



Ceinture Express

ÉDITION SPÉCIALE "PLU"

La lettre aléamadaire de l'association Sauvegarde Petite Ceinture - Été 2005 - 12^e année

Editorial

Le Plan Local d'Urbanisme : une mobilisation indispensable !

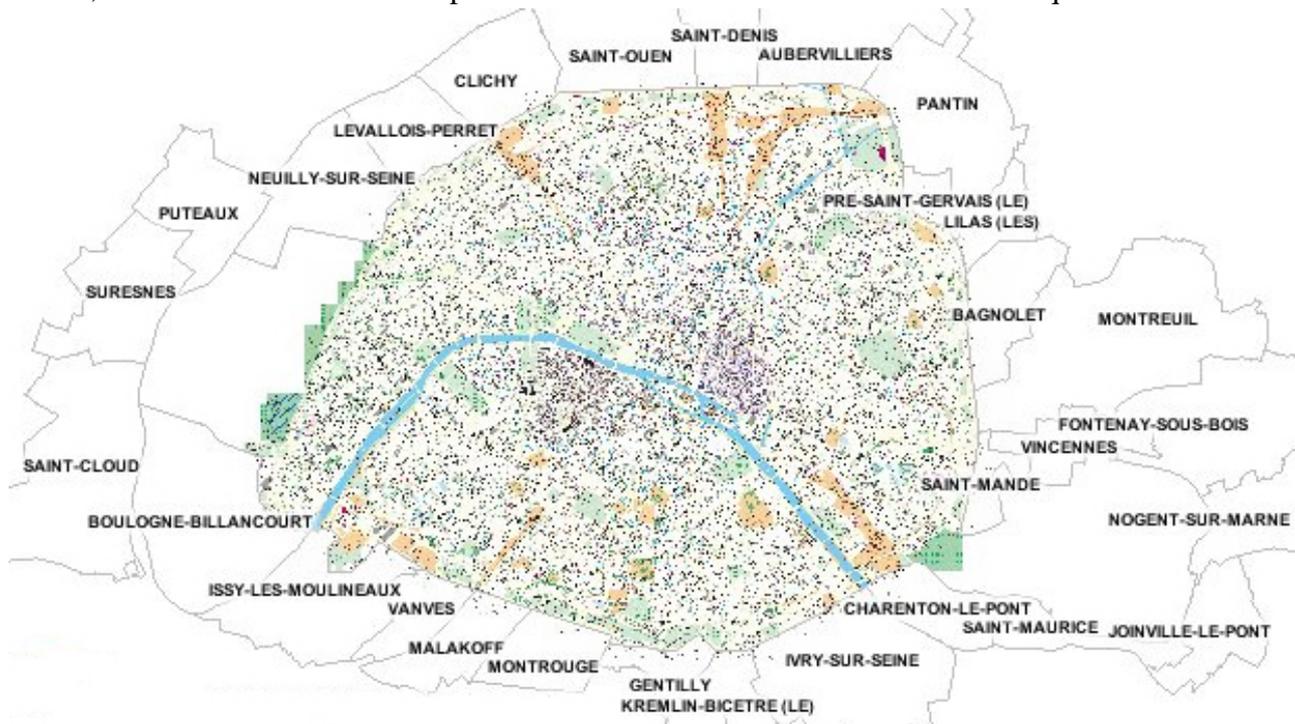
Chers Amis défenseurs de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris,

Jusqu'au 13 juillet 2005, l'ensemble des Parisiens est invité à participer à l'enquête publique concernant le Plan Local d'Urbanisme qui définira les grandes règles d'aménagement du Paris de demain.

Les dossiers d'enquête publique sont à votre disposition dans chaque mairie d'arrondissement : du lundi au vendredi de 8 heures 30 à 17 heures (jusqu'à 19 heures 30 le jeudi) ainsi que le samedi 9 juillet 2005, de 9 h à 12 h en mairies des 1^{er}, 7^e, 10^e et 16^e arrondissements. Vous pourrez formuler vos remarques sur des registres prévus à cet effet. Des commissaires enquêteurs assurent des permanences en mairie pendant toute la durée de l'enquête (se renseigner en mairie, sur www.paris.fr ou au 3975).

Il est indispensable que chacun d'entre nous fasse connaître son point de vue afin d'élaborer un plan local de l'urbanisme cohérent et de qualité. Une grave menace pèse en effet sur la Petite Ceinture ferroviaire : une partie de la section Sud pourrait être classé en Zone Urbaine Verte, ce qui risquerait de mettre en péril ferroviaire les sites concernés (voir au-delà...). Il est donc impératif d'exiger le classement de l'ensemble de l'infrastructure en Zone de Grands Services Urbains, à l'instar des autres emprises ferroviaires de la capitale.

Contrairement à un référendum, il ne vous est pas demandé de vous prononcer par oui ou par non, mais de donner votre avis, et vous avez toute latitude pour le motiver in extenso sur les cahiers d'enquête...



Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré (ASPCRF) - 11 rue Oswaldo Cruz - 75016 PARIS - association@petiteceinture.org
Association à but non lucratif régie par la Loi de 1901 (J.O. du 06/01/1993)
Siret 438 934 572 00019 - NAF 913E. Tél. 01 40 50 87 07 - Télécopie 01 45 20 73 03
Visitez notre site petiteceinture.org pour les toutes dernières nouvelles de la Ceinture.
Ont collaboré à ce numéro spécial : Bruno Bretelle, Jean-Emmanuel Terrier, Didier Dartois



petiteceinture.org
Un tramway dans un jardin

Plan Local d'Urbanisme : une menace pour le débat sur l'utilisation de la Petite Ceinture Ferroviaire

Le projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Paris, arrêté à la suite des débats et de la délibération du Conseil de Paris au cours de la séance des 31 janvier et 1er février 2005, est soumis à l'Enquête Publique du 31 mai au 13 juillet 2005. Ce projet de PLU, par le classement qu'il prévoit pour la Petite Ceinture, semble exclure d'emblée la réactivation globale d'un service ferroviaire régulier sur cette ligne et menace de verrouiller le débat sur son utilisation, avant même que les Parisiens se soient exprimés dans le cadre de l'Enquête Publique.



Ainsi, la quasi-totalité des vingt-trois kilomètres de voies ferrées de la Petite Ceinture comprises entre les Batignolles, dans le 17e arrondissement, et la station du RER C " Boulevard Victor " au Sud du 15e arrondissement, est classée en " Zone de Grands Services Urbains ", à l'instar des lignes ferroviaires exploitées. Mais deux très courtes sections non contiguës apparaissent classées en " Zone Urbaine Verte ". L'une, longue d'environ 750 mètres, est située dans le 14e arrondissement, entre la rue Friant à l'Est et la rue Didot à l'Ouest. L'autre, longue d'environ 350 mètres, est située dans le 15e arrondissement, le long du parc Georges Brassens, entre la rue Brancion à l'Est et la rue de Dantzig à l'Ouest. Elles sont séparées par une section longue d'environ un kilomètre, dont les trois quarts de la longueur se trouvent en tunnel. Une telle configuration est très éloignée de l'idée de coulée verte, ou promenade plantée, continue, telle qu'elle fut réalisée sur le parcours de l'ancienne ligne de la Bastille, dans le 12e arrondissement.



Le PLU dans le 15e arrondissement

Même si la liaison de ces sections au moyen du tunnel intermédiaire était envisagée, il resterait impossible de comparer les deux aménagements parce que le plus long tunnel de l'ancienne ligne de la Bastille possède une longueur

d'environ 75 mètres, soit dix fois moins que celui de la Petite Ceinture qui sépare les deux zones en danger !

La motivation des élus parisiens pour attribuer à ces deux sections un classement de zone différent du reste des vingt-trois kilomètres de la Petite Ceinture pose question.

Un premier élément de réponse peut être trouvé au sein de l'amendement 228ter adopté par le Conseil de Paris lors de la séance des 31 janvier et 1er février 2005 : " Le Conseil de Paris émet le vœu que la Ville de Paris engage une réflexion permettant d'envisager le classement au moins partiel de la Petite Ceinture en Zone Urbaine Verte si les négociations avec RFF ne progressent pas d'ici la fin de l'Enquête Publique sur le PLU ". Les négociations dont il est ici question sont celles entreprises par la municipalité actuelle depuis mars 2001 pour réaliser des jardins et une promenade plantée sur certaines sections de

la Petite Ceinture. Les sections évoquées jusqu'à présent sont situées dans le 15e arrondissement, sur une longueur d'environ 2500 mètres entre le parc Georges Brassens à l'Ouest et la porte de Sèvres à l'Est (voir carte) et dans le 12e arrondissement, sur une longueur d'environ 1700 mètres entre le cours de Vincennes au Nord et la rue Claude Decaen au Sud. Autrement dit, seule l'une des sections dont le projet de PLU propose le classement est Zone Urbaine Verte correspond à une partie mineure de l'une des sections évoquées depuis quatre ans par la municipalité parisienne.

L'évolution des choix des élus parisiens pose également question.

Nous pouvons remarquer que les sections classées en Zone Urbaine Verte sont toutes en tranchée, alors que les sections évoquées depuis 2001 par la Ville de Paris dans les 12e et 15e arrondissements sont en quasi-

totalité en hauteur (talus ou viaduc) ou à niveau. Les sections en tranchée possèdent comme principal avantage sur les sections à niveau ou en hauteur de représenter moins de nuisances sonores et visuelles pour les riverains. Donc de voir apparaître moins de contestation de la part de ces derniers en cas d'ouverture au public de la plate-forme de la Petite Ceinture.

Nous pouvons également remarquer que la longueur totale des sections proposées comme Zone Urbaine Verte dans le projet de PLU (environ 1000 mètres) est très inférieure à la longueur totale des sections des 12e et 15e arrondissements (environ 4200 mètres) évoquées ces dernières années. Cela présente comme avantage de réduire à peu près d'autant le montant prévisionnel du coût

Une menace pour le débat sur l'utilisation de la Petite Ceinture Ferroviaire (suite)

des travaux d'aménagements d'une promenade plantée. En effet, aujourd'hui, a contrario des projets évoqués depuis plusieurs années, les aménagements réalisés sont modestes : le rachat puis l'aménagement d'une petite parcelle située à côté de la plate-forme à double voie de la Petite Ceinture dans le 17e arrondissement (jardin Ernest Roche) et la location pour un bail de cinq ans non renouvelable de 1000 mètres linéaires de plate-forme au Sud du 16e arrondissement, dans un secteur où les besoins en transport collectif sont très faibles.

Si aujourd'hui aucun des projets évoqués depuis la campagne des élections municipales de 2001, que ce soit dans le 15e ou dans le 12e arrondissement, n'a été réalisé, c'est moins par l'opposition du propriétaire de la Petite Ceinture,

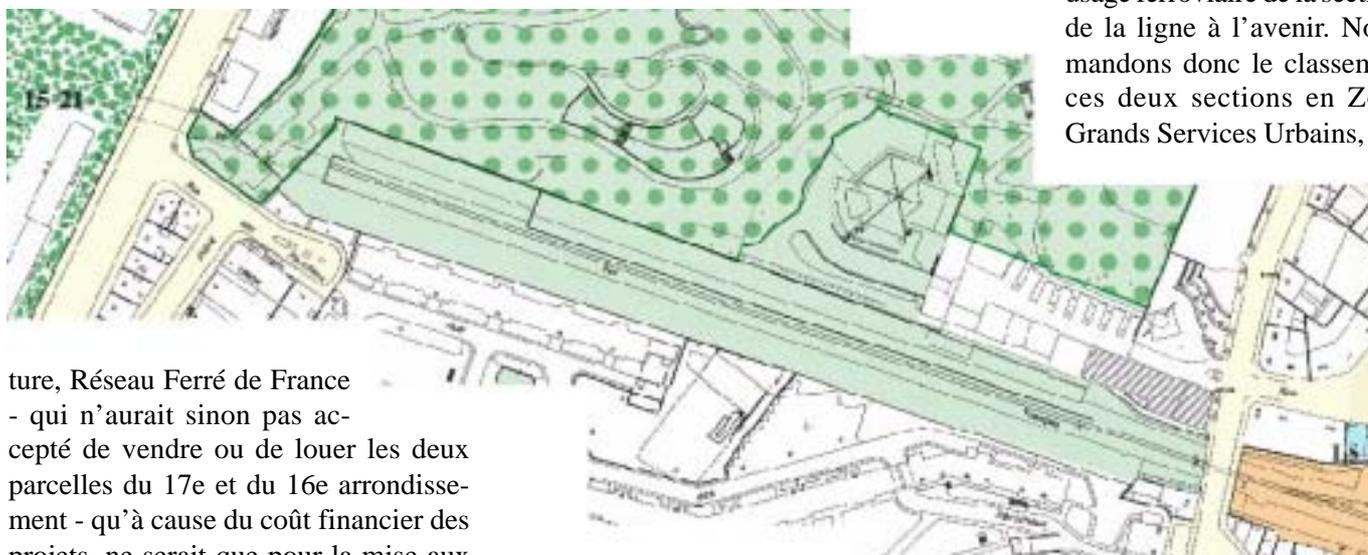


Le PLU dans le 14e arrondissement

comme il s'en produit aux beaux jours dans les parcs et jardins parisiens, et cris d'enfants. Cette question n'est jamais été évoquée par les élus, de droite comme de gauche, partisans d'une promenade plantée et opposés à la réactivation d'un transport urbain de voyageurs. Alors que ce sont souvent les mêmes qui présentent cette question comme un obstacle

se trouve devant les fenêtres de leur appartement, et ceux d'habitants de l'agglomération francilienne de voir développer un réseau d'axes verdoyants dédiés aux circulations douces dans un espace urbain densément bâti. Elle exploite également, il faut bien le reconnaître même pour un défenseur de la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture, les carences de propositions concrètes de projets ferroviaires de la part des organismes ou entreprises publiques (STIF, RFF, SNCF, RATP) concernées ou chargées de la gestion de cette ligne.

Nous critiquons donc vivement ce projet de classement de deux sections de la Petite Ceinture, l'une dans le 14e arrondissement, l'autre dans le 15e arrondissement, en Zone Urbaine Verte, parce qu'il risque de mettre en péril tout usage ferroviaire de la section Sud de la ligne à l'avenir. Nous demandons donc le classement de ces deux sections en Zone de Grands Services Urbains, à l'ins-



ture, Réseau Ferré de France - qui n'aurait sinon pas accepté de vendre ou de louer les deux parcelles du 17e et du 16e arrondissement - qu'à cause du coût financier des projets, ne serait que pour la mise aux normes de sécurité de la plate-forme et de ses accès, et surtout de l'opposition de riverains attachés au calme de leur environnement proche.

Ainsi, l'analyse du projet de classement de ces deux sections de la Petite Ceinture ferroviaire en Zone Urbaine Verte soulève deux questions pertinentes par rapport au débat sur l'usage de la Petite Ceinture :

Tout d'abord, la question des nuisances générées pour les riverains par la circulation de promeneurs sur la Petite Ceinture.

Des nuisances visuelles : regards indiscrets dans les appartements des riverains. Mais aussi des nuisances sonores : brouhaha en cas de forte fréquentation,

majeur à la mise en service d'un tramway sur la Petite Ceinture, sous le libellé pudique de " problème d'insertion urbaine ", comme ce fut le cas lors des concertations préalables et des enquêtes publiques relatives aux projets de Tramway en Rcade Sud et de prolongement de la ligne de tramway T2.

Par ailleurs, ce projet de classement apparaît comme une tentative de verrouillage du débat sur l'aménagement de la Petite Ceinture au profit d'un projet de promenade plantée et au détriment d'un projet ferroviaire.

Cette tentative exploite les désirs, pourtant contradictoires, de riverains de voir préserver le calme de l'espace qui

tar de ce qui a été fait pour le reste des sections Sud, Est et Nord de la Petite Ceinture.

Enfin, nous demandons à ce qu'un véritable débat confrontant les atouts et les faiblesses des projets de promenade plantée et de service ferroviaire ait enfin lieu.

Un tel débat ne pourra s'instaurer que le jour où un projet concret de transport ferroviaire associé à un projet d'urbanisme sera présenté, et non quelques études techniques préliminaires laissant de larges zones d'ombres et par ce biais prêtant le flanc à de nombreuses critiques, comme celles qui furent réalisées ces dernières années (études SYSTRA et STIF).

Une menace pour le débat sur l'utilisation de la Petite Ceinture Ferroviaire (suite)

Ce débat pourrait même permettre de montrer qu'il est possible de faire cohabiter à de nombreux endroits la ligne de transport ferroviaire et les espaces de promenade.

Mais il ne pourra émerger que le jour où les autorités de tutelle des organismes et entreprises concernées (RFF, SNCF et RATP), c'est-à-dire les membres du Conseil d'Administration du STIF : représentants de l'État et élus locaux (Région Île-de-France, Conseils Généraux des départements franciliens), assumeront le risque de défendre un tel projet et d'aborder les sujets tabous que sont les atouts de ce projet et les moyens de réduire, voire de faire disparaître, ses faiblesses.

L'histoire contemporaine de l'usage de la Petite Ceinture ferroviaire est celle d'une lente dégradation, où chaque année passée voit son état empirer, alors que cette ligne peut rendre des services significatifs aux habitants de la Région Île-de-France pour leurs déplacements.

L'absence de volonté politique de réactiver un service ferroviaire sur cette ligne, alors que la plupart des autres capitales européennes (comme Londres, Berlin et Bruxelles) exploitent sous diverses formes (tramway, métro ou RER) une ligne de rocade d'un périmètre équivalent à celui de la Petite Ceinture, apparaît de plus en plus comme un gâchis et un archaïsme.

À l'heure où le pétrole passe de statut de source d'énergie abondante à rare et où les problèmes de pollution atmosphérique due à son usage pour le transport constituent une menace préoccupante pour la santé publique et le climat de la planète, la non-utilisation et le refus d'ouvrir le débat sur la réutilisation ferroviaire régulière de la Petite Ceinture prennent de plus en plus le visage d'une grave erreur stratégique.

Il convient d'éviter que le projet actuel de PLU ne donne, comme c'est le cas actuellement, une illustration historique de cette erreur.

L'avenir de la Petite Ceinture vous appartient : réagissez !



Prochain numéro...

Avec l'arrivée des beaux jours, d'aucuns espèrent que la vigilance des franciliens suivra un mouvement inverse de la tendance du thermomètre, mais grâce à vous, ce n'est pas le cas. Ne baissons pas la garde !

Dans le prochain numéro, nous traiterons de l'influence des Jeux Olympiques 2012 sur l'avenir de la Petite Ceinture, et nous ferons le point sur les différents projets de tramways et sur le débat qui s'engage sur le Plan de Déplacement de Paris.

À très bientôt donc. Le Bureau de l'ASPCRF souhaite à tous ses membres et aux amis de la Petite Ceinture de très bonnes vacances.