

"Pierre BOCQUIAULT"
Association Sauvegarde Petite Ceinture (ASPCRF)

L'actuelle campagne des élections municipales à Paris pourrait prêter à rire si elle ne comportait pas aussi sa part de risque quant au sort de la Petite Ceinture.

Nos lecteurs connaissent peut-être le programme électoral du Captain Cap (Alphonse Allais, 1902), qui proposait d'aplanir la Butte Montmartre ou, en cas de difficultés, de relever le reste de Paris à son niveau. Il semble que l'un des candidats à la mairie de Paris ait voulu rivaliser en avançant une proposition de la même veine : le déménagement de la gare de l'Est en proche banlieue.

Toutefois, à l'heure où nous écrivons ces lignes, ledit candidat, qui était considéré comme très représentatif du pouvoir en place, s'est retiré pour les raisons que l'on sait et il semble bien que tant la Butte Montmartre que la Gare de l'Est soient assurées de rester en place lors de la prochaine mandature municipale.

En sera-t-il de même pour la Petite Ceinture ? Rien n'est moins sûr ! Un candidat remet sur la table le vieux projet de rocade cyclable.

Sans prétendre à l'exhaustivité, ce 94ème bulletin des **Actus du CFPC** visite rapidement les programmes des candidats au fauteuil de Maire de Paris (ou seulement à ceux de maires d'arrondissements, pour l'une des listes), pour ce qui concerne la Petite Ceinture ferroviaire.

Au lendemain des journées **Hyvolution 2020** (Paris, 4 et 5 février), nous revenons aussi sur un sujet plusieurs fois traité ici dans la rubrique « veille technologique » : l'utilisation de l'hydrogène dans les transports.

En pièces jointes, vous trouverez plusieurs documents que nous ont transmis les élus du groupe Communiste du Conseil de Paris, très actifs dans la défense de la Petite Ceinture ferroviaire : deux lettres de Didier Le Reste datées du 20/01/2020 à la Présidente de la Région Île de France et à l'adjoint à la Maire de Paris chargé des Transports, suite à l'interpellation de la première par le second à propos de la saturation du tram de rocade T3 ; et un article, également de Didier Le Reste, publié dans le n°32 de décembre 2019 du magazine « Grand Paris Développement » et intitulé : « Faut-il faire à nouveau rouler des trains sur la Petite Ceinture ? » (<https://grandparisdeveloppement.com/debat-faut-il-a-nouveau-faire-rouler-des-trains-sur-la-petite-ceinture/>). La réponse nettement négative de Joëlle Morel (EELV-PARIS) à cette question fait l'objet également d'une page dans le même numéro.

Nous joignons aussi le texte d'un **vœu en faveur du transport sur la Ceinture**, voté en 2013 par le Conseil d'arrondissement du 7ème, sur proposition de Madame Dati.

Enfin, dans le cadre de la campagne électorales des municipales, nous avons récemment publié une mise à jour de notre pétition sur change.org : « **Pour le maintien des fonctions de la Petite Ceinture, recours en cas d'inondation** » : <http://chnq.it/WZnCMS7q>

Le titre de cette mise à jour reprend celui de la feuille de 2019 du calendrier des **Actus du CFPC** : « **Petite Ceinture et argent public : tant d'investissements récents seulement pour promener Médor ?** » :

<https://www.change.org/p/aux-pouvoirs-publics-pour-le-maintien-des-fonctions-de-la-petite-ceinture-recours-en-cas-d-inondation/u/25783827>

Bien sûr, nous vous invitons vivement à signer cette pétition, si ce n'est déjà fait, et à la faire signer par vos proches et par vos connaissances afin que nos vues puissent gagner en considération auprès des candidats aux municipales et pour que les citoyens entendent un discours réaliste sur ce sujet.

-
- **La Petite Ceinture dans la campagne des élections municipales de mars**
 - **Veille technologique : hydrogène et transports**

(Les nouveaux lecteurs intéressés peuvent recevoir sur demande des numéros antérieurs de ce bulletin d'actualité a périodique, informel et indépendant)

- **La Petite Ceinture dans la campagne des élections municipales de mars**

Mieux vaudrait que le sort de la Petite Ceinture ferroviaire soit traité à l'échelon régional et donc à l'occasion des élections correspondantes. Ce fut rarement le cas jusqu'à maintenant, le Conseil Régional étant peu revendicateur sur le sujet* ; d'autre part, on sait que la plate-forme de cette infrastructure est convoitée par les élus locaux pour des usages locaux au profit de leurs électeurs. D'où la présence du sujet dans la campagne municipale, cette année encore.

Quant à la SNCF, gestionnaire de l'infrastructure pour le compte de l'État, on ne saurait lui reprocher de chercher, par principe, à s'accorder avec les élus des territoires traversés par ses lignes ; mais on sait aussi qu'hélas, dans le cas de la Petite Ceinture, la défense d'un usage ferroviaire de la ligne auprès des pouvoirs publics ne se fait que rarement entendre de son côté. Probablement parce qu'il s'agit là plus d'urbanisme et d'aménagement que de gestion du trafic ferroviaire.

Il ne reste donc, pour cette défense, que le combat de certains élus clairvoyants et celui d'associations et de citoyens convaincus.

Le travail est immense et l'on aura fait un pas dans la bonne direction seulement quand les uns comme les autres auront accepté de saisir, non seulement celle qui leur plaît, mais toutes les facettes du problème, et de l'aborder avec la volonté de trouver pragmatiquement des solutions inclusives, basées sur une connaissance suffisante de la réalité de l'infrastructure en question.

Que les pro-Rail prennent en compte l'inquiétude des riverains et l'intérêt de la végétation dans la ville, que les pro-Nature admettent que corridor vert et transport ferroviaire peuvent coexister et que ce dernier est une nécessité régionale, que les pro-Animations respectent le désir de tranquillité des riverains et reconnaissent les besoins de transport, que tous collaborent sans dogmatisme et étudient sérieusement leur géographie et le très difficile problème que pose la Petite Ceinture, nous en sommes très très loin tant dans les équipes de campagne des candidats que dans les associations !

Cela ferait pourtant un beau programme qui permettrait à un(e) candidat(e) de se démarquer des autres sur le sujet.

**** A la question d'une association sur l'intérêt de la Petite Ceinture pour les transports régionaux, la Présidente de la Région aurait répondu qu'elle avait bien assez de sujets de discorde avec la Maire de Paris pour ne pas y ajouter cette question.***

Ci-dessous, une brève revue de la position sur la Ceinture ferroviaire des candidats parisiens aux municipales, par ordre alphabétique sur le nom de famille de la tête de liste ; les textes des différents programmes sont présentés entre guillemets et en rouge foncé, précédés de notre commentaire et des liens vers le site Internet du candidat :

David Béliard – EELV-PARIS

Même si l'intérêt écologique du rail est proclamé par ce parti (<https://eelv.fr/nos-combats/sauvons-le-train/>) on ne s'étonnera pas trop de voir, comme d'habitude, EELV-Paris ne mentionner la Petite Ceinture uniquement comme réserve de biodiversité** ; mention précédée par une évocation très brève et approximative de l'histoire de la rocade ferroviaire.

Cette position n'est cependant pas unanime au sein de ce parti : Pierre Serne, écologiste ex-responsable du STIF et Conseiller Régional, défendait le Rail sur la Ceinture ; Daniel Cohn-Bendit s'était prononcé un jour pour une réactivation ferroviaire ; et nous connaissons des membres de ce parti qui partagent cette opinion : Transport sur rail et Nature peuvent et doivent coexister sur la Ceinture ; c'est même la seule option qui garantisse la continuité du corridor vert et le préserve à long terme de la bétonisation !

**** Biodiversité dont on attends encore, malgré nos demandes répétées et les promesses reçues, la publication (ou au moins la communication) de l'inventaire, rapport de quelques 800 pages, fruit d'une longue étude un temps glorifiée puis s'étant terminée en eau de boudin.**

<https://ecologieparis.fr/notre-plan-pour-paris/>

<https://ecologieparis.fr/mesure/nos-20-propositions-pour-faire-de-paris-une-ville-nature/>

« Nous créons une promenade de découverte de la biodiversité sur la Petite Ceinture

La Petite Ceinture est une ancienne ligne de chemin de fer à double voie qui permettait aux trains de marchandises de faire le tour de Paris, à l'intérieur des boulevards des Maréchaux. Ses 32 km ont été construits entre 1852 à 1869. Elle a fermé en 1993 avec l'essor des bus et du métro.

La fin de son usage humain de la petite ceinture a permis à la nature de se réimplanter. La grande tranquillité des lieux a favorisé une croissance très rapide de la végétation. La faune, amatrice d'espaces en friche, a rapidement reconquis les lieux. Aujourd'hui, ce sont près de 600 espèces qui peuvent être observées sur la Petite Ceinture : 254 plantes, 34 oiseaux, 8 mammifères, 2 reptiles, 32 mollusques et 231 insectes.

Depuis 2007, sous l'impulsion des écologistes « des sentiers nature » ont été ouverts dans les 12e et 16e arrondissements, ainsi qu'une promenade plantée dans le 15e arrondissement. Des jardins partagés se sont également créés dans les 14e et 18e arrondissements, cultivés par les habitant-e-s et les écoles des quartiers. Un parcours écologique de 1,5 km a vu le jour entre Porte d'Auteuil et la Muette.

C'est le meilleur endroit de Paris pour croiser des fouines, des hérissons et des lézards des murailles. La Petite Ceinture est donc une véritable continuité écologique de 47,8 hectares de sols perméables qu'il nous faut préserver.

Pour cela, nous proposons de continuer d'ouvrir des tronçons pour créer une longue promenade naturelle tout autour de Paris. Cette promenade aura pour principal objectif la découverte de la faune et la flore grâce à des panneaux découverte explicatifs et des zones d'observation de la biodiversité locale. Les différents aménagements seront toujours pensés pour respecter le calme des lieux. »

Agnès Buzyn – PARIS ENSEMBLE

Si la création d'un « Central Park » parisien et le déménagement de la Gare de l'Est hors les murs ont été supprimés de l'ancien programme de Benjamin Griveaux par ses successeurs/repreneurs, le chapitre sur la Petite Ceinture a été conservé intact. Là aussi c'est pour parler de tout sauf de transport. Avec quelques vagues réserves et non sans flou artistique.

<https://ensemble.paris/>

<https://ensemble.paris/c/236/environnement-une-ecologie-avec>

« **Nous transformerons la petite ceinture en « ceinture verte »**. Nous ouvrirons au public tout ce qui peut l'être de la petite ceinture, pour relier l'est et l'ouest parisiens. **Ce sera 40 hectares**, l'équivalent de deux fois le Jardin du Luxembourg !

Comment ? En aménageant une promenade piétonne, des équipements sportifs, des espaces pour déjeuner, se reposer, travailler ou se divertir... Nous lancerons un appel à projets associatifs et entrepreneuriaux pour l'animation des anciens quais, gares et locaux techniques. Les Parisiens pourront voter pour choisir ces projets. »

Marcel Campion – PARIS LIBERE_

La Petite Ceinture n'est pas mentionnée dans le programme.

<https://www.liberonsparis.com/wp-content/uploads/2019/12/Programme-LiberonsParis.pdf>

Rachida Dati – DATI POUR PARIS

La Petite Ceinture n'est pas mentionnée dans le programme. Cependant, il nous souvient d'un vœu du Conseil d'Arrondissement daté du lundi 28 janvier 2013 (délibération MA07-13-011, vœu V07 2013 005), voté à 12 voix contre une, sur proposition de Madame Dati, en faveur d'une utilisation de la Petite Ceinture pour le transport de voyageurs et de marchandises. Voir **ci-joint**.

Nous gardons l'espoir que le souvenir de cet épisode ne soit pas tout à fait oublié par ses auteurs.

Que l'on ne nous dise pas que ce vœu n'a plus lieu d'être dès lors que la rocade M15 du GPE est décidée et en travaux ! Les deux lignes sont assez éloignées l'une de l'autre pour desservir des territoires et des pôles d'attraction bien distincts.

<https://www.datipourparis.com/propositions>

– DÉCIDONS PARIS

Cette liste ne présente de candidats qu'à deux mairies d'arrondissements (18ème, Vikash Dhorasoo et 20ème, Daniel Simonnet). Son programme ne comporte qu'une seule phrase sur la Petite Ceinture ; il s'engage au moins à respecter la réversibilité des aménagements, et l'on verra ci-après des propositions sympathiques affichées sur le site Internet de Décidons Paris :

<https://decidons.paris/>

<https://decidons.paris/programme/>

« Nous ouvrirons la Petite ceinture en la préservant de toute marchandisation et de toute bétonisation, et en maintenant la continuité et la réversibilité des infrastructures. »

On peut aussi lire la contribution ci-dessous, venant du groupe d'étude "Urbanisme" au sein de cette équipe et datée de novembre 2019 ; elle propose notamment de travailler avec l'association **Sauvegarde de la Petite Ceinture** :

<https://nous.decidons.paris/contribution/33>

« **Préserver la Petite Ceinture**

La Petite Ceinture de Paris est un axe stratégique pour la desserte de la capitale, notamment pour le développement d'une logistique du dernier kilomètre décarbonée. Le fret y est toujours pratiqué sur le tronçon Paris-Gobelins. Néanmoins, le projet « Reconquête de la Petite Ceinture » porté par la municipalité prévoit à terme la suppression de l'axe ferré et la mutation des emprises en promenade piétonnes et en surfaces de logements. Nous proposons :

- d'évaluer des pistes de réouverture de la Petite Ceinture, à travers les leviers juridiques accessibles à la Mairie de Paris, des études techniques et acoustiques,
- de travailler avec l'association Sauvegarde de la Petite Ceinture,
- d'assurer la préservation du patrimoine ferroviaire dans les documents d'urbanisme,
- de préserver la Petite ceinture de toute marchandisation et de toute bétonisation. »

Nous trouvons aussi sur ce site, sous le n°142 et la signature d'Hugo Zann, la proposition suivante, du 10/2/2020 qui prolonge et détaille la précédente :

<https://nous.decidons.paris/contribution/142>

« La Petite Ceinture de Paris est un axe stratégique pour la desserte de la capitale, notamment pour le développement d'une logistique du dernier kilomètre décarbonée. La partie occidentale de l'ancienne ligne est aujourd'hui utilisée par la ligne C du RER (entre les gares « Avenue Henri Martin » et « Porte de Clichy »). Néanmoins, le projet « Reconquête de la Petite Ceinture » porté par la municipalité prévoit à terme la suppression de l'axe ferré et la mutation des emprises en promenade piétonnes et en surfaces de logements. Pour notre part, nous proposons :

- d'évaluer les pistes de réouverture au trafic de la Petite Ceinture, à travers les leviers juridiques accessibles à la Mairie de Paris et les études techniques (notamment sur les ouvrages d'arts) et acoustiques disponibles ;
- de travailler avec l'association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture notamment dans la préservation de la continuité de la ligne et l'organisation de « trains découverte » permettant de faire connaître le lieu et son histoire ;
- d'assurer la préservation du patrimoine ferroviaire dans les documents d'urbanisme ;
- de préserver la Petite Ceinture de toute marchandisation et de toute bétonisation ;
- de préparer l'avenir de la Petite Ceinture à moyen et long terme par une réflexion globale sur la saturation du trafic des transports en commun et notamment du tramway, ses causes et les solutions éventuelles qu'apporterait sa réouverture au trafic ferroviaire. Cette réflexion devra se tenir avec l'exigence démocratique que nous portons et devra faire l'objet d'un vote démocratique à l'échelle parisienne soit par référendum soit à l'échéance des élections municipales de 2026. »

Serge Federbusch – AIMER PARIS

La Petite Ceinture n'est pas mentionnée dans le programme.

<https://www.aimerparis.fr/>

Anne Hidalgo – PARIS EN COMMUN

La Petite Ceinture n'est pas mentionnée dans le programme. Normal ! Prise entre ses alliés communistes, pro-Ceinture ferroviaire (voir pièces jointes), et ses besoins d'alliance écologiste avec les partisans d'un oubli du rail sur la vieille rocade (voir plus haut, programme EELV-Paris), le mutisme s'impose à la maire sortante sur ce sujet.

<https://annehidalgo2020.com/le-programme/>

Pour donner un aperçu équilibré de l'attitude de cette liste au sujet de la Ceinture, en plus des pièces ci-jointes émanant de ses alliés du groupe communiste, nous relatons ci-dessous une brève rencontre avec le candidat à la tête de cette liste dans le 20ème arrondissement, Éric Pliez :

Le 23 janvier, en fin de matinée, ledit candidat avec six militants sortait d'une distribution de tracts sur le marché du Bd Davout (Porte de Montreuil) et s'engageait dans la rue d'Avron, non loin du pont-rail de la Ceinture ; il répondait aux questions de quelques passants interpellés. Présents par hasard, nous engageons un bref dialogue, rapporté ici de mémoire :

Le passant, citoyen-électeur du 20ème : « Bonjour, quand rouvrez-vous la Petite Ceinture ? »

Le candidat : « Nous allons la rouvrir bientôt au public, on pourra s'y promener »

Le passant : « Non ! je veux dire la rouvrir avec des trains dessus pour aller à l'autre bout de Paris »

Le candidat : « Ah ! des trains ? Non, non, ce n'est pas du tout prévu »

Le passant : « Pourtant le tramway est bondé et il n'avance pas, même quand il n'y a pas de grève »

Le candidat : « Non, rouvrir la Ceinture coûterait très très cher ; il y a eu une étude là-dessus, je ne sais plus, on a montré que ça serait hors de prix ! »

Le passant : « Mais même Monsieur Missika a dit à la télévision que le tramway était saturé ! Utilisez les transports publics et vous verrez »

Le candidat et son équipe protestent en chœur : « Les transports publics, mais nous, Monsieur, nous les prenons tous les jours ! »

Le candidat : « Oui, le tram est saturé par endroit mais la réponse ne sera pas la Petite Ceinture »

Le passant : « C'est bête ! c'est anti-écologique ! »

Sourires désolés du candidat.

Puis l'échange se poursuit sur l'absence d'arrêt du bus 57 juste à la porte de l'hôpital « Croix-Saint-Simon Diaconesses », non loin d'où nous sommes, alors qu'il passe devant (toujours au pas, en raison du bouchon permanent dans les deux sens sur cette partie de la rue d'Avron ; un arrêt supplémentaire ne le ralentirait donc pas).

Le candidat est intéressé par cette demande du passant : « oui, écrivez-nous sur tout cela, mais la Petite Ceinture, non, ce ne sera pas possible, vous n'aurez pas satisfaction ».

Cédric Villani – LE NOUVEAU PARIS

Un bon mathématicien peut-il être un candidat suffisamment pugnace aux élections municipales et ferait-il un bon maire de Paris ? Rares sont les mathématiciens connus pour s'être engagés en politique.

On en relève deux exemples sous le Premier Empire : Joseph Fourier (1768-1830), révolutionnaire modéré pendant la Terreur à Auxerre puis nommé plus tard préfet de l'Isère par Napoléon ; et Pierre-Simon (de) Laplace (1749-1827), proche de la famille impériale (il participait aux conseils de famille!), nommé Ministre de l'Intérieur par Napoléon. Ce fut une catastrophe ; on dit qu'il se perdait dans une infinité de détails sans conséquence. Il fut remplacé à ce poste au bout de 6 semaines !

On pouvait fonder de grands espoirs sur l'arrivée dans la Campagne des élections municipales de Cédric Villani, dont nous avons apprécié à plusieurs reprises les conférences de Mathématique, bien avant qu'il ne s'implique activement en politique.

Quand il s'est déclaré candidat à Paris, nous avons attiré très tôt son attention sur le sort malheureux que connaît la Petite Ceinture ferroviaire. Nous avons espéré qu'un mathématicien serait sensible à cette caractéristique du réseau ferré d'être maigre par nature, et donc de ne devoir négliger aucun renfort, et plus particulièrement celui, évident, d'une ligne inutilisée située sur le nœud le plus actif du réseau national.

Monsieur Villani avait annoncé une action politique marquée à la fois par l'ambition et la rationalité. Nous voyons bien l'ambition, et la vision à long terme avec laquelle on peut être au moins partiellement en accord ; mais quant à la rationalité, si elle est revendiquée dans son projet pour la Petite Ceinture alors il faut imputer le triste résultat de sa cogitation sur le sujet à une méconnaissance complète de la réalité.

Même la recherche d'une alliance avec le parti écologiste ne peut justifier une telle déconnexion avec le terrain, une telle ignorance superbe des "détails".

En effet, on verra ci-dessous qu'il entend soutenir le développement du réseau Vélopolitain, imaginé par deux associations ("Paris en Selle" et "Mieux se Déplacer en Bicyclette") mais aussi augmenter ce réseau d'une pièce maîtresse : la Petite Ceinture transformée en Véloroute de rocade. Point important de son programme qui comporte pas moins de 13 occurrences de l'expression « Petite Ceinture » dans son document-programme de 107 pages.

Même la Maire sortante, qui affiche le slogan « Paris, ville 100% vélo », ne propose rien de tel. C'est que cette option avait été déjà étudiée sous les précédentes mandatures et rejetée en raison notamment du **faible nombre d'accès à la Ceinture praticables en bicyclette** depuis la voirie.

Sur la rive droite, nous n'en voyons que 12 possibles sur 14 Km : Parc Martin-Luther-King (17ème) ; rue Ernest Roche ; Pont du Nord (18ème) ; Parvis Rosa-Parks et rue Curial (19ème) ; rue de Thionville ; rue Petit ; rue de la Mare (20ème) ; Cours de Vincennes ; Villa du Bel-Air (12ème) ; Square Charles Péguy ; Bercy ; Pont National. Avec éventuellement deux autres accès aménageables, l'un entre les Portes de Clignancourt et des Poissonniers (18ème), et l'autre dans le parc des Buttes Chaumont (19ème).

Et sur la rive gauche, 4 sur presque 9 Km : Avenue de France (13ème) ; rue Regnault ; La Glacière – Gare de Rungis ; rue Leblanc (15ème). Avec éventuellement deux accès supplémentaires aménageables Bd du Général Jean-Simon (13ème) et dans le Parc Georges Brassens (15ème).

C'est encore moins d'accès que pour le Boulevard Périphérique, sur une même longueur considérée.

De plus, la **coexistence d'une piste cyclable à double sens avec les « sentiers ferroviaires »** en cours de développement nécessiterait la dépose ou l'enfouissement de l'actuelle voie ferrée laissée praticable pour les circulations ferroviaires de maintenance ou de service qui s'avèreraient nécessaires.

Une telle installation cyclable peut-elle alors être considérée comme réversible et conforme aux **accords en vigueur entre la SNCF et la Ville** ?

Elle est également **incompatible** avec la « volonté » affichée par la SNCF de maintenir certains tronçons de la Ceinture ouverts aux circulations ferroviaires occasionnelles (tronçon nord, liaison Gare de Lyon – Austerlitz, accès ferroviaire aux transformateurs électriques du faisceau Montparnasse via le Pont du Garigliano).

L'intérêt d'une telle rocade cycliste ne serait réel que si une vitesse élevée des vélos y est permise, ce qui constituerait **un danger pour les piétons** empruntant le sentier parallèle. Des cisaillements des sentiers par les pistes seront inévitables aux points d'accès cyclistes, augmentant d'autant les risques de collisions piétons-vélos.

L'aménagement et l'éclairage permanent des tunnels et tranchées couvertes de la Ceinture seraient nécessaires. Qu'en penseraient les chauve-souris de la tranchée couverte Broussais (14ème) dont la présence est sensée interdire les circulations ferroviaires, au moins pendant l'hibernation, d'après certains écologistes ?

Rien n'est dit dans le programme sur la véloroute dans la partie **ouest de Paris**.

L'analogie entre le **trafic de futurs vélos-cargos** sur la Ceinture et celui qu'elle connaissait du temps des trains de marchandises est plus que forcée ; la comparaison n'est pas sérieusement évaluée en Tonnes x Km.

Il n'est pas du tout sûr non plus que la présence d'une auto-route à vélos sur la Ceinture ne garantisse, de par sa souplesse d'implantation et contrairement aux trains ou métros légers, le maintien à terme de la **continuité du corridor vert et la non bétonisation des lieux** !

Enfin, la conclusion mentionnant une prise en compte de l'**avenir à long terme** de l'infrastructure Petite Ceinture dans une **négociation équilibrée avec la SNCF** est une plaisanterie : le projet de véloroute en rocade sur la Ceinture, s'il était réalisé, exclurait tout retour du transport ferré sur la Ceinture car comment imaginer que l'on démolisse la piste cyclable coûteusement et longuement installée et que l'on prive ses habitués d'une pièce maîtresse du réseau Vélopolitain ainsi conçu ?

Au regard des nombreuses considérations ci-dessus, les défenseurs de la Petite Ceinture ferroviaire ne pourront malheureusement que se réjouir de la chute du candidat au moins présentement dans les sondages.

<https://www.cedricvillani.paris/villani-programme-paris-2/>

« Je soutiendrai l'extension du projet vélopolitain vers les communes voisines de Paris, et intégrerai à ce réseau une véloroute en rocade sur la petite ceinture

Pour décarboner les transports, nous ferons aussi un choix décisif, une révolution cycliste à l'échelle de la métropole : 400 millions d'euros pour construire des pistes et des parkings sécurisés à Paris, mais aussi des franchissements doux au-dessus du périphérique et le cofinancement de véloroutes dans les communes voisines pour rejoindre les communes voisines, ainsi que la construction d'une rocade cyclable sur l'emplacement du chemin de fer de petite ceinture.

Tout cela s'accompagnera d'une reconquête de l'espace public sur les parkings en surface, d'une mise en valeur des friches restantes, d'un programme de plantations d'arbres dans Paris...

Connectée à la Nouvelle ceinture cyclable, cette grande traversée sera intégrée à la nouvelle offre logistique décarbonée.

La deuxième promenade aura la même ambition pour relier les bois de Vincennes et de Boulogne, à travers les avenues Georges Mandel et Henri Martin, le long de la Seine et jusqu'à la large empreinte de la petite ceinture qui sera comme un balcon végétal vers le bois de Vincennes.

Fermé au trafic des voyageurs en 1934, au trafic de marchandises en 1993, boudé lors de la construction du tramway T3, l'essentiel de cette infrastructure aux caractéristiques géométriques remarquables qu'est le chemin de fer de petite ceinture est aujourd'hui inutilisé. Quelques aménagements partiels ont été réalisés par la Ville dans certains arrondissements, certaines composantes étant des réserves de biodiversité.

Ce projet sera le moteur d'un véritable développement durable pour les quartiers traversés, sans générer de nuisance pour les riverains. Tout au long de son parcours, cette grande boucle cyclable sera jalonnée par des équipements multiservices qui prendront place notamment dans les gares désaffectées, en complément de celles déjà aménagées. En fonction des tronçons, les usages actuels mis en place sur la Petite Ceinture – jardins partagés, lieux collectifs, recycleries, ateliers de réparation – pourront être maintenus, voire amplifiés. Il pourra également devenir un lieu d'expression artistique, notamment pour des projets d'étudiants des écoles d'art parisiennes, sur des thématiques, environnementales notamment, qui font écho à l'esprit des lieux.

Ce projet devra, bien entendu, être mené en bonne intelligence avec la SNCF, dans le cadre d'une négociation équilibrée qui prendra en compte l'avenir à long terme de cette infrastructure remarquable. »

- **Veille technologique : hydrogène et transports**

Sujet récurrent dans ce bulletin, les locos et engins de travaux, électriques à batteries ou électriques à pile à hydrogène auraient en effet un grand intérêt sur la Petite Ceinture pour toute circulation ferroviaire occasionnelle ou régulière mais peu fréquente : maintenance des ouvrages d'art, échange de matériels roulants entre réseaux SNCF, transit de trains de fret, etc., et toute circulation à vocation distractive ou pédagogique que l'on voudrait bien accepter d'y faire rouler. **Absence de pollution locale et très faible bruit de moteur généré** sont les avantages précieux apportés par ces technologies dans une ville qui entend chasser bientôt hors de ses murs toute traction à moteur thermique.

Étant bien entendu qu'une éventuelle desserte régulière de la Petite Ceinture, réintégrée à terme dans le réseau régional de transports public de personnes, serait assurée grâce à une électrification classique continue, plus économique financièrement et énergétiquement (ligne aérienne de contact ou rail électrique, ou alimentation par le sol).

Ce mot sur l'hydrogène est motivé par les récentes journées Hyvolution 2020 (Paris, 4 et 5 février). Parmi les interventions, on retiendra notamment celle de Vincent Delcourt (Directeur de projet sur le Train à Hydrogène au sein de « SNCF / Innovation & Recherche ») et d'Ariane Rozo (Ingénieure Services, Transport et Mobilité à l'ADEME) sur « **les contours du futur train à hydrogène** » ; un TER électrique "bi-mode" caténaire/pile à hydrogène, version spécifique du Regiolis Diesel/électrique d'Alstom dont on aura remplacé la partie Diesel.

Premier train à l'horizon fin 2022, et une série de 14 trains prévue :

<https://www.youtube.com/watch?v=MeqFh-uAfSA>

Après coup, Vincent Delcourt, interrogé sur l'avenir de l'hydrogène, d'une part pour le fret et d'autre part pour les engins de travaux, m'a répondu en substance :

- Le fret n'est pas un domaine où l'on gagne beaucoup d'argent et la technologie n'est pas encore là pour une loco fret de ligne, faute de puissance suffisante. Oui, c'est vrai il existe des projets de par le monde (E.U.) mais on verra plutôt après 2030.
- L'application de l'hydrogène à une loco de manœuvre aurait tout son sens dès aujourd'hui, mais il n'y a là aucune subvention en vue.
- Pour le matériel de travaux, là oui, on y réfléchit à l'Infra (tunnels, milieux urbains,...).

Ensemble des vidéos des interventions à Hyvolution 2020 sur :

<https://www.hyvolution-event.com/fr/programme/studio-tvh2/2020>

Bilan d'Hyvolution 2020 sur :

<https://www.hyvolution-event.com/fr/evenement/bilan/2020>

Bonne semaine à tous Merci aux signataires passés et futurs de la pétition :

<https://www.change.org/p/aux-pouvoirs-publics-pour-le-maintien-des-fonctions-de-la-petite-ceinture-recours-en-cas-d-inondation/u/25783827>

Bien cordialement

Pierre Bocquiaux