

RE-OUVRIR LA PETITE CEINTURE FERROVIAIRE A PARIS

Une nécessité pour répondre
aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux !

UN ENJEU CAPITAL !

La petite ceinture ferroviaire, longue de 32 kilomètres, en site propre, autour de Paris, est à nouveau au cœur de l'actualité.

En effet, sous pressions d'élus « écologistes », la Mairie de Paris a lancé un débat public sur l'avenir de la petite ceinture non pas pour y remettre des

trains en circulation mais pour la transformer en jardins, promenades etc...

Séduisant au premier abord, ce projet est complètement déconnecté de la situation dramatique et d'urgence concernant les transports en Ile-de-France avec des répercussions extrêmement négatives sur l'environnement.

La CGT, l'Union Départementale de Paris, les syndicats cheminots depuis plusieurs décennies portent un projet de réouverture de la petite ceinture aux trafics voyageurs et marchandises. Projet toujours rejeté par les différentes majorités qui se sont succédées, tant à la Mairie de Paris qu'au Conseil Régional d'Ile-de-France.

**L'Ile de France et Paris sont au bord de l'asphyxie,
payant ainsi plus de 30 années de retard d'investissements sur les infrastructures.**

Une situation qui continue de se dégrader avec un aménagement du territoire et une urbanisation anarchiques imposant toujours plus de mobilité.

Situation aggravée avec le coût du logement, la multiplication des réorganisations et délocalisations d'entreprises.

La petite ceinture ferroviaire est une infrastructure unique en Europe même si elle a déjà perdu une partie de son potentiel par rapport à il y a quelques années.

Elle n'en reste pas moins une infrastructure qui peut répondre – très rapidement - aux besoins de transports voyageurs et marchandises.

**En Ile de France, le transport des marchandises est assuré
à 88,7% par la route, seulement 4,6% par le rail et 6,7% par le fluvial,**

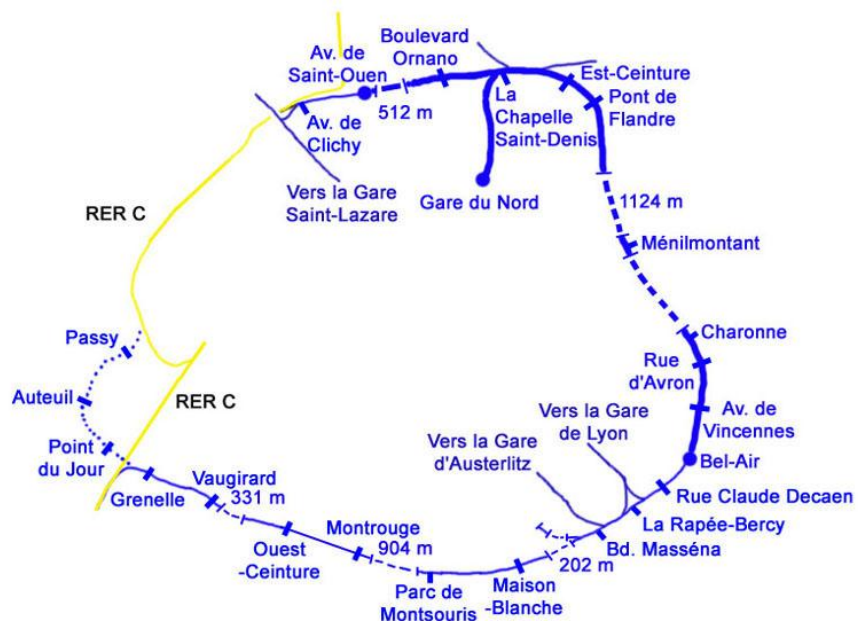
Pourtant, il existe encore des sites ferroviaires reliés avec la petite ceinture. Il faut absolument les préserver, comme le dit l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France (IAURIF).

Il s'agit, notamment, des Gobelins, rue de Rungis, Hôpital Georges Pompidou, Austerlitz-Tolbiac-Chevaleret-Bercy-Râpée, Cours de Vincennes, La Villette, La Chapelle-Plaine Batignolles.

Ces sites peuvent développer ce que l'on appelle de la logistique urbaine (acheminement sur les derniers km en zone urbaine dense). De plus, ils peuvent également être reliés avec d'autres sites de la petite couronne.

L'ensemble de ces d'infrastructures est une réponse pertinente à l'urgence environnementale francilienne.

Sites qu'il faut également préserver, comme le demande aussi l'IAURIF : Gennevilliers, Limay, Rungis Garonor, Roissy, le Bourget, Villeneuve St Georges et Valenton, Bonneuil/Marne.



Si ces sites devaient être bétonnés ou faire l'objet de jardins ... Quels élus politiques prendront la responsabilité de condamner Paris et la proche couronne au tout camion?

La petite ceinture peut et doit répondre aux évolutions des besoins de trafics voyageurs.

Cette ligne est connectée avec 2 lignes de RER (B et C), 9 lignes de métro sur 14, des connexions sont réalisables avec les lignes A (à l'Est), B (au Nord) et D (au Nord et au Sud Est), tout comme avec le réseau RATP de surface.

De plus, la petite ceinture permet la multi-modalité, avec le fluvial sur plusieurs sites et la route avec des véhicules plus légers et propres (électriques,...) n'ayant que peu de kilomètres à faire vers leur lieu de distribution ou de chargement.

Si le choix politique en était fait, la petite ceinture pourrait rapidement être remise en service avec les nouvelles technologies d'aujourd'hui.

Elles permettent des infrastructures silencieuses avec sur certains secteurs des murs anti-bruit transparents pour préserver le cadre verdoyant, voir la couverture des voies.

Il en est de même pour le matériel, voyageurs ou marchandises, désormais adapté pour circuler en zone urbaine.

Ré-ouvrir la petite ceinture et ses sites c'est relancer un tissu social et économique diversifié qui disparaît de Paris et ses abords.

Le véritable poumon de Paris, ce n'est pas une ceinture « verte » mais de faire que les véhicules et, particulièrement, les poids lourds (venant toujours de plus en plus loin) diminuent ! Ce sont les principaux émetteurs de Co2 et de fines particules extrêmement dangereuses pour la santé, même si peu de monde en parle. Rappelons aussi que le transport routier est le plus subventionné par la collectivité. En effet, les coûts externes (usure et entretien des infrastructures routières, pollution, accidents, bruit...) n'étant pas comptabilisés dans le prix du transport.

Le Projet de la Ville de Paris



1 Francilien sur 4,
est potentiellement exposé
à des niveaux de pollution
« ne respectant pas la réglementation »,

En 1 an, 1 train de 17 wagons,
5j / semaine = environ 12 000 camions.
Alors, qu'est-ce qu'on attend ?

Le projet de la Ville de Paris ne répond pas
aux enjeux de transports et environnementaux !

Alors que beaucoup versent
des larmes de crocodiles sur la pollution . . .
Ils condamnent la capitale au tout camion !

Pensons aux générations futures !

Ne laissons pas saboter cette infrastructure vitale pour Paris et la proche couronne. Les politiques doivent réellement répondre aux questions environnementales et sociétales.

Ensemble, rassemblons-nous, mobilisons-nous, pour que revive la petite ceinture ferroviaire et ses emprises afin qu'une véritable alternative à la route s'engage avec le développement du ferroviaire et le fluvial.