centrale dans le programme politique de la nouvelle municipalité, la Petite Ceinture va, entre 2001 et 2002, donner lieu à une polémique vivace opposant la nouvelle majorité à l'opposition, les associatifs aux élus et aux riverains.

L'extrême complexité qu'atteint le 'dossier Petite Ceinture' au cours de cette période récente ne sera pas ici restituée dans ses plus fins détails. Le manque de place rendant impossible la description minutieuse des événements, il s'agit plutôt pour l'enquêteur, témoin de la situation en 2002, de transmettre la teneur générale des débats, afin d'émettre ensuite quelques hypothèses sur l'état de la perception symbolique de la Petite Ceinture à l'issue de cette nouvelle période de son histoire sociale.

Mais avant d'en venir à ces interprétations, il faut d'abord résumer à grands traits les principaux événements jalonnant ces deux années, détailler les axes autour desquels s'organise le débat, et familiariser le lecteur avec les agents sociaux parties-prenantes durant cette période.

1 - Un nouveau contexte

Alors qu'en octobre 2000 la Commission Petite Ceinture s'achève, Paris entre en campagne en vue des élections municipales au printemps 2001. Quelques éclaircissements sur le contexte dans lequel a été élu le candidat socialiste Bertrand Delanoé, puis sur les événements marquant les premiers mois de mandature,

donnent des éléments de compréhension sur la forme prise par le débat sur la Petite Ceinture entre 2001 et 2002.

Actualité politique et Petite Ceinture

Dans la perspective d'un développement durable, promulguées par le gouvernement socialiste, la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE, 1998) ainsi que la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU, 2000) rendent obligatoire le Plan de Déplacement Urbain à Paris¹²⁷. A l'aide de cette cascade de mesures institutionnelles, il s'agit pour le gouvernement d'amener les grandes villes de France à ouvrir une concertation pour réviser les documents d'urbanisme afin de réorganiser la place respective de l'automobile, des transports en commun et des transports alternatifs dans la trame urbaine. C'est dans ce contexte institutionnel que le candidat socialiste Bertrand Delanoé, donnant, dans sa campagne, une place centrale à la redéfinition des politiques de transports dans la capitale, est élu en avril 2001 à la tête d'une majorité de gauche plurielle, réunissant socialistes, communistes et écologistes.

Pour ce qui concerne la position du nouveau maire vis à vis de la Petite Ceinture ; malgré les résultats de la Commission dirigée par Michel Bulté entre 1998 et 2000, l'existence d'un projet concret de réhabilitation ferroviaire de la Petite Ceinture dans le sud de la capitale, ainsi qu'une étude SNCF concernant la possible réexploitation de la section Est ; Bertrand Delanoé inscrit dans son contrat de mandature la transformation de la Petite Ceinture en coulée verte, répondant ainsi favorablement aux attentes des candidats écologistes de sa liste. Axe d'accueil pour le tramway ou future coulée verte, le programme de campagne du candidat socialiste à la Mairie de Paris relance le débat sur le devenir de la Petite Ceinture.

Mais plus encore que cette proposition de transformer la Petite Ceinture en promenade plantée, c'est autour de deux grands chantiers de transports - jouant un rôle central dans cette bataille pour la Mairie, en particulier dans les XIII^e, XIV^e et XV^e arrondissements - que va se réorganiser la réflexion publique sur le sort de l'emprise ferrée à partir de l'année 2001.

Ces deux projets, inscrits au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006¹²⁸, concernent l'arrivée du tramway dans le sud de Paris. Le premier, déjà prévu lors du précédent

¹²⁷ Pour plus de précisions sur ces directives, voir les fiches en annexe XXXXI.

¹²⁸ Le Contrat de Plan signé entre l'Etat et la Région permet de rapprocher les intérêts locaux et régionaux des intérêts nationaux. Ce Contrat qui établit les priorités budgétaires, permet d'orienter les politiques d'investissement régionales, notamment en ce qui concerne les

Contrat de Plan, prévoit le prolongement du Tramway Val-de-Seine (T2), reliant La Défense à Issy-Les-Moulineaux, jusqu'à la Porte de Versailles sur la Petite Ceinture. Le second, que Jean Tibéri, avant de quitter ses fonctions, est parvenu en 2000 à faire inscrire in extremis au Contrat de Plan 2000-2006, va devenir le fer de lance de la campagne du candidat socialiste. Ce projet envisage le remplacement de la ligne de bus PC sur les boulevards extérieurs du sud de la capitale par un tramway de rocade, en vue, à terme, de créer une ligne de tramway circulaire tout autour de Paris¹²⁹.

Pour des raisons que nous allons évoquer, les deux procédures de concertation préalable¹³⁰ mises en place autour de ces projets, vont, entre 2001 et 2002, susciter de la part des défenseurs de la réhabilitation ferroviaire de la Petite Ceinture, et en première ligne les membres de *Préservons la Petite Ceinture et son Réseau Ferré*, une forte mobilisation.

Ancrées à présent dans le processus juridique de réalisation de ces deux chantiers, les réflexions sur l'opportunité d'une réhabilitation ferroviaire de l'emprise vont prendre un tour beaucoup plus technique qu'auparavant. Désormais, les militants associatifs vont devoir faire preuve d'un savoir pratique, technique, juridique et urbanistique assez poussé pour pouvoir intervenir publiquement en faveur de la Petite Ceinture.

Révélation et polémiques

Mais, ce qui va caractériser principalement le débat public sur la Petite Ceinture entre 2001 et 2002 n'est pas seulement la tournure juridique et technique que vont prendre les réflexions à son encontre, mais surtout le caractère polémique et houleux des confrontations entre partisans du chemin vert et partisans du chemin de fer.

En effet, l'effervescence politique de la campagne électorale va susciter des révélations dans la presse, qui vont bouleverser la teneur du débat sur la réhabilitation de la Petite Ceinture, et placer celui-ci au cœur d'un scandale politique.

infrastructures et les transports. Pour plus de précision sur les orientations du 12^e Contrat de Plan Etat-Région Ile de France, se reporter à la fiche en annexe XXXXI.

¹²⁹ Voir en annexe XXXI le schéma officiel de ce projet de Tramway Maréchaux Sud présenté en 2001 par la Ville de Paris.

¹³⁰ Tout projet de transport obéit à un calendrier juridique avant que les travaux ne débutent. Après *études préalables*, le projet est soumis à une période de *concertation publique préalable* pendant laquelle les civils peuvent émettre leur opinion. A l'issue de cette concertation, le cahier des charges est examiné par des experts puis voté (*Schéma de principe*). Enfin, après *instruction administrative*, une *enquête publique* examine la validité du projet et sa pertinence.

A la fin de l'année 2000 puis, au cœur de la campagne municipale, au printemps 2001, trois articles, publiés dans une revue spécialisée puis dans deux journaux d'opinion¹³¹, vont révéler l'existence d'un rapport réalisé par le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF, ex-Syndicat des Transports Parisiens) en 1998, étudiant conjointement la possibilité d'implanter un tramway en rocade sud de Paris sur la Petite Ceinture et sur les boulevards extérieurs¹³².

Les informations chiffrées contenues dans ce rapport, jusqu'ici restées ignorées des parisiens et de la plupart des élus, vont jeter un doute sur l'impartialité des deux municipalités successives quant au choix du site pour l'implantation du tramway. En effet, alors que Jean Tibéri puis Bertrand Delanoé ont choisi de privilégier la solution Maréchaux, et que parallèlement ils défendent ouvertement un projet de coulée verte sur la Petite Ceinture ; cette étude technique officielle, restée confidentielle, atteste qu'en comparaison avec les boulevards des Maréchaux, l'implantation d'un tramway sur la Petite Ceinture serait beaucoup moins coûteux et plus efficace en terme de vitesse et de capacité voyageurs.

La publication des conclusions de ce rapport officiel va, pour les associations soutenant la réhabilitation ferroviaire de l'emprise, faire l'effet d'une bombe. Plus que leur donner raison et renforcer leur conviction, ce rapport, va mettre en doute la sincérité et l'honnêteté politique des deux maires vis à vis du sort de la Petite Ceinture.

Déjà, on s'en souvient, durant le précédent mandat municipal sous l'égide du RPR, la Petite Ceinture avait été laissée de côté au profit des Boulevards des Maréchaux. A l'époque, au début de la Commission Petite Ceinture, le maire Jean Tibéri justifiait techniquement ce choix en arguant les difficultés relatives à la création de correspondances avec d'autres lignes de transport à partir de la Petite Ceinture. Or, le rapport du STIF, qui existait déjà à l'époque, stipule au contraire que l'une et l'autre solutions présentent des inconvénients en la matière. Les membres de *Préserveons la Petite Ceinture*, ainsi qu'un des administrateurs de *l'Association de Défense des Usagers des Transports*, Cyril Blanc, découvrent après une enquête auprès des

¹³¹ Lomazzi Marc 'Enquête : Tram sud de paris, le rapport qui enterre la petite ceinture', *La Vie du Rail*, 10 mai 2000 ; Jérôme Gautheret 'Tramway à Paris : le rapport qui va gêner les politiques', *Combat* (le quotidien des élections municipales à Paris), n°1, 7 mars 2001 ;Aucher Mathieu 'Ouh ouh ! Delanoé, tu connais l'autre dossier tram ?', *Le Nouvel Observateur* (Paris IDF), 12 avril 2001

¹³² *Création d'une ligne de tramway en Rcade Sud de Paris*, Note DR n° 1235 c, Syndicat des Transports en Ile de France (STIF), Direction des Investissements, octobre 1998, modifié en février 2000, 37 p.

rédacteurs de cette étude que les responsables politiques de l'époque auraient manipulé les résultats du rapport afin de maximiser les inconvénients de la Petite Ceinture pour privilégier les Maréchaux.

En 2001, alors que l'existence de ce rapport est révélée, la nouvelle équipe municipale va, contre toute attente, reprendre dans les mêmes termes le projet de tramway en rocade sud de Paris élaboré par la précédente municipalité. Selon la nouvelle équipe d'opposition, dans un contexte idéologique que nous allons nous attacher à décrire, seule l'implantation du tramway sur les boulevards extérieurs est pertinente. Malgré des chiffres accablant, la Petite Ceinture semble définitivement mise à l'écart pour ce qui concerne le projet de tramway en rocade sud.

Plus encore, une fois la nouvelle municipalité en place, la Petite Ceinture va être une seconde fois repoussée des projets de transport, lors de la concertation sur le prolongement du tramway Val-de-Seine dit 'T2'. Initialement destinée à recevoir ce tramway, la Petite Ceinture est finalement écartée par la Mairie au profit d'un nouveau tracé plus proche du boulevard périphérique. Là encore le choix de la municipalité semble aller à l'encontre des résultats promulgués par les études techniques. D'une part la réalisation de ce nouveau tracé est plus coûteux ; ensuite, les estimations officielles en terme de desserte voyageurs et de vitesse de circulation sont moins avantageuses que pour la Petite ceinture ; enfin, pour des raisons propres à la géographie de l'arrondissement, prolonger le tramway Val de Seine par la voirie condamnerait toute possibilité de prolonger son parcours au-delà de la Porte de Versailles ; alors que dans le cas d'un prolongement sur la Petite Ceinture, le T2 pourrait directement rejoindre le nord de la ville.

Ainsi, bien que présentant un certain nombre d'avantages pour accueillir le tramway, la Petite Ceinture va, entre 2001 et 2002, être systématiquement mise à l'écart des grands projets de transports de la capitale par la nouvelle municipalité. Dans ce contexte électoral puis post-électoral un peu trouble, le placement de la Petite Ceinture en arrière-plan de ces deux projets de tramway, va faire l'objet d'une polémique politique relativement violente au sein du Conseil de Paris¹³³, et susciter l'exaspération et l'indignation des associations défendant la réhabilitation ferroviaire de l'emprise.

¹³³ Lors du Conseil de Paris du 20 novembre 2001, alors qu'un débat sur l'aménagement de la Petite Ceinture divise les groupes politiques ; les Communistes, co-listiers de Bertrand Delanoé, émettent un vœu insistant sur l'importance stratégique de l'emprise pour le développement du transport fret dans la capitale. Ce vœu, voté par une majorité de conseillers regroupant de façon originale les principaux groupes politiques de droite et les communistes, entraîne la rupture du contrat de mandature signé entre écologistes, socialistes et communistes qui stipule la transformation de la Petite Ceinture en coulée verte. En plus de bouleverser les clivages traditionnels gauche/droite, le devenir de la Petite Ceinture divise à présent la majorité plurielle détenant le pouvoir municipal.

Le débat sur la Petite Ceinture va devenir extrêmement houleux dès lors Bertrand Delanoé en place. Les associations ‘pro-ceinture’, auxquelles vont s’ajouter de nombreuses associations de riverains, vont dénoncer le parti pris de la nouvelle municipalité et s’organiser pour faire obstacle aux deux projets de tramway envisagés par les élus. Tout au long de cette période 2001-2002, il en sera question plus loin, les militants vont multiplier leur présence dans les instances de concertation, invectiver les élus sur ce thème, organiser le regroupement des associations opposées aux projets et tenter de mobiliser les populations concernées.

Désormais, la teneur polémique du débat sur la Petite Ceinture va le placer bien loin du militantisme festif du début des années quatre-vingt-dix. En résumé, on peut dire qu’en 2001-2002, à l’envol de l’imaginaire, puis à la mise en place d’une réflexion collective, fait place le temps de la mise à l’écart de la Petite Ceinture et du scandale politique.

2 – Les choix de la nouvelle municipalité

Avant de revenir en détail sur les résistances associatives, afin de mieux comprendre la position défendue par la nouvelle municipalité, il nous faut examiner les principes urbanistiques et idéologiques ayant présidé à l’exclusion systématique de la solution Petite Ceinture, dans l’élaboration des projets de tramway.

Les grandes orientations prises depuis 1998 en matière d’urbanisme et de transport, tant au niveau national qu’au niveau municipal, semblent à première vue compatibles avec la réaffectation de la ligne de Petite Ceinture. En effet, le vœu de réduire le trafic automobile et la pollution par l’incitation à l’usage des transports collectifs, l’impulsion donnée en faveur de la solution ferrée en terme de transport voyageurs et marchandises, la volonté d’adapter le réseau aux trajets de rocade, tout en le rendant plus attractif par la mise en place de nouvelles technologies de transports silencieuses et non polluantes (tramway en particulier), le vœu de mieux exploiter les infrastructures existantes¹³⁴ ; tous ces éléments pourraient mettre au centre des réalisations la réexploitation ferroviaire de la ligne de Petite Ceinture.

¹³⁴ Cette énumération résume les grandes orientations communes aux différentes lois et directives émises par le gouvernement entre 1998 et 2000, puis reprises localement dans les régions et communes. Sources : *Dix propositions pour un développement durable du transport combiné*, Rapport final, Mission sur le transport combiné, Ministère de l’Équipement, des Transports et du Logement, Juillet 1998 ; *Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU)*, Ministère de l’Équipement, des Transports et du Logement - Secrétariat d’État au Logement, (texte de loi et dossier de présentation), 2000 ; *Loi sur l’Air et l’Utilisation Rationnelle de l’Énergie*, Directive Européenne, 1998 ; *Plan de Déplacement de Paris*, Ville de Paris, (textes

Pourtant, il n'en n'est rien. Alors que la nouvelle municipalité accède au pouvoir au printemps 2001, les projets prennent forme aux alentours de la Petite Ceinture, étudient la possibilité de sa réexploitation sans jamais, finalement, aboutir en ce sens. Bien que plusieurs études techniques montrent que l'implantation du tramway sur la Petite Ceinture aurait été plus performante et moins coûteuse qu'ailleurs, la nouvelle municipalité persiste à vouloir écarter tout projet de réhabilitation ferroviaire sur la section sud de la Ceinture. Pour comprendre ce choix délibéré, dans le cas du tramway de rocade comme dans celui du tramway Val de seine, il nous faut examiner les orientations prises par l'équipe Delanoé en matière de renouvellement urbain.

Paris et ses quartiers limitrophes, histoire de frontières¹³⁵

Le premier élément nous paraissant justifier le choix de la nouvelle municipalité à vouloir implanter le tramway de rocade sur les boulevards extérieurs se rapporte à l'évolution structurelle de la ville de Paris.

Si l'on schématise le plan de Paris, celui-ci devient une suite de cercles concentriques figurant les différentes enceintes ayant délimité la capitale au fil de l'histoire¹³⁶. L'évolution des seuils de la ville a en effet conduit au recul constant des frontières parisiennes. Si l'on se penche sur les zones périphériques de la capitale, trois cercles successifs apparaissent. D'abord, le cercle formé par la ligne de Ceinture, à l'intérieur des deux autres, puis celui représentant les boulevards des Maréchaux, enfin,

site officiel) ; *Plan de Déplacement Urbain Ile de France*, Conseil Régional d'Ile de France, (textes site officiel), 2002 ; *Politique de l'Etat en matière d'infrastructures ferroviaires*, Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement, (texte officiel), 1998 ; *Contrat de Plan Etat – Région Ile de France 2000-2006*, Conseil Régional d'Ile de France, (texte voté), 2000 ; *Plan Local d'Urbanisme*, Ville de Paris, (textes site officiel), 2002.

Voir en annexe XXXXI une présentation succincte de chacune de ces directives insitutionnelles.

¹³⁵ Les remarques émises dans ce paragraphe à propos de l'ancienne zone des fortifications se réfèrent aux analyses développées dans les ouvrages suivants : Charvet Marie, 'La question des fortifications de Paris dans les années 1900. Esthètes, sportifs, réformateurs sociaux, élus locaux', *Genèses*, n°16 'Territoires urbains contestés', juin 1994, pp.23-44 ; Cohen Jean-Louis, Lortie André, *Un système de projet à l'ère de la métropole. La Ceinture, des fortifications au périphérique*, Rapport final, projet de recherche pluri-annuel 1986-1989, Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement, 1989, 436 pp. ; Cohen Jean-Louis, Lortie André, *Des fortifs au périph. Paris les seuils de la ville*, Picard, Ed. Picard, Pavillon de l'Arsenal, 1992 ; Cohen Jean-Louis, Fortier Bruno, *Paris, la ville et ses projets*, 3^e ed., Ed. de l'Arsenal, 1992, 331 pp. ; Collectif, *Métamorphoses parisiennes*, Editions de l'Arsenal, 1996, 221 pp.

¹³⁶ Voir en annexe XXXI, le schéma n°1.

le boulevard périphérique. Depuis les trente glorieuses, les limites de Paris se matérialisent dans l'espace centré autour des boulevards de rocade, l'ex-zone des fortifications.

Ces deux grands axes routiers, les boulevards des maréchaux et le boulevard périphérique, ont pendant longtemps formé une frontière forte entre l'intérieur et l'extérieur de la ville, une rupture physique et symbolique qui a isolé la capitale de sa métropole, mais qui a aussi mis à l'écart les populations installées dans les logements sociaux au centre de ces deux axes saturés.

En 2001, alors que les politiques d'urbanisme et de transport se pensent à l'échelle de la métropole et non plus uniquement de la ville de Paris, qu'elles tentent de casser la frontière établie et de mieux articuler la ville et son agglomération ; cette zone de la couronne supporte des enjeux très forts, pour devenir une jonction de qualité entre le réseau régional et le réseau parisien de transport.

Dans l'esprit des nouveaux élus, les boulevards des Maréchaux et leurs abords, grâce à leur statut privilégié d'interface entre intérieur et extérieur, assurent le rôle de portes de la capitale. A l'opposé, la Petite Ceinture, implantée quelques centaines de mètres plus loin, et insérée dans le tissu dense de la ville, constitue une rocade beaucoup trop intérieure à Paris pour pouvoir endosser le rôle de jonction entre la capitale et sa banlieue.

Ainsi, à l'heure où se met en place une nouvelle articulation entre Paris et sa métropole, la Petite Ceinture semble avoir perdu la fonction de seuil qu'elle connaissait du temps de son exploitation ferroviaire. Happée au cœur de la ville, elle ne présente plus, aux yeux de la nouvelle municipalité, les avantages stratégiques qu'on a acquis les boulevards extérieurs.

Une politique en faveur des quartiers périphériques

Plus encore que leur emplacement géographique, c'est aussi la situation socio-économique des quartiers bordant les boulevards des Maréchaux qui va engendrer l'intérêt tout particulier de la nouvelle municipalité et la conduire à soutenir le projet de tramway.

L'histoire de la couronne de Paris, dès les fortifications de Thiers déclassées, a vu naître une quantité impressionnante de projets d'urbanisme dédiés à ces espaces

périphériques¹³⁷. Devenus dès les années trente une zone d'habitation réservée aux tranches les plus populaires de la ville, les territoires situés entre le boulevard périphérique et les Maréchaux, posent problème depuis plusieurs décennies aux gestionnaires municipaux. Excentrées, coupées de la ville par un boulevard large et encombré, souvent démunies, les populations de ces quartiers vont, une fois de plus, faire l'objet d'une politique prioritaire de la part de la nouvelle municipalité.

Souhaitant désenclaver ces quartiers et améliorer le cadre de vie des populations défavorisées qui y vivent, le candidat socialiste s'appuie sur le projet de tramway en rocade. Dans la perspective de la Loi SRU qui engage un aménagement concerté de l'urbanisme, du logement et des transports, c'est non seulement une innovation en matière de transport qui est envisagée sur les boulevards des Maréchaux par la nouvelle municipalité, mais un grand projet de requalification urbaine afin que les territoires défavorisés de la couronne de Paris retrouvent une animation locale et une qualité de vie accrue. Permettant simultanément la requalification urbaine du boulevard – réfection de la voirie, amélioration des équipements, changement du mobilier urbain - la construction d'un tramway sur les Maréchaux va devenir le symbole de la nouvelle politique municipale en faveur des quartiers périphériques.

Ainsi, plus qu'un projet de transport, le tramway sur les Maréchaux symbolise l'attention municipale portée sur l'électorat populaire de ces quartiers. On peut donc supposer que l'insistance avec laquelle la municipalité persiste à vouloir implanter le tramway sur les boulevards extérieurs est tout autant un parti pris urbanistique qu'une mesure idéologique visant à concrétiser la sensibilité populaire des élus.

Vision de la ville et politique des transports : les Maréchaux territoire exemplaire

Si nous évoquons les présupposés idéologiques, sous-tendant le choix politique de privilégier les boulevards des Maréchaux plutôt que la Petite Ceinture pour la réalisation du tramway, il nous faut revenir aux deux visions de l'écologie évoquées dans le chapitre antérieur. En effet, la nouvelle municipalité, en particulier les élus écologistes qui la composent, semblent développer une vision de la ville similaire à celle des partisans du 'chemin vert' décrite précédemment.

Le programme de la campagne de Bertrand Delanoé stipule explicitement sa volonté de favoriser « *une nouvelle qualité de ville* ». Sans nous lancer ici dans une

¹³⁷ Sur ce thème, voir en particulier : Charvet Marie, 1994, *op. cit.* ; Cohen Jean-Louis, Lortie André, 1986-1989, *op.cit.* ; Cohen Jean-Louis, Lortie André, 1992 *op.cit.* ; Cohen Jean-Louis, Fortier Bruno, 1992, *op.cit.*

analyse approfondie du programme politique de la Mairie de Paris depuis 2001, notons que la mise en place d'une « *ville pour vivre* », en plus de viser la réduction de la « *fracture territoriale* » entre les arrondissements, et d'ouvrir la ville sur son agglomération, est fortement orientée autour de la réduction du trafic automobile dans la capitale¹³⁸.

La création de couloirs de bus protégés pour faciliter la circulation des transports en communs, la réduction des tarifs de stationnement pour inciter à l'abandon de la voiture, la fermeture ponctuelle des quais de la Seine au trafic automobile au profit des piétons, cyclistes et rollers, l'extension du réseau de pistes cyclables, ainsi que l'instauration de 'quartiers verts' où l'accès automobile est restreint ; sont autant de mesures très remarquables appuyant cette volonté municipale.

Permettant d'implanter un transport de surface, ouvert sur la ville, et de réduire les quatre voies de circulation automobile à deux, le projet de tramway sur les Maréchaux, vise explicitement à redistribuer la voirie dans le but réduire la place de l'automobile sur ces boulevards. A l'opposé, d'après les déclarations explicites des élus chargés du dossier, un tramway sur la Petite Ceinture ne permettrait pas de réduire *directement* la place de la voiture.¹³⁹

Ainsi, de toute évidence, le projet de tramway sur les boulevards des Maréchaux s'inscrit de plain pied dans ce panel de mesures visant à réduire très visiblement la place de la voiture dans la ville. Une fois réalisé, il deviendrait la preuve intangible que les transports collectifs ont supplanté l'usage de la voiture dans la capitale. Au niveau symbolique, le tramway sur les boulevards semble donc plus adéquat que sur la Petite Ceinture pour incarner la politique des nouveaux élus.

Plus encore, un tramway sur la Petite Ceinture s'avérerait beaucoup moins spectaculaire que sur les boulevards. Souvent invisible de la rue, il ne pourrait pas exercer le rôle de vitrine de la ville de demain que souhaite insuffler la nouvelle municipalité à ce tramway.

Pour évoquer une fois de plus les analyses de Marc Abélès ou d'André Micoud, on peut dire qu'en ce sens, et pour toutes les raisons évoquées précédemment, la nouvelle

¹³⁸ Les expressions en italique ont été relevées dans le programme officiel de ce candidat à la Mairie de Paris (Printemps 2001).

¹³⁹ Dans l'article de *Combat* 'Tramway à Paris : le rapport qui va gêner les politiques' (Mars 2001, *op. cit.*), Denis Baupin, responsable des Verts sur la question des transports et futur adjoint à la Circulation et aux Transports, s'exprime sur le projet de tramway en rocade sud : « *Le tramway doit circuler sur les Maréchaux parce que c'est là qu'il prend de la place à la voiture.* ».

municipalité à fait, non pas de la Petite Ceinture, mais des boulevards extérieurs, le lieu exemplaire de sa politique de transport. Comme c'est le cas pour la Petite Ceinture aux yeux des militants, les boulevards des Maréchaux spatialisent pour les nouveaux élus, le plan de déplacement idéal de la ville de demain.

Petite Ceinture, pas de tramway pour une coulée verte ?

Enfin, pour achever cette évocation des différents raisons explicites ayant conduit la nouvelle municipalité à écarter les deux projets de transports de la Petite Ceinture, il nous faut évoquer son inclination à vouloir transformer l'emprise ferroviaire en jardin. En effet, l'espoir, chez les riverains comme chez les élus, de voir un jour la section sud de la Petite Ceinture réservée à la promenade, accentue plus encore cette tendance à refuser tout projet ferroviaire sur la Ceinture.

En ce qui concerne le choix de prolonger le tramway la Défense / Issy-les-Moulineaux (T2) aux abords du périphérique et non plus sur la Petite Ceinture comme il était prévu initialement, on peut invoquer les mêmes motifs que pour le projet du Tramway Maréchaux Sud (TMS). D'une part, suite au recul des frontières de Paris et des espaces qui constituent le point de jonction entre l'intérieur et l'extérieur de la ville, la Petite Ceinture, trop intérieure, ne remplit plus les objectifs d'interface et de desserte des populations limitrophes ; d'autre part comme pour le TMS, la réalisation de ce projet de transport sur la Petite Ceinture rendrait caduque l'engagement électoral de la nouvelle municipalité en faveur de la coulée verte.

A l'occasion d'une réunion publique de présentation du nouveau tracé pour le prolongement du T2 à la mairie du XVe arrondissement (10 avril 2002), la municipalité réitère sa volonté de voir un jour la section sud de la Ceinture transformée en promenade plantée. Après avoir rappelé le désir conjoint des mairies de Paris et d'Issy les Moulineaux de réaliser rapidement ce prolongement, puis celle de mieux desservir les populations proches du périphérique, voici comment Anne Hidalgo, première adjointe du Maire de Paris (PS), achève la présentation des raisons justifiant cette modification de tracé, sous les vives protestations de la partie du public constituée des défenseurs de la Petite Ceinture :

« (...) [la nouvelle variante proposée pour le prolongement du T2 jusqu'à Porte de Versailles est] appréciée aussi parce qu'elle libère d'une certaine façon la Petite Ceinture ferroviaire d'un éventuel projet de transport, et que nous allons pouvoir ainsi réaliser un projet qui est cher à beaucoup d'entre nous – et nous étions là, avec le maire du XVe [RPR], tout à fait en contingence – à savoir un espace vert, une promenade verte, une Petite Ceinture verte qui permette à chacun de pouvoir profiter aussi de cet espace. Cela rendrait un service je crois attendu par tous les riverains de cette Petite Ceinture

ferroviaire qui, on le conçoit et on le comprend, n'avaient pas envie d'ouvrir le matin leurs fenêtres et de tomber sur un transport en commun. »

On peut s'étonner de l'importance accordée au point de vue des riverains du XV^e arrondissement, représentant au maximum quelques milliers de personnes, dans le cadre d'un projet de transport à vocation régionale. On décèle bien dans cet extrait la connexion qui s'est établie entre le projet de promenade plantée sur la Petite Ceinture et le contentement des populations locales.

Pourtant, bien qu'il soit ici fait référence à ce désir d'aménagement vert, ce projet de coulée verte sur la section sud de la Ceinture ne semble pas faire partie des priorités en matière d'action municipale.

D'abord en raison des procédures juridiques relatives aux projets de tramway, qui, pour plusieurs années, gèlent toute initiative paysagère en direction de la Petite Ceinture ; ensuite, pour des raisons évidentes qui tiennent au statut de l'emprise : la Petite Ceinture, toujours propriété de Réseau Ferré de France et réservée pour l'avenir, donne en effet lieu à plusieurs études techniques visant sa réutilisation dans le cadre du développement du trafic fret ; enfin, en raison de la priorité donnée à d'autres projets d'aménagements.

Ainsi, pour diverses raisons d'ordre technique, juridique et politique, la transformation de la Petite Ceinture en coulée verte, bien qu'elle soit évoquée de temps à autres, n'est pas encore à l'ordre du jour pour la nouvelle équipe municipale. Pourtant, on peut soupçonner celle-ci d'écarter sciemment tout projet de transport sur la Ceinture en vue, à terme, de rendre parfaitement inutile sa réhabilitation ferroviaire et ainsi de pouvoir plus facilement revendiquer sa fonction récréative. En effet, une fois le Tramway des Maréchaux Sud et le prolongement du Tramway Val de Seine réalisés, le sud de la capitale, parfaitement desservi en transports en commun, pourrait désormais accueillir avec plus de facilité un aménagement paysager sur la Ceinture.

A la lumière de ces diverses justifications, on comprend mieux pour quelles raisons la municipalité s'oppose farouchement à l'utilisation de la Petite Ceinture sud pour le passage de tramways.

Pourtant, à ces partis pris explicites qui président à la mise à l'écart de la Petite Ceinture s'ajoute un autre motif moins avoué ; motif que soulignent et ne cessent de dénoncer les associations militant pour sa réhabilitation ferroviaire.

Démocratie locale ou démagogie ?

La politique d'urbanisme développée par la nouvelle municipalité, en accord avec la Loi SRU, cherche à rompre avec la tradition des grands plans d'aménagement généraux pratiqués auparavant, en favorisant un aménagement concerté avec la population à partir de petits groupes de réflexion ancrés localement puis coordonnés au niveau régional. Comme on vient de le voir, parallèlement à ce retour voulu de la démocratie locale, sont valorisés les concepts de qualité de vie, d'aménagement plus pertinent de l'espace public au profit d'une réduction des nuisances et de l'amélioration de la vie locale. Dans ce cadre, des comités de quartier et d'arrondissement ont été mis en place de façon à engager une nouvelle forme de démocratie participative, prenant mieux en compte les attentes locales des habitants.

Malgré les mérites de cette démarche politique, ce nouveau mode de gestion de l'espace public semble rendre d'autant plus délicat la réalisation de grands projets d'équipement d'intérêt régional ou national au sein du tissu urbain dense de Paris intra-muros. En effet, les enjeux de qualité de vie locale directement en lien avec l'électorat municipal, la présence d'échelles décisionnelles plus larges mal maîtrisées ; tendent à favoriser des solutions à court et moyen termes, visibles et facilement réalisables (c'est à dire rencontrant le moins d'opposition de la part de la population) et ce potentiellement à l'encontre du développement durable prôné par les documents officiels.

La Petite Ceinture, bordée de nombreuses habitations et ayant fait l'objet de projets divers et contradictoires, est devenue un dossier complexe et polémique qui rend toute réalisation potentiellement ardue. La Mairie, souhaitant la réalisation rapide des tramways, elle a donc favorisé la solution Maréchaux et la variante périphérique plutôt que d'avoir à étudier les modalités d'implantation du tramway sur la Petite Ceinture, et affronter en conséquence les plaintes des riverains.

Dans le cas du prolongement du T2, les responsables politiques déclarent, à posteriori, avoir mis de côté la solution Petite Ceinture en raison des complications entraînées par la forte mobilisation des riverains (principalement du XV^{ème} arrondissement) opposés à sa réhabilitation ferroviaire. Voici le résumé de la situation qu'en fait André Santini, le maire d'Issy les Moulineaux, lors d'une réunion publique présentant le nouveau tracé :

« Pendant la première concertation [concernant le prolongement du T2 sur la Petite Ceinture jusqu'à Balard] (...) ce premier projet donnait lieu à un véritable maelström entre associations, élus, etc.. Je garde le souvenir d'une réunion ubuesque dans les sous-sols de la Mairie de Paris ... oh la la ! Chacun avait un avis, et l'autre partageait l'avis inverse ! (...) [En conséquence] on savait bien que ce ne serait jamais fait.»

Ayant annoncé dans leur programme électoral la réalisation d'une coulée verte sur la section sud de la ceinture, les élus s'exposaient en effet à une violente opposition en y plaçant un transport en commun. Après une réunion publique de concertation assez agitée en juillet 2001 à la mairie du XV^e, à laquelle le maire d'Issy les Moulineaux fait allusion, où plusieurs associations de riverains avaient menacé la municipalité d'engager toutes les procédures juridiques nécessaires pour faire échouer le projet, la municipalité a proposé un nouveau tracé pour le prolongement du T2. Dans ce contexte, la solution Petite Ceinture est écartée de la procédure de concertation publique au profit de l'unique variante privilégiée par la Mairie.

Territoire ferroviaire gelé pour l'avenir, la Petite Ceinture manque ainsi par deux fois, entre 2001 et 2002, l'occasion de réaffirmer sa vocation industrielle. Alors qu'il semblait pouvoir prendre un nouvel élan grâce à l'arrivée du tramway dans Paris, le projet de réhabilitation de la Petite Ceinture est une fois de plus reconduit.

Dans l'esprit des défenseurs de la réhabilitation ferroviaire de l'emprise, ce sont principalement la satisfaction des intérêts locaux et les enjeux électoraux à court terme qui ont amené les élus à écarter la Petite Ceinture de ces deux projets. Aux yeux de ces militants, dans le cas du tramway de rocade comme dans celui du T2, la solution Petite Ceinture est repoussée au profit de variantes plus coûteuses et moins efficaces, non pas en raison des contraintes techniques mais surtout en conséquence de l'opposition visible de certains riverains, pour des motifs électoraux plus que raisonnés.

Ces individus mettent en cause la contradiction entre une volonté nationale de densifier pertinemment le tissu urbain pour limiter les déplacements longues distances, l'usage de l'automobile et ses conséquences sur la pollution atmosphérique, et le manque de maturité démocratique et politique des nouveaux élus parisiens qui favorisent majoritairement les intérêts immédiats des électeurs plutôt qu'un véritable développement durable. Les revendications des associations défendant la remise en service de la Petite Ceinture vont désormais, comme nous allons le voir, s'appuyer sur la notion d'intérêt général, pour exiger la transparence et la parfaite impartialité des décisions prises.

Dans ce cadre, l'enjeu du combat pour la réhabilitation ferroviaire de la Petite Ceinture, n'a plus seulement trait à la réalisation d'un projet, mais au respect de la démocratie. Afin de faire entendre leur indignation et tenter de « *renverser le cours des choses* », les militants favorables à la réexploitation de la Petite Ceinture vont s'organiser.

3 – Résistances associatives

Alors que les conclusions de la Commission Petite Ceinture, favorables à l'aménagement paysager de certaines portions de l'emprise ferrée, avaient quelque peu entraîné l'isolement des associations propices à sa réhabilitation ferroviaire, le nouveau contexte créé par l'élection municipale et les procédures juridiques de concertation publique préalables à la réalisation des tramways, vont entraîner le regain critique des membres de *Préserveons la Petite Ceinture et son Réseau Ferré*, qui vont s'allier à d'autres organismes civils afin de dénoncer le comportement politique des élus.

Rappelant l'existence des rapports officiels en faveur de la Petite Ceinture, dénonçant les vis de forme de ces deux procédures de concertation, les partis pris électoralistes des élus et la non pertinence des solutions envisagées, les militants favorables à la réhabilitation ferroviaire de la Petite Ceinture vont engager, entre 2001 et 2002, une lutte de tous les instants pour faire échouer les deux projets de tramway. Tel que j'ai pu l'observer, le militantisme associatif en faveur de la Petite Ceinture ferroviaire, est devenu à partir de l'année 2000, un combat articulé autour du soupçon, de la méfiance et de la dénonciation ; il consiste principalement à rendre publiques les informations restées confidentielles, à déjouer les discours des élus en développant un savoir critique et à mobiliser la population face au non respect des procédures de concertation.

Dans ce contexte polémique, les associations 'pro-ceinture' vont tenter d'exercer un véritable contre-pouvoir à l'encontre des décisions municipales.

La lutte s'organise pour les partisans de la Petite Ceinture ferroviaire

A partir de 2001, ce sont essentiellement les individus militant en faveur de la réhabilitation ferroviaire de la ceinture qui vont prendre part aux différentes réunions publiques concernant les projets de tramways. Etant donné le contexte politique résultant de l'élection municipale, les associations favorables à la transformation de la Petite Ceinture en promenade seront, elles, plus discrètes. Seules quelques associations de riverains opposées au retour des trains sur l'emprise feront acte de présence, pour soutenir la mairie dans ses choix.

Parmi les agents les plus actifs de cette période, se placent au premier rang les membres de *Préserveons la Petite Ceinture et son Réseau Ferré*, sous l'égide de leur président, Pierre Trollet. Au côté de l'association de *Défense des Usagers des Transports* et plus particulièrement de Cyril Blanc, Pierre Trollet va mettre en place un

collectif inter-associatif de réflexion et d'action, le *Tramway Petite Ceinture*. A l'occasion de l'assemblée générale de *Préserveons la Petite Ceinture* au printemps 2002, Pierre Trollet en rappelle les objectifs :

« C'est premièrement de pouvoir exercer une pression maximale sur les pouvoirs publics au moment où les enquêtes publiques démarreront, lorsqu'elles concerneront le Tramway Maréchaux Sud, ainsi que le prolongement du T2 jusqu'à la Porte de Versailles sur la voirie, afin d'obliger les pouvoirs publics à engager des études complémentaires, voire comparatives prenant en compte le système ferré de la Ceinture dans le dispositif. Deuxièmement, c'est aussi dans le but de montrer aux yeux de nos contradicteurs que l'association *Préserveons la Petite Ceinture* n'est pas la seule association qui défend la réouverture ! Chose que l'on nous a souvent reproché. Aujourd'hui nous ne sommes plus les seuls à tenir un tel discours, et c'est bien un réseau d'associations qui milite pour cette idée sociale et généreuse que représente le projet de réouverture. »

Regroupant quatre associations lors de sa création en mars 2001, ce collectif compte plus de dix associations un an plus tard. Il se réunit une fois par mois, animé par Cyril Blanc, jeune administrateur de l'association de *Défense des Usagers des Transports*, qui a créé au sein de celle-ci une délégation Petite Ceinture, spécifiquement chargée de suivre l'évolution du dossier.

Autour de la table, aux côtés des membres les plus actifs de *Préserveons la Petite Ceinture*, de certains administrateurs de *Défense des Usagers des Transports*, et d'un représentant d'une association militant pour le développement des transports collectifs en Ile de France ; on retrouve Benoît Coulon, le riverain du XV^e arrondissement qui, très tôt, avait monté une association pour empêcher la couverture des voies à proximité de chez lui et organisé les attaques de train. Membre fondateur de *Préserveons la Petite Ceinture* avec Agnès Moreau, il adhère toujours à ses côtés à une association de sauvegarde du patrimoine. Il participe au collectif *Tramway Petite Ceinture* à la fois en tant que président de son association, comme délégué de cette association patrimoniale et comme membre de *Préserveons la Petite Ceinture*. Enfin, à ses côtés, plusieurs représentants d'associations de quartier basées dans les XIII^e et le XIV^e arrondissements, viennent grossir les rangs des militants opposés aux solutions de transport préconisées par la nouvelle municipalité.

La première tâche que s'est donné ce groupement inter-associatif a été la rédaction, à la veille de la concertation préalable sur le Tramway Maréchaux Sud, d'un document démontrant « *l'opportunité exceptionnelle pour les transports en Ile de France* » de la Petite Ceinture ferroviaire.

Résumant les arguments en faveur de la Petite Ceinture contenus dans les différentes études techniques, ce document engage les lecteurs à se forger une opinion critique et fournit dans ce but un argumentaire complet contrant le point de vue municipal, ainsi

que les références de toutes les études officielles disponibles et les adresses des associations organisatrices. Destiné à être distribué à l'occasion des réunions publiques, ce document est aussi une pétition devant appuyer par la preuve du nombre les revendications des militants 'pro-ceinture'.

Le projet défendu par le collectif dans ce document est celui d'un tramway à vocation régionale empruntant la Petite Ceinture, le Tramway Express Francilien. Souhaitant conserver et améliorer les lignes d'autobus PC1, 2 et 3, qui offrent d'ors et déjà une desserte fine sur les boulevards extérieurs, le collectif demande à ce qu'un seul projet de tramway voit le jour, et que celui-ci soit implanté sur la Petite Ceinture en prolongement du tramway Val de Seine.

« Après le RER, l'Ile de France à besoin du Tramway Express Francilien ! La Petite Ceinture peut constituer le moyeu d'un Tramway Express Francilien extrêmement performant, intermédiaire entre le RER, les trains de banlieue, le métro et les autobus. Comme l'infrastructure existe déjà sa remise en service serait très peu onéreuse, comparativement à la réalisation d'un tramway ex-nihilo sur voirie (qui nécessite de lourds travaux de déviation des réseaux). (...) La desserte régionale assurée sur la Petite Ceinture serait complétée par la desserte locale en transport en commun en site propre qui existe déjà [sur les boulevards extérieurs]. »¹⁴⁰

A ce premier document rédigé en 2001, va s'ajouter une autre pétition en 2002. L'intitulé de cette dernière, « *Pour un réexamen du projet de tramway et une véritable consultation des franciliens* », traduit bien la volonté des associations signataires de montrer que « *l'expression des franciliens a été confisquée et l'information tronquée* » au cours de la procédure de concertation publique sur le Tramway Maréchaux Sud. Ceux-ci demandent qu'en conséquence « *une nouvelle concertation portant sur les différentes variantes d'aménagements possibles sur les axes Petite Ceinture ferroviaire, boulevards des Maréchaux et boulevard périphérique, soit proposée aux franciliens* ».

La plupart des signataires du collectif *Tramway Petite Ceinture* ont acquis une très bonne connaissance technique du dossier, et participent activement à toutes les événements publics concernant indirectement la Petite Ceinture : à la fois les réunions concernant les deux projets de tramway, mais aussi les conseils de quartier, ou encore les commissions extramunicipales sur les transports et les déplacements.

En marge des actions menées collectivement avec *Tramway Petite Ceinture*, chacune des associations signataires va diffuser par le biais de son journal ou de réunions publiques, des synthèses critiques de la situation, élargissant par ce biais le public touché. Tout au long de l'année 2002, les membres de ces associations vont multiplier les actions auprès des parisiens, des riverains et des politiques franciliens pour informer des détails techniques du dossier, dénoncer les vices de procédures des concertations, et

¹⁴⁰ Voir en annexe XXXII, le schéma accompagnant ce texte.

tenter de rassembler le plus grand nombre possible d'individus opposés aux solutions préconisées par la Mairie.

A côté de cette structure collective, un autre militant dont nous avons déjà parlé va jouer un rôle fondamental pour l'information du grand public et des militants associatifs sur les débats concernant la Petite Ceinture au cours de cette dernière période. Il s'agit de Julien Bardette, le réalisateur de *Petite Ceinture*, *Petite Campagne* et de *Un désir nommé tramway*. A l'occasion d'un pique-nique organisé par L'Homme des Bois en 2000, Julien Bardette et Jacques Bouchon, tous deux anciens membres de *Préservons la Petite Ceinture*, avec l'aide de Eric Calois, musicien ayant participé aux deux premiers films, devenu webmaster ; décident de créer un journal d'information sur Internet. Depuis, chaque mois, en plus de multiples renseignements sur l'emprise et son environnement, les *Ceinture Reporters*, tel qu'ils s'auto-désignent, rapportent les derniers événements concernant la Petite Ceinture, résument les réunions publiques, publient des billets d'humeur, bref, chroniquent au jour le jour l'actualité du débat.

Très connaisseur du dossier et militant depuis plusieurs années, Julien Bardette intervient lui aussi, caméra à l'épaule, en faveur de la Petite Ceinture ferroviaire dans toutes les réunions publiques concernant les tramways. A ses côtés, Jacques Bouchon lui, ne cesse de rédiger des courriers à l'attention des personnalités politiques afin de les mobiliser sur le sujet.

Construire un contre-pouvoir

Grâce au savoir acquis au fil des années de militantisme, les individus cités précédemment sont devenus de véritables spécialistes de la Petite Ceinture.

A la faveur des connexions établies entre les administrateurs de *Préservons la Petite Ceinture* et les employés de la SNCF, ils vont réussir à obtenir régulièrement des informations sur les études internes en cours et sur l'état de la réflexion sur l'emprise dans les instances dirigeantes de cette entreprise. Rencontrant régulièrement les personnalités politiques parisiennes et franciliennes, les militants 'pro-ceinture' vont également partager un savoir informel sur les rouages politiques de la capitale.

Valorisant à la fois la connaissance précise du terrain acquise lors de leurs nombreuses incursions sur l'emprise ; développant un savoir technique sur les infrastructures ferroviaires et l'industrie du rail ; une connaissance relativement poussée des règlements urbanistiques et des procédures juridiques légales relatives aux projets d'aménagements ; et enfin construisant une réflexion globale sur la Petite Ceinture à l'appui d'autres projets existant en France et à l'étranger ; les militants favorables à une réhabilitation ferroviaire ont su construire une connaissance suffisante du 'dossier Petite Ceinture' pour pouvoir s'opposer publiquement à la nouvelle municipalité.

Souvent adhérents ou anciens membres de *Préservons la Petite Ceinture*, présents lors des manifestations festives organisées par les associations, ou encore repérés réciproquement grâce à leurs interventions publiques ; les individus favorables au retour des trains sur la Petite Ceinture se connaissent et entretiennent des relations régulières pour s'informer mutuellement. Réunis autour du collectif *Tramway Petite Ceinture*, ou partageant de façon plus informelle leurs connaissances à l'occasion des réunions publiques, se tenant au courant des avancées du débat par des contacts téléphoniques et électroniques, les militants vont mettre en place ce qu'ils appellent un « *réseau de vigilance* ».

Agnès Moreau, qui depuis la *Ronde des Etoiles* en 2000 suit l'évolution des débats sur la Petite Ceinture avec plus de distance, continue de se tenir au courant grâce aux connaissances qu'elle entretient dans le milieu associatif. A la fin d'un entretien, elle fait part de son optimisme quant au sort de la Petite Ceinture en raison de l'existence de ce réseau de militants attentifs à maintenir la réflexion sur l'emprise *publique*.

« De toute façon, il y a une chose qui est positive et ça je le sais maintenant euh, ... j'en suis vraiment persuadée, c'est que dès qu'on touche à la Petite Ceinture... c'est (*elle siffle*) un tollé général ! Maintenant il y a suffisamment de surveillants (...). Je veux dire je suis sur les rangs de l'information et en ayant un réseau maintenant suffisamment bien rôdé autour de moi, si y'a vraiment un problème (...) bon ben on reprend le terrain quoi ! Et ça se saura ! ... Et se sera pas avec des bombes ou autre chose, se sera simplement avec les outils habituels de l'information ! ... C'est à dire la presse et ... et des manifestations, mobilisations... et des choses comme ça quoi ! »

En effet, les militants 'spécialistes' de la Petite Ceinture vont mobiliser leur savoir tel une arme stratégique, pour maintenir une véritable réflexion publique sur le sort de la Petite Ceinture, qui ne soit pas uniquement dictée par les responsables politiques de la ville.

Par le biais des journaux d'associations, de tracts, de pétitions, de tribunes dans la presse ou encore par l'intermédiaire de leurs interventions orales lors des réunions publiques, par l'organisation d'événements ou encore l'envoi de courriers aux personnalités politiques, ils vont s'appliquer à publiciser les informations qu'ils détiennent et divulguer leurs analyses critiques de la situation, dans le but de maintenir l'espace public de réflexion critique sur l'emprise qui avait timidement vu le jour avec la Commission Petite Ceinture.

En ce sens on peut dire que ces 'spécialistes' militants constituent une véritable *public critique* au sens qu'en donne Habermas : « *Petit cercle de représentants formateurs de l'opinion et respectueux du principe de Publicité, (...) qui fait usage de la raison au sein du grand public* » afin qu'il « *s'approprie la sphère publique contrôlée par l'autorité et la transforme en une sphère où la critique s'exerce contre le pouvoir de*

l'Etat (...) »¹⁴¹. Ce public de spécialistes tend ainsi à former un contre-pouvoir face aux actions politiques jugées douteuses de la nouvelle équipe municipale.

Les élus dans la ligne de mire, mises en scène stratégique de la contestation

Voici comment, à l'image de ses interventions publiques, dans l'article 'Priorité à la Petite Ceinture' édité dans le journal de l'association de *Défense des Usagers des Transports* (DUT) au printemps 2001, Cyril Blanc fustige les politiques quant aux décisions prises :

« (...) Que penser de l'exécutif de la région Ile de France qui a 'offert' le tramway des Maréchaux à la Ville de Paris, après des négociations « à l'amiable », au mépris le plus total des intérêts de la banlieue ? Que se serait-il passé sans quelques rares associations possédant une connaissance suffisante de la situation pour alerter la majorité qui va pâtir des choix 'ciblés' de certains politiques ?

Outre son enjeu intrinsèque, la question de la Petite Ceinture est bien un révélateur d'une certaine conception de la démocratie, avec une classe politique ayant trop tendance à décider toute seule, au gré de la façon dont elle perçoit son électorat, et une société civile tentée par la défense des intérêts très locaux, en y sacrifiant celui du plus grand nombre. (...) Dans le cas présent, souhaitons que notre action permette d'éviter un gaspillage d'argent public, une perte de temps, une opportunité moindre pour les conditions de vie des générations futures.... La partie est loin d'être gagnée, et il est plus que jamais nécessaire de mobiliser nos énergies sur ce combat. »¹⁴²

Parmi les individus engagés aux côtés de Cyril Blanc, alors que la municipalité s'entête à écarter la Petite Ceinture des projets de tramway, l'indignation règne. Les discussions engagées en ma présence au sein de l'association de *Défense des Usagers des Transports* ou du collectif *Tramway Petite Ceinture* donnent parfois lieu à des remarques à caractère belliqueux à l'encontre des élus, telles que « *c'est la guerre !* », « *ce sont nos ennemis* », « *ce sont des criminels* » ou encore « *ils viennent de signer l'acte de guerre* ». En privé, la nouvelle équipe municipale devient la cible à la fois des critiques, des suspicions, des invectives et des remarques ironiques des militants 'pro-ceinture'. Pourtant, c'est avec une grande attention stratégique que ceux-ci vont élaborer le discours à tenir en public, et organiser la mise en scène de leur contestation.

Chaque événement public va être pour eux l'occasion de théâtraliser leur mécontentement. La place manque ici, mais l'on pourrait, comme l'a fait Marc Abélès à

¹⁴¹ Jünger Habermas, 1962 (1990), *op. cit.*, p. 61 et 248.

¹⁴² L'intégralité de cet article se trouve en annexe XXXIII et XXXIV.

propos des manifestations de rue ou des meetings politiques, analyser chacune de ces réunions comme un rite d'affrontement.¹⁴³

S'organisant pour venir en nombre, monopolisant la parole, se soutenant mutuellement grâce à de bruyants applaudissements ou scandant leur désapprobation, les militants pro-ceinture vont s'attacher à exalter la conflictualité à chaque occasion donnée par la municipalité.

Toutefois, fort de leur expérience, ceux-ci vont en même temps adopter une manière d'être et de s'exprimer conformes aux exigences implicites de la représentation politique. On peut ainsi, pour conclure rapidement sur ce thème, dire que les militants 'pro-ceinture' dosent leurs interventions publiques pour atteindre un équilibre entre jeu institutionnel et jeu de la contestation.¹⁴⁴

Le point sur l'évolution du comportement associatif

A la lumière de cette rapide description des actions engagées entre 2001 et 2002 par les défenseurs de la Petite Ceinture ferroviaire, on peut dresser un bilan relatif à l'évolution du comportement associatif pendant toute la période où le sort de l'emprise à fait l'objet d'une réflexion publique.

Dès 1995, bien que la Petite Ceinture fasse encore occasionnellement l'objet de descriptions impressionnistes dans la presse généraliste, la préoccupation collective pour le devenir de l'emprise ferroviaire à supplanté le goût pour ce lieu à l'état de friche. Les chapitres précédents ont permis de souligner le processus par lequel s'est modifié le groupe d'individus militants pour sa défense à partir de cette date : les passionnés du lieu ont fait progressivement place aux 'spécialistes', privilégiant une

¹⁴³ Abélès Marc, 'La mise en représentation du politique' in Abélès Marc et Jeudy Henry-Pierre (éd.), *Anthropologie du politique*, Paris, A. Colin, 1997, pp. 254-55 .

¹⁴⁴ Le comportement public des militants pourra faire l'objet de développements plus amples dans un prochain travail. Sur le thème de la représentation politique voir : Abélès Marc, 1997, *op. cit.* ; Blondiaux Lã c, Lévêque Sandrine, 'La politique locale à l'épreuve de la démocratie. Les formes paradoxales de la démocratie participative dans le XXe arrondissement de Paris.' in Neveu Catherine, *Espace public et engagement politique, enjeux et logiques de la citoyenneté locale*, Paris, L'Harmattan, 1999, pp. 17-82. ; Neveu Catherine, 'Anthropologie de la citoyenneté' in Marc Abélès et Jeudy Henry-Pierre (éd.), *Anthropologie du politique*, Paris, A. Colin, 1997, pp. 69-90.

Sur le thème de la mise en scène de soi en public, voir : Goffman Erving, *La mise en scène de la vie quotidienne*, Tome 1 – *La présentation de soi*, Paris, Les Editions de Minuit, 1973, 251 p. ; Tome 2 – *Les relations en public*, Paris, Les Editions de Minuit, 1973, 371 p.

approche beaucoup plus technique de la Petite Ceinture qu'auparavant, en vue de faire valoir un projet précis d'aménagement.

Plus encore, dans le contexte polémique de ces deux dernières années, les actions engagées par les militants favorables à la réhabilitation ferroviaire de la Petite Ceinture subissent une évolution notable.

Jusqu'à la fin de l'année 2000, l'action associative s'articulait en effet principalement autour de la valorisation du site au yeux du grand public, par le biais de découvertes et d'occupations festives ponctuelles ; mais, dès la nouvelle municipalité en place, elle va désormais correspondre à l'exigence citoyenne que le devenir ferroviaire de l'emprise ne soit pas obéré par les décisions de la Mairie de Paris, grâce à la publicisation des informations la concernant, la diffusion des réflexions critiques des 'spécialistes' et la mise en scène publique de leur mécontentement.

Ainsi, même si la Commission Petite Ceinture avait parfois été le théâtre d'un affrontement ouvert entre partisans du chemin vert et partisans du chemin de fer, c'est seulement à partir de l'année 2001 que l'engagement militant pour la réhabilitation ferroviaire de la Petite Ceinture va prendre un tour contestataire.

Auparavant pionniers de la réflexion publique sur ce lieu, puis consultés par les élus lors de la Commission Petite Ceinture, les militants 'pro-ceinture' vont se constituer durant cette dernière période en contre-pouvoir. Plutôt que de se contenter d'une parole d'expertise, de témoignage ou de médiation, registres caractérisant habituellement le discours associatif, ils vont désormais adopter un discours d'opposition face aux élus¹⁴⁵. Dans ce contexte politique post-électoral, la lutte pour l'exploitation de cette voie ferrée va correspondre à de nouveaux enjeux et conduire la Petite Ceinture à supporter une signification symbolique inédite.

4 – La Petite Ceinture porteuse d'un nouveau sens

Le devenir de la Petite Ceinture, enjeu citoyen

En conséquence des décisions municipales prises sans véritable consultation de la population, le devenir de l'emprise va devenir pour les militants 'pro-ceinture' un enjeu citoyen : celui de faire valoir l'intérêt général face à la satisfaction d'intérêts locaux.

¹⁴⁵ Cette remarque sur les registres de paroles empruntés par les représentants associatifs lors d'événements publics prend sa source dans l'article de Marc Blondiaux et Sandrine Lèveque, 1999, *op. cit.*, p. 50-61

Cyril Blanc, passionné des questions de transport, ne connaissait pas l'emprise avant de découvrir dans la presse l'existence de rapports officiels restés confidentiels. Prenant part au débat depuis fin 2000 seulement, il incarne parfaitement la nouvelle génération militante qui privilégie une approche technique du lieu alors que celui-ci est au cœur de plusieurs projets d'aménagements. N'ayant jamais eu l'occasion de se promener sur l'emprise, ce nouvel acteur du débat sur le devenir de la Petite Ceinture tend essentiellement à faire valoir l'enjeu urbanistique d'une telle infrastructure. Selon ses propres paroles, c'est d'abord la préoccupation citoyenne pour que le devenir de cette voie ferrée soit étudié impartialement qui l'a motivé à s'engager dans ce combat :

« Ben je me suis retrouvé plongé quelque part un peu malgré moi [dans le débat sur la Petite Ceinture], mais une fois que tu es détenteur d'informations de ce type là ! Et que ... tu commences à percevoir l'enjeu ... Il faut être citoyen, moi ce qu'il y a surtout c'est que je me dis 'mais en fait ce truc là finalement, c'est important, c'est intéressant !. C'est en danger !' ... En même temps j'ai compris qu'avec ces histoires de coulée verte on peut la transformer [définitivement] ... donc je me suis dit 'ça va pas du tout !' Disons que c'était une prise de conscience citoyenne d'un danger qui menaçait l'avenir quelque part ! C'est là où je me suis rendu compte que Paris avait cette chance unique d'avoir quasiment une nouvelle ligne de métro ou une nouvelle ligne de RER à l'intérieur ! Qui est là, il n'y a plus qu'à se baisser et à la ramasser ! Par conséquent, je me suis dit 'c'est pas possible, on ne peut pas laisser passer ça !', c'est pourquoi je me suis engagé corps et âme dans cette aventure ! (...) Mais au départ je ne m'y prédestinais pas du tout ! Et donc, mon ambition, c'était de faire connaître ça et puis de faire agir, et peut-être d'inverser le cours des choses, je me suis dit 'C'est tellement fort au niveau des données' ! »

La plupart des militants rencontrés en 2002 affirme explicitement, comme le fait Cyril Blanc en entretien, chercher à « *inverser le sens du vent* » afin que les décisions soient prises de façon réellement concertée et qu'enfin la Petite Ceinture fasse l'objet d'une réflexion raisonnée et objective.

Pour Benoît Coulon, qui se bat déjà depuis plus de dix ans pour que la Petite Ceinture voit à nouveau passer des trains, la création du collectif *Tramway Petite Ceinture* et l'arrivée de nouveaux militants actifs comme Cyril Blanc lui redonnent espoir. Pour lui, comme il me l'explique en entretien, le sort de la Petite Ceinture est devenu un enjeu citoyen, celui de pouvoir, de façon tout à fait inédite, faire entendre le point de vue 'du peuple' face aux décisions institutionnelles :

« Je suis tout à fait heureux de rencontrer des gens intelligents comme Cyril Blanc par exemple (...) Cyril va justement dans cet esprit de ne pas faire de gâchis, de respect des autres, d'écoute, et c'est mine de rien ... nouveau !

Ca n'existait pas auparavant, auparavant on était très intimidés par les décisions politiques et on fermait sa gueule... et, et on souffrait ! Et je ne sais pas qui a dit, je crois que c'est Cyril, qu'il considère que si on arrive à mettre le tramway sur la Petite Ceinture, nous, les citoyens, et bien ce sera une espèce de révolution démocratique, parce que mine de rien, ça ne s'est jamais fait jusqu'à présent ! Jusqu'à présent on a jamais écouté le

peuple, toutes les décisions étaient éventuellement approuvées par le peuple, après les élucubrations des technocrates ! Tandis que là, on se trouve dans un phénomène où c'est le peuple qui va imposer le bon sens ! D'ailleurs le peuple n'aura pas trop de mal, parce qu'il y aura bien un moment où ça va être évident ! Mais, pour l'instant c'est vrai que le peuple agit contre les technocrates et les politiques, donc c'est passionnant ! »

Ainsi, reprenant à leur compte le mythe de David et Goliath, les militants défenseurs de la réhabilitation de la Petite Ceinture, somme toute peu nombreux et peu soutenus par la classe politique, tendent à vouloir renverser la machine institutionnelle. A leurs yeux, le sort de la Petite Ceinture devient le résultat d'un combat entre l'intérêt général défendu par les 'petits' et les intérêts particuliers et ponctuels privilégiés par les puissants.

Un autre type d'exemplarité

La Petite Ceinture, d'abord érigée en *lieu d'exception* au début des années quatre-vingt-dix, puis *réceptacle* des principales utopies urbaines à partir de 1995, pour enfin échouer à devenir le *lieu exemplaire* des projets futurs dans la métropole au terme de la Commission Petite Ceinture ; va être, à l'issue de cette période récente, porteuse d'une nouvelle signification symbolique.

Pour les défenseurs de sa réexploitation ferroviaire, la Petite Ceinture constitue une infrastructure exceptionnelle pour le redéploiement du réseau de transport francilien. Soutenus par la CGT SNCF et les différentes études techniques réalisées, ces militants n'acceptent pas que l'opposition des riverains de la ligne puisse orienter la politique des élus parisiens. Reconnaisant le bien fondé des inquiétudes de ces habitants peu informés, les militants pro-ceinture auraient souhaité que la Mairie de Paris et la SNCF organisent des présentations grandeur réelle afin de démontrer la faiblesse des nuisances sonores engendrées, qu'ils engagent une véritable action afin de mieux convaincre la population de la pertinence à vouloir implanter un tramway sur la Petite Ceinture. Ils estiment que la mairie n'a fait aucun effort pour défendre la solution Petite Ceinture, qu'elle a manqué de courage politique, et que, malgré son ambition d'implanter un nouveau mode de gestion participative des affaires de la commune, elle a lésé les parisiens sur ce dossier.

Dans ce contexte, le débat sur la Petite Ceinture va devenir pour les militants 'pro-ceinture', l'illustration concrète des dysfonctionnements politiques de la capitale.

En entretien, je demande à Cyril Blanc si le fait de s'investir dans le combat pour la réexploitation de la Petite Ceinture lui a donné une meilleure connaissance des rouages

politiques. La réponse qu'il formule illustre bien le sentiment dubitatif qu'il développe à présent vis à vis des décisions politiques en général :

« Disons que par contre à titre personnel et d'expérience, je vois comment les choses fonctionnent ! Ca c'est très intéressant ! Mais c'était pas une fin en soi et ça ne l'est toujours pas ! Ca m'a donné une connaissance de ce milieu là, de comment ça fonctionne, de la langue de bois..., des fausses raisons, ...voilà ! Donc c'est intéressant ! Et c'est ... ça a une portée qui va bien au-delà parce que ce qui est vrai pour ce sujet là est vrai pour tout ! Et c'est un peu inquiétant, ... (*il souffle*) C'est difficile parce que... ça donne à penser que c'est une vérité qui doit se vérifier en maintes circonstances, et le problème c'est que est-ce qu'il existe quand même une vraie défense de l'intérêt général ? Est-ce qu'il existe quand même une vraie prise en considération de l'individu, des générations futures, de ... tous ces trucs là ! De la démocratie ! Parce qu'il y a quand même pas mal de... on se rend compte des limites de la démocratie, disons que là ça donne un bon aperçu ... de quand on va jusqu'au bout et de ... des limites de la démocratie représentative, des limites de la démocratie participative. Et ça c'est vrai que c'est intéressant. Alors après ça peut donner lieu à des réflexions qui vont au-delà. »

Un autre militant, le réalisateur et ancien membre de *Préservez la Petite Ceinture*, Michel Loiseau, fondateur de la *Clause de Sauvegarde* et co-organisateur de la *Ronde des étoiles* en 2000, souligne, fort de plusieurs expériences associatives, son exaspération et son dégoût à l'encontre des méthodes de la nouvelle municipalité. Pour lui, dans le cas de la Petite Ceinture comme dans d'autres domaines, le décalage entre l'annonce électorale du retour de la démocratie participative à Paris et le déroulement réel des réunions de concertation tend à démobiliser les parisiens vis à vis des affaires publiques.

« J'ai fait un article qui pose la question à Delanoé en disant 'Bon, on parle de démocratie etc. mais pourquoi ce débat là est...' et c'est un peu la même chose avec les rythmes scolaires, c'est exactement la même chose ! Moi je suis un père de famille et je suis impliqué dans les associations de familles ! ... Et les rythmes scolaires, bon y'a eu une réflexion qui a été faite dessus ! ... C'est pareil, c'est à dire que d'un point de vue électoral... lui d'un point de vue général il va dire : 'On va instaurer une démocratie participative ! Avec les assos, les machins!', sauf quand ça le dérange... ! C'est à dire que ... sur la Petite Ceinture il avait besoin d'un accord avec les Verts donc c'est celui là qui prédomine et comme il a été élu il dit 'Bon j'ai été élu, je suis mandaté pour faire ce qu'il y a dans mon programme !', donc y'a plus de démocratie ! Alors qu'on l'a pas voté, on l'a élu d'une façon générale mais pas particulièrement là-dessus ! ... Donc y'a pas de raison ! Et sur les rythmes scolaires c'est pareil ! (...) il avait organisé des états généraux où tout était déjà décidé ! Alors ... on se retrouve, avec la Petite Ceinture de la même façon, c'est à dire que c'est décidé à l'avance, que c'est comme ça ! ... Voilà ! Alors par exemple au Contrat de Plan était prévu le prolongement du tramway T2 qui devait se raccorder sur la Petite Ceinture, et là c'est fini là ! Ca veut dire que c'est même pas passé au vote ! Que dalle, on n'en a plus parlé, ... y'a eu aucune explication ! voilà ! Alors la crainte derrière tout ça c'est que d'abord on démobilise sur la

démocratie ! (...) C'est à dire que en tant qu'associatifs on nous demande beaucoup de participer ... là où ça fait du bien quoi ! Alors ça va bien un temps mais y'a des moments où ça va plus... donc moi j'y vais plus ! Voilà ! ... Je ne participe plus à des simagrées de ce genre !

Ils font des conseils de quartiers ? La réunion de constitution elle est pendant les vacances scolaires ! C'est pareil ! Et ils ont toutes les bonnes raisons : après y'a les élections ou il n'y a pas de dates... moi j'en ai rien a fiche, ça m'intéresse pas si c'est ça... ! C'est évidemment que j'y suis pas ! ... Voilà. Donc ceux qui y sont c'est ceux qui ont vraiment intérêt à y être ! Et ceux là en général ... c'est pas pour une question de faire marcher la démocratie qu'ils se manifestent ! »

Pour Cyril Blanc et Michel Loiseau, tout comme pour l'ensemble des militants rencontrés en 2002, le débat sur la Petite Ceinture va ainsi devenir le contre-exemple d'une gestion concertée des affaires municipales. Elle va désormais symboliser à leurs yeux les défaillances du système démocratique. Alors que jusqu'en l'an 2000, ces militants pensaient pouvoir faire de la Petite Ceinture le lieu exemplaire des nouvelles politiques urbaines en matière d'aménagement concerté, elle en devient finalement le contre-modèle.

Mais, la Petite Ceinture, en plus de révéler les contradictions et les dysfonctionnements dans la gestion publique de la ville, va, grâce à l'engagement passionné des associatifs pour faire échouer la mise en place des projets, devenir aussi le lieu emblème d'une contestation citoyenne.

En effet, les militants qui s'efforcent de stopper les processus juridiques relatifs à l'implantation des tramways visent à créer un précédent dans l'histoire démocratique de la capitale française ; on s'en souvient, Benoît Coulon parle en entretien de la « *révolution démocratique* » qu'ils pourraient engendrer. Lieu-symbole de l'opposition civile aux élus, la Petite Ceinture pourrait devenir, si les militants favorables à sa réhabilitation ferroviaire parviennent à faire entendre leurs revendications, le lieu exemplaire de la victoire des citoyens face à la classe politique.

Ainsi, malgré les déconvenues rencontrées au cours de ces deux dernières années, la Petite Ceinture semble une fois de plus capable de susciter des constructions symboliques nouvelles. Bien qu'elle ne soit plus un *lieu exemplaire* au sens qu'en donne André Micoud, elle n'en n'est pas moins porteuse de sens. Encore et toujours, la Petite Ceinture reste un lieu efficient.

Chapitre Quatre

Après l'enquête, Le retour à la normale d'une situation d'exception ?

Lorsqu'au début de l'été 2002, l'enquête de terrain auprès des principaux acteurs militant pour la réhabilitation ferroviaire de la Ceinture s'achève, les enquêtes publiques relatives aux projets de tramways n'ont pas encore eut lieu, et les militants gardent espoir pour que, d'une manière ou d'une autre, ces deux projets soient jugés irréalisables et fassent l'objet d'une annulation.

Pourtant, quelques mois plus tard, j'apprends par le biais de la presse que les travaux du Tramway Maréchaux Sud vont très bientôt démarrer. La tentative collective pour contrer les décisions municipales semble donc avoir échoué. La Petite Ceinture ne deviendra pas, pour cette fois, l'emblème de la réussite des associations face au pouvoir municipal.

Plus encore, il semble possible de déceler pendant la dernière période de l'histoire sociale de cette friche ferroviaire, un mouvement d'institutionnalisation visant à confisquer ce lieu des mains de la société civile.

A la fois sous l'impulsion de l'équipe municipale et celle des dirigeants des entreprises publiques propriétaires et exploiteuses de l'emprise, le processus d'appropriation civile que l'on a pu déceler dès le début des années quatre-vingt-dix paraît toucher à sa fin.

En guise d'épilogue à ce récit chronologique des diverses significations symboliques assignées à ce lieu, pouvant être assimilées à l'appropriation graduelle de l'emprise par la population civile ; nous allons tenter d'émettre quelques remarques sur les procédés institutionnels utilisés récemment pour éloigner, physiquement et symboliquement, les parisiens de la Petite Ceinture.

1 - La mise à l'écart des militants

Tout d'abord, les dernières réunions publiques de la saison ont donné lieu de la part des élus parisiens à un phénomène d'ostracisation des militants favorables à la réhabilitation ferroviaire de la Petite Ceinture.

Venus en nombre pour s'opposer à la procédure de concertation relative à l'implantation du tramway T2 sur voirie à proximité du périphérique ; ils sont accueillis avec ironie par le maire du XVe arrondissement et les autres représentants institutionnels présents.

Le 10 avril 2002, alors que nos militants se relaient pour intervenir au cours de la réunion, dans une salle soutenant majoritairement les décisions municipales, les élus insistent à plusieurs reprises sur la faiblesse numérique des militants 'pro-ceinture'. Le maire déclare même que « *ce lobby très bien organisé* » n'est pas représentatif de la population du XVe arrondissement et du point de vue des parisiens.

S'efforçant de marginaliser ce mouvement et ses revendications, les élus s'attachent tout au long de la réunion à contrecarrer les arguments des militants en soulignant l'ensemble des nuisances qu'aurait engendré le prolongement du tramway sur la Petite Ceinture, alors que l'assistance est en grande partie constituée de riverains.

De plus, les représentants politiques présents affirment que les décisions prises quant au tracé du prolongement sont fermes et définitives, qu'il n'y a plus lieu d'en discuter, et que cette minorité contestataire, bien qu'elle soit en droit de faire entendre son mécontentement, ne parviendra pas à modifier l'itinéraire du projet. Ils leur demandent par conséquent, explicitement, dès le début de la réunion, de limiter leurs interventions.

Ainsi, s'efforçant avec ironie de faire passer les militants favorables à la réhabilitation de la Petite Ceinture, c'est à dire les membres du collectif *Tramway Petite Ceinture* ainsi que Julien Bardette et Jacques Bouchon ; pour d'irréductibles opposants, peu nombreux mais bruyants, agissant vainement alors que les décisions prises sont irrévocables ; les membres de l'équipe municipale tentent d'ôter toute légitimité à leurs revendications.

Désormais, le sort de la Petite Ceinture appartient, comme le soulignent les élus, à la Mairie de Paris, la Région Ile de France et à son propriétaire Réseau Ferré de France. Ils réaffirment avec force au cours de cet événement public, ainsi qu'à d'autres occasions, les orientations municipales concernant l'emprise, la collaboration avec les services de l'Etat, et l'imminence de la réalisation des tramways.

Dans ce cadre, la société civile est clairement exclue des processus décisionnels relatifs aux deux projets, devenus à présent des réalisations institutionnelles.

A côté de ces manœuvres rhétoriques et institutionnelles pour ôter la légitimité des militants pro-ceinture à faire valoir leur droit de veto ; en plus de cette dépossession symbolique, les instances propriétaires de l'emprise vont, sciemment ou non, éloigner physiquement les civils de la Petite Ceinture.

On s'en souvient, au cours de la période 1998-2000, les associations avaient, avec l'autorisation de Réseau Ferré de France et de la SNCF, voire avec leur soutien logistique et financier, organisé plus d'une dizaine d'événements publics sur l'emprise ferrée. Mais, depuis la fin de la Commission Petite Ceinture, seule une journée d'animation ferroviaire, avant les élections municipales, sera autorisée. En 2002, alors que l'association *Préserveons la Petite Ceinture et son Réseau ferré* souhaite réitérer cette expérience qui permet de sensibiliser le grand public sur le devenir de l'emprise, la SNCF bloque le projet. Avançant des problèmes logistiques à la suite d'une grève survenue en novembre 2001, le train prévu en mars 2002 est annulé.

De même, sans opposer un refus catégorique, mais justifiant de multiples difficultés d'organisation, les propriétaires refusent également qu'Agnès Moreau et Michel Loiseau mettent en place à nouveau un week-end festif comme celui de la *Ronde des Etoiles* en juin 2000.

Ainsi, pendant toute la période d'enquête, aucune manifestation publique ne viendra troubler le calme de la voie ferrée à l'abandon. Etant donnée la fonction de sensibilisation de ces événements festifs, cette absence plus ou moins volontaire d'animation semble sonner la fin d'une longue période d'appropriation civile et militante.

2 - Réseau Ferré de France réaffirme son droit de propriété

Cette absence d'animation pourrait paraître anodine si parallèlement Réseau Ferré de France et l'association des maires d'Ile de France n'avaient pas engagés une collaboration nouvelle pour gérer conjointement l'entretien et la gestion des emprises ferroviaires dans les communes de la région.

En effet, au printemps 2002, l'association des Maires d'Ile de France et la fédération des chefs de services des entreprises ferroviaires (SNCF et RFF) organisent le premier colloque visant à mettre en place une meilleure communication entre les élus locaux concernés par la présence d'emprises ferroviaires sur leur territoire communal et les responsables de ces infrastructures.

Au cours de cette journée inédite, la Petite Ceinture est citée à plusieurs reprises en exemple pour illustrer les problèmes que peuvent poser les infrastructures ferroviaires

implantées dans le tissu urbain. Fort de cette expérience, les organisateurs de ce colloque souhaitent dorénavant mettre en place une collaboration *directe* avec les élus pour réfléchir aux solutions à envisager pour protéger les populations locales des dangers et désagréments causés par ces infrastructures.

Derrière cette stratégie visant à établir une connexion directe avec les représentants politiques, on peut faire l'hypothèse que, de part et d'autre, les responsables souhaitent agir vite à chaque fois qu'un problème se présente, afin de limiter l'intrusion de la population civile dans le traitement de ces différents. S'engageant désormais à mieux définir le partage des responsabilités, on peut supposer que ceux-ci visent à limiter les phénomènes d'appropriation civiles tels que ceux constatés à l'encontre de la Petite Ceinture.

Enfin, parallèlement aux stratégies d'exclusion des militants pratiquées par les élus, ainsi qu'à cette nouvelle collaboration avec les dirigeants responsables des infrastructures, Réseau Ferré de France continue d'étudier la possibilité de remettre en service la ligne de Petite Ceinture pour développer le transport ferré des marchandises, et notamment l'évacuation des déchets vers les centres de tri de la périphérie parisienne. L'entreprise consulte dans ce but un architecte afin de préparer l'emprise à accueillir à nouveau un transport ferré. Celui-ci étudie les modalités de transformation de la topographie des talus en vue de réduire les émissions sonores à proximité des habitations. Lors d'une rencontre, alors que je demande à l'architecte s'il a pris connaissance du débat mouvementé à l'égard du devenir de l'emprise, s'il sait que les riverains sont farouchement opposés à une réhabilitation ferroviaire, et s'il prend en considération ces revendications pour élaborer ses plans ; il me déclare qu'il n'en tient absolument pas compte, qu'il travaille pour Réseau Ferré de France, et qu'il se désintéresse complètement de ce que peuvent penser les parisiens de l'emprise. Les déclarations de cet architecte semblent être à l'image de la nouvelle politique des propriétaires, visant à jouir à nouveau de leur droit de propriété et des attributs décisionnels qui lui sont attachés.

En conclusion, on peut supputer que le phénomène d'appropriation civile de cette emprise ferrée, la liberté octroyée par les parisiens de s'ingérer dans les processus décisionnels concernant le sort de l'emprise, suscités par le manque d'initiative des propriétaires et l'abandon prolongé des lieux, tend, au cours de l'année 2002, à être circonscrit.

Tirant les leçons des problèmes posés par la Petite Ceinture, devenue un dossier extrêmement complexe à l'issue de ces dix années de vacance, les responsables politiques et institutionnels sont désormais attentifs à ne plus laisser la population civile

s'approprier, symboliquement et physiquement, cette infrastructure. En ce sens, le cas de la Petite Ceinture aura permis aux entreprises ferroviaires de faire l'expérience de leurs erreurs et déclenché en partie la mise en place d'une plus grande vigilance à l'encontre des espaces laissés momentanément sans activité régulière.

Alors que pendant plus de dix ans la Petite Ceinture à l'abandon a fait naître un processus inédit et transgressif d'appropriation civile, l'année 2002 semble marquer la fin de cette dynamique. Infrastructure ferroviaire, la Petite Ceinture semble retourner inexorablement aux mains de ses propriétaires.

Conclusion

« La relation à l'espace apparaît à double sens :
on définit et l'on produit l'espace tout autant
qu'on se sent défini et produit par lui. »
Caroline de Saint-Pierre, 2002, p.209

L'aventure sociale mouvementée d'un lieu

Avec l'arrêt du trafic régulier au début des années quatre-vingt-dix, la Petite Ceinture a fait naître et évoluer une quantité étonnante de constructions symboliques différentes.

Laissée progressivement à l'abandon par les entreprises publiques propriétaires des lieux, sombrant dans l'oubli et l'inactivité, cette emprise ferrée va successivement être perçue comme friche, espace sale, dangereux mais aussi libre et attirant ; puis comme lieu pittoresque et site touristique alternatif. Sujette au regard et au travail de sensibilisation des premiers militants, elle a acquis progressivement une légitimité à être désignée comme patrimoine culturel, naturel voire ethnologique. De ce fait, dans la première moitié de cette décennie, ce lieu, après une période de rejet, est devenu porteur une identité forte, valorisée et régulièrement médiatisée.

A la suite de cette première période de construction symbolique, largement dominée par l'action festive et militante des pionniers de sa préservation, la Petite Ceinture, devenue un lieu de notoriété publique, a fait l'objet d'un engouement collectif très important.

D'abord imaginée comme territoire d'accueil potentiel pour toute une gamme de scénarios prospectifs, construite comme espace de capture des grandes tendances urbanistiques contemporaines, elle va donner lieu à un débat public aux contours inédits et extra-ordinaires engageant un panel diversifié d'acteurs sociaux souhaitant prendre part à sa transformation. Paradoxalement devenue à la fois un lieu fréquenté régulièrement par les parisiens et un espace public de réflexion, alors que son statut juridique la désigne toujours comme emprise ferroviaire privée appartenant à une entreprise publique ; la Petite Ceinture va devenir « *le lieu de tous les possibles* ». Mais après une courte période durant laquelle chacun fut appelé à s'exprimer sur son sort de façon relativement libre, réaffirmant sa vocation ferroviaire, les propriétaires vont mettre fin à l'envolée imaginaire des parisiens.

Pourtant, cette annonce ne va pas entamer le déroulement du processus de symbolisation amorcé au début de cette décennie. La Petite Ceinture au contraire, au yeux des militants, va être une nouvelle fois porteuse de sens alors qu'elle fait l'objet d'un rejet de la part de la nouvelle municipalité. A présent exemplaire des dysfonctionnements politiques de la capitale, symbolisant l'opposition entre élus et associations, ce lieu qui aurait pu devenir l'emblème territorial d'une nouvelle façon de concevoir la ville, va devenir l'enjeu d'un débat démocratique houleux, le déclencheur d'un combat citoyen pour faire valoir l'intérêt général.

Ainsi, le récit mouvementé des différentes périodes de l'histoire sociale de la Petite Ceinture en tant que friche a permis de souligner la capacité de ce lieu à engendrer une succession complexe de visions différentes, à supporter une image riche et mouvante.

A partir de la reconstitution chronologique des événements, nous avons tenté de saisir différents 'temps', chacun renvoyant à une *situation* particulière. Pour chaque période, un ou plusieurs événements fondateurs – la constatation de l'absence d'activité, la rencontre entre deux milieux sociaux, la déclaration publique d'un représentant politique, la révélation d'une affaire ou un changement de municipalité – créent les conditions pour qu'une nouvelle configuration symbolique voit le jour. Chaque temps découpé peut être caractérisé par quelques traits dominants donnant globalement forme au lieu pendant une période déterminée. Ordonnant à la fois la nature des relations sociales entre les différents agents sociaux, la perception du lieu et l'enjeu de ces interactions sociales et symboliques, la description faite dans chacun des chapitres de ce mémoire tente de reconstituer la teneur générale des différentes situations traversées par la Petite Ceinture.

Mais c'est aussi dans une perspective dynamique que nous avons souhaité aborder la perception de ce lieu, et, dans ce but, on a tenté de décrire les transitions entre chacune de ces 'photographies' situationnelles. Il en résulte le récit évolutif des états symboliques de cet espace au cours des dix dernières années.

La teneur générale du propos ne doit pas donner l'illusion d'une uniformité ou d'une univocité des perceptions à chacune de ces périodes ou pour tous les individus. En effet, le choix d'un découpage mettant en avant pour chaque époque les traits dominants de la situation, tend à faire apparaître une perception unanime du lieu. Mais la réalité est toujours plus complexe et chacune des facettes symboliques propres à une époque n'en est pas moins présente durant les époques suivantes.

Le récit découpé en périodes, bien qu'il permette de mieux saisir l'apparition historique de nouvelles significations, doit être appréhendé comme un processus cumulatif au sein

duquel s'agrège progressivement chacune de ces constructions symboliques particulières. Tout au long de ces dix années le lieu s'est donc enrichi de multiples résonances sémantiques, sans pour autant exclure nécessairement les significations antérieures. Plutôt que d'évolution on préférera donc parler d'enrichissement symbolique. Aujourd'hui, par exemple, cet espace est perçu par certains à la fois comme un lieu de mémoire que comme un lieu-dépotoir, comme reflet des utopies urbaines ou comme territoire d'exploration, comme lieu emblématique de la ville contemporaine ou encore comme enjeu d'un engagement citoyen. Les visions successivement analysées s'additionnent aujourd'hui pour complexifier l'existence symbolique du lieu.

Plus encore, pour chaque individu rencontré parmi les militants, en fonction de la section désignée ou du contexte d'énonciation, la Petite Ceinture peut tour à tour être évoquée comme couloir de verdure pittoresque ou au contraire friche industrielle navrante et peu esthétique, comme espace vide et désordonné balafrant la trame urbaine ou comme espace libre permettant la mise en œuvre de nouvelles façons de pratiquer la ville. Chacune des personnes rencontrées développe une perception complexe de ce lieu, qui ne peut se réduire à une définition univoque.

Ainsi, même s'il nous a semblé pertinent de mettre en relief les données générales propres à chaque période, il faut garder à l'esprit la diversité des visions individuelles du lieu, ainsi que la cohabitation simultanée, à la fois dans l'espace et dans le temps, parmi les différentes catégories sociales concernées ou encore chez chacun des individus interrogés, de plusieurs significations.

Phénomène social complexe, nuancé et mouvant, la fabrication d'un lieu n'obéit pas à mouvement global structuré, mais résulte de l'agrégat des multiples visions du lieu développées par les acteurs. En ce sens je rejoins Caroline de Saint-Pierre dans sa façon d'analyser la fabrication plurielle de l'image de Cergy-Pontoise. Comme dans le cas de cette ville nouvelle, l'existence symbolique de la Petite Ceinture n'est jamais figée. Changeante, l'identité du lieu, sa perception, est toujours susceptible d'être modifiée. Multiples, les résonances symboliques auxquelles elle renvoie peuvent cohabiter malgré leurs apparentes contradictions.

La Petite Ceinture est ainsi toujours le produit de constructions multiples, et simultanément porteuse de plusieurs significations. Une seule image de ce lieu ne suffit donc pas à épuiser l'éventail perceptif auquel il renvoie. D'une richesse symbolique exceptionnelle, elle apparaît comme un bon exemple de l'abondance des constructions symboliques dont les espaces peuvent être l'objet en milieu urbain.

A la fois friche urbaine et emprise ferroviaire, il m'a été très difficile de déceler laquelle de ces deux définitions avait présidé à tant d'intérêt à l'égard de la Petite Ceinture. Est-ce l'emplacement qu'elle détient dans la ville, son histoire, sa fonction de voie de circulation, sa topographie particulière ou encore son statut ambigu de vacance qui ont déclenché ce formidable engouement collectif ? Est-ce l'état des idées politiques en matière d'écologie, de renouvellement urbain, de gestion municipale ou de participation politique qui ont engendré tant de réflexions ? Est-ce l'impulsion donnée par quelques individus au début des années quatre-vingt-dix qui a changé le destin de ce lieu ?

Etant la première étude de cas pratiquée à l'encontre d'un espace vacant en milieu urbain, la réponse à cette question semble difficile à obtenir. On serait même tenté de dire que ce sont tous ces éléments à la fois qui ont contribué à faire exister la Petite Ceinture telle qu'elle a été décrite jusqu'ici. Pourtant, il me semble encore, après avoir pris en compte toutes ces composantes, que le statut particulier de cette emprise conféré par l'absence d'activité est tout de même principalement à l'origine de cet intérêt collectif.

En effet, sans le rejet économique dont elle a fait l'objet, sans l'absence de trafic régulier, sans le constat du vide des lieux, il semble que la Petite Ceinture n'aurait pas autant fait couler d'encre et donné lieu à ces phénomènes d'appropriation civile. La perte de valeur économique de ce lieu, le recul de sa fonction ferroviaire, l'incertitude de son statut juridique ont provoqué des opérations sociales tout à fait spécifiques, dont nous avons souligné le caractère transgressif et inédit. Sans le processus initial de transformation de la perception de cette emprise ferrée en espace libre, la Petite Ceinture n'aurait, à notre sens, jamais fait l'objet d'un tel engouement. Plus que l'histoire sociale d'une ligne de chemin de fer, il semble donc que c'est bien l'aventure sociale d'une *friche* en milieu urbain dont il a été question tout au long de ce mémoire.

La friche emblématique de la ville contemporaine

L'existence de toute friche en milieu urbain est une provocation vis à vis de l'idéal gestionnaire et rationaliste de l'urbanisme classique occidental. Offrant une porosité impromptue dans la trame urbaine, la friche, sur laquelle se développent spontanément des manifestations sociales inattendues, gêne. Pourtant, pour les mêmes raisons, ce type d'espace exerce aussi une fascination sur les citadins et leurs représentants.

Le caractère incontrôlable, et parfois transgressif, des appropriations auxquelles elle donne lieu, la malléabilité de son existence au présent, l'incertitude de son futur, et surtout l'opportunité d'y concevoir une nouvelle fonctionnalité, conduisent les acteurs

sociaux les plus variés à s'intéresser à cet espace. Son existence à la fois perçue comme inacceptable et comme une opportunité formidable pour repenser la ville, la friche de Petite Ceinture a suscité et suscite toujours aujourd'hui un engouement populaire remarquable.

Face à l'idéal de la ville moderne, la friche se présente comme une anomalie qu'il convient d'éradiquer le plus rapidement possible. Symbole, pas toujours glorieux, des mutations socio-économiques contemporaines, la friche incarne en milieu urbain le passage historique entre deux époques de la pensée sur la ville. A la croisée des chemins entre la ville industrielle en constant recul et l'idéal de la ville post-moderne, les opérations sociales constatées à son égard révèlent le dilemme contemporain entre ces deux modèles.

Selon certains auteurs, s'étant spécifiquement penché sur ce type de configuration spatiale, la friche offre une illustration concrète de la confrontation entre ces deux *réécits* de ville. Le récit urbain post-moderne, prenant le contre-pied de l'approche rationaliste et économiste de la vision moderne, « *met en évidence le vécu, l'ambiance, le paysage urbain. Les idéaux de la qualité de vie et de l'environnement deviennent les prémisses d'une urbanité fondée sur le sujet (...) le récit post-moderne valorise les aspects cognitifs et sensibles, voire sensoriels de l'expérience urbaine* »¹⁴⁶.

Le récit de l'histoire sociale de la Petite Ceinture a permis de souligner l'apparition de cette nouvelle façon de concevoir la vie citadine. Valorisée par les premiers militants comme lieu d'inspiration artistique, favorisant une nouvelle pratique de la ville, une expérience intérieure inédite ; cette friche a ensuite été pensée dans les instances municipales comme pouvant devenir le centre névralgique de la nouvelle physionomie de la capitale française. Pouvant idéalement accueillir une voie de circulation douce arborée, la Petite Ceinture incarne pour certains l'idéal de la ville verte du futur, centrée sur le plaisir et la jouissance de la ville par les citoyens.

Engendrant une opposition forte entre les tenants d'une approche urbaine post-moderne valorisant une image de la ville à l'échelle de ses habitants, verdoyante, agréable et ludique ; et les partisans d'une ville moderne, d'une métropole structurée autour des réseaux de transports, des flux et déplacements ; révélant les aspirations de la population à participer aux grands chantiers de la ville de demain ; la friche de Petite Ceinture fait apparaître les forces en présence, elle révèle l'état des imaginaires urbains contemporains et met en lumière l'émergence d'un ou plusieurs types de récits urbains.

¹⁴⁶ Sénécal Gilles et Saint-Laurent Diane, 1999, *op. cit.*, p. 34

En ce sens, il semble que la friche en général et celle de la Petite Ceinture en particulier soit un bon objet d'étude pour observer les tendances dominantes de la gestion urbaine, les stratégies différenciées de transformation ou de reconversion du paysage urbain.

Friches ou l'invention de la ville ?

Mais, plus qu'être le *miroir* des grandes tendances idéologiques de la ville contemporaine, et tout particulièrement de son idéal postindustriel qui vise à réécrire la trame urbaine pour redonner du sens à l'urbanité ; la friche n'en est-elle pas aussi le *vecteur* ? Le statut particulier de ces espaces n'offre-t-il pas l'occasion toute spécifique de reconquérir celle-ci ? de réinventer une nouvelle urbanité ?

Comme pour Gilles Sénécal et Diane Saint-Laurent, c'est l'hypothèse d'un autre auteur, Luc Lévesque, familier des terrains vagues de Montréal. Selon lui, les espaces laissés vacants en zone de construction dense, les interstices, « *incarnent un 'espacement', potentiellement libérateur face à l'emprise de nos 'sociétés de contrôle'. A Montréal et ailleurs, l'interstice offre à l'expérimentation une ressource concrète pour élargir les registres de l'expérience urbaine et cultiver l'ouverture de l'urbanité.* »¹⁴⁷. Pour ces chercheurs, les friches, les terrains vagues, les espaces vacants, deviennent des *espaces projets*, qui permettent l'émergence d'idées d'aménagement novatrices. Les espaces libres, par l'incertitude et l'a-fonctionnalité qui les caractérisent, offrent selon ces auteurs la possibilité d'une reconquête de la ville par les citoyens.

Dans cette perspective, par la mise en pratique de nouvelles expériences urbaines basées sur l'appropriation spontanée de l'espace, l'exploration, la découverte, l'isolement ou au contraire la création de temporalités festives permettant ponctuellement la rencontre entre les citoyens ; par la possibilité qu'elle offre à l'imaginaire de se déployer, et aussi grâce à sa capacité à ancrer concrètement, spatialement, les utopies urbaines ; la friche favoriserait *l'invention* de la ville. A la fois au sens physique et territorial de réécriture du paysage urbain, au sens pratique comme laboratoire d'expériences citoyennes, et au sens fantasmatique comme support de l'imaginaire ; la friche aurait cette capacité à devenir le réceptacle de la création urbaine. Dans un contexte sociétal dans lequel les projets urbains visent de plus en plus à favoriser la recomposition des lieux pour transformer l'expérience urbaine, la friche semble offrir un territoire adéquat pour la mise en pratique de cette réécriture et relecture de la ville.

A la lumière des interprétations présentées ici concernant la Petite Ceinture, il semble possible d'adopter dans un premier temps cette hypothèse, conduisant à penser

¹⁴⁷ Lévesque Luc, 1999, *op. cit.*, p. 56

que les espaces libres - plus qu'un support spatial neutre et indifférencié, semblable à n'importe quel autre - favorisent, incitent, rendent possible l'émergence d'alternatives pour penser et pratiquer la ville. Mais, bien que l'on puisse dans une certaine mesure rejoindre ces interprétations, l'observation du cas particulier de la Petite Ceinture sur une période historique relativement longue amène à formuler quelques précisions vis à vis de cette notion *d'invention de la ville*.

Tout d'abord, il nous faut relativiser la capacité de la Petite Ceinture à faire émerger des visions complètement inédites. Les lectures artialisantes de sa topographie, la tentative de patrimonialisation de cet espace atypique, ou encore les propositions émises quant à son réaménagement, notamment le projet de coulée verte, ne sont pas des constructions symboliques surgissant ex-nihilo, mais le reflet de tendances que l'on peut constater plus généralement dans nos sociétés contemporaines. Plus que de créations, il s'agit donc d'applications nouvelles de processus par ailleurs existants. Ensuite, le déroulement historique des événements attachés à ce lieu révèle que malgré l'espoir de pouvoir ériger la Petite Ceinture en territoire exemplaire d'une nouvelle urbanité, elle ne donne finalement pas lieu à la réalisation d'un projet urbain d'envergure. Le destin potentiellement créateur de la friche semble donc dans ce cas particulier être rattrapé par les modalités concrètes de gestion urbaine ; l'élan imaginaire semble dans cette perspective être rapidement stoppé pour laisser la place à la réalité désenchantée des problèmes juridiques, des blocages urbanistiques et politiques.

Enfin, si nous voulons élargir le questionnement sur la capacité de la Petite Ceinture à favoriser l'invention de la ville, il nous faut changer de perspective. Les développements présentés jusqu'ici ont placé au centre de l'analyse le lieu et non pas un groupe social en particulier. L'approche anthropologique déployée dans ce mémoire fait apparaître la ville comme milieu physique pensé et vécu par les citoyens. Le rapport homme / espace a dans ce cadre dominé l'ensemble des descriptions. Prises comme objet, les relations tissées avec ce lieu particulier que constitue l'emprise de Petite Ceinture ont constitué le noyau central de l'analyse. Mais, on peut reprocher à cette approche privilégiant la relation homme / espace de parfois mettre en arrière-plan l'observation des interactions humaines, la transmission des relations sociales spécifiques engendrées entre divers individus autour de ce lieu. Si, dans la perspective de Michel Agier (1999, *op. cit.*), on quitte ce point de vue pour adopter une vision du milieu urbain comme univers relationnel, la Petite Ceinture semble alors la toile de fond d'une invention de la ville en terme de réseaux sociaux. En effet, l'examen plus attentif du comportement social de mon groupe d'informateurs, très généralement des militants associatifs engagés de longue date dans la défense du site,

peut nous permettre d'aborder ce thème de l'invention de la ville sous un autre angle, celui de la production des identités citadines.

Bien que nous soyons très sensibles à l'appréhension interactionniste des phénomènes sociaux et favorables à une sociologie de l'action, la place à manqué ici pour permettre la description minutieuse des relations sociales nouées entre les divers acteurs sociaux évoqués ; pour dresser le décor des différentes scènes d'interaction, publiques ou semi-publiques, que nous avons observé ; ainsi que pour établir le récit détaillé des parcours individuels.

Nous projetons, dans un prochain travail, de mieux développer cette méthodologie, mais il fallait dans un premier temps ébaucher un premier bilan des diverses facettes symboliques assignées à ce lieu au cours des dix dernières années. C'est pourquoi, à l'issu de ce préalable, nous ne ferons ici qu'effleurer cette approche interactionnelle. Constituant une ouverture pour la suite de la recherche, cette perspective ouvre de nouveaux horizons pour appréhender le rôle symbolique de la friche dans la ville contemporaine.

Parcours individuels et *scène médiatique* Petite Ceinture

Tout au long des analyses présentées dans ce mémoire, nous avons brièvement fait connaissance avec quelques uns des militants associatifs engagés publiquement pour la défense puis la réqualification ou la transformation de la Petite Ceinture. Parmi ces individus - Fabien Leclerc, Agnès Moreau, Benoît Coulon, Julien Bardette, Michel Loiseau, Pierre Trollet et Cyril Blanc, pour n'évoquer que les personnes citées le plus fréquemment – nombreuses sont celles pour lesquelles la Petite Ceinture a joué ou joue encore un rôle déterminant dans leur vie sociale, de citadin et de citoyen.

Contrairement à l'impression initiale, provoquée par l'exploration pédestre de l'emprise désertée, la Petite Ceinture ne favorise pas seulement une *sortie* de la ville, l'isolement du citadin vis à vis de l'agitation métropolitaine, son extraction du temps ordinaire par la pénétration physique dans un espace interstitiel, la coupure de l'individu vis à vis du groupe ; mais permet aussi, paradoxalement, une *entrée* dans la ville, dans la vie sociale de l'agglomération. Comme pour les friches industrielles de Poitiers, Berlin et Genève analysées par Fabrice Raffin, la Petite Ceinture semble constituer un lieu ressource pour les divers agents sociaux qui s'y sont intéressés, un « *mode d'entrée dans la ville* » plus que le contraire¹⁴⁸.

¹⁴⁸ Raffin Fabrice démontre dans une très belle étude consacrée aux milieux sociaux fréquentant les lieux alternatifs de trois villes, comment ces espaces constituent pour les jeunes citadins 'entre-deux' (sortis du système scolaire et pas encore actifs) une ressource sociale leur procurant contacts, abri et emplois. Dans une perspective un peu différente, puisque dans le cas de notre

En effet, pour chacun des individus rencontrés, selon leurs propres termes, la Petite Ceinture a favorisé, révélé ou déclenché leur engagement dans les affaires de la cité.

Par exemple, Agnès Moreau, qui au début des années quatre-vingt-dix n'était pas encore impliquée dans des activités associatives ou politiques et devenue aujourd'hui une bénévole très active : Toujours membre de son association de sauvegarde du patrimoine parisien, elle participe aujourd'hui aux concertations publiques relatives aux projets d'aménagement concerté de la ville, elle prend part aux conseils de quartier, adhère à une parti politique et organise, avec le concours des élus locaux, chaque année depuis *La Ronde des Etoiles*, des manifestations festives autour des axes de transport parisiens. Très citée par la presse durant ses années d'engagement pour la Petite Ceinture, très présente dans les différentes instances de réflexions publiques parisiennes, Agnès Moreau, devenue pendant un temps « *l'égérie de la Petite Ceinture* », a acquis une notoriété et une surface sociale non négligeable. Grâce à son action à l'encontre de la Petite Ceinture, elle est devenue spécialiste des questions de transport, manie aujourd'hui avec aisance les règlements urbanistiques légaux et utilise son savoir pour agir sur la gestion de la capitale.

De son côté, Pierre Trollet, actuel président de *Préservons la Petite Ceinture*, militant écologiste dès son plus jeune âge et actif dans son arrondissement depuis de nombreuses années, à lui aussi étendu son réseau de relations grâce à son combat pour la réhabilitation ferroviaire de la Petite Ceinture. Après plusieurs années durant lesquelles il a pris part régulièrement aux réunions, manifestations de sensibilisation et autres actions militantes, mettant parfois de côté sa vie familiale ; aujourd'hui très connaisseur du dossier, entretenant des relations régulières avec certains responsables de la SNCF et de RFF, avec plusieurs personnages politiques influents, et bien évidemment avec un panel large et diversifié de militants associatifs ; Pierre Trollet envisage désormais de se présenter aux prochaines élections régionales.

Enfin, pour citer un dernier exemple des parcours individuels influencés par la Petite Ceinture, le cas de Julien Bardette est lui aussi révélateur. Diplômé de sciences politique, ce jeune réalisateur suit assidûment depuis plus de dix ans le débat sur la Petite Ceinture. Auteur de deux documentaires entièrement consacrés à l'emprise, animateur d'un site Internet d'information permanente sur le débat Petite Ceinture, Julien Bardette est devenu un des personnages incontournable de la « *scène médiatique Petite Ceinture* ». Son travail, très remarqué par les amateurs de chemin de fer lui a permis d'obtenir des commandes de film pour la SNCF. Lui aussi très connaisseur du

étude il s'agit d'individus d'ors et déjà intégrés socialement, la Petite Ceinture constitue elle aussi un mode d'entrée dans la ville. Raffin Fabrice, *La mise en culture des friches industrielles, Poitiers, Genève, Berlin. De l'épreuve locale au développement de dispositifs transnationaux* (Rapport au Ministère de l'équipement), Paris, 1998, 150p.

dossier, engagé et passionné de politique, ce militant est aujourd'hui journaliste politique pour plusieurs médias nationaux ; il a couvert entre autres, les élections municipales à Paris en 2001, puis les élections présidentielles de 2002. Figure imposante par son physique et son charisme, mais aussi critiquée pour son manque de diplomatie auprès des élus, Julien Bardette, grâce à son combat pour la publicisation des débats sur la Petite Ceinture, est lui aussi devenu un personnage connu des élus, et des militants, un professionnel attaché à transmettre le déroulement des débats publics contemporains.

Ainsi, de façon dialectique, comme pour Agnès Moreau et Pierre Trollet, Julien Bardette a agit sur la Petite Ceinture, tout autant qu'elle lui a fourni des opportunités pour la construction de sa propre identité¹⁴⁹. Support de leur combat, elle a été le fruit de leurs constructions, tout autant qu'elle a elle-même contribué à forger leur personnalité sociale. La Petite Ceinture semble avoir permis à ces individus de devenir des *sujets* distincts de la masse anonyme¹⁵⁰.

Devenus des 'spécialistes', rappelant très souvent au gré des conversations informelles leur point de vue éclairé vis à vis des « *parisiens de base* », c'est à dire des citoyens peu au fait des détails du dossier ; les militants rencontrés se sont, au fur et à mesure, forgés une compétence sociale qui les distingue aujourd'hui du grand public. A ce titre, les pseudonymes utilisés par Julien Bardette et son confrère Jacques Foulon, le *Ceinturon Masqué* et *J'accours Ceinture*, pour signer leurs articles en ligne, évoquant à la fois le caractère héroïque et salvateur du rôle social qu'ils se sont construit, révèlent la dimension projective et identitaire de leur action.

Dans ce cadre, l'engagement spontané des militants rencontrés, pour la défense de cette emprise ferrée à l'abandon, s'apparente à une forme contemporaine d'héroïsme, qui prend la forme d'une participation citoyenne aux affaires de la cité. Citadins actifs, 'spécialistes', « *agitateurs publics* », « *citoyens éclairés* », voire agents sociaux exerçant

¹⁴⁹ Nous rejoignons ici une fois de plus les analyses de Caroline de Saint Pierre sur l'image de Cergy Pontoise, à la fois produite par ses habitants et productrice de leur identité. Caroline de Saint-Pierre, 2002, *op. cit.* .

¹⁵⁰ Nous empruntons cette notion de *sujet* à Michel Agier : « *De la masse anonyme apparemment atomisée, émergent dans la ville même, des noms propres plus importants que d'autres. Ce sont des meneurs de bande, des héros de quartiers, des syndicalistes et militants associatifs, des chefs politiques ou spirituels. Tous démontrent une certaine maîtrise de leur destin et influent sur celui de leurs proches. (...) Le cas du héros, des meneurs ou des artistes montre comment se forme le sujet. (...) Défini pas sa surface sociale, il dépend du monde qui l'entoure autant qu'il l'influence.* », Michel Agier, 1999, *op. cit.*, p. 20 et 32.

un contre-pouvoir, les militants associatifs semblent engagés dans une action citoyenne éminemment projective.¹⁵¹

Plus encore que d'influencer ces parcours individuels, le combat pour la défense de la Petite Ceinture a également permis de rassembler ces individus en réseaux, plus ou moins denses. Autour de ce lieu se sont en effet créés des relations amicales, des partenariats associatifs, des collectifs d'action, voire, une réseau de vigilance citoyenne comme nous l'évoquons dans la dernière partie. Plus qu'une pluralité de visions différentes, le débat sur la Petite Ceinture et son devenir donc a été le vecteur de la création d'une véritable 'scène sociale' au sens qu'en donne Florence Weber : « à la fois un groupe d'interconnaissance (dont les membres se comparent entre eux à partir des pratiques qu'ils partagent) et les représentations que s'en font les membres (qui occupent dans ce groupe des positions rivales parce qu'analogues). C'est donc à la fois un espace de concurrence, une groupe d'appartenance, et un ensemble de références communes. ».¹⁵²

C'est la rencontre, de proche en proche, des différents agents inclus implicitement dans cette scène sociale associative, qui nous a occupés durant cette première année d'enquête. Les personnes rencontrées, me renvoyant systématiquement aux autres acteurs de ce débat, ont souvent utilisé le terme « scène médiatique Petite Ceinture » pour désigner les principaux personnages liés à l'histoire de cette friche. Souvent interviewés dans la presse et connus à la fois des politiques, des militants, des journalistes, voire du grand public, ces *sujets*, systématiquement associés à la Petite Ceinture, sont devenus des figures incontournables.

A la fois scène d'apparition, réseau de relation mettant en co-occurrence ou en concurrence divers agents sociaux, le débat sur la Petite Ceinture renvoie ainsi tout autant à une sociabilité élargie qu'à un espace public de réflexion.

Ainsi, dans la perspective de la ville relationnelle, la Petite Ceinture semble avoir permis la concrétisation de destins personnels, tout autant que l'émergence de réseaux sociaux. Le débat sur le devenir de la Petite Ceinture semble avoir favorisé l'ancrage local de nombreux citoyens, renforcé leur participation politique et conduit à mettre en

¹⁵¹ Sur la dimension projective et identitaire de la citoyenneté, voir Poche Bernard, 'Citoyenneté et représentation de l'appartenance', *Espaces et Sociétés*, n°68 'Urbanité et citoyenneté', 1992, pp. 15-34 et Neveu Catherine, 'Anthropologie de la citoyenneté' in Marc Abélès et Judy Henry-Pierre (éd.), *Anthropologie du politique*, Paris, A. Colin, 1997, pp. 69-90.

¹⁵² Weber Florence, *Le travail à côté, étude d'ethnographie ouvrière*, Paris, INRA-EHESS, 1989, p. 182.

pratique une nouvelle urbanité relationnelle. En ce sens, on peut parler d'*invention* de la ville et rejoindre les remarques de Michel Agier concernant les territoires incertains de nos agglomérations contemporaines.

En conclusion, on peut affirmer que - grâce à l'opportunité que présente cet espace à l'abandon de pouvoir être approprié de façon relativement spontanée, grâce au support privilégié qu'il offre à l'imagination et la projection d'utopies urbaines, grâce au flou juridique qui l'entoure permettant aux citoyens de s'ingérer dans les modalités de sa gestion, de son utilisation et de sa transformation - cet espace libre qu'est la Petite Ceinture, permet, dans tous les sens du terme, l'invention de nouvelles façons de penser et de pratiquer la ville, même si celles-ci ne sont pas toujours menées à terme.

Une recherche sur les rails

Les réflexions qui structurent l'ensemble de ce mémoire n'en sont qu'à leurs prémisses, et demandent encore à être affinées au cours des prochains mois de recherche. Pour conclure cette première étape, il est temps à présent d'ouvrir quelques pistes concernant les investigations à mener pour enrichir et compléter cette étude anthropologique sur la Petite Ceinture et les espaces vacants.

D'abord, en ce qui concerne cette étude de cas en particulier, il va nous falloir prochainement reprendre l'enquête. Le récit évolutif de l'image de la Petite Ceinture dans l'esprit des parisiens présenté ici, bien que l'on ait tenté d'en multiplier les composantes, est en effet loin d'être exhaustif. L'aventure symbolique de ce lieu pourrait encore être déclinée, nuancée et enrichie grâce à l'examen plus attentif d'autres catégories d'acteurs sociaux, et à l'approfondissement des connaissances relatives à chaque période historique.

En effet, malgré l'ambition d'appréhender cet espace dans toute sa diversité, le temps aura manqué en une année, pour approfondir la connaissance de tous les agents sociaux ayant pris part au débat. Consécutivement au déroulement concret de l'enquête, nous avons privilégié le point de vue des militants associatifs, seul réseau d'acteurs dont nous ayons eu l'occasion de recueillir directement l'expression ; mais l'on peut d'ors et déjà soupçonner que les autres agents sociaux en présence développent leur propre vision du lieu. Les dirigeants des entreprises ferroviaires doivent, par exemple, entretenir à l'égard de cette infrastructure un regard tout à fait distinct de celui développé par les riverains ou les élus locaux.

Le prolongement de l'enquête débutée cette année est donc déjà à envisager pour pouvoir intégrer dans l'analyse un panel plus large et plus représentatif des

personnalités sociales et ainsi enrichir la description du vécu de ce lieu. De plus, le travail de reconstitution des périodes historiques passées pourrait lui aussi encore faire l'objet d'investigations supplémentaires. Enfin, les années à venir risquent d'être le théâtre de nouveaux événements concernant le destin de cette emprise ferrée, qu'il nous faudra prendre en compte.

Ensuite, de façon à élargir la portée des interprétations formulées, nous souhaiterions pouvoir engager un véritable travail comparatif.

Il s'agirait d'abord de mettre en place une comparaison des différentes approches possibles de ces espaces vacants en milieu urbain par un balayage bibliographique international des productions scientifiques consacrées à la dimension sociale des friches, des squats et des terrains vagues. Cette première démarche pourrait permettre d'affiner la définition théorique assignée à ces lieux et de repérer des régularités dans la façon qu'ont les sociétés urbaines d'interagir avec ces espaces spécifiques.

Toujours dans une perspective comparatiste, nous envisageons ensuite de multiplier les études de cas pour éprouver la validité des interprétations spécifiquement développées à l'aune d'un lieu particulier et fournir ainsi un travail de thèse articulé autour de plusieurs lieux. La sélection de ces espaces, en fonction de leur physionomie, de leur implantation géographique ou des types d'opérations sociales qu'ils suscitent, est encore à l'étude.

Bibliographie

Ouvrages de référence :

Ethnologie urbaine, anthropologie, sociologie, psychologie sociale

- **Abélès Marc**, 'Anthropologie des espaces politiques français', *Revue Française de Science Politique* 'l'anthropologie politique aujourd'hui', 1988, vol. 38, n°5, pp.807-817.
- **Abélès Marc**, 'La mise en représentation du politique' in **Abélès Marc et Jeudy Henry-Pierre** (éd.), *Anthropologie du politique*, Paris, A. Colin, 1997, pp. 247-277.
- **Agier Michel**, *L'invention de la ville, banlieues, townships, invasions, favelas*, Ed. des Archives Contemporaines, 1999, 176 p.
- **Althabe Gérard**, 'Ethnologie du contemporain et enquête de terrain', *Terrain*, 1990, 14, pp. 126-131.
- **Althabe Gérard, Fabre Daniel, Lenclud Gérard** (dir.), *Vers une ethnologie du présent*, Paris, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1992, 257p.
- **Althabe Gérard, Marcadet C., De La Pradelle M., Sélim M.**, *Urbanisation et enjeux quotidiens, Terrains ethnologiques dans la France actuelle*, 1985, Paris, Ed. Anthropos, 199 p.
- **Althabe Gérard**, *Urbanisation et réhabilitation symbolique*, 1994, Paris, Anthropos.
- **Augé Marc**, *Un ethnologue dans le métro*, Paris, Hachette, Collection « Textes du XXe siècle », 1986, 125 p.
- **Augé Marc**, *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Seuil, Paris, 1992, 152 p.
- **Augé Marc**, *Pour une anthropologie des mondes contemporains*, Paris, Flammarion, Collection 'Champs', 1997, 195 p.
- **Augé Marc**, *L'impossible voyage : le tourisme et ses images*, Paris, Ed. Payot et Rivages, 1997, 187 p.
- **Augoyard Jean-François**, *Pas à pas, essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris, Seuil, 1979, 186 p.
- **Authier Jean-Yves**, *La vie des lieux. Un quartier du Vieux-Lyon au fil du temps*, Presses Universitaires de Lyon, 1993, 268 p.
- **Bazin Jean**, 'Interpréter ou décrire, notes critiques sur la connaissance anthropologique' in **Revel Jacques, Watchel Nathan**, *Une école pour les sciences sociales : de la Vie section à l'EHESS*, Paris, CREPS, 1996, pp.401-420.
- **Bazin Jean**, 'Question de sens', *Enquête* 'I - La description', 1998, n°6, p.13-34.
- **Berthelot Jean-Michel**, 'Sciences sociales, temps et espace', in **Sylvia Ostrowetsky** (dir.), *Sociologues en ville*, 1996, Paris, L'Harmattan, pp. 91-104.
- **Blondiaux Loïc, Lévêque Sandrine**, 'La politique locale à l'épreuve de la démocratie. Les formes paradoxales de la démocratie participative dans le XXe arrondissement de

- Paris' in **Neveu Catherine**, *Espace public et engagement politique, enjeux et logiques de la citoyenneté locale*, Paris, L'Harmattan, 1999, pp. 17-82.
- **Bourdieu Pierre**, *Raisons pratiques, sur la théorie de l'action*, Paris, Ed. du Seuil, Collection Points, 1994, 245 p.
 - **Certeau (de) Michel**, *L'invention du quotidien*, tome I : *Arts de faire*, tome 2 : *Habiter, cuisiner*, Paris, Folio Essais, 1990, 350 p.
 - **Claval Paul**, 'Géographie et sociologie' in **Bailly, Ferras, Pumain (sous la direction de)**, *Encyclopédie de géographie*, Ed. Economica, 1992.
 - **Clavel Maïté**, 'L'ethnologie urbaine en France : des sociétés exotiques à l'espace urbain', *L'Homme et la Société*, 1992, vol. 2, n°104 'Anthropologie des espaces habités', pp. 97-110.
 - **Clavel Maïté**, 'Sociologie et ethnologie urbaine' in **Sylvia Ostrowetsky (dir.)**, *Sociologues en ville*, 1996, Paris, L'Harmattan, pp. 85-90
 - **Fischer Gustave-Nicolas**, *Espace industriel et liberté, l'autogestion clandestine*, Paris, PUF, 1980, 224 p.
 - **Fischer Gustave-Nicolas**, *La psychosociologie de l'espace*, Paris, PUF, Que Sais-je ?, 1981, 150 p.
 - **Fischer Gustave-Nicolas**, *La psychologie sociale de l'environnement*, Privat/Bo-pré, Pratiques sociales, 1992, 240 p.
 - **Geertz Clifford**, 'La description dense. Vers une théorie interprétative de la culture', *Enquête*, n° 6, 1998, pp. 73-105.
 - **Goffman Erving**, *La mise en scène de la vie quotidienne*, Tome 1 – *La présentation de soi*, Paris, Les Editions de Minuit, 1973, 251 p. ; Tome 2 – *Les relations en public*, Paris, Les Editions de Minuit, 1973, 371 p.
 - **Goffman Erving**, *Les cadres de l'expérience*, Paris, Les Editions de Minuit, 1974, 573 p.
 - **Goffman Erving**, *Asiles, essai sur la condition sociale des malades mentaux*, Paris, Les Editions de Minuit, 1973, 447 p.
 - **Grafmeyer Yves et Joseph Isaac**, *L'école de Chicago, naissance de l'écologie urbaine*, (1979), 1984, Paris, Aubier, 377 p.
 - **Habermas Jünger**, *L'espace public, archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Paris, Payot, (1962), 1993 (17^e édition), 324 p.
 - **Halbwachs Maurice**, *Les cadres sociaux de la mémoire*, Paris, F. Alcan, 1935, 404 p.
 - **Hall Edward T.**, *La dimension cachée*, Paris, Seuil, (1966), 1971, 254 p.
 - **Hannerz Ulf**, *Explorer la ville, éléments d'anthropologie urbaine*, Paris, Editions de Minuit, (1980), 1983, 419 p.
 - **Jedy Henri-Pierre (Dir.)**, *Patrimoines en folie*, Ed. de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 1990, 297 p.
 - **Jedy Henri-Pierre**, 'Le malin génie d'un lieu réinventé' in *Autrement* (Série Mutations) 'Hauts-lieux, une quête de racines, de sacré, de symboles', n° 115, mai 1990, pp. 50-55.
 - **Joseph Isaac**, *Le passant considérable*, Librairie des Méridiens, 1994
 - **Kalaora Bernard**, 'Fontainebleau, quand l'œil crée la forêt' in *Autrement* (Série Mutations) 'Hauts-lieux, une quête de racines, de sacré, de symboles', n° 115, mai 1990, pp. 158-162.

- **L'Estoile (de) Benoît**, 'Le goût du passé. Erudition locale et appropriation du territoire', *Terrain*, 37, sept. 2001, pp. 123-138.
- **La Pradelle (de) Michèle**, *Les vendredis de Carpentras, faire son marché en Provence ou ailleurs*, Paris, Fayard, 1996, 374 p.
- **La Pradelle (de) Michèle**, 'Comment décrire un marché?', in **Sylvia Ostrowetsky (dir.)**, *Sociologues en ville*, 1996, Paris, L'Harmattan, pp.91-104.
- **La Pradelle (de) Michèle**, 'La ville des anthropologues', in **Lussault Michel & Paquot Thierry**, *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, 2000.
- **Lévy Albert**, 'Le système résidentiel et son fonctionnement socio-sémiotique : connotations sociales de l'espace et styles de vie', *Espaces et Sociétés*, n° 73, 1994, pp. 99-113
- **Lévy Albert**, 'Pour une socio-sémiotique de l'espace' in **Sylvia Ostrowetsky (dir.)**, *Sociologues en ville*, 1996, Paris, L'Harmattan, pp. 161-178.
- **Lévy Jacques**, 'Urbanité : à inventer, Villes : à décrire', *Annales de la Recherche Urbaine*, n°64, 1994, pp. 11-16.
- **Lézy Emmanuel**, *Guyane, guyanes. Une géographie « sauvage » de l'Orénoque à l'Amazonie*, Paris, Belin, 2000, 347 p.
- **Marié Michel**, '« Les terres et les mots » : une trajectoire dans les sciences sociales', in **Sylvia Ostrowetsky (dir.)**, *Sociologues en ville*, 1996, Paris, L'Harmattan, pp. 31-44.
- **Micoud André**, *Des Hauts-lieux, la construction sociale de l'exemplarité*, Paris, Editions du CNRS, 1991.
- **Moles Abraham**, 'Vers une psycho-géographie' in **Bailly, Ferras, Pumain (sous la direction de)**, *Encyclopédie de géographie*, Ed. Economica, 1992.
- **Neveu Catherine**, 'Anthropologie de la citoyenneté' in Marc Abélès et Jeudy Henry-Pierre (éd.), *Anthropologie du politique*, Paris, A. Colin, 1997, pp. 69-90.
- **Nora Pierre**, *Les lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, 1992, 988 p.
- **Ostrowetsky Sylvia**, 'L'espace en tout sens', in **Sylvia Ostrowetsky (dir.)**, *Sociologues en ville*, 1996, Paris, L'Harmattan, pp.255-276.
- **Paul-Lévy Françoise, Ségaud Marion**, *Anthropologie de l'espace*, Paris, Ed. du Centre Georges Pompidou, Collection Alors, 1983, 345 p.
- **Pétonnet Colette**, 'L'observation flottante, l'exemple d'un cimetière parisien', *L'Homme*, oct-déc. 1982, XXII (4), pp. 37-47.
- **Pétonnet Colette**, 'Réflexions au sujet de la ville vue par en dessous', *L'Année Sociologique*, 1970, pp. 151-185.
- **Pinçon Michel et Pinçon-Charlot Monique**, 'l'espace urbain comme expression symbolique de l'espace social', in **Sylvia Ostrowetsky (dir.)**, *Sociologues en ville*, 1996, Paris, L'Harmattan, pp. 155-160.
- **Poche Bernard**, 'Citoyenneté et représentation de l'appartenance', *Espaces et Sociétés*, n°68 'Urbanité et citoyenneté', 1992, pp. 15-34.
- **Quéré Louis**, 'De la théorie politique à la métathéorie sociologique', *Quaderni 'les espaces publics'*, n°18, automne 1992, pp.75-92.
- **Quéré Louis**, 'L'espace public comme forme et comme événement' in **Joseph Isaac**, *Prendre place, espace public et culture dramatique* [Actes du Colloque 'Espaces

- publics, esthétique de la démocratie, juin 1993, Cerisy], Editions Recherche, Plan Urbain, 1995, pp. 93-110.
- **Roulleau-Berger Laurence**, 'Récits de ville de jeunes nomades de Lyon', *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 42, 1989, pp. 57-65.
 - **Saint-Pierre (de) Caroline**, *La fabrication plurielle de la ville, décideurs et citoyens à Cergy-Pontoise*, Paris, Ed. Creaphis, 2002, 311 p.
 - **Schwartz Olivier**, 'L'empirisme irréductible' (postface) in **Anderson Nels**, *Le Hobo, sociologie du sans abri*, Nathan, 1999, 319 p.
 - **Ségaud Marion**, 'Anthropologie de l'espace, catalogue ou projet ?', *Espaces et Sociétés*, n°9, 1973, pp. 29-39.
 - **Sennett Richard**, *La ville à vue d'œil, urbanisme et société*, Paris, Plon, (1990), 1992, 314 p.
 - **Sommer Robert**, 'L'espace personnel', *La recherche*, n°31 (vol 4), février 1973, p.135-142.
 - **Sperber Dan**, *Le savoir des anthropologues*, Paris, Hermann, 1982, 141 p.
 - **Weber Florence**, *Le travail à côté, étude d'ethnographie ouvrière*, Paris, INRA-EHESS, 1989, 207 p.

Espaces vacants : Friches, terrains vagues, squats

- **Beguin François**, 'Vagues, vides, verts', *Visiteur*, n° 3, 1997, pp. 59-69.
- **Cherki Eddy**, 'Le mouvement d'occupation de maisons vides en France', *Espaces et Sociétés*, n° 9, 1973, pp. 63-91.
- **Coulouliégne Michel**, *Paris : du chemin de fer à la promenade plantée. La promenade plantée Bastille-Vincennes ou la reconversion d'une ancienne ligne ferroviaire*, Paris, APUR, 1995.
- *Friches industrielles en France ; définition, inventaire, exemples de réaffectation*, Paris, Déc. 1979, IAURIF, 47 p.
- **Coutant Isabelle**, *Politiques du squat. Scènes de vie d'un quartier populaire*, Paris, La Dispute, 2000, 218 pages.
- **Hissard Jean-René**, *Chatou-Requiem, transformations de l'espace et images collectives dans les espaces libres des zones péri-urbaines ; les îles, du rejet à l'attraction : le cas de l'île de Chatou* (Rapport), Paris, 1987, 164 p.
- **Hurstel Jean et al.**, *Friches industrielles, lieux de culture*, [Actes du colloque, 18-19 mai 1993, Strasbourg, La Laiterie, Centre Européen de jeune création], Paris, La Documentation française, 1994, 33 p.
- *La modification des lieux industriels*, Actes du Colloque, 1999
- **Lextrait Fabrice**, *Friches, laboratoires, fabriques, squats, projets pluridisciplinaires, une nouvelle époque de l'action culturelle* (Rapport au Ministère de la Culture), Paris, 2001, 2 volumes.
- **Lévesque Luc**, 'Montréal, l'informe urbanité des terrains vagues. Pour une gestion créatrice du mobilier urbain', *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°85, 1999, pp.47-57.

- **Raffin Fabrice**, *La mise en culture des friches industrielles*, Poitiers, Genève, Berlin. *De l'épreuve locale au développement de dispositifs transnationaux* (Rapport au Ministère de l'équipement), Paris, 1998, 150p.
- **Rouleau-Berger Laurence**, 'Ordres et désordres locaux. Des politiques d'insertion aux espaces intermédiaires', *Revue Française de Science Politique*, vol 44, n° 5, 1994, pp. 856-880.
- **Rouleau-Berger Laurence**, 'Cultures de friches à Marseille', *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 70, 1996, pp. 17-25.
- **Sénécal Gilles, Saint-Laurent Diane**, 'Espaces libres et enjeux écologiques : deux récits du développement urbain à Montréal', *Recherches sociographiques*, XL, 1, 1999, 33-54.

Paris

- **Marot Sébastien**, 'Bastille-Vincennes, visite de la promenade plantée', *Visiteur*, n°2, 1996, p. 7- 50
- **Chadych Danielle, Leborgne Dominique**, *Atlas de Paris, Evolution d'un paysage urbain*, Paris, Parigramme, 1999, 199 p.
- **Charvet Marie**, 'La question des fortifications de Paris dans les années 1900. Esthètes, sportifs, réformateurs sociaux, élus locaux', *Genèses*, n°16 'Territoires urbains contestés', juin 1994, p. 21-44.
- **Cohen Jean-Louis, Lortie André**, *Un système de projet à l'ère de la métropole. La Ceinture, des fortifications au périphérique*, [Rapport final], Projet de recherche pluri-annuel 1986-1989, Paris, Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement, 1989, 436 pp.
- **Cohen Jean-Louis, Lortie André**, *Des fortifs au périph. Paris les seuils de la ville*, Paris, Ed. Picard, Pavillon de l'Arsenal, 1992.
- **Cohen Jean-Louis, Fortier Bruno**, *Paris, la ville et ses projets*, [3^e Ed.], Paris, Ed. de l'Arsenal, 1992, 331 pp.
- **Collectif**, *Métamorphoses parisiennes*, Paris, Editions de l'Arsenal, 1996, 221 pp.

Petite Ceinture

Ouvrages et articles

- **Carrière Bruno**, *La saga de la Petite Ceinture*, Paris, Ed. La Vie du Rail, 1992, 287 p.
- **Christin Pierre, Goetzinger Annie**, *La voyageuse de Petite Ceinture*, Paris, Dargaud, 1985.
- **Laederich P.**, *La Petite Ceinture de Paris*, Connaissance du Rail, Hors série n° 52, Pairs, Ed. de l'Ormet, oct. 1991.
- *La Petite Ceinture de Paris*, n° spécial de *La Vie du Rail*, 1985
- *Petite Ceinture, le livre blanc*, Groupement d'Etude de la Petite Ceinture, Paris, 1996.

- **Pitrou Pierre & Tardien Bernard**, *Le chemin de fer de Petite Ceinture de Paris, 1851-1981*, Paris, 1981, 128 p.

Presse

Presse nationale et régionale 1990-2002

- 27.09.86 'Paris petite ceinture', ?, Vincent Philippe
- 29.03.90 'La gare d'Auteuil, c'est fini' *Le Parisien*
- 02.01.91 'Voyage au bout d'une enquête publique', *France-Soir*, Grégoire Tavernier
- 06.02.91 'De la Muette à Auteuil : La coulée verte sur les rails', *Le Parisien*, F.L.
- 06.03.92 'Elle ira de la gare de Passy à celle d'Auteuil, la promenade verte a trouvé sa voie', *France-Soir*, Marie Sigaud
- 07.01.91 Bon Secours – Broussais ' On prend la Petite Ceinture pour un dépotoir !', *Le Parisien*, Denis Roger
- 12.10.90 'XVIe – Voie ferrée Auteuil –Passy : priorité aux piétons', *Le Parisien*, Philippe Leroy
- 14.05.91 XIVe 'Le nettoyage de la Petite Ceinture sur les rails', *Le Parisien*
- 15.07.91 'XIVe 'Les détritiques de la Petite Ceinture : ce n'est plus qu'un mauvais souvenir', *Le Parisien*, Denis Roger
- 16.04.91 'Les arbres partent, les détritiques restent', *Le Parisien*, Denis Roger
- 17.04.91 'La Petite Ceinture', *Figaroscope*, E.R.
- 19.10.92 'La Petite Ceinture se cultive', *Le Parisien*, Denis Roger
- 19.11.91 XIV – XVe 'Petite Ceinture : La fin de la jungle !', *Le Parisien*
- 23.12.91 'Ces arbres qu'on abat... à la demande des riverains', *Le Parisien*, Denis Roger
- 21.04.92 XIVe 'Les riverains vont défricher la Petite Ceinture', *Le Parisien*, Denis Roger
- 26.03.92 'Nettoyage de la Petite Ceinture : Robin des Bois a encore frappé !', *Le Parisien*, Denis Roger
- 28.09.92 'Western sur la Petite Ceinture', *Le Parisien*, Denis Roger
- 30.09.92 'La Petite Ceinture défend ses oiseaux bec et ongles', *Le Parisien*, Isabelle Bollène
- 26.10.92 Reportage FR2 (13h30), *AFP*
- 14.12.92 'Le dernier train à boucler la Petite Ceinture', *Libération*, Pierre Grudmann
- 14.12.92 'Raid sur la Petite Ceinture' (brève), *Le Parisien*
- 25.01.93 Paris 'Feu la petite Ceinture', *Le Monde*
- 09.02.93 'Petite Ceinture, une association mise en train', *Le Parisien*, Isabelle Bollène
- 02.03.93 'Un sursis pour la Petite Ceinture', *Libération*
- 23.02.93 'La Petite Ceinture attend le tram Val de Seine', *La Vie du Rail*, Michel Chlastacz

- 31.03.93 'La 'ceinture' boucle la boucle', *Figaroscope*, Geneviève Joublin et Myriam Boutouille
- 26.05.93 'Petite Ceinture, nouveau départ', *Figaroscope*, Geneviève Doublin
- 02.07.93 'La Petite Ceinture ouvre la voie', *Le Parisien*, Isabelle Bollène
- 23.09.93 'La dernière boucle du petit train parisien', *L'événement du jeudi*, Stéphane Edelson
- 14.12.93 XIIIe 'la Petite Ceinture se fait couper le sifflet', *Le Parisien*, Isabelle Bollène
- 20.13.93 'Les manifestants débouclent la Petite Ceinture', *Le Parisien*, Isabelle Bollène
- 10.04.94 'Et les talus de la Petite Ceinture ?', *Le Parisien*, Isabelle Bollène
- 23.04.94 'Dossier : Domicile Petite Ceinture', *Télérama*, Christophe Marit
- ?. ?.95 'La petite ceinture. La nouvelle vie du rail', ?, ?
- ?. ?.95 'Ancienne gare de Charonne – un bar sur les rails', *Le parisien*, CC
- 05.07.95 'Petite histoire du « corridor sauvage »', *Libération*, David Dufresne
- 05.07.95 'La Petite Ceinture cherche sa voie', *Libération*, David Dufresne
- 27.09.95 'Promenade ou ligne de tramway, deux projets pour la Petite Ceinture', *Le Figaro*, Françoise Varenne
- 28.09.95 'La Petite Ceinture voit le bout du tunnel', *Figaro*, Tanguy Berthemet
- 09.10.95 'La vie sous la Petite Ceinture', *Le Parisien*, Nicolas Jaillard
- 17.04.96 'Découverte - Des ponts si bien cachés', *Le parisien Libéré*, Michel Dalloni
- 13.09.96 'Paris – Une livre blanc sur la Petite Ceinture', *Le Moniteur*
- 07.08.96 Diffusion télé de 'Petite Ceinture, Petite Campagne'(Planète), *Télérama*
- 00.08.96 'La Gare, un terminus très parisien', *D'architectures*, M.G. Apicius
- 00.09.96 'Petite Ceinture, ça sert !', *Paris capitale*, Cécile Dagorn
- 09.10.96 'Petite Ceinture, Petite campagne' (pub vente K7), *La Vie du Rail*
- 21.10.96 'Lieu – Arrêt buffet à la Muette', *Le Monde*, Michèle Champenois
- 07.03.97 Interview de Jean-Emmanuel Terrier, Radio 95.2 Paris (17 h20), *AFP*
- 22.03.97 'Hier sur le tronçon Est de la Petite Ceinture. Voyages en terres oubliées', *Le Figaro*, Eric Biétry-Rivière
- 22.03.97 Événement, journée nettoyage de printemps, aujourd'hui 'La petite ceinture aura bonne mine', *Le Parisien*, N.J.
- 07.04.97 Diffusion télé 'Les nouveaux voyageurs de la Petite Ceinture'(FR3), *Le Parisien*
- 08.04.97 Diffusion télé 'Les nouveaux voyageurs de la Petite Ceinture'(FR3), *AFP*
- 14.06.97 XVe, Embarquez pour un (petit) voyage dans le temps 'Une loco historique sur la Petite Ceinture', *Le Parisien*, Isabelle Bollène
- 06.09.97 Rediffusion télé de 'Petite Ceinture, petite campagne' (Planète), *Télé 7 jours*
- 06.09.97 Rediffusion télé de 'Petite Ceinture, petite campagne'(Planète), *Ciné télé revue*
- 06.09.97 Rediffusion télé de 'Petite Ceinture, petite campagne'(Planète), *Télé Obs*

- 06.09.97 Rediffusion télé de 'Petite Ceinture, petite campagne'(Planète), *Télé Câble Satellite*
- 26.11.97 XXe, une association interpelle la SNCF et le maire 'La Petite Ceinture toujours en débat', *Le Parisien*, C.P.
- 02.04.98 Transport, C'est leur projet pour l'an 2000 'les écologistes remettent le tramway sur les rails', *Le Parisien*, Isabelle Bollène
- 22.06.98 Circulation, Elles y voient une piste cyclable et une promenade 'La Petite Ceinture fait rêver les associations', *Le Parisien*, Isabelle Bollène
- 22.06.98 Petite Ceinture 'Et pourquoi pas des vélos?', *Le Parisien*, Isabelle Bollène
- 03.06.98 Transports 'un collectif pour la Petite Ceinture', *Le Parisien* (brève)
- 02.07.98 Paris, aménagement ' La Petite Ceinture ferroviaire en coulée verte : 'irréaliste', juge une élue écologiste', *AFP*
- 02.07.98 'Paris qui bouge, une ceinture sur les rails', *L'Express*, Djamel Mellouk
- 02.07.98 Chérie FM : Annonce de Tibéri (06h00, 07h00, 08h00), *AFP*
- 08.07.98 'les secrets de la Petite Ceinture', *Le Figaro*, Rodolphe Geisler
- 31.08.98 'Le grand débat de la Petite Ceinture', *La Vie du Rail*, Michel Chlastacz
- 18.09.98 'Portes ouvertes sur la Petite Ceinture', *Le Parisien*, N.S.
- 24.09.98 Paris, environnement 'Journées « portes-ouvertes » sur la Petite Ceinture', *AFP*
- 25.09.98 'Première réunion de la Commission municipale de réflexion et d'études sur la Petite Ceinture, les rêves de la Petite Ceinture', *Le Figaro*, Eric Biétry-Rivière
- 16.10.98 'Petite Ceinture : ça bataille ferme', *Paris Capitale*
- 26.11.98 Paris, environnement ' Petite Ceinture, en attendant la « coulée verte », plantons des fleurs', *AFP*
- 28.11.98 XVIIIe, nettoyage de la Petite Ceinture 'les riverains de Clignancourt veulent un jardin pédagogique', *Le Parisien*, Laure Pele
- 30.11.98 Environnement, ils veulent aménager un jardin pédagogique à Clignancourt 'Les riverains font le ménage sur la Petite Ceinture', *Le Parisien*, Marie-Anne Gairaud
- 14.01.99 Aménagement 'Que va devenir la Petite Ceinture ?', *Le Parisien*, Marie-Anne Gairaud
- 15.01.99 'Les discussions sur son avenir s'enlisent, la Petite Ceinture avance au ralenti', *Le Figaro*, Françoise Dargent
- 15.01.99 Environnement, la commission s'est réunie hier 'Petite Ceinture : le dossier piétine', *Le Parisien*, Marie-Anne Gairaud
- 18.01.99 'L'Etat aux abonnés absents', *Le Parisien*, Marie-Anne Gairaud
- 18.01.99 Environnement, la ville envisage d'aménager neuf sites de la ligne 'Amorces de projets pour la Petite Ceinture', *Le Parisien*, Marie-Anne Gairaud
- 19.01.99 'Petite Ceinture : la position de l'Etat définie fin février', *AFP*
- 21.01.99 Aménagement, il donnera sa position fin février 'L'Etat réfléchit sur la Petite Ceinture', *Le Parisien*

- 09.04.99 'Les rails secrets de la capitale', *L'Humanité*, François Carrel
- 09.04.99 XVIIIe 'Les riverains fleurissent la Petite Ceinture', *Le Parisien*
- 14.04.99 Aménagement, cinq kilomètres de ligne ferroviaire transformés en coulée verte 'La Petite Ceinture réservée aux promeneurs', *Le Parisien*, Florence Hubin
- 15.04.99 Aménagement, l'Etat veut conserver l'infrastructure ferroviaire 'Petite Ceinture : de la verdure en pointillé', *Le Parisien*, Florence Hubin
- 15.04.99 'Petite Ceinture : Les premiers pas d'une promenade', *L'Humanité*, François Carrel
- 15.04.99 'Maigre Petite Ceinture, seuls 5 kilomètres de cette rocade pourraient devenir une promenade', *Le Figaro*, Eric Biétry-Rivière
- 15.04.99 Radio Paris Chronique 95.2, *AFP*
- 19.04.99 'Sur les rails', *Le journal du Dimanche*
- 11.05.99 France Culture (La vie Ensemble – Sylvie Andrieu) interview Jean-Emmanuel Terrier, *AFP*
- 07.06.99 Environnement, 25 associations organisent une journée d'animation 'Mobilisation autour de la Petite Ceinture', *Le Parisien*, Florence Hubin
- 10.06.99 'La Petite Ceinture se réaffirme ferroviaire', *La Vie du Rail*, Patrice Moingeon-Dreuil
- 12.06.99 Environnement, l'ancienne voie ferrée dévoile ses charmes au grand public aujourd'hui 'Redécouvrez la Petite Ceinture', 'Promenade sur la petite Ceinture', *Le Parisien*, Florence Hubin
- 12.06.99 'Petite Ceinture : Pique-nique aujourd'hui', *Le Figaro*
- 14.06.99 Patrimoine, Succès samedi de l'opération de la Petite Ceinture pour tous 'Des trains bondés sur la voie ferrée', *Le Parisien*, G.Q.
- 14.06.99 'Découverte : La Petite Ceinture fait le plein', *Le Figaro*
- 17.07.99 RFI (Boulevard du patrimoine) - dossier spécial PC, *AFP*
- 04.12.99 'Petite Ceinture : Ballade romantique ou militante', *Le Parisien*, Florence Hubin
- 09.12.99 'Petite ceinture en grand débat', *Valeurs vertes*, Marie Dambreville
- 12.12.99 'Trois plans pour aménager la Petite Ceinture', *Le Parisien*, Marie-Anne Gairaud
- 22.12.99 XIIe 'Les arbres de la Petite Ceinture ne passeront pas Noël', *Le Parisien*, Florence Sterg
- 01.03.00 'Petite Ceinture, les espaces verts gagnent du terrain', *Le Parisien*, Marie-Anne Gairaud et F.H.
- 07.03.00 Environnement 'Des projets de promenade sur la Petite Ceinture', *Le Parisien*
- 17.03.00 'Paris – Aménagement de la Petite Ceinture', *Le Moniteur* (brève)
- 01.04.00 XIIe 'Découvrez les plantes de la Petite Ceinture', *Le Parisien* (brève)
- ?. ?.00 'L « homme des bois » qui rêvait de reflleurir la petite Ceinture', *Info Matin*, Fabienne ?
- 05.04.00 XVIIIe 'Venez jouer au jardinier sur la Petite Ceinture', *Le Parisien*, F.H.
- 10.05.00 'A Passy, on dîne sur les voies', *Le Parisien*, Isabelle Bollène

- 10.05.00 'Enquête : Tram sud de paris, le rapport qui enterre la petite ceinture', *La Vie du Rail*, Marc Lomazzi
- 10.06.00 Droit de réponse, *La Vie du Rail* (Lettres de Didier Lourdin et JP Retoret)
- 07.06.00 'On n'achève pas les omnibus', *Aden*, Oriane Charpentier
- 10.06.00 Vivre à paris 'La Petite ceinture a encore de beaux restes', *Le Parisien*, Florence Sterg
- 10.06.00 'A passy, on dîne sur les voies', *Le Parisien*, Isabelle Bollène
- 11.06.00 'La pièce de la semaine : comme toi m'aime, les voies souterraines de la création', *Aden*
- 12.06.00 XVIIIe 'Spectacle « ferroviaire » sur la Petite Ceinture', *Le Parisien*
- 13.06.00 Animations 'Des incidents sur le parcours du train de la Petite Ceinture', *Le Parisien*, Florence Sterg
- 07.07.00 'Flèche d'or, fête sur les rails', *Sortir* (supplément culture *Télérama* IDF)
- 18.08.00 Environnement, 'Un grand jardin va naître sur la Petite Ceinture', *Le Parisien*, Florence Sterg
- 21.08.00 France 3 IDF (journal 19h02), dalle Moulin de la pointe, *AFP*
- 24.09.00 'Le projet SNCF pour la Petite Ceinture', *Le Parisien*, Olivier Reale
- 02.10.00 'Petite Ceinture : La ballade en train a fait le plein', *Le Parisien*, Florence Sterg
- 14.10.00 'Les riverains satisfaits', *Le Parisien*, Florence Hubin
- 14.10.00 Petite Ceinture 'Les jardins pédagogiques verront le jour à la rentrée', *Le Parisien*, Marie-Anne Gairaud
- 13.11.00 'Transports - Engouement pour les 33 kms de voies ferroviaires désaffectées autour de paris', *Le Figaro*, Caroline Sallé
- 12.01.01 *Le Point* (brève)
- 24.02.01 'Politique - Quand paris veut desserrer la Ceinture', *L'Humanité*, Stéphane Sahuc
- 08.03.01 'Bataille d'urville sur la Petite Ceinture', *Zurban*, Cyril Bitton
- 12.04.01 'Ouh ouh ! Delanoé, tu connais l'autre dossier tram ?', *Le Nouvel Observateur* (Paris IDF), Mathieu Aucher
- 30.04.01 Environnement, 'Le premier pas des jardins de la Petite Ceinture', *Le Parisien*, Arnaud Murati
- 25.06.01 'Pique-Nique sur la petite ceinture, ancienne gare Ornano, samedi', *Le Parisien*
- 04.07.01 XVIIe/Petite Ceinture 'Les riverains réclament des aménagements', *Le Parisien*, Marie-Anne Gairaud
- 23.07.01 Dossier : des jardins dans la ville (1/5) 'le trésor de Mathurin est caché le long des voies', *Le Parisien*
- 08.09.01 'Petite Ceinture, un débat pour l'avenir', *La Vie du Rail*, Omri Ezrati
- 09.09.01 'Sur les rails, le retour de la Petite Ceinture', *Viva*, P.A.
- 22.09.01 'Entre Issy et Paris, le prolongement du tramway sur les rails', *Le Parisien* (Haut-de-seine matin), M.C.

- 28.09.01 'Petite Ceinture, une coulée verte en attendant le train', *Le Parisien*, Florence Sterg
- 25.10.01 XVIIIe 'Nettoyons la Petite Ceinture : l'expo', *Le Parisien* (brève)

Presse locale ou associative

- Décembre 90, 'L'avenir des terrains SNCF', *L'avenir de Paris (XVIe)*
- Juin 99, numéro spécial Petite Ceinture, *L'écho des platanes* (Journal du Groupe Ecologie pour Paris)
- Janvier/février 2000, 'Dossier : Devenir de la Petite Ceinture', *Forum 19^e* (Bulletin d'information des associations du XIX^e arrondissement)
- Janvier 2001, *Chez nous* (Bulletin de l'association pour l'Aménagement du Quartier amiral Mouchez-Rungis – XIIIe arrondissement)
- Mai / juin 2001, 'Priorité à la Petite Ceinture !', (Bulletin de l'association des Usagers des Transports - IDF)
- Octobre/Décembre 2001, 'Le tramway ... pire que la voiture ?', *Monts 14* (Journal de l'association Monts 14 – XIVe arrondissement)
- Décembre 2001, Journal du CIQRU (Comité d'Initiatives du Quartier de Rungis)
- 07.03.01, 'Tramway à Paris : le rapport qui va gêner les politiques', *Combat* (le quotidien des élections municipales à Paris), n°1
- Mai 2001, Porte Montmartre, 'la démocratie locale à l'épreuve du tramway parisien', *Le 18^e du mois*, Nadia Djabali
- Juillet 2001, Environnement/ qualité de vie 'Rue Ernest Roche, quartier de la Jonquièrre, la petite ceinture. Un jardin attendu par les riverains', *Paris Dix-sept* (journal du XVIIe arrondissement)
- Juillet 2001, 'La Petite ceinture cherche sa voie', numéro spécial, *Echomédia* (journal des stagiaires de l'Ecole Multimédia)
- Novembre 2001, Sur la Petite Ceinture, 'On a nettoyé la Petite Ceinture' et 'Ballade pour une balade', *Le 18^e du mois*
- Février 2002, *Ceinture Express* (La lettre de l'Association de Sauvegarde Petite Ceinture)

Documents vidéo

- *Etudes sur Paris* (1928), 1'15, documentaire, André Sauvage
- *La tribu du tunnel* (1995), 48', documentaire, Florent Macie
- *La Petite C...* (1995), 17', doc-fiction, collectif
- *Petite Ceinture, Petite campagne* (1996), 45', documentaire, François Godard
- *Les nouveaux voyageurs de la Petite Ceinture* (1997), 53', documentaire, Jacques Baker et Laurent Hakim
- *Un désir nommé tramway* (2000), 52', documentaire, François Godard

Textes et Etudes Officiels

- *Création d'une ligne de tramway en Rocade Sud de Paris*, Note DR n° 1235 c, Syndicat des Transports en Ile de France (STIF), Direction des Investissements, octobre 1998, modifié en février 2000, 37 p.
- *Dix propositions pour un développement durable du transport combiné*, Rapport final, Mission sur le transport combiné, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Juillet 1998.
- *Etude sur la Réutilisation de la Petite Ceinture de Paris par un système ferroviaire léger*, Rapport final, SYSTRA (Cbt d'étude SNCF / RATP), 1999
- *Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU)*, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement - Secrétariat d'Etat au Logement, (texte de loi et dossier de présentation), 2000
- *Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie*, Directive Européenne, 1998
- *Plan de Déplacement de Paris*, Ville de Paris, textes site officiel
- *Plan de Déplacement Urbain Ile de France*, Conseil Régional d'Ile de France, textes site officiel, 2002
- *Politique de l'Etat en matière d'infrastructures ferroviaires*, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, texte officiel, 1998.
- Présentation Réseau Ferré de France, plaquettes de présentation et textes site officiel, 2002
- *Contrat de Plan Etat – Région Ile de France 2000-2006*, Conseil Régional d'Ile de France , texte voté, 2000
- *Plan Local d'Urbanisme*, Ville de Paris, textes site officiel, 2002
- Discours d'investiture de Bertrand Delanoë, Ville de Paris, 2001
- Présentation SNCF, textes site officiel, 2002
- *Tramway Maréchaux Sud*, Ville de Paris, textes officiels, 2002

Annexes