

Tranchée-promenade ou fret non polluant, Hidalgo a choisi...

La maire de Paris entend faire de l'ancienne ligne de petite ceinture ferroviaire une promenade plantée. Les élus communistes-Front de Gauche souhaitent que ce réseau circulaire permette une desserte non polluante pour le transport de marchandises.

© ARNAUD ROBIN



La ligne de la petite ceinture est un réseau de 32 kilomètres de voie ferrée qui entoure Paris le long des boulevards des Maréchaux, dans un espace encaissé. Servant au transport de marchandises et de voyageurs depuis le début du XIXe siècle, son activité ferroviaire a cessé au début des années 1990. Signé en avril, un protocole entre la Ville et SNCF-mobilité (ex-RFF) prévoit que des aménagements y soient effectués, normalement dans le respect de la réversibilité des aménagements, de la préservation de la nature, de l'ouverture au public et de la mixité des usages. Ce protocole doit permettre de définir les modalités opérationnelles et financières de réalisation pour l'ouverture

à la promenade de plusieurs tronçons de l'ancienne ligne. Le principe en est le suivant : la SNCF met à disposition ses emprises et la Ville de Paris est chargée de l'aménagement et de l'entretien de ces espaces.

Préserver l'activité ferroviaire

Pour le groupe des élus communistes à Paris, « cette convention est une étape supplémentaire de l'abandon par la SNCF d'une partie de son réseau. Depuis vingt ans, l'établissement public laisse cet espace se dégrader lentement et refuse d'envisager un éventuel réemploi ». Préserver l'activité ferroviaire de ce site contribuerait à lutter contre la pol-

lution de l'air à Paris en prenant en charge une partie du transport de marchandises par camions, un outil au cœur des politiques d'aménagement de Paris devant s'accompagner d'un vrai développement de pôles logistiques multimodaux pour l'organiser.

L'Union interfédérale des transports CGT a écrit en ce sens à Anne Hidalgo le 2 février dernier : « la petite ceinture fait partie des solutions à envisager pour organiser un tel report, qui pourrait inclure des modes et des moyens de transports non bruyants pour limiter les nuisances subies par les riverains et habitants des Maréchaux ». C'est pourquoi les élus du groupe communiste-Front de gauche au

Conseil de Paris et dans les arrondissements ont insisté pour que « les aménagements temporaires de promenade ne nuisent pas à ce potentiel en vérifiant notamment que les rails, le ballast et les traverses ne soient pas déplacés ou supprimés et qu'ils soient régulièrement entretenus ». Le groupe au Conseil de Paris a déposé un amendement à la délibération sur ce sujet.

Privilégier la multimodalité

Les élus PCF et apparentés ont également demandé, par le biais d'un vœu, que des assises du transport de marchandises et de la multi-modalité soient organisées afin de réfléchir sur les modes alternatifs au fret routier (rail, voie fluviale...). De telles assises pourraient être préparées par des ateliers de concertation au plus près des habitants et des quartiers. Malgré cela, en l'absence de détails précis sur la garantie de réversibilité et le manque de perspective politique sur le développement du fret à Paris, les groupes à Paris et dans les arrondissements se sont abstenus sur les délibérations proposées. Pour eux, l'écologie urbaine ne doit pas se limiter à planter des arbres, mais doit considérer l'ensemble des fonctions de la ville : organisation de l'espace, organisation des flux de transport de personnes, d'énergie ou de biens ».

● NICOLAS LIÉBAULT