Concertation sur l'avenir de la Petite Ceinture

LIVRE DES CONTRIBUTIONS

Intégralité des débats organisés sur le site internet : http://lapetiteceinture.jenparle.net/

Construite il y a 150 ans, la Petite Ceinture, propriété de Réseau Ferré de France (RFF), constitue un lieu exceptionnel de par ses paysages inédits, ses qualités écologiques, la respiration qu'elle apporte au cœur d'une des villes les plus denses au monde, mais aussi par l'espace de liberté qu'elle représente en matière d'usages et d'innovation urbaine.

La Ville de Paris et RFF ont souhaité avancer dans la mise en valeur au bénéfice de tous de cet espace structurant du paysage, aux qualités écologiques nombreuses et aux potentiels multiples. Avant l'élaboration de tout projet précis, ils ont sollicité l'avis des habitants de Paris et de la métropole, mais aussi de tous les acteurs concernés ou intéressés, pour imaginer quels pourraient être les usages futurs de la Petite Ceinture et de ses emprises.

La première étape de la concertation lancée par la Ville de Paris et RFF sur le devenir de la Petite Ceinture ferroviaire, dont le bilan est disponible sur le site www.paris.fr, s'est ainsi déroulée du 27 décembre 2012 au 14 février 2013, combinant plusieurs formes de débat et de contribution : visites, réunions publiques, ateliers, etc.

Parmi elles, http://lapetiteceinture.jenparle.net a été créé afin de partager et discuter lesa visions de la Petite Ceinture et de ses évolutions souhaitables**, du** devenir de cet espace et des fonctions et usages à y privilégier. Il a donné lieu à 23 000 visites et 2435 contributions dans le cadre de débats organisés par thématiques. Chaque thématique a fait l'objet de un ou deux débats, introduits par une question posées aux internautes. L'inscription était obligatoire afin de pouvoir contribuer à un débat.

Le présent document reprend textuellement l'intégralité de ces contributions en conservant leur enchainement. Elles sont regroupées, comme sur la plateforme, par thématiques puis par débat, de façon à apporter une clarté au contenu. Mais les différents sujets à débattre ont été ouverts à la participation à des dates différentes et se sont prolongés de manière simultanée jusqu'à la fermeture des contributions le 7 février 2013.

Table des matières

LA PETITE CEINTURE AUJOURD'HUI **4**

QU'EVOQUE LA PETITE CEINTURE POUR VOUS ET QU'EST-CE QUI LA CARACTERISE ? 4

DEPLACEMENTS **55**

LA VOCATION TRANSPORTS DE LA PETITE CEINTURE DOIT-ELLE ETRE CONSERVEE LA OU SON UTILITE FERROVIAIRE N'EST PLUS AVEREE ? 55

A QUELS MODES DE DEPLACEMENTS LA PETITE CEINTURE POURRAIT-ELLE SE PRETER ? 239

NATURE EN VILLE **343**

LA PROTECTION DE LA BIODIVERSITE DE LA PETITE CEINTURE EST-ELLE COMPATIBLE AVEC D'AUTRES USAGES ? 343

LE ROLE ECOLOGIQUE DE LA PETITE CEINTURE EST-IL IMPORTANT POUR VOUS ET FAUT-IL LE PERENNISER ET LE VALORISER ? 398

USAGES **449**

QUE FAIRE DE LIEUX SINGULIERS (TUNNELS, GARES, ETC.) ? 449

VERS QUELS USAGES POURRAIT EVOLUER LA PETITE CEINTURE ET CEUX-CI PEUVENT-ILS COHABITER ? 481

AMENAGEMENTS **619**

DANS QUELLE MESURE LA PETITE CEINTURE PEUT-ELLE CONTRIBUER A UNE OFFRE DE NOUVEAUX AMENAGEMENTS URBAINS POUR LES PARISIENS ? 619

QUELS PROJETS URBAINS AU SERVICE DES PARISIENS ET DE LA METROPOLE PROPOSERIEZ-VOUS ? 709

La Petite Ceinture aujourd'hui

Qu'évoque la Petite Ceinture pour vous et qu'est-ce qui la caractérise ?

Anne-Marie 28 décembre 2012, 06:28

Opportunité de se déplacer au moindre coût environnemental.

22 «je suis d'accord»

Pernin 28 décembre 2012, 08:21

Une chance pour l'est parisien d'un nouvel espace vert, une opportunité de continuer la promenade plantée existante dans le 12eme

11 «je suis d'accord»

pasthomarval 28 décembre 2012, 15:14

tout à fait d'accord car il faut toujours penser que cet endroit ferait une très belle promenade et pouvoir même cotoyer la faune et la flore et de toute façon il nous faut des espaces verts @+

Syl20 28 décembre 2012, 18:55

Une chance pour tous les espaces parcourus, pas seulement pour l'Est ! Quelle incroyable opportunité de créer un lieu de circulation douce et de promenade qui traverserait les 2/3 de Paris. En rêvant un peu, du bois de Boulogne au bois de Boulogne en passant par Vincennes

Canard 93 28 décembre 2012, 08:29

Un lien avec le passé qui pourrait être utilisé avec des technologies modernes, économiques et écologiques.

12 «je suis d'accord»

Jadurand 28 décembre 2012, 09:01

un témoignage du passé, un lieu protégé, une respiration pour les quartiers traversés, une incitation à la promenade, au rêve, à la nature, un terrain d'aventures...

24 «je suis d'accord»

Transport 28 décembre 2012, 10:21

La petite ceinture évoque un moyen de transport. A l'heure ou les transports parisiens sont saturés, un équipement approprié qui permettrait d'augmenter la capacité de transport en commun à Paris serait le bienvenu.

29 «je suis d'accord»

dbirkel 28 décembre 2012, 14:42

La capacité de transport a été fortement augmentée avec le tramway (T3a et T3b) à 200 m de là, ce qui me semble suffisant.

pecari 28 décembre 2012, 16:18

oui mais uniquement sur la partie Est non couverte par le tram (Gambetta/pte de la Villette voire canal e t même "Rosa Park" (Evangile) (corr. avec RER E). Il serait encore mieux que cette ligne parte de "PORTE DE VINCENNES" (terminus des Ta et b et corr.avec M1).

PASSY 29 décembre 2012, 09:44

Sur la ligne T3 a, la fréquentation avant le prolongement était de 137 000 voyageurs par jour. Prévision d'origine : 100 000. Les deux lignes T3 a et b dépassent 300 000 voyageurs par jour et cela va continuer à augmenter !

A l"heure où la fréquentation des transports en commun explose, supprimer des emprises ferroviaires dans Paris est un contre-sens monumental.

Dernier exemple : le RER B, +35 % de voyageurs en 10 ans.

Chapeau 30 décembre 2012, 01:02

Il était prévu sur les deux tronçons du T3 (T3a et T3B réunis) près de 260 000 personnes, puis 280 000 par jour.
Le jour de l'inauguration Pierre Mongin, PDG de la RATP, a annoncé sur France 3 Ile de France le chiffre officiel tout nouveau de 302 000 personnes par jour en reconnaissant que "les voyageurs seront entassés dès le début"...

C'est toujours intéressant les augmentations des prévisions de trafic, surtout lors de l'inauguration !

Le bémol est que le tramway, bien qu'étant utile et intéressant pour une desserte fine, ne peut pas tout et qu'il reste soumis aux aléas de la circulation comme un autobus, ce qui n'est pas le cas de la Petite Ceinture qui n'a aucun passage à niveau et permet une desserte rapide à une échelle plus régionale.

Kafka 28 décembre 2012, 10:25

Un coin de Paris sauvage, silencieux et verdoyant :
des champignons sur les traverses,
des escargots qui bavent sur les rails,
un hérisson qui s'enfuit dandinant,
des chauves-souris dormant sous un tunnel,
le seul parc de la ville où l'on peut être le
premier à piétiner la fraîche neige.
Un passage vers l'autre monde.

32 «je suis d'accord»

isa2 09 janvier, 15:36

vraiment bravo, c'est exactement cela, la petite ceinture. Ces impressions ténues, cette ambiance apaisée montrent à quel point c'est un lieu si exceptionnel et si rare : à préserver !

DianeDC 28 décembre 2012, 11:13

Un lieu hors du temps, sauvage, oublié par les parisiens lambdas mais pas par ceux qui savent regarder... Un espace de liberté qui visiblement va disparaitre et être formater pour répondre l'idée de ce que doit être un espace urbain...promenade, habitations... Sa vocation première serait la plus naturelle et la moins destructrice.. Mais le rêve ne sera plus présent...

27 «je suis d'accord»

PASSY 29 décembre 2012, 09:56

Rendons à la ligne sa vocation ferroviaire.

Diego 28 décembre 2012, 11:16

Une réserve de biodiversité à préserver
Des tunnels, rares abris pour les pipistrelles
Des fleurs et des arbres ensauvagés
Des insectes et butineurs qui virevoltent
Un renard qui passe et qui croise une fouine
Un pouillot véloce qui niche caché sur les talus
Un refuge pour les hérissons
Un maillon essentiel de la trame verte pour les continuités naturelles
Une respiration de calme et de nature pour les citadins
Un corridor de nature à favoriser encore pour la circulation des espèces
Un refuge essentiel pour la faune et la flore en milieu urbain
Du vert au milieu du gris
Une parenthèse de nature si précieuse et à protéger
Un espace de liberté et de découvertes
Un potentiel naturel à développer

30 «je suis d'accord»

LE GAL Alain 28 décembre 2012, 11:40

Une ancienne voie ferrée qui est devenue une friche urbaine.

6 «je suis d'accord»

PASSY29 décembre 2012, 09:55

La voie ferrée est toujours présente. Il faut garder cette emprise en réserve pour remettre un transport dans les prochaines années. Ce n'est pas une friche mais un potentiel pour les transports franciliens.

LE GAL Alain29 décembre 2012, 10:48

Selon le Petit Larousse, définition de la friche : terrain non cultivé et abandonné, friche industrielle : zone industrielle momentanément sans emploi, en attente de reconversion.

Est-Ceinture 28 décembre 2012, 14:43

Un terrible gâchi pour le transport ferroviaire.
Un refuge pour la nature.
Une décharge a ciel ouvert.
L'endroit le plus énigmatique de la planète.
Un lieu d'expression sauvage pour certains.
Un moyen de découvrir Paris et son histoire en suivant la ligne.
Un patrimoine architectural à préserver.
Là ou se cache la misère humaine.
Là ou la bonté et la générosité peuvent vous sauter dessus sans prévenir.
Une ligne fort peu fréquentable parfois.
Un lieu de fête.
Un lieu de rencontre.
Le bon et le mauvais.
Le beau et le laid.
Le passé et l'avenir.
La tristesse et l'espoir.
Tout ça a la fois.

14 «je suis d'accord»

Skantb 28 décembre 2012, 16:05

Et voilà, maintenant que le tram est achevé, les pouvoirs publics ont beau jeu de dire que la petite ceinture ne sert plus à rien... Toutes ces infrastructures construites avec l'argent du contribuable réduites à néant...Ensuite on nous parle d'économies et de gestion responsable... Cette concertation sent fort l'enterrement en grande pompe .

11 «je suis d'accord»

pecari 28 décembre 2012, 16:10

il faut bien noter que les infrastructures sont inutilisables à l'exception de l'emprise.
Voies non prévues pour le tram et obsolètes ; gares en ruine inadaptées aux technologies modernes et pour les personnes à mobilité réduite, circuits électriques à créer aux normes en vigueur, etc....

Chapeau 28 décembre 2012, 23:26

La SNCF rénove bien des gares anciennes (Gare de l'Est, gare du Nord, Saint Lazare, gare de Lyon) qui sont aussi anciennes mais aux normes, accueillant des voyageurs dans des lieux chargés d'histoires, agréables et très bien rénovés avec des éléments architecturaux de l'époque mis en avant.

Les gares de la Petite Ceinture sont peut être en mauvais état, en apparence en tout cas car la maçonnerie est très saine et résistante, mais il n'est pas impossible de réhabiliter d'anciennes gares.

Je vous invite à aller faire un tour à Suresnes Longchamp sur le tramway T2 et vous vous rendrez compte par vous même que cette ancienne gare abandonnée et en "mauvais état" est en train d'être rénovée pour devenir le musée de la ville de Suresnes. Comme quoi, culture, transport, biodiversité ne sont pas incompatibles, bien au contraire !
Le T2 en est un riche exemple !

PASSY2 9 décembre 2012, 09:53

Le Petite Ceinture est une emprise disponible. Le fait de moderniser l'infrastructure est un faux problème. Cela se fait tous les jours sur de nombreuses lignes en activité ou en cours de remise en service !

Pecari 28 décembre 2012, 16:06

la petite ceinture fut une voie de transport avec très peu de correspondances aisées avec le métro (logique puisque le métro fut construit après la Petite Ceint.) Il faut noter qu'une partie de son trajet n'est pas couverte par le T3 : de la place Gambetta à porte de La Villette. Il serait donc bien de réaliser une ligne de tram de Gambetta à "Rosa Parks" (correspondance avec le RER E) en utilisant les emprises de la Petite Ceinture. Cette ligne pourrait être complétée par une ligne inter-gares utilisant aussi les emprises de la Petite Ceinture pour les voyageurs de jour et les marchandises en fin de soirée. Un prolongement au-delà de la Porte de la Villette la nuit permettrait en utilisant les voies du T3 d'accéder aux berges du canal et d'assurer un transbordement péniches/trams . Ces suggestions impliquent que toutes les mesures nécessaires soient prises pour éviter des nuisances aux riverains (notamment sonores). Les emprises non ainsi utilisées pourraient être des espaces verts émaillés de locaux associatifs.

6 «je suis d'accord»

Chapeau 28 décembre 2012, 23:18

La Cour des comptes ainsi que le STIF ont rappelé dans leurs études comparatives que la question des correspondances n'était pas insurmontable, loin de là ! Le temps de correspondances sont identiques pour T3 Sud et la Petite Ceinture Sud.

Aussi, la question des accès qui semblaient impossibles à réaliser pour l'amélioration des transports parisiens grâce à la Petite Ceinture, deviennent soudainement possible à réaliser dans le sud de Paris avec le sentier nature du 15° pour un modeste budget de 7 millions d'euros, pour accéder à la ligne en ascenseur, escalier, rampes d'accès Etc... dans l'objectif de se promener...

Voici un extrait de ce rapport disponible sur un site où beaucoup de documents intéressants sont disponibles :
> http://petiteceinture.org/IMG/pdf/r...

Syl20 28 décembre 2012, 18:32

Une coulée verte, une trame verte, un couloir écologique, une promenade rêvée et magique dans et si loin de Paris... Un jardin secret mais connu de tous !

14 «je suis d'accord»

Loco28 28 décembre 2012, 19:02

L'une des utilisations pourrait être de faire circuler un "touristique", tram ou train, afin de créer un pôle historique des transports sur la capitale, évidemment sur une longueur réduite (2 ou 3 km), mais visible.

6 «je suis d'accord»

PASSY 29 décembre 2012, 09:37

Il y a eu des trains touristiques de découverte de la Petite Ceinture jusqu'en 2003, et c'était plein !

Dans le cadre de la concertation, une visite en train aurait été la bienvenue !

Chapeau 30 décembre 2012, 00:55

Une visite en train d'une ligne de chemin de fer organisée par une entreprise ferroviaire française publique, RFF dans ce cas précis, n'aurait pas été une aberration, surtout en hiver !
Il y a moins d'un an, une circulation avait été organisée par RFF sur la section sud :
> http://petiteceinture.org/Circulati...

Les promenades à pied sur la voie de chemin de fer en plein hiver, ce n'est pas spécialement judicieux, et ça l'est encore moins si ces visites ont lieu en semaine !

Callimaque 28 décembre 2012, 19:05

Un espace de calme et de vie, une respiration dans la ville, un refuge pour les oiseaux et les abeilles, quelques jardins, bref le grand luxe, celui que D. Perrault a voulu recréer avec le jardin enfoncé de la BNF.
Par pitié, n'y remettez pas le traffic et le bruit. N'en faites pas un goulot asphixié seulement bon à gérer chaque jour le terne transit des travailleurs épuisés. Il y a pour cela d'autres voies. Préservons celle-là comme un témoignage précieux du passé que le temps transforme en trésor de Paris.

16 «je suis d'accord»

PASSY 29 décembre 2012, 09:50

Cette ligne de chemin de fer est un témoignage précieux du passé ferroviaire de la capitale. Rendons lui son prestige.

Par ailleurs, "les autres voies" sont progressivement saturées.

Marcn 28 décembre 2012, 19:38

Pour moi, concrètement, en tant qu'habitant de la rue Henri Chevreau, la PC est une zone délaissée, repaire de squatteurs, dealers, clandestins, l'origine de nombreux incendies qui envoient des fumées nocives dans nos immeubles.

3 «je suis d'accord»

PASSY 29 décembre 2012, 09:48

En remettant la ligne en service pour du transport, il n'y aurait plus ce problème.

Galtar 28 décembre 2012, 21:54

Un espace ferroviaire laissé à l'abandon faute de trafic, que ce soit voyageur ou marchandise..Pour moi la petite est un lieu qui doit retrouver sa vocation d'origine, qui est de faire circuler des trains ; mais de nos jours cela est de plus en plus difficile,due aux contraintes du bruit pour les riverains...Ce qui était possible encore y'a 20 ans, est compliqué dans le cadre de vie des parisiens d'aujourd'hui...Mais des aménagement est toujours possibles dans le cadre d'une vocation ferroviaire léger ou FRET local pour diminuer le nombre de camion sur Paris...

14 «je suis d'accord»

PASSY 29 décembre 2012, 09:47

Le tramway est un moyen de transport silencieux. Aujourd'hui, la question des nuisances ne se pose plus.

LE GAL Alain 29 décembre 2012, 10:32

Le tramway n a jamais été un moyen de transport silencieux, il suffit d'habiter comme moi le long d'un boulevard des maréchaux pour s'en rendre compte ....

Chapeau 30 décembre 2012, 00:50

Le tramway, comme la voiture, les avions, les gens qui marchent, parlent,... génère du bruit.
Le tramway a l'avantage d'être silencieux dans le sens où il n'est pas impensable de vivre près des voies vu l'évolution technologique aujourd'hui qui réduit au minimum le bruit.

Son "bruit" se fond beaucoup plus facilement dans son environnement que les voitures dans la rue ou sur le périphérique où il y a toujours un bruit de fond avec en plus la pollution pour nos poumons ce que les transports ferroviaires nous épargnent !

Chapeau 28 décembre 2012, 22:43

Une ligne de transport continue au potentiel exceptionnel pour les transports en région Ile-de-France, EN COMPLÉMENT DU TRAMWAY, afin de ne pas passer par le centre de la capitale et donc de le désengorger.
C'est une réserve naturelle continue de riche qualité, qui agrémente les parcours (à pied ou en train), beaucoup plus agréable que les tunnels du métro et sa saleté.

19 «je suis d'accord»

runtime_error 28 décembre 2012, 22:56

Il y a le charme certain des sections où la nature a repris ses droits, et qui prêtent volontiers à la rêverie mélancolique. Il y a aussi le souvenir des escapades de gamin entre Vaugirard et Ouest-ceinture, avec les deux sinistres tunnels où je n'ai osé que tardivement m'aventurer…
Au delà de cela, je vois la PC comme une infrastructure de transport ferroviaire à réactiver, et l'opportunité de démontrer que développement urbain et maintien de la qualité environnementale ne sont pas inconciliables.
Dans le même ordre d'idées, mon avis est que l'ouverture au public des emprises de la PC dans le cadre d'une transformation en promenade sera beaucoup plus préjudiciable à l'écosystème qui s'y est développé que la reprise d'activités de transport.

18 «je suis d'accord»

clelia756 29 décembre 2012, 10:01

Je comprends que la petite ceinture ne puisse rester en l'état, elle est en effet sale, il y a quelques fois des personnes peu fréquentables, et elle est parfois dangereuse. Cependant, pourquoi ne pas l'ouvrir aux piétons et permettre d'en faire comme une "promenade plantée" seulement en laissant les rails, ou installer un transport ferroviaire du style train à vapeur, ou autre si on veut quelque chose de plus moderne. Mais surtout, il faut garder l'esprit de cette ligne, et pas décider de tout casser pour tout reconstruire !

1 «je suis d'accord»

PASSY 29 décembre 2012, 10:05

Pour découvrir la Petite Ceinture et discuter de son avenir, l'Association Sauvegarde Petite Ceinture (ASPCRF) vous propose une soirée projection-débat le mardi 15 janvier 2013 à partir de 18h45 en présence des réalisateurs.

Cette soirée comprendra deux parties :

À 19h sera projeté le documentaire intitulé « La Belle aux voies dormantes », réalisé en 2010 par Amélie Maous et Richard Prost (France - 52 minutes – couleur – Zombi films), en présence des réalisateurs. Tarif unique : 6 €

À partir de 20h, notre Association animera un débat sur la Petite Ceinture ferroviaire et sur le film.

Pour se rendre au Cinéma La Clef :
En métro : station « Censier-Daubenton » (ligne 7), sortie « Rue Daubenton ».
En Bus : bus 47, Descendre à l'arrêt « Censier - Daubenton ».
En RER : prendre le RER C et descendre à « Paris Austerlitz », puis emprunter la rue Buffon le long du Jardin des Plantes.
Site Internet : www.cinemalaclef.fr / www.petiteceinture.org

13 «je suis d'accord»

PASSY 29 décembre 2012, 10:20

Bonjour,

Afin de contribuer utilement à ce débat, l'Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré (ASPCRF) vous propose de prendre connaissance de son communiqué de presse du 7 décembre 2012 :

CONTRE UN PROJET DE DÉMANTÈLEMENT NÉFASTE AUX INTÉRÊTS DES FRANCILIENS, POUR UN TRANSPORT FERROVAIRE DANS UN JARDIN SUR LA PETITE CEINTURE DE PARIS

Dans son édition du 2 décembre 2012, le Journal du Dimanche évoque le projet d'Anne Hidalgo, première adjointe au Maire de Paris et candidate à la Mairie de Paris à l'horizon 2014, de « reconquête de la Petite Ceinture ».

Notre Association, dont l'objectif est la préservation et la valorisation de la Petite Ceinture au moyen d'un projet alliant transport ferroviaire et aménagements paysagers (jardins, réhabilitation des gares), ne peut que dénoncer ce projet de démantèlement sans vision d'ensemble, à courte vue et contraire à l'intérêt de tous les Franciliens. En effet, la section Est serait coupée en deux à la hauteur du Cours de Vincennes : la partie Nord utilisée par un tramway, la partie Sud transformée en promenade plantée. De la même manière, la section Rive-Gauche, pourtant riche en tunnels et en tranchées profondes, serait affectée à un usage exclusif de jardins.

Pourtant, des enjeux majeurs touchant les transports sont apparus depuis la signature du protocole d'accord RFF/ Ville de Paris de 2006 : l'entrée dans l'ère du pétrole cher et la saturation progressive du réseau de transport en commun francilien.

La Petite Ceinture ferroviaire constitue une emprise disponible pour faire face à ces contraintes et ainsi aider à la réalisation de la transition énergétique : sa remise en service renforcerait le maillage du réseau francilien de transports en commun et soulagerait les lignes existantes, y compris les lignes de tramway T3A et T3B dont la fréquentation, déjà très forte pour la ligne T3A, connaîtra incontestablement une forte augmentation dans le cadre des projets de développement des quartiers périphériques : Batignolles, Chapelle, Bercy, Ministère de la Défense à Balard…

Des aménagements de jardins pourraient être associés à cette remise en service, en utilisant les surlargeurs inutilisées pour le transport. La ligne de tramway T2 démontre ce qu'il est possible de faire aisément sur la Petite Ceinture.

En conclusion, notre Association rappelle sa position : la conservation des vingt-trois kilomètres de la Petite Ceinture, dans le domaine de RFF, avec maintien des voies ferrées existantes dans une perspective de remise en service, avec une valorisation des espaces paysagers traversés et des gares subsistantes.

Notre Association compte bien entendu participer à la consultation organisée par la Ville de Paris, notamment lors de la « journée de restitution » du 14 février 2013 à l'Hôtel de Ville. Rappelons que le meilleur moyen de découvrir la Petite Ceinture, reste le train : notre Association reste disponible pour faire circuler des trains spéciaux de découverte.

28 «je suis d'accord»

Syl20 30 décembre 2012, 10:06

Je ne comprends pas l'intérêt de vouloir préserver á tout prix une voie de circulation ferroviaire dépassée et redondante avec le circuit du tramway. Si on avait voulu la conserver pour cet usage il aurait fallu y construire le tram, ce n'est pas le choix qui a été fait (à chacun de juger ce choix par ailleurs).
De nombreux autres projets de transports et évolutions technologiques existent déjà et permettront demain de répondre á l'après pétrole, par contre rien ne permettra demain de répondre au manque d'espaces et de corridors verts á l'heure du tout béton.
Cet incroyable et inespéré espace (une gigantesque voie verte dans Paris), mériterait être enfin reconquis, (ouvert au public et sécurisé), revisité (rénovation des gares, des tunnels voir conservation des voies et/ou rajout de wagons pour différents usages en forme de clin d'œil) mais SVP n'en faites pas un site industriel !.

LE GAL Alain 30 décembre 2012, 12:13

Je suis assez d'accord avec le commentaire de Sylv20.....

runtime_error 30 décembre 2012, 15:23

En quoi la PC est-elle « dépassée » ? On parle ici de l'emprise, et non de l'état actuel des équipements ferroviaires et des ouvrages d'art qui, il est vrai, sont souvent dans un triste état. Quant à sa redondance avec le T3, il ne faut pas restreindre le débat à la seule zone de Paris intra muros : Le rôle de la PC en tant qu'infrastructure ferroviaire est régional, alors que le T3 est destiné au cabotage

entre les portes parisiennes.
Ce que je ne comprends pas, c'est pourquoi l'on devrait priver des milliers de Franciliens d'une nouvelle possibilité de liaison rapide entre l'Est et l'Ouest de l'Ile de France, au prétexte que les Parisiens, et eux seuls, manquent d'espaces verts. Il ne faut pas oublier que la PC a déjà beaucoup contribué au retour, certes modeste, de la verdure dans la capitale : Nombre de ses emprises (Grenelle, Charonne, La Glacière, partie terminale de la ligne d'Auteuil…) on été cédées à l'occasion de programmes de reconversion incluant des parcs et jardins.
Enfin, une coulée verte, je considère que c'est une vision anthropocentrée de la nature, où celle-ci est réduite au rôle d'antidépresseur pour citadins. Les partisans de cette option utilisent souvent l'argument de la protection de la biodiversité de la PC : Le meilleur moyen de protéger cette biodiversité, c'est de laisser la PC en l'état et d'empêcher les bipèdes de venir troubler cet écosystème fragile, c'est-à-dire tout le contraire d'une coulée verte.
Le retour des activités ferroviaires perturbera également cette écosystème, mais dans une bien moindre mesure. Et surtout, si cette nouvelle liaison permet à de nombreux Franciliens de renoncer à leur sacro-sainte bagnole pour leurs trajets quotidiens, on aura fait beaucoup plus de bien à la planète qu'avec une coulée verte.

Chapeau 31 décembre 2012, 02:11

Depuis le mois de septembre, les parisiens peuvent trouver des espaces verts à moindre coût avec un confort optimal grâce au dézonage du pass navigo le week-end et jours fériés.

Ainsi donc, les parisiens et les franciliens peuvent découvrir le plaisir de la VRAIE nature, éloignée de la voiture dans la forêt de Fontainebleau par exemple.

Depuis Paris, un train CORAIL chaque 30 minutes DIRECT Fontainebleau qui est atteint en 35/40 minutes AVEC un pass navigo tout simplement !

Autre exemple : les jardins du Château de Versailles
Un TER DIRECT depuis Montparnasse toute les heures qui relie la ville Royale en 10 minutes !

Il n'y a pas que Paris. L'Ile de France regorge de ressources naturelles tout aussi vastes et agréables à découvrir à quelques minutes de la capitale.

Du temps de la Petite Ceinture, ces villes, ainsi que d'autres, étaient très prisées des parisiens, alors pourquoi pas aujourd'hui encore ?!

liliane 8 janvier, 17:53

Les défenseurs d'un projet ferroviaire sur la petite ceinture seront-ils les utilisateurs ? habitent-ils dans les quartiers concernes ? Se promènent-ils dans

les espaces verts avoisinants ? Quels sont leurs motivations réelles ?
Est -il raisonnable d'implanter un deuxième tramway à proximité de celui qui vient juste d'être mis en service ? Dans ces conditions on peut aussi imaginer des tramways tous les 100 mètres. À qui profitera ce massacre écologique ?

TAKAPA66 29 décembre 2012, 12:59

Bonjour
de bons souvenirs d'enfance ou d'ado il y as trente ans j'habitai Panam
de longues promenades dans cette coulée verte
un lieux propice aux rêveries
faut mettre des wagons pour des résidences d'artistes un lieu ludique pour nos enfants
arrêtons de ce serrer la petite ceinture
belle année 2013

5 «je suis d'accord»

Bbkorp 29 décembre 2012, 13:29

Bonjour.
Je vous joins ci-dessous le lien de mon site sur la Petite Ceinture.
Ce dernier contient une rubrique totalement dédiée à la Petite Ceinture et pour y accéder il n'y a qu'à cliquer sur l'onglet "PC ARKIV". Là vous trouverez des articles que j'ai rédigé après plus de 5 années passées à arpenter et à observer la "PC" - de nouveaux articles viendront, notamment un qui portera sur une analyse approfondie du T3 et de la PC "réhabilitée".

Celle-ci doit être réactivée. Elle est un atout latent majeur pour tous les Franciliens. Une promenade plantée n'est pas compatible avec sa typologie et son implantation en lien direct avec les transports existants en fait un élément urbain puissant et riche pour le futur grand paris. L'investissement serait faible, puisque que tout préexiste "déjà". L'APUR avait rédigé de très bons dossiers sur sa réhabilitation et prouvent que cette tâche est loin d'être impossible.

Sur ce site je définis le concept de "ZONE" urbaine faisant référence à la friche et surtout...à la Petite Ceinture - aussi j'ai mené une longue étude portant sur les "habitants" de la PC (vous trouverez le PDF directement dans l'article concerné)
Je vous fais donc parvenir le lien de la rubrique nommée "PC ARKIV" de mon site ci-dessous :
http://bbkorp.com/category/pc-arkiv/

Merci, je reste à vôtre disposition
Boris Beth alias BBKORP

9 «je suis d'accord»

Ouahmani 29 décembre 2012, 23:21

la petite ceinture pour moi c est je recupere le 105 rue curial a off je monte un projet vert avec des animaux que j appel www.lafermeparisienne.fr et un projet qui s appel http://www.la-coulee-verte-du-nord-... voila off on est la on y reste ça suffit le béton

6 «je suis d'accord»

ouahmani 29 décembre 2012, 23:33

La Ville de Paris, SNCF et Réseau Ferré de France le béton ça suffit

http://cloud.rabbanitv.fr/La-Ville-...

Guias 30 décembre 2012, 07:05

La petite ceinture est un témoignage du passé de Paris et un îlot de verdure.
La priorité doit être mise sur la circulation des trains, trams pas si coûteuse que cela vu l'etat desxrails et des ballasts afin de désengorger le T3 et le centre de Paris.
Les riverains seront isolés par des murs anti bruits végetalises.
Ce projet serai un mixte entre protection de la bio diversité et transport en commun.
Le projet proposé va tuer ce site unique.

16 «je suis d'accord»

Chapeau 31 décembre 2012, 01:57

La Petite Ceinture est une ligne de chemin de fer qui permet d'associer du transport en commun dans l'intérêt général des franciliens et de permettre aux riverains de s'approprier l'espace grâce à des aménagements liés à la biodiversité sur la plateforme ferroviaire, ou culturel dans les gares de la Petite Ceinture.

Ceci n'est pas une conception nouvelle, elle existe sur le tramway T2.

LE GAL Alain 30 décembre 2012, 09:37

Le tramway, comme tous les autres moyens de transport, exceptés la marche, le vélo et la trotinette..., engendre du bruit, bruit plus ou moins important d'ailleurs le long de son parcours.
Sur le T3, il suffit de se poster à la porte de Vincennes, côté 12 ème arrondissement entre le marchand de fleurs et la pharmacie, là où les roues en métal du trawmay roulent sur les rails en courbe de la voie, pour constater manifestement que le tramway, à cet endroit en particulier, n est pas du tout silencieux.
Le tramway a certe certains avantages par rapport aux autres moyens de transport, dont celui de générer très peu de pollution, mais il est faux de dire que le tramway est "silencieux".
Il me semble que les partisants du tramway veulent porter comme postulat que le tramway est "silencieux" et qu'il n'y a pas de discussion possible sur le sujet, alors que affirmer cela est une contre-vérité manifeste.

5 «je suis d'accord»

Chapeau 31 décembre 2012, 01:53

La marche, le vélo, la trottinette font du bruit dès lors que la surface de roulement est plane et bétonnée.
Ce qui est prévu dans le 15° arrondissement pour le sentier nature, c'est une surface équipée de planches de bois...ce qui entraînera du bruit pour les gens

qui marcheront, feront leur course à pied sur ces planches ou de la trottinette à pleine allure.

Tout déplacement de corps entraîne du bruit. Taper sur un clavier fait du bruit. Si l'on est seul ou 900 dans une salle, ce n'est pas le même ressenti.

A Porte de Vincennes, il y a effectivement quelques crissements.
Peut-on dire qu'ils sont beaucoup moins tolérables qu'un TGV à 300 km/h ?
Peut-on dire qu'ils sont beaucoup moins tolérables qu'une rame de métro sur la ligne 5 sur le viaduc d'Austerlitz où ces crissements sont audibles jusque la Place d'Italie ?

Peut-on dire que ces crissements à Porte de Vincennes sont beaucoup plus bruyants que les exemples cités ci-dessus au point d'empêcher toute audition de son interlocuteur ?

Jacky 3 janvier, 14:14

Habitant juste à coté du T2, à Issy les Moulineaux, je confirme que le Tramway est tres bruyant, surtout lors qu'il prend de la vitesse en site propre comme c'est le cas ou j'habite (et comme cela serait le cas sur la petite ceinture). Le bruit s'amplifie au fil des années avec l'usure des rails. Sans doute que le Tramway sur pneus , comme celui qui est en train de se construire entre Chatillon et Viroflay, sera plus silencieux !

Chapeau 3 janvier, 15:45

Le tramway sur pneu est une technologie que la RATP, le STIF, la Cour des Comptes dénoncent car il n'est pas fiable. Les élus ont choisi cela (la RATP les a rallié par la suite) car c'était le "moins cher" et "le plus beau", qu'importe la fiabilité du matériel.

Aujourd'hui, on est sûr d'inaugurer un tramway qui ne roulera pas tout le temps...

La ville de Caen, équipée de ce système depuis les années 2000 a décidé de se séparer de cet équipement et revenir à un tramway sur fer, classique.
La raison ; le tramway sur pneu est quotidiennement en panne et la maintenance dépasse le coût de l'investissement initial du tramway...
Conséquences : TOUT CASSER et TOUT RECONSTRUIRE car les équipements ont été conçus pour ne pas être compatible entre tram "fer" et tram "pneu"...

Aujourd'hui, l'entreprise Translhor a fait faillite et a été rachetée sous pression par Althom, ce qui explique en partie les retards pris pour le T5 et le T6 en plus des déboires techniques.

Chapeau 3 janvier, 16:00

Par ailleurs, pour le T2, les logements SONT et ONT ETE construits avec le T2.
En France, pour construire, il faut un permis de construire délivré par un élu, le Maire.
Ce sont plutôt les élus qu'il faut aller voir dans ce cas puisqu'ils accordent le droit de construire des logements au bord des voies du T2 et autre.

Lorsque l'on achète ou loue un bien, on le visite et on voit bien s'il y a une ligne de tramway, de train, autoroute à côté ou pas. Elle n'est pas cachée durant la visite et dévoilée après acquisition comme par enchantement.
Dernier élément beaucoup plus intéressant et concret, sur ce fameux T2 notamment, des agences immobilières mettent en avant la proximité et la vue sur le tramway ! Ce n'est donc pas quelque chose de répulsif, bien au contraire !

Je vous laisse lire cet article avec une phrase intéressante :
"j'ai des clients qui cherchent spécifiquement un bien à acheter sur le tracé du tram », constate Anne-Sophie Queinnec , notaire à Brest. "
> http://www.lejournaldesentreprises....

Horchata 30 décembre 2012, 10:28

La petite ceinture = futur voie verte ! ça fait des années qu'on en parle, il faut agir maintenant !

14 «je suis d'accord»

Diego 30 décembre 2012, 12:35

A l'heure où l'urbanisation galopante laisse de moins en moins de place à la nature, à l'heure ou le besoin de nature est de plus en plus pressant pour les citadins, la petite ceinture constitue un des derniers lieux urbain où une végétation naturelle peut se développer, un des rares lieux en ville où des espèces sauvages animales trouvent refuge, du fait justement que sa fréquentation et son usage en soit limité.
C'est un patrimoine naturel à préserver et un maillon essentiel pour les continuités écologiques et la circulation des espèces.
Aussi, on peut lire dans le plan pour la biodiversité de la ville de paris " La Petite Ceinture ferroviaire fait le tour de Paris et jouxte la ceinture verte. En cela, elle peut jouer un rôle important dans le renforcement des continuités écologiques. Certains tronçons et ouvrages de la Petite Ceinture constituent déjà des îlots de nature sauvage préservés car inaccessibles [...] À l'occasion des projets d'aménagement, une attention particulière doit être apportée à ces proximités pour créer des connexions favorisant la circulation des espèces. "
Si des aménagements urbains sont effectués ou si des trains re-circulent : qu'adviendra t-il des hérissons, renards, pipistrelles, oiseaux en tout genre, mésanges, pouillots véloces, insectes, lézards,..., qui trouvent dans cette "friche" un des derniers refuges pour vivre, se nourrir et se reproduire en ville ? Qu'adviendra t-il de cette biodiversité qualifiée d'ordinaire mais de plus en plus rare ? N'est ce pas un patrimoine essentiel à préserver et à favoriser que cette ceinture de nature ? Ne doit-on pas sanctuariser, limiter l'accès et préserver ce corridor naturel pour laisser une place à la vie sauvage en ville ? Ne doit-on pas plutôt réaliser de nouveaux aménagement naturels autour de cette petite ceinture pour favoriser et développer la circulation des espèces avec les bois parisiens, les canaux, tous les derniers autres espaces "naturels" et ce sur tout son pourtour ? N'est ce pas là le véritable enjeu de demain ?

15 «je suis d'accord»

Chapeau 31 décembre 2012, 01:43

Que penser alors de l'abattage massif des arbres sur la PC dans le 15° arrondissement pour "préserver" cette biodiversité ?! (Environ 50 arbres et la voie recouverte d'un revêtement en béton)

Galtar 30 décembre 2012, 15:05

Bonjour, la petite ceinture peut préserver la nature d'un coté et faire circuler des trains en meme temps...Ne pas oublié, à tout les amoureux de la nature autour de la PC, elle est construite soit en remblais, en hauteur, en tranchée,de long tunnels parfois plus de 1 km...Et certaines sections ne peut se faire en COULER verte comme beaucoup le souhaite, car la petite ceinture est toujours relié aux lignes principale de la gare de l' EST(dont un raccordement toujours active dite de l'évangile qui désert le port de Gennevilliers), AUSTERLITZ,de LYON, et une portion de 2/3 km directement lié au RER C.. Néanmoins, certaines sections est assez large pour préserver cette nature riche en espèce sauvage.. Le train ne pollue point, il est le véritable grenelle de l'environnement, donc possible de trouver une solution pour réactiver la PC tout en préservant le plus possible la faune qui s'y est installé depuis plusieurs années..Pour moi , un transport de FRET léger est possible sur la PC fait par des OFP(opérateurs ferroviaires de proximité), pour la déserte locale des magasins sur Paris, qui diminuerai considérablement le nombre de camions sur Paris...

14 «je suis d'accord»

Chapeau 31 décembre 2012, 01:40

S'il y a bien une nuisance que l'on entend à longueur de journée sans aucune interruption lorsque l'on vit sur le boulevard des Maréchaux, c'est le PERIPHERIQUE ! (accompagné de la pollution en prime !)
Son bruit étant continue, l'oreille humaine intègre ce bruit de fond comme étant "normal".

Dès lors qu'un élément supplémentaire vient se rajouter à ce bruit de fond constant, le tramway par exemple, ce nouvel élément prend tout de suite une ampleur jamais inégalée, qui selon ce que l'on peut entendre dans les réunions, dépasse le bruit d'un aéroport !

Tout projet se doit être expliqué afin que les habitants, riverains ou non, puissent avoir les cartes en mains et comprendre les enjeux de cette Petite Ceinture qui ne pollue pas, qui peut être vécue différemment par les riverains avec des aménagements du type jardins partagés comme sur le T2, ce qui rend le voyage et la vue sur la ligne de la part des riverains beaucoup plus positif.

LE GAL Alain 31 décembre 2012, 15:49

Le commentaire précédent ne décrit pas la réalité.
Lorqu'on habite comme moi un boulevard des Maréchaux, que ses fenêtres donnent sur un boulevard des Maréchaux, on entend bien le bruit occasionné par le boulevard des Maréchaux et nullement le bruit occasionné par le boulevard périphérique.
Ceux qui entendent le bruit du boulevard périphérique sont ceux qui habite au bord du boulevard périphérique, comme par exemple dans le 12 ème arrondissement ceux qui habitent boulevard Carnot. Et ces derniers ne sont pas concernés par le bruit occasionné par le tramway sur le boulevard des Maréchaux....!!!!

Juan 30 décembre 2012, 15:56

La petite ceinture, c'est la possibilité d'avoir des zones de NATURE proche des immeubles.
Actuellement, en face de chez moi, la portion de petite ceinture a été dévastée par un centre bus "temporaire" de Lagny. La perte d'espace vert, les bruits de moteurs constants 24/7 sont très préjudiciables pour le bien être des riverains. De plus, nous entendons désormais le TRAMWAY alors que le bruit du bus n' "atteignait" pas nos fenetres. Vivement un projet de parc ou de coin nature pour la PC et non de FRET svp !!! STOP AUX BRUITS SOUS NOUS FENETRES. Merci

14 «je suis d'accord»

Galtar 30 décembre 2012, 17:26

Bonjour Juan, je pense pas que si un train de FRET passe toute les 2 heures, avec une dizaine de wagons ne t'empechera de dormir surtout en journée.. Et si y'a, et y'avais un trafic FRET régulier sur la PC, il se ferait le jour, ne dépasserai a peine une dizaine de convois pour les besoin du FRET sur Paris, et la nuit le calme absolu régnerai sur la PC... Et il me semble que le TRAMWAY est silencieux... Ce n'est point le métro, comme la ligne aérienne numéro 6 qui "grince"dans les virages.. Je suis pour la réouverture de la PC pour une vocation ferroviaire, meme si cela difficile..Quoi qu'il arrive, la PC appartient à RFF, c'est beau la nature, mais soyons réaliste, un parc ou sentier nature est inadéquat sur la PC..

LE GAL Alain 30 décembre 2012, 18:03

Encore une fois je lis dans un commentaire, comme dans le commentaire précédent, que le tramway est silencieux. Les personnes qui affirment cela ne doivent pas habiter le long des boulevard des maréchaux car cette affirmation est contraire à la vérité. Le tramway, comme tous les moyens de transport est source de pollutions sonores. Rivererain, d'un boulevard des maréchaux, je constate comme juan que j'entends désormais le tramway alors que le bruit des bus "n atteignaient pas" mes fenêtres.
De plus, comme sur toutes les lignes de métro en virage, le tramway T3, en virage également à la porte de Vincennes, émets de forts grincements qui sont la conséquence du roulement des roues cylindriques du tramway sur les rails qui sont positionnées en courbe.

Galtar 30 décembre 2012, 18:27

Bonsoir Legal Alain, certes un tramway peut etre selon vous trop bruyant pour vous riverain.. Le sujet, est si y'avais une éventuelle réouverture de la PC, c'était pour moi, avec un petit trafic FRET local qui desservirai les magasins proche de la PC.Au plus, une dizaine de convois pourraient circuler si ce projet ferroviaire aboutis..Ce qui un représente un train toute les heures dans la journée,avec une dizaine de wagons, et qui je pense pas,empechera de dormir les riverains à proximité..La nuit, tout trafic serait suspendu et le calme rendu à la tranquillité des parisiens...

runtime_error 30 décembre 2012, 19:25

Je ne suis pas riverain des maréchaux, mais je pense qu'il est effectivement fort possible que l'implantation du T3 sur ces boulevards provoque des nuisances sonores plus importantes que les anciens bus articulés : La motorisation d'un bus est plus bruyante que celle d'un tram, mais le bruit de roulement de ce dernier, amplifié par la dalle supportant les voies, peut être supérieur. Sans compter également le fameux grincement dans les courbes à faibles rayons qu'impose la configuration de la voirie. Il faut peut être également prendre en compte la réduction de la circulation automobile sur ces mêmes boulevards, qui rendrait du coup le bruit du tram plus perceptible ?
Sur la PC, le contexte est très différent : La voie peut être posée de manière classique, ce qui limite le bruit de roulement et sa propagation. Il n'y pas non plus de courbes prononcées, du simple fait qu'il s'agit d'une plateforme ferroviaire conçue pour la circulation de véhicules nettement moins tolérants aux faibles rayons qu'un tram.
Je pense donc qu'on ne peut pas considérer les nuisances sonores actuelles du T3 comme représentatives de ce que seraient celles d'un tram sur la PC, ce dernier ayant toutes les chances d'être plus silencieux.

Chapeau 31 décembre 2012, 01:28

Le tramway qui ne pollue pas serait donc plus dangereux pour la santé que le bus qui pollue ? (aussi bien visuellement que du point de vue sanitaire)

Lorsque l'on évoque le Fret, il ne s'agit pas de faire passer des trains de 600 mètres de long à 90km/h sur la ligne, loin de là !

L'idée serait d'avoir un matériel silencieux que des entreprises françaises savent construire de type tramway mais adapté au Fret.

LE GAL Alain 31 décembre 2012, 08:32

Personne n'a dit ici, à ma connaissance, que le tramway serait plus dangereux pour la santé que le bus.
Par contre, ce que certains disent, c'est que le trawmay qui est en service actuellement à Paris, et en particulier le T3, n'est pas silencieux, contrairement à ce que d'autres, qui apparement n'habitent pas le long d'une voie parcourue par un tramway, voudraient nous faire croire.

Globie 30 décembre 2012, 18:45

C'est un lieu à part à Paris. J'ai eu l'occasion de parcourir par une belle journée du début de l'automne le tronçon entre Bel Air et la Flèche d'Or (avec le tunnel en prime) et j'ai adoré voir la ville avec ce nouvel angle. Les différents espaces parcourus m'ont bien inspiré et c'est pourquoi cette possibilité de concertation m'intéresse.
La petite ceinture m'évoque un lieu à transformer tout en le préservant. Se servir de son histoire pour inventer un futur, se servir de ses contrastes (ferroviaire/nature/ville). Permettre au public de venir y passer quelques heures au calme, pour y faire des activités (à définir comme des activités artistiques, profiter d'expositions, visionner un film, assister à une pièce de théâtre, restaurer des meubles, jouer, se rencontrer, ...), pour bronzer l'été en sirotant une limonade, redécouvrir des gares réaménagées, des activités d'insertion, mixer l'ancien, le ferroviaire et des activités de loisirs et d'apprentissage...C'est le lieu de pleins de possibles, laissons aller notre imagination. En faire un lieu convivial et familial.
Il faut garder les rails, les gares, les arbres...c'est la base de la petite ceinture pour moi, ce qu'il faut préserver.

Je ne crois pas à une reprise ferroviaire, pas même pour du fret ou du tourisme. Je ne suis pas convaincue qu'une activité de fret réduirait même un peu de trafic routier et cela demanderait des quais de chargement/déchargement. La vocation ferroviaire de la petite ceinture était nécessaire mais je crois que ce qu'il faut préserver c'est ce qu'elle est devenue : cette ambiance particulière qui nous fait entendre le bruit de la ville différemment.
Cette sensation d'être ailleurs tout en étant en plein Paris.

8 «je suis d'accord»

Bruno 30 décembre 2012, 21:11

J'ai oublié de préciser que je suis favorable à la remise en service de la Petite Ceinture au Sud, à l'Est et au Nord, sur les 23 km concernés par le projet présenté.

Chapeau 31 décembre 2012, 01:23

Le chemin de fer et la Petite Ceinture ont été conçu en premier lieu pour le transport de marchandise.
Les quais de déchargements et de chargements existent bel et bien sur la PC : gare des Gobelins, secteur Batignolle, porte de la Chapelle

Bruno 30 décembre 2012, 21:10

Bonjour,

S'il n'y avait qu'une seule raison pour laquelle il faut remettre en service un transport de voyageurs sur la Petite Ceinture, ce serait celle-ci : la nécessaire transition énergétique à réaliser dans les prochaines années.

Par rapport aux périodes d'il y a dix, vingt ou trente ans, un élément de notre environnement a profondément changé : le prix du pétrole et plus généralement, celui des énergies fossiles, dont dépend aujourd'hui à 94% le secteur des transports.

En moins de dix ans, le prix du baril est monté de 20-25 dollars jusqu'à 150 dollars pour se stabiliser aujourd'hui au-dessus de 100 dollars. Cette situation explique les difficultés économiques actuelles des compagnies aériennes à travers le monde, le kérozène étant devenu pour beaucoup d'entre elles le premier poste de dépense.

Autre conséquence de cette flambée des prix du pétrole, la baisse de la consommation de carburants en France. Ainsi, entre septembre 2011 et septembre 2012, cette consommation a baissé de 6,4 %, à cause de la cherté des carburants. Baisse de la consommation, donc baisse de l'usage de l'automobile sans que des mesures politiques coercitives (comme un péage urbain) n'aient été prises…

Et malheureusement, cette tendance à l'augmentation du prix du pétrole et de la volatilité de ce prix (c'est à dire des variations importantes de prix) ne semble pas prête de s'inverser. Parmi les organismes officiels qui annoncent cette évolution, on peut citer le Centre d'Analyse Stratégique, organisme gouvernemental dépendant du Premier Ministre, qui a publié le 11 septembre 2012 une note d'analyse consacrée à l'étude de la situation actuelle et de l'évolution à court et moyen terme des prix du pétrole, ainsi qu'à ses impacts sur l'économie qu'aux mesures à prendre pour y faire face.

Face à la menace d'une forte augmentation du prix du pétrole et de la volatilité de ce prix, le Centre d'Analyse Stratégique préconise qu'« à court terme, les leviers de l'efficacité et de la sobriété énergétiques doivent être actionnés, notamment dans les secteurs du bâtiment et du transport ». Notamment, « des transformations de fond devront s'opérer dans le secteur des transports, passant notamment par le développement de nouveaux modèles d'aménagement du territoire et de transport des marchandises » (page 13).

C'est à dire que nous assistons au reflux progressif du trafic routier. La question qui pose alors est de savoir comment on peut basculer progressivement du transport routier vers le non-routier. Dans cette situation, la réutilisation de voies ferrées disponibles permet d'accélérer cette transition alors que des infrastructures à créer dans des zones urbaines souvent denses prendront plus de temps à réaliser.

Pour les nuisances sonores que causent un tramway : à la différence d'un tramway en voirie, un tramway sur la Petite Ceinture dispose d'espaces, notamment de talus, pour aménager des murets, des mottes de terre plantées de végétation, des murs végétalisés ou autres dispositifs pour empêcher ces nuisances de se diffuser.

Par ailleurs, des promeneurs qui discutent, des enfants qui jouent, génèreraient également des nuisances.

Pour la biodiversité, tout aménagement, jardin ou transport, la modifierait. Et parmi les plantes qui poussent sur la plate-forme de la ligne, en grande majorité sur les talus et non entre les rails, il y a des espèces invasives comme le buddleia du tibet ou l'ailante, qui empêchent d'autres espèces de plantes de s'y installer ou de s'y développer. Dans le cadre d'un projet de transport, il est possible de réaménager certaines zones en enlevant ces espèces invasives pour y replanter des espèces moins communes et finalement, augmenter la biodiversité du lieu. Surtout qu'il ne s'agirait pas d'un transport diesel, comme un bus, crachant de la fumée, mais un matériel électrique.

Pour la faune, comme les renards, des voies ferrées utilisées quotidiennement servent également de voie de migration pour ces animaux. Les renards qui se promènent sur la Petite Ceinture aujourd'hui y sont arrivés en longeant les voies ferrées qui pénètrent dans Paris depuis la banlieue. Or ces voies sont utilisées quotidiennement pour un trafic souvent intense…

En conclusion, par rapport au débat sur l'emplacement du tramway à Paris qui a eu lieu vers 2001, le contexte a profondément changé : d'une part, notre société a définitivement quitté l'ère du pétrole bon marché pour entrer dans celle du pétrole cher et la transition énergétique à réaliser nécessite de réutiliser une infrastructure comme la Petite Ceinture. D'autre part, le tramway T3 est déjà en service sur le Sud, l'Est et une bonne partie du Nord de Paris. La desserte de la Petite Ceinture viendrait compléter efficacement le service fourni par le tramway, comme il a été déjà rappelé par plusieurs interventions ici.

Enfin, remettre en service un transport ferroviaire permettrait de créer des aménagements innovants mêlant transport, jardins, gares réhabilitées, biodiversité améliorée. Cela a déjà été fait par exemple sur la ligne de tramway T2, entre les stations Puteaux et Issy-Val de Seine.

25 «je suis d'accord»

Bruno 30 décembre 2012, 21:20

J'ai oublié de préciser que je suis favorable à la remise en service de la Petite Ceinture au Sud, à l'Est et au Nord, sur les 23 km concernés par le projet présenté.

Galtar 30 décembre 2012, 22:14

Très bonne argumentation Bruno ! Cordialement !

Nicodres 31 décembre 2012, 09:52

Il faut absolument rendre à la petite ceinture sa vocation ferroviaire à l'image du U Bahn à Berlin. Cette ligne doit venir en complément du tramway des maréchaux avec des arrêts moins nombreux mais une plus grande vitesse de déplacement. Les trams d'aujourd'hui ne sont vraiment plus bruyants ne gênant pas le voisinage. Le cout d'un tel projet serait très raisonnable et se ferait sur site propre.

22 «je suis d'accord»

zibouli 1er janvier, 21:25

Je suis membre de l'ASPCRF (comme cela, pas d'ambigüité !).
Je réside au Kremlin-Bicêtre et je travaille près de la porte de la Villette, à 100 m de la station "Pont de Flandre"
En métro, ligne 7, de porte à porte, 1 heure de trajet.
En tramway, de porte à porte, 1 heure et 30 minutes de trajet.
Avec la PC, correspondance à Maison Blanche L7, combien de temps ?

Pour la ligne 7, je prend le métro à la troisième station (Villejuif Léo Lagrangre) : le métro est déjà blindé.
Pour le tramway, j'ai dû effectuer la moitié du trajet debout, jusqu'à la rupture de charge à Vincennes.

Voila un témoignage personnel basé sur des faits. Rien que des faits.
Pour le reste, j'adhère totalement aux propositions de l'ASPCRF.

LE GAL Alain 31 décembre 2012, 10:41

Pour ceux qui estiment que le tramway n'est pas bruyant et ne gêne pas le voisinage.... :
http://www.youtube.com/watch?v=4WNd...

runtime_error 31 décembre 2012, 16:35

A moins d'être doté d'essieux indépendants ou d'un faible empattement, c'est effectivement un phénomène coutumier lorsque le tram doit négocier de faibles rayons de courbure, tel celui de la vidéo, et que l'on rencontre sur les implantations en voirie.
Comme indiqué dans un précédent commentaire, de telles courbes prononcées

n'existent pas sur la PC, un tram circulant sur cette dernière ne générerait pas ce type de nuisance.

Chapeau 1er janvier, 00:45

Il n'y a effectivement pas de courbes de ce type sur la PC, donc pas de crissements similaires possibles.

A Mulhouse, la question des courbes n'a pas été prise en compte mais il suffirait de graisser la voie pour limiter le phénomène. A des questions techniques, il y a toujours des solutions.

Bonne année à tous par ailleurs !

Syl20 31 décembre 2012, 13:04

Je trouve regrettable que ce forum soit devenu un lieu de communication et de lobbying intense pour l'Aspcrf comme le suggère leur site et sans que ses membres assument ici leur affiliation.
Je ne suis membre d'aucune association ou parti politique et regrette l'usage détourné de cet espace de dialogue.
Encore une fois je ne comprends pas en quoi développer un trafic féroviaire intense permettrait de préserver la relative quiétude de cet endroit.
Ouvrir cet espace aux joies des promeneurs plutôt que le privatiser pour le plaisir exclusifs de quelque uns me parait souhaitable. C'est un choix historique qui est proposé, jamais Paris ne trouvera plus un tel espace de verdure dans ses entrailles bondées et asphyxiées.
Quand au débat sur l'après pétrole qui aurait pensé que le charbon et le gaz de schiste seraient aujourd'hui tellement à la mode ? (Hélas, alors que les sources fossiles étaient considérées comme mortes il y a 3 ans à peine ?)
Pour les transports je crois que les tram (qui peuvent absorber plus de traffic si besoin) et projets de grand métro répondent déjà pour partie au besoin de transports en communs d'avenir, les progrès technologiques feront le reste si les politiques le souaitent (exemple les véhicules thermiques consomment 2 fois moins qu'il y a 10 ans, qui l'aurait cru ? En attendant, les véhicules électriques, hydrogènes..), sans parler de choix plus coercitif (péages, interdiction des véhicules anciens, normes en tout genre..).
SVP n'en faites pas un site industriel ne renouvelons pas les erreurs passées !

10 «je suis d'accord»

runtime_error31 décembre 2012, 15:56

Bien que ce soit à l'ASPCRF de vous répondre, je me permets néanmoins de vous faire remarquer les points suivants :
1) Il ne s'agit pas de « lobbying intense », les membres de l'ASPCRF expriment tout comme vous leur opinion, décrivent leur projet, et l'argumente. Quant à la prétendue dissimulation de leur appartenance à l'association, cela apparait clairement dans leur profil.
2) Il n'a jamais été dit que la reprise du trafic ferroviaire ne perturberait pas la quiétude actuelle de la PC, mais que des solutions existent pour réduire les nuisances qu'engendrerait cette reprise.
3) La transformation en promenade, c'est, à mon avis, justement réserver la PC « au plaisir exclusif de quelques uns », c'est-à-dire des Parisiens résidant à

proximité de la PC. A contrario, le retour à un usage ferroviaire se ferait lui au bénéfice des Franciliens.
4) Le charbon et le gaz de schiste ne feront qu'accélérer la fuite en avant aberrante qu'est notre mode actuel de consommation d'énergie : Ils sont loin d'être la solution au problème, et ne feront que l'empirer.
5) Le tram des maréchaux ne pourra pas absorber indéfiniment plus de trafic, on ne peut pas rajouter des rames à volonté, sans impact sur la régularité, et l'infrastructure a elle-même ses limites, comme la longueur des quais par exemple. Quant au projet de métro Grand Paris, il est loin d'être bouclé, nécessite des travaux considérables et couteux (Percements de tunnels), et des surcoûts sont d'ors et déjà d'actualité (http://www.lemonde.fr/politique/article/2012/12/13/le-projet-de-metro-du-grand-paris-couterait-9-milliards-d-euros-de-plus_1805482_823448.html). La PC offre une emprise disponible à un coût bien moindre.
6) Le progrès technologique ne peut pas tout : Par exemple, vous citez la réduction, avérée, de la consommation des moteurs thermiques, mais cela est à mettre en parallèle de l'augmentation du nombre de véhicules, qui compense malheureusement en grande partie cette réduction de consommation. Quant aux nouvelles motorisations, ce n'est que déplacer le problème : Il faudra toujours produire quelque part, et pas forcément de manière propre, l'énergie nécessaire à leur fonctionnement. Enfin, un véhicule individuel sera toujours moins efficace, énergétiquement parlant, qu'un transport en commun.
7) Assimiler le retour du trafic ferroviaire sur la PC à une transformation en « site industriel » me semble très exagéré… Je suis d'accord pour ne pas reproduire les erreurs du passé, celles où il « fallait adapter la ville à l'automobile », et celles, notamment les plus récentes, qui ont consisté à négliger délibérément la PC comme infrastructure de transport.

Galtar31 décembre 2012, 16:09

Bonjour Syl20, je ne fais partie d'aucune association avant tout, née à Paris, grandi en banlieue, la PC m'a toujours intrigué meme si j'ai pas eu la chance de voir des trains circuler dessus...
Certes, une faune et flore s'y installé sur la PC, beaucoup de personnes souhaitent une coulée vert sur la PC...Actuellement, longue de 23 km, reliant les différentes gares principales de Paris, la PC est quasi a l'abandon sauf sur une infime partie dans le nord avec son raccordement dite de l'évangile toujours active pour le port de Gennevilliers. Ouvrir un espace vert pour promeneur, comme vous le suggérer ne peut se faire sur les 23 km avant tout...Je rappel que la PC a été construite avant tout pour le transport des marchandises, puis voyageurs, et c'est pour cela que tout son itinéraire a été fait pour éviter les habitations le plus possible (construite en tranchée profonde, hauteur, remblais, de long tunnels...) Je ne vois point une promenade dans un tunnel de plus de 1km de long...Et comment voulez vous faire une coulée verte sur la PC, toujours relié aux gares actuels aux faisceaux de la gare d'Austerlitz,de la gare de Lyon, de la gare de l'Est...Et ne pas oublié qu'elle utilise une mini partie du RER C...Ce n'est pas pour le plaisir exclusifs de quelques uns, mais simplement que mettre un terme à toute vocation ferroviaire, serait une grave erreur..Actuellement, les transports en commun aux heures de pointe sur Paris, est infernal, que se soit en RER A , B, métro ligne 13, les bus dans les embouteillages...Justement, si Paris est asphyxiée, c'est que les transports en communs ne sont point insuffisant pour les usagers qui les prends quotidiennement et préfèrent la voiture... Donc encore plus de pollution !
Si une vocation ferroviaire que je souhaite comme beaucoup, soit pour un pour un tramway (silencieux le plus possible pour les riverains..),ou soit pour un

transport de FRET léger pour diminuer sur certains secteurs sur Paris, le nombre de camion...Il existe toujours des des quai de chargement que ce soit l'ancien site du triage de l'évangile dans le 19eme arrondissement, la gare des gobelins dans le 13eme arrondissement..

Syl2031 décembre 2012, 16:29

Run Time rien dans ton profil n'indique que tu es membre de l'Aspercf (idem pour Bruno, Chapeau, Galtar .. Seul Passy l'assume). Je suis obligé de le déduire par vos commentaires semblables. Les choses seraient plus clair si vous signez du nom de votre association.
Ne te méprends pas, je ne critique pas les idées de votre association, effectivement argumentées, même si je ne les partage pas (en partie pour un problème de tempo, le tram existe aujourd'hui), je critique le fait que vous avanciez masqué et que vous donniez l'illusion qu'il existe une forte demande de transport par rails ici.
Je suis persuadé du contraire, les gens veulent plus d'espaces calmes et "naturels".
Enfin je reconnais à votre association le mérite de faire connaître à de nombreux parisiens et depuis de longues années l'existence de cette merveille qui dort à nos pieds.
J'espère que ce débat restera de ce niveau, sera transparent et de bon ton.
Au plaisir de vous lire à nouveau.

Syl2031 décembre 2012, 16:30

Désolé Galtar je t'ai donc incriminé à tort..

runtime_error31 décembre 2012, 17:30

Tout comme Galtar, je ne suis membre d'aucune association mais je suis partisan d'une reprise des activités ferroviaires sur la PC, et suis donc en accord avec la position de l'ASPCRF.
Il n'existe peut être pas, pour l'instant, de demande locale pour une amélioration des transports en commun au niveau des seuls arrondissements périphériques de la capitale, mais je reste convaincu qu'il existe une demande régionale pour la création de nouveaux axes permettant de relier efficacement les zones d'emploi, de loisirs, et d'habitation de l'Ile de France : C'est dans le développement de ces nouveaux axes que la réactivation de la PC peut s'inscrire.
Je peux comprendre la demande des Parisiens pour plus de verdure, Paris intra muros est effectivement une des villes les plus denses au monde et qui offre un très faible ratio d'espace vert par habitant par rapport aux autres capitales. Mais mon sentiment reste que l'on ne peut pas sacrifier l'avenir ferroviaire de la PC, pour le profit de quelques uns (qui par ailleurs peuvent satisfaire leur besoin légitime de nature ailleurs en Ile de France), et au détriment de milliers de Franciliens.
Je te rassure, il n'est pas dans mon intention de retomber dans des affres similaires aux précédents débats entre maréchalistes et ceinturistes…
Sur ce, je te souhaite un bon réveillon !

Syl20 31 décembre 2012, 17:57

Pour moi runtime ce que tu décris est l'objet même du "grand huit", le métro express déjà planifié par l'état et la région. En tout état de cause transformer cet espace en lieu de promenade n'interdit pas un retour au ferroviaire, l'inverse me parait moins vrai. Joyeux réveillon, à l'an prochain ;-)

Chapeau 1er janvier, 01:31

Bonjour à tous, je vous présente mes meilleurs voeux pour 2013.

Les membres de l'association Sauvegarde Petite Ceinture et les personnes qui adhérent à nos propositions peuvent s'exprimer comme dans n'importe quel site internet. Je suis identifié comme étant membre de cette association.

L'Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture et de son Réseau Ferré (ASPCRF) est une structure associative qui est UNE FORCE DE PROPOSITIONS. Nous ne sommes pas présent pour soutenir tel ou tel candidat aux élections municipales ou autres. Nous ne sommes pas affiliés à quelconque syndicat, parti politique, NOUS SOMMES INDEPENDANTS et non salariés de RFF, SNCF, RATP.

Nous sommes là pour éclairer les citoyens sur ce sujet passionnant qui mérite réflexion et non précipitation.

Nous rappelons aux internautes qu'il était initialement prévu un débat public sous la forme d'une conférence de consensus, qui devait avoir lieu à l'automne 2012 et qui avait été voté par la municipalité en juin dernier avec un budget alloué de 80 000 €.

Le principe ? Débattre de la PC autour d'ateliers avec des spécialistes de la question sur divers points (transports, historique, biodiversité...) et les habitants afin que CEUX-CI proposent ce que devrait être la PC. Au final,
la ville de Paris a proposé un projet pour la PC avant même toute concertation avec les habitants.
Notre slogan, si on peut l'appeler ainsi, est "un tramway dans un jardin". L'idée est de concilier espaces de verdures, de biodiversité ainsi que du transport ferroviaire.

Sur la question de l'existence du tramway et de l'intérêt de la PC pour les transports en Ile-de-France, nous nous basons sur des enquêtes du STIF, de la RATP, de la Cour des Comptes, de la SNCF, de RFF, du Conseil Général des Ponts et Chaussés. De façon plus concrète, par notre quotidien d'usagers des transports.

Le réseau ferroviaire est SATURE en région parisienne. Toutes les lignes de tramway sont saturées de l'aveu même du PDG de la RATP Pierre Mongin le jour

même de l'inauguration du T3 : "les gens seront entassés dès le début" (France 3 IDF).

Il suffit de prendre les transports en heure de pointe pour se rendre compte qu'il y a un problème :entassés dans le métro, le RER qui sont par ailleurs d'une saleté à laquelle nous avons la chance d'avoir l'exclusivité mondiale.

Chapeau 1er janvier, 01:33

N'hésitez pas à venir à notre soirée du 15 janvier prochain afin de contribuer utilement à ce débat de façon sympathique au cinéma La Clef.
http://petiteceinture.org/Mardi-15-...

riverien 3 janvier, 13:58

je suis partisan de laisser ce havre de verdure car paris est une des villes mondiales ou il y en a le moins, pourquoi pas utiliser les rails pour circuler avec des vehicules non motorises (pedales, electrique, solaiire) comme cela se fait je ne sais pas en france mais par exemple au dk ou les lignes ferroviaires non utilisees reprennent une nouvelle vie de ette facon., le tram existe deja, c est bete de rajouter du bruit et de la nuisance pour les plantations.

Chapeau 3 janvier, 16:22

Pas assez d'espaces verts sur Paris dites-vous ?
Je reprends un extrait d'une contribution d'un parleur, Alépok, qui n'est pas membre de l'association Sauvegarde Petite Ceinture, qui a été très pertinente à mon sens.

"Vous ne devez pas bien connaître Paris… 450 parcs et jardins, les Bois de Vincennes et Boulogne, 2500 hectares au total… (certes, il y a des arrondissements mieux lotis que d'autres, mais tout de même, on n'est jamais très loin d'un très bel espace vert dans Paris).

De plus, à plusieurs endroits, il serait possible de partager l'infrastructure entre voie ferrée et parc (à l'image du Jardin de la Gare de Charonne par exemple).

Une promenade plantée à Paris ?

Il y en a déjà une entre Bastille et la Porte Dorée sur 4,7 km, sur une ancienne emprise ferroviaire justement. Très bel aménagement d'ailleurs, réalisé il y a presque 20 ans déjà..."

Marcn 31 décembre 2012, 15:42

Texte gris moyen sur fond gris clair = le créateur du site s'en fout de la participation de personnes âgées, malvoyantes, ou tout simplement toute personne aimant pouvoir lire avec confort.

Merci de faire les modifications idoines pour rendre ce site accessible !

7 «je suis d'accord»

Sophie Animatrice3 janvier, 18:17

Nous sommes sensibles à votre avis ainsi qu'à la convivialité du site et son accessibilité pour tous. Suite à votre remarque nous avons renforcé le gris de l'écrit, pour renforcer le contraste et la lisibilité. Nous maintenons les encadrés en gris clairs qui mettent en valeur les contributions par rapport aux contenus informatifs : cette ergonomie a été testée auprès de plusieurs publics qui l'ont retenue. En espérant renforcer ainsi votre participation ! Cordialement,

LE GAL Alain 31 décembre 2012, 18:50

Passage d'une rame du tramway T3 boulevard Brune à Paris, cette fois-ci en ligne droite et non plus en courbe comme précédemment....Silencieux le tramway ?
http://www.dailymotion.com/video/x4...

1 «je suis d'accord»

Chapeau 3 janvier, 00:08

Ce débat n'a pas raison de s'éterniser car dans cette logique, voici ce qu'il faut préconiser : FERMER LE METRO AERIEN,
FERMER LE RER B à DENFERT,
FERMER LES RESTAURANTS AYANT DES TERRASSES LE SOIR,
FERMER LES GRANDES GARES PARISIENNES à 21H...
FERMETURE DU PERIPHERIQUE LE SOIR (Paris pourra enfin respirer !)
Ca devient très vite ridicule si on commence à monopoliser le débat sur un détail plus ou moins véridique MAIS qui a des solutions peu couteuses pour diminuer cette nuisance si "dérangeante"

Je ne pense pas que les gens soient favorables aux hypothèses précitées !

Marc Askat 2 janvier, 00:10

J'ai 31 ans j'habite au bord de la gare de la glaciere, a la poterne des peupliers.
Quand j'étais petit, j'entendais les rares trains de la sernam manœuvrer la nuit, puis plus rien, la "pc" est devenu notre terrain de jeu, les entrepôts des forteresse, les tunnels des grottes, jusqu'à l'adolescence ou je finissais par aller trouver le calme et la solitude sur les rails pour décompresser, bref ... que d'histoires.
Faire de ce lieu une coulée verte : excellente idée.
Ne réaliser que des aménagements réversibles sur la partie sud en serais encore une meilleure, conserver la possibilité d'avoir un axe de transport rapide disponible, en souterrain et en tranchée . Si demain le tramway

des marechaux sature, on vas creuser un tunnel a plusieurs millairs d'euros ? pour avoir créer un espace vert ? recouvrons les tranchées, aménageons les tranchées de montsouris, brassens et vaugirard ceinture de façon réversible, fermons les tunnels , certes, mais conservons la voie, l'axe, les tunnels, les gares, les ponts et les viaducs ..

9 «je suis d'accord»

Marc Askat 2 janvier, 00:12

Concernant le T8 sur la PC est, clairement, mais ralliez la gare de bercy ! Ligne 14, Future station de rer D a Baron Leroy et ligne 8. le tout sur des faisceaux sous utilisés et déjà éxploitables ...

7 «je suis d'accord»

Picpus 2 janvier, 18:37

Gardons la vocation ferrée. La décisison la plus sage à long terme sera d'en faire une ligne de tram rapide circulaire. Une occasion d'utiliser la PC a été ratée avec l'extension actuelle du tramway par pure idéologie anti voiture de Delanoe , mais de toute façon doubler la ligne ne sera pas de trop pour l'avenir. Et cela permettrait surtout de réparer la bétise des quelques technocrates qui ont conçu le rupture de charge du tram à la Porte de Vincennes ! Pour cela, il fallait vraiment être très très fort et ne pas se mettre un seul instant dans la peau d'un client.

21 «je suis d'accord»

Chapeau 2 janvier, 23:55

Le personnel ayant décidé cela est hautement qualifié, rassurons-nous !

Alépok 2 janvier, 23:35

Précision 1 : je ne suis pas membre de l'ASPCRF… à vos souhaits ;-)
Précision 2 : je suis très étonné que cette consultation soit organisée par la Mairie de Paris et non par la Région (ou le STIF ?), alors que la Petite Ceinture est « propriété nationale » via RFF. Certes, les emprises de la ligne sont dans Paris intra-muros, mais tout le monde sait pertinemment que ce sujet concerne énormément de monde de l'autre côté du périphérique…

Ces précisions étant faites… je suis totalement favorable à la conservation de la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture PARTOUT où cela est encore possible, ainsi qu'à la mise en service d'un service de transport efficace et rapide sur cette infrastructure pour l'ensemble des Franciliens (et non pour les seuls Parisiens).
Ceci me semble être une évidence, mais je vais détailler mon propos.

A celles et ceux qui pensent que le Tram 3 (A et B) est LA solution de transports répondant à tous les problèmes, quelques rappels :

Les 2 lignes des Maréchaux, qui sont je pense une belle réalisation technique et esthétique (enfin vu le prix, heureusement !), sont en saturation quotidiennement, victimes de leur succès. Plus de 140 000 voyageurs par jour sur le T3a quand on en attendait au maximum 100 000 dans les prévisions les plus optimistes au milieu des années 2000. Une vitesse commerciale de… 16,4 km/h en heure de pointe alors que le projet « vendait » du 20 km/h. Rappel : le bus PC que le tram a remplacé était à 14,5 km/h de moyenne… Et ce trafic ne diminuera pas au fil des années.

C'est la raison pour laquelle il est impératif de « seconder » ces 2 lignes par une infrastructure ferrée pérenne HORS circulation automobile sur laquelle un nombre d'arrêts bien plus réduits devra être envisagé. La Petite Ceinture est LA solution.

L'utilisation de la Petite Ceinture avait d'ailleurs été étudiée, validée techniquement puis budgétée au début des années 2000 pour le prolongement de la ligne T2 entre Issy Val de Seine et la Porte de Versailles, solution « torpillée » pour des raisons que je ne veux pas détailler ici, car on entrerait dans un débat sans fin…

Exemple sur un cas concret pour illustrer :
Station Rosa Parks (quartier « Evangile » 19ème arrondissement) - Porte de Vincennes par le Tram T3b « tout neuf » (source : ratp.fr) = 32 minutes théoriques, qui deviennent vite 38 à 40 minutes en heure de pointe avec notamment le cauchemar de la traversée de la Porte de Pantin...
Rosa Parks - Porte de Vincennes par la Petite Ceinture avec un tram qui marquerait 3 à 4 arrêts intermédiaires = moins de 20 minutes, soit un temps presque divisé par deux, et bien plus fiable car hors circulation automobile.

Les deux modes de transports n'ont pas la même vocation : cabotage pour le tram des Maréchaux, liaison rapide sur la Petite Ceinture, à destination de l'ensemble des franciliens. Attention : liaison rapide ne signifie pas tram circulant à 100 km/h !

Je vois ici où là dans les commentaires que la ville étouffe et que l'on a besoin de nouveaux espaces verts ? Vous ne devez pas bien connaître Paris… 450 parcs et jardins, les Bois de Vincennes et Boulogne, 2500 hectares au total… (certes, il y a des arrondissements mieux lotis que d'autres, mais tout de même, on n'est jamais très loin d'un très bel espace vert dans Paris). De plus, à plusieurs endroits, il serait possible de partager l'infrastructure entre voie ferrée et parc (à l'image du Jardin de la Gare de Charonne par exemple).

Une promenade plantée à Paris ? Il y en a déjà une entre Bastille et la Porte Dorée sur 4,7 km, sur une ancienne emprise ferroviaire justement. Très bel aménagement d'ailleurs, réalisé il y a presque 20 ans déjà...

Enfin, remettre en service un tram sur la Petite Ceinture ne serait en aucune manière comparable aux circulations de locomotives vapeur puis Diesel qui prévalaient jusqu'au début des années 90 (oui oui, ce n'est pas si vieux, et beaucoup de riverains de la PC ont connu ces circulations) et c'est justement le meilleur moyen de préserver le caractère « vert » et/ou « sauvage » de l'infrastructure. Il suffit de regarder les aménagements de la ligne T2 entre Puteaux et Suresnes, vous verrez que le cadre verdoyant et la biodiversité ont été conservés, comme on le voit très bien ici : http://youtu.be/IYKeBlXNXyY

Merci de m'avoir lu jusqu'au bout et très bonne année 2013 à toutes et tous !

23 «je suis d'accord»

Chapeau 3 janvier, 00:01

Ce commentaire mériterait d'être recopié plusieurs fois ici et ailleurs ! Je suis totalement d'accord !

Nicolarchitecte 5 janvier, 18:01

Tout à fait d'accord sur la PC... Cependant une remarque sur la coulée verte de Bastille à Vincennes... Elle a fait l'objet d'un consensus général sans aucune critique... Et pourtant... J'habite le quartier et certaines zones sont désertes... La promenade est coupée à Bastille par l'Opéra auquel aucune liaison n'a été aménagée... Un vaste parking immonde est intercalé... Côté périphérique, c'est une catastrophe et personne ne s'aventure de ce côté. L'erreur, côté Saint Mandé, on a préféré une opération immobilière et remplir la tranchées d'immeubles.... Des opérations immobilières totalement sans âmes et horribles : celles de la gare de Reuilly, à l'architecture totalitaire année 30, et celle de l'avenue Michel Bizot, en carreaux de salle de bains, où ils ont supprimé le magnifique pont métallique pour faire descendre la piste cyclable... En vélo, il faut monter, descendre, sauter, contourner... Bref dans le détail c'est une catastrophe et ne surtout pas prendre son vélo... Et personne ne le dit car tout le monde s'en fout... !!! de cette coulée verte... Certes un petit poumon parisien, mais c'est tout, et au quotidien, les parisiens sont dans le métro ou au boulot mais pas sur cette coulée verte... Et la poésie des talus herbeux ferroviaires comme souligné plus haut... J'oubliais même à certaines jonctions, ils ont trouvé le moyen de couper le viaduc pour construire un immeuble englobant Surcouf, rentabilité oblige...!!! Malheureusement 20 ans après on voit le résultat... Vous comprenez mieux ce qui attend la Ceinture... Des petits bouts de projets étudiés à la va-vite et au plus rentable... Je reste pessimiste face à cette enquête qui est la dernière chance pour tenter de conserver l'âme de cet espace extraordinaire...!!! Qui cache encore ses mystères, véritable voyage dans le temps... Mais pour combien de temps ?

M.G.O .3 janvier, 00:14

Bonjour

Je suis pour conserver une fonction ferroviaire à la Petite Ceinture , au moins sur une voie bien entretenue . L'autre sur section courante à l'air libre peut être reconvertie en promenade accessible depuis les ponts ou autres passages et/ou en jardins ouvriers , tandis que les tunnels garderont la double voie pour assurer des manoeuvres en évitement uniquement accessibles aux cheminôts . En rouvrant quelques gares aux marchandises bien ciblées , les principaux produits de consommation seront de nouveau amenés en toute quiétude par un moyen de transport qui a fait ses preuves . De plus , certains mouvements de matériels-moteurs utiliseront de préférence la PC au lieu d'effectuer avec trop de temps perdu un large détour sur les lignes de banlieue pour rejoindre une gare parisienne à une autre .

Cordialement

11 «je suis d'accord»

FrancoisLH 3 janvier, 09:31

La petite ceinture serait un lieu tout trouvé pour monter un projet de ligne historique où faire circuler des trams anciens avec une exploitation telle qu'on en trouve de nombreux exemples aussi bien en Europe qu'aux Etats-Unis.

Voici quelques références :

Stockholm (tramway-musée Djurgården) :
http://www.visitstockholm.com/fr/A-...
Bruxelles (Musée du Transport Urbain) :
http://www.trammuseumbrussels.be/fr...
San Francisco (ligne F) :
http://fr.wikipedia.org/wiki/San_Fr...

Dans bien des cas ce sont des services qui ont du succès et parfois même assurent un réel service commercial avec des véhicules historiques comme à San Francisco où il ne s'agit pas des "cable cars" mais de tramways tout ce qu'il y a de plus classiques conservés dans leur état historique).

Les souterrains, en conservant une seconde voie, pourraient faire office de garage et d'atelier pour recueillir des trams anciens comme il en existe encore conservés dans différents lieux en France, voire dans des villes européennes proches.

La petite ceinture serait un lieu tout trouvé pour un tel projet. Les bonnes volontés ne devraient pas manquer pour remettre en état ces anciens trams et les faire rouler.

Le projet de tram fret quant à lui pourrait tout à fait cohabiter ; cependant il faut garder à l'esprit que les transports de fret (comme de personnes) sont appréciés selon des critères qui les intègrent dans leur globalité. Dès qu'il s'agit de transport par des moyens collectifs, il y a la plupart du temps une phase d'accès au moyen collectif, l'emploi de celui-ci et enfin une phase terminale pour rejoindre la destination finale. Dans le cas présent, la question du transport vers le lieu final de destination depuis la petite ceinture continuera de se poser avec des ruptures de charge très pénalisantes.

6 «je suis d'accord»

Sophie Animatrice3 janvier, 15:36

Merci à l'ensemble des contributeurs et bonne année à tous !
Le débat a commencé autour d'une question ouverte sur ce que représente la Petite Ceinture. Au travers de vos réponses et des prises de positions nombreuses, nous entrons déjà plus loin dans le débat !
Il est donc temps d'ouvrir des sujets spécifiques.
Vous découvrirez dans les jours qui viennent de nouvelles questions qui aident à structurer et approfondir les échanges. Afin de développer vos idées, nous vous invitons à bien inscrire vos contributions dans les champs de réflexions proposés au travers de ces questions. Cela facilite l'interaction entre les "parleurs" ainsi que la synthèse des propositions qui sera présentée le 4 février en mairie du IVe arrondissement.
N'hésitez pas non plus à poster des photos de références pour illustrer vos idées !
Bien à tous

Cylou3 janvier, 16:10

Bonjour a tous
Je suis POUR la sauvegarde de la PC. Elle aurait pu etre réutilisée maintes et maintes fois.... Pourquoi a t'elle été écartée pour le tramway des Maréchaux ???
Certes aujourd'hui elle est endormie, mais, elle pourrait etre réutilisée facilement... Tout le monde s'accorde a ce que le transport de marchandises explosera durant les décennies a venir...
Faire venir ces marchandises dans Paris Intra muros, puis ensuite effectuer une desserte avec des vehicules electriques pour les dernières centaines de metres serait a mon avis très pertinent et, une desserte d'avenir....

- J'ai circulé avec des locomotives Fret du type BB75000, elles sont excellemment dépolluées, silencieuses, les nuisances seraient limitées... Bien plus limitées que les véhicules qui klaxonnent a outrance, ou les passants qui gueulent dans les rues....
Certes ce n'est pas pour demain, mais on sera content d'avoir sauvegardé cette emprise pour une utilisation future... Combien de lignes en France ont été déferrées et qui seraient pertinentes aujourd'hui ??? Sens - Montargis - Orleans ? Troyes - Sens ? Et j'en passe....

J'espere que vous choisirez le ferroviaire plutot que le tout camion.
Cyrille

PS : comme mentionné plus haut, effectuer des circulations touristiques avec un autorail d'époque (préservée par une association), ou une rame de type AGC SNCF aurait une grande pertinence pour les touristes, pour faire découvrir un Paris oublié... Pensez y !!!!

22 «je suis d'accord»

Chapeau 3 janvier, 16:27

Une circulation de découverte en train serait encore plus fructueuse et pertinente dans un débat qui porte sur une ligne ferroviaire !
Pour la démocratie, voyager en train permettrait d'attirer le plus de monde possible de façon tout à fait sécurisée et populaire !

Galtar 3 janvier, 18:11

Le problème du FRET sncf, en France, c'est son déficit financier depuis plusieurs années dus au déclin du transport FRET(La PC a été fermé par l'abandon du trafic FRET en 1993...) Hormis ,de la fermeture de presque des principaux triages en France, il faudrait une véritable politique nationale pour relancer le FRET en France..Pour la PC, la solution je pense serait des OFP(opérateurs ferroviaires de proximité), qui circulerait sur la PC..Ces OFP, seraient dédié spécialement à la PC, en reliant les anciennes gares de marchandises de la PC..(évangile, les gobelins,..)Et les derniers kilomètres se feraient par de petits fougeons soit a moteur électrique jusqu'à la destination final du déchargement.(Magasins MONOPRIX, etc..). Cela permettra de préserver la PC dans le RFF (réseau ferré de France),de ré-ouvrir le triage de Villeneuve saint -georges,de crée des emplois dans différents secteurs.Pour le transport des voyageurs, je propose une ligne de tramway du type comme le T 4, comme cela toute la ligne serait gérer par RFF, donc sa vocation ferroviaire entièrement conserver..Pour la faune et la flore, qui s'y est installé, la PC est assez large, surtout à plusieurs endroits pour la préserver...

Caroline Gerber 4 janvier, 08:46

Un espace de découverte d'un Paris que peu connaissent, et une future piste cyclable à l'écart de la circulation, facilitant les déplacements quotidiens, et favorisant la pratique du vélo pour les familles. De beaux projets en perspective pour un lieu magique et historique. Il faut conserver autant que possible la continuité du tracé et de l'emprise publique.

13 «je suis d'accord»

Chapeau 4 janvier, 11:31

Il y a eu plus attrayant qu'une balade en vélo dans un tunnel...

Rappelons que si des Etats tels que les Pays Bas développent les déplacements en vélo, c'est que la géomorphologie du sol est PLANE (LE SOL EST PLAT pour ainsi dire).
A contrario sur Paris et en France, nous n'avons ni la culture du vélo et NOTRE SOL N'EST PAS PLAT.

Vélib était parfois présenté comme un remède aux grèves des transports, force est de constater que ce n'est pas du tout le cas !

Les franciliens veulent se déplacer le plus rapidement possible en faisant le moins d'effort et en profitant du temps de transport pour travailler, lire etc...

D'ailleurs, le principal besoin en Ile de France, c'est de désaturer le réseau actuel et ce n'est pas en proposant des dizaines voire centaines de kilomètres de pistes cyclables que l'on résoudra le problème. Le réseau ferré est beaucoup plus performant pour le transport de masse pour l'une des premières régions économique d'Europe.

Chapeau 4 janvier, 11:40

La Petite Ceinture ferroviaire est effectivement un lieu idéal pour redécouvrir Paris. Rappelons que le meilleur moyen pour découvrir une ligne ferroviaire reste le train

Chapeau 4 janvier, 12:23

18/01/2012, le train spécial RFF/SNCF entre en gare de Vaugirard Ceinture, près de la Porte de Versailles.

Caroline Gerber 4 janvier, 15:27

Ah, la bonne vieille rengaine "le vélo n'est pas dans la culture française !". L'Allemagne et la Suisse, qui pratiquent intensément le vélo, sont réputés pour être aussi plats que les Pays Bas ;-).... Cela n'a heureusement pas empêché la plupart des grandes et moyennes villes françaises de développer des systèmes cyclables en pleine expansion.
Concernant les pratiques cyclistes des franciliens, je vous invite à aller voir les résultats de la dernière enquête déplacement réalisée par le STIF (http://www.stif.info/les-transports...) : les franciliens (comme le reste des français) se déplacent de plus en plus, ce qui explique l'engorgement des transports. Et la part modale de la marche, du vélo et des transports collectifs s'accroît. Conclusion, marions-les : Train + Vélo + marche = mariage heureux dans toutes les régions et tous les pays qui en font l'expérience. Là où le tram a été développé sur les maréchaux, la petite ceinture pourrait être un excellent moyen d'aller chercher le métro ou le tram qui conduira directement au bureau ou ailleurs ! Au plaisir de débattre sur ce sujet passionnant.

Chapeau 5 janvier, 06:52

J'ai déjà lu cette étude du STIF intéressante.

Attention aux amalgammes ! L'association Sauvegarde Petite Ceinture n'est pas contre le vélo !
Elle est CONTRE L'OPPOSITION D'UN MODE DE DEPLACEMENT A UN AUTRE.

L'enquête du STIF, en plus de souligner la hausse des circulations "douces" insiste surtout sur la complémentarité des modes déplacement : personne ne fait Paris > Melun en vélo ! Les gens prennent leur voiture jusqu'à la gare puis, le vélo dans le train et terminent leur trajet en vélo.
Nous ne souhaitons pas convertir l'emprise ferroviaire en une gigantesque piste cyclable ! Surtout qu'en hiver, il n'y aurait pas foule et l'été ce serait une véritable autoroute, non polluante certes, mais moins efficace que le transport ferroviaire.

C'est pourquoi nous proposons d'adapter les aménagements en fonction des caractéristiques géographiques de la ligne ferroviaire de la Petite Ceinture. Le tramway T2 illustre bien cela avec la création de pistes cyclables le long de la ligne, là où cela est aisé. Dans mes souvenirs, cela est visible du côté du Musée de Sèvres notamment.

Dans les tunnels, cela n'a aucun intérêt vu leur longueur (près de 1 Km parfois) mais surtout vu les questions de sécurité.

Est-ce attrayant comme promenade en vélo pour redécouvrir Paris avec cet engageant tunnel ?!

Cliché ASPCF

Bambi à Paris 4 janvier, 15:38

Un poumon vert ! Il faut surtout le préserver et le rendre disponible à tous les parisiens qui sont en manque d'espaces verts ! Balades en vélo, promenades, jardins partagés etc.

13 «je suis d'accord»

Chapeau5 janvier, 06:38

450 espaces verts à Paris, les bois de Vincennes, de Boulogne, 2000 hectares d'espaces verts.
Au Bourget ou à Saint Denis, je ne suis pas convaincu que les habitants disposent d'autant d'espaces verts...
Le département de Seine Saint Denis ne comporte que 15 parcs par rapport aux parisiens alors que la population y est plus nombreuse et les nuisances conséquentes aussi : autoroute A1, la francilienne, les aéroports du Bourget et de Charles De Gaulle...

C'est juste un exemple pour relativiser le "manque" parisien en terme d'espaces verts...

Par ailleurs, le 93 est juste à côté de Paris, après le périphérique accessible en métro.

Bambi à Paris 4 janvier, 15:47

@chapeau habitez-vous vraiment Paris ? Je pense que les parisiens ont le droit à un peu d'espaces verts, sans faire 30mn de RER non ? des petits squares oui mais de vrais jardins... Paris n'est pas vraiment connu pour ses grands jardins et espaces vert... ca se saurait...

12 «je suis d'accord»

Chapeau 5 janvier, 06:31

Je ne vous ai même pas proposer de prendre le RER, je vous propose le train Corail avec un passe navigo, c'est encore mieux que le RER !
Plus sérieusement, je vis en Seine Saint Denis et les habitants de Seine Saint Denis ont le droit aussi à des espaces verts dont ils ne disposent pas autant que les parisiens qui manquent absolument de tout !
Si les transports existent, c'est pour qu'ils soient utilisés. Que vous à Paris ou moi en Seine Saint Denis, nous serons d'accord sur un point, il n'y a pas assez d'espaces verts à proximité immédiate de nos logements.

Est-ce pour au temps pertinent d'opposer transports et espaces verts ?

L'association Sauvegarde Petite Ceinture, dont je fais parti, propose effectivement de concilier ces deux usages COMPLEMENTAIRES car ils sont bénéfiques à plusieurs points de vue (pour les voyageurs transportés, pour les riverains aux abords immédiats).

L'écologie et l'usage ferroviaire de la Petite Ceinture sont COMPLEMENTAIRES et NON CONCURRENTS. Ce sont des usages qui sont existants par endroits aujourd'hui.

Voici une photo prise dans le 14° aux abords du Parc Georges Brassens qui démonte ce qu'il est possible de faire sur la PC ferroviaire.

Cliché ASPCRF

frch194 janvier, 17:08

Conservons et maintenons en vie notre patrimoine ! La PC a sa raison d'être. Pourquoi ne pas réutiliser les installations en les modernisant ! La PC passe dans des arrondissements qui ont un grand besoin de transports : 18ème et 19ème notamment. Le tram ne suffit pas. Là où la réhabilitation n'est pas envisageable, créons des espaces verts, des promenades, enfin, des poumons pour notre ville qui en a tant besoin.

5 «je suis d'accord»

Marie4 janvier, 18:37

bonjour à tous et meilleurs vœux...

Pour ma part, je réside dans le 19ème, sur le canal, et donc sur la PC. J'ai emménagé là il y a 10 ans, et j'aime mon quartier. Je suis totalement contre un tram, pas à cause des nuisances, vu à la hauteur à la laquelle je me

trouve, je doute que le tram soit plus dérangeant que le bruit des pneus sur les pavés, mais juste, quand je vois le nombre hallucinant de personnes qui se promènent le long du canal au moindre mini rayon de soleil, je trouve très dommage qu'un espace qui pourrait être aménagé en promenade à soit une fois de plus sacrifié au profit du profit.

Comme je l'ai dit, je vis là depuis un bout de temps maintenant, et en ce qui concerne mon quartier, entre les lignes 5 et 7 à proximité immédiate, les différentes lignes de bus , le tram, sans compter les nombreuses stations velib et autolib, les déplacement sont tout à fait aisés, et je suis une vraie piétonne, je n'ai pas de voiture donc je sais de quoi je parle !
Pour ce que j'ai lu " transports vert d'avenir, émancipation du pétrole...", déjà que les bus parisiens passent au vert comme c'est le cas à Montréal, et on y gagnera en terme de qualité de l'air...

Si les quais du canal sont un lieu tout à fait délicieux pour se promener, une " coulée verte" le serait bien plus, un joli arbuste sera toujours plus apaisant qu'un pavé ! Sans compter les bienfaits d'un tel poumon si proche du périphérique... Il faut voir le halo sombre qui plane sur nous dès que l'on manque un peu d'air ou/et qu'il fait chaud... Dommage que je n'ai pas de photo à vous proposer, mais ce n'est pas beau à voir ! Je ne vais pas vous faire plus longtemps l'éloge de la filtration des particules par le vert, je ne suis pas une militante écolo, mais en temps que maman, je préfère qu'il y ai en bas de chez moi un endroit ou mes filles puissent faire du vélo plutôt qu'une ligne de tram qui ne nous servira que de façon anecdotique. Je ne suis pas la seule dans ce cas là, je peux vous assurer, que de tous les gens que je connais, je n'ai jamais entendu quiconque dire qu'il serait favorable à l'arrivée du tramway à cet endroit.

Je vais vous avouer que je suis très pessimiste, comme beaucoup de gens avec lesquels je discute de ce projet, car je ne crois pas que nos paroles feront le poids contre l'appât du gain, mais je me devais d'exprimer un avis sur un sujet qui engage directement la qualité de vie de mes enfants.
Bien à vous,

Marie

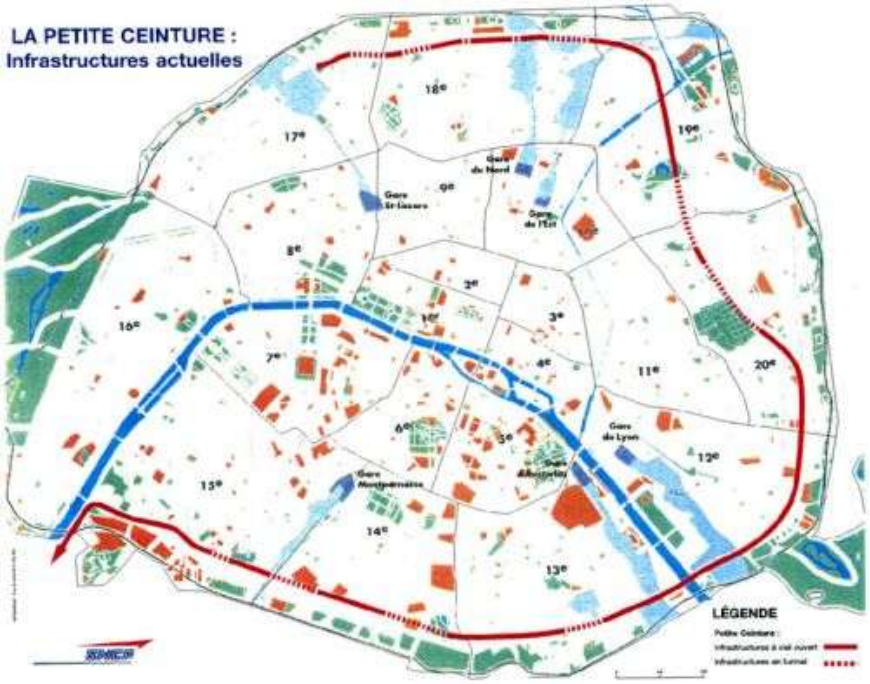
8 «je suis d'accord»

Chapeau 5 janvier, 06:13

Sur la PC, la vocation ferroviaire n'est pas incompatible avec d'autres aménagements, c'est ce que l'association Sauvegarde Petite Ceinture défend : 'un tramway dans un jardin".

L'idée est d'améliorer les déplacements des franciliens dans/vers/à travers Paris à coût réduit (par rapport à la création ex nihilo d'une ligne nouvelle), tout en conscilliant d'autres usages que l'on peut retrouver dans un jardin (jardins partagés, piste cyclable...) là où la plateforme le permet.

Enfin, dans le secteur du 19°/20°, la succession de tunnel est continue donc peu pertinent d'y installer des pistes de quelques mètres.



Jay75 8 janvier, 17:42

Bonjour,
Je réside également dans le 19e à proximité du canal, et pour ma part, je pense que la réouverture du trafic voyageur sur la PC ne se servirait pas "de manière anecdotique". Vous parlez des lignes 5 et 7 qui deservent effectivement notre arrondissement... les empruntez vous le matin entre 7h45 et 8h45 (pic de trafic) ou le soir passé 18h ? Les rames systématiquement bondées (notamment sur la 5) témoignent de la saturation du réseau actuel. Par ailleurs, je pense que l'on n'aura jamais suffisament d'espaces verts, mais avec le parc de la Villette et les Buttes Chaumont dans un même périmètre restreint, avouez que nous sommes déjà privilégiés en la matière !

liliane 8 janvier, 18:12

Je suis tout à fait d'accord pour les mêmes raisons car j'habite le quartier et je connais les transports actuels qui sont bien adaptés. les défenseurs d'un tramway sur la petite ceinture ne vivent pas dans les quartiers concernes et ne seront pas les utilisateurs. Les espaces verts dans Paris sont précieux. ll faut les préserver.....

liliane 8 janvier, 18:32

Je suis du même avis que Marie. l' arrivée d' un tramway sur la petite ceinture du 19 eme arrondissement serait un massacre écologique totalement inutile. Etant donne l'état des finances publiques, un tel projet semble surréaliste à moins d'un mois de l'inauguration du T3 qui est situé à 300 mètres environ de l'ancienne petite ceinture.

Jay75 8 janvier, 19:13

Liliane, pour info j'habite à proximité de la PC depuis plus de 7 ans, je pense donc pouvoir dire que j'habite un "quartier concerné" ; je réitère ma remarque précédente : la saturation des lignes 5 et 7 aux heures de pointe est à mon sens avérée...
Par ailleurs pour votre info le tram T3b est en service depuis le 15 décembre.

saraly 8 janvier, 19:47

Bonjour tout le monde,

J'habite aussi très près de la PC, mais je suis dans les hauts de Ménilmontant. Vous avez de la chance d'être bien desservie par le métro, ce n'est pas vraiment le cas dans notre quartier. Il y a bien les lignes 2,3 et 11 qui passent autour, mais en fonction de où on habite, on met facile 10-15min à rejoindre une station. Avec le tram circulant sur la PC, on aurait une station au niveau de la rue Sorbier qui permettrait de bien desservir le quartier.
J'aime bien votre quartier et je vais souvent flaner sur le canal aussi dès que l'été arrive (d'ailleurs la PC ne fait que le traverser, il ne suit pas le canal donc je ne vois pas en quoi on ne pourrait plus s'y promener). Seulement, même si je suis proche à vol d'oiseau, c'est toujours une galère pour m'y rendre. J'ai testé les bus, différents trajets en métro, il y a toujours un ou deux changements à faire, ou beaucoup de marche. Avec la nouvelle ligne de tram, ça serait nettement plus pratique ! Croyez-moi, l'usage de cette ligne ne serait pas du tout anecdotique dans mon cas. Il faut penser à l'ensemble des personnes à qui cela pourrait profiter.
Aussi la PC n'est peut être qu'à 300m du T3 à cet endroit la, mais à Ménilmontant la distance est de 1,5km, soit 20min à pied (et ça grimpe !)
Enfin dans le 20eme, la PC est quasiment tout le temps sous tunnel, on n'y mettra pas de promenade plantée ça c'est sur !

Guias 4 janvier, 19:13

d'où un projet de tram comme celui du T2 : bordé de promenade vertes. la Pc ne doit pas ressembler au massacre du viaduc des arts.
transports et natures sont compatibles.
Habitant proche du T2, je constate que les nuisances sonores ne sont pas si élevées.
Des buttes anti bruit de verdures ont été installées.
Bref il seeai dommagable de gâcher une telle opportunité.
A mon avis le seul frein serai financier : peut être pas si couteux que cela dinc pas intéressant. .. ..

13 «je suis d'accord»

Chapeau 5 janvier, 07:05

Voilà une image beaucoup plus parlante de ce que sont les aménagements complémentaires et compatibles sur le T2 que l'association Sauvegarde Petite Ceinture défend et propose aux citoyens et aux élus.

Chapeau 5 janvier, 07:11

Un autre cliché ASPCRF sur le T2.

Vous remarquerez sur la première photo que les habitations sont FACES au tramway et à la ligne de Paris - Versailles par La Défense.

Les habitants ne demandent pour autant pas la fermeture de ces lignes ferroviaires où une création de piste cyclable à la place de la voie ferrée.
Le résultat est tout de même intéressant et agréable pour les riverains et les usagers.

Galtar 4 janvier, 21:46

Bonsoir, que de propositions sur la PC, comme si cela étais un objet aux enchères !.... Ne pas oublié que la PC est avant tout la propriété de RFF, donc beaucoup de personnes souhaitent une"coulée verte", "piste cyclable ", je pense que la plupart n'ont jamais longer les 23 km de la PC....La PC, comme je rappelle depuis plusieurs fois, est soit construite en hauteur,remblais,tranché profonde, de longs tunnels de plus de 1 km...Je ne vois pas une piste cyclable le long d'un tunnel de plus de 1 km ou marcher dans un tunnel sans que jamais la lumière ne pénètre...Et je rappelle à chaque fois que la PC est toujours relié aux principaux gares qui sont : de l'EST,AUSTERLITZ,de LYON,du NORD et utilise une infime partie du tronçon du RER C.. Je résume, si une coulée verte, ou soit idée de "piste cyclable" , cela serai impossible sur la PC dans son intégralité des 23 km..Je suis pour que la PC garde sa vocation ferroviaire dans ses 23 km,en proposant sur une partie un train tram de type comme le T 4, et une autre partie dédié au transport FRET,gérer par des OFP (opérateurs ferroviaires de proximité). Les anciennes gares de voyageurs de la PC seraient utilisés pour ce train tram, pour le FRET, celui de la gare de l'évangile dans le 19 eme arrondissement, et les gobelins dans le 13 eme arrondissement. Pour préserver la faune et la flore qui s'y est installé, des aménagements peut se faire le long de la PC, car par endroits elle est assez large pour des espaces verts aménagés et laisser deux voies de circulations...Pour les nuisances sonores, de nos jours, le matériel ferroviaire est adapté pour réduire nombre de décibel le plus possible, que se soit pour le train tram (comme le T 4, silencieux), que se soit pour le transport du FRET(les BB 75000 ou BB 46000, dernières séries de locomotives de la SNCF ne polluent point car moteurs filtrés).

15 «je suis d'accord»

M.G.O. 6 janvier, 19:05

Bonjour

Pour Galtar : Je ne connais pas de BB 46000 , peut-être est-ce une faute de frappe où vous avez voulu marquer : BB (4)60000 (machine à monocabine décentrée apte aux 100 Km/h avec effectivement un gros filtre au niveau du conduit d'échappement .

Pour en revenir à la petite ceinture , j'ai en partie fait un petit tour aux abords de la PC Sud sans y entrer entre les réseaux Sud-Ouest et Sud-Est . Je voudrai envoyer une ou deux photos pour demander des renseignements mais je ne trouve pas l'adresse de courriel ; Est-ce celle de la rubrique " Contact " et être sûr que ma demande aboutira au site ? Merci pour vos renseignements et bonne année 2013 .

Cordialement

M.G.O.

Galtar 6 janvier, 21:25

Bonsoir M.G.O, merci de la rectification, c'est les BB 60 000. Erreur de frappe..
Autant pour moi.
Cordialement.

M.G.O. 7 janvier, 00:07

Bonsoir

A propos de la PC ; Maintenant que le tram T3 a et b encercle une grande partie de Paris par les boulevards des Maréchaux et bien que sa fréquentation dépasse les prévisions avec une moindre vitesse commerciale souhaitée , est-il vraiment utile de rouvrir la PC à un transport en commun circulaire supplémentaire fusse t-il plus rapide et incéré entre les lignes 2 et 6 du métro et le tram actuel ? Car la capitale manque cruellement de dessertes marchandises par le rail : Le " blockhaus " en cours de construction aux Batignolles à la place de la gare aux marchandises aujourd'hui rasée est censé servir pour le Fret , sauf que Fret SNCF n'en veut pas , ce sont les motrices en coupure qui profitent de cet abri bétonné (et copieusement tagué alors que le chantier n'est pas encore terminé ! - info auprès d'un mécanicien de Z 6400 sur ma demande -) .

La PC devrait surtout est rouverte sur ce qui est possible pour les marchandises , ce qui était sa vocation à l'origine .

Pour les riverains qui grognent sur un retour au trafic des marchandises sur la PC , il faut savoir qu'une ligne neutralisée et au pire une ligne déférrée peut de nouveau resservir tant que la plate-forme n'est pas déclassée , le chemin de fer circulaire existait avant la plupart des immeubles construits à trop grande proximité de la PC , donc , acheter en connaissance de cause .

Cordialement

M.G.O. 4 janvier, 23:36

Bonsoir

Je précise l'exemple d'utilisation de la PC pour des acheminements d'engins moteurs entre deux gares parisiennes : Les BB 15000 sont actuellement utilisées aussi bien à St Lazare qu'à Paris-Nord . Pour l'échange , elles font un grand détour par Achères , remontent sur Epluches pour un rebroussement et redescendent vers Paris-Nord par Ermont-Eaubonne ! Il serait plus simple (une fois les travaux du secteur Batignolles terminés) de réhabiliter les deux ou trois kilomètres séparant Batignolles d'Ornano via l'avenue de St Ouen , de l'élèctrifier par une caténaire trolley en 25 Kv et ainsi faire transiter régulièrement ces machines élèctriques par leurs propres moyens et sans gêner les nombreux RER et Transiliens . D'autres matériels roulants n'étant pas exclus .

Au Sud , pourquoi avoir fermés les entrepôts des Gobelins ? Ce ne sont pas deux trains quotidiens de marchandises de consommation courantes (boissons notament vu les nombreux débits existants dans la capitale) qui vont gêner la machine TGV et la desserte transilienne !

Cordialement

12 «je suis d'accord»

Chapeau 5 janvier, 07:20

Effectivement, la Petite Ceinture ferroviaire sert aujourd'hui encore à l'échange de trains. A n'importe quelle heure de la journée, vous pouvez voir passer un train dans le secteur Porte de Chapelle/Porte d'Aubervilliers.

Le "Francilien", nouveau train en service sur Gare du Nord qui remplace les "Petis gris" a emprunté la Petite Ceinture lui aussi sans faire de détours.

C'est aussi à cela que sert la Petite Ceinture aujourd'hui dans le nord et l'ouest. La ligne n'est donc pas abandonnée depuis 1934 ! Elle est utilisée en 2012.

Cliché Noah/petiteceinture.org, le Francilien sur la Petite Ceinture ferroviaire en 2009

Galtar 5 janvier, 14:03

Bonjour chapeau, très beau cliché avec ce convois de matériel sur la PC datant de 2009...Cette portion de la PC ou a été prise la photo, est le raccordement de"Marcadet" qui relit la PC aux faisceaux de la gare du nord... Hélas plus utilisé en 2012, car je suis passé par là, et pris des photos...A gauche, se trouve,toujours ?? un camps de ROMS juste sur les 2 voies de la PC en allant à porte de Clignancourt quand je suis passé par là... Cordialement.

Galtar 6 janvier, 21:22

Bonsoir M.G.O, merci de la rectification, effet c'est bien les BB 60000, le 4 étant spécialement ajouté pour le FRET... Autant pour moi.
Cordialement.

Chapeau 6 janvier, 22:30

La caténaire est encore présente et est toujours alimentée.

Sur les personnes installées sur les voies, sous ces câbles électriques de 25 000 volts, sous le faisceau des voies de la gare du Nord...(que de dangerosité et de risques de paralysie !), je trouve que l'on a fait mieux en matière de qualité de vie à Paris. Rappelons que le T3b a son terminus juste à côté !

Espérons que RFF, avec la Ville de Paris, résolve ce problème rapidement avant la fermeture de la gare du Nord suite à l'électrocution d'un enfant sur les voies.

J2M-63 8 janvier, 17:11

Résidant dans le 20ème arrondissement, pour moi la PC évoque un terrain laissé à l'abandon où une faune traine jour et nuit.Incivisme et vandalisme sont le quotidien des parisiens habitants à proximité. Jets de pierre et balast sur les parking endommagent les véhicules (j'en suis à mon 3ème pare brise) et risquent de blesser des personnes. (mairie et force de l'ordre avisées).A quand une solution permettent au riverains de vivre sereinement.Ras le bol de cette situation. J2M-63

2 «je suis d'accord»

SAINTLEGERDEMONTBRILLAIS 8 janvier, 18:37

Pour moi ; "LA PETITE CEINTURE" doit revivre.Je pense que des économies auraient été réalisées si au lieu de faire le tramway - qui a coûté trop cher - la PETITE CEINTURE avait été réhabilitée.Il existe encore des gares (je viens d'obtenir 71% de bonnes réponses au quizz !!) qui pouvaient être réaménagées
J'habite dans le 12ème et la PETITE CEINTURE y passe.Je trouve inadmissible que l'on puisse faire soit "des promenades " soit aménager comme cela est réalisé dans le 18ème - Porte de clignancourt - des endroits qui servent à faire plaisir à certaines associations...L'argent du contribuable est vraiment mal investi.JE SUIS TOTALEMENT POUR LA REHABILITATION DE LA PETITE CEINTURE.

15 «je suis d'accord»

Saraly 8 janvier, 21:29

J'habite dans les hauts de Ménilmontant, à quelques centaines de mètres de la PC. Ici on ne l'aperçoit que pendant sa petite partie à l'air libre entre la rue de Ménilmontant et le parc de Belleville. Malheuresement c'est toujours un peu dommage de voir cet espace laissé à l'abandon et plein de déchets.
C'est une très bonne idée de redéfinir le role de la petite ceinture, elle fait partie du paysage, et on est toujours agréablement surpris de la découvrir au détour d'une rue. Malheuresement à plusieurs endroits (Ménilmontant ou les Buttes Chaumont par exemple) elle est pleine de détritus. Et surtout on voudrait y avoir accès !
L'idée combinée d'une desserte dans l'est parisien et de promenades aménagées me semble intéressante. Un tramway sur la section entre Rosa Parks et Porte de Vincennes serait très pertinent pour relier des quartiers mal desservis et mal connectés. Pour les autres sections, je pense qu'il serait difficile de vendre une nouvelle ligne à 50m des tramways des maréchaux, tant pour un point de vue financier que pratique (je ne pense pas que les riverains seront partants pour de nouveaux travaux !). Les aménager pour en faire des promenades accessibles aux piétons mais préservant la diversité ça serait une bonne idée. Si on peut rajouter une piste cyclable ça serait encore mieux !

3 «je suis d'accord»

Lucie14 9 janvier, 15:23

La petite ceinture devrait rester dans l'état où elle est actuellement : c'est un espace non civilisé, idéal pour les promeneurs aventureux. Les installations déjà réalisés dans le 12e et 16e ont fait perdre tout le charme à la promenade.

10 «je suis d'accord»

Chapeau 10 janvier, 01:47

C’est autre chose, c’est sûr.

Si l’on veut vraiment préserver la biodiversité, il faut laisser la Petite Ceinture ferroviaire en l’état en assurant l’entretien réalisé pour les chantiers d’insertion pour ne pas que ce soit une déchetterie à ciel ouvert.

Ce qui est actuellement défendu par la Ville de Paris, c’est la préservation de la biodiversité sur la Petite Ceinture dans le 15e arrondissement pour le sentier nature.
La première opération consiste à abattre près de 40 ou 50 arbres, pour préserver la biodiversité, ça commence mal !
L’évacuation des déblais se fait par camion essence...
Je vous laisse l’image :Porte de Versailles, novembre 2012

Chapeau 10 janvier, 01:54

Le 18 janvier 2012, il y avait un train au même endroit...ainsi que de la végétation beaucoup plus massive.

Leleu 11 janvier, 21:04

La petite ceinture c'est un ensemble de lieux disparates. Il y a les tronçons ou la nature a repris ces droits, d'autres où l'économie gère sans se poser de question.
Je pense à des solutions adaptées selon l'état actuel, les besoins économiques et lae respect de la bio diversité écologique.
Quand la nature s'est installée, créer des pistes cyclables et des promenades piétonnes.
Quand le rapport politique éco / écologie est en faveur de l'économie, un tramway.
Les axes de retours de garages des RER ne correspondent qu'à de l'économie d'entreprise et non à une économie qui profite à tous - ou au plus grand nombre. Faut oublier
A partir de ces propositions, quelqu'un pourrait me donner le résultat pour voir ce qui reste écolo de ce qui reste économie. Je ne sais pas faire. Depuis cette "nouvelle" image, nous pourrions vérifier si c'est viable ou utopiste.
Merci d'avance

PS j'adore me ballader sur les voies le week end mais j'aimerais bien aussi pouvoir me déplacer du sud ouest au nord est sans être une sardine dans le métro

1 «je suis d'accord»

Chapeau12 janvier, 01:26

Votre intervention est intéressante car vous soulevez plusieurs difficultés :

- celle de se déplacer sans être entassé comme une sardine dans un métro sale
- pouvoir se déplacer lorsqu'on le souhaite avec des modes de déplacement doux comme le vélo
- la préservation de la biodiversité au temps que possible pour garder un cadre agréable pour les riverains et les usagers du site

L'ensemble de ces activités est compatible à une réouverture de la ligne ferroviaire de Petite Ceinture afin de permettre d'améliorer les déplacements des franciliens ainsi que des parisiens en complémentarité du tramway et avec une vitesse commerciale plus élevée tout comme la fiabilité des fréquences vu que la ligne est en site propre.

Aujourd'hui, la vision du RER change. Il n'est plus question de faire traverser les trains dans Paris mais plutôt de les y arrêter. Pour le RER E, la gare de Rosa Parks sera le terminus des trains venant de Mantes la Jolie. IL N'EST PAS PREVU DE FAIRE CIRCULER DES TRAINS MANTES - TOURNAN CAR LA LIGNE E SERAIT TROP COMPLEXE A GERER.

Les garages envisagés sur le RER C à Henri Martin, Pont du Garigliano sont prévus pour améliorer la régularité des trains ainsi que leurs fréquences toute la journée.
Cela ne nécessite pas de travaux lourds car la préservation des emprises ferroviaires a été assurée et c'est en cela qu'il s'agit d'une réelle économie pour la collectivité.

C'est ce que l'association Sauvegarde Petite Ceinture défend depuis 20 ans maintenant. Je vous invite à prendre connaissance de notre communiqué de presse ainsi que de notre site internet.

Leleu 11 janvier, 21:04

La petite ceinture c'est un ensemble de lieux disparates. Il y a les tronçons ou la nature a repris ces droits, d'autres où l'économie gère sans se poser de question.
Je pense à des solutions adaptées selon l'état actuel, les besoins économiques et lae respect de la bio diversité écologique.
Quand la nature s'est installée, créer des pistes cyclables et des promenades piétonnes.
Quand le rapport politique éco / écologie est en faveur de l'économie, un tramway.
Les axes de retours de garages des RER ne correspondent qu'à de l'économie d'entreprise et non à une économie qui profite à tous - ou au plus grand nombre. Faut oublier
A partir de ces propositions, quelqu'un pourrait me donner le résultat pour voir ce qui reste écolo de ce qui reste économie. Je ne sais pas faire. Depuis cette "nouvelle" image, nous pourrions vérifier si c'est viable ou utopiste.
Merci d'avance

PS j'adore me ballader sur les voies le week end mais j'aimerais bien aussi pouvoir me déplacer du sud ouest au nord est sans être une sardine dans le métro

1 «je suis d'accord»

LUNAIRE 17 12 janvier, 00:21

Bonjour,
Je viens de découvrir ce site ouvert par la mairie de Paris sur le devenir de la Petite Ceinture et ai pris connaissance de quelques contributions, parmi les très nombreuses ....Habitant au 3ème étage d' un immeuble collectif dans le 17ème, au niveau de la piscine B. LAFAY, il se trouve que j'ai le "privilège" d'avoir les 4 fenêtres

de mon appartement qui donnent directement sur les voies désaffectées , entendez par là à la même hauteur, et à environ 10-12 m de distance puisque la voie passe à cet endroit en aérien pour enjamber la rue de la Jonquière.... Autant j'ai toujours espéré que ce site soit un jour réhabilité à des fins "environnementales" (style coulée verte ou autre.....), autant ce que j'ai pu lire sur une éventuelle remise en service d'une partie des voies situées dans le 17ème réveille mes plus grandes inquiétudes !
Je sais par ailleurs que d'importantes réorganisations seront opérées par RFF ou la SNCF dans le cadre des travaux de la Zac des Batignolles, sans en connaître les détails, mais j'espère bien qu'aucun projet n'envisage de faire circuler des trains ou autres engins sur des voies situées à 10 m de logements habités !
Je remercie par avance toute personne qualifiée susceptible de m'apporter quelque précision sur les projets à l'étude pour ce tronçon de voie compris entre l'avenue de Clichy et la porte Pouchet
Bien cordialement

3 «je suis d'accord»

Chapeau 12 janvier, 01:09

Si vous ne souhaitez pas être dérangé par du trafic ferroviaire (tram ou train) pourquoi vous êtes-vous installé à proximité immédiate d'une ligne de chemin de fer qui appartient au réseau ferré national et sur laquelle des trains peuvent passer ?

De façon plus concrète, vous signalez à juste titre les très importants chantiers des Batignolles.

Dans toute opération d'urbanisme normalement constituée, il y a un volet transport. Vous ne serez pas surpris si je vous annonce que la ligne 13 du métro ne suffira pas à absorber tout ce beau monde qui va arriver !

Le RER C, (Petite Ceinture Ouest donc), le réseau Saint Lazare à Pont Cardinet, la ligne 14 seront là pour absorber UNE PARTIE DU TRAFIC généré.

En mettant à part le RER C, les parisiens et les franciliens devront passer obligatoirement par le centre de Paris pour rejoindre l'Est parisien alors que ce centre est SATURÉ (on nous le répète à longueur de journée)

La solution la moins coûteuse, la plus rapide, la plus efficace à mettre en place pour pallier à ce déficit de transport vers l'est serait de remettre en service la Petite Ceinture sur l'ensemble des 23km peu utilisés aujourd'hui, comme le rappelle l'association Sauvegarde Petite Ceinture.

Un petit clin d'oeil pour vous Luminaire_17, reconnaitrez-vous votre logis sur ce cliché ?! A l'époque, les trains de fret étaient encore d'actualité, ce n'est donc pas si vieux que cela !
Lorsque l'association Sauvegarde Petite Ceinture affirme que la Petite Ceinture ferroviaire n'est pas abandonnée depuis 1934, elle le prouve en image notamment : train spécial de l'International Ferroviaire Club, IFC, organisé avec SNCF le 12/12/1992, déjà 20 ans que l'ASPCRF existe !

Sophie Animatrice 12 janvier, 15:19

Petit éclairage pour les nouveaux arrivants sur le site et rappel pour les Grands Parleurs ! Des "Grands Parleurs" ou des contributeurs s'expriment en toute liberté sur ce site. Ils portent des intérêts associatifs, particuliers ou généraux qui sont tous respectables aux yeux des porteurs de la concertation. L'expertise de certains concernant la Petite Ceinture les amène à commenter de nombreuses contributions. Ces commentaires ne doivent pas dissuader les nouveaux contributeurs et les opinions individuelles de s'exprimer : les diverses pistes et réflexions seront présentées et débattues lors de la synthèse de la concertation le 14 février.

6 «je suis d'accord»

Déplacements

La vocation transports de la Petite Ceinture doit-elle être conservée là où son utilité ferroviaire n'est plus avérée ?

Riri 24 janvier, 11:33

Bien sûr ! Certains quartiers de Paris et sa périphérie immédiate manquent de moyens de liaison. Le tramway des Marechaux tout en apportant une bonne réponse n'est pas la panacée. Loin de là. Par exemple, des arrêts de la ligne de bus PC ayant été supprimés sur le parcours du tramway, des zones ne sont plus desservies par les transports. Mais c'est une parenthèse. La ligne de Petite Ceinture pourrait très bien doubler le tramway et interconnecter les principales gares parisiennes, puisque les infrastructures sont là. Avec une dizaine d'arrêts sur le parcours pour accélerer le transit des voyageurs.
Evidemment, un manque de projection dans le futur a fait commettre des erreurs d'appréciation et d'urbanisme, comme par exemple la construction de la gare de Bibliothèque François Mitterrand qui aurait du être construite en correspondance avec la gare Petite Ceinture Bd Massena. Malgré tout cela est encore réalisable même si c'est moins rationnel, en installant une navette (tapis roulant, navette sur rail, etc.) entre Massena et Bibliothèque François Mitterrand.
A aucun endroit de son parcours, l'utilité de la ligne de Petite Ceinture n'est plus avérée. Elle reste une formidable opportunité pour développer et optimiser les transports publics pour Paris et le futur Grand Paris.

14 «je suis d'accord»

thomas19 24 janvier, 14:22

Je ne suis pas contre le tramway, je pense que c'est le meilleur moyen de transport en commun. J'habite dans le 19e et je suis ravi du nouveau T3b. Mais ça suffit maintenant, pas besoin d'encore un nouveau tramway ! Ce qu'il faut c'est des espaces verts, j'ai l'impression que c'est de ça que les parisiens ont besoin.
Je suis cependant vraiment contre la voiture, qui pollue et fait du bruit. Pour lutter contre l'automobile il faut réduire le réseau routier (en élargissant les trottoirs et en aménageant couloirs de bus et pistes cyclables...). Quand les automobilistes en auront marre des embouteillages, ils prendront les transports en commun. Ce n'est pas parce qu'on construit un beau tramway qu'ils changeront leurs habitudes...

8 «je suis d'accord»

Bruno 24 janvier, 14:57

Bonjour Thomas19,

Le problème est que lorsque les automobilistes (ou les utilisateurs de 2 roues motorisées) voudront prendre les transports en commun, ils trouveront un réseau déjà saturé. Ce qui ne les incitera guère à échanger leur voiture ou leur scooter contre un passe Navigo !

La principale motivation des défenseurs de la remise en service d'un transport de voyageurs sur la Petite Ceinture n'est pas une passion immodérée pour le tramway (ce qu'ont du mal à certains opposants à ce projet), mais la prise de conscience que le réseau ferroviaire de transports en commun francilien est aujourd'hui saturé, notamment dans sa partie centrale, principalement parisienne.

Cette saturation a conduit le STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) à prendre des mesures ces dernières années pour augmenter la capacité des lignes radiales franciliennes, comme la mise en service de rames à 2 étages sur le RER A ou le renforcement des fréquences sur le RER B. Mais ce n'est toujours pas suffisant.

Face à cette situation, remettre en service la Petite Ceinture présente deux avantages :

Fournir une offre supplémentaire de transports permettant de délester des lignes déjà saturées ou très fortement chargées. Contrairement au projet de métro du Grand Paris, l'infrastructure existe. Elle est certes à moderniser (remplacer des ponts, refaire les quais, les accès, etc.) mais au moins elle permet d'éviter les mauvaises surprises du sous-sol rencontrées régulièrement lors du percement de nouveaux tunnels en Île-de-France, comme l'éffondrement d'un cour d'école dans le 13e arrondissement pour les travaux de prolongement de la ligne 14 ou les problèmes actuels liés à la présence de carrières pour prolonger la ligne 4 jusqu'à Bagneux. La remise en service de la Petite Ceinture pourrait donc apporter une offre de transport de rocade supplémentaire avant la mise en service du métro du Grand Paris.

Fournir une maille supplémentaire dans la toile d'araignée du réseau ferroviriaire francilien ; comme cela, en cas d'incident sur une ligne, les voyageurs disposeront d'un itinéraire bis supplémentaire.

Pithou 9 février, 22:04

Dans le 19ème le T3b passe à environ 1km de la Petite Ceinture (voire plus) ... donc il n'y a pas doublon ... et de toutes façons, selon le projet, cette portion doit être conservée pour une utilisation ferroviaire future (on parle du prolongement du T8) ... donc c'est hors sujet.

eBoc 24 janvier, 15:44

Par qui et sur quels tronçons son utilité ferroviare n''est-elle plus avérée ? Y-a-t-il un débat quelconque là-dessus ? Une expertise indépendante de RFF (endetté jusqu'au cou et cherchant à faire des sous à court terme) et de l'APUR (sous contrôle politique de l'exécutif parisien) a-t-elle eu lieu ?

UNE EXPERTISE INDEPENDANTE EST INDISPENSABLE !

17 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 02:31

Jusqu'en 2010, RFF soulignait à travers ses propres études notamment l'intérêt ferroviaire des 23 km de la Petite Ceinture.

Les 23km de la Petite Ceinture ont un intérêt ferroviaire, la Cour des comptes l'a rappelé en 2011. RFF doit rester propriétaire de l'ensemble de la Petite Ceinture.

thomas19 24 janvier, 16:23

C'est clair que l'heure de pointe dans les transports franciliens c'est l'horreur ! Je ne sais pas comment les gens font pour supporter ça... On aura beau rajouter des rames ou même des lignes ça ne résoudra jamais complètement le problème, c'est comme écoper un bateau qui coule. A mon humble avis il faut développer les horaires décalés (là je peux vous dire que c'est pas saturé), le télétravail et surtout la décentralisation. Mais bon pour revenir à ce qui nous intéresse je dirais que le réseau de transports parisien est déjà hyper dense, à l'image de la ville de paris. On respire plus ! Les parisiens veulent plus d'espaces verts et c'est ce que la mairie PS va faire, j'ai confiance. C'est génial tout ce que Delanoé à fait pour cette ville, pour les piétons, les cyclistes, la qualité de vie. Il faut continuer !!

3 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 02:27

En heure creuse, selon l'enquête de mobilité en IDF réalisée par le STIF, la fréquentation a augmenté de 33%.

La Petite Ceinture a un intérêt régional. Paris est une capitale économique, politique et financière d'un pays qui est la 5e puissance économique au monde.

Les gens qui supportent cela comme vous le mentionnez très bien (j'en fais parti) aimeraient ne plus subir l'entassement dans les transports.
Aujourd'hui, on ne peut plus rien rajouter à quoique ce soit, la saturation est imminente.

> Extrait d'un entretien avec Pierre Izard (SNCF Infra) et Alain Quinet (RFF) paru dans le magazine Ville, Rail & Transports du 15 janvier 2013. dans le cadre de l'unification des deux opérateurs :

" En tout cas, en Ile-de-France, tout est exacerbé. Dans la Région, sont concentrés la moitié des trafics nationaux " > Directeur général de SNCF Infra

"On est quasiment aux limites de la capacité sur tous les itinéraires." > Directeur général de SNCF Infra

"Le Stif et les voyageurs veulent nous voir réussir des projets dont on parle, pour certains depuis longtemps." > Directeur général de SNCF Infra

"On peut aussi buter, notamment en Ile-de-France, sur les limites du temps" > directeur général délégué de RFF.

C'est une démonstration supplémentaire que la Petite Ceinture ferroviaire ne doit pas être sacrifiée. RFF doit rester propriétaire des 23 km de la ligne.

Les spécialistes du transport en Ile de France (qui ne sont pas des élus) réitèrent une nouvelle fois la très grande fragilité du réseau ferroviaire francilien et son implosion quotidienne.

FERDANT 24 janvier, 16:27

La vocation « **transports** » d'une ligne de chemin de fer en pleine métropole doit être, sinon immédiatement considérée, du moins **laissée possible pour l'avenir à moyen terme**.

Les études et préconisations d'une agence d'urbanisme qui a pour mission l'exécution des politiques municipales et dont la Présidente du Conseil d'Administration se trouve être également une candidate à la Mairie de Paris sont entachées *ab initio* du soupçon légitime de partialité. Le fait que ces études aient été menées avec le concours d'une structure de défaisance plus préoccupée en région Île-de-France par la valorisation des actifs (sous la pression foncière) que des besoins en déplacements des Franciliens ne leur donne pas plus de crédit.

La fameuse "utilité ferroviaire plus avérée" est un avis recevable et construit, certes, mais mesuré :

à l'aune de données actuelles qui font l'impasse sur l'évolution future des besoins en déplacements en Île-de-France (qui par définition, est du domaine de la prospective) ;

sans tenir compte du mouvement général de réutilisation des infrastructures de ce type partout où celles-ci sont pertinentes (et la cécité est une aussi mauvaise conseillère que l'orgueil) ;

sans tenir compte de l'augmentation vertigineuse du prix des carburants, qui condamne à terme les modes de transport collectifs à carburants fossiles du XXe siècle.

Il apparaît donc **FONDAMENTAL** de **ne pas affecter le potentiel ferroviaire futur de la ligne** par des aménagements qui menaceraient son intégrité, que ces aménagements soient utiles ou pas !

14 «je suis d'accord»

bricolo39 24 janvier, 17:16

Pourquoi ne pas faire une rocade intérieure, en plus du tramway des maréchaux. Celui-ci, est déja très chargé à quelques semaines de son ouverture. De plus le nombre de stations, son parcours souvent tributaire des encombrements (voir porte de la villette par ex) font que la durée des trajets n'est pas compétitive avec le métro. Faudra-t-il continuer à passer par le centre de Paris pour un trajet Vincennes La chapelle par exemple ? Et puis pensons à l'avenir pour une fois ; les déplacement des franciliens augmentent sans cesse !!

13 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 02:18

+50% dans 5 ans environ dans les transports ferrés au bord de l'implosion chaque jours

Diego 24 janvier, 19:07

Partout où la petite ceinture passe, il y a déjà des stations de métros, des réseaux de bus, des routes pour les véhicules et les vélos, des rues... A bien des endroits il y a aussi le tramway sur les maréchaux... donc il parait évident que l'éventualité d'y remettre du transport est inutile et inadaptée.
Et pour ceux qui s'inquiètent du transport de marchandises, il serait possible d'utiliser le réseau ferré et métro existant de nuit pour un acheminement éventuel futur des marchandises. Il est aussi possible de ré-utiliser le fluvial et le canal de l'ourcq pour ces acheminements de produits dans Paris en direct depuis les petits producteurs de la périphérie.

9 «je suis d'accord»

JURIS-CONSULT 24 janvier, 19:14

Il n'est pas possible d'évaluer les besoins en transports urbains à moyen et long terme, il est donc nécessaire d'être extrêmement prudent avant de supprimer définitivement une emprise ferroviaire.
Le désir "privé" de conserver un espace de calme devant son immeuble ou sa maison est donc à concilier avec les nécessités d'un service public des transports au service de tous.

8 «je suis d'accord»

JURIS-CONSULT 24 janvier, 20:02

Il est impossible d'évaluer les besoins en transports public urbains à moyen et long terme. Il faut donc agir avec beaucoup de précaution avant de supprimer définitivement des emprises réservées au service public des transports collectifs.
Le succès de certaines lignes de tramway en région parisienne et en province n'est plus à démontrer.
Les intérêts "privé" de certains pour conserver un espace de calme devant leur immeuble ou leur jardin sont donc à relativiser par rapport aux nécessités futures évidentes du service "Public" des transports urbains en région parisienne.

L'exemple de l'ancienne ligne de la Bastille n'est pas forcément un exemple dans le cas présent car il s'agit ici d'une ligne unique en son genre, susceptible de relier plusieurs quartiers de Paris, en connexion avec les autres lignes existantes et susceptible de capter un peu du trafic automobile très polluant du périphérique actuel.

8 «je suis d'accord»

Ardennes19 25 janvier, 00:00

Dans la mesure où la fonction Transports n'est pas conservée sur l'intégralité de la Petite Ceinture, je ne vois pas l'intérêt de faire des petits tronçons avec un tram.

7 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 02:16

On est bien d'accord sur cette incohérence du projet c'est pourquoi l'association Sauvegarde Petite Ceinture rappelle sa position : le maintien au sein de Réseau Ferré de France, RFF, des 23 km de l'emprise ferroviaire à deux voies de la Petite Ceinture.

Ardennes19 25 janvier, 00:03

Dans le 19°, nous avons le tram tout neuf qui longe par l'Est notre arrondissement.
Quel serait l'intérêt de doubler la ligne de tram passant à 100 mètres par une ligne de tram ?

7 «je suis d'accord»

runtime_error 25 janvier, 20:42

Le XIX n'est pas le centre du monde. La PC parcourt plusieurs arrondissements, et elle est limitrophe des communes de la petite couronne. Ce n'est pas parce que vous estimez qu'elle n'a pas d'intérêt dans votre arrondissement qu'il faut exclure toute vocation ferroviaire, notamment régionale.

Carohanh 26 janvier, 12:11

Oui,
Vous avez raison quand vous dites que le XIXè n'est pas le centre du monde.
Oubliez-nous ! Pitié !
Une ligne de tram, c'est déjà suffisant. En plus, elle est davantage limitrophe et plus accessible sur les maréchaux que sur la PC.

Ardennes19 25 janvier, 00:13

Bonjour, Sans vouloir privilégier l'intérêt particulier à l'intérêt général, il sera assez insupportable d'avoir une ligne de tram dans le 19° passant à 2 mètres des appartements (regardez la photo). En effet les rails de la petite ceinture sont différents des rails enterrés de la ligne du T3, les nuisances sonores seraient donc très importantes. Qu'on ne nous parle pas de tramway silencieux sur la Petite Ceinture.

7 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 02:11

Et on ferme le RER B car le jardin de la dame est dégradé par le RER ?!

runtime_error 25 janvier, 20:44

"les rails de la petite ceinture sont différents des rails enterrés de la ligne du T3, les nuisances sonores seraient donc très importantes"
Démonstration, justifications ?

Carohanh 26 janvier, 12:01

Allons, déranger un jardin, ce n'est pas pareil que de déranger des milliers de riverains ! Il faut comparer ce qui est comparable.
A ce niveau-là, on peut parler d'intérêt collectif je pense, car il y a des milliers de riverains pratiquement tout le long de la PC.
Pour ce qui est du bruit, il est notoire que le frottement fer contre fer n'est pas silencieux. Le fait de se trouver en tranchée peut atténuer, mais en remblai ce n'est pas vraiment discret.
On parle des nuisances sonores, visuelles, mais on oublie aussi la présence de caténaires si près des habitations. Elles délivrent quand même du 750V continu à 250A : il n'y a donc aucune chance de survie en cas de contact malencontreux.

runtime_error 27 janvier, 19:31

Bonjour,
La situation des riverains de la PC n'est pas du tout particulière, il y a de nombreux logements en IDF, et plus généralement dans toutes les agglomérations urbaines, qui sont très proches d'axes ferroviaires, pour certains très chargés. D'où cet exemple du RER B Sud qui se faufile entre les habitations de manière continue entre Denfert et Antony.
Aussi nombreux soient ils (pas plus de 10000 je pense, au vu de la densité parisienne) les riverains des sections à l'air libre de la PC représenteront toujours très peu de monde à l'échelle de l'agglomération Parisienne et des flux de voyageurs en rocade (T3a à lui seul : 136000 voyageurs/jour), donc à mon avis l'intérêt des riverains ne peut être qualifié de général.

Mais ce n'est pas pour autant qu'il faut les négliger.
De grands progrès ont été faits en acoustique ferroviaire, notamment pour réduire le bruit de roulement et sa propagation, essentiellement en alourdissant la voie et en l'assouplissant. On obtient également de bons résultats en réduisant l'usure des roues grâce à des semelles de frein composites, et un entretien régulier (meulage) des rails. De plus la configuration de la PC permet l'implantation de protections phoniques, chose que l'on ne peut bien sûr pas faire en voirie. Alors bien sûr ce ne sera jamais totalement silencieux, mais il ne faut pas oublier que l'environnement initial est dans la plupart des cas déjà loin d'être silencieux… Pour exemple, l'étude du STIF relative à un projet de tram sur la PC sud, qui indiquait que la contribution du tramway ne dépasserait le niveau sonore préexistant que très localement, mais en restant toujours dans les normes admissibles.
Enfin, en ce qui concerne la caténaire, même pour les logements au plus près, il est physiquement impossible de l'atteindre avec le bras (Il y a au minimum 3,5 m entre le bord du rail est la construction la plus proche : loi du 15/07/1845 sur la police des chemins de fer). Les accidents humains impliquant les caténaires sont par ailleurs extrêmement rares, et impliquent dans leur immense majorité des inconscients grimpés sur le toit des trains…

Carohanh 27 janvier, 19:47

Bon, alors je suis rassurée...
Le tramway ne générerait pas plus de bruit que l'existant ? Plus que rien du tout ? La PC ne génère pas de bruit, alors qu'au niveau des maréchaux il a remplacé des voitures. Et puis, le décalaminage des rails à la meuleuse est silencieux et ne génère pas de poussière...
On ne peut pas l'atteindre avec le bras, c'est drôlement rassurant...
Elle concerne à peine 10000 riverains ? Dans notre résidence, nous somme 1.400, pour un seul immeuble !
Je joins au passage une photo pour montrer qu'il y a quand même un peu de monde dans son environnement immédiat. Au fond, on peut admirer le programme de rénovation en construction qui va empiéter sur la PC.

runtime_error 27 janvier, 20:19

Je pense que vous ne m'avez pas bien compris : Les riverains sont déjà soumis au bruit ambiant (celui de la circulation automobile en l'occurence), il y a gêne lorsque le bruit du tram est supérieur à ce bruit préexistant. Sinon par riverain, il faut entendre ceux dont les fenêtres donnent sur la voie, ce qui n'est pas le cas de tous les résidents des immeubles contigus à la PC.

Carohanh 27 janvier, 21:17

Bonsoir,
Ce sont mes voisins dont les fenêtres ne donnent pas sur la PC qui seront déçus quand je leur expliquerai qu'ils ne sont pas considérés comme des riverains...
Quant à ceux dont les fenêtres donnent directement sur la PC et qui ne subissent pas de circulation du tout, ils auront de la circulation de tramway à la place.

Ardennes19 25 janvier, 00:18

Il n'y a plus aucune utilité de faire passer un tram sur la Petite Ceinture dans le 19°, car il y a maintenant la ligne de tramway toute proche.

11 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 02:12

Quel organisme indépendant indique qu'il n'y a aucune utilité de tramway sur la Petite Ceinture ?

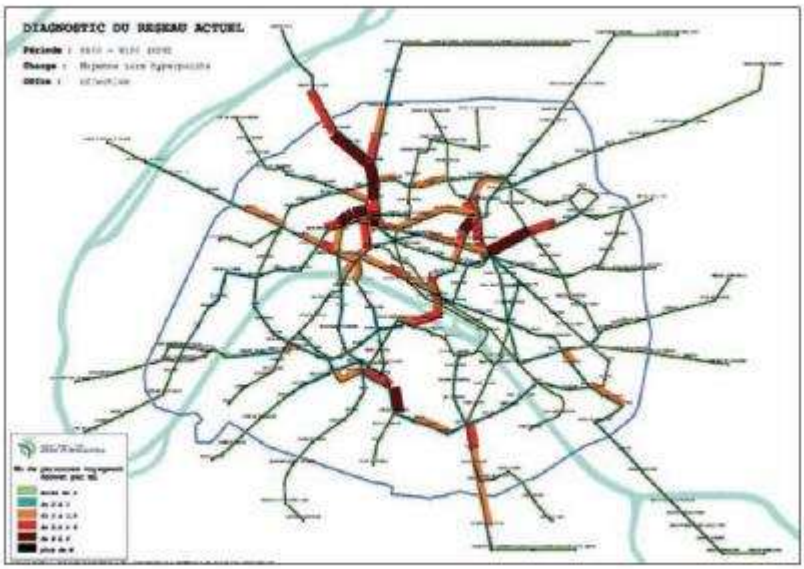
Carohanh 26 janvier, 11:07

Bonjour,
Voici un lien vers une étude réalisée en 2009 concernant les transports et la mobilité en IDF :
http://www.etudes.cci-paris-idf.fr/rapport/154-transports-et-mobilite-en-ile-de-france-iri0911

Je vous joins également la carte de saturation du métro en heure de pointe, qui montre que si besoin il y avait en PC, celui-ci se situerait davantage au sud-ouest de la ligne, précisément là où il a été décidé d'implanter une coulée verte sans concertation.

Au final, on se moque de tout le monde et cette concertation a été réalisée pour la forme...

CARTE DU RESEAU DE METRO PARISIEN AUX HEURES DE POINTE DU MATIN



Source : APUR 2006

Ardennes19 25 janvier, 00:29

Madame Hidalgo, vous habitez dans le 15°, je comprends que vous souhaitiez un peu de verdure sur la Petite Ceinture au Sud de Paris.
Mais pensez aux habitants du 19°, où de nombreux projets immobiliers (R6 ou +), donc une densité de population accrue, se développent. Nous avons et aurons de plus en plus besoin d'espaces verts entre nos immeubles.

9 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 02:14

La notion de déplacement est essentielle en urbanisme et en géographie.

Il faut conserver les 23km de la Petite Ceinture ferroviaire au sein de RFF pour ne pas obérer l'avenir.

runtime_error 25 janvier, 21:01

Qaund la densité de population augmente, on a aussi besoin de plus de transports. Pourquoi ne pas vous opposer à cette densification et exiger des aménageurs de vrais et vastes espaces verts plutôt que de laisser faire et ensuite réclamer l'installation de tels espaces en moins grands, moins agréables, sur une infrastructure intrinsèquement inadaptée à un tel usage ?

Carohanh 26 janvier, 11:37

Bonjour,
Je parlerais plutôt de projets de réhabilitation que d'un accroissement massif de la population du 19ème.
Là où le bât blesse, c'est que la mairie favorise cet étalement de la population sur la petite ceinture, délivrant des permis de construire qui permettent de s'installer sur les surlargeurs de la PC.
En catimini et tout en élaborant en parallèle des projets de concertations bidons.
Ah oui, il s'agit de logements sociaux ! Bah, ça ne dérangera pas les pauvres d'avoir à qq mètres de leurs fenêtre des caténaires délivrant du 750V à 250A...

Ardennes19 25 janvier, 00:42

Je suis un peu étonnée que les Verts (EELV) ne soient pas manifestés sur le projet d'aménagement dans la partie Est de la Petite Ceinture. avant ce matin avec un tract dans ma boîte aux lettres. J'avais pourtant entendu parler, il y a un an, des nuisances qu'engendrerait la remise en service d'un train pour les riverains, sans oublier les oiseaux nichés dans le tunnel du Parc des Buttes Chaumont, ce à quoi j'adhère totalement.
Mais faire un tract pour encourager à participer à la concertation 4 jours avant la réunion à la Mairie du 19°, il y a mieux.
Je vous concède que je trouve le temps de concertation un peu court.
De plus relisez les propos d'Anne Hidalgo dans le JDD que vous cité, elle n'a pas dit que la décision était prise, sinon la concertation serait bidon ? Je me refuse à le croire soyons actifs et participons.
Ci-après les propos d'Anne Hidalgo dans le JDD :
Êtes-vous favorable au prolongement du tramway T8 sur le tronçon Est ?
"C'est une idée pertinente qui permettrait de relier Paris au 93. Elle peut prospérer, mais on est très en amont

de la réflexion. Aucun financement n'est prévu pour l'instant. Il faut aussi prendre en compte la qualité de vie de riverains : ce tramway, certes silencieux, passerait très près de certaines habitations. Je souhaite qu'on étudie sérieusement la question. "

4 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 02:08

L'actuel T8 devait être mis en service avant le T3 en utilisant la Petite Ceinture et être donc la 3e ligne de tramway en IDF.

Les premiers projets remontent à 1995, Mme Hidalgo n'a rien inventé.

A l'origine, il devait y avoir une conférence de consensus, sorte de mini débat public, durant le dernier trimestre 2012. Il devait y avoir des idées proposées par les associations, les riverains afin d'aboutir à un consensus et de là, proposer un projet.

Cela avait été voté par la Ville de Paris il y a quelques mois seulement avant rétropédalage.

Aujourd'hui, Mme Hidalgo impose sa ligne directrice et propose de nous informer et de discuter sur les modalités de son projet.
Cette "concertation élargie" devait concerner les communes limitrophes dans lesquelles aucune réunion n'est prévue. C'est du dénie democratie en sachant qu'on ne peut même pas consulter le site depuis les bibliothèques de la Ville de Paris car il n'est pas compatible.

La Région Ile de France n'est pas là.

Le STIF n'est pas là.

SNCF n'est pas là alors que l'on évoque la vocation ferroviaire de la section ouest de la Petite Ceinture.

Ce sont des intervenants qui ont leur place dans ce débat d'autant qu'il y a une autorité organisatrice des transports dans la région et qui n'est pas la Ville de Paris.

Voici le texte de ce qui avait été voté et dont le budget de 80 000 euros avait été alloué en juillet dernier.

Carohanh 26 janvier, 10:30

Bonjour à tous,

Je suis d'accord pour dire que les réseaux de transports sont de plus en plus saturés, car l'offre structurelle actuelle, centrée sur Paris, devient complètement inadaptée.
Il devient URGENT de développer le réseau de transport en commun, mais en se basant sur une vraie ANALYSE DU BESOIN SPATIALE.
J'ai lu un certain nombre de chiffres alarmistes concernant l'augmentation du besoin, mais ce dernier ne se concentre pas sur Paris et en particulier la petite ceinture :

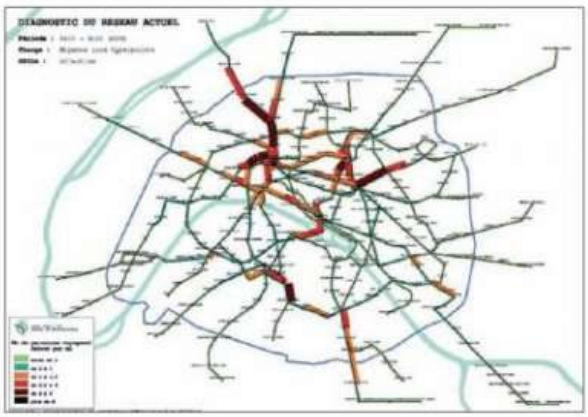
Le schéma classique des déplacements en Île-de-France suggère que la majorité des déplacements sont réalisés de périphérie à périphérie. De 1976 à 2001, le nombre de déplacements internes à Paris a diminué en volume, passant de 7,7 millions à 6,6 millions, (soit de l'ordre de -1%/an). Dans le même temps, les volumes de déplacements internes à la banlieue ont fortement augmenté. En petite couronne, l'augmentation a été de 15% en 25 ans (+0,6%/an), et de 42% (+6,2%/an) pour les déplacements internes à la grande couronne. Entre la petite et la grande couronne, l'augmentation est de 53% (+20,6%/an) sur la même période (source IAU-IdF, d'après EGT).

En 2001, 70% des déplacements franciliens sont internes à la banlieue (petite et grande couronne). En entrant dans le détail, on constate que les 70 % de déplacements motorisés internes à la banlieue se répartissent en déplacements de rocade (30 %), intra-communaux (23 %), radiaux (13 %) et de transit par Paris (4 %). Cette structure nouvelle des déplacements pose la question de l'adéquation spatiale de l'offre de transports, actuellement orientée vers Paris.

De plus, si l'on regarde la carte de saturation du réseau métro, on constate que le vrai besoin de désaturation se situe au sud-ouest de la petite ceinture, précisément là où aucune concertation n'est ouverte puisque de facto il est proposé d'y développer une coulée verte.

Ce qui me renforce dans l'idée que cette concertation est complètement faussée...

CARTE DU RESEAU DE METRO PARISIEN AUX HEURES DE POINTE DU MATIN



Source : APUR 2006

14 «je suis d'accord»

runtime_error 27 janvier, 15:52

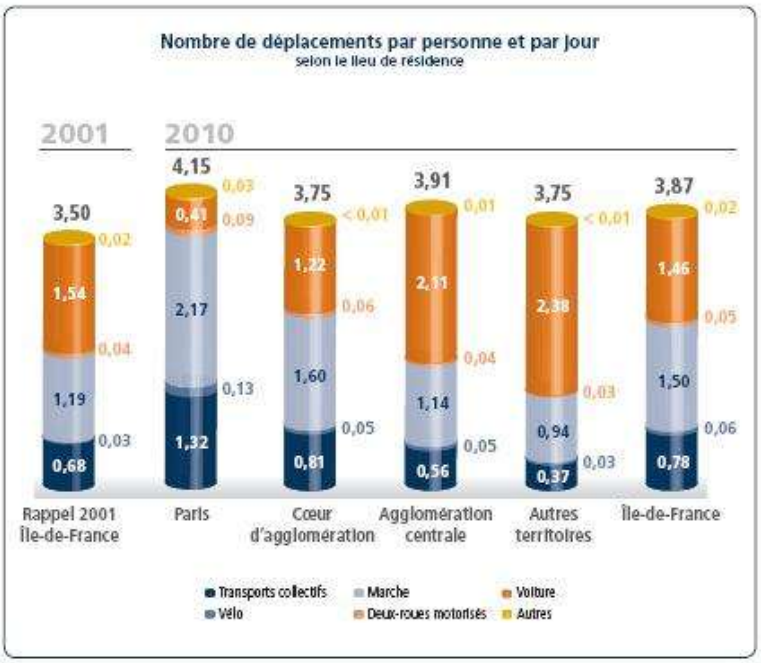
Bonjour,
L'étude est intéressante dans la mesure où elle confirme le besoin de transport en commun en rocade. Cependant, elle reste trop peu précise pour déterminer la localisation de ce besoin, car les flux de voyageurs n'y sont pas identifiés avec une résolution géographique suffisamment fine. Il me semble donc difficile d'en conclure quelque chose vis-à-vis du rôle que pourrait avoir la PC.
A propos de la carte d'affluence sur le réseau du métro, je pense qu'elle souffre du même type d'imprécision que le rapport ci-avant, dont elle est issue. Elle n'indique pas les mouvements de voyageurs sur le réseau, mais retranscrit un instantané des points chauds, dont le grand classique sur les deux branches de la L13 qui résulte de la réduction de fréquence de passage des rames elle-même consécutive de la division en deux de la ligne. Ce qu'elle montre également c'est que les congestions sont localisées entre des zones de correspondance, traduisant les circulations intenses entre ces pôles d'échange. Je pense encore une fois qu'elle ne permet pas de se faire une idée du besoin de transport en rocade.
Par contre, je vous propose de consulter l'EGT 2010 du STIF, qui outre le fait qu'elle utilise des données plus récentes que l'étude de la CCIP (qui utilise l'EGT de 2001) fournit une description plus précise de ces flux. On y constate que Paris et la petite couronne concentrent 57,5 % des déplacements quotidiens, soit 23,5 millions de déplacements. Si l'on exclue les déplacements radiaux intra petite couronne , il reste 12,3 millions de déplacement, soit 56 % des déplacements dans Paris et sa petite couronne. Et c'est justement à soulager ce type de flux que la PC peut contribuer, du fait de sa position en périphérie entre Paris et sa petite couronne. Notamment pour les longs trajets tangentiels, pour lesquels le T3 n'est pas adapté.

Carohanh 27 janvier, 20:08

Bonjour,
Je vous remercie de m'avoir orienté vers cette étude EGT 2010, elle est vraiment synthétique et agréable à lire.
J'y ai trouvé 2 schémas que je me permets de joindre.

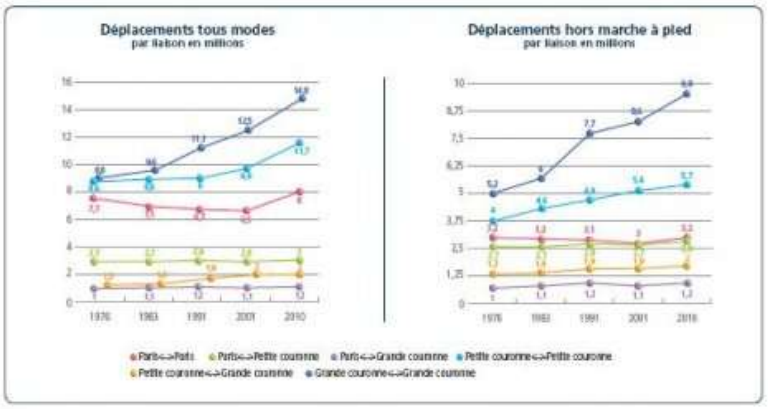
Le premier concerne la répartition des différents mode de déplacement. Elle montre selon moi que compte-tenu de la proportion importante que représente la marche à pied, il y a un réel intérêt à développer ce mode de transport doux sur la PC car on y est protégé des dangers de la voirie et des voitures en particulier.

Le deuxième concerne l'évolution dans le temps des modes de déplacement. On ne peut que constater le "boom" des déplacements radiaux (grande couronne<>grande couronne et petite couronne<>petite couronne).
Pour réaliser une offre de transport radiale efficace, il n'est pas nécessaire de ramener les flux sur Paris. Cela ne ferait qu'aggraver la saturation du réseau de transport parisien. L'étude sur laquelle je vous avais orienté militait pour une rocade certes, mais extérieure à Paris : elle faisait tout simplement allusion au Grand Paris !



Carohanh 27 janvier, 20:09

Et voici le 2ème schéma



- C'est en **grande couronne** qu'a eu lieu la croissance la plus forte des déplacements. Depuis 1976, les déplacements hors marche ont été multipliés quasiment par deux et y ont encore crû d'1,3 million sur la dernière décennie.
- En **petite couronne**, ces déplacements ont également connu une croissance ininterrompue depuis 35 ans mais plus modérée (+ 39 %).
- **Dans Paris**, les déplacements sont orientés à la hausse sous l'effet de la croissance de la marche.
- **Les flux radiaux entre Paris et le reste de l'Île-de-France** sont de nouveau en croissance sur la dernière décennie, en particulier les flux entre Paris et la grande couronne qui ont connu une croissance plus forte que la moyenne.

70 % des déplacements se font hors de Paris, des flux qui ont augmenté de 53 % depuis 1976.

runtime_error 28 janvier, 22:06

Bonjour,
Quelques compléments par rapport à votre analyse :

En ce qui concerne la marche, le rapport indique qu'elle est essentiellement utilisée pour les courts trajets intra-communaux, dans Paris et sa petite couronne, ce qui n'est pas exactement le rôle que pourrait jouer la PC (qui, à mon avis, a une vocation régionale). Par contre je pense effectivement qu'il est nécessaire d'encourager ce mode de déplacement, et surtout de développer une stratégie de reconquête de la voirie, et de ne pas se contenter de développer de simples corridors sécurisés, hors la ville, comme le serait la PC.
En ce qui concerne le métro Grand Paris : La zone qui concentre les déplacements reste Paris et sa petite couronne (23,5 millions de déplacements contre 14,8 millions pour la Grande Couronne), et qui concentre par ailleurs la majorité des emplois. Vis-à-vis de cette zone, la PC me semble plus centrale et son trajet plus optimal que celui du Grand Paris, qui est plus excentré. La PC permet de diffuser radialement les flux de voyageurs ayant leur destination dans Paris intra muros d'une part et dans la petite couronne d'autre part. Etant située en périphérie de Paris, elle éviterait aux flux tangentiels d'utiliser les transports intra muros.
Et de plus le métro Grand Paris n'existe pour l'instant que sur le papier, et l'on peine à le financer. On parle maintenant de 30 milliards d'euros, et de 2030, voire 2040 (Ce qui me semble encore très optimiste !). Je pense qu'il serait intéressant d'étudier l'intégration de la PC dans le projet du Grand Paris (En lieu et place de la ligne rouge, sections Nord et Sud notamment). Ceci pourrait permettre de raccourcir les délais de mise à disposition de ces liaisons, et d'en diminuer le coût, tout en offrant le service attendu.

Carohanh 26 janvier, 10:57

En complément et pour information, il y a une étude sur les transports et la mobilité en Ile-de-France à l'horizon 2025 :
http://www.etudes.cci-paris-idf.fr/rapport/154-transports-et-mobilite-en-ile-de-france-iri0911

5 «je suis d'accord»

Bruno 26 janvier, 18:41

Bonjour,

A ceux qui estiment qu'à présent que la ligne de tramway T3 st en service, la Petite Ceinture ne servirait plus à rien, voici un petit exemple concret qui montre le contraire.

J'ai emprunté ce samedi le tramway T3a entre la Porte de Vincennes et Cité Universitaire en milieu d'après-midi.

Heure de départ de la Porte de Vincennes : 15h09
Heure d'arrivée à Cité Universitaire : 15h34 (durée du trajet : 25 minutes)

A partir de la Porte d'Italie, le tramway était bondé.
A la Porte Dorée, le tramway a dû se frayer un chemin au travers d'un embouteillage.

Temps de parcours estimé sur la Petite Ceinture (vitesse commerciale de 28 km/h) : 15 minutes.

Ce qui fait déjà un gain de 10 minutes sur un trajet d'environ 7 kilomètres.

L'usage de la Petite Ceinture permettrait donc :

Par rapport à la ligne de tramway T3, de réduire substantiellement le temps de parcours pour des trajets de plusieurs kilomètres,

De délester la ligne de tramway T3, déjà saturée sur certaines sections,

Plus généralement par rapport au réseau ferroviaire existant (métro+tramway+RER+Transilien) de renforcer le maillage de celui-ci.

L'utilité de la Petite Ceinture est toujours avérée.

10 «je suis d'accord»

runtime_error 26 janvier, 19:30

Je confirme...
J'étais également dans le T3a cet après-midi, mais dans l'autre sens. J'ai eu le même réflexe de noter mon temps de parcours par curiosité : 31 minutes entre Porte d'Orléans et Porte de Vincennes, dans la tranche horaire de début d'après midi. Rame bien chargée (Totalité des places assises occupées, nombreux voyageurs debouts), mais pas bondée.
Mais le plus intéressant, c'est que pour le trajet de retour, en milieu d'après midi, j'ai utilisé le métro (L1 puis L4) : 32 minutes, correspondance à Chatelet (3 minutes de marche) incluse.
Bref, sur ce trajet périphérique, gain du tram par rapport au métro intra muros : NADA.
C'est certes une mesure ponctuelle, mais elle reste un exemple de l'inadaptation du T3 pour les trajets en rocade sur les longues et moyennes distances, et la nécessité de le compléter par un transport en site propre, plus rapide, sur la PC.

Carohanh 26 janvier, 21:09

Bonjour,
La vitesse d'un prolongement de tramway dépend de la ligne à laquelle elle est connectée. Il faut envisager la ligne dans son ensemble et non comme 2 entités distinctes (d'une part la ligne et d'autre part son prolongement).

Donc, un tel prolongement subirait les aléas de la ligne T8 qui :

- est située en pleine voirie dans une zone congestionnée
- est prévue pour une vitesse commerciale ciblée à 18-19km/h

On pourrait la faire rouler un peu plus vite en PC, mais pas trop pour ne pas déséquilibrer la ligne et pénaliser la régularité sur le prolongement.
Néanmoins, le moindre bouchon en partie nord de la ligne aurait un impact sur la partie prolongée, dont l'effet sera décuplé par l'écart de vitesse commercial.

Ne rêvez donc pas : si gain il y a (et encore ce n'est pas prouvé) il ne sera pas aussi important qu'escompté.

runtime_error 26 janvier, 21:38

Ah la la, encore cette focalisation sur le T8 et le NE Parisien... ;)
On ne parle pas du T8 ! Ce qui est défendu ici c'est un tram sur l'intégralité de la PC, en site propre sur tout son parcours. C'est d'ailleurs ce qui est défendu dans la plupart des interventions des partisans de la vocation transport. Le T8 tel qu'envisagé conduirait à une fragmentation regrettable du tracé de la PC.

Carohanh 26 janvier, 22:41

Ah pardon, au temps pour moi.
Bien que je ne sois pas partisane de l'installation du tramway sur la PC, je trouverais quand même cela plus cohérent que l'ersatz de projet soumis à la consultation.
Je pense sincèrement que c'eût été une option possible il y a qq dizaines d'années, avant que les quartiers environnant la PC ne soient réhabilités.
A l'époque, cela aurait moins gêné les riverains et peut-être même servi de levier pour réhabiliter ces zones.
Maintenant, cela me paraît trop tardif : la mairie a laissé les gens s'installer au pied de la PC (voire même dessus), il faut caser à proximité un site de maintenance et de remisage (SMR) qui nécessiterait des ha alors que les parcelles alors disponibles ont été utilisées pour des logements.
Maintenant, ce projet est vécu comme une intrusion par les riverains, je pense qu'on peut les comprendre et se mettre à leur place.
Je tiens d'ailleurs à saluer le travail de nos élus locaux qui ont valorisé notre quartier ces dernières années, et qui en ont fait un endroit agréable à vivre pour les familles.
Je comprends d'autant moins le projet de concertation que l'on nous soumet, une année avant les élections qui plus est et dans les quartiers populaires qui ont bien contribué à installer la gauche à la tête de Paris.
Est-ce un suicide électoral ?

KEMPEN 29 janvier, 14:40

bonjour,
prenez donc le TRAM T3 entre la porte de Vincenne et la porte de la Chapelle LE SEMAINE entre 8h00 et 9h00 et entre 17h00 et 18h00, le T3 est rempli a moins de 50%, c'est tout de même pour les travailleurs que ce moyen de transport a été prévu, ce n'est pas que pour le week end... ou alors on aurait du mettre un train touristique, de plaisir..... le T3 suffit largement a résoudre ces pb de transport en commun à la place des bus PC... il est INUTILE de doubler cela par un tram sur la PC....de toute façon, il n' y a aucun financement de disponible dans les 10 ans à venir pour cela (800 millions pour les infra, autant pour le matériel et l'exploitation...) !
jc KEMPEN

Chapeau 30 janvier, 19:22

Qui dit que le T3 est occupé à moins 50% ?
Qui dit qu'il n'y a pas de financement sur 10 ans ? (la Ville dépense 7 millions d'euros pour abattre des arbres dans le 15e sur la Petite Ceinture ce qui n'était guère faisable pour un tram...)

M. Mongin, président de la RATP a déclaré lors de l'inauguration :"les voyageurs du tramway T3 seront entassés dès le départ et dès les premiers jours"

Tafelzout 27 janvier, 20:19

Comment savoir quels seront les besoins de transports dans 5 ans, 10 ans, 20 ans voire beaucoup plus ? La Petite Ceinture doit rester une infrastructure ferroviaire quelque que soient les aménagements réversibles qu'elle pourra connaître. Il ne faut pas se priver pour toujours de ce trésor qu'est une infrastructure en plein Paris qui coûterait quelques centaines de millions d'euros (voire milliards) à reconstruire de toute pièce.

9 «je suis d'accord»

KEMPEN29 janvier, 14:33

bonjour,
Monsieur MADEC Maire du 19em a chiffré hier lors de la réunion le montant approximatif de la remise en état d'une petite portion de la pc pour le tram, (pas de transport lourd) entre porte de la chapelle et porte de Vincennes : plus de 800 millions d'euros, il est CONTRE et a raison, le T3 est utilisé a moins de 50% de ses capacités aux heures de pointe....Alors pourquoi le doubler !
Non également au bétonnage de la PC, autre alternative à la trouée verte....
ATTENTION les ennemis du ferroviaire ne sont pas automatiquement des écolos..... ILS SONT AUSSI des promoteurs.....
jc KEMPEN

FERDANT30 janvier, 19:05

Monsieur MADEC aime les chiffrages approximatifs. Avec sa connaissance du site, des monceaux de données et des contraintes réglementaires :

Saurait-il chiffrer les options d'aménagement de la candidate Hidalgo ?

Obtient-il des chiffres très différents de ceux que "l'observatoire des subventions" a publiés ? http://www.observatoiredessubventio...

Est-il un usager quotidien des transports en commun aux heures de pointe ?

Sait-il que M. Delanoë et M. Mongin se sont félicités de voir 165 000 voyageurs attendus quotidiennement sur le T3b, deux fois plus que pour le bus PC sur la même zone ?

Sait-il également que la fréquentation du T3a, en fonction depuis 2006 entre la porte d'Ivry et le pont du Garigliano est de 137 000 usagers par jour, au lieu des 100 000 prévus initialement ?

Se doute-t-il que la fréquentation future du prolongement vers la porte d'Asnières (5 km de plus), décidé par un vote du conseil de Paris le 7 décembre 2012, ajoutera 82 000 voyages/jour à ces chiffres ?

A-t-il consulté les rapports instructifs de la Cour des Comptes, qui expliquent avec sévérité la sous-évaluation de fréquentation et la sur-évaluation de la vitesse moyenne ?

A-t-il manifesté sa désapprobation lorsque des promoteurs ont abusé les candidats à l'accession à la propriété en usant d'arguments fallacieux "à deux pas d'une nouvelle coulée verte, sur le cheminement de l'ancienne Petite Ceinture" ?

Il ne s'agit du reste pas de "doubler" le T3, mais à l'instar d'autres axes de communication (nord-ouest sud-est par exemple avec le RER A, le métro ligne 1 et Météor), de réaliser dans le futur une complémentarité indispensable !

Ardennes19 27 janvier, 23:13

J'aimerais répondre à tous ceux (et notamment aux habitants du 20°) qui veulent garder un transport sur la PC parce qu'il serait RAPIDE !
Ce transport ne serait rapide que si il n'y a que peu d'arrêts, peu de stations. Y avez-vous pensé ?

FERDANT 28 janvier, 06:34

Peu d'arrêts, c'est justement là son avantage et sa complémentarité.

Au tram la capillarité et le cabotage ; à la Petite Ceinture le lien et les correspondances entres les grandes radiales.

Tout cela est expliqué et détaillé, encore faut-il prendre le temps d'en prendre connaissance AVANT de critiquer...

saraly 28 janvier, 08:21

Rapide enfin comparé au bus hein, on ne demande pas un RER ou un TGV non plus ! Le projet dans le 20e est de n'y mettre que 5 stations dont 2 limitrophes avec d'autres arrondissements (porte de vincennes, rue de bagnolet, gambetta, rue de la mare et pyrénées), c'est moins que le T3b et la ligne 2 (7 stations). Cela serait suffisant pour desservir des quartiers mal desservis (autrement que par le bus) et assurer un moyen de transport suffisamment rapide oui.

FERDANT 28 janvier, 06:46

Le "Delanopolis" commente la concertation :

Hidalgo veut vous faire faire ceinture !

Projet majeur de la candidate officielle et delano-proclamée, la transformation de la Petite Ceinture en promenade plantée fait l'objet actuellement d'une concertation aseptisée dont on a gommé tous les aspects techniques, juridiques et financiers. Une procédure à la mode Delanoë dont l'adresse mail pourrait être : lapetiteceinture.cause.toujours.net

Une ceinture peut coûter un bras !
Pour montrer qu'elle a l'étoffe d'être maire de Paris, Hidalgo s'est lancée dans une entreprise hasardeuse, celle d'offrir aux Parisiennes et aux Parisiens un vaste lieu de détente et de loisir en transformant le chemin de fer de la Petite Ceinture en chemin vert.

Mais attention, pas à n'importe quel prix fait-on savoir ! Pas question que le proprio, RFF, fasse la loi et dicte ses conditions pour vendre son antiquaille ferroviaire ...

Petit calcul pour doucher ces mirifiques espérances : 23 km sur une largeur d'une quinzaine de mètres ça donne en gros une surface de 345 000M² pour un prix de l'ordre de 3500/ 4000 € le M ² (Delanoë a payé les terrains des Batignolles plus de 3000 € le M²), soit un total de 1,3 à 1,4 milliard d'euros. C'est largement ce qu'il faut pour électrifier la ligne et la remettre en service avec, à la clé, la vente de billets de tram alors qu'une promenade ne générera aucune recette.

Au contraire, les dépenses seront colossales avec des escaliers, des ascenseurs, des rampes à construire tous les 200 mètres, des grillages à poser sur 23 km, des toilettes à aménager avec tout un réseau d'assainissement, des lampadaires tous les 5 mètres pour éviter de se tordre les pieds sur le ballast, des caméras, des vigiles à payer jour et nuit pour garder les plantes, lupanar l'été, refuge de SDF l'hiver, la petite ceinture aujourd'hui endormie, serait demain un fardeau ingérable et rejoindra au top des gouffres financiers la Canopée des halles, le 104, la Gaité Lyrique, le Louxor et le Carreau du Temple.

Le gros problème est que les droits de mutation étant en train de s'effondrer du fait du retournement du marché immobilier, l'imposture delanoesque va éclater au grand jour, laissant une ville aux finances dégradées face à ces aspirateurs à impôts ...

Dimanche 27 Janvier 2013 - Serge Federbusch

http://www.delanopolis.fr/Hidalgo-v...

6 «je suis d'accord»

Saraly 28 janvier, 08:40

Dans Le Monde daté d'hier il y a un article (édition abonnés) sur la Petite Ceinture et la concertation. Nulle part il n'est fait mention de reprise de trafic ferroviaire, à l'exception de cette phrase : "[L'avenir de la Petite Ceinture] suscite un vif débat entre les passionnés de ferroviaire, qui rêvent de remettre la voie en circulation, les défenseurs de la nature, qui veulent sanctuariser le lieu, et les amateurs d'espaces verts, qui réclament des promenades."
Et un peu plus loin on a le droit à : "Anne Hidalgo, la première adjointe en charge de l'urbanisme, plaide en faveur d'une immense promenade reliant le bois de Vincennes au bois de Boulogne." Ca fait environ 13km, un peu long la promenade. D'autant que cela semble difficile puisque RFF souhaite garder la partie du Pont

National pour avoir une liaison entre Gare de Lyon et Gare d'Austerlitz.
Encore une fois, on voit bien que cette concertation c'est du pipeau, la mairie a son projet, et elle espère recueillir le soutien de la population pour l'imposer à RFF.

Il y avait un autre article associé, sur le projet de faire un jardin sous-terrain à Manhattan dans une ancienne station de trolleybus. La je pense qu'on a atteint le fond. La technique utilisée pour faire de la photosynthèse : "La lumière serait captée puis transférée dans des câbles de fibres optiques." Vous allez voir qu'on va nous revendre cette idée pour fleurir les tunnels ! Je n'imagine pas le coût d'une telle infrastructure, et surtout de son incohérence d'un point de vue écologique. Ajoutons de la nature dans nos rues, plutôt que de la confiner en sous-sol !!!

7 «je suis d'accord»

Laurent-pereire 30 janvier, 20:32

Anne Hidalgo, tu es ma reine !

Chapeau 30 janvier, 20:40

La Ville n'est propriétaire de rien sur la Petite Ceinture.

RFF est une entreprise publique de l'Etat qui détient la Petite Ceinture ferroviaire.

Le STIF et la région sont les décideurs absents de cette concertation de maintien ou non du la Petite Ceinture ferroviaire au sein de RFF.

Sandra 28 janvier, 10:05

Bonjour à tous. Je pense qu'il n'est plus possible aujourd'hui de faire passer un tramway sur la petite ceinture, non seulement parce que la ville s'est construite autour et que de nombreux immeubles sont situés à proximité immédiate, mais aussi parce qu'elle traverse des parcs faisant partie du patrimoine parisien et notamment le parc des buttes chaumont dans le 19e arrondissement. Il me semble absolument inconcevable de perturber irréversiblement le calme et la beauté de ce parc, et préférable de profiter de la petite ceinture pour le relier au parc de la villette par une promenade plantée (coulée verte) réservée aux piétons et cyclistes.

8 «je suis d'accord»

saraly 28 janvier, 10:57

Le parc était déjà traversé par la PC pendant son activité, ils ont d'ailleurs été construits en même temps, plaignez-vous auprès de Napoléon III. Mon avis c'est qu'au contraire cela faciliterait l'accès de ces parcs à de nombreux parisiens, on ne peut pas dire que les Buttes-Chaumont soient bien desservis, il n'y a que la ligne 7bis qu'il faut prendre à Louis Blanc ou Jaurès. Je vais très souvent dans le XIXe (buttes chaumont, parc de la villette, canal de l'ourcq, jaures etc) et c'est toujours infernal d'y aller, entre les bus que l'on doit attendre au moins 10min le week end ou les nombreux changements à effectuer. Et je pense que de nombreux habitants du XXe sont dans cette situation. Mais peut être préférez vous que ces parcs restent accessibles principalement aux habitants du XIXe...

Sandra 28 janvier, 11:26

Saraly : Lorsque j'étais enfant j'ai habité le 11e puis le 10e et le 20e avec mes parents, ma mère m'a toujours emmenée promener dans ce parc, et je ne me souviens pas avoir galérer pour y aller. Nous remontions les rues de belleville et de ménilmontant à pied et le trajet faisait partie de la balade. On ne peut pas accéder immédiatement à tous les trésors de paris, je ne réclame pas de moyen de transport supplémentaire pour me rendre par exemple aux bois de boulogne ou de vincennes ni à la tour eiffel, chaque quartier possède ses propres charmes qu'il faut préserver.

saraly 28 janvier, 11:48

Ca c'est quand on a le temps ! Moi aussi quand je vais me promener au parc j'y vais souvent à pied, mais on a pas toujours le temps. Le XIXe ce n'est pas que des jardins comme vous devez bien le savoir. Par exemple quand je vais assister à un concert dans une des nombreuses salles du parc de la Villette (zenith, trabendo, cite de la musique et bientôt la philharmonie) après une journée de travail, je n'ai pas toujours le temps d'y aller à pied.
Je voulais ici surtout pointer le fait que les déplacements latéraux des arrondissements de l'est parisien ne sont vraiment pas pratiques. Je ne demande pas à avoir une ligne de métro qui m'emmène partout, mais c'est énervant de faire 2 changements pour juste 3km, et au final mettre plus de temps que des gens qui sont bien plus loin mais ont la chance d'habiter dans des quartiers mieux desservis. Si il n'y avait pas de besoin de transports latéraux dans ces quartiers la, le bus 26 ne serait pas aussi surchargé.

GATTEGNO 28 janvier, 10:40

Une coulée verte sur l'ensemble de la PC, Y COMPRIS son tronçon NORD-EST, est la solution de loin la plus logique. Cette solution est conforme à celle déjà adoptée pour les autres tronçons SUD et OUEST.

9 «je suis d'accord»

Emmanuel 28 janvier, 13:39

Je suis d'accord sur le caractère précieux de ce bout de nature sauvage qui a déjà trouvé sa place sur le tronçon Nord de la PC. Un aménagement en pistes pédestres et pistes cyclables permettrait aux Parisiens et aux Parisiennes de se rapproprier ce lieu magique.

Chapeau 30 janvier, 18:27

Sur le sud, la réversibilité des usages est maintenue.

Je rappelle que retirer une ligne de chemin de fer du réseau national en zone urbaine dense, dans une capitale qui plus est, n'est pas une simple formalité comme l'a rappelé RFF dans les réunions publiques ce mois-ci.
La Ville de Paris n'a aucune légitimité car elle n'est propriétaire de rien.

C’est la région Ile de France et le STIF, autorité organisatrice qui décident de supprimer une ligne ou pas.

Il se trouve que ces deux entités défendent la conservation des 23 km de la Petite Ceinture ferroviaire et qu’elles sont curieusement absentes de la concertation organisée par la ville.

YeBaParis 28 janvier, 14:32

Probablement ! Qui peut dire aujourd’hui que dans quelques années ou dizaines d’années nos enfants ou petits-enfants ne seront pas contents de pouvoir se déplacer raopidement en Ile de France, en petite couronne, intra-muros en entre quartiers parisiens, en circulant sur une infrastruture que nous, aujourd’hui, aurons eu la sagesse de préserver.
Bien sur, aujourd’hui, le besoin n’est pas immédiat ! le tramway des Maréchaux répond à le demande actuelle. Qu’en sera t-il dans 20 ou 30 ans ? A cette échéance, il est probable que les trams auront fait de tels progrès qu’ils seront silencieux, quasimment sans vibrations, qu’ils ne gêneront plus les riverains.
Ils permettront alors un déplacement plus rapide que par le tramway urbain et, plus agréable qu’un parcours souterrain en métro : voir le plaisir des voyageurs des lignes aériennes du métro !
Reste qu’il serait bien utile de connaitre aujourd’hui le coût du maintien des emprises de la petite ceinture dans son intégralité au sein de RFF. Quels sont les coûts d’entretien en l’état ? Quel est le niveau de taxation foncière des 23 km d’emprises ? Quel revenus locatifs peuvent être tirés de la mise à disposition - réversibles - de quelques emprises utiles à la mise en relation d’espaces verts ? Et dans un domaine plus immatériel, quel est le gain de conserver, quasimment sans l’alterer si ce n’est par des visites très poncuelles et limitées dans l’année, du formidable espace de biodiversité actuel ?
Donc, un grand merci à RFF si elle pouvait nous donner quelques indications chiffrées pour contribuer aux réflexions à venir ...

8 «je suis d’accord»

Chapeau 30 janvier, 18:07

La question du bruit avec un tramway est un faux problème.

Celles et ceux qui arguent que le T3 fait du bruit doivent s’en prendre aux élus politiques.
En effet, ce qui fait du bruit, c’est le revêtement de la chaussée, à savoir du bitume ou l’herbe, pas le matériel en lui même.

En effet, ces deux revêtements n’ont aucun autre rôle que celui de l’esthétique. Ils n’ont pas vocation à absorber les vibrations et le bruit.

En revanche sur la Petite Ceinture, vous avez du ballast (les cailloux entre les rails) qui n’est pas présent à titre décoratif pour abriter les lézards mais pour absorber les vibrations et le bruit des trains.

Concrètement, sur le T2 et le T4 où le ballast est présent, emprises de RFF, il n’y a aucune vibration.

Gilles Jardinier 3 février, 04:39

<< Donc, un grand merci à RFF si elle pouvait nous donner quelques indications chiffrées pour contribuer aux réflexions à venir ... >>
je soutiens cette demande, que j'ai faite plus largement par ailleurs

Marsac 28 janvier, 15:53

La petite ceinture ferroviaire correspond à un grand corridor toujours laissé en friche, alors que ses sponsors de l'époque l'avait imaginé comme une longue ceinture dédiée aux transports urbains collectifs.
Si les "héritiers" de ce projet, je pense notamment à la Fondation "propriétaire" de la partie Pereire, et le STIF considèrent qu'il ne soit plus opportun de l'utiliser selon son objet initial, il faut :

1 - VENDRE ces emprises à la Ville de Paris pour des espaces verts, au secteur privé, au monde HLM pour des immeubles, ou au secteur concurrentiel pour la création d'emplois durables ...

2 - UTILISER ces millions d'euros récupérés pour de nouveaux projets de transport collectif : Grand Paris, métro reliant les villes de la 1ère couronne ...

Gardons l'esprit de nos prédécesseurs en l'adaptant !

Chapeau 30 janvier, 17:58

Le chemin de fer et la Petite Ceinture ont été conçus à l'origine pour le transport des marchandises et certainement pas pour transporter des voyageurs.

Les ingénieurs de l'époque ont donc su s'adapter et penser à l'avenir vu que des études officielles, de la Cour des Comptes notamment et du STIF démontrent les potentialités de cette ligne pour les franciliens.

A l'époque, la banlieue n'était pas aussi urbanisée qu'elle ne l'est maintenant tout comme les quartiers périphériques de Paris.

80% du chiffre d'affaire de la SNCF jusque dans les années 70/80 était lié à l'activité Fret. Aujourd'hui, la tendance s'est inversée.

Voici un extrait du rapport de la Cour des Comptes concernant la réutilisation de la Petite Ceinture ferroviaire et son intérêt publié en 2010.

Chapeau 30 janvier, 17:59

Le voici le voilà !

Thierry 28 janvier, 16:51

Ne sacrifions pas le dernier espace écologique de Paris aux bruits et aux bétons des projets de tram ou immobiliers. Pensons aux prochaines générations qui auront besoin de calme de vert , d'un environnement sécurisé pour se promener tranquillement en vélo sans avoir à supporter les autres moyens de transports, pensons aux familles, pensons à la vie et non à l'économie du toujours "plus et plus vite". Soyons donc raisonnable je vous en prie ! Thierry habitant du 19e.

13 «je suis d'accord»

Chapeau 30 janvier, 17:43

La question de l'écologie est importante mais celui des mobilités qui permet de se rendre à son travail et de gagner des sous pour payer les retraités est important aussi, si ce n'est davantage.

Je rappelle que chaque parisien est situé à moins 400 mètres des espaces verts de la capitale.
Concernant les nuisances sonores : le bruit zéro n'existe pas. Des gens qui marchent et qui parlent avec un enfant qui tombe par terre, ça fait du bruit aussi .

Thierry 28 janvier, 16:59

Comment les voisins de la petite ceinture située à 4 mètres de leurs fenêtres vont-ils supporter le passage incessant des tramway ? Madame Hidalgo y a-t-elle pensé ? Thierry

12 «je suis d'accord»

Chapeau 30 janvier, 17:48

Quelques soient les aménagements, il y aura des nuisances.
Des jardins publics, aménagés sur la Petite Ceinture, n'engendreraient-ils pas aucune nuisance, contrairement à des circulations ferroviaires ?

Les nuisances engendrées par des circulations ferroviaires seraient de deux ordres : sonores et visuelles.

Le rapport STIF conclut que les nuisances sonores ne dépassereraient pas les seuils légaux et peuvent être minimisés au moyen de dispositifs techniques existants.

La crainte de riverains de la Petite Ceinture concernant les nuisances visuelles est de devoir supporter les regards curieux des voyageurs d'un tram-train en direction des lieux de leur intimité quotidienne (salle à manger, chambre à coucher, etc). Effectivement, aujourd'hui, les études concernant la remise en service d'un transport en commun de voyageurs et rendues publiques ne disent rien sur le traitement de ces éventuelles nuisances visuelles occasionnées aux riverains. Mais ces nuisances visuelles ne seraient pas l'exclusivité d'une

utilisation ferroviaire de la Petite Ceinture : la présence de promeneurs devant les fenêtres des appartements de riverains, dans le cas où des espace verts publics seraient aménagés, occasionnerait également une gêne pour ces riverains.

Par ailleurs, l'aménagement d'espaces verts publics souleverait la question de leur gardiennage, notamment la nuit, afin d'éviter que des accès rendus trop faciles et trop localisables à la plate-forme de la Petite Ceinture permettent à des individus mal-intentionnés de s'y promener.

En conclusion, la question des nuisances se pose pour tous les types de projets de réutilisation de la Petite Ceinture ferroviaire. L'opposition de certains riverains rencontrées lors du projet de prolongement de la ligne T2 souligne la nécessité d'assurer une information et une consultation suffisante des riverains.

Fred 28 janvier, 18:48

Non ! Des transports supplémentaires ne sont pas nécessaires à cet endroit et les nuisances pour les riverains seraient trop importantes. Cet espace devrait être transformé en promenade.

12 «je suis d'accord»

Bruno BUREL 29 janvier, 10:32

Dans le 19ème arrondissement, l'état actuel de la petite ceinture abandonnée à elle-même a un effet délétère sur l'urbanisme aux alentours. On le voit dans la section du Parc des Buttes Chaumont qui est devenue une décharge publique, mais aussi tout au long du parcours à l'air libre et en hauteur jusqu'à Corentin Cariou.
C'est comme une cicatrice non traitée qui infecte de jour en jour son environnement !
D'où l'urgence de faire "quelque chose" rapidement. Et je pense qu'il est possible de faire du "réversible", si on envisage un retour au ferré, qui en tout état de cause ne se fera pas avant 20 ou 30 ans.

2 «je suis d'accord»

Chapeau 30 janvier, 17:38

Si motivation politique il y a, rapidité il y aura.

Il faut en tout état de cause maintenir les 23km de la Petite Ceinture ferroviaire au sein de RFF et proposer des trains touristiques pour les parisiens et touristes étrangers comme cela a été fait avec RFF, SNCF, la région Haute Picardie et l'association Sauvegarde Petite Ceinture jusqu'en 2003 pour permettre d'avoir une infrastructure propre et non une décharge !

Bruno BUREL 31 janvier, 00:19

La "Petite Ceinture" a été créée pour satisfaire aux besoins des habitants des quartiers qu'elle dessert. Elle doit garder cette vocation, sauf que pour le moment cette vocation ne peut pas être remplie par un réseau férré. L'alternative réversible, c'est le chemin piétonnier et la piste cyclable au bénéfice des habitants et secondairement des touristes.

KEMPEN 29 janvier, 14:21

bonjour, la réponse est dans la question, si son utilité ferroviaire n'est plus avérée, on supprime cette utilisation (en conservant les voies au cas ou dans 30 ou 40 ans le contexte oblige a revenir a cette utilisation) on couvre ce cheminement par des structures démontables et on fait une piste cyclable et un piste piétonne (les deux sur la même voie occasionnant une gène réciproque (voir l'ancien chemin de halage le long du canal de l'ourq , qui par son étroitesse fait cohabiter dangereusement les deux loisirs.....) on crée sur les bords assez larges des jardins potagers, partagés ou pas.... des activités artistiques , on utilise les gares pour des espaces culturels, buvettes, pouvant procurer via des locations/gérances des finances régulières, on peut également créer, des terrains de boules, roller ,
les tunnels réhabilités, éclairés et sécurisés (surveillés et fermés la nuit) peuvent accueillir des activités sportives (tir a l'arc, terrains de sports collectifs,
un espace de concert (plus de nuisance sonore) a l'échelle de l'emprise disponible, et pourquoi pas une champignonnière qui pourrait être visitée par les écoles.... Cette occupation "verte" = non ferroviaire permettra un " assainissement" de ce secteur très agréable, petit paradis dans la ville, en permettant également une réhabilitation du patrimoine immobilier , infrastructures typique du ferroviaire.
jc KEMPEN

5 «je suis d'accord»

Chapeau 30 janvier, 17:27

Le problème de cette concertation est que l'étude de l'Apur (commandée par la Ville de Paris donc pas indépendant) n'explique pas pourquoi la vocation ferroviaire n'est pas avérée.

Lors des réunions publiques, on explique qu'au sud de Paris, il y a le tram donc la Petite Ceinture ferroviaire ne sert à rien. Et alors ? Le service proposé n'est pas le même.

Dans cette logique, lorsque le tramway fera le tour sur les maréchaux et qu'il arrivera à la Porte Maillot, on nous expliquera que le RER C ne sert à rien car il y a le tramway ?!

Cela n'a aucun sens et ce site internet ne publie que la dernière étude de l'APUR et pas les études réalisées par RFF, SNCF, le STIF et la Cour des Comptes ainsi que celles de l'APUR qui évoquaient la complémentarité et la pertinence de l'usage de la Petite Ceinture ferroviaire.

Qu'à cela ne tienne, l'association Sauvegarde Petite Ceinture met à disposition gratuitement les études officielles réalisées par les organismes concernés par les transports (SNCF, RFF, RATP, STIF, SYSTRA) afin que les citoyens soient réellement informés.
Je vous propose de prendre connaissance de cette étude réalisée par SNCF et Systra (cabinet d'ingénieurs RATP et SNCF) sur demande du STIF pour la réutilisation de la Petite Ceinture ferroviaire en 2001.

Chapeau 30 janvier, 17:34

L'étude SNCF/Systra qui est un cabinet d'étude de la RATP et de SNCF dans ce lien : http://www.petiteceinture.org/systr...

Gilles Jardinier 3 février, 04:32

Certes, certes, ... C'est bien intéressant, M. Kempen, ... et vous nous chiffrez tout ça ? La simple sécurisation et remise aux normes des tunnels pour ces activités va coûter combien ? A mon avis, peut-être plus cher que la remise aux normes pour un passage de "navettes tram légères", et un passage occasionnel de fret . Par ailleurs, mon boulot étant de défendre et promouvoir la biodiversité, je ne peux qu'être opposé à une piste cyclable en dur, bitumée pour le confort. C'est anti-écologique, et par ailleurs dangereux : des vélos à grande vitesse, comme on en voit souvent sur ces aménagements, c'est redoutable pour les piétons.

claire912 29 janvier, 14:45

Pour le coup, tout est dit dans la contribution de Kempen, il a lu dans mes pensées, ce qui prouve que c'est du bon sens.
De plus le tramway avance bien et est amené à faire le tour de Paris et dessert assez bien les habitations des bords des maréchaux, j'en sais quelque chose j'y habite du coté du 13ème. donc si la petite ceinture reste à vocation ferroviaire, pour moi, ça ferait double emploi.
Il vaut mieux faire de cet espace un ballon d'oxygène en y faisant une promenade ludique avec des jardins partagés, des activités sportives, culturelles, ect...

Un endroit où on aurait envie d'aller en famille.
Claire

8 «je suis d'accord»

Chapeau 30 janvier, 16:53

Vous avez raison claire912, le tramway des maréchaux dessert bien les habitations. Sa vocation est en effet très locale tel est le rôle de ce bus amélioré sur rail.

Votre avis est pertinent dans le sens où il ne concerne que votre usage personnel et celui des riverains.

En revanche, pour un francilien, le tramway ne joue son rôle que pour terminer son trajet et non pour rallier un pôle à un autre ce que permettrait la Petite Ceinture qui a une vocation régionale car elle est connectée au réseau ferré national.

Je vous prends un exemple concret :

Vous êtes à Issy ou au Pont du Garigliano. Vous allez à Porte de Charenton en heure de pointe la semaine.

La solution logique pour éviter de passer par le centre de Paris serait de descendre du RER à Pont du Garigliano et de prendre le T3a jusque Porte de Charenton.

Or il se trouve qu'en heure de pointe, vous mettrez entre 40 et 50 minutes selon les conditions de circulation notamment.

En revanche, si vous restez dans le RER C jusque Bibliothèque François Miterrand et que vous y récupérez le T3a pour terminer votre parcours, vous en aurez pour 35 minutes sans avoir à prendre compte les conditions de circulations automobiles. En effet, le RER C est en site propre et votre parcours en tramway est court, votre "risque" d'avoir des incidents est réduit.

Seul bémol, vous passez par le centre de Paris et l'exploitation du RER C est très vulnérable sur cette zone et l'engorgement de la ligne n'aide pas à fiabiliser le temps de parcours.

eBoc 29 janvier, 18:06

Aimant la Nature autant que les trains, je suis très malheureux de constater la volonté de certains d'opposer les deux dans ce débat sur l'avenir de la Petite Ceinture, et sur le renouvellement de l'accord entre RFF et la Ville pour son utilisation.

Historiquement, l'assise de cette ligne n'était évidemment pas occupée par une promenade que l'on aurait confisquée aux parisiens pour y mettre des voies ferrées. Elle était constituée, en grande majorité, de nombreux terrains privés qui ont été acquis, à l'amiable ou par expropriation, en conséquence de la déclaration d'intérêt publique d'établissement d'une ligne de transport ferroviaire. Les traces de ces mutations sont encore dans nos archives et nos bibliothèques. Comme le montrent certaines photos d'époque, l'occupation antérieure des terrains, au milieu du 19ème siècle, se limitait à des jardins privés, des fermes, quelques maisons de faubourg, des petits établissements industriels ou d'artisans. Le tracé de la nouvelle ligne a coupé ces nombreuses parcelles.

Ce n'est qu'après sa construction, durant le Second Empire, puis, pour les parties nord et est, après sa mise en site propre, que la végétation s'est spontanément développée, comme par surcroît, sur les talus de la ligne, y compris pendant ses 140 ans d'intense activité ferroviaire. Au point de constituer ce mélange indissociable de Nature et de patrimoine industriel qui fait son charme. C'est là tout le génie de la Petite Ceinture !

Vouloir morceler l'infrastructure comme le propose l'APUR en mettant des promenades au sud, peut-être du tram à l'est, et du ferroviaire au nord, c'est aller à l'encontre de sa nature même et montrer que l'on n'a rien compris. La Petite Ceinture en trois morceaux, ce ne serait évidemment plus la Petite Ceinture ! Le charme serait rompu. La rationalité d'utilisation aussi !

Seule l'alliance intime du Transport et de la Nature, sur l'intégralité des 23 km disponibles, peut préserver son intérêt et sa spécificité. A long terme, il est très peu probable que la mosaïque proposée par l'APUR garantisse la préservation du corridor écologique.

12 «je suis d'accord»

Chapeau 30 janvier, 16:29

Votre intervention est très intéressante et j'y adhère totalement !

La Petite Ceinture à l'origine est en effet sur des terrains privés.

Les débats n'ont pas changé depuis !
Si à l'époque il fallait écouter les riverains qui prétendaient qu'ils allaient avoir des crises cardiaques au passage des trains (et que ça ne servait à rien pour leur propre usage personnel), il n'y aurait jamais eu de Petite Ceinture, pas de développement du transport et de l'activité économique en France.

Il en est de même pour le TGV méditterrannée où plus de 1000 tracés différents ont été proposés : aucun ne convenait.
Les riverains ne doivent pas se sentir lésés et savoir que les indemnités existent.
A problème technique, il y a des solutions techniques.
Pour le TGV, des maisons qui valaient 100 000 euros ont été rachetées 1 million d'euros.

S'il y a des conflits avec certains riverains, ils ne doivent néanmoins pas bloquer le potentiel des 23 km de la Petite Ceinture ferroviaire car des franciliens et des riverains souhaitent la réouverture de cette ligne.

Emmanuel 1er février, 13:31

Conserver l'intégralité de la Petite Ceinture en Ceinture Verte sans transports ferroviaires et plutôt avec des transports respectueux de l'environnement : Oui !

Samisque 30 janvier, 14:05

La course au tout immobilier lancée par des rapaces banquiers, propriétaires terriens et autres gourmands d'argent fera toujours en sorte que ce genre d'espace disparaissent mais rien n'empêche que des tronçons continue de faire circuler des trains et ainsi faire vivre voir revivre des quartiers. plus de mode de transport dans paris autres que les polluantes voitures voilà une bonne idée. alors pourquoi ne pas profiter de cette petite merveille qu'est la petite ceinture qui n'est pas si petite que ça au final... comme la clio elle a tout d'une grande..

2 «je suis d'accord»

Sandra 30 janvier, 14:48

Bonjour Samisque. Je ne connais pas l'ensemble des projets prévus dans Paris, mais je peux déjà vous rassurer concernant le quartier de l'ourcq. Les programmes immobiliers actuellement en cours de construction (dont 8/10 sont strictement réservés à la location sociale, et 2/10 seulement sont destinés à la propriété) ne sont pas construits sur la petite ceinture mais autour. Ils remplacent simplement les logement insalubres ainsi que les garages, entrepots, et usines hors service (CPCU). De plus ils permettent de prolonger la PC par des jardins partagés ou privatifs. La voie ferrée ne sera pas démantelée, elle sera conservée en vue d'une éventuelle future réutilisation (à long terme), et les aménagement réalisés (coulée verte et piste cyclable) seront réversibles au cas où les besoins et les moyens évolueraient d'ici là.

Sandra 30 janvier, 14:59

En complément de ma réponse précédente : Les nombreux moyens de transports desservant actuellement le quartier de l'ourcq et l'ensemble de Paris d'ailleurs, et notamment l'extrême proximité du T3, ne nécessitent pas de remettre un tramway en circulation sur la PC. De plus les moyens financiers disponibles ne le permettent pas. Priorité doit être donnée au projet du grand Paris et au développement des transports dans les banlieues.

Chapeau 30 janvier, 15:55

ATTENTION, rien n'a été décidé pour l'instant. RFF est propriétaire des 23km de la Petite Ceinture ferroviaire et doit le rester !
Nous sommes d'accord Sandra que la Petite Ceinture permet la mixité des usages : transport léger tel un tram-train, jardins, partagés, piste cyclable, gares reconverties pour des usages culturels ou gastronomiques !

Sur le Grand Paris Express, oui c'est important.
Mais il se trouve que les financements ne sont pas tous là, que l'horizon est très lointain (2025/2040) alors qu'une ligne de transport ferrée en rocade existe déjà et elle évite de passer par le centre de Paris.

Pourquoi donc attendre 2025/2040 pour avoir un premier tronçon (et non la totalité car le financement doit être validé avant le lancement des travaux) alors que l'on peut déjà désengorger rapidement et à moindre coût que plusieurs dizaines de milliards d'euros grâce à la Petite Ceinture ferroviaire ?

Ducoutd 30 janvier, 15:24

La petite ceinture doit être préservée comme voie ferroviaire. On ne sait quel sera l'avenir. Par contre une voie réservée aux cyclistes et piétons à réaliser si l'espace existe

7 «je suis d'accord»

Chapeau 30 janvier, 16:04

Nous sommes totalement d'accord, PERSONNE NE SAIT QUEL SERA L'AVENIR.

En revanche, vu le développement des quartiers périphériques de Paris et les prévisions de SNCF concernant la saturation imminente des transports, on peut avoir quelques idées d'ores et déjà.

L'emprise de la Petite Ceinture ferroviaire permet en plusieurs endroits de disposer de plusieurs usages, dont le ferroviaire, ce qui permet d'optimiser et valoriser l'ensemble de l'espace.

C'est pourquoi RFF doit rester propriétaire des 23km de la Petite Ceinture ferroviaire afin de ré-ouvrir la ligne aux voyageurs tout en y associant la mixité des usages comme rappelé par RFF lors des réunions publiques..

Chapeau 30 janvier, 16:07

Je précise que RFF a souligné lors des réunions publiques qu'il est possible d'associer en plus du transport ferroviaire, des usages totalement différents afin de les intégrer dans le tissu urbain et d'avoir un espace paysager agréable.

Hirondelle 30 janvier, 17:40

Les voies et ballast pourraient être conservés, pour leur immense poésie. J'imagine un sentier en bois, posé sur les traverses, parfois au ras du sol, parfois plus haut… On se balade ainsi dans les lagunes et marais du Languedoc : on voit tout, sans piétiner la nature sauvage…

7 «je suis d'accord»

eBoc 30 janvier, 18:13

La Petite Ceinture sur 23 km : ruban de terrain mille fois plus long que large, ses proportions font sa fragilité et en disent l'usage, en imposent l'usage !

Il n'y a pas de meilleur moyen d'en tirer parti que de le parcourir sur des rails. Pour découvrir ainsi la Ville différemment, un peu comme on s'étonne de voir, depuis un bateau, sous un aspect inattendu, les rives d'un fleuve traversant un pays pourtant familier.

Aucune réutilisation de la Petite Ceinture ne sera jamais aussi économiquement, ni socialement, ni écologiquement avantageuse qu'un usage conforme à ce pour quoi elle a été conçue, construite et a servi pendant plus de 130 ans, et à ce à quoi elle sert encore aujourd'hui sur un septième de son tracé initial : le transport ferroviaire.

(ci-dessous : ramme Alstom pour Amsterdam : silencieuse, légère et capacitaire.)

12 «je suis d'accord»

Chapeau 30 janvier, 19:39

Il y a plusieurs matériels possibles et d'autres seront construits d'ici là. Aujourd'hui, le tram-train a fait ses preuves.

Le voici présent en plein coeur de la Seine Saint Denis et le ballast est présent sur la voie publique, sur la ligne Aulnay-sous-Bois <> Bondy.

Cliché David Pirmann, septembre 2008

Sandra 31 janvier, 09:43

Bonjour Eboc et Chapeau. Vos deux photos sont vraiment superbes ! Elles montrent bien les magnifiques fils électriques si esthétiques que les proches riverains de la PC ont hatent de voir devant chez eux... Quant au bruit : aucun véhicule motorisé et métallique n'est silencieux.

KEMPEN 31 janvier, 10:15

bonjour,
je ne suis pas d'accord, il est impossible sI l'utilisation est ferroviaire de parler d'écologie et d'ouvrir en même temps au public cet emprise...., ces trains ne seront jamais des trains de plaisirs.... de touristes.... faut pas rêver...on prend des bus rouge a impérial pour découvrir PARIS.... ou on marche à pied.... OUI ;;et l'a on emprunte des cheminements (peut être démontables installés sur les voies ferrées) pour les pietons et les vélos (séparés si possibles), des jardins, des lieux de repos, de sports, de cultures, des cafés concert , des artisans etc....

Sandra 31 janvier, 10:22

Re-bonjour Kempen :-) Je suis entièrement d'accord !!!

eBoc 31 janvier, 18:15

Réponse à Sandra :
Les caténaires (câbles électriques), sur l'image que j'ai postée d'une rame Alstom, sont trompeuses : le cliché a été pris en usine, à Valenciennes, sur une voie d'essai équipée pour tester toutes sortes de matériels roulants. A Amsterdam, l'alimentation se fait par troisième rail, au sol, donc l'effet "d'encombrement du ciel" n'est pas présent.

Mauvaise communication de ma part, mais je n'ai pas les moyens ni le temps qu'y consacrent la mairie et les partis politiques, tous apparemment sur la même orientation (cf le document de la Ville de Paris qui vient d'être mis en ligne).

Quant au tram, l'avenir c'est la disparition des caténaires ou la réduction de leur longueurs : voir Bordeaux (système APS Alstom), Nice (Batteries), essais T3 à Paris (super-condensateurs), système de captage par induction de Bombardier Transport, biberonnage des bateries aux arrêts...

Ajouter un document

Joindre un fichier/photo :
(doc, gif, jpg, pdf)
Veuillez laisser ce champ vide :

Je contribue
Dans quelle mesure la Petite Ceinture peut-elle contribuer à une offre de nouveaux aménagements urbains pour les Parisiens ?
Que faire de lieux singuliers (tunnels, gares, etc.) ?
Quels projets urbains au service des parisiens et de la métropole proposeriez-vous ?
Vers quels usages pourrait évoluer la Petite Ceinture et ceux-ci peuvent-ils cohabiter ?
La protection de la biodiversité de la petite ceinture est-elle compatible avec d'autres usages ?
Le rôle écologique de la Petite Ceinture est-il important pour vous et faut-il le pérenniser et le valoriser ?
| Se déconnecter | Contact | Charte | Mentions légales |

Sandra 31 janvier, 19:36

Bonsoir Eboc. C'est étonnant car ces fils électriques ressemblent beaucoup à ceux du T3... Le tramway le plus récent et le plus proche de la PC mis en circulation sur le boulevard d'indochine mi décembre ! Il semble qu'à Paris et en particulier dans le 19e on n'a pas les moyens d'avoir un tramway esthétique et silencieux... En espérant que ce n'est pas ce qui attend la PC...

Laurent-pereire 30 janvier, 20:22

Le nouveau tramway qui suit le tracé des boulevards des Maréchaux a à peu de choses près le même tracé et est situé non loin de la PC… Je pense donc que la réhabilitation du trafic ferroviaire n'est pas nécessaire sur la PC. Des promenades, des pistes cyclables, des parcs et jardins paysagers apportant une zone verte "encerclant" Paris me semblent bien plus appropriés.

8 «je suis d'accord»

Chapeau30 janvier, 20:53

Lorsque le tramway arrivera à Péreire, on fermera le RER C puisque c'est le même tracé ?

FrancoisLH 30 janvier, 20:36

Je dénonce absolument le caractère tendancieux de cette question !

La vocation transports de la Petite Ceinture doit-elle être conservée là où son utilité ferroviaire n'est plus avérée ?

"La où son utilité ferroviaire n'est plus avérée". Mais elle est avérée partout !

Arrêtez de rêver, de nous embrouiller avec des "circulations douces, préservation de la biodiversité, et autres déclarations de bonnes et niaises intentions !"
Prenez simplement le T3 vers 18 heures et vous verrez que déjà il sature. Pourquoi ? C'est parce que toutes les prévisions de trafic se révèlent fausses car gravement sous estimées. En effet, dès qu'un moyen de transport en région centrale de l'Ile de France est ouvert, il créé des besoins qu'une prévision à partir de l'examen des moyens antérieurs (le PC dans le cas de T3) ne permettait pas d'imaginer.

Arrêtez la politique de suivi qui consiste à attendre de friser l'asphyxie pour enfin construire des petits bouts, sans aucune cohérence. Autrefois, on ne résonnait pas à court terme, on savait anticiper ; en 1965 y avait eu un projet de RER F reliant Montparnasse à Saint-Lazare inscrit dans un schéma directeur. Et puis on a voulu faire "petit", la liaison Invalides - Saint-Lazare des anciennes 14 et 13 aurait dû largement satisfaire les besoins : on voit maintenant le résultat, la ligne 13 ainsi constituée est en permanence au bord de l'embolie.

Faudra-t-il attendre que le T3 sature en permanence pour pleurer et se dire que c'est trop tard ou trop coûteux de conserver la petite ceinture et d'en faire un ligne de métro plus rapide qui ne fera surement pas double emploi. Mais le courage semble manquer aux décideurs.

13 «je suis d'accord»

Chapeau 30 janvier, 20:52

Il est important de conserver et moderniser les emprises ferroviaires pour du court/moyen/long terme :

Grâce à cela, nous pouvons profiter aujourd'hui du RER C

- réouverture du tronçon, fermé 60 ans, Henri Martin > Champs de Mars
- maintien de l'exploitation depuis 1934 entre Pont Cardinet et Henri Martin grâce à la modernisation de la ligne.

Nous pouvons profiter de la ligne 13 :

- maintien des emprises sur Châtillon Montrouge et Malakoff afin de prolonger la ligne de Porte de Vanves à Châtillon.

Grâce au maintien des infrastructures ferroviaires, nous avons le T2 :

- L'ex-ligne SNCF avait pour terminus Puteaux. La conservation de l'emprise entre Puteaux et La Défense a permis le prolongement de la ligne
- Sa modernisation a permis son succès encore valable aujourd'hui.

Sandra 31 janvier, 09:51

Bonjour François. Si le T3 est plein aux heures de pointe, c'est parce que le PC a été retiré. Ne pensez vous pas qu'il aurait été préférable de le conserver afin de diviser le trafic par deux (n'oubliez pas que les bus actuels sont propres). De plus si les bus sont saturés dans Paris c'est bel et bien parce que les prévisions du trafic sont faussées... Par la fraude ! Car c'est à partir du nombre de tickets validés que sont réalisées les estimations. Les transports parisiens sont déjà assez cher... Et couteront encore plus pour amortir la mise en circulation du T8 sur la PC !

KEMPEN 31 janvier, 10:02

bonjour,
je m'inscrit en faux, contre ces affirmations sans preuve, je vois le T3 passer devant moi TOUS les matins de 8h00 à 9h00 ET TOUS les soirs de 17h00 à 18H00 (section de porte de la chapelle à Porte de Pantin) je peux vous affirmer photos a l'appui que le T3 est MOINS de la moitié rempli !
la vocation ferroviaire de la petite ceinture est soutenue principalement par deux clans : les fana du rails (que je respecte... faisant partie moi même de plusieurs associations (administrateur) de préservation du Patrimoine) , ceux que j'ai rencontré sont de doux farfelus, n'ayant aucun sens des réalités actuelles , (économiques) l'autre clan, a des vus beaucoup plus précises et "rentables" de l'exploitation ferroviaire et immobilière de la PC ; en parlant tout de même de préserver des espaces verts (entre les rails !!!) ou sur les talus.... mais le seul but inavoué est de faire de l'argent en vendant (ou en exploitant en tant que promoteurs) ces terrains à prix d'or .....
je pense qu'après la réunion à la mairie le 28/01, nous avons vu que nous étions nombreux et majoritaires à soutenir une solution "verte" et l'utilisation par les Parisiens de cette emprise ou les projets culturels, de loisirs, etc..foisonnent , faut il encore que nous soyons solidaires (et pas dispersés comme le 28) et que nous puissions soumettre des avant projets qui se tiennent .....

Sandra 31 janvier, 10:19

Bonjour Kempen :-). Je suis d'accord sur deux points : le T3 est en réalité loin d'être saturé (il passe actuellement à 10 m de chez moi)... et la grande majorité des parisiens et de leurs élus sont pour la coulée verte et contre la passage du tramway sur la PC (ceci selon un mécanisme réversible à long terme) ! La véritable question est en fait : 'doit on reconduire l'accord contracté en RFF et la Ville de Pais'... et la réponse est évidemment : oui !!!

Bruno BUREL 31 janvier, 10:58

La vocation transport de la Petite Ceinture doit être conservée, mais son utilisation ferroviaire n'est plus avérée depuis longtemps dans les sections qui ont été abandonnées. En outre avec l'ouverture du tramway T3 a sonné le glas de tout projet de ce type !

Par contre, il est du plus haut intérêt de réhabiliter son infrastructure pour donner un nouvel élan à la marche à pied et au déplacement en velo, et ce pour tout type de trajet. Elle est particulièrement propice à la bicyclette (donc au système Velib) car les pentes des infrastructures ferroviaires sont faibles.
Sa restauration aura pour effet direct d'ouvrir la circulation en vélo à une plus large frange de la population, en particulier les enfants et les seniors.

7 «je suis d'accord»

Bruno 31 janvier, 13:06

Bonjour,

Ce type de commentaire est péremptoire et faiblement argumenté. Et l'avenir, vous en faits quoi ? Vous pensez que la France fait toujours 5 % de croissance par an ? Vous pensez que le pétrole est toujours aussi bon marché qu'il y a trente ans, alors que le pic de production du pétrole conventionel est passé ?

Effectivement, pour des gens à l'âge de la retraite aujourd'hui, l'avenir et même l'avenir proche, peuvent sembler identique au passé. Or l'histoire nous enseigne que c'est loin d'être toujours le cas. Et beaucoup de jeunes l'ont compris.

Bouemilie 31 janvier, 18:18

Profitons de cet espace pour créer de nouveaux lieux "verts", à l'abri de toute circulation et pour le plaisir des cyclistes, piétons. Ce serait une hérésie de remettre tout engin à moteur sur la Petite Ceinture, alors que la circulation est dense à Paris...Notre capitale a besoin d'espace de paix...

Carohanh 1er février, 11:38

Il me semble que les 5% de croissance par an se concentrent essentiellement en grande couronne.
A paris, on compte déjà presque un emploi par habitant. La petite couronne aussi commence à saturer. Ne nous trompons pas, l'avenir est en grande couronne qui n'a pas vu d'évolution notable au niveau de son réseau de transport en commun jusqu'à l'avènement du Grand Paris express, dont la colonne vertébrale à Paris sera la ligne 14, à côté de laquelle les capacités de transport et de service de la PC resteront anecdotiques...

Chapeau 4 février, 14:09

C'est bien +5 % de fréquentation à Paris et en IDF du réseau ferroviaire.
A titre d'exemple, la ligne Paris Mantes ne peut plus absorber le moindre train supplémentaire.

Emmanuel 31 janvier, 13:57

Paris est une des rares capitales avec un réseau de transports en commun (métro, RER, tram et bus) des plus denses. La question de la vocation de la Petite Ceinture semble anecdotique par rapport aux vrais défis que doit faire face la région Ile De France. Trouver et mettre en place une infrastructure pour relier les banlieues entre elles sans passer par Paris. Cessons de penser que tout doit passer ou transiter dans Paris intra-muros, et développons les échanges en dehors de Paris, qui semble t il est déjà plus que très bien pourvu en transports ferroviaires. Limitons le besoin des Franciliens de passer inutilement par Paris intra-muros , et le besoin de nouveaux moyens de transports ferroviaires lourd dans Paris pourrait très vite disparaitre. Une vision globale sur la Région donnerait une tournure bien plus intéressante et nous montrerait que la Petite Ceinture ne pourrait pas répondre aux enjeux de la Région en matière de transports ferroviaires lourds.

13 «je suis d'accord»

Sandra 31 janvier, 14:47

Bonjour Emmanuel. Je suis entièrement d'accord avec vous ! Et il semble que nos élus partagent également ce point de vue... C'est justement le but du projet Grand Paris :-). Refaire encore et sans cesse le tour de la ville ne sera d'aucune utilité pour les franciliens. Les gentils parisiens qui souhaitent uniquement éviter un changement de ligne et gagner dix minutes de trajet sont un peu égoistes... Bien plus que les riverains qui ne désirent qu'un peu de calme et de verdure en ouvrant leur fenêtre...

eBoc 31 janvier, 18:49

Emmanuel, le problème n'est pas de devoir franchir les limites administratives de Paris pour aller d'une banlieue à l'autre, mais de devoir utiliser les noeuds et les tronçons centraux du réseaux régional, encombrés car trop peu nombreux. La Petite Ceinture, aux portes de Paris et qui peut être mise assez facilement en correspondance avec 7 ou 8 radiales régionales lourdes, dont les trois branches du RER C, faisant ainsi deux mailles avec celui-ci, non seulement faciliterait grandement la diffusion des usagers sur la périphérie interne de la Ville (zone assez mal maillée par le métro alors qu'elle compte la moitié de la surface de Paris et une part importante de ses habitants et de ses emplois), mais, de plus, elle améliorerait grandement l'architecture du réseau régional en y ajoutant ces 7 ou 8 noeuds aux 5 existant dans l'hyper-centre. Loin de favoriser uniquement la Ville, la réhabilitation de la Ceinture l'ouvrirait sur sa banlieue et bénéficierait à toute la Métropole.

Alors qu'il s'avère de plus en plus que l'on n'a pas les moyens de financer le projet du Grand Paris Express, est-ce négligeable ?

Emmanuel 31 janvier, 23:09

Bien sûr que si ! il est primordial de raisonner a minima au niveau régional...et c'est le rôle du STIF me semble t il d'avoir un avis à donner sur la stratégie des transports franciliens à moyen et long terme. Tout est une question de priorité pour investir au mieux pour un maximum de service apporté en matière de transport. Une grande majorité des Franciliens utilisent les transports en passant par Paris sans s'y arrêter. Plus vous évitez aux Franciliens de devoir passer dans Paris, plus l'intérêt d'investir dans le transport sur la Peinture Ceinture disparait naturellement. D'ailleurs même RFF l'avoue à mi-mot lors des réunions de

concertations : l'usage envisagé par RFF sur les portions souhaitant être conservées par RFF en "ferroviaire lourd" serait pour du fret et pour les liaisons nationales (nouvelle ligne Paris-Normandie), et pas du tout pour les liaisons locales.

Carohanh 1er février, 11:34

Il me semble que les transports commun ne sont qu'un seul mode de déplacement parmi d'autres (la voiture, la marche et le vélo).
Il me sembla aussi que Paris dispose déjà d'un maillage parmi les plus serrés du monde en ce qui concerne les transports en commun.
Qui dit que ce dernier a plus d'importance que les autres modes ? Il est complémentaire, voilà tout.
Je pense qu'il ne faut pas négliger l'opportunité de pouvoir développer des pistes cyclables et des lieux de promenades sécurisés, car dissociés de la chaussée.

eBoc 31 janvier, 18:36

Pourquoi le document de la Ville de Paris qui vient d'être mis en ligne nous ressort-il l'exemple de la High Line de New York (courte estacade métallique de l'entre-deux guerre, destinée exclusivement au fret), qui n'a rien à voir avec les 23 km disponibles de la Petite Ceinture, tronçon du premier métro parisien bouclé en 1869 et comportant des gares tous les km environ,

et pourquoi oublit-il volontairement les exemples du London Overground (42 km de ceinture qui viennent d'être bouclés le 9 décembre dernier par raccordement d'ancienne tangentielles), le Ringbahn de Berlin (32 km rouvert vers 1990), la Vorortelinie de Vienne, le maloïé Koltso de Moscou (54 km) dont la réouverture aux voyageurs est programmée, le DLR de Londres (1987) qui utilise d'anciennes emprises et viaduc ferroviaires, le T2 de Paris qui réutilise la ligne SNCF des Moulineaux, le T3 de Lyon qui réutilise la plate-forme de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon, la rocade mythique de Yaamnote à Tokyo (32 km), etc.?

Ne comprend-on pas que Paris sera la risée du monde entier si nous démantelons les vestiges de la Petite Ceinture, ligne pionnière, au lieu de les réhabiliter et de les incorporer dans les réseaux de transport !!!
Et encore plus dans les contextes énergétique, économique, social et climatique actuels !!!

14 «je suis d'accord»

YCYCYC 31 janvier, 19:55

Cela fait plus de 30 ans que RFF et la SNCF nous prédisent le retour du train sur la petite ceinture sans que rien ne bouge et pour cause. C'est uniquement pour ne pas se fâcher avec les syndicats de cheminots que de tels discours sont tenus. Tous les gens sérieux reconnaissent en privé et sous couvert d'anonymat qu'il n'y a ni projet sérieux ni économiquement possible même à moyen ou long terme.

4 «je suis d'accord»

FERDANT 1er février, 10:20

Bonjour,

"Cela fait plus de 30 ans que RFF et la SNCF nous prédisent le retour du train sur la petite ceinture sans que rien ne bouge"
Ah ? Pourriez-vous nous éclairer sur vos sources qui ont dû m'échapper (je lis beaucoup mais je n'ai pas vu trace de ces prédictions) : merci d'avance !

"C'est uniquement pour ne pas se fâcher avec les syndicats de cheminots que de tels discours sont tenus."
Je doute que les syndicats de cheminots aient encore le poids qu'ils pouvaient avoir dans les années 50 : vu l'état du ferroviaire en France, le hochet "Ligne PC ferroviaire" ne serait pas suffisant pour les contenter ! Quand on discute avec le personnel SNCF actuel (y compris les roulants), on pourrait s'étonner du tout petit nombre d'entre eux qui connaissent même l'existence de la PC !

"Tous les gens sérieux reconnaissent en privé et sous couvert d'anonymat qu'il n'y a ni projet sérieux ni économiquement possible même à moyen ou long terme."
Ah, comme j'aimerais pouvoir rencontrer ces gens tellement sérieux qu'ils redoutent d'apparaître publiquement. Là encore, point de sources, point de documents de référence. Pensez-vous vraiment que les "on-dit" soient pertinents au sein d'une "concertation" ?

Olimori 31 janvier, 21:44

Évidemment ! Bâtir un tram-train sur la PC serait une réalisation très utile aux parisiens et aux proches banlieusards.
Sauf que ça ne se fera jamais car pour des raisons purement idéologiques, vous avez préféré encombrer les boulevards d'un machin qui n'avance pas, dont le seul but est d'empêcher les banlieusards d'entrer en voiture dans Paris.

11 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 1er février, 00:12

Bravo tout à fait d'accord malheureusement... Mais la PC peut doubler le tram...!!!
En 1900, ils avaient compris la complémentarité des différents types de transports, un rapide et un lent...!!! Nous on n'a plus de logique... On mélange radiales et rocades, on fait des petits bouts de tout....!!! Et finalement rien d'envergure, rien de malin et intelligent...!!!

Emmanuel 1er février, 09:56

RFF a des idées très précises pour l'utilisation de la PC au Nord-Est : s'en servir de voie pour les TGV de la future ligne grande vitesse Paris-Normandie et pour le transport de ciment/fret. Nous avons 6 faisceaux principaux à Paris à travers 6 gares de taille nationale dans Paris intra-muros. Connaissez vous une seule grande capitale qui ait autant de gares nationales/internationales dans son hyper-centre ? non. Il est temps d'élargir notre vision des transports et de voir que c'est en développant les grands arcs contournant Paris que nous limiterons les besoins en transport dans Paris-intramuros.

Nicolarchitecte 1er février, 10:15

Je sais bien que RFF a des idées sur le Nord... Mais le Tram des maréchaux ne sera pas suffisant... Comment expliquer vous que au lieu de choisir la rocade pour aller de la Porte de Vincennes à la Porte de Versailles, je préfère le métro...!!! La rocade actuelle ne remplit donc pas son rôle... Et les gens s'entassent toujours sur le Périphérique... Alors on nous dit que le Ceinture ne servira à rien, c'est une erreur... Elle jouit d'un maillage très bien connecté au réseau existant. On ne va pas me dire que toutes les bagnoles sur le Périph. ne sont QUE les banlieusards...!!! C'est une question de fric, c'est tout....On nous dit, on va faire le métro Express.... Ok, très bien une rocade de banlieue, mais 150 km de métro, mais alors bonjour le gaspis et le coût astronomique justement...!!! Et combien de temps on va mettre pour construire ces 150 km de métro en souterrain... Il y en a pour 50 ans...!!! Quand on voit la ligne 14 en chantier depuis 20 ans qui hésite entre rocade et radiale...
Alors que la Grande Ceinture ne demande qu'à ré-ouvrir sur son intégralité...!!! pour un cout modique...
Les deux Ceintures existent, il n'y a qu'à les rouvrir...!!! Sinon on en a pour 50 ans de gabegies des BTP à coups de milliards...!!!

Emmanuel 1er février, 10:29

Il y a un grand écart entre utiliser la PC pour le passage des TGV (dixit RFF) et une utilisation légère de transports. Il est impensable de laisser RFF rouvrir la PC pour le passage des TGV sur le Nord Est, alors qu'il existe un Grand Arc ferroviaire, équivalent du Grand Arc Express du STIF mais pour un usage ferroviaire nationale.

saraly 1er février, 10:34

Je ne comprends pas trop pourquoi RFF utiliserait la section nord-est pour envoyer des trains en Normandie qui partent de la gare Saint-Lazare !!! Géographiquement je ne comprends pas. Dans l'étude de l'APUR ils parlent de garder la section nord (de porte de clichy à rosa parks) dans le réseau national, ce qui est un peu plus cohérent.

Emmanuel 1er février, 10:38

Lors d'une réunion de concertation avec le représentant RFF a confirmé que RFF voulait relier la future ligne grande vitesse Paris-Normandie avec les gares de Saint Lazare et la gare du Nord via la section Nord-Est de la PC. C'est un non sens d'utilité publique qu'il faut dénoncer.

saraly 1er février, 10:43

C'est bien la section nord donc, la section nord-est constitue les parties 19e-20e. Avec les problèmes budgétaires de nombreuses lignes de TGV ont été mises en attente, et je crois avoir compris que la ligne express Paris-Normandie n'est pas la priorité.

Emmanuel 1er février, 10:49

Il n'y a aucun intérêt à faire passer des trains à vocation nationale ou internationale sur la PC. Nous avons déjà 6 gares dans Paris intra-muros, c'est beaucoup plus que ce que nous pouvons observer dans les autres grandes agglomérations. Il est tout à fait possible de déclasser la PC pour RFF sur la section Nord, car il y a déjà le Grand Arc ferroviaire autour de Paris pour desservir les gares parisiennes pour les besoins nationaux et internationaux. Quant aux besoins régionaux, ils sont adressés par le Grand Paris Arc Express en cours de réalisation.

Nicolarchitecte 1er février, 14:08

Emmanuel, Regardez donc à Londres le nombre de gare grande ligne...!!! Il y a une diversité et une complémentarité étonnante...!!! Les nôtres sont toutes saturées, tout comme les lignes de transport. Regardez la gare de Lyon déborde à Bercy puis Austerlitz... Montparnasse déborde à Vaugirard... Le transport public EST l'alternative au tout voiture. C'est la voiture qu'il faut diminuer dans la ville pas le rail... Et le rail est écologique, propre, régulier, et confortable...
Vous dites que l'Arc Express est en cours de chantier...!! Et bien je serais curieux de savoir où... Dans 50 ans ils n'auront même pas fini un bout de tunnel... Quelle connerie de vouloir toujours enterrer les métros...!!! Et les routes et autoroutes alors, ne sont-elles pas une nuisance épouvantable pour tous...??? Moi je subit le périphérique, pas le tram...
Enfin, le métro a été construit par les "vieux cons", en complément avec le train, hein, ils ont construit 13 lignes en quelques années, et nous une seule en 50 ans.. Alors vous pensez 60 km de métros souterrains hors de prix...!!!! Nous serons crevés quand ils ouvriront Cet Arc à la con...!!! Alors que la Grande Ceinture existe et ne demande qu'à être ouverte....!!! comme la Petite..

Emmanuel 1er février, 14:35

Pour le chantier du Grand Paris, je vous engage à être plus curieux et moins pessimiste sur son avancement. Si vous allez consulter leur site vous verrez que le démarrage des travaux de l'Arc Express c'est 2015 avec fin des travaux 2021 pour l'axe Ouest-Est par le Nord (ligne Orange). C'est peut être optimiste comme calendrier mais ce serait dans moins de 10 ans ! Bref je me répète, la vocation de desserte locale et nationale de la PC (section Nord et Est) n'est plus d'actualité (sauf le bout du faisceau entre Gare du Nord et Gare de l'Est qui est déjà en service).

Nicolarchitecte 1er février, 15:09

Je connais bien les différents projets et une fois de plus je trouve inimaginable que l'on décide de creuser 60 km de tunnels pour un métro alors que l'on a déjà les réseaux qui n'attendent que d'être rénovés...!!! Ne croyez-vous pas que l'on ferait mieux de construire, des écoles, des hôpitaux, des services plutôt qu'une ligne de métro le quadruple de son prix parce qu'elle enterrée....!!! J'ai bien vu les différents tracés, aucun n'est arrêté précisément... Alors vous me dites que le premier coup de pioche aura lieu dans 2 ans... là je me marre... Je travaille dans des bureaux d'études sur les grands projets... Centrales nucléaires, ponts, grands projets, grands équipements... Et bien, les planning dérapent toujours et les coûts n'en parlons pas... On vend des mensonges aujourd'hui, et tout le monde est content de rêver....!!! Mais en pratique, vous verrez ce qu'il restera dans 10 ans...!!!! On en reparlera... Soyons réaliste, les politiques ne vendent que du

vent....
Alors qu'il suffisait à moindre coup de rouvrir des lignes existantes....!!!

Emmanuel 1er février, 15:20

Vous êtes libres de faire un procès d'intention au Grand Paris Arc Express et aux politiques qui nous représentent. Des pans entiers de travaux associés ont déjà commencé et je ne vais pas en faire l'étalage ici. Le site du STIF est là pour cela aussi. Je suis agréablement surpris que l'on reconnaisse que la PC n'est pas LA solution qui réglera les problèmes de transport. Il convient d'apporter la priorité des financement là il y a en a le plus besoin, et c'est entre autres le rôle des politiques et du STIF et de RFF. Enfin, vous parlez d'asphyxie de nos petits-enfants ; justement, voyons plus loin que de simples bouts de rail et laissons ce poumon vert à disposition des générations futures.

saraly 1er février, 15:52

Pour le calendrier du Grand Paris Express il ne faut pas trop s'avancer, le premier ministre doit annoncer le nouveau courant février. Et en effet moins de 10ans pour toute la section sud de la ligne rouge ça me paraît assez idéaliste. Quand on voit le temps qu'il faut pour prolonger le métro de 2 stations, on est un peu sceptique. Les problèmes d'expropriation peuvent faire perdre beaucoup de temps, on m'a raconté que pour la L14 on a perdu un an à cause d'un riverain à Châtelet. Ca améliorera bien les choses oui mais pas partout. A l'est, la ligne rouge et orange passeront assez loin de Paris, la ligne orange va reprendre le tracé actuel du RER E entre Noisy et Champigny. Les communes entre les deux ne seront pas mieux desservies.

Concernant la Grande Ceinture, je ne suis pas experte mais d'après ce que j'ai lu elle est toujours en fonctionnement pour du fret. Et il y a plusieurs projets de tangentielles en tram-train, donc bizarrement personne ne parle. Pourtant ils sont à plus court terme que le Grand Paris Express et nécessitent peu d'investissements comme ils utilisent les voies de la GC ou emprunteront de nouvelles voies suivant la GC.

Nicolarchitecte 1er février, 16:28

Emmanuel, personne n'a reconnu explicitement que la PC ne servirait plus à rien....!!! Ils pensent tous qu'ils vont s'en tirer très facilement avec le Tram T3, mais il n'ont pas anticipé le succès... Et les défauts du T3, sa vitesse et sa capacité réduites toutes les deux...!!! Le T3 est déjà plein, signe qu'il y a une plus forte demande que prévu... Expliquer moi donc pourquoi le périphérique est toujours plein, bondé et la Ceinture ne le serait pas alors qu'elle reprend à peu près le même tracé...!!!
Eh oui, A Paris, il n'existe toujours pas de rocade rapide de transport public digne de ce nom...!!! Et il est clair qu'à choisir entre la rénovation de deux infrastructures lourdes existantes à moindre frais aurait permis une meilleure desserte et un meilleur rendement.... Vous avez vu la ligne 14 et Eole le fiasco de la construction et prolongation....!!!! Et le doublage des lignes B et D du RER, on attend encore.... Alors vous pensez 60 km de souterrains... Une fois de plus, il ne rêvent que d'une vitrine technologique pour vendre nos métros, comme avec

Météor... Mais avec des prix prohibitifs... Non les deux Ceintures ne servent pas à rien...!!! Pour le même prix, on aurait deux ceintures, des écoles, des hôpitaux, des services... Non on préfère enterrer les malheureux parisiens à coups de milliards...!!!

Emmanuel 1er février, 16:39

Oui, personne n'a dit que la PC n'est pas utile. En effet la PC est très utile en coulée verte associée à des activités culturelles et sportives bien pensées, par exemple.

Nicolarchitecte 1er février, 16:58

Quel gachis...!!! Je n'ai pas besoin d'aménageurs pour garder la poésie du lieu... Les boîtes de BTP se feront un plaisir de remplir de béton et bitume...!!! Regardez le désastre de la Coulée Verte..!!!! Sinistre... Vous aurez trois thuyas coupés au cordeau et pleins de logements de promoteurs...!!! Non vraiment, quel gachis... J'ajoute que dans le XIXème vous avez déjà une coulée verte des Buttes Chaumont à la Villette... Alors, toutes les voies de transport public doivent devenir des coulées vertes... C'est les rues qu'ils faut changer, c'est la bagnole qui nous envahit...!!! 90% de l'espace public recouvert de bitume est dû à la voiture...!!!
Et j'oubliais, seuls quelques km sur les 23 restants sont à l'air libre...!!! près de la moitié sont en tunnel ou en tranchée recouvrable...!!! Et ne me dites pas qu'on va mettre les assocs. dans les tunnels... Non mais ils se foutent de nous...!!! Hidalgo veut mettre des pissotières.... BRAVO...!!!

Bruno 1er février, 16:58

Bonjour Emmanuel,

Pourquoi vouloir utiliser l'existant alors que l'on peut se lancer dans de grands travaux tels que le métro du Grand Paris ?

Parce que creuser en zone urbaine dense réserve toujours des surprises, ce qui allonge les délais et les coûts.

Or les besoins en transport existent déjà et continueront de croître sans doute dans les années à venir.

Doit-on déplorer cette croissance des déplacements en transport ne commun ?

Non, car pour assurer la transition énergétique motivée par la forte augmentation des prix du pétrole, il va falloir que les gens abandonnent rapidement les véhicules motorisés. Et ce n'est pas le remplacement de la totalité des véhicules à essence par des véhicules électriques qui permettra

d’assurer cette transition, car pour effectuer ce remplacement il faudrait construire de nouvelles centrales. Or nous allons vers une rationalisation de l’usage de l’énergie et la fin de ses usages gadgets.

Et aussi parce le projet du Grand Paris dans son ensemble repose sur l’hypothèse qu’il y aura toujours et croissance économique et croissance de la consommation énergétique, mais sur ces deux plans, nous ne sommes déjà plus dans les conditions des Trente Glorieuses.

Donc faire du neuf avec du vieux a sa pertinence.

Aux vues des interventions réalisées sur ce site, j’ai l’impression que cette idée heurte deux types de population.

Tout d’abord, des retraités qui voudraient avoir à Paris l’association des avantages de la ville et de la campagne, mais qui oublient que nous ne sommes plus dans les conditions des Trente Glorieuses sur les plans économique et énergétique.

Ensuite, des riverains propriétaires (ou en passe de l’être) qui voudraient sanctuariser la Petite Ceinture au nom du respect de la propriété privée et sous l’effet de la bulle immobilière, l’une des dernières grandes bulles immobilières occidentales à n’avoir pas explosé. Mais ils oublient que le marché immobilier parisien est aujourd’hui largement surévalué, car les prix ne correspondent plus aux performances économiques du pays, qui encore une fois ne sont plus celles des Trente Glorieuses. Ce défaut de création de richesse a été compensé ces dernières décennies par la création de crédit, qui a alimenté la bulle immobilière française, mais la crise financière actuelle a marqué la fin de cette époque.

Hausses des impôts locaux, hausse du coût de la vie et notamment des dépenses incompressibles (nourriture, transport pour aller travailler), compression des salaires et des retraites, voici malheureusement l’avenir peu réjouissant qui attend une large part de la population. Alors investissons pour faire face aux problèmes que nous devons affronter au lieu de tenter de les ignorer et de privilégier des usages gadgets que nous n’avons d’ailleurs plus les moyens de nous offrir.

Votre coulée verte aura toute sa place sur les talus du Boulevard Périphérique quand le coût de l’automobile aura dissuadé une bonne partie des gens de l’utiliser et qu’il ne restera plus beaucoup de sociétés de transport routier. Mais de grâce, laissez la Petite Ceinture à ce qu’elle est : une voie ferrée, même si vous avez vécu à une époque où la modernité était incarnée par l’automobile.

Nicolarchitecte 1er février, 17:06

Tout à fait d'accord Bruno... Bravo....!!! Effectivement, beaucoup restent encore dans l'optique des trente glorieuses mais l'ère de la bagnole est terminée...!!! La bagnole tue, pollue, salie, occupe tout l'espace public... Vive l'espace public partagé et les transports collectifs écologiques et intelligents et non à l'individualisme égoïste et l'hégémonie de la voiture...!!!

Emmanuel 1er février, 17:10

Bonjour Bruno, réutiliser l'existant c'est très bien quand cela répond à un vrai schéma directeur répondant à des enjeux locaux et régionaux dans notre cas. La PC n'y répond pas, la vision du Grand Paris peut y répondre dans ses principes. Et de grâce, les envolées lyriques sur la modernité et la croissance, ce n'est pas le sujet ici.

Chapeau 2 février, 13:28

Etre optimiste sur le Grand Paris dans un pays comme la France, pourquoi pas !

Une donnée : 900 mètres de tunnel construits en 10 ans pour le prolongement de la ligne 12 dans sa première phase seulement... sans compter les études, consultations, débats et enquêtes publiques depuis 1910...
Alors 32km pour le Grand Paris d'ici 2020/2025... je suis très perplexe.

Alors pourquoi vouloir sabrer une ligne ferroviaire de 23km qui peut être utilisée rapidement ?

D'ailleurs, le Grand Paris débutera au sud...il est donc très curieux d'entendre que le sud de Paris n'a aucune vocation et besoin en transport...

Bruno 3 février, 11:16

Bonjour,

Avec la Petite Ceinture, on a une ligne qui peut être mis en service avant que les travaux de la première ligne de métro du Grand Paris, au Sud, soient terminés. Cela évitera d'assister à la situation décrite l'autre jour à la mairie du 18e par un représentant de l'APUR : "le tramway T3 au Sud de Paris est déjà saturé, mais dans quinze ou vingt ans, on aura le métro du Grand Paris qui sera mis en service". On fait quoi pendant quinze ou vingt ans, si ce n'est plus ? On évite de prendre les transports en commun ?

Par ailleurs, si pour une raison ou un autre, la ligne Sud du métro du Grand Paris doit être abandonnée dans sa version actuelle, il est utile d'avoir une ligne de secours.

D’autant plus qu’à l’heure actuelle, la France n’a plus les moyens de détruire des infrastructures de transport utiles. Bye bye les Trente Glorieuses !

Chapeau 4 février, 01:43

Petit rappel intéressant : la Petite Ceinture ferroviaire forme un réseau présent dans Paris et raccordé aux radiales du réseau ferré national.

- C’est ainsi qu’il est possible de relier le Port du Havre à la gare des Gobelins par la Petite Ceinture par exemple (existant jusqu’en 1992)

- Les trains internationaux Calais - Vintimille ont circulé jusqu’en 1992 sur la PC est.

- La PC peut être une solution de liaison entre les gares parisiennes afin de désengorger le métro de toutes ces valises peu commodes à déplacer dans les escaliers...

Emmanuel 4 février, 13:52

Bonjour Chapeau, Je n’y avais pas penser ...mais effectivement faire un Calais-Vintimille en passant par la Petite Ceinture, ben voyons c’est le trajet du siècle simple, direct et rapide. Ce serait dommage d’utiliser les nouvelles gares TGV autour de Lille, Roissy par exemple pour désengorger Paris...c’est tellement romantique de faire passer un train dans Paris ....Ne seriez vous pas un adepte de l’Orient Express aussi ? Par ailleurs, nous ne sommes plus au 19ème siècle et des liaisons aériennes existent aussi...bref idée très intéressante !

Chapeau 4 février, 14:07

J’ai justement précisé que ces circulations eurent lieu jusqu’en 1992. Il s’agissait des trains de nuits que la SNCF ne sait plus faire alors que la demande est présente :Train Hôtel Elipsos, THELLO, Orient Express SNCF

Emmanuel 4 février, 23:29

Cher Chapeau, Je crois que vous n’avez pas vu que mon intervention était empreint d’humour. Voilà, ceci est dit ;-)

Olimori 31 janvier, 21:55

Et la question est biaisée ! Pourquoi affirmez-vous que l’utilité ferroviaire n’est plus avérée ? Pourquoi faites-vous une concertation puisque du toutes façons les décisions dont déjà prises ?
Simulacre de démocratie participative.

12 «je suis d'accord»

Emmanuel 31 janvier, 23:17

Le représentant RFF apporte un élément de réponse sur le souhait de RFF de conserver la portion de la PC entre le faisceau Saint-Lazare et le faisceau Nord-Est : usage de fret peu fréquent et l'interconnexion de la future ligne grande vitesse Paris-Normandie qui pourrait desservir à la fois Saint-Lazare et la Gare du Nord. Super ! le TGV sur la PC, Avec un chantier d'électrification de la PC...tout sauf un intérêt régionale ou local. Quant à l'intérêt national, il semble plus qu'incertain.

Chapeau 2 février, 13:21

La LGV normandie est plus que compromise à l'heure actuelle.

L'usage ferroviaire de RFF pour le nord est immédiat pour la desserte de la centrale à béton des batignolles.

RFF ne voit pas de vocation à long terme en ce moment...

Philphil 31 janvier, 23:43

oui, il faut absolument conserver la réversibilité , pour pouvoir retablir un systeme de transports en commun, sur l'ensemble de la petite ceinture, un système silencieux et non polluant - c'est un gage de citoyenneté pour l'avenir - c'est essentiel , soyons prévoyants

9 «je suis d'accord»

Emmanuel 1er février, 11:47

Les besoins en transports en commun ont été identifiés dans le cadre des études du STIF et du projet Grand Paris Arc Express. Il n'y aucun besoin raisonnée en transports ferroviaires sur la PC du Nord au Sud en passant par l'Est si l'on réfléchit avec du bon sens : moins on oblige les Franciliens à passer dans Paris intramuros pour aller sur leur lieu de travail moins il y a besoin de nouvelles lignes de transports dans Paris. C'est l'objectif du Grand Paris Arc Express. Si nous persistons dans notre erreur de vouloir tout faire passer par Paris, nous rentrons dans un cercle vicieux sans fin. Il faudrait alors et la PC, et faire des viaducs a double étage pour doubler le trafic, et puis a trois niveaux .....ce serait sans fin et sans résultat au final.

FERDANT 1er février, 15:04

Emmanuel,

L'utilisation de la Petite Ceinture Ferroviaire ne saurait être sérieusement considérée par quiconque comme une fin en soi et LA solution à tous les problèmes de transports Franciliens !

RFF a identifié pour sa part et suivant ses propres données les besoins en transports pour la Petite Ceinture Ferroviaire. À moins de donner dans la magie ou l'omniscience, ces données ne sauraient prévaloir sur une réalité future. Doit-on dresser la longue liste des stupidités tenues pour vraies à leur époque et qui ont conduit à des situations problématiques ?
Sans aller jusqu'à exhumer le fameux "Nous vaincrons parce que nous sommes les plus forts" de Paul Reynaud en 1939, ou le délirant "La réalisation d'une machine volante plus lourde que l'air est impossible" de Lord Kelvin en 1895, force est de constater que des institutions et des experts de talent ont été incapables de prédire le futur avec discernement.

La condamnation du tramway sur l'autel du Dieu automobile a trouvé son paroxysme sous Pompidou, qui souhaitait transformer Paris en un enchevêtrement d'autoroutes urbaines. Nous en sommes heureusement revenus.

Le bon sens, la logique et surtout le sens de l'Histoire poussent à considérer la Petite Ceinture Ferroviaire de Paris comme une opportunité future rare, qui ne saurait donc supporter d'autres aménagements que réversibles, car lorsque les responsables actuels repenseront à 2013 en poussant leur déambulateur, leurs petits-enfants asphyxiés dans des transports devenus totalement inefficaces maudiront leurs décisions passées…

"On ne ment jamais autant qu'avant une élection, pendant la guerre et après la chasse" [Georges Clémenceau, ancien maire du 18e arrondissement]

Philphil 1er février, 14:43

ce serait aberrant de ne pas préserver pour l'avenir la réversibilté de cette emprise - vu l'absence de foncier disponible, les impossibilités d'expropriation, et les besoins futurs inconnus mais probables de la collectivité . il faut préserver le réversibilité . cela n'empêchera pas des nouveaux projets.

8 «je suis d'accord»

Nat_19e 1er février, 16:42

Quel gâchis ce serait de ne pas préserver l'intégralité du tracé ferroviaire circulaire de la petite ceinture, et de le débiter en tronçons ! Ce serait condamner ce patrimoine, et pas seulement dans son aspect historique, mais aussi dans sa vocation première. Et puis alors... tant qu'à avoir les rails, autant faire rouler quelque chose dessus, non ?
Je ne sais pas ce qu'il en est des vibrations et du bruit mais la question ne semble pas insurmontable, et puis comparé aux nuisances dues à l'automobile...

11 «je suis d'accord»

Emmanuel 1er février, 16:53

Si on suit ce raisonnement, quel gachis d'avoir transformé la Gare d'Orsay en Musée d'Orsay. L'évolution du paysage urbain doit être en rapport avec les nouveaux besoins de la ville et de ses habitants. Et dans notre cas, il n'y a plus de besoin de la PC dans sa vocation première. Gageons que sa reconversion sera tout au moins aussi réussie que la été le Musée d'Orsay ;-)

Nat_19e 1er février, 17:41

Oui mais votre exemple de la gare d'Orsay est parlant, faut-il continuer à faire de Paris une ville musée ? Et franchement en tant qu'habitante de Paris et usagère de ses transports, je ne vois pas bien en quoi l'évolution du paysage urbain est en rapport avec les besoins des habitants : quartiers de bureaux situés à l'extrême opposé des quartiers d'habitation par exemple...

FERDANT 1er février, 23:25

L'argument d'Emmanuel est spécieux : la gare d'Orsay n'avait plus de vocation ferroviaire lors de sa conversion. "il n'y a plus de besoin de la PC dans sa vocation première" est une opinion respectable, mais pas un argument étayé par des faits ou des études !

Chapeau 4 février, 01:31

Je rappelle qu'il y a une gare en dessous de l'actuel Musée d'Orsay et que cette gare reprend l'emprise ferroviaire de la ligne du Paris - Orléans...

C'est un détail mais quand même !

Dupuis 1er février, 21:47

Non, elle ne doit pas être conservée en tant que voie ferrée alors que le tramway est rarement à plus de 200 m. De plus le tramway est connecté au métro et la petite ceinture ne le serait pas la plupart du temps. Paris manque cruellement d'espaces verts et la coulée verte à Daumesnil est un exemple réussi de ce que la petite ceinture pourrait devenir.

5 «je suis d'accord»

Chapeau 2 février, 13:17

Qui le décrète à part le café du commerce ?
La coulée verte bitumée, c'est pas très attrayant...

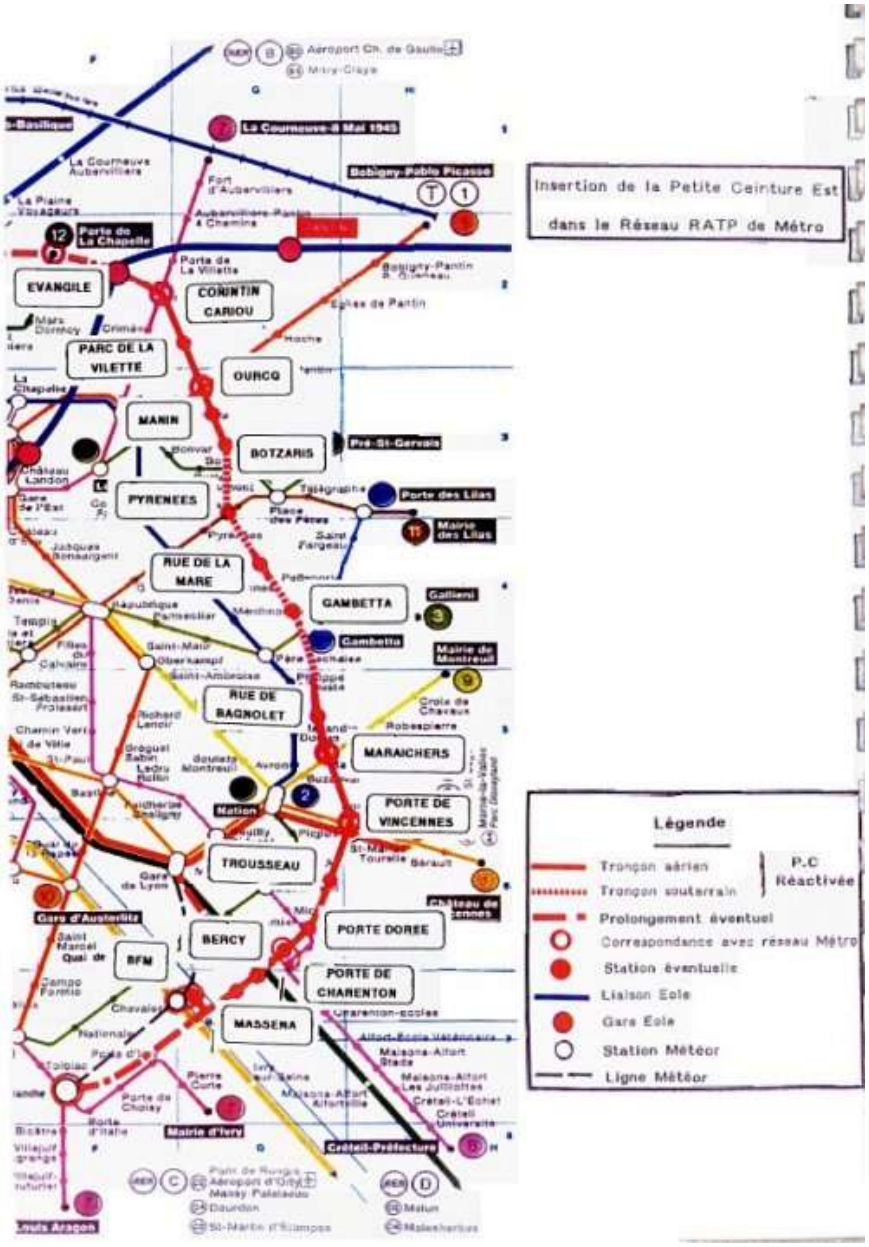
Gilles Jardinier 3 février, 04:04

de fait, la "coulée verte de la Bastille", c'est l'exemple type de ce qu'il ne fallait pas faire. Coulée, certes mais pas du tout "verte" ;
Un joujou d'architecte paysagiste bobo, complètement raté.

Chapeau 4 février, 01:30

Nous sommes bien d'accord Gilles, personne n'est parfait !

Voici une carte de SYSTRA des connections entre la Petite Ceinture et le métro de Paris.



Gilles Jardinier 4 février, 10:08

elle est très intéressante, votre carte, dommage que la définition soit un peu floue.
Je me pose vraiment des questions sur la faisabilité des stations à recréer, aux normes modernes, dans les parties en tunnel , sur cette section des XIXeme et XXeme : accessibilité, correspondances, ... Il serait vraiment nécessaire d'en connaître le chiffrage
Le sous-sol est un "gruyère pourri" dans ces zones.

Chapeau 4 février, 14:04

C'est pour cela qu'il ne faut pas supprimer la ligne et se dire après qu'il aurait été intéressant d'avoir des études sérieuses et approfondies sur le potentiel de cette rocade francilienne ferroviaire de 23 km.

Chantreuil 1er février, 22:12

Ce n'est plus la question.
Toutes les nouvelles constructions le long de la PC entre les buttes Chaumont et le canal par exemple ont des balcons et des vues imprenables sur les voies.
Il n'est donc guère imaginable de réintoduire un quelconque transport qui serait une nuisance pour les habitants, à qui de plus on a fait mitoiter que la PC serait aménagée en "coulée verte"

5 «je suis d'accord»

FERDANT 1er février, 23:22

C'est au contraire le moment de s'exprimer pour préserver cet usage d'intérêt général, qui prime sur les intérêts particuliers !

Nicolarchitecte 2 février, 13:48

Et les balcons sur les grands boulevards, le périphérique, est autres rues bondées....!!!! Faut les supprimer ? Vraiment pourquoi tant de haines contre le rail....??? Alors que la bagnole tue, pollue, salis, et occupe près de 90% de l'espace public.... Et regardez les cartes du bruit de la Région Ile de France, vous comprendrez mieux d'où proviennent majoritairement les nuisances...!!! Les transport collectif est propre, régulier, confortable et écologique...!!!! Non à l'hégémonie de la bagnole égoïste...!!! Faites une coulée verte dans les rues...!!! Virez les bagnoles et plantez des arbres...!!! Mais touchez pas à La Ceinture....!!!

Gilles Jardinier 3 février, 04:00

Bien d'accord avec Nicolas ! + 100 %
M. Chantreuil, vous voulez la crémière aussi, en plus du beurre et de l'argent du beurre ?
C'est la vie, tout choix comporte des risques : on ne gagne pas les gros lots à tous les coups.

Pgerbe 1er février, 22:34

Pas de vocation de transport sérieuse envisageable.

6 «je suis d'accord»

FERDANT 1er février, 23:21

Ah ? Et c'est décrêté par qui ?

Emmanuel 4 février, 13:43

merci Ferdant pour faire avancer le débat au point mort avec vos interventions LOL

Chapeau 4 février, 14:03

Il n'y a toujours personne qui démontre, étude indépendante à l'appuie l'absence totale de vocation ferroviaire sur la PC...

Pilouphoto 2 février, 11:38

Non pas de vocation transport pour la PC.

6 «je suis d'accord»

Chapeau 2 février, 15:36

Qui le dit à part le café du commerce ?

Boud 2 février, 15:30

Les rails doivent être conservés. C'est la raison d'être de la Petite Ceinture ! Pourquoi ne pas développer le **vélo-rail** comme moyen de transport, ou de loisir, et réserver certains jours pour les machines à vapeur ou autres manifestations.
Le vélo-rail n'est pas incompatible avec un circuit piétonnier.

3 «je suis d'accord»

Chapeau 4 février, 01:28

A court terme, des trains touristiques peuvent être organisés sur le sud notamment (cf train du 18 janvier 2012) comme l'APUR et la SNCF le préconisaient en 2000 dans cette étude curieusement oubliée.

> http://www.apur.org/sites/default/f...

La Petite Ceinture est à penser dans la continuité comme l'a rappelé Fabienne Giboudeaux dans le 14e arrondissement, adjointe au maire de Paris.
Il ne faut pas porter atteinte à la vocation ferroviaire des 23 km de la Petite Ceinture comme rappelé sévèrement par la Cour des Comptes en 2010.

Theillaud 2 février, 17:05

Non, le T3 a été une très bonne initiative, conntinuons le tram tout autour de Paris

4 «je suis d'accord»

Chapeau4 février, 01:34

C'est la logique des choses qu'il fasse le tour de Paris.

En revanche, le T3 n'est connecté à rien contrairement à la Petite Ceinture ferroviaire comme l'indique clairement cette carte de RFF.

Les potentialités d'usages sont multiples en termes logistiques et voyageurs alors que le T3 est isolé de tout réseau.

Sandra4 février, 13:35

Le T3 est 'connecté' à toutes les stations de bus et de métro qui longent son trajet autour de Paris.

Le T3 est aussi connecté à la fameuse gare rosa park. C'est d'ailleurs pour ça qu'on l'a fait passer par les portes de pantin et de la villette au lieu de la petite ceinture.

Chapeau4 février, 14:02

Lorsque l'on évoque l'effet réseau et le terme "connecté", il faut comprendre que le T3 n'est pas relié techniquement au réseau ferré national ni au réseau ferré du métro.

C'est ça un réseau connecté. Pas deux trams qui sont faces à faces à Porte de Versailles et qui ne se touchent pas...(T2 et T3)

runtime_error 2 février, 18:35

J'ai l'impression que beaucoup d'opposants à la vocation ferroviaire de la PC ont oublié une chose fondamentale : la PC est située pour la majeure partie de son tracé en périphérie de Paris. Réutiliser la PC pour un transport en commun en rocade permettra donc d'éviter l'hyper centre et d'irriguer les communes de la petite couronne.
Si l'on consulte l'Enquête Générale Transport de 2010 réalisée par le STIF, on y apprend que Paris et sa petite couronne concentrent 57,5 % des déplacements (tous modes) des Franciliens, soit 23,5 millions de déplacements quotidiens. Donc, premier constat, c'est que la zone géographique pour laquelle la PC est pertinente est justement celle qui concentre plus de la moitié de la mobilité des Franciliens. Par ailleurs, si l'on s'intéresse maintenant à la répartition des flux de déplacements et des modes utilisés, on s'aperçoit que les déplacements en transports en commun ayant leur origine et leur arrivée dans la zone Paris + petite couronne représentent 72 % des déplacements en transports en commun de l'ensemble de l'Ile de France.
Donc deuxième constat, la saturation des transports en commun intra muros et bien plus imputable aux déplacements des parisiens eux-mêmes et aux habitants de la petite couronne, qu'aux flux de transit via Paris des habitants de la grande couronne. Encore une fois, de part sa position géographique, la PC apparait comme un bon moyen de soulager les transports en commun actuels de la zone Paris + petite couronne.
A mon avis, et c'est-ce qui est dénoncé par plusieurs associations d'usagers des transports, on se trompe de priorité avec le métro Grand Paris : Il est plus urgent (Et économiquement plus pertinent) d'améliorer ce qui peut encore l'être sur le réseau existant, et de réutiliser des infrastructures telle que la PC pour désaturer les transports en commun intra muros. Par contre, il n'en reste pas moins que l'offre de transports en commun en grande couronne est à développer, notamment pour réduire l'usage de la voiture dans cette zone géographique.

12 «je suis d'accord»

Sandra 3 février, 16:24

Bonjour Runtime_error. La petite ceinture est située en plein Paris, elle passe entre nos immeubles, et sa localisation à l'intérieur de la ville est d'ailleurs l'un des principaux arguments des pro-tram, en faire l'unique tramway intra muros. Or ceci ne ferai que refaire encore le tour de la ville par l'intérieur, ce qui ne résoudrai en rien les problèmes de transport des habitants de banlieue.

FERDANT 3 février, 16:30

Sandra,

Avez-vous lu et compris les argumentaires et les sources publiés par ceux qui ont une vision plus large que la vôtre de l'usage ferroviaire d'une ligne ferroviaire ?

runtime_error 3 février, 18:18

Sandra, je ne comprends rien à votre commentaire… Pouvez vous l'expliciter (Voire l'argumenter) un peu plus ?

Chapeau 4 février, 01:36

Je n'ai pas compris votre argumentaire.

Sandra 4 février, 08:15

Comment être plus claire... La petite ceinture n'est pas située à la périphérie de Paris, elle est située à l'intérieur de la ville, et serpente entre les immeubles. Mes deux principaux arguments : 1.Il faut prendre en compte les immeubles construits à qq mètres de la PC, on ne peut humainement pas laisser passer un train toutes les 3 ou 4 min sous les fenêtres des habitants, même avec un double vitrage c'est très bruyant, et une fenêtre c'est parfois fait pour être ouvert. 2. Refaire encore le tour de Paris ne me semble pas être une vision très large de l'avenir des transports, la vision large c'est de développer les transports dans les banlieues, et j'avoue que je ne vois pas en quoi refaire encore le tour de Paris permettra à mes collègues qui viennent de loin d'arriver plus vite au travail.

Emmanuel 4 février, 13:41

Bonjour runtime-error,
Vos statistiques sont probablemnt justes meme si je ne les ai pas vérifiées pour l'instant. Je m'atarde juste sur votre raisonnement qui prend en compte les déplacements sur Paris intra-muros ET la petite couronne. Vous ne pouvez pas logiquement parlant en tirer des conséquences entre l'usage de la Petite Ceinture et ces chiffres que vous présentez car la Petite Ceinture n'adresse que des besoins de transports dans Paris intra-muros , alors que vous mentionnez des déplacements en Petite Couronne. D'ailleurs l'Arc Express devrait répondre à ces déplacements entre banlieues de la Petite Couronne.

Chapeau 4 février, 14:00

Emmanuel, la Petite Ceinture ferroviaire à l'ouest est DANS Paris. Elle ne sert pas aux parisiens.
Y a t-il besoin d'un train toutes les 7 minutes d'une capacité de 2000 personnes pour relier la Porte Dauphine à la Porte Clichy ? Non, le bus PC assure cette desserte locale et le RER assure un service régional dont j'ai la chance de bénéficier.

FERDANT 4 février, 23:11

Ah, Emmanuel et ses lunettes de soudeur : un poème !

runtime_error 4 février, 23:42

Bonjour Sandra,
La PC n'est pas à la périphérie de Paris ? Le T3, qui est parait il si proche de la PC dans le 19ème n'est donc pas en périphérie non plus ? Ni même votre logement sur le bd d'Indochine ? Allons, vous ne pouvez pas avoir une perception géographique aussi variable selon que cela arrange vos propos. Bon, j'espère donc que nous sommes d'accord pour dire que la PC est en majeure partie en périphérie de Paris !
Concernant votre argumentaire :
L'argument des nuisances est tout à fait recevable, mais reste hors sujet vis-à-vis de la question qui est de déterminer, dans un premier temps, si la PC présente un intérêt comme infrastructure de transport. Par contre, si la conclusion est que la PC a encore un rôle à jouer en ce sens, alors oui le problème des nuisances sera à prendre sérieusement en compte, et dans ce cas il devient un argument pour contester, non pas l'utilité de la PC, mais la décision de la réactiver.
Votre deuxième argument ne me semble pas hors sujet, mais il n'est toujours pas explicite, et n'est pas étayé. Je vais préciser à mon tour mon propos, peut être cela vous permettra de m'éclairer sur le sens de votre argumentaire (Et j'en profite aussi pour répondre à Emmanuel). Tout d'abord, compléments par rapport aux données déjà présentées : Si l'on se restreint aux seuls déplacements en transports en commun de la zone paris + petite couronne, les trajets petite couronne vers petite couronne ne représentent que 27 % des échanges. A noter que ces flux n'incluent pas que ceux qui transitent intra muros, la part de ces derniers est donc encore plus faible. La majorité des flux sont donc des flux internes à Paris, ou des flux de la petite couronne vers Paris, ou vice-versa.
La PC, du fait de sa position géographique, permet de prélever, dans les flux radiaux venant de la petite couronne les voyageurs qui ont une destination qui leur impose actuellement de traverser l'hyper centre (Une destination intra muros, ou en petite couronne, mais diamétralement opposée par exemple), puis de restituer éventuellement ces mêmes voyageurs dans d'autres flux radiaux. Tout en évitant donc l'hyper centre actuellement saturé. A noter que cela s'applique également aux Parisiens des arrondissement périphériques, pour rejoindre d'autres zones périphériques. Dans ce rôle, la PC assure un rôle de délestage du réseau de l'hyper centre, et satisfait un besoin régional et pas seulement intra muros.
Ce n'est malheureusement pas ce qu'assure actuellement le T3, car il ne permet pas d'obtenir des temps de parcours compétitifs par rapport aux itinéraires intra muros sur ce type de déplacements.
Et je pense que ce n'est pas non plus ce qu'assurera le métro Grand paris car son tracé est, comme le souligne Emmanuel, optimisé pour les flux purement tangentiels et non pour ceux décrits plus haut. Notamment à l'est et à l'ouest, le tracé s'écarte de la petite couronne et ne propose pas de correspondances aussi intéressantes avec les axes radiaux que celles offertes par la PC.

Emmanuel 5 février, 00:04

Merci runtime_error pour ces compléments d'informations. Il semble donc que la Petite Ceinture ne répondrait qu'a un besoin de transport intra-muros pour les riverains ou habitants proches de la Petite Ceinture, lorsque vous parlez de flux essentiellement internes dans Paris. Le priorité des avis devrait en conséquence être donnée aux riverains et habitants autour de la PC ! Par ailleurs, les saturations bien connues de la ligne 13 et des lignes A et B du RER sont

largement occasionnées par les traversées de Paris intra-muros, problème adressé par le Grand Paris Arc Express pour éviter aux travailleurs d'aller d'Anthony à Châtelet les Halles pour aller à la Défense, et ce n'est qu'un exemple parmi d'autres. En délestant ces lignes surchargées, y aura t il encore besoin de nouvelles lignes dans Paris ?

Sandra 5 février, 08:48

Bonjour à tous. Runtime_error : La différence entre le périphérique intérieur et la petite ceinture, c'est localisation et la distance par rapport aux immeubles : 10m au pire pour le périph, 2m voire moins pour la PC (il faut tout de même l'avouer, plusieurs photos postées sur ce site l'ont bien montré). La ville s'est construite autour voire sur la PC et chaque quartier s'est 'approprié' sa portion de PC. C'est le cas dans le qurtier de l'ourcq où la PC a été intégrée au projet. Maintenant c'est trop tard, on ne peut pas revenir en arrière, il ne fallait pas autoriser les constructions. Quant aux besoins de transport ils ne vont pas exploser car l'avenir est à la délocalisation régionale et au télétravail qui se développent dans de nombreuses entreprises. Mes collègues de banlieue n'utiliseront pas la PC pour venir travailler. Ils n'ont que trois stations pour prendre leurs trains aux gares du nord et de l'est par les lignes de métro 5 et 7. Quand on vient de banlieue on n'a pas besoin de faire le tour de Paris. Le nord est de Paris possède déjà bien assez de transport et ne peut pas centraliser toutes les nuisances.

FERDANT 5 février, 09:38

Sandra,

Allez donc mesurer la distance entre les immeubles neufs qui ont poussé le long des voies du RER B entre Denfert-Rochereau et Cité Universitaire, le long d'une ligne très chargée en matériel ferroviaire lourd et à trafic élevé. Les élus et les institutionnels qui prétendent préserver la quiétude des riverains-électeurs n'ont pas semblé gênés par la proximité habitation / voies dans cet endroit. Interrogez donc les occupants de ces immeubles pour éclairer le débat.

Vous affirmez péremptoirement "Quant aux besoins de transport ils ne vont pas exploser car l'avenir est à la délocalisation régionale et au télétravail qui se développent dans de nombreuses entreprises" : sur quelles études prospectives, sur quelles bases établissez-vous ce diagnostic angéliste ? L'observatoire du télétravail, les études du Minéfi de 2012 et celles de l'AFTT montrent bien que ce mode d'activité a du mal à décoller en France et qu'il ne concerne pas tous les types d'activités ni de postes.

runtime_error 6 février, 00:02

@Emmanuel : Je pense que vous vous méprenez sur le sens de mes propos. Le rôle de la PC n'est en aucun cas restreint à une desserte intra muros, il s'agit d'une desserte régionale puisqu'elle permet de capter les voyageurs de petite couronne avant qu'ils n'entrent dans Paris intra muros. Elle permet d'assurer les flux petite couronne vers petite couronne en évitant Paris intra muros, mais

également et surtout les flux petite couronne vers Paris dans le cas où l'arrondissement d'arrivée n'est pas adjacent à la zone de départ (Ex : Trajet Gentilly vers 19 eme ou 20eme), et ce sont ces flux qui sont les principaux responsables de la saturation du réseau intra muros. Les RER A, B, et a ligne 13 sont chargées par ce type de flux, et cela vient de l'explosion démographique de la petite couronne. Le métro Grand Paris sera sans effet notable vis-à-vis de ce type de déplacements, puisqu'encore une fois il s'adresse exclusivement aux trajets banlieue-banlieue, et son trajet (Ligne rouge) hésite entre petite et grande couronne.
La problématique de la PC, c'est donc un sujet qui doit être partagé entre les Parisiens, riverains ou non, et les habitants de la proche banlieue.

@Sandra : Je ne comprends décidément rien à votre discours. Je parle de la localisation géographique du tracé de la PC, et vous me parlez des différences de distance au bâti entre le périphérique et la PC… gloups ?
Vous dites que les quartiers se sont « appropriés » la PC. Et c'est bien là le problème… Imaginons que vous habitiez à proximité d'un terrain propriété de la ville, en friche depuis des lustres, vous vous êtes habituée à cet environnement, et puis voilà qu'un jour l'on décide d'y bâtir un grand et haut gymnase parce que ceux existants ne suffisent plus. Alors oui c'est regrettable pour vous, mais vous ne pouvez pas prétendre empêcher cette construction d'intérêt général au prétexte que vous vous êtes « approprié » cet espace longtemps resté vacant. Vous saisissez l'analogie ? Et dans le cas de la PC, ce n'est pas à coté d'un terrain vierge que vous vous êtes installée, mais répétons le une énième fois, c'est à coté d'une voie ferrée.
Concernant votre vision de l'avenir, Ferdant vous a fort bien répondu, j'ajouterais juste que la tendance serait plutôt à la densification et à la relocalisation, dans un contexte où le coût (économique et écologique) de la mobilité individuelle devient de plus en plus problématique.
Enfin, j'ai cru comprendre que vous vous rendez à votre boulot à pied. Si c'est le cas, est-ce que vous mesurez la chance que vous avez ? Et vos collègues de banlieue qui n'ont qu'un bout de métro à prendre après leur trajet en train, ils sont également relativement chanceux : Parce que justement leurs autres compagnons de voyage ont peut être encore un autre pénible trajet qui les attend intra muros, pour aller jusqu'au 15ème par exemple… Pouvez vous comprendre l'immense service que rendrait la réactivation de la PC à ces voyageurs ? (Je ne parle pas du T8, mais d'une réactivation de l'intégralité de la PC).
La PC fait le tour de Paris, il ne faut pas la voir comme juste quelques voies rouillées dans le seul 19ème, et oui il y a des personnes pour qui pouvoir faire le tour de Paris en évitant l'hyper centre facilitera la vie quotidienne.

Michèle 2 février, 18:41

Non, ils sont déjà nombreux !! un lieu de promenade bucolique par contre serait bienvenu !

6 «je suis d'accord»

FERDANT 3 février, 18:43

"ils sont déjà nombreux" : quelles études corroborent cette affirmation un rien péremptoire ?

Chapeau 4 février, 01:21

Il n'y a jamais de réponse à ce type de question Ferdant. Même lorsque je pose ce même type d'interrogation.
Quelle étude épingle et dénonce l'absence d'espaces verts à Paris et leurs suppressions ?

Paul-Louis Corteel 2 février, 20:24

Là où son utilité ferroviaire n'est plus avérée... Qui le dit ? qui l'a établi ? RFF, qui a laissé tronçonner l'axe (après la SNCF en son temps) et rêve de vendre le maximum ? Ou le STIF, dont les études des années 1990-2000 ont établi l'utilité de l'axe, au sud d'abord, à l'est ensuite ?
Certes, le tramway est parallèle, mais les "métro aérien" aussi. Et le tramway a 3 arrêts et 3 carrefours entre 2 gares de la Petite ceiture, ce qui lui donne une vitesse moyenne moins de la moitié de ce qu'on aurait sur l'axe entièrement dégagé de la ceinture.
Ceux qui haussent les épaules et/ou prennent un air supérieur à ce sujet ne voient pas plus loin que le bout de leur nez. Les lignes pharaoniques du "Grand Paris" nous emmènent, pour un résultat assez proche, dans de telles additions budgétaires qu'elles ne sont pas près de voir le jour.

12 «je suis d'accord»

Diego 2 février, 20:41

Si des trains devaient circuler...

2 «je suis d'accord»

liliane 2 février, 23:14

Bonjour Diego, pourquoi dire qu'ils circuleront, ils ne circuleront pas pour de nombreuses raisons que beaucoup d'entre nous ont déjà détaillé. De plus, à certains endroits, les rails sont très proches des habitations, moins de 5 a 10 mètres, comme j'ai pu l'observer. Or, le rapport de l'Afsset de Mars 2010 sur les effets sanitaires des champs électromagnétiques d'extrêmement basses

fréquences (saisine numéro 2008/006) préconise une distance limite d'au moins 100 mètres pour les lignes électriques situées à proximite des habitations. Cette distance parait en effet raisonnable pour les lignes électriques futures si elles s'avèrent nécessaires. En effet l'exposition au champ électromagnétique décroît lorsque la distance augmente, jusqu'à devenir négligeable. Ce principe de précaution paraît justifié actuellement par certaines études épidémiologiques.

Diego 3 février, 08:44

Bonjour Liliane, parce qu'apparemment il serait question que le tronçon nord reste à vocation ferroviaire... même s'il serait grandement préférable et plus avisé qu'on sanctuarise pour la nature, la trame verte et bleue, la circulation des espèces dans ce corridor écologique (comme détaillé dans d'autres post...), le calme, un espace de respiration et de nature en ville....

Nicolarchitecte 3 février, 11:56

Bonjour Liliane, Et ne pensez-vous pas que les personnes habitants à quelques mètres des grands boulevards ou du Périphérique ne risquent pas le cancer du poumon....??? J'ajoute que dans le cas du tramway, il s'agit de 750V... Ce n'est pas de la HT... Bonne journée

FERDANT 3 février, 18:41

Les cours de physiques étant loin pour certains internautes, il est bon de rappeler que la densité de flux ou de champ est inversement proportionnelle au carré de la distance à la source.

J'applaudis Liliane pour avoir fait l'effort de citer une source vérifiable. Ce document (que j'ai lu et compris - tout le monde ne fera hélas pas cet effort) émet un certain nombre de recommandations assez techniques basés principalement sur le principe de précaution (l'étude "Expers" est toujours en cours). En matière d'éloignement des habitations, il ne s'agit pas du tout des installations ferroviaires en 750 volts continus mais des lignes de transport électriques en MT ou en HT alternatifs.

Bien essayé, Liliane ! Essayez encore !

Liliane 3 février, 09:54

Bonjour Diego, Les quelques bloggeurs de ce site, partisans acharnés du trafic ferroviaire sur le tronçon Nord EST de la PC, a quelques mètres de milliers de familles, ne sont absolument pas les décideurs. Votre solution de corridor écologique sans tramway est actuellement la SEULE solution raisonnable dans le 19 eme arrondissement. D'autant plus que1-un tramway à ce niveau ne constitue pas du tout LA RÉPONSE adaptée a tous les problèmes de transport d'île de France, comme ils veulent nous le faire croire, 2- dans l'état actuel de nos connaissances, par principe de précaution élémentaire, il n'est pas raisonnable d'implanter ainsi des lignes électriques supplémentaires si proches des lieux d'habitation.
Nos grands Parleurs n'ont qu'à proposer un tramway devant chacune de leur habitation avec des lignes

électriques a 1 ou 2 mètres de leurs fenêtres. Ce tramway serait une bien meilleure solution pour tous les transports nationaux.

6 «je suis d'accord»

Bruno 3 février, 10:49

Bonjour Liliane,

Qui va la payer votre coulée verte ? Nous ne sommes plus pendant les Trente Glorieuses, avec une croissance annuelle de 4-5%, mais dans une période de croissance...nulle.

Alors les investissements doivent servir en priorité à régler les problèmes existant, en particulier la question des transports.

8 «je suis d'accord»

Ericaetmatthieu 3 février, 11:43

Oui mais pour la marche et le vélo en préservant la nature qui a repris ses droits.

11 «je suis d'accord»

le bras 3 février, 11:58

Il y a bien longtemps que sa vocation de transport n'est plus conservée sur des kilomètres. Le résultat est une coulée verte agréable qui pourrait être aménagée et dont nous pourrions tous profiter.

9 «je suis d'accord»

Chapeau 4 février, 13:57

Qui dit que la vocation n'est plus conservée ? Ponts flambants neufs dans le sud de Paris, à la Porte de la Villette.
Qui est ce "tous" ? Quelle étude étudie l'impacte globale générer par la suppression d'une infrastructure ferroviaire ?

Liliane 3 février, 20:26

À l'attention de FERDANT, je remarque que vous semblez posséder quelques notions de physique. Cependant, mon intervention concerne bien les champs magnétiques d'extrêmement basses tensions comme ceux induits par les lignes électriques des tramways (voir page 39, paragraphe 3.3 et pages 40, 41,42, voir aussi pages 70 ,72 et 73). Actuellement, un consensus existe et l'OMS a classe avec raison les champs magnétiques d'extrêmement basses fréquences dans la catégorie 2B, c'est à dire peut-être cancérogène pour l'homme. Dans ce contexte, il ne semble pas raisonnable par principe de précaution d'exposer de façon continue des familles dans leur habitat à des sources supplémentaires connues de tels champs électromagnétiques qui s'ajoutant aux sources usuelles augmenteraient de façon significative leur exposition. EN effet les rails de la PC sont tres

proches des appartements(moins de 5 a 10 metres) . Le rapport montre tres bien que la distance joue un grand role dans l'exposition. AINSI, ces donnees officielles de l'OMS excluent actuellement la mise en place d'un tramway sur le fragment Nord Est de la PC.Cependant si vous n'êtes pas convaincu, vous pouvez toujours essayer de financer de tels lignes électriques avec tramway sous vos fenêtre et suivre pendant une ou deux décennies leurs effets. cela ferait très certainement progresser la recherche sur ce thème.

3 «je suis d'accord»

FERDANT 3 février, 21:46

Liliane,

Usager TRÈS fréquent des transports en commun, je suis donc de facto exposé de manière très fréquente (comme des millions d'autres Français) à ces ondes "peut-être" cancérogènes. Je vais suivre votre avis éclairé et recommander à ceux qui nous gouvernent de supprimer les transports ferroviaires pour réhabiliter les diligences et attelages divers. Je vous suggère d'ailleurs l'éclairage à la bougie en remplacement de l'éclairage moderne, vilipendé par certains…

Plus sérieusement : comme déjà indiqué, j'apprécie les documents de références lorsqu'ils sont cités, mais encore plus les sources de ces documents. Cela permet aux internautes qui lisent votre prose de consulter à la source ce que vous citez. C'est d'ailleurs édifiant de croiser des citations et le contenu des documents dont elles sont tirées (ou pas) : http://ebookbrowse.com/10-03-11-ed-...

Les plus attentifs de vos lecteurs assidus iront lire l'ensemble du rapport, et s'attarderont sur la page 70 : "la grande majorité des études sur la cellule a montré une absence d'effets génotoxiques et mutagènes des champs EBF. En 2007, l'OMS [WHO, 2007] (…) rapporte qu'(…)il n'est pas possible de conclure quant à l'existence ou non d'un effet de ces champs. Cette conclusion est renforcée par le caractère inhomogène des résultats disponibles."
Un peu plus loin : "Ainsi, l'expertise internationale estime dans son ensemble que les données in vitro sont très hétérogènes et manquent de validation. De plus, le degré de preuve est insuffisant pour suggérer un effet cancérogène, de type initiateur, pour des champs extrêmement basses fréquences d'intensité inférieure à 50 mT."
Puis, page 72 : "La majorité des études ne montre aucune augmentation du risque de tumeurs de quelque sorte que ce soit. Cette conclusion est partagée par les auteurs du rapport à la DGS [CSHPF, 2004], l'OMS [WHO, 2007], le programme européen EMF-NET [EMF-NET, 2008] et le Scenihr [SCENIHR, 2009]."
Et encore : "Ainsi, les études in vivo montrent que les champs magnétiques EBF ne sont pas capables d'induire des cancers ou d'accélérer la croissance de tumeurs greffées. Les études de cocancérogenèse n'ont pas montré que les champs extrêmement basses fréquences étaient
capables d'augmenter les effets de cancérogènes connus dans la majorité des modèles. Seul le modèle de tumeurs mammaires induites par le DMBA a donné des résultats contradictoires. Sur la base de ces résultats, le CIRC a estimé en 2002 que la preuve expérimentale de la
cancérogénicité des champs magnétiques extrêmement basses fréquences était insuffisante (inadequate evidence). Aucun des rapports publiés depuis n'a estimé que les résultats obtenus après l'évaluation du CIRC ne la remettent en

cause."
Enfin, page suivante : "La conclusion du CIRC n'est pas remise en cause par les études publiées depuis 2002. Les éléments en faveur d'une association entre la leucémie de l'enfant et l'exposition aux champs électromagnétiques extrêmement basses fréquences restent valides. Les données actuelles sur les autres types de cancers de l'enfant et sur les cancers de l'adulte restent insuffisantes et ne sont pas en faveur d'une association avec ces champs électromagnétiques."

Bizarrement, je n'ai lu aucune position de l'OMS excluant la mise en place d'un tramway sur la Petite Ceinture ;-)

Peut-être pourriez-vous m'éclairer sur la "fréquence" d'un courant continu : je suis très intéressé par les champs magnétiques induits et leurs conséquences délétères sur les êtres humains. Ce que j'ai lu dans ce rapport concerne l'alimentation 50 Hz et non l'alimentation par courant continu !

Bonne nuit Liliane !

Galtar 4 février, 21:47

Bonsoir Liliane, le tramway T 1 sur Saint-denis, passe a quelque mètres des habitations des riverains... Donc elles sont en danger de mort ??? ...
Cordialement.

Lansade Gérard 3 février, 20:58

Question très mal posée .
Ce sont nos réponses à la concertation qui diront si l'utilité ferroviaire n'est plus avérée et alors à la Ville de Paris de prendre la décision en fonction des réponses majoritaires .

3 «je suis d'accord»

Chapeau 4 février, 01:16

Tout en rappelant que la Ville de Paris n'est propriétaire de rien.

Les acteurs sont : RFF, SNCF, le STIF, la RATP, la Ville, NOUS les citoyens.

La majorité des entités mentionnées ci-dessus ne sont pas présentes..

Emmanuel 4 février, 13:32

Bonjour Chapeau,
Arrêtez svp d'essaimer des contre-vérités. La Mairie de Paris a son mot à dire sur

ce débat et dans les décisions à prendre. Que diriez vous d'une expropriation par la Mairie de Paris des terrains de RFF situés sur la Petite Ceinture ? cela se fait bien avec les propriétaires....la notion de propriété est toujours relative dans le temps LOL

Chapeau 4 février, 13:54

J'ai bien écrit que la Ville était un acteur mais pas un propriétaire.

Ditevin 3 février, 21:44

Ce qui n'est plus avéré aujourd'hui le sera peut-être à nouveau dans le futur.
Je pense qu'une réflexion sérieuse doit être menée avant toute irréversibilité.

10 «je suis d'accord»

FERDANT 3 février, 21:58

Ditevin,

Vous n'avez pas lu toutes les contributions et vous avez l'élégance de l'écrire : soyez-en remercié !

Votre bon sens vous dicte une vérité souvent oubliée : ce qui est tenu pour vrai aujourd'hui pourrait ne plus l'être dans l'avenir. Votre suggestion d'une réflexion sérieuse AVANT de commettre des aménagements irréparables procède également d'un réel bon sens : bravo !

Ditevin 3 février, 23:37

Merci Ferdant, mais je ne suis pas parfait pour autant.
La preuve : même si je m'inquiète de l'impact négatif que pourrait avoir une certaine utilisation de la Petite Ceinture vis-à-vis des riverains, je me montre égoïste en précisant que ce qui compte pour moi n'est pas de savoir ce que va devenir cette Ceinture, mais comment je vais pouvoir en profiter.

Chapeau 4 février, 01:11

A court terme, la Petite Ceinture ferroviaire peut servir de lieux d'expositions itinérants grâce au train.

Voyez cet exemple des chemins de fers portugais (CP) dans le cadre du Cosmic Underground.

A Lisbonne, le temps d'une soirée, la gare centrale a servi à une soirée/exposition en train avec l'aide de REFER et des CP, homologues portugais de RFF et de SNCF.

Ca en jette !

Cliché Pauliana Valente Pimente

Chapeau 4 février, 01:14

Un second cliché de cette manifestation
Cliché Local.pt

A. Goglu 4 février, 00:15

L'intégrité d'une emprise foncière linéaire d'un seul tenant, qui dessert tant de parcelles en plein coeur d'une agglomération aussi dense que Paris, devrait absolument être préservée dans son intégralité, me semble-t-il. Il pourrait s'avérer à court ou moyen terme qu'une utilisation ferroviaire de cette emprise soit inadéquate, voire tout transport utilitaire ou autre usage unifié (quoique a minima une promenade continue me semble intéressante) ; mais rien ne dit qu'il en sera toujours ainsi. Si des usages privatifs devaient être développés à court terme sur des portions de cette emprise, il est indispensable qu'il n'y ait pas cependant de cession foncière, et que la propriété de l'ensemble reste publique.

4 «je suis d'accord»

FERDANT 4 février, 06:45

Le collectif Montsouris relate la réunion locale du 14e :
http://collectif-montsouris.over-bl...
Elle conclut : " Si nous ne voulons pas que la PC soit réutilisée comme cimetière ou même comme accélérateur de particules comme ont pu le suggérer, sur le ton de la plaisanterie, deux participants, à nous de participer à ce débat maintenant et demain ! "

4 «je suis d'accord»

Lemard 4 février, 07:57

L'utilisation de la PC entre la future station Rosa Parks du RER E et la Porte de Vincennes me semble une bonne idée : au carrefour Pyrénées Bagnolet les stations de métro (Pte Bagnolet Mairaichers, Gambetta, Alexandre Dumas) sont plus éloignées qu'en moyenne.
La partie Ouest de la PC est utilisée par le RER C (ce qui compense en partie le fait que le tramway T3 ne fera jamais le tour de Paris !).
Notons que la création d'une station Porte Maillot sur le RER A permettrait, à moindre frais, mettrait les RER A et C en correspondance, ce qui faciliterait la vie de dizaines de milliers d'usagers de ces deux lignes.

7 «je suis d'accord»

KEMPEN 4 février, 09:44

Bonjour
Mr LEMARD, concernant le tronçon que vous indiquez Pte Auber/porte de Bagnolet, le T3 est VIDE le matin entre 7h30 ET 9H30 et entre 17H00 ET 20H00 pourquoi voulez vous remplir un tram sur la PC .... C'est le tronçon ou j'habite et que je fréquente a ces heures, donc irréaliste.....Pour la partie OUEST, je ne me prononce pas n'ayant pas d'éléments pour juger...
jean claude KEMPEN

Chapeau 4 février, 14:17

A part votre expérience personnelle respectable, aucun document établit cette supposée vérité.
Ce que je peux vous dire c'est que le jour de l'inauguration du T3, Pierre Mongin, le président de la RATP a annoncé que "les gens seront entassés dans le T3 dès le début".

L'APUR a annoncé en réunion publique dans le 18e que le T3 est saturé.

saraly 4 février, 15:24

Tout à fait ! Ces quartiers très denses ont besoin d'une desserte en transport rapide, autre que le bus. Kempen, je ne prends pas le tram quotidiennement, mais je prends ce tronçon une fois par semaine entre 20h et 21h et pourtant dès la porte de vincennes il y a du monde et j'ai rarement une place pour m'asseoir. Aussi dès que je prends le bus 26 c'est archi-bondé, même en soirée, et là je ne m'assois jamais.
Mais tout cela comme le fait observer Chapeau ne sont que des observations personnelles. Pour des données chiffrées, les bus 26 et 60 suivant plus ou moins le parcours de la PC étaient respectivement en 2011 les 3eme et 6eme bus les plus fréquentés à Paris (moyenne journalière de 43500 et 36085 personnes). Je rajouterais qu'à la 7eme place arrive le bus 96 (moyenne journalière de 35600), un autre bus important du 20eme. Pour comparer le PC3 arrive en deuxième position avec une moyenne journalière de 45710, soit un tout petit plus que le bus 26. Qu'on ne me dise pas que le 20e est correctement desservi et que nous n'avons pas besoin de transports en commun supplémentaire, autres que le bus. Toutes ces informations sont dans le bilan des déplacements à Paris en 2011 (2012 ne doit pas être encore disponible) : http://www.paris.fr/pratique/Portal...

Pour répondre à l'interrogation de Lemard concernant la porte maillot, le prolongement du RER E à l'ouest doit passer par porte maillot (puis la defense, nanterre, poissy...). Ce n'est pas exactement la même chose, mais le RER E a pour but de désaturer le RER A et la ligne 1 en reprenant une partie du traffic entre porte maillot et la défense. Par contre mise en service attendue pour 2020...

KEMPEN 4 février, 09:35

bonjour,
je voudrais répondre a Gilles Jardinier, ce matin a 8h28, T3 Porte de la villette,
27 personnes dans tous la rame ? la suivante 32 ?? pensez vous qu'il soit utile de la doubler ????
Pour les travaux (c'est un peu ma partie prof) il n' y a aucune commune mesure pour remettre en service et aux normes un tunnel sur toutes son longueur, et sécuriser un tronçon pour une ouverture au public avec des solutions de renforcement pouvant "provisoirement" interdire l'utilisation de toute la largeur du tunnel (soutènement etc.....), mais la partie aérienne est déjà importante et doit être aménagée en priorité , ce qui ne nécessite pas des sommes considérables, de plus cela peut se faire par tranche (fiancieres et géographiques) ce qui n'est pas le cas d'une remise en service de l'usage ferroviaire.
Pour la récupération de l'emprise des voies pour une piste cyclable , ET une piste piétonne, loin de mon idée de bétonner ou bitumer.... je promeus la pose de plancher démontable recouvert de composite caoutchouc (afin de pouvoir si nécessité absolue la récupération des rails pour un usage "d'urgence") il est bien évident qu'il faut 2 cheminements séparés piétons et 2 roues.... et peut être limiter a un usage promenade le deux roues (pas entrainement sportif.....)
Nous avons des études pro ferroviaires, pourquoi ne pas réaliser une étude et des avant projets concernant l'occupation verte et loisirs de la PC.?
Avec pourquoi pas sur un petit tronçon (butte de Chaumont par ex) un petit train touristique ? pour vous montrer que je n'ai rien contre le "fer" en général
Cordialement
jean claude KEMPEN

2 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 4 février, 10:39

Bonjour Jean-claude,
vous lisez mal, et vous avez un peu mélangé, reprenez un bon café (- ;
Il y a 4 ou 5 intervenants qui (éventuellement) " pensent qu'il est utile de doubler le T3" ... et encore, c'est faux, puisqu'on parle ici de la section où la PC s'écarte considérablement des Maraichaux. et Je n'en fais pas partie (- ;
Moi, je cherche à sauvegarder la biodiversité sur cet espace magnifique.
Et, que vous le vouliez ou non, cet espace "vient des rails", cette biodiversité s'est installée sur une voie ferrée, pas sur un chemin de campagne.
Après des années de visites de la PC, (chut, on n'a pas le droit ...), la conclusion est que "tout repose sur la voie ferrée". Si on supprime cette voie ferrée, il s'installera sans nul doute une autre biodiversité, mais elle aura perdu son caractère spécifique, et son charme -voir les contributions d'Hirondelle et Nicolas-
Pour sauver la biodiversité, j'ai besoin des rails et du ballast, de cette voie ferrée, il n'y a pas à y couper. Et, pour sauvegarder l'avenir de cette voie, il faut l'entretenir. L'entretenir pour ne pas s'en servir, la Cour des Comptes n'aimerait pas beaucoup, je suppose. Votre solution est intéressante, mais coûte cher en entretien sans résultats : sous les platelages, la pourriture des traverses va s'accélérer, et tout va "se casser la g..." .
Donc, quoi de mieux pour sauvegarder une voie ferrée écologique, que d'y faire circuler des trucs sur roues métalliques, pour transporter des gens ou du fret, que certains appellent des trains, d'autres "trams", ...
Mais, comme je l'ai dit ailleurs, mon propos c'est la biodiversité et le développement durable, et donc "circuler à dose très modérée." Et surtout pas à grande vitesse.

Gilles Jardinier 4 février, 10:42

...(pardon) et pour la suite de votre propos, je suis d'accord, bien sûr.

Chapeau 4 février, 14:12

la partie aérienne est déjà importante et doit être aménagée en priorité , ce qui ne nécessite pas des sommes considérables,

Pour ouvrir un tout petit kilomètre, la Mairie débourse 7 millions d'euros dans le 15e.

dominique2 4 février, 10:59

OUI avec l'explosion de la population dans et autour de Paris, il faut développer les transports en commun. Le vélo, les poussettes et les piétons, cela ne suffit pas. ON peut avoir aussi un trolleybus articulé comme à Limoges et Saint-Etienne, etc. C'est silencieux, non polluant, et très prisé des habitants.

8 «je suis d'accord»

ILEF 4 février, 11:10

Non, il me semble qu'il vaudrait mieux y permettre des ciculations douces : voies piétonnes et cyclistes.
Je suis cycliste et dans Paris, le plus dur ce sont les innombrables feux rouges qui obligent à poser pied à terre et à redémarrer. Avec une ancienne voie ferrée il n'y a pas ce problème et on peut rouler sans trop d'effort et avec moins de pollution immédiate.

9 «je suis d'accord»

Voronwe 4 février, 14:52

Oui, il serait dommage de supprimer cette vocation, qui pourrait être utilisée (doublement T3 avec station plus éloignée, donc tramway "express" ?)

9 «je suis d'accord»

Chapeau 4 février, 14:56

Il ne s'agit pas de doubler mais de compléter le service proposé. L'un local, le T3, l'autre plus rapide et à vocation régionale qui serait plus emprunté par les habitants de la Petite Couronne que le T3.

Sandra 5 février, 13:38

Bonjour à tous les deux. Si, vous l'avez bel et bien écrit, il s'agit de doubler le T3 ! Et comment ça, un tramway local plus un tramway régional, vous pensez qu'on a les moyens de doubler et de distinguer le transport local et le transport régional ? Si le T3 n'est pas suffisant il ne fallait pas supprimer les PC 2 et 3 (bus propres). De plus les habitants de banlieue n'ont pas besoin de tourner autour de la ville pour venir travailler à Paris.

FERDANT 5 février, 14:44

Sandra,

J'ai entendu dire que lire, comprendre et réfléchir pouvait faire progresser les débats. Je vous y invite donc...

Sandra 5 février, 15:25

Ferdant : C'est justement ce que vous n'avez pas fait ! Mieux vaut aussi ne pas se contredire soit même et entre intervenants de même avis...

FERDANT 5 février, 15:34

Sandra, j'attends toujours de votre part des références sourcées et vérifiables, qui puissent donner un peu de crédit à vos propos.

J'ai surtout lu jusqu'ici des avis et des opinions personnelles, et je reste sur ma faim !

Vincent 4 février, 15:31

Cela fait des dizaines d'années qu'on se passe de cette voie ferrée, profitons en pour l'aménager de façon utile, agréable et ludique. Une voie piétonne, de vélos, des boutiques..
Il y en a assez des bus, des trams, des métros..
On veut du calme !
Pas un nouveau train qui passe sous nos fenêtres !
Un riverain.

6 «je suis d'accord»

Bruno 4 février, 16:18

Bonjour,

Et les gens qui doivent prendre les transports en commun, vous leur proposez quoi : de s'acheter une voiture, une moto ou un scooter ?

Les riverains de la ligne 6, dont je suis, pourraient aussi demander du calme et par voie de conséquence l'arrêt de la ligne 6. Ce serait une bonne idée, vous ne trouvez pas ?

Après tout, quelle idée de travailler en Île-de-France et de prendre les transports en commun ?

Vincent 4 février, 16:31

Nous venons de subir 4 ans de travaux pour la mise en circulation du T3b qui passe à 500 m !
Nous parlons ici de millions d'Euros pour une ligne qui viendrait doubler celle du tram.
Quant à arrêter une ligne existante, bel exemple de débat constructif !
La question est justement de savoir si nous avons besoin de cette ligne ou non.
Si la ligne 6 a été mise en service, c'est qu'à priori on en avait besoin !

Moi je dis que nous avons besoin de calme et de verdure sous nos fenêtres, pas d'une ligne qui coûterait des millions pour doubler une ligne qui vient d'être mise en service.
A bon entendeur..

saraly 4 février, 16:48

C’est votre avis, personnellement j’en ai marre de passer par le centre de Paris pour aller dans le 14e ou autres à partir du 20e. Pour de très nombreux trajet de rocade il est plus rapide de repasser par Châtelet, ce qui est quand même assez aberrant. On fait sans oui parce qu’on n’a pas le choix, mais ça ne veut pas dire que c’est inutile. Les arrondissements périphériques (70% de la population parisienne) mais aussi les communes limitrophes ont beson d’une desserte en rocade rapide et efficace, en supplément des lignes 2 et 6 (rocade intérieure éloignée de la PC) et du T3 (tramway trop lent et pas assez fréquent pour être concurrentiel avec le métro pour un trajet de rocade).

Enfin le bruit à Paris provient surtout des VOITURES et non des bus, trams et métros, qui ont une emprise bien plus faible que les voies de circulation automobile. C’est quand même hallucinant cet acharnement contre le train alors que la majorité des parisiens subit plutôt le bruit incessant des voitures. Et la ça ne s’arrête jamais par contre. Essayez de dormir dans un appartement donnant sur un boulevard ou une avenue, ça ne sera pas les bus, trams et métros qui vous gêneront, mais bien les voitures avec des pointes supérieures à 50km/h. Et pendant toute la nuit. Vous avez peut être la chance de vous rendre à votre travail à pied, mais ce n’est pas le cas de l’extrême majorité des franciliens, qui ont grandement besoin de ces bus, trams et métros. Allez voir à Los Angeles si la vie est plus calme dans une agglomération qui s’étend sur plus de 100km avec juste 4 lignes de métro !!

Voronwe 4 février, 16:51

Oh mais oui, comme c’est bruyant un train (surtout un tramway...). C’est beaucoup plus bruyant qu’un grand boulevard...
Plaisanterie mise à part, pensez à ceux qui ont, sous leurs fenêtres ou au bout de leurs jardin, une ligne de TGV ou une autoroute...Si il avait fallut abandonner tout les projets ferroviaires dérangeant les oreilles "sensibles" des riverains, il n’y aurait pas beaucoup de chemin de fer en France. Un projet de tram-train, comme le tramway 2 (Pte de Versailles-Bezons) ne serait pas si bruyant : pour l’avoir prit, je peux dire qu’il ne crache pas les décibels.

Vincent 4 février, 16:53

J’imagine que vous répondez au message initial, pas à la réponse que je viens de poster.
Je persiste à dire que nous n’avons pas besoin de cette ligne après 4 ans de travaux pour inaugurer le T3b qui sera prolongé jusqu’à la porte d’asnières en 2017.
Gardons notre argent pour autre chose ou économisons-le !

Bruno 4 février, 16:59

Je ne vais reprendre les arguments présentés depuis plusieurs jours qui montrent 1. qu’un transport en commun sur la Petite Ceinture serait complémentaire de la ligne de tramway T3 ; 2. qu’un transport en commun sur la Petite Ceinture srait utile pour la Région Île-de-France.

En parcourant les différents fil sur ce site, vous trouverez ces arguments.

J'ai pris l'exemple de la ligne 6 également pour montrer que l'on peut vivre à côté d'une voie ferrée en exploitation avec du tramway ou du métro, et pour montrer l'absurdité de se passer d'une voie ferrée existante pour du transport en Île-de-France. Vous semblez être d'accord avec moi sur le fait que ce serait une absurdité de l'arrêter. Alors pourquoi une ligne qui n'est plus utilisée réguilèrement depuis 1993 ne pourrait plus l'être pour répondre aux besoins actuels et futurs ?

A cause de la résistance aux changement de certains riverains ?

Ce qui est étonnant dans de ce débat, c'est de voir le refus catégorique de certains riverains de débattre de la possibilité de réutiliser la Petite Ceinture pour du transport ferroviaire. Une attitude plus logique consisterait à dire : soit, c'est une voie ferrée, alors s'il est utile de la réutiliser, faisons-le mais en veillant à ce que des aménagements limitent les nuisances pour les riverains ; et là où c'est possible, permettons aux riverains d'utiliser des parties de la plate-forme, par exemple pour aménager des jardins partagés.

Mais non, l'attitude de certains riverains consiste malheureusement à refuser catégoriquement la réutilisation de la ligne, autrement dit à nier la réalité. Votre réaction en est un exemple.

Vincent 4 février, 17:10

Dans une mégapole comme Paris où on subit à longueur de journée la promiscuité et l'agression sonore et visuelle, laissez nous quelques espaces de liberté et d'ouverture. L'espace de la petite ceinture est une occasion formidable de rendre plus vert des arrondissements comme le 20, le 19 et le 18 qui n'en peuvent plus du minéral, des tags et de l'agressivité qui va avec. Rendons l'espace public plus accueillant, plus lumineux..
Ne le surchargeons pas d'un nouveau moyen de locomotion dont nous n'avons pas besoin, et surtout pas les moyens de financer.
Il n'est pas prouvé que nous avons besoin de cette ligne, le débat ici en est bien l'objet. Il s'agit bien de peser le pour et le contre dans un contexte de crise ou le moindre Euro compte.
Faire une coulée verte revient bien moins cher que de réhabiliter cette ligne qui, je le répète, suit à quelques centaines de mètres, celle du T3b qui sera prolongé jusqu'à la Porte d'Asnières en 2017.
Il ne s'agit pas de refus systématique, il s'agit simplement de bon sens.

Bruno 4 février, 17:24

« L'enfer, c'est les autres » écrivait jean-paul Sartre.
Encore une fois, vous trouverez sur ce site des interventions qui présentent l'intérêt d'utiliser la Petite Ceinture

pour du transport ferroviaire et des exemples de ce qu'il est possible de réaliser comme aménagements profitant aux riverains.

Cela changera du refus systématique au nom du « bon sens » de riverains qui ne veulent pas voir leur environnement évoluer.

10 «je suis d'accord»

HUMBERTJEAN 4 février, 17:49

Tout à fait. Il paraît en effet difficile de déclarer que certaines parties de la PC n'ont aucune utilité ferroviaire. Les besoins futurs en transport sont tels que ce serait une grave erreur de "ceder" les parties de la ligne qui n'auraient plus de vocation ferroviaire.
Cela étant certaines parties n'ont peut-être pas vocation à être exploités avec des moyens ferroviaires lourds. Des moyens "legers" tels que le tramway ou tram-trains seraient dans ce cas peut-être plus adaptés, compte tenu des trafics à assurer (tant fret que voyageurs).

14 «je suis d'accord»

eBoc 4 février, 18:22

Les arrondissements périphériques parisiens, à la limite externe desquels se situe le tracé de la Petite Ceinture, constituent une zone défavorisée par les transports en commun. L'homogénéité de desserte par ceux-ci dans Paris intra-muros résulte d'une vision superficielle. Plus de cent cinquante ans après avoir été annexée à la Ville, la couronne périphérique interne, située à l'extérieure de la rocade de métro M2-M6, compte 50% de la surface totale de la Ville (hors Bois), 64,5% de sa population, 41,5% de ses emplois salariés. Dans 6 de ses 9 arrondissements, le nombre d'emplois salariés est supérieur à celui des résidents actifs. Dans tous la mixité emploi/habitat y progresse. C'est la zone de Paris où la croissance de l'activité est la plus forte, et les multiples projets de renouvellement urbain qu'elle connaît ne peuvent que conforter cette tendance.

Pourtant, à l'intérieur de ce territoire, le métro ne compte que 5 points de correspondances contre plus d'une cinquantaine sur et à l'intérieur de la rocade M2-M6 (respectivement 19 sur M2-M6 et 32 à l'intérieur) !

Les stations de RER ou de Transilien y sont rares, sauf à l'ouest où le RER C réutilise une portion de la Petite Ceinture. Plusieurs gares SNCF avaient été fermées au fil des ans dans cette couronne (Ouest Ceinture sur la banlieue Montpanasse, Pont Marcadet sur la banlieue nord, Bercy-Ceinture sur la banlieue Sud-Est, Bel-Air et Reuilly sur la ligne de la Bastille). Aucune gare de RER n'y est présente, hors celles des vielles lignes de Sceaux et de Versailles RD, intégrées aux RER B et D respectivement.

La création, en cours ou projetée, des gares Rosa Parks (ex-L'Evangile) et Porte Maillot sur le RER E, et de celles de Pont Cardinet, Porte de Clichy et La Maison Blanche, sur la ligne bleue du Grand Paris Express, sont d'heureuses exceptions qui marquent un renversement de tendance, mais qui n'intéresseront que certains points de cette couronne.
La rocade de tramway T3 n'offre à ces lignes radiales que des correspondances très asymétriques en capacité et débit.

Il serait intéressant de calculer le nombre de kilomètres de lignes ferroviaires lourdes de transport en commun (métro, RER, Transilien) par habitant (ou emploi) dans les différentes couronnes successives de Paris et de sa métropole.

Je crois pouvoir dire que si la densité d'habitants et d'emplois s'effondre dès que l'on passe le Périphérique, le maillage des réseaux disparaît dès que l'on franchit l'enceinte des Fermiers Généraux de 1785.

Ceux qui habitent ces quartiers remarquent bien la nature des trajets qui y commencent ou qui s'y terminent : la fréquentation des stations du métro y est aussi asymétrique que celle d'une ligne de banlieue. Le ruban de charge des lignes également. Et l'équipement des stations est même prévu en conséquence puisque les escaliers mécaniques y sont installés pour remonter à la surface seulement depuis le quai sur lequel arrivent les usagers très majoritaires venant du centre de Paris !

Un voyage d'un point à un autre des arrondissements périphériques implique souvent de multiples correspondances même quand la longueur du trajet total est moyenne. Quant au tram T3, il n'est fait que pour les courts déplacements, à moins d'avoir le temps.

Ceux qui douteraient des performances respectives du tram T3, du métro et du chemin de fer de Petite Ceinture à l'époque où il était en service, et dans un futur que nous espérons proche où il serait remis en service, je les renvoie à l'exemple ci-dessous, qui donne les temps de trajets sur un parcours que je pratique assez souvent, de Porte de Montreuil à Porte de Versailles ou inversement :

Par le T3 (11,615 km) à la vitesse commerciale officielle de 19 km/h (changement T3a-b compris) : 36 mn 41s
Par le T3 à la vitesse commerciale réelle mesurée de 16,5 km/h : 42 mn 14s
Par le T3 selon le site Internet RATP : 43 mn
Maraîchers à Pte de Versailles, par le métro, moyennant 2 correspondances, M9 + M6 + M12 (selon le site Internet RATP) : 43 mn
Rue d'Avron à Vaugirard par la Ceinture, en train à vapeur (Service accéléré de 1903, 11,1 km à 27 km/h) : 24 mn 40s
Idem par la Ceinture avec un système de transport moderne (interstation de 1100 m, stations d'origine conservées, et vitesse de 33 km/h) : 20 mn 11s

Enfin, je mets à la disposition des personnes intéressées, le fichier ci-joint qui donne les distances entre stations sur la ligne de tram T3 (feuille 1, protégée). Il permet aussi de calculer les temps de trajet à partir d'une vitesse commerciale choisie (feuille 2), ou la vitesse commerciale effective à partir du temps de parcours chronométré dans le tram (feuille 3).
Ah ! désolé, les fichiers tableur ne sont pas acceptés ! Me joindre pour l'obtenir.

17 «je suis d'accord»

Pithou 5 février, 14:55

Ancien horairiste à la SNCF j'ai en ma possession une "marche type" (=timing) sur la petite ceinture (fait sur l'ordinateur de la SNCF servant à élaborer les horaires)... dommage que les fichiers ne soient pas acceptés : pour info, on a (avec arrêts) Porte de Vincennes à Pont de Flandre (métro Corentin Carioux) en 15 mn ... Alors avec le T3b on pleure ...

saraly 5 février, 15:04

Sur les horaires de 1914 de la PC (page wikipedia) on voit en effet que ce trajet se fait en 14min !! Sur la RATP, une simulation m'a donné 21minutes. C'est quand même hallucinant de voir qu'on allait plus vite il y a 100 ans dans des trains à vapeur !! Pendant ce temps la on bat des records de vitesse avec le tgv, complètement incohérent.

eBoc 5 février, 17:17

Errata : les connaisseurs auront rectifié d'eux-mêmes ; à la fin du troisième § dans mon intervention du 4/2/2013 ci-dessus, je voulais parler de la ligne de Versailles RG (et non RD !), intégrée au RER C (et non au RER D). Décidémment c'est fatiguant de préparer toutes ces contributions !

Pour le fichier tableur annoncé, je pense trouver une parade pour le poster (intégration dans un fichier texte ou modification de l'extension du nom de fichier, à rétablir par l'utilisateur).

eBoc 6 février, 17:47

Voilà le fichier tableur promis. Avant de l'utiliser, changer l'extension de nom de .doc à .xls

eBoc 4 février, 18:33

Je préfère acheter mes légumes et mes fruits à un producteur de la région, mais je détesterais qu'un ayatollah viennent m'interdire les oranges ou les ananas, au prétexte qu'ils viennent d'au delà des mers.
J'apprécie tout à fait de disposer dans mon quartier des commerces, services, espaces verts nécessaires, et même d'un emploi comme je l'ai connu par chance pendant quelques années, mais je haïrais ceux qui me rendraient très difficiles les déplacements à l'autre bout de l'agglomération, restreindraient arbitrairement ma mobilité et contrarieraient ainsi mes chances professionnelles ou même mes loisirs.

C'est pourtant au nom de ces principes « localistes », imposés sournoisement et non pas discutés démocratiquement, qu'après avoir mis sur les boulevards un tram coûteux, lent et sans possibilité d'amélioration, on s'apprête à démantibuler la Petite Ceinture, à la couper stupidement en trois morceaux alors que sa longueur est un avantage majeur ;
et à promettre comme très éventuel lot de consolation, un tramway urbain sans rapport avec le potentiel de cette ligne, non sans dégrader le site propre d'origine par de multiples coupures, diminuer le gabarit offert, de même que la longueur et la capacité possibles des rames, et la vitesse commerciale. Pour ne rien dire du charme incomparable du site, qui ne résistera pas à ce massacre.

Le projet qui nous est proposé par les élus en place est aussi détestable que la manière dont le débat est conduit en réunion et dont les questions sont choisies.

18 «je suis d'accord»

Cosinus 4 février, 23:58

Peut-on prétendre aujourd'hui que "l'utilité ferroviaire n'est plus avérée" ? Dans vingt, trente, quarante ans, il paraitra évident qu'une infrastructure circulaire doit être intégralement préservée.
Ceux qui ont entrepris de détruire le maillage ferroviaire en France dans les années 30 ont commencé par ne supprimer que de modestes portions pour que l'ensemble périclite.

Si nous laissons détruire une seule partie (à ce propos, pourquoi ne pas prévoir de reconstruire le Point du Jour, même en souterrain jusqu'à Vaugirard ?) c'est l'avenir qui est sacrifié

12 «je suis d'accord»

ChaGui 5 février, 02:56

Pourquoi son utilité ferroviaire n'est-elle "plus avérée" ? on a besoin de transports en commun qui font le tour de Paris et au lieu d'utiliser les rails de la Petite Ceinture et d'aménager des nouveaux accès (escaliers et ascenseurs), on a CONSTRUIT des tramways !
Oui, la vocation transports de la Petite Ceinture doit être conservée.

12 «je suis d'accord»

Sandra 5 février, 10:00

Le nord est de Paris possède déjà assez de transports (bus, métros, vlib, autolib... et T3 !). Il faut arrêter de vouloir à tous prix faire encore et sans cesse le tour de la ville. Ceci n'aidera pas les travailleurs en provenance des banlieues à arriver plus vite au boulot. Il faut développer les transports dans les banlieues. De plus l'avenir est à la délocalisation régionale et au travail à domicile. Ces méthodes se développent aujourd'hui dans de nombreuses entreprises. Et il ne faut pas oublier que la ville s'est construite autour voire parfois sur la PC. Chaque quartier s'est 'approprié' sa portion de PC. Des portions de la PC sont inclues dans ces quartiers. Il n'est plus possible de les dissocier. On ne peut plus revenir en arrière. Le nord est de Paris est en train de sortir de la misère. Il ne peut et ne doit pas concentrer à nouveau toutes les nuisances. Il faut préserver l'environnement des riverains, leur tranquilité, leur qualité de vie. C'est important aussi.

8 «je suis d'accord»

Bruno 5 février, 10:56

Bonjour Sandra,

On a bien compris qu'en tant que propriétaire ayant acheté un appartement le long d'une voie ferrée existante, vous ne vouliez pas voir de circulations ferroviaires sur celle-ci. On ne peut pas bloquer un projet à cause de riverains qui ne veulent pas voir la réalité en face, à savoir que des trains peuvent circuler sur une voie ferrée. Encore une fois, des aménagements techniques sont possibles pour minimiser les nuisances.

Maintenant, indépendamment de la question de la Petite Ceinture, si vous venez de vous engager dans un emprunt à rembourser dans les 15-20 ans à venir, je vous souhaite sincèrement bonne chance. Car avec l'augmentation prévisible de la fiscalité, l'explosion de la bulle immobilière, l'augmentation du coût de la vie et la baisse du pouvoir d'achat, les années à venir risquent malheureusement d'être difficiles pour certains propriétaires.

Sandra 5 février, 11:19

Bonjour Bruno. La réalité c'est qu'on nous parle de la coulée verte depuis toujours et qu'elle est désirée et attendue par les riverains depuis longtemps. La coulée verte n'est pas un rêve, elle n'a pas été inventée par les riverains, elle nous a été promise ! Plus rien ne circule sur la PC depuis des années. C'est aux pro-tram de voir la réalité en face. Il fallait vous battre contre la construction des immeubles à l'époque. Aujourd'hui il faut accepter et respecter ce qui existe : les immeubles et les habitants.

saraly 5 février, 11:55

Parce que vous pensez vraiment que toutes les promesses des élus sont tenues ????
Encore une fois je suis désolée mais le nord est parisien ce n'est pas QUE le 19e arrondissement, vous avez peut être l'impression que le 19e est correctement desservi mais vous n'utilisez pas les transports quotidiennement, donc c'est votre avis. Dans le 20e en tout cas (et nous sommes tout autant concerné que n'importe quel autre arrondissement) la situation est critique, et nous sommes mal desservis en transport rapide (me dire le contraire serait de la mauvaise foi) : 5 stations intérieures (dont 2 sur la 3bis), juste 3 lignes traversant l'arrondissement (dont la 3bis) et la seule connexion intérieure est avec la 3bis. 3 lignes de bus saturées (3eme, 6eme et 7eme en terme de fréquentation), situation en forte pente qui limite fortemment les déplacements à vélo (métro télégraphe point le plus haut de Paris)
Donc non le nord est ne possède pas "déjà assez de transport". Ce n'est pas parce que vous l'écrivez des dizaines de fois que cela deviendra vrai !

FERDANT 5 février, 16:45

Sandra,

"La réalité c'est qu'on nous parle de la coulée verte depuis toujours et qu'elle est désirée et attendue par les riverains depuis longtemps" : moi, on me parle de la fin de la crise (ou de la paix dans le monde) depuis un bout de temps. Je ne suis - hélas - pas assez naïf pour y croire...

Bwaje 5 février, 10:13

Bonjour, j'ai créé ce groupe il y a 3 ans : https://www.facebook.com/groups/284890291731/, pour l'introduction de la draisine en milieu sauvage urbain.

1 «je suis d'accord»

Liliane 5 février, 11:15

J'ai relu avec intérêt les différentes interventions et je confirme en accord avec d'autres pour l'avoir observe , que le T3 qui a été mis en circulation à la mi-Décembre est pratiquement à moitié VIDE aux heures de pointe et aux trois quart VIDE lors des autres plages horaires. Je m' aperçois aussi que la majorité des habitants du 19ème se sont exprimés à la mairie en FAVEUR d'une coulée verte, CONTRE un trafic ferroviaire sur la partie

Nord-Est de la PC. Les nombreux arguments en faveur de cette option ont tous été largement exprimés et argumentes sur ce site. À la lecture des débats , il apparaît clairement que ce sont seulement quelques intervenants partisans acharnés d'un trafic ferroviaire sur la PC qui soutiennent envers toute évidence que ce trafic serait LA réponse a TOUS les problèmes de transport d'île de France. Comme si Toutes les réponses aux transports franciliens seraient le sacrifice de l'un des plus beaux parcs parisiens , les Buttes Chaumont et le sacrifice écologique de nombreux quartiers populaires du Nord Est parisien. Je confirme pour l'avoir observe et en accord avec de nombreux intervenants que les rails de l'ancienne PC passent au milieu de groupes d'immeubles et à proximite extrême d'autres (moins de 5 a 10 mètres). Dans ces conditions, il semble tout à fait déraisonnable d'infliger à ces habitants les nuisances extrêmes d'un tramway, visuelles, sonores, potentiellement sanitaires, alors que l'utilité publique d'un tel tramway n'est absolument pas démontrée. D'autres priorités réelles elles, de transport doivent être envisagées comme le Grand Paris. Les quartiers Nord de la capitale ont maintenant besoin de calme et de sérénité et non d'être transformés en grande Gare comme le préconisent certains qui n'y habitent pas. Au total, nous sommes nombreux à nous exprimer en faveur d'une coulée verte entre les parcs de la Villette et les Buttes Chaumont. nous n'avons absolument pas besoin que certains essayent de faire des choix à notre place ou essayent de faire notre soi-disant bonheur contre notre gré.

7 «je suis d'accord»

Sandra 5 février, 12:24

Bonjour Liliane :-) Rien à ajouter... C'est parfait !!!

FERDANT 5 février, 16:39

Tiens, un nouveau groupe Sandra-Liliane vient de se créer ? ;-)

Liliane,

"le T3 qui a été mis en circulation à la mi-décembre est pratiquement à moitié VIDE aux heures de pointe" : parlons-nous du même tram, dans la même ville, aux mêmes heures de pointe ou évoluez-vous dans un univers parallèle, un monde des Bisounours idéal où coule le lait et le miel et ou les trams sont meublés en fauteuils Eames ? Ce n'est pas une vue de l'esprit que de vouloir utiliser réellement le T3 aux vraies heures de pointe et de devoir laisser filer une rame, puis une deuxième, avant de pouvoir enfin se tasser dans une troisième, c'est juste du VÉCU !

"la majorité des habitants du 19ème se sont exprimés à la mairie en FAVEUR d'une coulée verte, CONTRE un trafic ferroviaire" : fort bien. Il s'agit d'une consultation destinée aux Parisiens (et non aux seuls habitants du 19e), et même aux habitants des communes limitrophes (mentionnés dans le vœu de l'Exécutif, mais bizarrement pas trop avertis de cette "démocratie participative", qui semble les considérer comme des pestiférés, sauf évidemment pour financer les infrastructures Franciliennes). Nous verrons bien le 14 février quelles tendances se seront réellement exprimées.

Je vous remercie de considérer avec un certain mépris les contributions de ceux qui prétendent (avec force démonstrations) que l'intérêt de ceux qui veulent

pouvoir se déplacer est moins pertinent que ceux qui abhorrent toute idée de transport ferroviaire : vous avez là une conception de la démocratie qui vous vaudrait une médaille … en Corée du Nord !

Le cabinet Res Publica, à qui a été confié la tâche de collationner les échanges et les contributions des uns et des autres se fera un devoir de rétablir la vérité des tendances qui se sont exprimées tant sur ce site que dans les réunions locales. La synthèse qui sera produite sera attentivement comparée aux travaux réalisés par des auditeurs indépendants qui effectuent parallèlement le même travail (on n'est jamais trop prudent).

Par ailleurs, je n'ai pas lu dans les contributions que l'usage ferré de la ligne de Petite Ceinture serait "LA réponse a TOUS les problèmes de transport d'île de France" (sic) : épanouissez-vous dans l'outrance et la déformation des propos réellement tenus (et vérifiables), cela ne grandira pas pour autant votre démonstration.

Personne non plus n'a demandé à offrir en holocauste VOTRE parc des Buttes Chaumont ! Je dit VOTRE car on croirait à vous lire que vous êtes l'héritière présomptive de l'ingénieur Jean-Charles Alphand ;-)

"il semble tout à fait déraisonnable d'infliger à ces habitants les nuisances extrêmes d'un tramway, visuelles, sonores, potentiellement sanitaires" : si je partage avec vous le souci du bien-être des riverains que DANS TOUS LES CAS D'AMÉNAGEMENTS il faudra protéger (vous voyez, je me soucie de votre bien-être), je pense vous avoir démontré avec vos propres études citées que le risque "potentiellement sanitaire" avait fait pschitt rien qu'en lisant les conclusions !

"alors que l'utilité publique d'un tel tramway n'est absolument pas démontrée" : comme je suis désolé, Chère Liliane, que votre configuration informatique ne vous ait pas permis de consulter les nombreux documents que ces "quelques intervenants partisans acharnés d'un trafic ferroviaire sur la PC" (sic) ont rendus publics sur ce site. Quel dommage également que les études publiées qui abondent dans votre direction soient absentes de ce débat : elles m'auraient peut-être convaincu ?

"Les quartiers Nord de la capitale ont maintenant besoin de calme et de sérénité et non d'être transformés en grande Gare comme le préconisent certains qui n'y habitent pas" : revoici l'argument massue de Liliane ! Seuls ont droit de cité ceux qui vivent à proximité de la PC dans les quartiers Nord de la capitale : les autres, votre avis n'intéresse pas Liliane. On remarquera encore au passage la mention d'une "Grande Gare" qui n'est citée que par… Liliane !

"nous n'avons absolument pas besoin que certains essayent de faire des choix à notre place ou essayent de faire notre soi-disant bonheur contre notre gré." :

ah ? C'est l'apanage de vos élus de faire des choix à votre place, ne l'oubliez pas, prochainement devant les urnes ;-)

saraly 5 février, 17:06

Je voudrais juste rajouter que les habitants du 19e ont la chance d'habiter l'arrondissement avec le plus d'espace verts de Paris (hors bois) avec 97.57ha, soit 14.63% de la surface de l'arrondissement (source wikipedia). A coté le 18eme fait avec 17.79ha et le 20e 33.66ha. Bon 15% d'espaces verts ça me semble honnête, on ne peux pas exiger 25% d'espaces verts dans la plus grande ville de France, dans ce cas la faut déménager à la campagne. Voyant cela, j'ai un peu de mal avec la nécessité absolue de la coulée verte dans le 19e. Par contre un transport qui amènerait les AUTRES parisiens à profiter de ces espaces, personnellement ça me semble plus cohérent.

Nat_19e 5 février, 13:40

Une voie ferrée circulaire en plein Paris, sur voie propre, avec des ponts, des viaducs, des tunnels, des talus, des tranchées, sans rien qui l'interrompe, ni croisement ni feu... on voudrait démanteler une telle infrastructure ? Un peu comme l'état a bradé ses (ou plutôt nos) autoroutes ?

Surtout quand on voit l'état des transports en commun Parisiens, quand on les utilise quotidiennement : sur la ligne 4 il ne se passe pas une semaine sans qu'il y ait un incident technique (ou autre) qui vienne perturber le trafic, même les jours fastes on voyage debout et entassés...

Ce qui étonne quand on regarde les horaires de 1914 de la petite ceinture (cf. Wikipedia) c'est qu'il fallait moins de temps pour relier ses gares qu'il n'en faut aujourd'hui avec le T3 pour faire un parcours équivalent (cf. Ratp Itinéraire)... en un siècle, quelle avancée !

Un transport qui soit enfin synonyme de plaisir, également pour les touristes, flâneurs, contemplatifs, où l'on puisse prendre son vélo aux heures creuses, un accès direct aux parcs et bois... ou bien pour du fret... pourquoi se priver de toutes les possibilités offertes ?

Et pour en faire quoi ? quelques pistes cyclables et promenades plantées, de quelques mètres de large, comme celle qui part de Bastille, tellement aménagée qu'elle évoque tout sauf la nature. Autant conserver son état actuel, ballast et corridor de biodiversité.

Si RFF se désinvestit de l'essentiel de la petite ceinture pour qu'elle soit divisée en segments, avec des propriétaires et des usages distincts comme cela est proposé, c'est son découpage et sa disparition qui sont programmés.

22 «je suis d'accord»

saraly 5 février, 14:55

Vous avez tout à fait raison. J'aurais mis moins de temps pour aller au travail en 1914 dans des trains à vapeur que aujourd'hui, quelle aberration !! (horaires de la PC en 14 : http://upload.wikimedia.org/wikiped...)
La PC traverse ou passe en dessous de nombreux parcs, et cela permettrait à de nombreuses personnes de s'y rendre plus aisément. Plutôt que quelques riverains privilégiés aient quelques m2 de verdure sous leurs fenêtres, autant faire en sorte qu'un maximum de personnes puissent avoir accès aux grands

parcs existants. Cela profiterait à un plus grand nombre. De plus isoler la PC de la circulation pedestre permettrait de ne pas empiéter sur la nature et de garder la biodiversité. Les nombreuses personnes qui réclament une promenade piétonne et cyclable qui soi-disant permettrait de mieux conserver la biodiversité se mettent le doigt dans l'oeil. Voir ce qu'il s'est passé lors de l'aménagement du sentier nature et de jardin planté dans le 12e le long de la PC, je cite le site de la ville de Paris : "Pour accueillir les parcelles de jardin partagé et le sentier nature, d'importants travaux ont été mis en œuvre et la nature sauvage des lieux fortement bouleversée. Des actions de régénération sont en cours pour rendre aux différents milieux leur visage d'origine." (http://www.paris.fr/loisirs/se-prom...). Le pire serait le betonnage pour une piste cyclable, dans le dernier document mis en ligne sur le site de la concertation il y a plusieurs exemples de ce type : la Detroit's Dequindre Cut Greenway, la Baana Bicycle Corridor à Helsinki, la Jerusalem Railway Park, la piste Roger Lapébie en Gironde et la Florida Keys Overseas Heritage Trail. A chaque fois la piste cyclable a necessité le betonnage de l'ancienne voie ferrée. Dans certains cas, le but est de créer une piste cyclable isolée sur de très grandes distances et cela est justifiée (la piste de 170km en Floride et celle de 56km en Gironde par exemple). Mais pour les petits tronçons comme Helsinki (1.3km) et Detroit (2.2km) qui ont plus une vocation de promenade récréative, franchement c'est super moche et on a pas l'impression d'être dans la nature. A l'inverse la biodiversité n'est pas perturbée aux abords des voies. Il n'y a qu'à voir les trains historiques qui traversent de la nature sauvage (en corse ou dans les pyrénées). Dans le même dossier, la photo de la voie ferrée de Haller Willem montre une végétation très importante juste aux abords de la voie et de la gare. Il faut savoir ce que l'on risque. Une piste cyclable pourrait être pratique (mais les accès pas vraiment) mais dénaturerait le lieu. Pour une voie piétonne, le risque est moindre. On peut installer des planches de bois sur les rails comme dans le parc Südgelände à Berlin pour être le moins intrusif, mais rien n'empêchera les gens de sortir du chemin et de piétiner les abords, c'est un risque à prendre. Un train (panoramique comme cela a été proposé) permettrait de préserver la nature et en même temps d'offrir un moyen de transport rapide et plaisant aux voyageurs franciliens, mais aussi aux touristes qui pourraient se rendre facilement d'un parc à l'autre et sortir un peu des arrondissements centraux.

saraly 5 février, 14:56

Petit aparté, Nat_19e, vous habitez dans le 19e ? Tous les habitants du 19e ne sont donc pas pour une promenade entre les buttes chaumont et le parc de la villette.

Nat_19e 5 février, 17:55

Oui Saraly j'habite le 19e et je ne me reconnais pas dans les commentaires qui affirment que "les habitants du 19e se sont exprimés en faveur d'une coulée verte". Je comprends très bien par contre que des riverains immédiats de la PC qui ont acquis un logement donnant sur voie ferrée voudraient le transformer (et le valoriser !) en un logement sur jardin, mais c'est évidemment une position individuelle et qui doit être reconnue comme telle par ceux qui l'émettent.

Pithou 5 février, 14:51

L'aliénation définitive d'une infrastructure valant plusieurs centaines de millions d'euros (voir sur wikipédia le cout d'une ligne de métro au km) serait irresponsable. Les parisiens et "proche banlieusards" ont plus besoin de moyens de transports (surtout là où ils n'existent pas) que d'espaces verts (il me semble que ces secteurs sont dotés de "petits squares" tels que le Bois de Vincennes ou le Parc Montsouris ... Je crains que les aménagements soi disant paysagers ne soient le prélude à des opérations immobilières dans quelques années. De toutes façons le site de la PC sera sous la pression des habitants et ce dans un avenir plus ou moins proche obligatoirement reconverti en voie ferrée à grand débit. Evitons de construire à grands frais des aménagements qui seront détruits d'ici 15 ans. Pour ma part une aliénation de la PC me ferait totalement reconsidérer mes votes passés lors des municipales (et je ne suis pas le seul).

15 «je suis d'accord»

Jean-Luc 92330 5 février, 15:24

Avant d'écrire, j'ai lu un peu les contributions (au moins les plus récentes).
Pithou & Nat_19e résument bien ma pensée :

- profitons (et protégeons) ce réseau pour le rendre à sa vocation première, le trasports. Et veillons à ne pas glisser lentement vers une reclassifications de ces terrains qui à terme conduira à construire des nouveaux logements (sans transports pour les nouveaux habitants).
- transportons correctement vers les lieux de promenade ... (et de travail !.

A lire certains commentaires, Paris doit être une "ville loisirs". Pour beaucoup, c'est un passage obligé pour le travail (dans des conditions souvent difficiles).
Transformer ces voies en jardin promenade est un projet bien sympathique dans l'immédiat (et vendeur ... les élections approchent), mais irréfléchi sur du plus long terme.
Comme le dit Nat_19e : Ne bradons pas cette infrastructure.

17 «je suis d'accord»

Liliane 5 février, 15:41

A cette étape des débats je m'aperçois que certains intervenants, défenseurs acharnes du rail sont en permanence en train de donner des leçons niveau maternelle supérieure a ceux qui ne sont pas d'accord avec eux !!! S'ils aiment tellement le rail partout qu'ils commencent par en mettre à 1metre de leurs habitations, surtout un rail inutile avec une réhabilitation a prix exorbitant !!!Mais, de grâce qu'ils arrêtent de pontifier.....Les quartiers nord de Paris peuvent choisir eux même ce dont ils ont besoin. En ce qui me concerne, je me prononce a nouveau pour un transport piétonnier et éventuellement une piste cyclable dans les segments appropries.

6 «je suis d'accord»

FERDANT 5 février, 16:41

Si d'aventure, certains non-comprenants n'avaient pas saisi le sens de votre avis personnel, ils sont désormais fixés ;-)

saraly 5 février, 16:48

C'est vrai que votre commentaire liliane est tout à fait pertinent et fait élever le débat.

Pithou 5 février, 18:14

Pas de problème pour avoir des rails à 1m de chez moi : habitant en face de la Gare de Lyon, je veux bien échanger l'énorme bruit d'un "affreux tram phonogène" circulant sur rails soudés avec des amortisseurs de bruits (ça a été testé ... sur la Petite Ceinture ... et c'est ultra efficace) contre le doux et mélodieux bruissement des bus, motos, voitures, klaxons de divers volumes et vociférations des conducteurs en bas de chez moi. Je suggère donc la création d'une promenade plantée sur le Bd Diderot (charité bien ordonnée commence par soi même) le long duquel ma famille habite depuis 5 générations puis sur tout le reste de la voirie parisienne. Je me permet de signaler qu'on ne nous a jamais demandé notre avis pour installer voitures et bus en bas de chez nous ... mon arrière grand mère s'était vu débouter par la justice en 1900 alors qu'elle avait protesté contre la construction du métro ... raison invoquée : utilité publique. Je proteste donc énergiquement contre la discrimination à mon égard puisque l'on demande leur avis à certains "riverains" de la PC et pas à tous les autres habitants de Paris (et surtout pas à ceux habitant le long des Bds des Maréchaux ...)

FERDANT 5 février, 18:50

Pithou,

Votre arrière grand mère se frittait-elle avec celle de Liliane à cette époque reculée ?

Je suis trop jeune : j'aurais aimé assister à ce spectacle ! ;-)))

Guillaume 5 février, 17:00

Oui pour le maintien (le retour plutôt) à un usage transports

18 «je suis d'accord»

Liliane 5 février, 17:54

bonjour FERDANT, Je suis très honorée que vous repreniez chacune de mes phrases , si genantes a vos yeux, et qui ne vous étaient pas personnellement adressées. Je maintiens que le tramway mis en circulation à la mi-Décembre est a moitié VIDE aux heures de pointe comme je l'ai constaté ainsi que d'autres l'ont mentionné su ce forum. je maintiens qu'à la mairie , la grande majorité des habitants du 19 eme se sont prononcés pour une coulée verte, contre un tramway. je maintiens que les études épidémiologiques que vous avez vous même citées concernant les leucémies infantiles sont suffisamment troublantes . Elles ont amené l'OMS a classer les courant électromagnétiques d'extrêmement basses fréquences comme peut-être cancérigène en particulier pour les enfants de 0 a 6ans et les femmes enceintes. Le rapport que j'ai cité inclue les lignes électriques des tramways. Je pense que vous n'avez pas pris en compte l'entière signification de ce rapport. Bien entendu, ce sont des domaines de recherche prospectives qui concernent l'ensemble des courants électriques. Nous sommes bien entendu tous exposés. Les risques étant majorés en fonction de la dose, de la durée d'exposition et de la maturité des cellules c'est a dire de l'âge des personnes.. Dans ce contexte, le principe de précaution

doit être appliqué comme il est appliqué dans d'autres situations. J'en arrive à me demander à qui profite un tel acharnement de votre part.

5 «je suis d'accord»

FERDANT 5 février, 18:48

Ma très chère Liliane,

Je suis de plus en plus flatté que vous soyez honorée que je vous cite abondamment. Si je trouvais vos assertions véritablement gênantes pour d'autres que vous-mêmes, je pourrais être moins courtois à votre égard, tant le bien d'autrui me soucie fort.

Maintenez donc tout ce que vous voudrez maintenir, personne ne saurait vous faire grief de vos croyances : la France est un pays ou toutes les formes de foi peuvent s'exprimer publiquement sans que quiconque veuille vous lapider pour autant ;-)

Vous citez à nouveau les études épidémiologiques déjà traitées auparavant, mais sans répondre à cette question essentielle : quelle est la "fréquence" d'un courant continu de 750 volts ? Puisqu'il y a sur ce site des experts qui nous lisent, il serait bon de leur faire profiter de vos lumières. J'en profiterai également puisque je n'ai "pas pris en compte l'entière signification de ce rapport".

Et puisque vous vous demandez à qui profite ce que vous nommez mon "acharnement" (que n'importe qui d'autre nommerait "questions légitimes"), imaginez si vous voulez que je suis l'agent obscur d'un complot ferroviphile initié à partir des Kerguelen (dont les habitants sont frustrés de ne pas avoir de transports ferrés), et dont le but inavoué serait de nuire aux riverains de la Petite Ceinture dans le 19e arrondissement ;-)))))))

En matière d'exposition à des dangers délétères, je vous recommande l'excellente synthèse internationale de "recherche prospective sur l'exposition aux trolls dans la sphère publique". Les risques étant majorés en fonction de la dose, de la durée d'exposition et de l'immaturité des interlocuteurs, vous comprendrez que j'apprécie de voir se clore très bientôt la période ouverte à la participation sur ce site. Dans ce contexte, le principe de précaution doit être appliqué comme il est appliqué dans d'autres situations, et c'est pourquoi je vous souhaite une bonne nuit : on travaille tôt dans l'imprimerie !

Avec toute mon affection,

Votre très fidèle Jean.

Fantomas 5 février, 17:58

la vocation transports ferroviaire de la Petite Ceinture doit être conservée partout sur son tracé actuel. les générations futures nous remercierons.

17 «je suis d'accord»

VITO75017 5 février, 18:24

La vocation ferroviaire de la PC doit etre entierement conservee et bien sur developpee ,
Ou est la vision strategique de RFF ? Pourquoi le STIF,la RATP et la SNCF ne participent-ils pas a la concertation ?

17 «je suis d'accord»

Liliane 5 février, 18:55

Pour tous ceux qui pensent que nous avons trop d'espaces verts dans le 19 eme et qui militent pour un tramway sur la PC , si leur vœux est exaucé , ils n'auront plus aucun plaisir à aller dans les Buttes Chaumont car avec un tram toutes les 2 minutes et demi, aussi bruyant que celui des maréchaux, il n'y aura plus un parc mais un lieu de passage de tramway.....Comme cela ils seront contents !!!

6 «je suis d'accord»

saraly 5 février, 19:19

Je n'ai pas dit que vous aviez trop d'espaces verts, mais je voulais vous faire remarquer que vous n'êtes pas les moins mal lotis et loin de là. Et que vous n'êtes pas à quelques hectares prêt.
Vous savez la PC a été construite un peu avant le parc des Buttes Chaumont, ouverture en 1867 pour le parc et 1854 pour ce tronçon de la PC. Pendant 67ans la PC a donc circulé à l'intérieur du parc. Ce ne sera donc pas une "nouveauté".
Je vous joins une photo de la traversée des buttes chaumont de la PC. On peut voir que la végétation est très dense sur les abords de la voie, comme maintenant. Cela devait permettre de bien atténuer le bruit des trains à vapeur, d'autant qu'ils passent en tranché.
Et puis vous le savez bien, le parc est très grand, vous n'allez pas me dire que TOUT le parc sera assujeti aux horribles bruits et vibrations de ce tram inutile. En tout cas je parie que ça fascinera les enfants de pouvoir observer les allées et venues des trains.

Chapeau 6 février, 17:22

Chère Liliane,

C'est bien pour cela que le Parc Montsouris est rempli de joggeurs même si le RER B est à l'air libre dans le parc et en tranché.

liliane 6 février, 20:09

Ce n'est pas parce que le RER passe dans le parc Montsouris que nous devons faire comme eux dans les Buttes Chaumont. Notre conception des espaces verts n'est pas la même.....

Tomo96 5 février, 21:57

L'avenir nous montrera surement que nous n'aurions jamais du abandonner la PC, si celle-ci devait se fermer. Et puis, avec des possibilités de dynamisation des quartiers jouxtant la ligne (habitations + bureaux), on pourrait rééquilibrer la région vers le sud et l'est, on pourrait créer des liaisons voyageurs ne passant plus par le centre de Paris mais sur la ceinture (comme à Tokyo ou Berlin).

13 «je suis d'accord»

gil L 6 février, 00:28

L' utilité ferroviaire, de la PC, en tous les cas pour du transport est avérée dans le sens où elle peut contribuer à soulager Paris du trafic routier des marchandises.
Si pas de solution pour l'instant, les logisticiens du futur nous seront reconnaissants d'avoir su préserver l'ouvrage.
Il y a trente ans, le projet ARAMIS avait été expérimenté au niveau du Bvrd Victor puis abandonné.
http://www.metro-pole.net/reseau/li...
Cela ne doit pas décourager d'autres tests sur un lieu qui s'y prête parfaitement pour de la logistique urbaine qui aurait tant à gagner lorsqu'on considère l'essor des livraisons commandées par internet.

12 «je suis d'accord»

Liliane 6 février, 09:48

Pour saralys, Bonjour, puisque vous connaissez bien les Buttes Chaumont mais que vous ne savez pas comment y aller par les transports en commun à partir du 20 eme, voici quelques indications utiles. Les bus 60 et 26 arrivent devant les portes du parc. Les stations de métro Botzaris et Buttes Chaumont aussi. À moins de 5 minutes de marche, il y a aussi les stations de métro , Place des fêtes, Ourcq, Laumière, Bolivar, Pyrénées, Danube. La porte du Pré St. Gervais n'est pas très éloignée ....Si cela n'est pas suffisant, il vous suffit de militer pour un tramway devant votre immeuble.....avec la meilleure destination à votre convenance.

6 «je suis d'accord»

saraly 6 février, 11:36

Vous ne retenez que les arguments qui vous arrangent. Je sais très bien aller aux Buttes Chaumont merci. Je prends l'exemple de ce parc vu qu'il n'y a que cela qui vous intéresse. Je ne défends pas une amélioration de la desserte du parc mais plutôt des transports parisiens en rocade pour les déplacements domicile-

travail. L'avantage de la PC est aussi qu'elle traverse de nombreux parcs (buttes chaumont, mais aussi parc de belleville et montsouris par exemple) et que cela permettrait aussi de les rendre plus accessibles à nombres de parisiens. Ce n'est pas la même chose que d'avoir à prendre le métro pendant 20-30min et faire deux changements pour se rendre à un parc que d'y aller directement avec un tramway. Regardez les lignes qui passent à coté, 5,11 et surtout 7bis, que des lignes est-ouest partant des portes de paris vers plus ou moins le centre. Aucune ligne transversale. Donc pour les habitants des arrondissements du 18e et 20e dont je vous parlais, fortemment peuplés mais avec peu d'espaces verts, ce n'est pas si évident de venir en métro. Alors la oui il y a les bus 26 et 60. Mais j'ai fait remarquer à plusieurs reprises que ces bus sont saturés, et ce à tout moment de la journée. Ce sont respectivements les 3ème et 6ème bus les plus fréquentés de Paris avec 43 500 et 36 000 personnes par jour. On a construit des tramways pour moins que ça. Exemples : Angers (34 500 personnes en 2012), T4 Aulnay-Bondy (30 000 personnes en 2009, prévu pour 40 000), Toulouse (18500 personnes en 2011, prévu pour 30 000) [sources wikipedia]. Les fréquentations de ces bus sont donc supérieures à celles de certains tramways de province et de banlieue. Alors on peut toujours tergiverser, demander à ce qu'il y ait plus de bus mais ces lignes font déjà parties du réseau Mobilien : "Les lignes du réseau Mobilien garantissent un niveau d'offre et une amplitude minimales, certaines lignes dépassant la norme." [source STIF]. Le problème d'un bus c'est qu'il a une capacité moindre qu'un tramway (4fois moins pour un bus articulé), qu'il dépend de la circulation automobile et qu'il a des entrées/sorties limitées. Plus un bus est fréquenté, plus les temps d'attente aux arrêts sont longs. Sur les 26 on passe souvent plus de temps aux arrêts qu'à aller d'une station à une autre. Les seules améliorations possibles seraient de mettre des bus articulés, mais ça ne ferait que mettre un pansement sur une plaie ouverte. On ne peut pas mettre ces bus en site propre sur les tronçons à l'est comme ils empruntent des rues avec une seule voie par sens.
Dans le 94, ils prévoient de constuire un tramway pour remplacer le bus 183 qui a une fréquentation de 53500 personnes. [source CG94] C'est plus que le 26 et 60, mais il faut penser que un tramway à l'est récupèrerait le traffic de ces deux bus, ainsi que le 64 qui double le 26 entre gambetta et porte de vincennes.

Liliane 6 février, 09:58

Les générations futures ne nous remercierons PAS d'avoir conserve un trafic ferroviaire sur la PC. Elles nous remercieront au contraire d'avoir su conserver dans Paris de vrais espaces écologiques permettant la marche à pied et des activités associatives comme les jardins partagés. Elles nous remercieront d'avoir conserve de tels espaces de déplacement actif et non passif au sein d'une faune et flore conservées. De véritables espaces de santé. Pour s'en convaincre, il suffit d'observer quotidiennement le nombre croissant de joggeurs. Il n'y en avait pas , il y a quelques années. Ils augmentes considérablement....

7 «je suis d'accord»

Bruno 6 février, 11:15

Bonjour Liliane,

Vous conseillez donc aux gens d'aller travailler en courant ? ;-)

Voici des exemples de l'activité passée de la Petite Ceinture, qui montrent que la circulation ferroviaire ne dérangeait pas les promeneurs du parc des Buttes-Chaumont. Et en terme de nuisances, c'était plus bruyant qu'un tramway, un tram-train ou un métro.

Première image : un train de jonction circulant entre la gare de Lyon et la gare du Nord. Ces trains circulèrent jusqu'à la fin des années Quatre-Vingt. Cliché S. Zadkind.

Bruno 6 février, 11:17

Seconde image ; un train de marchandises dans la tranchée des Buttes-Chaumont au début des années Soixante-Dix. On aperçoit le pavillon Puebla et la tour des studios de télévision des Buttes-Chaumont au-dessus du tunnel. Cliché A. Lancelot.

Bruno 6 février, 11:19

En plus, on peut voir sur ces images que le transport ferroviaire est compatible avec le développement de la végétation du Parc.

saraly 6 février, 11:53

Hum c'est surtout que le jogging est à la mode. Cela a commencé dans les années 70 aux USA. Il y a 30 ans personne ne faisait de joggings en France, aux Buttes-Chaumont ou ailleurs.
Hum je pense surtout que la jeune génération n'apprécie pas que l'on ait transformé les villes en terrain de jeu pour les voitures pendant les années 60-70, et qu'on ait pris 20-30 ans de retard dans le développement de transport en commun pour la région.
Merci Bruno pour ces belles photos.

Liliane 6 février, 13:40

Pour Saralys et les autres : Le jogging n'est pas du tout une mode à mon avis , c'est un sport recommande pour la prévention de nombreuses maladies, cardio-vasculaires en particulier, prévention de prise de poids....La marche a également les mêmes effets bénéfiques. De nombreux cardiologues incitent leurs patients a la pratiquer. Ainsi si l' on préserve une coulée verte sur la PC avec des aménagements pour marche et footing, cela coûtera beaucoup moins cher qu'un tramway inutile à mon avis, et en plus cela entraînera une diminution des dépenses de santé ....Notre discussion confronte deux conceptions opposées de la vie urbaine : les partisans de la coulées verte ne sont pas opposés à tout transport car ils savent pertinemment que c'est nécessaire . Cependant, ils sont opposés à des transports REDONDANTS, entraînant le sacrifice inutile d'espaces verts et de quartiers nords de la capitale. Si, envers et contre tout bon sens , la solution tramway était adoptée, elle transformerai définitivement ces quartiers Nords en grands dortoirs dénués de lieux de promenade dignes de ce nom....Depuis que le monde existe l'être humain apprécie marche et jogging dans des lieux de convivialité. Il n'y en a pas assez dans Paris, et nos détracteurs le savent pertinemment. Ils militent contre leurs interets élémentaires.

4 «je suis d'accord»

saraly 6 février, 14:28

Non le jogging en tant que tel, courir en petite foulée en milieu urbain ou dans la nature, est apparu dans les années 60 et s'est développé dans les années 70 dans les pays anglo-saxons. Première mention du mot jogging en 62. [source wikipedia] Auparavant, la course n'était pratiquée que par les militaires et les athlètes dans les stades. Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit. Les bénéfices pour la santé bien sûr sont évidents. Vous parliez d'augmentation du nombre de joggeurs dans le parc, je vous faisais remarquer que cette augmentation est liée à la pratique du jogging, dans le parc mais aussi partout ailleurs dans le monde.

Et vous ne comprenez toujours pas que nous ne sommes pas opposés à la nature, au contraire, le transport ferroviaire n'est pas du tout incompatible avec la nature. Mais je crois que il y a déjà eu des dizaines d'interventions à ce sujet donc je ne vais pas radoter.

Par contre vous affirmez : "Si, envers et contre tout bon sens , la solution tramway était adoptée, elle transformerai définitivement ces quartiers Nords en grands dortoirs dénués de lieux de promenade dignes de ce nom." Hum je ne comprends pas comment le tramway va transformer les quartiers en grands dortoirs. Parce que dans l'état actuel la promenade verte n'existe pas, donc on ne va rien supprimer. Ca veut dire que maintenant, les quartiers nords ce ne sont que des dortoirs ? Faudrait comparer avec les villes de lointaine banlieue où les commerces se font rare. Vous êtes très dures envers votre quartier, moi je trouve au contraire qu'il y a deux grands parcs très agréables, des salles de concert, un canal le long duquel on peut se promener (oh une promenade "digne de ce nom"), la cité des sciences, des ciné, beaucoup de restaurants... Un tramway ne va pas supprimer tout cela, vous lui donnez des pouvoirs démesurés.

Si vous voulez répondre, vous pouvez cliquer sur "Commenter" plutôt que de polluer le site de nouveaux posts. Mais moi je crois que je vais m'arrêter la. Je n'arriverais pas à vous faire considérer autre chose que la tranquilité de votre precieux parc.

Chapeau 6 février, 17:20

Chère Liliane,

cela coûtera beaucoup moins cher qu'un tramway inutile à mon avis, et en plus cela entraînera une diminution des dépenses de santé

Votre avis est respectable mais il s'agit de votre seule impression qui est donc par définition, pas objective puisque c'est la vôtre.

M. Ferdant et d'autres "parleurs" aimeraient que vous citiez des sources indépendantes, officielles, vérifiables plutôt que de délivrer simplement votre simple avis, encore une fois respectable.

Nat_19e 6 février, 13:45

Je voudrais ajouter à mes contributions précédentes que je suis étonnée du peu de visibilité de cette concertation, s'agissant du devenir d'un élément du patrimoine Parisien tellement chargé d'histoire et de potentiel.

En effet j'ai appris l'existence de ce site Internet, des réunions publiques, et des visites "piétonnes" organisées par RFF par hasard, en recevant un mail d'une connaissance.
Je viens de vérifier dans nos magazines d'informations municipales (le dernier "A Paris" et le dernier "Le Paris du 19e") et rien n'est mentionné à ce sujet.

En outre, j'ai lu (sur ce site je crois) qu'un train spécial avait circulé sur la PC pas plus tard que le 18 janvier 2012, aussi dans le cadre de cette concertation où la question principale est son avenir ferroviaire, il aurait été judicieux de proposer ce mode de visite.

14 «je suis d'accord»

Chapeau 6 février, 17:14

Nous sommes bien d'accord ! On a l'impression d'être dans une concertation TGV !

Il était prévu une conférence de consensus par un voeu de la Ville, proposé par Europe Ecologie en 2011 et il semble qu'il ait eu un clash avec Mme Hidalgo et la pertinence de la conférence de consensus...
Lors des réunions publiques, les élus d'arrondissements, et Respublica reconnaissent l'effet "tambours battants" de cette "concertation".

Voici ce voeu de l'exécutif originel.

Liliane 6 février, 14:44

Pour Bruno, je me souviens effectivement de ces trains. Cependant, ils passaient au maximum une seule fois par jour, heureusement car ils faisaient un bruit ASSOURDISSANT dans le quartier, et il n'y aurait certainement pas eu de promeneurs en présence d'un trafic plus important !!! Il ne faut pas oublier que le son monte et se diffuse aux alentours même s'il provient du passage d'un train dans une tranchée. Un train même très bruyant une fois par jour ne se compare pas a un tramway bruyant toutes les 2 ou 3 minutes. Je maintiens qu'un tel tramway aurait pour effet de faire fuir les nombreux promeneurs de l'Avenue de Crimee du parc . En effet, cette avenue traversant le parc de la rue Botzaris a la rue Manin longe la tranchée. Elle est toujours très fréquentée, même si elle est elle même strictement parallèle aux trajets des bus 60 et 48. De nombreuse personnes préfèrent probablement un peu de marche ou de footing. De plus, cette avenue est utilisée pour les activités de plein air des écoles : courses à pied....Je continue a soutenir que cela ne serait plus le cas en présence de tramways bruyants.

8 «je suis d'accord»

Chapeau 6 février, 17:09

Chère Liliane,

Les riverains du Parc Montsouris et ses promeneurs vous certifient, ainsi que les banlieusards que le RER B qui dessert toutes les 90 secondes le Parc à l'air libre et en tranché ne fait fuir personne. Il attire même du monde puisque c'est un moyen de transport.

Entend-on les riverains de la rue d'Alésia du RER B qui se sont installés en face des voies, plus proche que dans le 19e, dans les années 80 suite à une opération

immobilière ? Ils se sont installés en connaissance de cause au bord d'une voie ferrée.

FERDANT 6 février, 17:22

Incorrigible Liliane,

Les élégantes qui se promenaient au parc des Buttes Chaumont dans les années folles ne semblent pas avoir souffert du trafic ni du bruit des nombreux trains vapeur (pourtant bruyants) qui arpentaient la ligne à un rythme assez élevé, en rendant de fiers services aux Parisiens qui souhaitaient se déplacer rapidement : c'est ce que l'on peut lire dans les correspondances sur cartes postales échangées à cette époque, quand on a - bien évidemment - la curiosité d'aller fouiller plus loin que le bout de son appendice nasal.

Qui imaginerait sérieusement que l'on veuille faire rouler des antiquités pour un service cadencé régulier sur cette ligne ? Les véhicules ferrés modernes ont connu, connaissent et connaîtront encore des évolutions en matière de focntionnement silencieux de nature à satisfaire la plupart des riverains.

Il n'y avait pas de sonomètre à cette époque mais Liliane peut en louer un et comparer dans son voisinage les nuisances sonores des différents véhicules ferrés (qu'elle abhorre) avec les véhicules routiers (qu'elle affectionne). Je gage que les mesures ne corroborent pas ses assertions...

liliane 6 février, 18:48

Pour FERDANT, Je pense que les élégantes des années folles auraient préfère un parcours écologique sans train bruyant et qu'elles auraient apprécié à sa juste valeur une coulée verte plutôt qu'un tramway bruyant comme celui qui circule sur les maréchaux . Les pauvres n'avaient pas le choix...Maintenant, le monde à change , il faut préserver la nature, flore et faune même en milieu urbain, ce qui est bien plus difficile que de remettre au goût du jour un concept vieux de 150 ans. Bien cordialement, la naturophile.

FERDANT 6 février, 19:09

Liliane,

Ne donnez pas dans l'anachronisme : l'écologie est un concept trop récent pour avoir été une préoccupation de ces dames. La "coulée verte" est également un gadget électoral assez récent.

Le déplacement, le transport sont des concepts bien plus anciens que les années 20, et leur application est toujours - ne vous en déplaise - d'une criante actualité.

Enfin, plutôt que tenter d'opposer les pro-nature et les pro-transport, considérez qu'une combinaison harmonieuse est possible, suivant une mixité d'usage dans le temps et/ou l'espace : je sais que ça va vous demander un gros effort d'imagination, mais vous en êtes capable... j'espère !

Emmanuel 9 février, 14:12

Au moins nous savons à quoi nous en tenir : pour Ferdant et ses alliés, l'écologie est un gadget comme la "coulée verte". Un Paris sans nature et espacé vert voilà ce qui nous attend si on continue à les suivre sur ce chemin du tout transport lourd sans réflexion citoyenne sur le "comment pourrait on faire pour avoir moins besoin de transport dans Paris intra-muros".

FERDANT 9 février, 14:19

Emmanuel,

Vous semblez rejoindre Liliane dans la petite confrérie des porteurs de lunettes de soudeurs, de bouchons d'oreilles et de neurones aux abonnés absents ?

Soit vous n'avez jamais lu dans le détail les propositions qui ont été publiées, soit vous ne les avez pas comprises mais votre dernière intervention est véritablement un monument de mauvaise foi.

FERDANT 9 février, 14:34

Emmanuel,

Si vous poussiez mon fauteuil roulant, et étiez confronté comme moi à "l'offre pléthorique de transports performants, adaptés, fiables et confortables" qui figure dans l'imaginaire de certains contributeurs qui ont perdu totalement le sens des réalités, vous seriez peut-être moins attaché à des idées pseudo-écologiques aussi saugrenues que du vélo dans un tunnel...

Emmanuel 9 février, 14:42

Cher Ferdant, J'aurais pu répondre à votre contribution si au moins elle avait été constructive. Vous dérapez une nouvelle fois, et l'adage s'applique encore "on reproche toujours aux autres ce que l'on est réellement". Bref, la "petite confrérie" est largement majoritaire pour une coulée verte aux activités diverses et pensées avec discernement, et cela, il faudra bien un jour que vous l'acceptiez.

FERDANT 9 février, 20:32

Votre entêtement à ne pas prendre en compte et faire l'effort de comprendre les propositions de mixité d'usage qui sont proposées rend les échanges avec vous impossibles : il n'y a pire aveugle que celui qui ne veut pas voir !

Zimmervinc 6 février, 15:01

nous n'avons pas besoin d'un nouveau Tram , un tout neuf qui a coûté des millions vient d'être inauguré , Non plus de trains qui font du bruit et qui ne servent à rien , la seule solution est une promenade écologique urbaine permettant aux parisiens daller à pieds à leur travail, aux cyclistes de rouler en milieu protégé et aux enfants de découvrir la flore avec leurs écoles par exemple

8 «je suis d'accord»

Voronwe 6 février, 16:13

Je ne pense pas que la petite ceinture puisse servir pour ce rendre au travail à pied ou à vélo...personnellement, je suis cycliste, et j'ai déjà utilisé mon vélo pour me rendre à la Bibliothèque Nationale (j'habite à Montrouge près de la porte d'Orléans). Je suis passé par les Maréchaux, maintenant bordées tout du long par des pistes cyclables. Par la Petite Ceinture (en vélo), j'aurais du :

- descendre dans la tranchée près de la Gare de Montrouge-Ceinture,
- suivre la tranchée, avec au moins deux tunnels qui sur le plan m'ont l'air assez long (désolé si je n'ai pas mesuré)
- remonter de la tranchée vers la Porte d'Ivry.

Donc, contrainement à beaucoup (du moins, la lecture des commentaires m'en donne l'impression), je préfère me coltiner plusieurs feux et carrefours sur les Maréchaux qu'un trajet dans une tranchée qui peut être profonde et entrecoupée par des tunnels.
Je me répète peut être, mais une infrastructure ferroviaire est faite, à mon avis pour le train, pas pour les piétons ou les vélos : elle n'a tout simplement pas été prévu pour ça (mais bon je vois déjà les contre-arguments "mais on peut l'aménager"). Libre à vous de vouloir faire une balade dans un tunnel...

Chapeau 6 février, 17:04

Je suis d'accord avec vous Voronwe.

Une infrastructure ferroviaire, c'est conçu pour faire rouler des trains surtout lorsque des études et des rapports du STIF et de la Cour des comptes soulignent fermement sa pertinence dans le maillage du réseau régional.

On pourrait très bien imaginer que le métro, fermé la nuit puisse être utilisé comme une promenade culturelle dans les tunnels avec des buvettes. Les lignes les moins fréquentées (7bis, 3bis, ligne 10) pourraient être fermées le dimanche...
Cela n'a aucun sens et tombe sous un ridicule parfois effarant.

Là où il y a de la place (les fameuses surlageurs en dehors du gabarit des deux voies) on peut aménager des espaces pour les riverains et habitants du quartier tels que des jardins partagés par exemple. Les gares peuvent être réaménagées pour des espaces culturels et/où gastronomique.

Il faut donc préserver l'unité et la continuité ferroviaire de la Petite Ceinture sur ces 23km au sein de RFF.

HUMBERTJEAN 6 février, 17:08

La vocation ferroviaire de la PC doit être conservée sur la totalité de la ligne. Le fait pour Paris d'avoir cette infrastructure constitue un atout évident compte tenu des contraintes dans les domaines de l'énergie et de l'environnement et des très importants besoins en terme de transport de l'agglomération. Londres vient de boucler sa "overground line", qui est une sorte de PC.

La vocation ferroviaire de la PC peut concerner tant les voyageurs que le fret. Cela ne sera pas forcement du ferroviaire lourd sur certaines parties (tram, train-tram etc...). Pour ce qui concerne le fret, avec la nécessité de relocaliser certaines plateformes de la périphérie vers le centre de l'agglomération, pour minimiser le "coût du dernier kilomètre", dans le cadre de projets de logistique urbaine, par exemple, la ligne peut avoir un rôle à jouer.

Enfin, dés maintenant on sait que des besoins existent en terme de fret classique. Citons à titre d'exemple la reception de trains entiers de granulats aux Batignolles pour fournir une centrale à beton. Dans ce même secteur une plateforme logistique doit également générer des transport ferroviaire de fret.

La remise en circulation de convois ferroviaires devra bien évidemment s'accompagner de toutes les mesures destinées à éviter aux riverains des nuisances
(ces mesures existent et des essais probants ont déjà été réalisés ces dernières années sur certaines parties de la ligne).

14 «je suis d'accord»

Chapeau 6 février, 17:29

RFF doit rester le propriétaire des 23 km de la Petite Ceinture ferroviaire comme le rappelle l'association Sauvegarde Petite Ceinture dans son communiqué.

Je me permets de rediriger les lecteurs vers la synthèse de l'étude 2006 de RFF et SYSTRA concernant les potentialités d'une ligne de transport sur la Petite Ceinture ferroviaire entre les Batignolles et la gare des Gobelins avec un embranchement possible sur voirie vers la gare de Lyon.

saraly 6 février, 18:25

Merci pour ce document Chapeau (j'ai vu que toute l'étude a été rajoutée dans les documents à télécharger sur le site de la concertation, c'est un peu tard mais bon).
Cette étude est très intéressante et met bien en avant les points positifs d'une réutilisation de la PC dans l'est parisien. La liaison avec Bercy est très pertinente, tellement il est compliqué de s'y rendre efficacement du 20e alors que ce n'est pourtant pas si loin. Pour les habitants du 19e qui considèrent toujours qu'il n'y a pas besoin de transports supplémentaires, je cite les apports du projet :
[TME : Tramway des Maréchaux Est et TC lourd : Transport en Commun lourd, le métro donc]

Desserte complémentaire
- Une couverture spatiale complémentaire du réseau TC lourd + TME sur certains quartier aujourd'hui non desservis (Nord, Manin, Rue de la Mare, rue de Bagnolet)
- Un complément de maillage par rapport au réseau TC lourd + TME sur toute la partie 19e/20e
- Une complémentarité par rapport à la ligne de tramway TME (peu de

recouvrement en termes de couverture spatiale)
- De nombreux équipements et projets urbains dans l'aire d'influence directe de la Petite Ceinture

Maillage du réseau
- forte amélioration des liaisons internes aux 19e et 20e arrondissements de Paris
- forte amélioration des liaisons entre ces mêmes arrondissements et les secteurs de gare de Lyon (et Bercy), ou de BFM
- forte amélioration des liaisons entre ces mêmes arrondissements et le secteur de Paris St Lazare (via EOLE à Evangile)

Des arguments que je défends depuis le début de cette concertation.
Le document considère aussi l'insertion environnementale en proposant des solutions pour les bâtis proches (boites ou murs anti-bruit), ainsi que l'aménagement d'emprises libérables en espaces verts.

eBoc 6 février, 17:51

Et voilà le fichier promis. Avant de l'utiliser, changer l'extension de son nom de .doc à .xls

8 «je suis d'accord»

LuciusSeneca 6 février, 18:29

Bonsoir,

Après avoir participé à presque toutes les réunions locales et avoir lu attentivement les contributions des uns et des autres, j'en arrive à quelques réflexions personnelles sur le sujet évoqué.

L'APUR a travaillé durant deux ans sur ce projet, produisant une documentation servant de base à cette consultation du public. Bien évidemment, cette agence statutairement au service de la politique de la Ville de Paris, ne pouvait pas fâcher celle-ci en ayant plus d'imagination que ce que le pouvoir politique lui demandait de produire.

RFF s'est chargé pour sa part de réfléchir aux potentiels de transport qu'il imaginait au vu des données fatalement parcellaires qu'il possédait, d'où sa conclusion timorée concernant notamment la partie Sud, partant d'un raisonnement bancal :

RFF gère le réseau ferré national ;

Le Grand Paris va permettre "prochainement" (sic) un lien ferroviaire en banlieue Sud à 2 ou 3 km de la PC ;

DONC, la PC n'a plus d'avenir en rocade Sud.

On notera que si ce type de raisonnement avait été appliqué par le passé à la partie Champ de Mars - Boulainvilliers, la ligne C (partie VMI) n'aurait jamais pu être réutilisée ! **L'intérêt de l'analyse des faits historiques, c'est par exemple de pouvoir apprendre de nos erreurs…**

Si le rôle d'un gestionnaire d'infrastructure publique n'est pas de gérer à perte des friches ferroviaires qui "*emmerdent et coûtent du pognon à tout le monde*" (expression entendue en réunion), il lui appartient néanmoins de se projeter dans l'avenir en recommandant de ne pas "brader les bijoux de famille" d'une manière qui les rendraient inutilisables dans l'avenir : "*Améliorer les connexions et la mobilité est une priorité. Nous conduisons des projets ambitieux de développement de lignes dans un souci constant d'innovation et de performance en tenant compte des exigences sociales et environnementales.*" (extrait du site RFF).

C'est donc sur des pistes bien balisées que le bon peuple a été amené à se prononcer sur les "*vocations*" de la Petite Ceinture ferroviaire. Mais le bon peuple n'a pas bêlé de manière uniforme et des réflexions intelligentes et pertinentes ont été émises, qui feront l'objet d'une restitution que l'on espère fidèle.

Partout dans le monde, la crise des énergies fossiles, la démographie, les besoins de déplacement des populations, les contraintes d'aménagement des territoires et des zones urbaines poussent les décideurs (du moins les plus réalistes) à adopter des projets d'équipements pour le long terme, afin de satisfaire non seulement un électorat actuel, mais la population présente et avenir. Et c'est ainsi que les grandes villes (Berlin, Tokyo, Atlanta, ...) qui disposent d'une infrastructure circulaire ou semi-circulaire l'exploitent ou la remettent en service, puisque la "*vocation*" d'une infrastructure de transport est justement de permettre et de favoriser les déplacements.

L'état actuel des finances publiques est bien connu, et l'horizon du Grand Paris s'éloigne hélas de plus en plus. Dans ce contexte, la réouverture de la ligne paraît d'autant plus compromise qu'il n'y a pas eu d'études sérieuses et actualisées sur ce sujet depuis plusieurs années : quand on ne veut pas considérer une possibilité, on évite soigneusement de financer des études indépendantes la concernant !

Il semble donc raisonnable de proposer une solution qui satisfasse plusieurs revendications entendues en réunion et lues sur ce site :

la préservation **INTÉGRALE** de l'intégrité du linéaire de **la ligne** et de **son gabarit** en vu de sa réouverture lorsque les collectivités seront revenues à meilleure fortune ;

dans l'intervalle, des aménagements **RÉVERSIBLES** d'équipements culturels, ludiques, sportifs, naturels, accessibles au plus grand nombre **dans le respect de la tranquillité des riverains** ;

la **sanctuarisation du foncier** pour éviter un démembrement préjudiciable à la collectivité actuelle et future.

"*Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs*" [Rapport Brundtland]. C'est bien en suivant cet axe qu'un consensus éclairé pourrait émaner des décideurs si leurs ambitions s'inscrivent dans la durée. **Ce qui est souvent brandi comme un vœu pieu doit s'incarner dans un projet ambitieux** : "*Le développement durable, maintenant ou jamais*".

Si la manière dont est introduite cette consultation est dès le départ entachée de plusieurs biais méthodologiques visant à "guider" le public dans le sens voulu par ses initiateurs (ce qui a tout de même été relevé par un certain nombre de participants), il demeure néanmoins un espace d'expression où ceux qui ont pu savoir que cette consultation peu médiatisée (à dessein ?) était organisée ont participé en réunions ou sur le site web.

Ayant participé activement à des consultations passées où les élus de la Ville de Paris ont ignoré les volontés exprimées, je forme le vœu que nous ne soyons pas à nouveau déçus.

17 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 6 février, 21:42

Allez, juste pour se dire qu'on n'est pas les seuls à pédaler dans la ....
http://transports.blog.lemonde.fr/2...

4 «je suis d'accord»

Srfk 6 février, 23:02

Il faut absolument que la PC reste classée comme ferroviaire, au moins pour l'instant. J'ai évoqué l'histoire en Angleterre (mon pays de naissance) pendant une des réunions publiques - pendant les années 60 un tiers de notre chemin de fer a été déclassé, et aujourd'hui les élus, le Réseau Ferré d'Angleterre etc veulent tous rouvrir certains des lignes fermées. Mais comme tout a été déclassé ils ont construit là-dessus, donc une réouverture est très complexe et couteuse. Dans le passé on a été aveugle, et il faut pas répéter les mêmes bêtises qu'avant ! Pendant la réunion publique le RFF a répondu grosso modo qu'ils s'en fichent de nos besoins éventuels d'ici 30 ou 40 ans !

En plus j'avais évoqué que la technologie pourrait progresser afin de rendre les trains sans bruit. Par exemple cette technologie, encore dans son enfance (désolé c'est en anglais) : http://www.bbc.co.uk/news/science-e...

5 «je suis d'accord»

Atlantique 6 février, 23:30

La petite ceinture doit devenir un moyen de transport en commun rapide et avec une desserte fréquente.

Je suis un utilisateur QUOTIDIEN du tramway T3 à didot. Depuis sa mise en service le tram est plein craque au heures de pointes et surtout irrégulier et LENT. Ce qui entraîne une régularité catastrophique surtout depuis la mise en place du prolongement.

C'est pourquoi il faut remettre en service la petite ceinture pour DESATURE et améliorer les conditions de transports des usagers du t3.

15 «je suis d'accord»

Chapeau 7 février, 01:29

Ce qui permet au passage de désengorger d'autres lignes du réseau comme la ligne 13.

Une remise en service au sud de la Petite Ceinture pourrait permettre, par exemple, une connexion directe entre le métro Porte de Vanves avec la ligne 13,

le T3 et le réseau de Paris Montparnasse pour décharger Paris Montparnasse et la ligne 13 afin de rejoindre d'autres pôles parisiens à l'est sans passer par le centre.

En effet, la gare de Ouest Ceinture est fermée provisoirement depuis 1986...

Mireille 7 février, 10:31

La petite ceinture n'a plus aucune utilité ferroviaire. Elle devrait être un lieu de promenade (piétons et vélo) , la continuité de la coulée verte

6 «je suis d'accord»

FERDANT 7 février, 11:25

"La petite ceinture n'a plus aucune utilité ferroviaire"

Ah ? Est-ce une opinion personnelle ou les conclusions d'une étude indépendante publiée et consultable ? Dans ce dernier cas, où peut-on la consulter ?

mireille 7 février, 13:46

Bonjour,
c'est une opinion personnelle ! vous imaginez des trains passer au raz des maisons ? Les milliers de parisiens victimes des nuisances sonores ? J'habite Paris depuis plus de 30 ans, et de nouvelles rues, des nouveaux immeubles, j'en ai vu apparaître dans Paris. Mais des espaces pour les piétons, pas beaucoup.

FERDANT 7 février, 14:03

Bonjour Mireille,

J'imagine d'autant mieux des trains passer sous mes fenêtres que je suis riverain de cette ligne de chemin de fer et que l'offre de déplacement qu'elle permettrait dans l'avenir me serait très utile.

Lisez donc ce qui a été déjà écrit sur les nuisances sonores, y compris générées par une "promenade plantée". Je suis parisien depuis ma naissance en 1974 et je me désole comme vous de la politique parisienne de bétonnisation à outrance, mais ce sont les élus de tous bords qui sont à blâmer, mais aussi les propriétaires des emprises qui ont permis des lotissements trop proches des voies.

Husson 7 février, 13:36

avérée ! avérée ! est ce que j'ai une gueule d'avariée ? moi petite ceinture

1 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 7 février, 13:37

Ave, gueule de raie !
(- ;

GATTEGNO 7 février, 13:56

Je suis frappé par l'indigence et le mépris des défenseurs du rail vis à vis de leurs contradicteurs !!!!

5 «je suis d'accord»

FERDANT 7 février, 14:05

Je suis frappé par l'obstination de certains riverains qui ne conçoivent pas que l'on veuille se déplacer de manière efficace dans une métropole, et par leur refus de considérer d'autres points de vue que le leur !

Mireille 7 février, 14:00

Phot d'une promenade sur la petite ceinture, le jour de la fête des jardins...
Moment magique, on a l'impression d'être sur une autre planète. On ne va pas détruire un tel endroit ?

6 «je suis d'accord»

Nat_19e 7 février, 14:57

Oui, ce lieu bordé de végétation est magique et c'est... une voie ferrée.
Le meilleur moyen de le détruire serait de le transformer en une "autoroute" pour piétons et cyclistes. A Paris compte-tenu de la densité de population c'est ainsi : si un tel endroit est accessible il sera forcément trop fréquenté pour rester préservé.

GATTEGNO 7 février, 14:13

Les déplacements dans la métropole sont largement suffisants et ce n'est pas un trajet anecdotique par rail, vieux de 150 ans, qui améliorera la qualité de vie des franciliens.

6 «je suis d'accord»

FERDANT 7 février, 14:48

Imperturbable Liliane,

Toujours convaincue de la pertinence de son opinion, au point de tout faire pour la faire passer pour une vérité vérifiable. Hélas, Liliane, les chiffres des études officielles sont têtus, et démentent catégoriquement vos assertions.

Même le quotidien "Le Parisien" (qui est à la presse ce que McDonald's est à la gastronomie) rappelle dans son édition du jour quelques chiffres clés :

un million de voyageurs par jour sur la ligne A du RER, une ligne " prise d'assaut… et sa fréquentation est en hausse constante. Elle détient le record mondial du trafic sur une ligne ferroviaire souterraine " ;

540000 voyageurs/jour sur le RER C en 2012, et "une augmentation de la fréquentation de 20% en 8 ans" ;

56600 voyageurs/jour sur le RER D en 2011, soit 22% de plus qu'en 2003.

Où se trouve vos déplacements "largement suffisants" ? Sous vos fenêtres ?

Vous me voyez navré de vous voir dans l'erreur car j'aimerais tant que l'offre de transports soit adaptée à la demande et à la démographie.

Et s'il vous plaît, rangez les locos vapeur, les anecdotes, les "grandes gares", les trains de marchandises de 20 km de long qui bringueballent à 4h du matin, l'âge de la ligne et les épouvantails à électeurs qui ne correspondent aucunement aux propositions sérieuses qui ont été émises tant sur ce site qu'en réunions locales !

Husson 7 février, 14:13

.
.....vocation ferroviaire lourde.....

formule "toute en finesse" pour la première question du formulaire des réunions publiques !!
hormis pour les techniciens du rail cette formulation évoque plutôt l'artillerie lourde dans l'imaginaire du public et pas d'une manière très favorable !!

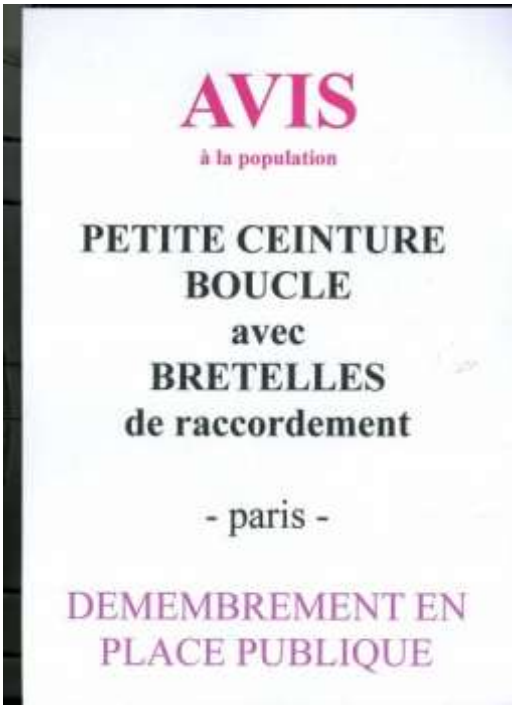
mais il y aurait tellement à dire sur la tenue de cette communauté de concertation (étrange formulation aussi).

petit détail amusant dans la présentation de l'apur :
une photo représente le dernier étage d'un immeuble le long de la petite ceinture avec une terrasse, d'ailleurs inaccessible, fermée du coté de la petite ceinture avec comme argumentaire l'incongruité de la présence de la petite ceinture !!
complètement abasourdissant, non ?

13 «je suis d'accord»

Husson 7 février, 15:35

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa



3 «je suis d'accord»

Husson 8 février, 13:13

certains parleurs pensent que le mauvais état de la petite ceinture entraînerait des frais insurmontables pour une remise en route or le gros du boulot est fait : foncier, ballast viaduc tunnel etc.. ;

un jour le financement sera pour le chemin de roulement, le matériel roulant, les gares passagers et fret à reconstruire
la remise en route sera une décision politique
le débat actuel et l'état d'abandon sont du à une mauvaise gestion ou des générations d'élus ont une lourde responsabilité.
cette situation s'aggrave depuis quelques années par les multiples cessions de foncier
et maintenant par la mise en doute/cause même de la préservation de l'essentiel avec ce genre de concertation.
le récent PLU qui avait fait l'objet d'une vaste concertation se voit déchiré exactement de la même manière que la remise en cause de la hauteur du plafond limite qui empêchait les tours selon la volonté mainte fois exprimée des parisiens, cela risque de continuer par le déclassement de la petite ceinture

11 «je suis d'accord»

saraly 8 février, 13:53

Il faudra quand même refaire certains viaducs et mettre aux normes les tunnels, changer les rails et électrifier la voie. Mais le coût serait de toute façon bien plus faible que si il fallait tout reconstruire. Dans l'étude de 2006 sur la possibilité d'une ligne Rosa Parks-Bercy, le coût estimé était d'environ 250 millions d'€. Pour toute la ligne et compte tenu de l'inflation, on peut imaginer un coût autour de 600-800 millions (vraiment à la louche). Petite comparaison, le prolongement de la ligne 14 : 4 stations, 5.8km et budgé estimé à 1 380 millions d'€. Reprendre cette ligne de 32km coûterait donc bien moins cher que prolonger une ligne de moins de 6km.

Emmanuel 9 février, 14:03

le cout serait peut etre moins cher (et encore cela reste a démontrer sérieusement), mais surtout et avant tout, il faut qu'il y ait un réel besoin de transport local, ce qui n'est pas forcement le cas. Le Grand Paris Arc Express est le projet pour délester Paris intra-muros des commuters qui traversent Paris sans s'y arrêter. Une fois l'Arc Express en place, le besoin de transport diminue naturellement. C'est la stratégie adoptée par le STIF et elle a du sens avec une vision claire a long terme. La Petite Ceinture n'a plus d'avenir de transport ferroviaire pour Paris.

FERDANT 9 février, 14:28

"pas forcément le cas" : dans quelles études, rapports ou analyses lisez-vous cela ? Merci de nous éclairer.

La stratégie adoptée par le STIF figure pour la PC dans le SDRIF et dans le PDU et elle a le mérite d'être plus claire que les modes de financement des lubies d'une candidate à la Mairie de Paris.

Encore une fois, si la PC n'avait plus d'avenir ferroviaire pour Paris, le STIF l'aurait dit et écrit !!!

Emmanuel 9 février, 14:36

Le Projet Grand Paris ne mentionne pas le cas de l'utilisation de la Petite Ceinture dans Paris intra-muros....cela a le mérite d'être clair ça au moins. La Petite Ceinture n'est pas stratégique pour offrir le réseau de transport optimal pour l'Ile de France.

Nicolarchitecte 9 février, 15:30

Bonjour à tous, le projet du Grand Paris reste extrêmement critiquable et intenable dans le temps...!!! Le coût au kilomètre est totalement injustifié en tunnel quand on connait le coût de l'aérien ou de celui pour du recyclage de vieilles lignes...!!! J'ajoute que le plat de spaghetti annoncé par nos savants ingénieux est totalement arbitraire et ne répond en rien à des préoccupations urbaines sérieuses, flux, densité, services, pôles d'activité, notion du travail dans le futur, liens avec les zones de loisirs inexistants, parcs et jardins, etc... Bref c'est plutôt le poker politique...!!! Enfin la majorité des lignes de métro parisiennes ne sont même pas connectées au réseau car encore dans les cartons pour les études de prolongations... N'a t'on pas poussé la prospective un peu trop loin...???? Et on ne jure que par du matériel type Météor...
Bref, Le Grand Arc Express fera la joie des entreprises de BTP qui se feront un plaisir de creuser 150 km de trous de gruyère en béton...!!! C'est près de 3 fois le tunnel sous la manche...!!! Et en combien de temps on a creusé le Tunnel ? Et pour combien de temps on s'est endetté...???.... Je ne suis franchement même pas sûr qu'on arrive à faire ne serait ce que 5 km du projet....!!!
Et la Grande Ceinture dans tous ça ? 157 km...
Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué.... ??? Typiquement français...!!! On France on n'a pas de pétrole mais on a de drôles d'idées, et tous nos amis étrangers nous regardent médusés...!!!
Méditez ceci :
http://laboratoireurbanismeinsurrec...
http://grandparis.blogs.liberation....
http://solutions-politiques.over-bl...

Emmanuel 9 février, 16:27

Et...le conclusion est donc la même et nous sommes d'accord que la Petite Ceinture n'est plus stratégique pour les transports de demain.

Nicolarchitecte 9 février, 17:25

Vous parliez du Super Métro... Mais pour la Petite Ceinture, tôt ou tard on se reposera la question.... Mais en attendant, la Mairie semble à l'écoute malgré son désir de demi-Coulée verte.... Pourquoi, parce que Delanoë assume son choix d'avoir mis le T3 sur les Maréchaux et ne peut plus se renier en mettant un train sur la Ceinture....!!! ça ferait mauvais genre.... Mais c'est sans doute une des raisons de son départ annoncé...
Et il faut admettre le potentiel de transport qui reste entier sur la Petite Ceinture malgré le T3...!!! C'est normal, il s'agit d'une plateforme ferroviaire cohérente sur toute la ligne, avec de faibles courbes, tandis que le T3 se tortille dans tous les sens...!!! Le T3 répond à un maillage comme le bus PC et il reste trop lent pour être un choix alternatif au principe du métro et des radiales... De plus, le T3 est déjà saturé, ce qui montre le besoin très important...
J'ajoute que près de la moitié du parcours au moins est en tunnel ou recouvrable en tranchée dans le sud de Paris ; Quand on connait le prix du kilomètre en tunnel du Grand Paris...!!! Qu'allons nous faire de ces portions ? Rien, car on ne peut rien faire d'autre que du transport... A part des pissotières ou du stockage comme certains veulent bien entendre...!!! Le problème si on met une promenade au sud, est le risque de toucher à la plateforme, tout à fait cohérente, et l'attrait des promoteurs qui attendent leur heure... On aura tout perdu...!!! Sur la Coulée verte Bastille et celle de Paris-Destiaux, ils ont supprimé la cohérence de la plateforme, pour faire descendre la piste cyclable à niveau... C'est une fausse bon idée, car, cela créé des ruptures de charges et des pentes,

pas pratiques du tout... et finalement qui fait du vélo dans la Ville.... Bien peu de monde, car il existe deux types de cyclistes, les travailleurs et les promeneurs... Ces derniers sont beaucoup moins importants et les travailleurs en revanche prennent les rues parisiennes tout simplement, comme moi...!!! C'est justement là que la Mairie n'a pas rempli son rôle, rendre la rue aux piétons et vélos, en faisant un maillage dense de petites rues, exclusivement piétonne et cyclistes comme Montogueil par exemple... et pas seulement en faisant des pistes cyclables à côté des voitures... et Comme dans les autres capitales européennes... Tout est à niveau et non sur une plateforme en hauteur ou en tunnel...
Il faut un maillage de rues sans voitures, mais personne n'a encore osé s'attaquer vraiment au problème....!!! C'est plus facile de s'attaquer à un espace vide...
Il faut préserver la Petite Ceinture pour son réemploie futur, c'est ce qui ressort principalement des idées de la réunion... même si dans l'immédiat, on se focalise sur un projet pharaonique de Grande Paris, qui prendra toutes les ressources sur du très long terme... Et les projets à long terme et politique n'ont jamais fait bon ménage...!!! Regardez ce qu'il est advenu des Orbitales, Aramis et autres Lutèces...!!!! Il vaut mieux recycler rapidement et à moindre coûts plutôt que se lancer dans le très improbable...!!!

Nat_19e 9 février, 18:08

Moi je fais du vélo dans Paris... enfin pas pour aller au boulot (ça ferait 7 km en ligne droite en passant par le centre) mais seulement le WE. Car c'est bien agréable et ça permet de faire de l'exercice sans salle de sport, mais c'est dangereux : des pistes cyclables disjointes, ou bien qui servent de parking en toute impunité, les bus qui nous frôlent sur les voies partagées, les taxis intolérants... C'est la ville qu'il faudrait rendre accessible aux modes de déplacement "doux", je le pense aussi. La quasi totalité de la chaussée est monopolisée par les seules automobilistes au détriment des autres usagers pourtant majoritaires, c'est un non-sens.

Nicolarchitecte 9 février, 18:22

Bonjour Nat, bravo pour votre commentaire, un peu de bon de bon sens cycliste..!!! Malheureusement, c'est le maillage de rues piétonnières et cyclistes qu'il faut entièrement revoir à Paris... Et aucun politique n'a eu le cran d'avoir un vrai projet dans ce sens....!!! J'ai pratiqué, en tant que cycliste la coulée verte de Bastille, qui n'est finalement ouverte qu'en petite partie aux cyclistes.
Le problème majeur qu'il se pose c'est aussi son but car si elle arrive dans un tunnel, ou en cul de sac, quel intérêt... Elle n'a finalement plus de direction donnée, contrairement au fil ferroviaire... La majorité des personnes pro-coulée verte n'ont pas compris que pour effectuer un parcours, surtout de cette longueur il fallait un but, et dans notre cas, tout sera morcelé.... C'est l'erreur de la Coulée de Bastille qui but sur le néant à chaque extrémité...!!!
Husson, vous avez tout à fait raison, c'est l'incompétence et l'inaction de nos élus ces 50 dernières années qui ont conduit à cette situation ubuesque...!!! On a l'impression que l'on donne un os à ronger aux malheureux habitants avides de verdures.... Encore une fois la PC est déjà verte et l'ouvrir librement au public amènera son lot de nuisances... Cette "concertation" n'augure rien de bon pour la Ceinture, j'en ai bien peur...

FERDANT 9 février, 20:18

Emmanuel,

J'ai mentionné le SDRIF et vous répondez sur le Grand Paris ?

Lisez donc les conclusions du SDRIF sur l'avenir de la PC :

"L'armature historique de ports urbains et de sites ferroviaires, parfois dégradés et sous-utilisés, est disponible notamment en cœur de métropole entre Paris intra-muros et l'A86.Pour jouer un rôle alternatif au mode routier dans l'approvisionnement de la ville mais également dans l'évacuation des déchets, ceux-ci devront être préservés, modernisés et mis en réseau grâce aux interfaces entre domaines routiers, ferroviaires et fluviaux.
La petite ceinture mérite de conserver sa vocation fret. Pour ce faire, toute autre aménagement devra être réversible et précaire.
Enfin, l'urbanisation dans leur environnement immédiat devra être compatible avec l'activité de ces sites.
L'intervention de la puissance publique pour préserver ou reconquérir ces emprises foncières, dégradées voire polluées et parfois sous exploitées, est indispensable pour éviter leur aliénation, voire leur disparition alors que leur nécessité est dorénavant avérée pour répondre aux exigences du développement durable."

Ai-je bien lu "nécessité avérée" ? Cela est-il compatible avec les assertions fantaisistes des Liliane et Cie ? Mmmm, j'en doute !

Emmanuel 9 février, 21:15

Vous mentionner ce rapport non daté apparemment du SDRIF sur une utilisation possible de la Petite Ceinture pour du fret, mais ça c'était avant les études en cours qui prône de faire passer du fret sur le T3 ;-) mais ça c'était avant l'engagement du gouvernement d'appliquer la mise en œuvre de la Trame verte et bleue...dois-je continuer ?

Bruno 9 février, 21:55

Bonjour Emmanuel,

Je vous redonne l'information sur le SDRIF.

Le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), voté le 25 octobre 2012 par le Conseil Régional, est disponible sur le site de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAURIF) :
http://www.iau-idf.fr/debats-enjeux/le-schema-directeur-de-la-region-ile-de-france-sdrif.html.

La citation donnée par Ferdant est tirée de la page 136 du document 2-Defis_Projet_spatial_Objectifs.pdf, l'un des cinq documents constituant le SDRIF.

Quant à la notion de trame verte, elle inclut les voies ferrées en activité.

Nat_19e 10 février, 00:24

Tiens sur la carte du Grand Paris je vois écrit "la RATP assurera la maintenance du métro du Grand Paris... et continuera de prouver sa capacité à garantir sécurité et continuité de service comme elle le fait avec le métro Parisien"...

Si avant de se lancer dans ce projet pharaonique ils pouvaient rassembler quelques sous pour refaire à neuf le système de signalisation de la ligne 4, régulièrement en panne... car souvent effectivement on irait plus vite si ses tunnels étaient transformés en pistes cyclables...

Emmanuel 10 février, 11:47

La seule vocation fret identifiee par RFF et mentionnee dans les débats concerne le transport de ciment entre le faisceau nord et batignoles, en sachant que le transport de train ciment venant de la Seine aval en passant par le faisceau Saint Lazare serait plus court et sans nécessité de traverser Paris intramuros pour amener du ciment de l extérieur. Le fret par voie tramway semble plus sensé pour du fret en cabotage, tel qu envisage sur le T3.

husson 10 février, 13:12

Tram Fret sur T3 qui est neuf et sans plateforme marchandises.
Il eu fallu y penser plus tôt.
Ce serait du bricolage ;
Cabotage chaotique de conception au gré des courants
bizarre, bizarre, ce subit intérêt pour le fret et sur une autre ligne que la PC qui elle a été conçue pour cet usage
Tram ! tramlalagalère !
Tram ! TramT3,tramtais toi !
Fret ! fret-tillons !
Sur la Petite Ceinture ! bien sur !

Catherine BE 8 février, 15:44

Là ou cela est pertinent oui, à condition que cela n'entraîne pas de nuisances importantes pour les riverains. La pertinence s'appréciant dans la complémentarité avec le réseau de transports en commun existant. Ainsi dans le 12e, la petite ceinture n'étant jamais à moins de 200 m du tramway T3 cela ne me semble pas pertinent

3 «je suis d'accord»

Emmanuel 9 février, 10:07

Dans le 18e, plus des trois quart des personnes ayant participé aux débats sont contre la réouverture de la Petite Ceinture pour le transport lourd (sans desserte locale intramuros et n'apportant que des nuisances sans AUCUN avantage). Oui, à une Coulée Verte avec des activités culturelles, nature et pédagogiques donc cet arrondissement manquant cruellement d'espaces verts (seulement 3% de la superficie pour 9% de la population) et nous sommes loin des quotas recommandés par les instances européennes.

Bruno 9 février, 10:44

Bonjour Emmanuel,

Ah bon ? Vous avez vu cela où ?
Au contraire, les avis étaient bien équilibrés.

J'étais à la table numéro 12. Vous étiez à quelle table ?

Certes il y avait des riverains qui semblaient découvrir qu'une voie ferrée peut servir à du transport ferroviaire, même après une période de sommeil de quelques années. Mais il y eut des d'interventions rappelant l'intérêt de mélanger transport et aménagements paysagers et la nécessité de ne pas limiter la vision ferroviaire au ferroviaire lourd, autrement dit qu'il existe en France et à l'étranger des exemples intéressants d'aménagements de voies ferrées en service.

Emmanuel 9 février, 12:12

à la table 3 - et j'ai compte le nombre de pour et de contre de toutes les tables. Je confirme le résultat où une écrasante majorité de personnes ne veulent pas de transport lourd sur la Petite Ceinture a plus des trois quart - j'ai le décompté des voies. Par ailleurs, la table 12 a mentionne "pas de train - transport lourd" ;-) et a plutôt parle de réserve nature, agriculture , jardins et d'un petit train touristique en mode transport très léger. - Absolument pas de transport ferroviaire lourd ...Voila

Bruno 9 février, 15:42

Emmanuel,

Vous avez sauté un passage essentiel de l'intervention de notre table. Effectivement, nous avons refusé le transport ferroviaire lourd, mais nous avons fait remarquer que le qualificatif de « ferroviaire lourd » biaise le débat, car il existe des dispositifs de transport ferroviaire léger, comme le tram-train et le tramway. Nous avons également parlé de l'intérêt de la correspondance entre un transport sur la Petite Ceinture et le RER B la station Cité Universaitaire, dans le Parc Montsouris (et cette idée n'est pas de moi).

Nous avons également défendu la préservation de la continuité du linéaire de la Petite Ceinture, autrement dit qu'elle ne soit pas coupée, et la réversibilité des aménagements, ainsi que la préservation de la biodiversité. Une dame présente à notre table ne voyait pas d'un bon oeil une coulée verte du type 12e arrondissement, car elle considérait que ce sont des aménagements de jardins tout à fait banals.

Quant aux visites naturalistes, cela va peut-être vous étonner, mais c'est moi qui l'ait proposé. ;-)

Comme quoi, je suis ouvert au dialogue plus que vous ne le pensez. Je défends une approche mêlant transport ferroviaire léger et aménagements paysager comme sur le tramway T2.. Je ne défends pas le TGV ou les trains de ciment qui furent évoqués comme transport ferroviaire lourd par RFF.

Mais comme vous confondez transport ferroviaire lourd et transport ferroviaire léger, vous faites un contre-sens sur la nature du projet que je défends.

Par ailleurs, l'avenir de la Petite Ceinture est un sujet d'ordre régional et ce pour la simple raison que des Parisiens se déplacent en banlieue et que des gens habitant en banlieue se déplacent à Paris. Notamment pour travailler. Donc on ne peut pas faire comme s'il existait une barrière étanche entre Paris et sa banlieue ; d'ailleurs, l'octroi a été supprimé voilà bientôt un siècle. ;-)

Il ne faut donc pas limiter ce débat aux seuls Parisiens et encore moins aux seuls riverains.

Emmanuel 9 février, 16:32

Dans le cadre du dit-débat dans le 18eme, la question du transport ferré lourd a obtenu un très large consensus contre le retour du TRAIN fret et voyageur. Nous sommes donc d'accord. Je ne confond pas avec le transport ferré léger, je vous rassure....Étant donné que le tramway T3 passera en 2017 à moins de 20 mètres de la Petite Ceinture tout le long du 18eme arrondissement, il n'y a aucun besoin de doubler la ligne, au moins dans le 18ème.

Bruno 9 février, 16:57

Emmanuel,

Le tramway T3 et un transport sur la Petite Ceinture présentent des services complémentaires, due à des vitesses commerciales différentes. La vitesse commerciale serait plus élevée sur la Petite Ceinture, permettant d'assurer un service de type métro, autrement dit adapté à des déplacements à moyenne-longue distance, alors que le tramway sur les boulevards des Maréchaux assure un service de cabotage, pour des déplacements à courtes distances.

Donc l'existence du tramway sur les boulevards des Maréchaux ne signifie pas que la Petite Ceinture n'a plus d'utilité en terme de transport de voyageurs. Encore une fois, les besoins en transport sont à prendre en compte au niveau de la Région Île de France, notamment pour les correspondances qu'offre la Petite Ceinture avec les lignes existantes.

Emmanuel 9 février, 18:26

Le système de cabotage est en effet un des buts du tramway T3 pour amener les personnes vers les lignes radiales existantes. Un deuxième tramway en parallèle et à quelques mètres du T3 n'apporterait pas le meilleur gain par rapport à l'investissement à faire, même sur la Petite Ceinture. Aucune utilité n'a, je le répète encore une fois, été identifié par le STIF dans le cadre du Grand Paris Express pour la Petite Ceinture.

FlodeParis 8 février, 23:13

Oui - Un nouveau transport en commun partout ! **Les quartiers de la petite ceinture sont 2,5 fois moins bien desservis par le métro** que ceux du centre de Paris.
Gardons quelques chiffres en tête. Selon des informations croisées de wikipedia et du site de la mairie de Paris, la densité de stations de métro est en net déficit pour la plupart des quartiers concernés par la petite ceinture. Dans les 11 premiers quartiers de Paris, il y a une station de Metro pour env. 3800 hab. alors que dans les 9 quartiers suivants, il y a une station de métro pour env. de 9600 hab. C'est un ratio de plus de 2,5 fois ! Idem pour la densité géographique, où à superficie égale, il y a 2 fois plus de Métro dans les 11 premiers quartiers que dans les 9 suivants.

15 «je suis d'accord»

Emmanuel 9 février, 10:03

C’est aux riverains dans ce cas de se prononcer sur leur envie et leur besoin en transports en commun local. Après avoir suivi les débats de concertation dans quelques arrondissements, il en ressort nettement une écrasante majorité de personnes contre toute forme de transport lourd voire léger type tram sur la Petite Ceinture.

Nat_19e 9 février, 11:20

Je réitère mon étonnement sur le fait que nous n’avons pas eu d’information municipale sur cette concertation et ces réunions d’arrondissements (celle du 19e en ce qui me concerne, où je n’ai pu aller par conséquent). Sans doute l’information a mieux circulé auprès de certains riverains...

saraly 9 février, 15:45

Ce ne sont pas que les riverains habitant à proximité immédiate de la PC qui ont leur mot à dire, mais toutes les personnes dans un rayon de 500m autour sont concernés, et ça concerne bien plus de gens. C’est mon cas et je soutiens une utilisation ferroviaire de la PC. Comme noté par FlodeParis les 11 arrondissements périphériques (représentant 75% de la population parisienne) ont une offre de transports très faible (juste 5 correspondances après la ligne 2 et 6). Je vous invite à consulter cette carte du métro parisien à échelle réelle http://www.tux-planet.fr/public/ima...
Enfin à la réunion d’arrondissement du XXè les avis n’étaient pas si tranchés en faveur d’un non-usage ferroviaire, et je ne sais pas comment cela s’est passée dans les autres arrondissements, mais dans le XXe les discussions se faisaient en ateliers et certaines personnes désignées (ou auto-désignées) pour rapporter les discussions par table avaient tendance à ne dire que leur avis personnel.

Nicolarchitecte 9 février, 16:04

Bonjour tous, Emmanuel, merci de ne pas faire de telles affirmation faciles et totalement subjectives.... Flore de Paris a tout à fait raison, il y a un déficit de métro à la périphérie et la raison tient purement à l’histoire de l’urbanisme parisien...
J’étais à la réunion de concertation dans le XIIe, et près de 90% des personnes sont pour la préservation du site pour le transport, léger voire lourd... 90% des parisiens sont très attachés à la Ceinture (on l’a vu pour les précédentes concertation) car c’est un atout une telle ligne en milieu urbain. et 90% des personnes ne comprennent toujours pas pourquoi Delanoë a choisi les Maréchaux... Il restera dans l’histoire de Paris le Maire qui aura enterré la Ceinture....!!! Il fallait le faire....!!!
Et j’étais surpris de constater que les personnes souhaitant une Coulée verte à la réunion étaient en forte minorité, fort logiquement...
Aujourd’hui pour aller de la Porte de Vincennes à la Porte de Versailles, je mettrais 20 minutes par la Ceinture au lieu de 45 environ avec le T3a, (le site de la RATP étant optimiste...), et devinez quoi, je prends le métro. Donc le T3 ne répond qu’à un maillage de petites distances et non de grandes distances comme le ferait parfaitement la Ceinture...

Emmanuel 9 février, 16:37

Bonjour Nicolas, apparemment nous n'avons pas suivi les mêmes débats MDR bref, ne dites surtout pas que 90% des Parisiens sont pour le maintien en voie de chemin de fer de la Petite Ceinture....cela frise le ridicule !

Nicolarchitecte 9 février, 17:20

Ce n'est pas moi qui le disait... mais environ 90% des personnes souhaitent la conservation de la plateforme, je n'ai pas dit réemploi immédiat ferroviaire.... La question sur l'avenir de la plateforme. A la seconde question, près des deux tiers, au moins a été favorable à un éventuel réemploi futur léger voire lourd par du transport dans la Ville... Donc il faut garder le potentiel de transport que personne ne conteste...!!! Alors que le T3 se tortille en tous sens... N'oubliez également pas qu'il y a un fort attachement des parisiens à la Ceinture... Pourquoi, parce qu'elle fait partie de l'histoire de Paris...!!! Ce ne sera pas le cas du Grand Arc Express au nom bien pompeux... Ce n'est pas moi qui le dit, mais les première concertation au sujet du Tram il y a déjà longtemps...!!! La majorité des parisiens étaient favorables à la réouverture de la Ceinture et la Mairie a dû refaire une consultation en catastrophe...
Je ne comprend pas cette folie des Coulées Vertes alors que par définition le ferroviaire est plus écologique que la route. La piste cyclable en bitume n'est pas adaptée (comme expliqué pour la Coulée verte Bastille avec les ouvrages d'art détruits) et les promeneurs amèneront aussi leurs lots de désagréments ; ne vous y trompez pas... Ce sont les rues qu'il faut rendre au cyclistes et piétons... Et ça Delanoë n'a malheureusement pas osé...!!!! Et il a eu bien tort, il aurait pu dans le Marais, à Bastille ou dans le quartier Latin....
J'ajoute qu'on ne s'est pas posé autant de questions quand on a construit le périphérique autour de Paris dans les années 60, alors que c'était une barrière verte naturelle extraordinaire, magnifique de plus de 200 mètres de large avec des potagers à perte de vue...!!!!

Emmanuel 9 février, 18:32

Justement, ne reproduisons pas les erreurs du passé ! On n'a pas pu l'éviter avec le périph....on l'a évité de justesse avec la disparition du Canal Saint Martin voué à une fin tragique en autoroute urbaine ! N'hypothéquons pas l'avenir de nos enfants, et conservons définitivement la Petite Ceinture en coulée verte, comme l'ont su faire des Parisiens dans les années 70 en sauvant le Canal Saint Martin d'une vocation transport diabolique ! Paris est plus que très densément maillé, n'en rajoutons pas !

Nicolarchitecte 9 février, 18:48

Emmanuel, encore une fois, une voie ferrée préserve l'espace de verdure, pas une coulée verte comme Bastille, qui est pleine de béton et bitume... Une voie ferrée va dans le sens de l'écologie.... C'est une évidence pour tous les écologistes... Une coulée verte ne signifie pas forcément aller dessus pour piétiner... Elle reste intacte avec la voie ferrée... Pourquoi aller créer des allées bitumées ? D'autre part, il y a de la place pour tout le monde sur cette plateforme, même si elle n'est pas large ; mais on peut imaginer comme avec le T2 une plateforme plantée de verdure et garder un accès piéton sans barrières. En quoi deux rails de 10cm de large dérangent au milieu d'herbe...
Franchement... La piste cyclable, quand à elle est une simplet route bitumée... Et comme nous en avons déjà débattu entre cyclistes, ça n'est jamais bien adapté au final... C'est impossible car c'est une plateforme ferroviaire et on doit monter ou descendre... Au final personne ne l'utilise... Cf. Parcours du combattant cycliste sur la "coulée verte" Daumesnil... C'est une maillage de rues qu'il faut rendre au piétons et cyclistes, sans aucune voitures, comme dans certains pays européens. Pas besoin de grimper ou d'escalader pour faire du vélo...
D'autre part, je précise que sur les viaducs, on ne peut avoir trop de végétation pour des raisons structurelles évidentes ; voir viaduc Daumesnil où ça a été limité au minimum possible.
Enfin, j'ajoute que nous avons une surface considérablement plus importante à reconquir dans la ville avec les rues, mais personne n'ose s'attaquer au TOUT voiture...!!!

Bruno 9 février, 19:51

Bonjour Emmanuel,

Construction du Périphérique sur les terrains des fortifications de Paris : changement d'affectation de ces terrains.

Projet de transformer le canal Saint-Martin en autoroute urbaine : changement d'affectation des terrains concernés.

Projet de faire circuler à nouveau des trains sur la Petite Ceinture : contrairement aux projets précédents, il n'y a pas de changement d'affectation de certains terrains, puisque la Petite ceinture est une voie ferrée déjà existante.

La Petite Ceinture est classée en Zone de Grands Services Urbains dans le Plan Local d'Urbanisme, comme les voies ferrées en activité dans Paris. Il ne s'agit donc pas d'un parc que l'on voudrait transformer en voie ferrée.

Votre raisonnement est donc faux.

Si la Petite Ceinture est si verdoyante, c'est principalement qu'on a arrêté d'y balancer des pesticides pour son entretien depuis la fin des années Quatre-Vingt.

Il n'empêche qu'aujourd'hui sur les voies ferrées en activité, la gestion par pesticides est de plus en plus souvent abandonnée pour être remplacée par une gestion « douce » qui favorise le développement de la biodiversité. L'association Espaces pratique un tel travail sur les talus de voies ferrées dans les Hauts-de-Seine et les Yvelines, ainsi que sur la Petite Ceinture au Sud de Paris : http://www.association-espaces.org/La-gestion-de-talus-ferroviaires

Voir aussi le colloque organisé par NatureParif sur ce thème :

http://www.natureparif.fr/agir/evenements-a-la-une/les-rencontres-de-natureparif/1025-talus-ferroviaires-biodiversite

Les voies ferrées, y compris en activité, jouent un rôle dans le réseau de trames vertes en Île-de-France.

Comme l'a dit Nicolas, une voie ferrée [gérée sans pesticides] préserve l'espace de verdure. Il y a même sur la Petite Ceinture des espèces végétales qui réussissent à pousser grâce à la chaleur emmagasinée par les pierres du ballast des voies ferrées

Emmanuel 9 février, 20:54

Ah d'accord, pour vous une coulée verte c'est une pelouse entre deux tramways...oui décidément nous n'avons pas la même notion d'espace vert et de biodiversité couplée à des activités culturelles, de plein air par et pour les habitants...Relisez les propositions évoquées ici et effectivement vous constaterez qu'on est loin de la coulée verte aseptisée et "pesticidée" que vous prônez apparemment. Je vois mal les enfants jouer au ballon entre deux tramways, un jardin partagé entre deux rails. Et oui, développons le tramway sur les grands axes routiers , c'est plus écologique ! mais pitié, laissez la Nature conserver ces 50 hectares de poumon vert car La Petite Ceinture c'est un ballon d'oxygène pour les activités en plein air.....si rare à Paris pour laisser nos enfants jouer un jour au ballon ou faire du vélo sans risque de se faire renverser par un véhicule.

Nicolarchitecte 9 février, 22:18

Pauvre de vous, vous le faites vraiment exprès...!!! Arrêtez de raconter n'importe quoi. Qui parle de pesticide...??? Vous... Alors arrêtez de donner des leçons d'écologie à tout le monde car vous auriez pas mal à apprendre...

Emmanuel 10 février, 11:25

Qui parle de pesticides ? Vous avez le culot de me poser la question...demandez plutôt à RFF qui reconnaît l usage sur ses voies même si quelques endroits sont traités différemment . Et la Petite Ceinture a évite le traitement aux pesticides réalisé à l époque par RFF car une poignée de personnes et associations se sont portées volontaires pour un entretien doux des zones laissées à l abandon par RFF. Il faut bien que des personnes comme moi et d autres nombreuses heureusement réagissent par rapport aux propos éhontés et biaisés qui circulent lors des débats.

liliane 11 février, 18:34

Pour Nat, Je suis étonnée que vous n'ayez pas été au courant de la réunion de la mairie, il en était question dans le fascicule que tous les habitants du 19 eme reçoivent en Décembre, un petit tract de rappel à ensuite été place dans toutes les boîtes aux lettres, enfin il suffisait de consulter le site internet de la mairie du 19 eme, cela figurait très clairement. Vous n'avez pas eu de chance de rater ces 3 informations.....

Nat_19e 11 février, 19:10

Pour Liliane : dans mon message initial (plus bas) je m'étonnais que le dernier "A Paris" et le dernier "Le Paris du 19e", qui arrivent bien dans ma boite à lettre, n'annoncent pas cette concertation (ils sont en ligne d'ailleurs alors j'ai revérifié). Aucun mot "de rappel" n'est arrivé en ce qui me concerne.

Pierre2975 9 février, 10:54

Non, Paris manque avant tout d'espaces verts et de services comme les piscines, alors qu'un système lourd de transport serait redondant avec le tram, voire avec les ceintures du grand Paris. L'avenir de ce site est selon moi un mixte entre circulations douces vélo + piéton, espaces verts permettant de se ressourcer et équipements de loisirs comme des piscines et des espaces pour faire du sport. Cela a un double intérêt. 1/ dans une perspective de changement climatique qui va rendre indispensable la présence de la nature en ville - et Paris est très très en retard de ce point de vue et 2/ pour que les parisiens évitent d'aller chercher loin (en province) cet accès à la nature et qui rend le modèle actuel de l'hyperdensité sans nature inefficace écologiquement.

5 «je suis d'accord»

Pithou 9 février, 16:50

Sur le sud de Paris, la Petite ceinture est presque entièrement en tranchée relativement profonde (plus de 8m) ou en tunnel ... je ne vois pas quel genre de jardins ou espaces verts on peut aménager dans cet environnement ... en tunnel, peut être le "picouze club" de l'arrondissement et en tranchée de plus de 8m en piscines olympiques une fois ladite tranchée remplie d'eau ... Blague à part, je me permet de signaler qu'aucun des ascenseurs de la promenade plantée de l'Avenue Daumesnil (75012) ne fonctionne ... et ce depuis de nombreuses années (on est en France, quand même ...) et que donc il serait très difficile de pénétrer au fond de ces tranchées ... sauf à les combler bien sûr. Une solution simple existe : la couverture par une dalle de béton, comme celà existe entre la Rue du Château des Rentiers et l'avenue de Choisy (75013) près de la nouvelle ZAC de la Place de Rungis et entre la Rue Didot et l'Avenue du Général Leclerc : ainsi on préserve totalement l'infrastructure, on la sécurise contre les indésirables et on crée ce qu'on veut en surface (il doit même y avoir assez de hauteur libre entre le dessus des voies et le niveau de la chaussée pour créer des équipement en sous-sol tels que salles de réunion, se sport, de musique ou tout autre ... même des parkings pour les riverains à la limite.

Pithou 9 février, 17:03

Quand aux espaces verts, il est vrai que Paris en manque .... dans le centre ville (à quand la Rue de Rivoli et le Bd Sébastopol en Coulée Verte ?) mais absolument pas dans les quartiers périphériques où, là, c'est de transports rapides dont on a besoin (empruntez donc aux heures de pointe au sud le bus 62 ou à l'est son copain le bus 26 et vous m'en direz des nouvelles).
Il me semblait avoir remarqué, mais peut être ais-je été victime d'hallucinations, la présence de quelques petits "espaces verts" jouxtant la PC : Parc de Buttes Chaumont, Parc de Belleville, Bois de Vincennes (995 hectares quand même ... soit la moitié du 12ème arrondissement !) Parc de Montsouris, Jardins de la Cité Universitaire, Parc Georges Brassens ... et je dois en oublier ... sans compter les innombrable petits squares. Quand au fameux métro du Grand Paris, je crois que l'on a créé là un fort médiatique successeur au monstre du Loch Ness ou au serpent de mer ... et qu'on n'est malheureusement pas près d'en voir le début du commencement (d'autant plus que là encore on zappe curieusement, notamment à l'est de Paris, la possiblilité d'utiliser la Grande Ceinture entre autres entre Juvisy et le Bourget)

Chapeau 10 février, 14:09

J'ai remarqué cela ce matin. Effectivement, sur la section Est, le Grand Paris Express a quasiment le même trajet que la Grande Ceinture... Paradoxe, quand tu nous tiens !

La biodiversité obtenue JUSQU'A aujourd'hui sur la PC est liée à l'absence massive des hommes sur l'emprise de cette voie ferrée.

Les végétaux se sont développés grâce à l'activité ferroviaire existait, à savoir de 1854 à 1993 (ou 2011 si l'on compte la tranchée Péreire) et non pas grâce à la fréquentation massive des hommes.

Pithou 10 février, 15:04

A propos de la protection de la biodiversité soi disant extraordinaire le long de la PC, cette pseudo protection n'a pas empêché la Municipalité de détruire les jardins solidaires du quartier Réunion dans le 20ème (au profit d'immeubles), ainsi que l'extraordinaire terrain vague arboré situé rue Gustave Geffroy en face du Château de la Reine Blanche (au profit d'une crèche) dont la biodiversité devait être au moins aussi intéressante que celle des abords de la PC ... et je pense que d'autres terrains hyper interessants quand à leur biodiversité ont été détruits sans étât d'âme ... et qu'on ne me parle pas d'utilité publique, je ne vois pas pourquoi elle serait plus forte pour des logements ou un crèche, malgré l'utilité de ces équipements, que pour une ligne de transport de masse.

Bruno 9 février, 15:12

Bonjour,

Le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), voté le 25 octobre 2012 par le Conseil Régional, est disponible sur le site de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAURIF) : http://www.iau-idf.fr/debats-enjeux/le-schema-directeur-de-la-region-ile-de-france-sdrif.html.

Le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif)évoque la Petite Ceinture de la manière suivante (source : document 2-Defis_Projet_spatial_Objectifs.pdf, page 136) :

« L'armature historique de ports urbains et de sites ferroviaires, parfois dégradés et sous-utilisés, est disponible notamment en cœur de métropole entre Paris intra-muros et l'A86.

Pour jouer un rôle alternatif au mode routier dans l'approvisionnement de la ville mais également dans l'évacuation des déchets, ceux-ci devront être préservés, modernisés et mis en réseau grâce aux interfaces entre domaines routiers, ferroviaires et fluviaux.

La Petite Ceinture mérite de conserver sa vocation fret. Pour ce faire, toute autre aménagement devra être réversible et précaire.

Enfin, l'urbanisation dans leur environnement immédiat devra être compatible avec l'activité de ces sites.

L'intervention de la puissance publique pour préserver ou reconquérir ces emprises foncières, dégradées voire polluées et parfois sous exploitées, est indispensable pour éviter leur aliénation, voire leur disparition alors que leur nécessité est dorénavant avérée pour répondre aux exigences du développement durable. »

On comprend mieux pourquoi la Région Île-de-France n'a pas été conviée à cette "concertation" municipale.

11 «je suis d'accord»

Pithou 9 février, 16:37

Ah ... Paris ferait donc partie de la région Ile de France ... première nouvelle ... peut être faudrait il donner l'info à nos édiles municipaux je suis sûr qu'il seraient intéressés de l'apprendre. On pourrait également leur expliquer que Paris se trouve également en Europe et que la dite Europe préconise de ne jamais aliéner les infrastuctures de transport collectif en zone dense ... mais peut être Paris n'est elle pas en zone dense ...

Bruno 9 février, 17:11

Bonjour Pithou,

A l'inverse de certains de ses partenaires européens, la France a fortement capitalisé sur le marché de l'immobilier pour tirer sa croissance du PIB ces dernières années. L'une des contreparties de cette politique est que les prix de l'immobilier ont atteint des écarts historiques avec les revenus des ménages. En particulier à Paris. Certains parlent même de bulle.

Il n'est donc pas étonnant, vu l'investissement que représente depuis quelques années l'achat d'un bien immobilier sur Paris, que certains riverains propriétaires refusent de voir la remise en service d'un transport ferroviaire sur la Petite Ceinture. Ne serait-ce que par crainte d'une dépréciation de leur bien.

Mais il existe des solutions, non seulement techniques, mais aussi de rachat de bien immobilier, pour faire face à la résistance aux changement de ces riverains.

Nicolarchitecte 9 février, 17:51

J'ajoute tout de même que les transport en communs sont bien souvent mis dans la balance pour l'achat d'un bien immobilier...!!! Bel Appart., double expo, parquet, cheminée, 50 m du métro...!!! Belle Affaire....!!!!

Urbmobil 9 février, 18:35

Pour ce qui concerne le sud et le sud-est, (sauf section austerlitz, gare de Lyon), je suis d'avis d'avoir un aménagement qui retire l'usage ferroviaire, mais sans construire des infrastructures lourdes type batiment qui obère l'avenir. L'idée de construire un tramway au nord de la porte de Vincennes me séduit, mais compte tenu

d’autres projets prioritaires comme le métro express de rocade, ce ne peut être que du long terme. L’aménagement du secteur est au nord de la porte de Vincennes doit donc conserver les rails et la plate-forme

Pithou 9 février, 21:48

En ce qui concerne le métro automatique de rocade, compte tenu de la dérive de ses coûts prévisionnels (mais quelle idée de vouloir faire du "grand gabarit" - 2,85m - au lieu de garder celui du métro urbain - 2,44m -, et quelle idée de vouloir faire des gares cathédrales au lieu de simples stations) je ne suis malheureusement pas certain qu’on puisse en voir le début du commencement ans dans la décennie qui vient (à part peut être la partie sud-est du projet "orbival") ... j’espère me tromper ... mais j’ai les plus grandes craintes à ce sujet. L’Hexagone est coutumier des projets pharaoniques avortés qui font baver les "décideurs" mais sont totalement inadaptés. Donc gardons précieusement les infrastructures existantes ...

Pithou 9 février, 22:00

Et à propos de a partie Sud-Est de la PC il faut absolument conserver en l’état la partie Porte de Vincennes - Porte de Charenton : pensons aux usagers de la ligne 8, la plus longue du métro et la plus longue hors Paris, qui n’a sa première correspondance avec le métro urbain qu’à Daumesnil, 12 stations après sa station de départ à Crétail Parc des Sports (!!!) et qui actuellement n’offre aucune alternative pour aller vers le nord de Paris hormis les poussifs T3et T3b (50mn aujourd’hui pour faire Porte d’Aubervilliers-Porte de Vincennes ... bravo) et leur géniale correspondance à Porte de Vincennes (c’est à voir absolument ... avec les malheureux voyageurs franchissant les barrières et zigzaguant au milieu des voitures en circulation ... à quand le premier accident grave ... c’est une installation digne des Shadocks).
L’horaire de 1919 (!!!) donne 22mn entre Claude Decaen (=Porte de Charenton) et Pont de Flandre (=Corentin Carriou - Porte de la Villette) ... avec des trains vapeurs aux nombreuses portières latérales fermées à la main ...). Vive le progrès !

Chapeau 10 février, 13:51

Intéressants comme chiffres Pithou ! La locomotive à vapeur a donc été plus rapide en son temps sur la PC avec peu d’arrêts que le T3 électrique avec plein d’arrêts ?!

La Petite Ceinture ferroviaire dessert des zones qui sont en train de densifier massivement la capitale (Pentagone français, ZAC Rungis, Tour Triangle, ZAC Rive Gauche, ZAC Bercy Charenton, ZAC Evangile).

Tout urbaniste normalement constitué se doit d’intégrer la question des déplacements aussi bien locaux (grâce au T3) que régionaux (Petite Ceinture et correspondances avec les grands pôles de correspondances).

Il serait donc criminel de supprimer une infrastructure ferroviaire existante de 23 km, connectée au réseau ferré national. Elle doit donc être préservée sur tout son linéaire au sein de RFF.

Michèle 9 février, 18:39

La Petite Ceinture mérite de conserver sa vocation fret. Pour ce faire, toute autre aménagement devra être réversible et précaire

14 «je suis d'accord»

Emmanuel 10 février, 11:14

Des études sont en cours d'expérimentation sur le tramway T3. Si les résultats sont concluants, ce que semble dire les experts, il y aurait redondance avec un usage de la Petite Ceinture en usage fret. Par ailleurs l' accessibilité des voies pour le fret serait beaucoup plus restreinte sur la PC dans les zones sous tunnel alors que le T3 offre une desserte fret sur 100% de la ligne.

Chapeau 10 février, 13:42

Les "études" de 20 000 euros de la Ville de Paris consistent à dire que l'on peut ajouter un tramway entre deux tramways sans que cela gène la circulation...cela s'appelle l'heure de pointe.
C'est réalisé tous les jours depuis le 16e siècle avec l'apparition des premiers transports collectifs...

La RATP, la SNCF font cela tous les jours !

En revanche, l'étude n'aborde pas les points suivants :

Où charge t-on les marchandises ?

Où les décharge t-on celles-ci ?

Pour quelles entreprises ?

Avec quel matériel ?

Quel coût ?

Par ailleurs, les bananes, tomates, calvados, champagne et autres subtances ne sont pas produits à la Porte d'Orléans où à la Porte de Vincennes mais en dehors de la région Ile de France voir de la France.

L'avantage de la Petite Ceinture ferroviaire est qu'elle est connectée au réseau ferré national, donc aux ports français, ce qui permet aux victuailles d'arriver par train jusqu'aux gares marchandises de la Petite Ceinture (Gobelins, Bercy, Evangile pour ne citer qu'elles) et de finir le trajet par camion électrique.

Ainsi, la liaison ferrée désengorge la capitale des camions depuis l'entrée en France.
25 trains (=30 000 tonnes de marchandises) remplacent 1000 camions.

Avec le T3, non connecté au réseau ferré national, les camions arriveraient sur les boulevards des Maréchaux, et entre deux tramways bondés, les voyageurs verraient les palettes de bananes sur les quais attendre leur tram fret...

Résultat : des camions qui arrivent à Paris et des condiments qui finissent leur trajet en tram...c'est une très belle image mais la ville ne doit pas être qu'une image.

La Petite Ceinture ferroviaire doit, au sein de RFF, garder sa vocation d'origine sur ces 23km pour faire face à l'augmentation continue du prix du baril de pétrole.

Chapeau 10 février, 14:02

Voici une carte concernant le potentiel fret de la Petite Ceinture. Le dossier plus complet est disponible ici :
> http://www.cesncfprg.com/upload/Fil...

Emmanuel 10 février, 14:57

Vous voulez aussi voir les cartes des années 70 montrant le potentiel d'une autoroute urbaine en lieu et place du Canal Saint- Martin ? bref, il y a toujours un potentiel à créer plus de transports pour avoir plus de transports...Encore faut il se poser les bonnes questions : a t on besoin de plus de transports lourds style train (et voiture bien sur), ou plutôt comment faire pour réduire et optimiser les besoins de ces transports et nos déplacements régionaux ?

Chapeau 10 février, 15:15

Le train, contrairement aux camions diesels et à la voiture ne pollue pas.
Le train est transporte plus de monde qu'une voiture.

Paris est une capitale qui a dû mal à satisfaire les besoins de premières nécessité de ses habitants (travailler, se déplacer, se loger, se nourrir)

Chapeau 10 février, 15:16

Le train, contrairement aux camions diesels et à la voiture ne pollue pas.
Le train transporte plus de monde qu'une voiture.

Paris est une capitale qui a dû mal à satisfaire les besoins de premières nécessité de ses habitants (travailler, se déplacer, se loger, se nourrir)

Bruno 10 février, 15:39

Bonjour Emmanuel,

La question de l'augmentation du prix du pétrole qu'a souligné Chapeau oblige à penser plus en terme de substitution du transport routier par du transport ferroviaire et du transport par voie d'eau qu'à une augmentation globale du transport.

C'est ce qu'a compris par exemple Monoprix qui utilise depuis plusieurs années la voie ferrée (depuis 2007) et la voie d'eau (depuis 2003) pour approvisionner ses magasins dans Paris, seule la desserte finale dans Paris intra-muros utilisant la route, de la sorte il réduit sa consommation de carburants et évite les embouteillages pour entrer dans Paris.

Voir à ce sujet la présentation faite par Monoprix auprès du Prédit

Cette substitution a l'avantage de faire rouler moins de camions et de faire diminuer la pollution liée au transport de marchandises.

Au passage il y a d'ailleurs des documents intéressants sur cette page du Prédit : http://www.predit.prd.fr/predit3/menu.fo?cmd=carrefourBilan.

Maintenant, il existe des politiques pour réduire le volume des transports, comme le télé-travail et surtout le rapprochement des lieux d'habitations des lieux de travail. Mais pour le second point, il faudrait faire chuter les prix de l'immobilier en Île-de-France et notamment à Paris. De toute manière, les prix de l'immobilier sont aujourd'hui excessifs par rapport aux revenus des ménages, donc une chute des prix de l'immobilier sera la bienvenue.

Globalement, il faudrait une conjonction des ces trois politiques : remplacement d'une partie du transport routier par le transport ferroviaire et par voie d'eau, développement du télé-travail et aménagement du territoire.

Sur ce sujet, le Centre d'Analyse Stratégique, organisme gouvernemental dépendant du Premier Ministre, a publié le 11 septembre 2012 une note d'analyse consacrée à l'étude de la situation actuelle et de l'évolution à court et moyen terme des prix du pétrole, ainsi qu'à ses impacts sur l'économie qu'aux mesures à prendre pour y faire face.

Face à la menace d'une forte augmentation du prix du pétrole et de la volatilité de ce prix, le Centre d'Analyse Stratégique préconise qu'« à court terme, les leviers de l'efficacité et de la sobriété énergétiques doivent être actionnés, notamment dans les secteurs du bâtiment et du transport ». Notamment, « des transformations de fond devront s'opérer dans le secteur des transports, passant notamment par le développement de nouveaux modèles d'aménagement du territoire et de transport des marchandises » (page 13).

Emmanuel 10 février, 19:04

Oui absolument d'accord pour fret fluviale et ferroviaire..c'est déjà le cas comme vous le mentionnez....l'utilité de la Petite Ceinture pour du fret en cabotage est très peu rentable car cela nécessiterait semble - t il de grands aménagements d'accessibilité du fait que la Petite Ceinture est en tunnel (accès impossible sur ces sections pour la cabotage) ou haut talus ou en contrebas (les gares ayant été vendues pour la plupart voire toutes, il n'y a pas d'infrastructures d'accès local en place). Le fret via tramway la nuit permettrait un accès de plein pied en continu à 100% sur tout le circuit.

Bruno 10 février, 19:30

L'expérience de Monoprix pourrait être étendue à d'autres magasins de la chaîne et à d'autres chaînes magasins, en utilisant la Petite Ceinture. Pas besoin de cabotage, puisqu'il s'agit d'utiliser les capacités situées entre autres aux Gobelins (13e), au Nord-Est de Paris (19e) et aux Batignolles (17e). Le fait que la Petite Ceinture interconnecte des lignes radiales pénétrant dans Paris lui fournit un grand avantage par rapport au tramway T3 (sans compter les problèmes de gabarits sur ce dernier). ce qui permettrait de diminuer le nombre de circulations de camions.

Avec la Petite Ceinture, on a effectivement 23 kilomètres de voies ferrées pour réduire le nombre de camions en circulation.

Emmanuel 10 février, 20:48

Un Cabotage à partir des gares nodales comme Rosa Park reliées aux faisceaux de Gare de L'est et de gare du Nord, et au T3, permettrait l'arrivée du fret sans camion. De toute façon, que ce soit par le T3 ou par la Petite Ceinture, les deux systèmes réduiraient l'entrée de camions dans Paris intra-muros, donc autant choisir le système tram déjà en service.

Pithou 10 février, 21:18

On ne peut pas mettre de matériel marchandises "grands réseaux" (aux normes UIC) sur un tramway pour des raisons de gabarit, de rayons des courbes et de "cotes de calage" (largeur des boudins des roues, plus étroits sur un tram) donc il faudrait transférer les marchandises sur du matériel spécialisé ... mais où ... puisque nulle part le T3 n'est en contact (ferroviairement parlant, c'est à dire avec une liaison par aiguillages) avec le réseau RFF ... et qu'il n'y a même pas de liaison ferrée (à Porte de Versailles par exemple) entre le T3 le T2 pour des raisons de gabarit différent ... donc ce n'est qu'un vue de l'esprit ... de plus il n'y a aucune installation de déchargement (dans les stations du tram ... je serais curieux de voir ça) ... et la nuit ... wahou ... en ce cas autant laisser les livraisons par la route et les faire la nuit. On tourne en rond.

Nat_19e 9 février, 19:45

Pour ce qui est de la redondance d'un transport de voyageurs sur la PC par rapport au tram ou aux autres lignes :

- déjà, pour les habitants des 19e et 20e arrondissements, qui représentent un cinquième de la population Parisienne (environ 200.000 habitants chacun), tandis que les emplois sont surtout situés à l'opposé de Paris, un transport sur la PC n'est pas redondant car ici elle passe au milieu de ces arrondissements et pas en périphérie, elle desservirait donc idéalement tous ces quartiers.

- et par ailleurs, contrairement au métro de Manhattan où des rames "express" circulent sur des voies centrales et ne s'arrêtent qu'à quelques stations, nous n'avons à Paris que des tortillards (métro, bus, tram)... sans parler de l'asphyxie de ces lignes existantes.

15 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 10 février, 14:18

Bonjour à tous,
Quelques lectures apportent une lumière intéressante sur les débats actuels fortement orientés et les anciennes concertations... Les précédentes posaient la question du Tram, cette fois il s'agit d'un changement d'affectation puisqu'il est question d'ouvrir la plateforme ferroviaire à tous les usages... Et je pense que ça va à l'encontre de sa préservation bien entendu... Cela apportera son lot de bétonnage... Il ressort de ces études que les parisiens étaient en grande majorité favorables à la réouverture de la Petite Ceinture au transport de voyageurs offrant un panorama sur la ville unique... Malheureusement, ce n'est pas ce qu'a voulu faire Delanoë pour des raisons fumeuses politiques... Mais il faudra qu'il se rende à l'évidence, à vouloir protéger quelques politiques trop puissants et égoïstes, il va se mettre à dos beaucoup de parisiens... Entre temps nous assisterons impuissants à la dislocation de ce patrimoine unique et de la plus haute importance pour les déplacements dans Paris en aire de jeu pour jouer au ballon ou pousser les poussettes...!!!
http://solutions-politiques.over-bl...
http://solutions-politiques.over-bl...
http://association.orbital.free.fr/...

9 «je suis d'accord»

Emmanuel 10 février, 14:51

Hello Nicolas, beaucoup de procès d'intention et de chasse aux sorcières, méthodes malheureusement connues en des temps sombres, saupoudrés d'idées fausses à la méthode Coué, et de batailles politiques...bref les municipales de Paris ont élu des représentants sur un programme, il y a la majorité sur ce programme, ce serait de bon ton de respecter la démocratie.Maintenant ce serait bien d'en revenir au débat de fond. Existe t il une alternative de la Petite Ceinture au transport ferré..et la réponse est oui.

Pithou 10 février, 15:32

Euh ... quelle est l'alternative à la PC pour le frêt ? Des wagons de marchandises sur le T3 ? Je serai curieux de voir ça alors qu'on n'a même pas été fichu de faire du matériel tram compatible (par exemple T2 et T3 qui n'ont pas le même gabarit et ne sont donc pas reliés physiquement ... sans parler des shadokiens et ubuesques tramways sur pneu T5 et T6).
De plus, il est illusoire de vouloir intercaler des trams frêt car la fréquence du T3

ne peut pas descendre en dessous de 6 ou 7mn afin de ne pas bloquer les carrefours (puisqu'on a eu l'extrême intelligence de combler les souterrains qui auraient pu être utilisés utilement par le tram).

Pithou 10 février, 15:41

Et quand au programme de l'équipe municipale actuelle, il n'y a jamais été question de la Petite Ceinture (ou c'était noyé dans d'autres infos) ... ni d'ailleurs des magnifiques tours dont notre bon Bertrand veut entourer Paris pour le plus grand intérêt financier de quelques architectes et promoteurs ... pas plus d'ailleurs que la somptueuse canopée jaune (elle va être belle dans 5 ans !) qui va trôner majestueusement au dessus du Forum des Halles ... (bon ... c'est moins grave, mais quand même ...)
J'ai voté Delanoé des 2 mains la première fois, d'une main hésitante la deuxième ... j'irai voir ailleurs pour la troisième ... désolé ... (et je ne pense pas être le seul).
Faites attention, Mme Hidalgo aux quartiers périphériques (12ème, 13ème, 18ème, 19ème et 20ème ...) vous les croyez acquis définitivement à votre cause et vous risquez une belle déconvenue en 2014 (les dissidents de gauche, ça existe) si vous vous obstinez à nous prendre pour des demeurés (j'allais écrire un mot plus précis mais moins correct ...)

Emmanuel 10 février, 18:56

Le fret sur le tramway, en dehors des heures de transports passagers....

Nicolarchitecte 10 février, 20:45

Un autre lien intéressant...
http://www.jamet.org/Paris/TramwayS...

Nicolarchitecte 10 février, 21:30

J'oubliais.... :
http://www.jamet.org/Paris/TramwayS...

Nicolarchitecte 11 février, 13:22

Désolé j'avais doublé le lien....
Celui-ci est éloquent au sujet des précédents débats...!!!!
http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-ext...
Et aujourd'hui qu'arrive t-il ? Ce que l'on redoutait depuis des années... Quelle stupidité...!!!! Comment une poignées d'élus ou politiques influents ont-ils pu faire pour en arriver une situation aussi ubuesque....!!!???
Ici aussi c'est intéressant :
http://association.orbital.free.fr/

FlodeParis 10 février, 15:25

Bonjour
A relire les réactions de ces derniers jours, il semble évident qu'une simple consultation de quartier ne suffit pas à régler le destin de ces voies existantes faisant le tour de paris.
Pour ceux qui ne voient aucun intérêt à une ligne de transport, rappelons nous que sur un potentiel d'une trentaine de km, on pourrait créer presque 40 stations de métro à un coût défiant toute autre projet.
Je corrige on poste précédent concernant les riverains immédiats, qui ne sont pas une "poignée", en effet, mais qui doivent comprendre que l'avenir de la majorité des habitants d'une Capitale mondiale (du tourisme, économique et culturelle), ne peut être traitée sur la base d'une minorité. Je n'exclus pas de recouvrir certaines parties de voies trop proche d'habitations comme cela se fait au niveau de Malakoff au dessus du périphérique.

12 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 10 février, 19:14

bonjour Flo,
pour moi, " recouvrir certaines parties de voies " sonne à priori très mal avec l'objectif de préservation de la biodiversité. On a de nombreux exemples (en particulier) dans le sud de Paris, dont le résultat n'est vraiment pas intéressant.
Si c'est pour y créer un avatar de "promenade mal plantée", cela n'est guère positif ni réussi (jusqu'ici).
Pour faire des terrains de sport, on peut l'envisager dans certains cas après une étude sérieuse.
Hormis cette fin abrupte, d'accord avec votre contribution.

Emmanuel 12 février, 18:29

Bonjour Flo, Recouvrir les voies ne suffiront certainement pas à éviter toutes les nuisances sonores et les vibrations pour des habitations qui sont à moins de 5 mètres des voies. Qui plus est ; ceci n'est valable que pour des contrebas, et la Petite Ceinture passe aussi beaucoup en talus rehaussé.

Gilles Jardinier 10 février, 17:37

C'est sympa d'avoir laissé les forums ouverts : cela permet à des invités de la dernière heure de se manifester.
Et comme le disait le citoyen Jésus, les derniers ne sont pas les moins intéressants.
Globalement d'accord avec les interventions de Pithou, notamment

1 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 10 février, 18:31

J'ai discuté avec les organisateurs... et la gentille Sophie... et demandé si ça pouvait rester ouvert, après le 14, car c'est finalement un lieu d'échange entre passionnés par le sujet...!!! On n'a plus qu'à aller se retrouver au bistrot débattre... Ils m'ont dit que cela restait au moins ouvert jusqu'au 14 et qu'après on verra.... mais nos contributions comptent toujours....!!!

Gilles Jardinier 10 février, 18:50

Avec un peu de chance, il y aura même des mariages
lol

Emmanuel 10 février, 20:55

et des mariages pour tous bien sûr ;-) ...on revient au débat ?

Gilles Jardinier 12 février, 01:04

tel que c'est parti, un mariage à trois entre liliane, ferdant et Karo, ne manquerait ni de charme ni de piquant.
Je veux bien offrir les fleurs.

Emmanuel 10 février, 21:29

Il semble venu le temps de se mobiliser face aux associations qui luttent pour le rétablissement du transport ferroviaire (train de fret, TGV, train...) sur la Petite Ceinture. Si vous voulez agir en association, alors créons l'Association "Sauvons la Coulée Verte de la Petite Ceinture" ! Envoyez votre e-mail à espacenaturesurlapc@gmail.com

8 «je suis d'accord»

FERDANT 11 février, 20:56

Emmanuel est comme Bernadette Soubirous : il "voit" des choses étranges !

Il a donc lu des propositions d'associations qui veulent faire rouler des TGV sur la PC ! Il lui faut recruter Liliane comme adhérente numérso 2 : elle est parvenue à lire des projets de "grandes gares" sur la PC !

C'est dingue ce que les gens lisent sur ce forum alors que moi j'en suis privé !

Je suggère que l'on créée encore une autre association : "Sauvons le ridicule sur la Petite Ceinture". ;-)

Emmanuel 11 février, 22:49

Bonsoir Ferdant, J'ai beaucoup d'humour et il en faut pour vous répondre...cela fait partie du deal il semblerait. Bref, j'aurais tant souhaiter que cette proposition de faire rouler des TGV, des trains grande ligne et des trains de fret sur la Petite Ceinture viennent d'associations exotiques au charme désuet et touchant..malheureusement je n'ai rien inventé car ceci est envisagé par RFF lui-même....le point positif dans tout cela, c'est que nous sommes tous tombés sur un consensus sur un point au moins : aucun d'entre nous tous ne veut de trains grandes lignes, TGV et trains de fret sur la Petite Ceinture...c'est déjà un message clair à faire passer à la Mairie de PAris et à RFF :

liliane 12 février, 17:16

Bonjour, Je confirme que le 26 n'est pas saturé. Il y a certes du monde à certaines heures. S'il était saturé , un bus plus grand ou avec une fréquence plus grande serait mis en service. Par ailleurs le trajet du 26 est différent de celui de la petite ceinture. Je m'étonne aussi que Saralys se plaigne des transports du 20 eme, j'ai travaillé près de la place Gambetta et j'ai trouvé au contraire qu'il était facile d'y aller de chez moi par les transports en commun et de se déplacer ensuite vers le centre de Paris si nécessaire.Il y a de la mauvaise foi évidente a dire que ces transports sont saturés.

liliane 12 février, 17:21

Bonjour FERDANT, Le RIDICULE n'est pas forcément celui qu'on pense. Dans les cas présent , je m'étonne du ridicule de ces arguments....

saraly 12 février, 17:29

Liliane la troll et ses affirmations qui font preuve de vérité ! Je me suis déjà exprimée des dizaines de fois à ce sujet, mais apparemment mes chiffres et sources ne valent rien comparé à vos affirmations. Donc je ne vais pas plus m'étaler sur ce sujet. Parler à un troll nuit à la santé.

Je vous ferais juste remarquer que tous les trajets ne se résument pas à aller "dans le centre de Paris". Oui en effet, dans le 20e on est très souvent obligé de repasser par le centre pour se déplacer, même pour des trajets en rocade.

Bruno 10 février, 22:42

Bonsoir,

Un exemple qui malheureusement n'est pas cité dans la rubrique « Projets de référence » de ce site et qui pourtant est intéressant à étudier : la ligne 3 du tramway de Lyon également appelée LEA (pour Ligne de l'Est de l'Agglomération) qui depuis fin 2006 réutilise une ancienne ligne ferroviaire inutilisée pendant plusieurs années

A noter des protections phoniques sur 7 kilomètres (sur 14,6 kilomètres) qui se trouvent en bordure d'habitations et disposent d'un mur antibruit en pierre du Gard.

La ligne utilise une partie de l'emprise de l'ancienne ligne principale du chemin de fer secondaire à voie normale de la Compagnie des chemins de fer de l'Est de Lyon.

Source : Wikipedia.

13 «je suis d'accord»

Parimax 10 février, 23:50

Le seul tronçon où la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture n'est plus avérée se situe dans le 16e arrondissement, au nord de la Porte d'Auteuil, en raison de la faiblesse du trafic.

Partout ailleurs, le chemin de fer de la Petite Ceinture présente une réelle utilité pour transporter des voyageurs, qu'il importe absolument de préserver.
En effet, les transports de rocade sont très chargées ou saturés, notamment les lignes 2 et 6 du métro, et les lignes d'autobus 62, 26 et 60. La situation ne risque pas de s'améliorer sur ces lignes, sachant que Paris se repeuple, et que le cœur de l'agglomération doit être rendu plus dense pour loger davantage d'habitants.
De plus, il existe un réel besoin de transport rapide d'un arrondissement périphérique à l'autre. Or, le tramway sur les boulevards est très lent.
Pour toutes ces raisons, il faut préserver tout le linéaire de la Petite Ceinture (du 15e au 17e) afin de rétablir un transport rapide de voyageurs, avec des stations uniquement aux points de correspondance avec le métro et le RER.

16 «je suis d'accord»

Sandra 11 février, 08:52

Le fameux 16e qu'il faudra toujours épargner... Il vaudrait mieux y construire des logements accessibles aux personnes modestes et aux classes moyennes ! Il y a déjà assez de transport dans Paris. C'est dans et vers les banlieues qu'il faut mettre les moyens. A Paris il faut plus d'espace pour respirer, se promener, se reposer après le travail et pendant les pauses déjeuner. Les qq parcs du nord est de ville et les bords du canal sont complètement saturés en été, les gens recherchent le moindre coin de verdure. Si certaines lignes sont saturées aux heures de pointe, c'est parce le nombre de rames nécessaire est calculé à partir du nombre de billets validés, et que les estimations sont faussées par la fraude. Les transports sont déjà bien assez chers, et le passage du T8 sur la PC sera encore payé par les usagers. Si le T3 n'est pas assez rapide il faut le booster un peu plus, et s'il ne convient pas il ne fallait pas de construire. Et Paris ne se repeuple pas, au contraire les gens partent en banlieue parce les logements sont beaucoup trop chers à Paris. Alors coulée verte dans le 16 ? Coulée verte dans le 19e !

Galtar 11 février, 09:58

Bonjour Sandra, tiens vous etes de retour !! J'étais sur le point de vous dépasser au classement des "grands parleurs"...Lol. Cordialement

FERDANT 11 février, 10:12

Sandra,

"Il y a déjà assez de transport dans Paris" : vous commencez la journée avec une "Lilianade" (néologisme : sorte d'assertion gratuite jamais étayée par des documents faisant foi) !

Le coup des estimations faussées par la fraude est bien essayé et assez amusant : vous me faites apprécier ma journée avec votre humour involontaire ;-)
Une question : comment suggérez vous "booster" (quel vilain mot) le T3 ? En allongeant les quais ? En augmentant la fréquence (et donc en achetant de nouvelles rames) ? En élargissant son gabarit ? En installant un pare-buffle devant la cabine du conducteur ?

"s'il ne convient pas il ne fallait pas de construire" : la Cour des Comptes ne dit rien d'autre que le choix hautement politique et dogmatique de son tracé rend son exploitation problématique, lente et chère. En son temps, des associations, des riverains, des élus, des collectifs divers et les Parisiens se sont émus et prononcés pour le choix de la PC mais les élus de la Ville se sont assis sur cette insolente démocratie participative qu'ils nous ressortent de temps à autre pour nous faire croire que nous avons le pouvoir d'infléchir des décisions déjà prises. À moins que Liliane ne vous prête sa machine à remonter dans le temps ou son portail interdimensionnel vers le pays des Bisounours, il va falloir faire avec.

Paris ne se repeuple pas et sa population vieillit, en effet, mais tous ces Franciliens qui ont besoin de se déplacer ne méritent pas le mépris dans lequel ils sont tenus par certains élus et Parisiens.

Alors aménagements naturels et nature oui, mais réversibles !

liliane 11 février, 10:41

Mauvaise foi évidente !!!!! les lignes 2 et 6 sont classées respectivement 6 eme et 7 eme en terme de fréquentation .
Consultez les CHIFFRES.
Les bus que vous évoquez et que vous n'avez VISIBLEMENT JAMAIS PRIS ne sont pas SATURES. Je n'ai jamais vu personne ne pas pouvoir monter dans ces autobus. Je crois qu'il faut absolument placer un tramway juste en bas de votre immeuble afin de vous permettre de vous déplacer le mieux possible. Vous préconisez notre bien être CONTRE NOUS, nous préconisons le VOTRE !!!!! Avec les problèmes de logement, De nombreuses familles quittent Paris et cela n'est pas prêt de s'arranger. De toutes façons, la remise en service d'un trafic ferroviaire sur le tronçon Nord Est de la PC ne pourrait se faire qu'en procédant au préalable au relogement de la dizaine de milliers d'habitants dont les immeubles rasent pratiquement les rails. C'est ce que préconise eBoc..Il ne dit cependant pas quel serait le lieu de leur relogement. C'est effectivement un problème complique car il n'y à plus de place dans Paris Il faudrait gérer les problèmes scolaires des enfants et les problèmes d'emploi des parents.....Dans ce cas le 19ème serait beaucoup moins peuple. Nous laisserions notre quartier pour un tramway inutile, souhaité seulement pour des raisons dogmatiques par des personnes qui n'habitent pas notre quartier et qui visiblement ne le connaissent pas. La situation que je décris serait totalement ingérable....et constituerait un véritable scandale dans Paris...Le bon sens élémentaire l'emportera et cette situation ne se produira heureusement pas.

FERDANT 11 février, 11:23

Liliane,

Au lieu de lire ou d'écrire n'importe quoi, vous trouverez des chiffres réels ici :
http://labs.data-publica.com/ratp/
et là :
http://www.data.gouv.fr/DataSet/564116

L’épouvantable relogement dont vous nous rebattez les oreilles ressemble à vous lire à l’exode devant l’avancée des troupes d’invasion. Or, le tram ne porte pas de casque à pointes et le nombre de logements directement concerné dans un avenir plus ou moins lointain par une possible réouverture serait bien inférieur aux chiffres farfelus que vous nous sortez de votre chapeau magique !

Imaginer que ces dizaines de milliers de personnes déplacées (sic) feraient brutalement décroître la démographie du 19e, c’est piétiner le sens des nuances et des réalités !

Vous dites que les préoccupations en matière de déplacement seraient "dogmatiques" ? Vous rejoignez Sandra dans une tentative d’humour involontaire.

Quant au "bon sens élémentaire", ma voisine qui n’ne manque pas vous répondrait : "On ne devrait parler que de ce qu’on connaît" !

saraly 11 février, 12:02

Alors la Liliane ou vous faites preuve d’une mauvaise foi énorme, ou vous ne lisez pas les réponses qui vous sont adressées. J’ai plusieurs fois mentionné que les bus 26 et 60 sont saturés, chiffres et sources à l’appui. Si vous n’y aviez pas prêté attention, je vous redonne ceux de 2011 :

- Bus 62 : moyenne journalière de 54 870, 1er en terme de fréquentation à Paris
- Bus 26 : moyenne journalière de 43 560, 3ème en terme de fréquentation
- Bus 60 : moyenne journalière de 36 085, 6ème en terme de fréquentation

Mes sources :le site de la ville de Paris
Et après vous demandez aux autres de consulter les chiffres. Essayer de monter dans le 26 en heures de pointe, puis essayer d’en descendre. On passe 5minutes à chaque station. Mais non ces bus ne sont pas saturés, bien sur.

FERDANT 11 février, 12:12

Saraly,

N’avez-vous pas encore compris que Liliane s’en tape, des chiffres et de nous répondre avec précision. La seule chose qui lui importe c’est de ne jamais voir quoi que ce soit nuire à son petit confort personnel. "Ite missa est" comme dirait Ben le démissionnaire ;-)

saraly11 février, 12:12

Et oui parimax a raison, Paris se repeuple. Il y a eu une exode important de Paris dans les années 70-80, mais depuis les années 2000 le nombre d’habitants augmente continuellement. Entre 99 et 2009, il y a eu une croissance de la démographie de 5%. Et entre 2011 et 2012 la population a augmenté de 1%

(faible mais dans la moyenne de l'IDF).
Sources : ici ou la et la

liliane 11 février, 13:30

FERDANT, Justement je parle du 19 eme arrondissement car je le CONNAIS bien.....et j'emprunte quotidiennement de nombreux transports.....

saraly 11 février, 13:56

Vous avez raison Ferdant, je ne vois pas pourquoi on s'efforce à discuter avec des personnes qui ne jouent pas le jeu, ne donnent jamais de justifications à leur propos et ne répondent qu'à ce qui les arrange. Parler d'exode dans le 19e (dont la population a augmenté de 1% l'année dernière) c'est du pure délire. C'est vrai que sur tous les boulevards des maréchaux les immeubles sont vides.

Emmanuel 11 février, 14:12

Bonjour Liliane et Sandra,
Ne vous inquiétez pas, nous avons affaire toujours au même petit groupe de personnes qui n'engagent qu'eux mêmes dans leur propos. L'important est de constater dans les retour des débats l'attachement des présents à préserver les espaces verts, les activités pédagogiques, culturelles et les moyens de transports doux. Les détracteurs n'arrivent pas malheureusement à comprendre que ce n'est pas en rajoutant de nouvelles lignes dans Paris intramuros que nous améliorerons la situation..c'est comme rajouter toujours plus d'eau dans un seau qui fuit de toute part...la bonne démarche est de prendre des mesures pour éviter émergence de nouveaux besoins en transports lourds dans Paris intra-muros. Le STIF a bien compris cela avec le projet Grand Paris Express, et c'est bien cela l'essentiel dans tout cela.

saraly 11 février, 14:29

Emmanuel, je n'ai fait que corriger des affirmations de Liliane en apportant des données chiffrées et en citant mes sources, ça s'appelle du fast checking. La remarque de "petit groupe de personnes qui n'engagent qu'eux mêmes dans leur propos"est complètement déplacée. Si maintenant énoncer des faits (rapportés par le site de la ville de Paris) c'est dire des propos qui n'engagent que moi, ça va être difficile d'avoir une discussion argumentée.
Mais peut-être comme certaines personnes vous ne répondez que à ce qui vous intéresse et devenez aveugles devant les arguments (chiffrés et référencés) qui ne vous plaisent pas. Liliane exhortait Ferdant de "consulter les chiffres", je lui en ai donné et elle n'a pas pris la peine de me répondre. Si tout le monde ne joue pas le jeu, on ne peut avoir de discussions démocratiques.

Sandra 11 février, 14:48

Bonjour Saraly. Personnellement je suis surprise et je ne comprends pas que toutes ces données ne correspondent pas à la réalité que nous (habitants du nord est de Paris) vivons tous les jours. J'emprunte régulièrement (plusieurs fois par semaine) les métros 3, 5, et 7, quotidiennement (tous les jours) le bus 60, et

occasionnellement les bus 26 et 75 aux heures de pointe, et sincèrement à part dans le bus 26 (qui mène aux gares) je n'ai constaté aucune saturation... Et le comble c'est le T3 (qui passe devant chez moi) : il est absolument vide !

saraly 11 février, 15:20

Bonjour Sandra. Pourtant ces chiffres je ne les ai pas inventé, et c'est bien la réalité, mais peut-être pas la votre. Vous n'empruntez peut-être pas ces bus dans les tronçons qui sont saturés. Le bus 26 mène aux gares et la partie gare du nord/gare saint-lazare est très empruntée, mais entre porte de vincennes et pyrénées/belleville aussi c'est très souvent saturé. Même à 20h on peut passer 5minutes à chaque arrêt. Il faut voir le nombre de personnes à tout moment de la journée aux arrêts Gambetta. Je n'emprunte le 60 que en soirée et les week end donc je ne peux pas avoir un avis personnel par contre. Dans les métros la fréquentation varie beaucoup en fonction de l'heure, à 8h on peut s'asseoir, une demi-heure après c'est déjà bien plus compliquée par exemple.
Vous êtes surprise de ces données parce qu'elles ne correspondent pas à votre réalité, mais vous n'êtes pas conducteur de bus et ne parcourez pas toute la ligne toute la journée, votre vision (et la mienne aussi) est partielle. D'où l'intérêt de données chiffrées qui permettent d'avoir un avis plus précis de l'ensemble de la situation.

Galtar 11 février, 15:39

Bonjour Sandra, le métro 5 et 7 jamais saturé vous dites ??? Et le T3 qui va à porte de la Chapelle ?? Prenez le à Porte de la Villette, et vous verrez, si c'est c'est du meme tramway qu'on parle... Un truc est sure, le T3 est lent..
Cordialement.

Sandra 11 février, 15:39

Saraly : Si certaines lignes sont saturées, et en particulier le bus 26, c'est notamment parce les estimations de fréquentation sont faussées par la fraude. C'est un agent justement chargé de réaliser un sondage dans ce bus qui m'a expliqué l'objectif de son enquête. Le bus 26 est le seul moyen de transport réellement saturé dans le nord est (d'après mes simples observations :-) et un peu plus de rames permettraient certainement d'y remédier, rapidement et à moindre cout. Mais franchement pensez vous vraiment qu'un tramway sur la petite ceinture résoudrait le problème du bus 26, alors que le T3, dont le trajet est parallèle à la PC, est absolument vide à toutes heures de la journée ? De plus si vous avez remarqué (comme moi :-) que les transports sont plus empruntés après 8h, peut être vaut il le coup de partir un peu plus tôt pour voyager dans de meilleures conditions ?

Sandra 11 février, 15:50

Bonjour Galtar. Le T3 est loin d'être plein lorsqu'il passe devant chez moi à l'arrêt de la butte du chapeau rouge... à qq mètres de la porte de la villette ! Et les métros 3, 5, et 7, ne sont pas saturés non plus... Car 'être saturé' ne signifie pas 'ne pas être assis'. Un moyen de transport n'est pas saturé parce que toutes les places assises sont prises. On peut aussi rester debout sans être collés les uns autres. Je vous assure qu'il y a bien assez de place pour tout le monde.

Emmanuel 11 février, 15:50

Bonjour, Si je reprend les chiffres sur la ligne 26 donné par Saraly, j'obtiens en étant très optimiste une moyenne de 248 personnes dans chaque bus 26 de 6h30 à 0h35 en reprenant les fréquences annoncées par la RATP...Je doute très sérieusement du bien fondé de ces chiffres a moins que vous m'expliquiez comment vous arrivez à faire tenir 248 personnes dans un bus du matin 6H jusqu'à minuit chaque soir...

saraly 11 février, 16:09

Encore une fois Sandra vous parlez de vos propres évaluations, qui sont complètement partielles et subjectives, vous pouvez parler de votre ressenti mais ce ne doit pas être pris comme un fait intangible. En effet il y a souvent des études réalisées pour estimer plus précisemment la fréquentation des bus, lié à la fraude mais aussi au fait que dans un bus ou tramway on ne composte pas toujours. Mais logiquement ces études ne peuvent que augmenter la fréquentation et non la baisser !! Ces mesures ont une marge d'erreur, mais vous ne pouvez pas dire qu'elles sont fausses et que les lignes ne sont pas saturées sur votre simple observation.
Pour la redondance des lignes je vous l'ai dit au moins une dizaine de fois, les trajets sont parallèles mais éloignés : jusqu'à 2km sur la rue de belleville, il y a 3 stations de métro sur la ligne 11 entre Pyrénées et Porte des Lilas. Personnellement (et ce n'est qu'un exemple) j'utilise peu le tram parce qu'il est trop loin de chez moi (et trop lent et peu fréquent), et ça vaut encore plus le coup d'aller prendre la 2 pour des trajets de rocade, et j'utilise encore le 26 pour aller à porte de vincennes. Donc je pense tout à fait que cela résoudrait les problèmes du 26, qui ne dessert pas les mêmes quartiers que le T3. Je vous invite à lire l'étude SYSTRA de RFF qui fait des simulations de temps de trajet avec et sans une ligne de métro sur la PC (et en prenant en compte le T3 bien sur, bien qu'il n'était pas encore en service), pour de nombreux quartiers et de nombreux trajets l'amélioration du temps de trajet est significative (et bien plus que 3min bien sur). "Un peu plus de rames permettrait d'y remédier" on a l'impression que c'est une recette de cuisine. Il y a déjà un bus toutes les 5min en heure de pointe, je ne vois pas ce qu'on peut faire de plus ! Et Sandra je voudrais vous signaler que tout le monde n'est pas maitre de ses horaires de travail, de plus partir avant 8h pour les gens qui ont des enfants ca implique de prendre une nounou, d'autres personnes trouvent aussi que partir travailler avant 8h est juste inhumain ;)
Mais j'invite Sandra et Emmanuel, qui "doutent du bien fondé de ces chiffres" provenant du site de LA VILLE DE PARIS je le rappelle, à prendre le bus 26 vers 18h un jour de semaine. Vous m'en direz des nouvelles quand vous ne saurez pas comment sortir du bus parce que vous êtes coincés au fond. Si même quand on fournit des chiffres avec leurs sources, vous les mettez en cause, franchement je ne vois pas ce que je peux faire de plus !! Ca dépasse l'entendement.

Galtar 11 février, 17:09

Re bonjour Sandra, désolé de vous contre dire une nouvelle fois de plus, mais vous dite que le métro ligne 5 et 7 pas saturé ??? Allons, allons, j'ai 31 ans, et depuis mon plus jeune age je prends ces 2 lignes de métro.. Habitant sur BOBIGNY à la périphérie, la ligne 7, je la prends quotidiennement pour rentrer du travail... Et toujours rempli, bien rempli et loin d'etre assis...Idem pour la ligne 5, aux heures de pointe, vous n'etes point assis ou allonger... Cordialement.

Emmanuel 11 février, 17:34

Saraly, j'ai repris vos chiffres et j'obtiens 248 personnes par bus en moyenne sur la ligne 26 en continu de 6h30 a 00h35 en prenant les fréquences de la RATP...refaite le calcul et vous constaterez...ma question reste donc ouverte : est ce possible d'avoir en permanence en moyenne 248 personnes dans un bus ? si oui qu'on m'explique comment ? si non, cela veut dire que les chiffres ne sont pas réalistes....c'est mathématique !
Galtar, d'après ce que vous dites en dernier lieu, pour vous une ligne est saturée lorsqu'on n'arrive pas à trouver une place assise....permettez moi de douter du bien fondé de la définition d'une ligne saturée. Je comprend que vous ayez un besoin si urgent de réutiliser la Petite Ceinture pour que vous trouviez une place assise pour voyager dans d'excellentes conditions, et la je doute que la Petite Ceinture n'y suffise pas non plus ;-)))))

liliane 11 février, 17:57

Bonjour Galtar , Pas de chance, voici le classement des lignes 5 et 7, elles sont respectivement situées aux 9 eme et 5 eme place en terme de fréquentation !!!! D'ailleurs, travaillant à Bobigny et a Bondy, je les utilise aussi et les connais bien a toute heure. Elles sont utilisées certes , bien heureusement, mais les voyages sont tout a fait corrects....et je dois avouer que la aussi je peux m'assoir en général...

saraly 11 février, 18:12

Sandra jusqu'à quel moment pensez-vous que une ligne de métro n'est pas saturée ? Pour la RATP, l'occupation maximale d'un train c'est 4 personnes/m2. Pour vous il y a saturation à 2personnes/m2, 3 personnes ?
Le métro a connu une augmentation de 50% ces quinze dernières années. On est passé d'une fréquentation annuelle de 1milliard en 95 à 1.5 milliard en 2009 (source wikipedia). Je n'ai pas le souvenir que le métro était vide ou peu fréquenté en 95 ?! Je le prends tous les jours depuis 98, et déjà à ce moment là on était serré pendant les heures de pointe. Alors oui il y a eu des améliorations, l'intercirculation dans tous les nouveaux trains mais ça reste limité à certaines lignes, la création de la ligne 14. Mais bon pas de quoi absorber un demi milliard de fréquentation en plus.

Emmanuel ce ne sont pas mes chiffres mais ceux de la RATP, repris par la Ville de Paris. Libre à vous de ne pas y croire, adresser vous à la RATP si vous y trouvez à redire. Les chiffres ne vous plaisent pas donc vous considérez qu'ils sont faux. Je vous dis, venez tester la ligne 26 en heure de pointe et oui vous verrez le niveau de saturation. Ce bus dessert les deux collège-lycées Hélène Boucher et Maurice Ravel qui sont juste à coté sur le cours de Vincennes, ce sont les deux seuls lycées d'enseignement général de l'arrondissement, le 3e le plus peuplé de Paris soit dit en passant, mais bon pour l'égalité des territoires on repassera. De nombreux jeunes de tout l'arrondissement empruntent ces bus tous les matins et tous les soirs, et ce dès le collège. Et peut être même le midi. Et ce ne sont pas des petits lycées comme vous pouvez l'imaginer, vu que ce sont les seuls de l'arrondissement. Une des explications pourquoi ce bus affiche une affluence record à tout moment de la journée.
Ensuite il dessert des quartiers éloignés de ligne de métro (rue de bagnolet notamment). Et relie des quartiers mal connectés par le réseau de métro. Parlez

avec n'importe qui du 20e de ce bus, il vous dira la même chose que moi.
Je suis tombée d'ailleurs sur un article du parisien de 2000 parlant des problèmes sur ce bus (ici). C'est loin d'être nouveau, et déjà à ce moment là quelqu'un proposait d'utiliser la PC ! Bon depuis le bus 64 a été créé et double une partie du tronçon, mais la fréquentation du 26 n'a pas diminué, elle a même augmenté de 15% entre 2010 et 2011.

liliane 11 février, 18:24

FERDANT, visiblement les partisans d'un trafic ferroviaire sur la PC méprisent totalement les habitants du 19 eme. En ce qui me concerne, j'ai consacré et je consacre encore ma vie professionnelle au service des franciliens....À ce titre je connais bien les transports parisiens et ceux des banlieues.

Les habitants des différents quartiers sont aussi capables de déterminer leurs besoins et ceux des franciliens. Ils n'ont pas besoin que d'autres essaient de leur apprendre à penser.

FERDANT 11 février, 18:33

Liliane,

À l'université, que pourraient bien penser des élèves d'un professeur qui n'ouvrirait jamais un livre et ne répondrait jamais aux questions de ses élèves ? Ne se sentiraient-ils pas quelque peu méprisés ?

Se faire passer pour une victime est le fond de commerce de certaines personnalités peu fréquentables du monde politique : ne tombez pas dans ce travers et puisque, telle une sainte Rita des Franciliens, vous avez voué votre carrière à leur service, faites l'effort de sortir quelques minutes du carcan dogmatique que vous avez dressé autour de vous et LISEZ ce qui vous est donné à comprendre. Le sophisme et la surdité sont assez peu contributifs dans un dialogue démocratique !

liliane 11 février, 20:25

FERDANT, Arrêtez donc d'essayer de faire le bonheur des personnes contre leur gré. L'histoire est remplie de tels exemples....Vous évoquez Vos chiffres et vos références . Malheureusement, bien souvent, les chiffres dépendent des méthodes employées pour les obtenir...Leur fiabilité est très difficile à apprécier.....Notre conception des zones urbaines n'est pas la même et nous ne serons pas d'accord.

FERDANT 11 février, 20:52

Liliane brandit ses commentaires devant nous comme Christine Boutin sa bible devant la représentation nationale. Vanitas vanitatum et omnia vanitas !

Galtar 11 février, 21:18

Bonsoir Liliane, que ferait on si vous étiez point présent sur ce forum....La ligne 5, prenez le pour aller à la gare du Nord aux heures de pointes...Idem pour la ligne 7 jusqu'à Opéra ; elle est néanmoins la cinquième plus fréquenté... La première ligne de métro est la ligne 13...La ligne 5 est la dixième au classement en terme de fréquentation... Aux heures de pointes, c'est autre chose ! La ligne 5, n'est pas le métro 10 !..

Emmanuel 11 février, 22:42

Bonsoir Saraly, apparemment quand une question vous embête vous l'esquivez....je reprend vos chiffres et j'obtiens -sans jugement de ma part- le nombre moyen de 248 personnes par bus 26 du matin 6h30 au soir 00H30 en semaine comme le weekend. Pouvez vous enfin me répondre : pensez vous que cela soit possible et réaliste de faire tenir 248 dans un bus ?

Nat_19e 12 février, 00:21

Il est sûr que la question des nuisances pour les riverains immédiats est un sujet à instruire, pour les minimiser.

Mais au sujet du Nord-Est de Paris particulièrement, où des intervenants disent porter le souhait de "tous les habitants" qui voudraient avant tout de la tranquillité et de la verdure, je m'interroge.

Car je me demande si ce n'est pas aussi typique du processus de "gentrification" à l'œuvre dans ces quartiers, les derniers un tant soit peu peu accessibles aux classes moyennes disait quelqu'un (mais le "prix bas" indiqué par meilleursagents est quand même de 5.000 du m²...) qui ensuite voudraient les transformer pour habiter dans un cadre à leur convenance.

Et si les très nombreux habitants moins fortunés de ces quartiers excentrés étaient plutôt demandeurs d'un transport qui leur donne un bien meilleur accès à la ville, à son espace, à ses services, à ses emplois ?

Car évacuer la question cruciale du transport dans Paris par un simple "c'est bien suffisant"... il faut oser quand même.

saraly 12 février, 00:32

Mais qu'est ce que vous voulez que je vous dise Emmanuel ??? Je vous donne des chiffres officiels et VOUS n'y croyez pas, je ne peux rien faire si VOUS n'y croyez pas. Adressez-vous directement à la RATP. Vous me posez une question sur la pertinence de ces chiffres, mais ce n'est pas à moi d'y répondre, je ne suis pas statisticienne à la RATP. Je ne connais pas la méthode de calcul, avec les biais de mesure. Mais je ne crois pas que nous sommes dans un pays corrompu où les données officiels sont falsifiées. Il y aurait un complot pour gonfler les chiffres de

la fréquentation de bus et ainsi remettre en place la PC, mais oui bien sur.
En tout cas j'ai répondu à votre question. Je vous ai donné des idées qui expliquent une forte fréquentation sur la ligne tout au long de la journée (les collégiens et lycéens n'ont pas tous cours à 9h et ne finissent pas toujours à 17h), j'ai dit que en heures de pointe il y a souvent des bus qui se suivent (donc on passe d'un bus de 248 à deux bus de 124 si vous voulez), et qu'enfin oui très souvent dans ce bus on est serré comme dans un RER B en pleine grève des transports et avec accident à Chatelet, à tel point qu'on ne sait pas si on va pouvoir descendre à son arrêt !!! Enfin ces moyennes journalières sont calculées du mardi au vendredi (sauf juillet, août et vacances scolaires), c'est ce qui est écrit dans le document
Mais si vous ne croyez pas en ces chiffres c'est VOTRE problème, je n'ai pas à vous les expliquer et à les défendre. Je donne des chiffres officiels, comme je ne suis pas adepte de la théorie du complot, je considère qu'ils sont véritables, et ont été calculés par des gens sérieux. Si vous n'y croyez pas, c'est votre problème, mais ne me demandez pas de les justifier. Et je me répète, allez faire un tour sur la ligne 26 un jour de semaine à 18h et donnez moi votre impression.

saraly 12 février, 00:57

J'ai résolu VOTRE problème Emmanuel. Votre calcul est faux tout simplement. Vous prenez le nombre moyen de personnes dans le bus par jour et le divisez par le nombre de bus parcourant cette ligne chaque jour (obtenu à partir des fréquences données par la RATP). En prenant grossièrement un bus toutes les 10min pendant 18h j'obtiens 242 personnes par exemple, c'est proche de votre chiffre donc j'imagine que c'est votre mode de calcul. Mais, et c'est la ou vous faites une erreur, il n'y a jamais 248 personnes qui font toute la ligne, ni le même trajet. Ces 248 personnes sont réparties sur l'ensemble du trajet du bus. 100 sur une dizaine de stations, puis 100 sur 10 autres, puis 50 après par exemple. Il y a des gens qui font 2 stations, d'autres 10, d'autres 15. Or tout le monde ne monte pas à la même station, ni ne descend à la même. Sur l'ensemble du trajet d'environ 10km, cela n'est pas du tout aberrant d'avoir 248 personnes empruntant ce bus à un moment ou à un autre. CQFD

FERDANT 12 février, 06:44

Liliane,

Les chiffres sont plus têtus que vous (ce qui est assez difficile, j'en conviens), et possèdent le rare privilège qui vous fait cruellement défaut d'être vérifiables et opposables.

FERDANT 12 février, 06:45

Nat_19e,

Vous écrivez "il faut oser quand même" : Audiard prétendait que c'était une caractéristique qui permettait de reconnaître certains de ses contemporains ;-)

FERDANT 12 février, 06:46

Saraly,

N’en veuillez pas à Emmanuel : le sophisme suppose que, même si vous savez lire et compter, asséner SES vérités suppose de tenter n’importe quelles arguties boiteuses, indépendamment de toute logique.

liliane 12 février, 09:11

FERDANT, Bravo de vous remettre à votre ordinateur a l’aube.....Si vous souhaitez un bon argumentaire, reprenez celui qui a justifié l’implantation du T3 sur les maréchaux plutôt que la remise en état fonctionnel de la PC. Ce document est très bien fait.....De grâce, avec la crise actuelle et les problèmes économiques majeurs que nous vivons, arrêtez de réclamer comme si cela était un jouet pour quelques associations, un deuxième tramway alors que le premier n’est pas encore termine. Les incertitudes sont telles que nous ne pouvons absolument pas savoir maintenant comment évoluera l’habitat de demain . Nous vivons une crise économique majeure avec une désindustrialisation. L’habitat évoluera certainement en fonction
des lieux d’emploi. Nous constatons actuellement que de nombreuses familles font le choix de quitter Paris pour rejoindre la province ou la qualité et le coût de la vie sont moins chères. En ce qui concerne Paris, ce n’est PAS un deuxième tramway qui est indispensable à cette phase de notre histoire, mais une belle coulée verte au service de tous. Elle nous aidera à affronter les inévitables changements climatiques et amènera dans Paris un lieu particulier de détente accessible à tous. Bien sur, vous et les autres partisans acharnes d’un trafic ferroviaire partout ne serez pas d’accord mais cela ne signifie en aucune façon que la RAISON soit de votre côté.

Sandra 12 février, 09:22

Nat : Il ne faut pas ’minimiser’ les nuisances, il faut les prévoir et les éviter. On ne construit pas des immeubles à 2 mètres d’une voie ferrée si un train doit y passer toutes les 3 ou 4 minutes. C’est intolérable au quotidien. Donc si nos immeubles ont été construits c’est qu’il n’y aura pas de tramway sur la PC. Il est passé le temps où on expulsait les gens situés sur le trajet des autoroutes et des tgv. De nos jours la qualité de vie des habitants est une priorité... Et ceci quelle que soit leur classe sociale ! Les personnes modestes ont aussi envie et besoin de calme et de nature quand elles ouvrent leur fenêtres. Les belles vues et la tranquilité ne sont pas réservées aux classes riches. Quant au prix des logements dans le nord est de Paris et en particulier dans le 19e : pour se payer un petit appartement à 5000 € par m², il faut travailler et économiser pendant 12 ans sans jamais partir en vacance, il faut conserver sa télé à tube cathodique (avec écran bombé et coin ronds :-) et son téléphone qui ne fait rien d’autre (ni appareil photo ni accès internet), il ne faut bien sûr pas passer son permis ni acheter de voiture, il ne faut pas avoir de loisir non plus (pas de ciné ni de resto), et si possible il faut revendre ses rtt pour avoir un mois de salaire en plus. Je le sais car c’est ce que j’ai fait. C’est mon choix et je ne me plains pas. Pour le même prix j’’aurai pu acheter une maison avec un jardin à la campagne. Mais j’ai choisi de rester dans mon quartier et de défendre la qualité de vie de mes voisins et de tous les riverains, propriétaires ou locataires, qui après de longues journées et une dure semaine de travail ne rêvent que d’une chose : voir les

fleurs pousser et entendre les oiseaux chanter le dimanche matin... et emmener leurs enfants se promener sur la coulée verte !

FERDANT 12 février, 09:39

Liliane,

Le choix de l'implantation du T3 était politique et pas du tout économique et la Cour des Comptes a produit à plusieurs reprises des rapports incendiaires déjà cités ici que vous n'aurez jamais la curiosité d'aller lire puisqu'ils pourraient démolir vos certitudes inébranlables.

Les "jouets" dont vous parlez sont les aménagements que certains élus veulent vous offrir pour acheter vos voix, à l'instar des colifichets que les colons offraient aux Amérindiens pour leur voler leurs terres.

Vous parlez incertitudes et demeurez dans un illogisme total lorsque l'on vous objecte alors le développement durable et la prudence. AUCUNE LOGIQUE !

Enfin, une fois encore, RIEN de ce que vous avez lu ne vous permet de considérer que les promoteurs d'une possible réouverture aux transports sur la ligne sont des "partisans acharnés d'un trafic ferroviaire". Lisez donc les propositions documentées et construites et tentez d'aller plus loin que les maigres arguties et opinions que vous répétez à l'envi !

FERDANT 12 février, 09:39

Sandra,

"si nos immeubles ont été construits c'est qu'il n'y aura pas de tramway sur la PC" : apparemment, vous connaissez le sens du mot sophisme.

Ne brandissez pas la lutte des classes sur ce site, cela pourrait vite devenir insultant pour le prolétariat. Votre accession à la propriété représente un bel effort, soit, mais pensez à ceux qui n'ont pas vos moyens et s'entassent dans des rames bondées (pas les métros idylliques du monde parallèle de Liliane et Emmanuel, mais les rames de la réalité quotidienne de millions de Franciliens), et dépassez un peu votre propre situation.

Sandra 12 février, 10:02

Bonjour Ferdant : Prenez vous les transports parisiens ? Tous les jours ? Aux heures de pointe ? Moi oui ! Et ils ne sont pas si bondés que ça... Certes il faut les améliorer et il est possible de mettre plus de rames. Parfois il faut juste en

laisser passer une et attendre la prochaine. Et après un trajet désagréable dans un métro un peu trop plein, la dernière chose que les usagers (et riverains de la PC) veulent voir et entendre en ouvrant leur fenêtre, c'est un tramway !

saraly 12 février, 10:26

Bonjour tout le monde. Sandra il y a peu vous disiez que vous vous rendiez à pied à votre travail, aujourd'hui vous dites utilisez les transports tous les jours, faut être cohérent. Renseignez vous un peu par contre parce qu'affirmer "il faudrait juste rajouter plus de rames" c'est une erreur. La fréquence des rames de métro en heure de pointe (1 toutes les de 2min environ) ne peut pas être augmentée pour des raisons de sécurité notamment. Comme pour les voitures, il faut une distance de sécurité minimale entre deux rames. Or sur beaucoup de lignes nous sommes déjà à la fréquence maximale. De plus il y a le problème du retour des trains en terminus, sur la ligne 13 un système automatique a été mis en place à Chatillon pour diminuer de 5sec le retour des rames (on est à 5sec près oui) et augmenter la fréquence de train. Mais ces travaux sont coûteux et ne peuvent se faire partout (exemple des lignes en attente de prolongement).

Et Liliane, il y a beaucoup de familles qui quittent Paris, mais le nombre de famille dans Paris augmente quand même. Il y a plus de familles constituées qui quittent Paris, qu'il n'y en a qui arrivent. Mais le nombre de famille dans Paris, après une très forte baisse pendant les années 60,70 et 80, est en hausse depuis le début des années 2000. Sources : INSEE et article Libération

Et encore une fois Sandra, la PC ne passe pas sous les fenêtres de tout le monde dans Paris. Les expropriations après déclaration d'utilité publique ça se fait toujours, il se passe quoi à Notre-Dame des Landes ? Ou dans le sud ouest pour la construction d'une nouvelle ligne TGV ? Ou plus près de chez nous près des futures gares du Grand Paris Express.

Galtar 12 février, 10:30

Bonjour Sandra, maintenant, pour vous le métro n'est jamais "bondé"...De mieux en mieux... Certes, je comprends votre opposition a tout transport ferroviaire sur la PC, mais cessez svp, de dire que le métro n'est point bondé, surtout aux heures de pointe... Je ne sais pas ce qui signifie le mot "bondé" pour vous, surtout encore plus désagréable l'été quand les personnes vous collent... Cordialement.

Sandra 12 février, 10:37

Bonjour Saraly. Oui je vais travailler à pied le matin, le midi je prends le bus 60 et 3 lignes de métro (3, 5, 7), et le soir ça dépend de mon emploi du temps... Dans votre message du 11/02 à 16h09 vous écrivez que "partir travailler avant 8h est inhumain"... Personnellement je suis à mon poste à 7h30 ! Et beaucoup de gens doivent se lever tôt...

saraly 12 février, 11:09

Donc vous ne prenez pas les transports en commun en heures de pointe tous les jours puisque vous ne les prenez pas le matin, ni tous les soirs. De plus les soirs, la plage horaires de l'heure de pointe est plus étalée et l'affluence est mieux répartie que le matin, vraiment concentrée entre 8h30 et 9h30.
Et oui je persiste, être au travail avant 8h c'est inhumain, à moins d'être un vrai lêve-tôt ou si on pratique un métier qui le nécessite. Si ça convient bien à certaines personnes très bien pour elle, mais ce n'est pas une raison de l'imposer aux autres, nous avons tous des rythmes biologiques différents. Pour réduire l'affluence en heures de pointe, il faudrait déjà étaler les horaires de travail et en finir avec ces horaires fixes de 9h-17h pour tout le monde. J'ai la chance d'être plutôt libre pour mes horaires et de pouvoir facilement éviter le rush du matin, mais quand je prends le métro à 8-9h je vois bien que ce n'est pas le cas de tout le monde.

Gilles Jardinier 12 février, 12:08

Merci, Nat, pour votre éclairage. (Nat_19e12 février, 00:21)
je suis pleinement d'accord avec vous.

Que l'on nomme cela de la Boboisation, de la gentrification ou, pour certains, de l'Oberkampfisation, c'est pareil et c'est une tendance fâcheuse commune à certains élus, de s'en réjouir et s'en féliciter. C'est une plaie pour tous les Conseils de Quartiers et Organes de Démocratie locale, puisque l'égoïsme vient prendre le pas sur la solidarté.

Sandra 12 février, 12:24

Gilles : l'égoïsme c'est de vouloir à tout prix jouer au petit train sous les fenêtres des autres quand on a un jardin sous les siennes.

Emmanuel 12 février, 13:08

Bon, je reprend l'exemple de la ligne 26 : 248 ou 242 (on n'est pas à 6 prés) correspond bien sûr au nombre total de voyageurs transportés par chaque bus en moyenne sur chaque trajet. Le trajet long de 8100m comporte 34 arrêts de bus. Cela veut dire qu'en moyenne moins de 8 personnes ne montent pas arrêt (c'est une moyenne)....ce n'est quand même pas si terrible que ça ! Et puis, le type de bus utilisé par la RATP sur la ligne 26 est un Cytelis 12 (petit modèle je précise) - s'il y avait vraiment un problème flagrant de congestion sur cette ligne, ne pensez vous pas que la RATP ne pourrait pas mettre en service un bus long pour absorber la soi-disante saturation .....Il faut savoir raison gardée Saraly ;-))

saraly 12 février, 14:14

Emmanuel arrêtez avec la mauvaise foi, vous vous êtes trompés et n'êtes même pas capable de le reconnaître. Et épargnez moi vos remarques sur la raison, c'est vous qui pensiez qu'un bus avait le même nombre de personnes durant tout son trajet. Vos pseudos calculs statisticiens n'ont aucun sens, faut qu'on vous explique les heures de pointe, que 8+8+8+8... ça fait vite beaucoup ? Les chiffres ne vous plaisent pas donc vous essayer par tous les moyens de les discréditer, mais ce sont des chiffres officiels, encore une fois addressez vous à la RATP.

Cela n'a aucun sens de calculer une moyenne par arrêt, c'est pour cela qu'on donne toujours des fréquentation moyenne sur une journée, comme ça on peut objectivement comparer deux lignes de bus. Et la réalité c'est que la fréquentation de ce bus est la troisième parmi tous les bus parisiens, bon c'est parlant ça non ? Les deux autres bus devant sont le 62 et le PC3, oh deux autres bus de rocade comme c'est bizarre ! Le 62 passe pourtant "si près" du T3a ! Je suis allée vous chercher les chiffres de 2004, avant l'ouverture du T3 donc (je n'ai pas trouvé avant), le bus 26 était 6ème déjà à ce moment là avec une moyenne journalière de 39533. Devant il y avait le PC1 avec 66104, puis le 62 toujours avec 54168, le PC3 avec 52820 et le PC2 avec 48037. Bon on a remplacé le PC2 par un tramway qui avait en 2002 une moyenne journalière de "seulement" 5000 personnes en plus. Vous trouviez surement que ce n'est pas beaucoup, après tout il n'y avait "en moyenne" que 9 personnes qui venait à chaque arrêt. Mais ces chiffres sont surement faux.

Enfin personne ne questionne la saturation de ce bus, sauf vous ! Sandra est aussi d'accord pour dire que ce bus est souvent saturé. Faites une petite recherche internet, vous trouverez vite des plaintes d'usager. Vous verrez aussi qu'il est prévu de rajouter des bus articulés sur cette ligne. Mais comme elle passe sur des rues assez étroites, ce n'est pas évident (exemple : rue des pyrénées, deuxième plus longue rue de Paris, une seule voie pour chaque sens et même pas de ligne de séparation, mais on a voulu faire des pseudos couloirs de bus que les voitures sont obligées d'emprunter parce qu'il n'y a pas de place sinon !) Arrêtez s'il vous plaît de parler de ce que vous ne connaissez pas, et je recommence, venez tester cette ligne vers 18h un jour de semaine. Vous aurez déjà une première opinion.

saraly 12 février, 14:23

Pour Emmanuel, la mairie du 20e a demandé il y a déjà plus d'un an des bus articulés sur le 26, le 60 et 96 (Source : ici). Bon on attend encore, mais ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas de problème.

Sandra 12 février, 15:03

Saraly : Lorsque le bus 26 est 'un peu trop plein', pourquoi ne prenez vous pas la ligne 3 du métro ? Je la prends presque tous les jours dans le 20e, entre les stations Temple et Gallieni, et elle n'est pas saturée. De plus les métros ne sont pas tributaires de la circulation, et parfois faire un petit détour permet en fait de gagner du temps. Quant au T3 et aux PC 2 et 3 : si les transports sont si saturés en périphérie dans le nord est, pourquoi les PC ont ils été supprimés lors du prolongement du T3, n'aurait il pas été préférable de les conserver pour diviser le trafic par deux ?

saraly 12 février, 15:53

Nan mais la ligne 3 et le 26 c'est pas le même trajet !! Une fait un trajet est-ouest et l'autre nord-sud. C'est quand même plus pratique de prendre un bus direct pour une dizaine de stations, que de prendre le métro avec deux changements, non ? C'est comme dire aux gens qui trouvent la ligne 1 saturé, ben prenez la 12 ! On prend les moyens de transports qui permettent de se

rendre le plus rapidemment et le plus facilement à son lieu d'arrivée. Enfin c'est peut être difficile à imaginer mais je ne défends pas ici MA situation. Je ne prends pas ce bus quotidiennement, mais comme tous les habitants du 20e je suis au courant des problèmes de saturation des lignes de bus, liées la faible densité de stations de métro. Si les bus sont si fréquentés c'est qu'il y a un problème de desserte dans ce quartier. Si les trajets étaient pratiques en métro, ben les gens ne s'embêteraient pas à prendre le bus !

Les améliorations que vous proposez sont toujours des bouts de chandelle à base de yakafokon. "Ben vous avez qu'à prendre un autre trajet", "Ben il faut rajouter des rames" etc. Ca serait bien de se renseigner un peu, et d'aller voir un peu plus loin.

Et le PC3 n'a pas été supprimé, il est toujours en service au nord ouest de Paris. Enfin Sandra je vous invite à consulter une carte, le bus 26 et le T3 n'ont pas le même trajet. Je n'ai par exemple jamais pris de ma vie un bus PC. Le bus c'est pour des trajets de proximité, on prend celui qui est à moins de 5-10min à pied de chez soi. Ca ne concerne pas les mêmes quartiers.

Sandra 12 février, 16:12

Saraly : Et la PC fait elle le même trajet que le bus 26 ? Vraiment je n'en n'ai pas l'impression... Il me semble que le T8 ne résoudra pas le problème du bus 26...

saraly 12 février, 16:28

Sur toute la partie 20ème oui, les trajets sont très proches, soit près de 4km ce qui n'est pas négligeable. Après la PC est proche du bus 60 qui n'est pas non plus un bus vide, puisque 6ème en terme de fréquentation. Ca ne résoudrait pas les problèmes du bus 26 au niveau des gares c'est sur, mais en tout ça résoudrait bien des problèmes pour les habitants du 20e, qui sont dans les plus mal lotis niveau transport parisien. Et sont loin d'être une population aisée (25% de hlm). Mais bon ça va souvent de pair.

Sandra 12 février, 16:42

Si la PC est aussi proche du bus 26 que le PC2 l'était du T3, il sera supprimé lorsque le T8 sera mis en circulation, comme l'a été le PC2 lors de la mise en circulation du T3 ! Plus de bus 26 donc plus de problème ? Car plus aucun PC, ni PC2 ni PC3, ne circule sur le boulevard sérurier depuis que le T3 passe sur le boulevard d'indochine... Et personne (aucun pro-tram) ne répond jamais à ma question : si le T3 est (parait il) si lent et saturé au niveau des portes de pantin et de la villette : pourquoi les PC 2 et 3 ont ils été supprimé sur le boulevard sérurier, au lieu de les conserver pour diviser le trafic par deux ?

saraly 12 février, 17:18

Le bus 26 ne sera pas supprimé vu qu'il dessert d'autres quartiers, mais peut-être réorganisé dans sa partie 20ème. Il y aura en tout cas une étude à ce

propos. C'est ce qui se passe à chaque nouvelle ouverture de ligne ou station. Mais peut-être qu'il ne sera plus pertinent vu que les connections avec la ligne 3,5 et RER E permettront facilement de rejoindre jaures, saint-lazare ou gare du nord (autres endroits désservis par cette ligne).

Pour votre question sur les bus PC, déjà le bus PC3 circule toujours sur le tronçon nord-ouest après porte de la Chapelle. Ensuite, ces lignes de tram ont été construites pour remplacer les bus PC et absorber le traffic, donc logiquement ces lignes n'avaient pas vocation à être conservées. Ca c'est la partie officielle. Officieusement, la vitesse du T3 n'est en effet pas tellement plus élevée que celle qu'atteignait le PC en site propre, et certains tronçons du T3a mais aussi du T3b sont proches ou déjà à saturation. Pour le moment la mairie et la RATP doivent continuer à construire le reste du T3 au nord ouest. Imaginez l'effet que ça ferait si on était obligé de remettre des T3 pour remédier à la fréquentation, et qu'on observerait que les tram ne vont pas tellement plus vite ? Comment justifier les nouveaux investissements ? Ils n'ont aucun intérêt à remettre en place le bus PC dans l'immédiat. Peut-être que dans 10ans quand le T3 sera finalisé et si il y a une forte saturation, ils réinstalleront les bus PC. Mais ça serait faire avec des bouts de chandelle. Le PC ne circulerait plus en site propre, il n'y a souvent plus qu'une voie dans chaque sens le long des blvds des maréchaux donc ça créerait encore plus d'embouteillage, limiterait la vitesse du PC et sa capacité (difficile de mettre des bus articulés). De plus on ne peux diviser par deux le traffic ainsi, vu que le tram peut transporter 4 fois plus de monde qu'un bus (et deux fois plus pour un bus articulé). Ca n'améliorerait en tout cas pas la fluidité ni la vitesse du T3.

Emmanuel 12 février, 18:19

Bonsoir Saraly, Inutile de rebondir sur votre mauvaise foi qui est manifeste. Vous refusez d'admettre la valeur de vos propres chiffres. Bref ; je confirme que cela fait, en moyenne, 8 personnes qui montent par arrêt sur la ligne 26. Et bien sur ce n'est qu'une moyenne, et je l'ai bien mentionné. Je vous ai aussi indiqué que s'il y avait un réel problème de ligne saturée, la RATP pourrait peut être utiliser des bus articulés longs au lieu des petits bus que je vous ai aussi mentionné. Et comme disait Liliane aussi, on peut aussi jouer sur la fréquence des bus .

saraly 13 février, 00:12

Emmanuel, si vous aviez pris le temps de lire mes interventions, vous auriez vu que j'ai répondu à votre interrogation pour les bus articulés (on les attend pour cet été), mais c'est moi qui suis de mauvaise foi bien sur. Pour la fréquence des bus, je vous fait remarquer que cette ligne (ainsi que les 60, 62 et 64, toutes des lignes de rocade) font partie du réseau Mobilien. Je cite le STIF : "Les lignes du réseau Mobilien garantissent un niveau d'offre et une amplitude minimales, certaines lignes dépassant la norme. " Quand on prend la peine de faire 2-3 recherches internet on trouve des informations intéressantes, un peu plus poussées que le simple "yakafoyon".

Enfin, si vous doutez encore des chiffres fantaisistes de la RATP et de la Ville de Paris (parce qu'apparemment vous pensez toujours que ces chiffres je les ai eu en comptant tous les jours les passagers du bus), je vous propose de faire une

petite mise en perspective et je vous invite à consulter la fréquentation des tramways en province. Allez à la louche, les tramways d'Angers, Caen, Toulouse, Orléans, Reims et Valenciennes ont une fréquentation du même ordre ou plus faible que le 26 (entre 20 000 et 45 000), alors que parfois le réseau comporte plusieurs lignes et est plus long que la ligne 26, et surtout pas de métro pour les concurrencer. A Toulouse, le tramway a été prévu pour 30 000 personnes, le 26 c'est déjà plus. Parler de moyenne de personnes montant par arrêt ne veut rien dire et surtout n'a aucun sens, par contre comparer la fréquentation moyenne journalière vous voyez tout de suite ça parle plus. Mais bon peut être qu'à votre avis, tous ses tramways de province n'ont pas d'utilité.

Bruno 11 février, 12:33

Bonjour,

Après Lyon, voici un autre exemple de remise en service d'un transport ferroviaire sur une ligne inutilisée depuis plusieurs années : le projet en cours de réalisation de mise en service d'un tram-train sur la ligne Nantes-Chateaubriant, **fermée au trafic de voyageurs depuis 1980** et au trafic marchandises sur une grande partie de son parcours.

Cette ligne devrait être remise en service à la fin de cette année.

Voici encore un exemple de ce qu'il serait possible de faire sur la Petite Ceinture !

Sources :

Le site du projet

Wikipedia.

13 «je suis d'accord»

liliane 12 février, 18:45

Pour FERDANT, Finalement,c'est vous et ceux que vous représentez qui évoluez dans un monde parallèle, coupe de ceux qui travaillent et qui ont (c'est normal) besoin d'espaces verts dans Paris pour se ressourcer. Après un travail intense , c'est cela dont de nombreuses personnes ont besoin. Pour s'en convaincre, il suffit d'observer les joggeurs de plus en plus nombreux tôt le matin et tard le soir dans nos jardins publics....

FERDANT 12 février, 18:58

Chère Liliane,

Je travaille moi aussi ; c'est juste un petit peu plus compliqué pour moi que pour vous de me déplacer car depuis mon accident j'ai des roues et vous des jambes.

J’ai aussi besoin d’espaces verts accessibles mais je ne peux plus y faire du jogging, hélas.

Désolé que vous ne soyez fasciné que par les coureurs, moi, je reste un "roulant" qui a besoin de se déplacer. Votre vision du monde ne laisse pas vraiment de plavce pour des gens comme moi et je le regrette.

Bonne nuit !

liliane 12 février, 20:21

Cher FERDANT, Ma vision du monde est au service de tous. J’ai enseigne à plusieurs générations d’étudiants et certains étaient dans votre situation. J’ai travaillé dans plusieurs hôpitaux .....je n’ai donc pas la vision superficielle que vous me prêtiez. De plus, j’ai travaillé à Paris mais surtout en Seine St Denis. Dans ce contexte, le choix que j’ai formule sur ce forum, comme on nous demandait de nous exprimer, est celui d’une coulée verte car il me semble qu’un tel lieu constitue actuellement une réponse bien adaptee aux besoins d’un grand nombre d’entre nous. Je crois que nous ne serons pas du même avis sur ce point mais finalement peu importe. l’essentiel c’est que nous ayons pu nous exprimer et disserter sur nos visions respectives. Cordialement

FERDANT 13 février, 00:02

Non, votre vision du monde n’est comprise qu’entre des œillères fort rapprochées, qui vous empêchent de voir un certain nombre de réalités qui paraissent tellement évidentes à ceux qui nous regardent de l’étranger, papoter vainement sans faire avancer la discussion. En tant qu’enseignante, vous savez (ou devriez savoir) le prix de la démonstration et le poids de la preuve ; pourquoi détourner le regard chaque fois que l’on vous donne le moyen de réfléchir et de comprendre. Comment pouvez-vous enseigner en étant à ce point têtue ? Cela me dépasse !

Vous omettez de relever que nombre de ceux que vous croyez combattre sont POUR la nature en ville, POUR la biodiversité, POUR les aménagements possibles (mais réversibles à terme) de la ligne de Petite Ceinture. Est-ce à ce point conceptuellement inconciliable dans votre esprit que d’imaginer des mixités d’usage ? Vous reprochez aux autres ce que vous imposez à tous : une vision monomaniaque et manichéiste de l’avenir de la PC. N’avez-vous donc pas découvert, après toutes ces années, qu’entre le noir et le blanc prospère une multitude de nuances de gris ?

liliane 13 février, 09:36

Bonjour FERDANT, Le plus têtu de nous deux n’est pas forcément moi, c’ est probablement vous aussi. Pour moi, un nième transport dans une ville dense comme Paris ne serait pas une solution alors qu’une coulée verte apporterait un plus en terme de qualité de vie au service de tous . Souvenez vous de l’été de la

canicule, une coulée verte à cette époque aurait pu être bien utile....Je vais m'arrêter car je voyage aujourd'hui. En ce qui concerne mon enseignement , les étudiants semblaient toujours bien suivre et être intéresses.....Les notions de preuve et de démonstration me sont familières ....Cependant, j'ai appris qu'il fallait toujours garder un bon esprit critique vis a vis de toute publication et des chiffres.Les méthodes utilisées doivent souvent être remises en question. Les problèmes d'actualisation et d'interprétation sont importants à considérer..... Cordialement.

FERDANT 13 février, 10:38

Liliane,

Je me défends d'être têtu ou obstiné ; j'ai juste de la suite dans les idées. Contrairement à la majorité, je lis tout ce que je peux lire sur les sujets qui m'intéressent et j'essaie modestement de faire partager mon questionnement avec d'autres personnes qui ne sont pas forcément de mon avis. J'infléchis parfois ma position lorsque je découvre des arguments qui rendent la mienne moins pertinente que celle que l'on me présente : c'est ma manière de ne pas être dogmatique, autiste et borné (certain(e)s pourraient utilement s'en inspirer).

Comme je ne possède pas de machine à voyager dans le temps ni la science infuse, MOI, je n'affirme pas qu'il faut ceci ou cela pour les décennies à venir, ou qu'il faut priver d'autorité et définitivement les Franciliens de toute autre aménagement futur que celui imposé par les Pieds Nickelés (l'association NIMBY "Sandra Emmanuel Liliane"). Je prétends simplement qu'au vu des connaissances actuelles, il serait PRÉTENTIEUX, RIDICULE et STUPIDE d'enterrer toute possibilité future de voir dans un avenir à définir la ligne ferroviaire de Petite Ceinture retrouver sous une nouvelle forme sa vocation utilitaire première.

Vous affirmez que "Les notions de preuve et de démonstration me sont familières" : je veux bien vous croire, mais cela ressemble à un discours de Kim Jong-un qui affirmerait que la notion de démocratie lui serait familière. Si vous connaissez les outils, servez-vous en !

Garder un bon esprit critique est essentiel, je vous l'accorde : cela permet notamment de ne pas confondre "opération de communication d'une candidate" avec "démocratie participative", mais dans vos cours, je doute que vous fassiez prévaloir des opinions face à des faits !

liliane 13 février, 11:09

Pour FERDANT, Tourner en dérision ses adversaires est le signe d'une faiblesse argumentaire !!!!

FERDANT 13 février, 11:27

Ah ? C'est encore un précepte définitif et universel que vous avez trouvé gravé dans le marbre d'un obscur manuel de biochimie ouzbèque ?

Emmanuel 11 février, 15:51

Il semble venu le temps de se mobiliser face aux associations qui luttent pour le rétablissement du transport ferroviaire (train de fret, TGV, train...) sur la Petite Ceinture. Si vous voulez agir en association, alors créons l'Association "Sauvons la Coulée Verte de la Petite Ceinture" ! Envoyez votre e-mail à espacenaturesurlapc@gmail.com

8 «je suis d'accord»

Nat_19e 12 février, 21:02

Oui enfin faut pas exagérer quand même : à entendre certains intervenants on a l'impression que si on préserve la fonction ferroviaire de la petite ceinture ça va priver tous les habitants de leur arrondissement d'un immense "poumon vert" et lieu de promenade.

C'est la voie ferrée, en tant qu'espace libre, circulaire et préservé qui a permis le développement de la biodiversité qui s'y trouve, et qui pourrait s'y développer encore mieux, surtout si personne ne la piétine.

Et puis on parle d'une superficie de 50 hectares quand même, dont la moitié en tunnel, alors c'est comparable aux 25 hectares des Buttes Chaumont mais répartis sur une dizaine d'arrondissements... Vous avez vu les Buttes Chaumont en été ? On y trouve à peine un coin pour s'installer. Alors cette promenade ouverte à tous, au final elle serait surtout attractive pour les riverains.

liliane 12 février, 21:44

Pour Nat, Vous vous contredisez vous mêmes en disant que la coulées verte ne serait accessible qu'aux riverains. En effet, elle traverserait les Buttes Chaumont qui sont extrêmement fréquentés en été comme vous le dites. Donc, une coulée verte allant de La Villette, passant dans les Buttes Chaumont et continuant serait extrêmement accessible à tous. Au contraire, RIEN ne justifie actuellement de sacrifier ce parc apprécie par un grand nombre....

Emmanuel 12 février, 22:50

Bonsoir Nat, si comme vous le dites la moitie de la Petite Ceinture qui est à découvert représente l'équivalent du Parc des Buttes Chaumont, je ne trouve pas anodin de dire aux Parisiens qu'on va leur supprimer au profit des trains...c'est comme si on disait aux Parisiens qu'il faut dire adieu aux Parcs des Buttes Chaumont car on préfère y construire un centre héliport pour relier l'héliport d'Issy Les Moulineaux et offrir un moyen de traverser Paris d'Est en Ouest très rapidement.....oh oui, et au prix de quel sacrifice ?

Nat_19e 12 février, 23:03

Pour Liliane : je ne comprends pas très bien votre souhait pour ce raccordement de 900 mètres en tunnel (sécurisé ? accessible ?) puis viaduc étroit, alors que l'allée piétonne Darius Milhaud y mène déjà ?

Nat_19e 12 février, 23:18

Emmanuel, je comprends votre préoccupation des nuisances, mais parler du "sacrifice" d'un espace vert inexistant est un non-sens : c'est une voie ferrée, et sûrement plus verte qu'un espace aménagé donc artificiel.

Sandra 13 février, 09:13

Nat : L'allée Darius Milhaud n'est qu'une toute petite rue, située entre la rue Manin et l'avenue Jean Jaurès. Ce n'est pas une coulée verte ni une promenade plantée, c'est une rue comme une autre. Elle conduit simplement aux entrées des immeubles. Elle borde un petit cimetière, et les voitures n'ont pas la place d'y circuler. Vous trouvez vraiment que le trajet de la rue Manin à l'avenue Jean Jaurès ressemble à une coulée verte ? C'est une plaisanterie...

Nat_19e 13 février, 12:36

Sandra : j'ai appris ces jours-ci en lisant les contributions que cette allée, où je suis passée parfois ces dernières années et dont voici une photo trouvée sur Internet, a été faite sur la voie ferrée "Paris-Bestiaux" qui rejoignait la Petite Ceinture depuis la Villette.

Nicolarchitecte 13 février, 12:40

Sandra, vous critiquez l'Allée Darius Milhaud qui est l'illustration même de transformation en Coulée verte d'une ancienne emprise ferroviaire, morceau de PC, qui y était auparavant... Maintenant, qu'appelez vous exactement Coulée Verte, car les promoteurs et les bétonneux ne doivent pas avoir le même avis que vous alors....!!!

Nicolarchitecte 13 février, 12:55

Dans ce fil il y a la discussion sur l'ancienne voie "Paris-Bestiaux"... http://lapetiteceinture.jenparle.ne...
C'est assez clairement bétonné...!!! Trop minéral...!!!! Trop de bitume...!!! Mais pas de voitures...
J'ajoute qu'il faut impérativement conserver les ouvrages d'Art, car comme cela a été fait avenue Michel Bizot avec la coulée verte, si on fait descendre à niveau la coulée verte, il y a rupture de charge pour les vélos et piétons qui doivent s'arrêter.... En revanche en conservant les ouvrages d'art, cela reste continu, mais il y a un problème d'accessibilité.... Et c'est un des nœuds du problème car le long de cette voie, il faudrait aménager un nombre d'ascenseurs très importants et très chers.... D'où la vente de terrain pour avoir de l'argent frais... Et le terrain "vert" se réduira comme un peau de chagrin....!!! Je vous assure que transformer l'emprise pour de la balade ne se fait comme ça en claquant des doigts.... Il faut laisser la plateforme et les voies ferrées dans tous les cas....!!! En cas contraire, vous aurez votre lot de bitume et béton...!!!!

Sandra 13 février, 14:51

Nat et Nicol : L'allée Darius Milhaud est très bien comme elle, je l'apprécie telle que et ne la critique en aucun cas. Elle est juste toute petite, beaucoup trop pour conduire directement du parc de la villette au parc des buttes chaumont. Il faut en plus passer par plusieurs rues très longues, qui elles n'ont absolument rien d'une coulée verte. Voici une copie d'écran de plan mappy : encerclés en rouge les entrées des deux parcs, et encadrée en rouge la totalité de cette allée... En proportion c'est rien du tout !

saraly 13 février, 15:23

Pourtant l'ancienne voie de chemin de fer Paris-Bestiaux allait bien jusqu'à la Villette, puisque c'était un embranchement de la PC partant de la rue Manin (donc au niveau des Buttes Chaumont) jusqu'au marché aux bestiaux et aux abattoirs de la Villette. Il y a donc déjà eu une opportunité de créer une coulée verte reliant les deux parcs à partir d'une voie ferrée désaffectée. Mais cette

opportunité a été vraiment gachée. Le risque est grand qu'il se passe la même chose sur la PC.
Il faut faire très attention avec ces projets de promenade plantée, qui ont tendance souvent à dénaturer le lieu plus qu'autre chose. Et l'allée Darius Milhaud en est malheuresement un exemple flagrant.

Nicolarchitecte 13 février, 15:29

Sandra, regardez de l'autre côté, il s'agit tout de même d'un aménagement de type coulée verte sur l'ancienne emprise ferroviaire, qui a été trop bitumé. Voici une vue de l'autre côté... Il y a un mince filet de terre de 2 m et ça va jusqu'à la Villette... Ce que j'essaye de vous dire, c'est que les coulées vertes, il y a eu pas mal de précédents fâcheux....!!!! Donc méfiance, j'ai appris à ne plus croire à ce qu'on nous assène...!!!

Sandra 13 février, 15:43

Saraly et surtout Nicol : Vous plaisantez (ou pire) ? Vous avez consulté un plan mappy (ou autre) et mesuré cette fameuse allée ? Elle est très belle (selon moi...) mais toute petite (d'après les plans et nos pieds !) par rapport à la distance entre les deux parcs. Quelques mètres piétonniers perdus parmi plusieurs rues 'pleines' de voitures (ce n'est pas une critique) et ne menant à rien d'autres que des entrées d'immeubles (c'est très bien pour leurs habitants) ce n'est pas ce que j'appelle une coulée verte.

Nicolarchitecte 13 février, 15:51

Pourquoi on plaisante ??? Quelle question ?
Voila une vue de l'autre extrémité, il s'agit d'une voie piétonne et cycliste avec des allées d'arbres au milieu. Pas la peine de jouer sur les mots, "coulées vertes" ou non, C'est un aménagement qui a été fait sur la branche ferroviaire de Paris-Bestiaux de type aménagement pour piéton se rapprochant d'une "coulée verte", expression bien pompeuse...!!! parfois, souvent...!!!!

saraly 13 février, 15:56

Mais l'ancienne voie de chemin de fer allait des buttes-chaumont à la villette, et ce jusqu'au niveau de la cité des sciences !!!! Au final elle a été bitumée et en effet ne ressemble pas à l'idée qu'on se fait d'une coulée verte. L'aménagement a été tellement mal fait que vous ne voyez même plus d'unité tout le long de la voie. Pourtant il y en a bien eu !

Sandra 13 février, 16:01

Nicol : Votre dernière photo montre bien que cette allée possède une fin, et que cette fin n'est pas un parc mais une rue 'pleine' de voitures. C'est la rue Petit, parallèle à l'avenue Jean Jaurès, qui en remontant un peu donne tout droit sur... Le périphérique intérieur (boulevard d'indochine) et le fameux T3 !

Nat_19e 13 février, 16:15

Ah, Sandra regardez mieux votre plan, vous verrez que cette allée va du Parc des Buttes Chaumont jusqu'à la rue Petit, mais se prolonge aussitôt par l'allée Arthur Honegger qui débouche face au parc de la Villette, toutes deux piétonnes et, si vous activez la vue aérienne, vous voyez qu'elles sont bordées d'arbres.
Si c'est pas une belle coulée verte ça... je sais pas ce qu'il vous faut.

saraly 13 février, 16:17

Ce qu'on voudrait vous faire comprendre Sandra, c'est que aujourd'hui l'allée ne relie plus les deux parcs, mais avant la voie de chemin de fer le faisait.
Elle a été bitumée et maintenant c'est une rue piétonne entrecoupant des rues ou passe la circulation. Est-ce que ça ressemble à une coulée verte ? Non. Est-ce que la continuité de la voie ferrée a été conservée ? Non. Est-ce que c'est une promenade sympa pour rejoindre les deux parcs ? Non. Pourtant la voie de chemin de fer reliait les deux parcs. C'est donc un aménagement raté. On a voulu en faire une coulée verte, mais la continuité n'a pas été préservée, ni le coté vert. Voila ce dont nous avons peur pour la PC. Passez d'un état avec une

voie de chemin de fer dans la nature sans discontinuité, à un lieu bitumé ou la continuité et la nature n'existe plus.

Nicolarchitecte 13 février, 16:34

Cette voie piétonne relie bien la rue Manin au parc de la Villette, elle est interrompue uniquement par les rues car ils ont supprimé les ouvrages d'art... Une vue de l'autre côté rue Petit.... on voit bien l'espace vide avec quelques bancs, c'est de la terre sans aménagements sérieux....

Nicolarchitecte 13 février, 16:36

Rue sente des Dorées.. avec les bancs publics sur l'ancienne emprise.

Nicolarchitecte 13 février, 16:41

Et enfin l'extrémité allée Arthur Honegger sur le boulevard Jean Jaurès...
Ce passage est bien une voie publique ouverte en tant qu'espace vert piétonnier...
Un réaménagement plus "végétal" pourrait très bien rendre à cette "coulée verte" un caractère plus agréable et verdoyant....!!!!! Demandez à la Mairie ce réaménagement..!!!! Le tracé me semblait plus judicieux que la Ceinture en tout cas...!!!!

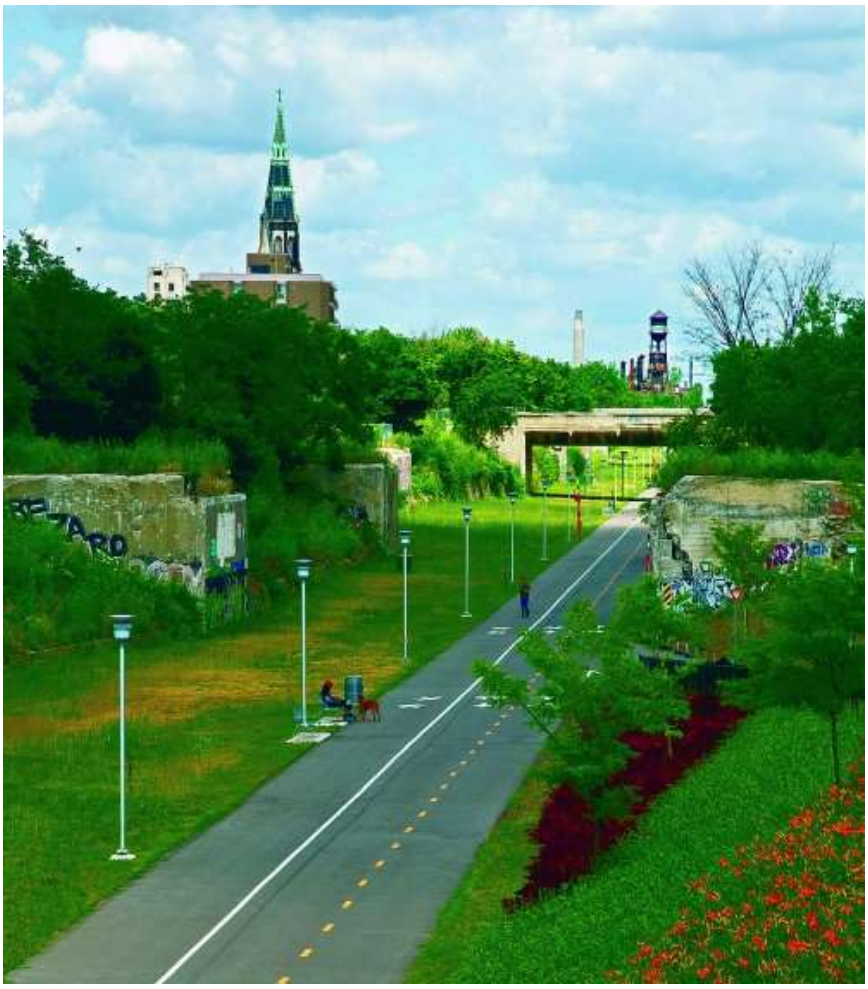
Nicolarchitecte 13 février, 16:43

Autre vue de l'extrémité, on devine l'ancienne emprise ferroviaire en contrebas... Mais les ponts et tunnels ont tous disparus... alors qu'ils auraient pu servir pour être isolés de la circulation automobile....

saraly 13 février, 17:11

Dans le même genre que le gachis de l'allée Darius Milhaud. Plusieurs promenades piétonnes étaient mentionnés dans le dossiers de référence mis sur ce site il y a peu. Parmi les nombreux projets présentés, seuls quatre ont déjà été réalisés : la promenade plantée de la Bastille que nous connaissons tous, le Detroit's Dequindre Cut Greenway, le Baana Bicycle Corridor à Helsinki et le Jerusalem Railway Park. Voici quelques photos, vous jugerez de l'importance énorme du béton et de celle toute relative de la nature, ainsi que de la suppression pure et simple des voies ferrées. "Promenade piétonne" ça laisse rêveur comme nom, mais quand on voit les réalisations, il faut se méfier.

Ici à Detroit. Il y a de la nature oui, mais la route bétonnée au milieu gache tout.



saraly 13 février, 17:13

Ici à Jerusalem. Bon c'est déjà un peu mieux, la nature est un peu plus présente et le béton moins imposant, mais bon ils auraient pu faire cette piste cyclable autrement.

saraly 13 février, 17:18

Et enfin le pire, à Helsinki. Ah la promenade en tranchée couverte de bitume avec des baches sur les abords (pourtant ca a l'air d'etre l'été), ça donne envie hein ?
Tous ces exemples pour dire qu'il faut faire très attention si la PC est transformée en promenade piétonne. Surtout être le moins intrusif, garder les rails et surtout surtout ne pas mettre de béton pour les pistes cyclables.
Ce qui a été fait au Sudgelande à Berlin par contre est bien plus intéressant et respectueux de la nature. Mais il n'y a pas de piste cyclable la.

saraly 13 février, 17:20

Exemple du parc de Berlin. Les rails sont gardés, un simple revêtement réversible sur les rails, nature préservée. Si il est décidé de faire une coulée verte, ce genre de projet doit être privilégié. On est loin de l'allée Milhaud, mais bon ce parc de Berlin est immense.

Nicolarchitecte 13 février, 17:25

Bonjour Flora, "Belle" illustration si j'ose dire de ces mièvres "coulées vertes" qui n'ont de vert que le nom...!!!!! Voici notre coulée Bastille au croisement de l'avenue Michel Bizot. Viaduc détruit pour cause d'accessibilité, mais total, c'est affreux et plein de bitume et de poubelles... Alors que le viaduc conservé permettait de continuer la balade en vélo...!!!

Nicolarchitecte 13 février, 17:33

Bonjour Flore, ton exemple de Berlin est le plus intelligent...!!! de loin... de l'herbe, la nature à l'état sauvage, conservation des voies pour le futur, possibilité d'envoyer quelques trains éventuellement historiques ou trains de balade, mais surtout espace totalement végétal, sauf au centre de la voie...

Nicolarchitecte 13 février, 17:36

Flore, dis-moi ! Qu'est ce qu'il y a au centre de la voie pour Berlin ? On dirait du caillebotis métalliques, mais c'est curieux... J'aurais plutôt vu une allée en bois comme des traverses de chemin de fer mais jointes... et surtout laissant la possibilité d'envoyer quelques trains....

Nicolarchitecte 13 février, 18:14

Bonsoir Flora, ton exemple de Berlin m'intéresse particulièrement car c'est le premier projet de coulée verte paysagère intelligente que je vois...!!! où cela se situe-t-il à Berlin exactement ?

Louis 12 février, 12:01

Bonjour,
Il me paraît assez évident que cette ligne doit revoir un jour passer des moyens de transport utiles pour les parisiens et les banlieusards.
En attendant le fin de la crise actuelle, je verrais bien des promenades aménagées légèrement avec la conservation du caractère ferroviaire et de la nature sauvage qu'on trouve déjà sur les lieux.
Si l'on met des ascenseurs et des escaliers, ce serait pas idiot qu'on les réutilise plus tard pour accéder aux transports.
Merci

8 «je suis d'accord»

Galtar 12 février, 13:49

Bonjour Louis, enfin un compromis pour tous ! Que se soit pour une promenade de "coulée verte" ou transport ferroviaire... Cordialement

Sandra 12 février, 15:22

Il ne peut pas y avoir de compromis pour les proches riverains qui subiront les nuisances quotidiennes du tramway : bruit, vibrations, et défiguration du paysage... Je le sais car je le vis tous les jours depuis deux mois sur le périphérique intérieur 'grace' au prolongement du T3 !

Louis 12 février, 18:13

Bonsoir,
Je prends très souvent le T4 et j'ai plusieurs amis qui habitent en face des voies (boul Pasteur aux pavillons sous bois et boul edouard vaillant a livry) mais ils ne souffrent pas du bruit ni des vibrations, et ils sont super contents que les trains soient fréquents et que tout roule bien (sauf les jours de greve).

Pithou 12 février, 20:57

Un tram moderne roulant sur une "vraie" voie ferrée, ballastée et dont les rails sont munis de bandes antivibratoires produit juste un peu moins de bruit qu'un métro sur pneus (surtout lorsqu'il ne roule pas vite comme ce serait le cas sur la PC), en tous cas beaucoup moins que le T3 qui roule dans une rue (même si cette rue s'appelle "boulevard") car les sons sont très amortis alors que sur une chaussée, les bruits résonnent.

Galtar 12 février, 22:09

Bonsoir Sandra, en tout cas jusqu'au bout de vos idées contre toute vocation ferroviaire sur la PC, vous aurez été une redoutable opposante a tout projet sur la PC... Sans oublier Liliane et Emmanuel...J'espère que vous "trois", vous garder la meme "énergie" pour défendre la lutte contre le réchauffement climatique,la déforestation,la sauvegarde des océans..Vous devriez travailler vous trois : Sandra, Liliane, et Emmanuel à GREEN PEACE... Quels ferveurs de vos parts a tout développement ferroviaire sur une ligne stratégique comme la "grande ceinture", si vous connaissez bien sure, et comme la "GC", la PC peut jouer un véritable role économique environnemental dans Paris et sa proche banlieue...Cordialement

Sandra 13 février, 08:44

Louis : 'en face' c'est combien de mètres pour vous ? A dix mètres c'est déjà pas terrible... Alors à deux mètres vous imaginez ? Souhaiteriez vous vraiment qu'un train passe toutes les 3 ou 4 minutes à deux mètres de vos fenêtres ? Franchement ???
Pithou : par comparaison avec le métro justement, que pensez vous des nouveaux modèles (MF01) par rapport aux anciens (MF67/77/88) ? J'avoue que je ne m'y connais pas en modèle de métro, donc n'hésitez pas à m'indiquer si je ne cite pas les bons codes. Quoi qu'il en soit les nouveaux modèles sont très reconnaissables : ils s'ouvrent automatiquement, ils permettent de circuler entre les wagons, et... ils sont particulièrement bruyants ! Il faut se boucher les oreilles lorsqu'ils arrivent à quai !!! Quant à la comparaison rue/rail : le béton et le bitume des rues absorbent le bruit alors que le métal des rails le transmet et l'amplifie. Un train est donc forcément plus bruyant qu'un bus...
Et Galtar : Vous êtes vous battu contre la construction des immeubles situés à deux mètres de la PC (plusieurs photos postées sur ce site ont montré leur situation incontestable) en vue d'une éventuelle remise en service des trains ? Et avez vous dénoncé les publicités qualifiées de mensongères par certains (personnellement je pense et je suis certaine qu'elles sont au contraire sincères et parfaitement justifiées) avant que les futurs propriétaires n'achètent leur logement ? Les élus et les promoteurs respecteront leurs promesses... Nous aurons notre coulée verte !

Galtar 13 février, 09:15

Bonjour Sandra, c'est sure, il y'a des immeubles très près de la PC, qui fut une erreur des prometteurs immobiliers dans le passé.. Point responsable de ma part, c'est aux élus de l'époque qui ont autorisé les constructions de ces immeubles qui jouxtent les voies de la PC. En 1993, a eu lieu la fin d'exploitation

de la PC,(FRET) dans ce secteur. Je ne sais pas, si les immeubles que vous décriez à 1 mètre ou 2, étaient déjà construite... Cordialement

Sandra 13 février, 09:29

Bonjour Galtar. Et merci de le reconnaire. Mais il ne s'agit pas seulement du passé, il s'agit aussi et surtout du présent, car plusieurs immeubles (en location sociale et en accession) sont actuellement en cours de construction à deux mètres de la PC dans le 19e, et ceci sous couvert de coulée verte vantée sur des panneaux publicitaires. Il est donc légalement, logiquement, et humainement impossible de remettre des trains en circulation dans ces quartiers.

FERDANT 13 février, 10:49

Sandra,

Allez donc avec un géomètre sur les lieux du "crime" et faites procéder à des mesures impartiales, ou bientôt nous aurons sur ce site des acheteurs naïfs qui prétendront que la PC est à 10 cm de leur nez !

Une fois encore, que vous vous soyez fait flouer par un promoteur indélicat ne concerne pas les millions de Franciliens qui ont besoin de se déplacer : que dit le promoteur quand vous lui faites remarquer le mensonge de ses publicités ? L'avez-vous assigné en Justice ? Non ? C'est donc que LÉGALEMENT, vous avez accepté votre sort.

LOGIQUEMENT, lorsque l'on acquiert un bien dans l'axe des pistes d'un aéroport, le fait d'entendre des avions n'est pas surprenant ; lorsque l'on acquiert un bien à côté d'un canal ou d'un fleuve, le fait de voir passer des péniches et des embarcations diverses n'est pas surprenant ; lorsque l'on acquiert un bien à côté d'une route, le fait de voir passer des voitures n'est pas surprenant ; etc.

Si je comprends bien votre discours, vous voulez faire assumer à la collectivité votre imprudence. J'imagine que vous irez prétendre que c'est là une démarche d'intérêt général dictée uniquement par des raisons philanthropiques ? Est-ce HUMAINEMENT défendable ?

Pithou 13 février, 14:01

Sandra, quand je parlais de la rue, je parlais des véhicules sur rail circulant dans la rue, c'est à dire des trams, et non des bus. Or, et on peut le vérifier très facilement par exemple en allant successivement le long du T2 (lorsqu'il est en plate forme indépendante) et du T3 (sur les "maréchaux") et on s'aperçoit qu'à vitesse égale un tram est bien moins bruyant sur une plate forme ferroviaire qu'en voirie urbaine (on peut même s'équiper d'un sonomètre pour mesurer objectivement la pression acoustique, ça ne coûte pas si cher que ça).

A la poterne des Peupliers dans le 13ème, le T3 passe à 2 m des immeubles sans aucune protection phonique mais là on n'a pas demandé leur avis aux habitants et ça grince et ça vibre sérieusement. A contrario sur une plate forme ferroviaire dédiée, ce qui fait le plus de bruit est le frottement du pantographe sur la ligne aérienne ... inaudible dans une rue à cause du bruit de fond ambiant. Mais il est vrai que la différence sonore dans une rue est peu audible lorsqu'un tram circule car il y a un bruit de fond d'environ 70db.

Pithou 13 février, 14:13

Comme je l'ai déjà signalé, j'habite (depuis 5 générations, donc bien avant les véhicules à pétrole, et même le métro) face à la Gare de Lyon et en ce qui concerne le bruit je suis servi et veut bien échanger la délicate rumeur qui bruisse délicatement sous mes fenêtres contre l'horrible grondement d'un tram circulant à 40km/h sur une voie ferrée. Comme je ne savais pas qu'on pouvait s'opposer à la construction d'une ligne de transport public je crois que je vais faire un procès à la Ville de Paris qui ne traite pas tous ses administrés de la même manière : je pense qu'il là un y a délit caractérisé de favoritisme, car moi aussi j'aimerai bien aliéner l'espace public se trouvant devant chez moi pour y installer mon transat ... (il est vrai que nul saint et admirable promoteur ne m'a juré la bouche en coeur et jurant sur je ne sais quel livre sacré que rien ne viendrait troubler ma quiétude). J'aurais aimé aussi que notre municipalité couvre de la même sollicitude les riverains du Bd Soult dans le 12ème dont on a coupé gaiment les arbres d'alignement et ce sans remplacement et réduit le trottoir à sa plus simple expression (d'ailleurs le T3b a entrainé un véritable massacre d'arbres sur les "Maréchaux", arbres non remplacés malgré les promesses non des promoteurs mais de la Mairie.)

Nicolarchitecte 13 février, 18:21

C'est vrai qu'ils ont coupé pleins de platanes centenaires sur les Maréchaux...!!!! Bon sang, mais c'est honteux...!!!

Louis 12 février, 12:08

Je n'ai pas compris qui a décidé que son utilité ferroviaire n'était plus avérée : on dirait une affirmation sortie d'un chapeau ?

13 «je suis d'accord»

Emmanuel 12 février, 17:51

Bonjour Louis,
Ici dans nos échanges bien fournis entre partisans pour ou contre le transport ferré, nous sommes il me semble tous d'accord sur le fait que les TGV, trains de fret et autres trains de grandes lignes n'ont rien à faire sur la Petite Ceinture.

Louis 12 février, 18:19

Ah ? C'est une ligne de chemin de fer, non ? J'ai lu que c'était toujours dans le domaine national ferroviaire, donc c'est pas bizarre qu'y ait des trains un jour !

Maintenant, des gros trains comme vous dites, j'imagine mal, mais des trains comme le T4, ce serait vachement utile, non ?
J'ai lu en diagonal ce que les gens ont dit sur le site web, et y'a tout de meme pas mal de monde pour que le train revienne un jour.
Vu comment on est tasser dans le métro et le rer, ce serais bien que cette ligne resserve un jour pour ceux q'habitent en banlieue proche comme moi.

Emmanuel 12 février, 18:24

Bonjour Louis, Je crois que vous confondez entre trains (transport ferrés lourds) et tramways (transport ferrés légers). Les trains TGV, fret et grandes lignes n'ont pas de vocation à desservir les quartiers de Paris intra-muros. Et sur ce point il y a déjà un consensus général pour qu'il n'y en ai pas sur la Petite Ceinture.

Galtar 12 février, 22:17

Bonsoir Emmanuel, vous parlez de la PC et vous la connaissez point ! Sachez que la PC, garde une infime partie que j'ai cessé de rappeler depuis le début, un RACCORDEMENT toujours active dit de l'évangile dans le XVIIIe, de porte de la Chapelle à évangile..Ce raccordement utilisé pour le FRET, est indispensable pour le port de Gennevilliers.

Galtar 12 février, 22:22

Pour info, la PC dans le XIIIe devrait garder sa vocation ferroviaire car relier de Saint-Lazare à gare de l'Est, un transport FRET devrait se faire d'après une étude pour la future central à béton construite dans la ZAC des Batignolles.

Emmanuel 12 février, 22:57

Bonsoir Galtar, Oh oui je connais ces deux portions du faisceau encore actifs dans le 18eme et ds le 13eme, et je ne les remet en question. Nous parlons des portions de la Petite Ceinture non utilisées depuis des dizaines d'années et qui doivent être rendues définitivement aux Parisiens comme un espace nature, culturel, de rencontres sociales et sportives pourquoi pas. Quant au transport de fret (ciment) envisagé pare RFF pour la Centrale à Béton, nous n'en voulons pas sous aucun prétexte : voilà un comble : la Petite Ceinture servant à bétonner....certes il faut du béton mais il y a des alternatives à considérer par RFF pour acheminer le ciment depuis le faisceau Saint Lazare existant sans passer par le Petite Ceinture.

FERDANT 12 février, 23:50

Emmanuel aime sa ville. Il l'aime tant qu'il lui faut le beurre, l'argent du beurre et … pauvre crémière !
Dans son monde n'existent que des avantages, jamais des inconvénients : Oui, vous pouvez bétonner, mais pas de centrale à béton. Vous pouvez voyager, mais à vélo ou a pied (surtout pas de trucs qui roulent sur des rails, beurck, poussah, pas beau). Vous pouvez avoir des idées et émettre des suggestions étayées, oui, mais à condition qu'elles me conviennent, sinon je vous menace de la création d'une association ("les egotiques autistes associés" ?). Il y a donc un consensus général entre Emmanuel, Sandra et Liliane (les Pieds Nickelés de la concertation) pour refuser tout commencement de début du moindre soupçon d'idée de ferroviaire.

saraly 13 février, 00:16

Les mots d'ordre de l'association de ce fameux trio devraient être Not in My Backyard et Yakafokon.

Galtar 13 février, 01:15

Bonsoir emmanuel, c'est malheureux d'entendre ce genre de discours de votre part contre tout transport sur la PC, qui pour vous est un comble ! C'est un comble pour moi, de voir une personne défendre une "coulée verte" avec acharnement, et préfère voir des camions polluants sur la route entrant dans Paris pour desservir la futur central à béton dans la ZAC des Batignolles...Oui un comble.. Cordialement.

Husson 12 février, 23:09

si j'ai bien compris, la ligne de la petite ceinture est qualibrée ferroviaire lourd, ce qui permettrait en cas de nécessité de pouvoir faire transiter tout type de train
c'est magique non ?
conception 19ème siècle et encore à la pointe
à l'époque c'était l'industrie triomphante, maintenant ce sera développement durable !
belle reconversion !
grand merci à nos ancêtres avisés

7 «je suis d'accord»

Galtar 13 février, 01:28

C'est curieux, on est l'un des rares pays au monde soit disant écologie, grenelle de l'environnement, que beaucoup de personnes ne veulent point un transport ferroviaire utile pour tous et surtout un petit trio (Emmanuel, Sandra, et Liliane), sont farouchement opposé au transport ferroviaire... Et pourtant le transport ferroviaire, est un moyen de transport le plus écologie utilisé dans tout les autres pays... En France non... A Paris, chuuuuuut, pas de bruit, on préfère les camions, les bus saturés, et des jardins dans des tunnels étroits... Oui étroits, car la PC, comme l'a bien détaillé CHAPEAU dans un document, la PC est composé essentiellement a 50/100 de tunnel....J'attends la réponse du TRIO de Green Peace...

Yvon 13 février, 10:13

Bonjour Galtar,

Ne simplifiez-vous pas trop l'argumentaire ? Une vision écologique c'est aussi de favoriser les espaces verts et pas seulement de favoriser le rail pour peut-être réduire le trafic automobile (ce suis reste à démontrer). Je ne pense pas que ceux que vous nommez soient « farouchement » opposés au transport ferroviaire, mais plutôt hostiles à un certain trafic ferroviaire tel qu'il est prévu par RFF. Ce projet consiste à faire passer du fret, faire circuler des TGV entre St Lazare et la future gare Pleyel et faire transiter des rames vers des sites de maintenance sans la moindre desserte parisienne. Ici, pas de tramway silencieux, pas de station tous les 400m mais du bon gros trafic lourd de trains bruyants et bien vibrants sans intérêt pour le trafic francilien. Le double tramway n'est qu'un doux rêve à mille lieues de ce projet.

Ensuite, s'il est vrai que 50% de la PC est souterrain, il est vrai aussi que les 50 autres % sont à ciel (et bruit) ouvert. Est-il prévu de couvrir la ligne pour épargner du bruit les riverains dans les quartiers populaires comme cela a été fait dans les quartiers plus huppés ? Est-il prévu de favoriser un minimum de verdure dans des quartiers déjà défavorisés de ce côté ? Ne cherchez pas, dans les deux cas, pour l'instant, dans les projets en question, la réponse est non.

J'ajoute aussi, si vous voyagez vous l'avez sans doute constaté comme moi, que Paris (intra-muros) est l'une des villes les mieux équipées en transports ferrés (voire la mieux équipée).

Je crois que s'il y a des oppositions, c'est par là qu'elles trouvent leurs explications et pas dans une farouche volonté de refuser le transport ferroviaire. D'autant qu'aux vues des différentes interventions sur ce forum le moins que l'on puisse dire c'est qu'il ne manque pas de farouches partisans du rail à tout prix.

FERDANT 13 février, 11:01

Yvon,

Les écrits des Pieds Nickelés (les trois farouches opposants à toute autre vocation que celle qu'ils promeuvent pour la PC) ne semblent emprunts ni de mesure ni d'ouverture. C'est un refus total, définitif : relisez leurs contributions : la simplification et le manichéisme me paraissent être de leur côté.

En revanche, parmi les promoteurs du ferroviaire, je lis un certain nombre de positions nuancées qui proposent une possible utilisation FUTURE de la PC suivant sa vocation première, et des aménagements réversibles d'ici-là. Il me semble que c'est plus de ce côté que se situe la nuance et l'ouverture ;-)

Un certain nombre de contributions abordent les coûts, alors que cette opération de communication ("concertation") zappe totalement cet aspect, que l'on découvrira sans doute après les élections de 2014, sous forme de nouveaux emprunts et d'une forte augmentation des impôts locaux. Il est notamment rappelé que laisser en l'état la ligne est un gouffre financier ; que l'aménager suivant les propositions de l'APUR (donc de la Ville) va coûter fort cher et qu'une vocation ferroviaire sera dans tous les cas fort coûteuse. Je ne crois pas que l'on puisse prétendre, concernant ces propositions, qu'il puisse s'agir de "rail à tout prix" !

Galtar 13 février, 16:12

Bonjour Ferdant, très bien argumenté ! Cordialement

Yvon 13 février, 12:53

Ferdant,

Sincèrement, sur ce site, le manque de mesure n'est pas unilatéral, pas plus que le manque de nuance où les à peu près balancés sans un minimum d'analyse, de hauteur de vue et d'écoute de l'autre.

Bien sûr qu'il est normal d'améliorer les transports pour les Franciliens et je ne pense pas que qui que ce soit s'y oppose ici. Tout le monde est d'accord pour des transports "intégrés" dans la ville et pratique pour les habitants de cette ville et de ses alentours. Est-ce bien ce que l'on veut nous implanter ? Visiblement pas ! Sous couvert d'une prétendue mixité, ce projet consiste à découper la PC avec des zones Tramway, des zones vertes et des zones lourdes de liaison sans desserte. C'est cette zone de liaison qui inquiète à juste titre les milliers riverains (ils ne sont pas 2 ou 3 comme certains propos excessifs manquant de mesure le prétendent)

De même, il est tout aussi normal, de nos jours, de prendre un minimum en considération le bien être des riverains pour ne pas leur apporter que des servitudes d'un autre âge. On ne peut pas concevoir de raisonner aujourd'hui en argumentant l'origine de la PC tel qu'elle était il y a plus de 100 ans. Tout a changé depuis, l'urbanisation, la population, l'économie, la ville elle-même et ses besoins, la connaissance aussi des nuisances sonores sur les gens et bien d'autres choses encore. En 2013, on ne met pas en route une ligne de chemin de fer en pleine ville au milieu des immeubles sans se préoccuper de la protection du bien-être des riverains même si l'on est propriétaire du terrain.

La vraie question c'est : pourquoi ce site et son forum prennent cette tendance manichéenne ? Probablement parce que personne n'y voit vraiment clair. Sans doute aussi parce que nous percevons des intentions (RTT, Mairie de Paris, Apur, ...) non dites, et même de vraies omissions ou mensonges. Exemple : lorsque qu'à la dernière réunion en Mairie du 18e un représentant de riverains plutôt modéré a fait remarquer qu'il était faux de dire que la portion nord de la PC était utilisée régulièrement. RTT a reconnu qu'il ne s'agissait pas de la PC mais d'une autre voie. Pourquoi ce mensonge ? Car personne ne peut croire que c'est une erreur, c'est délibérément que cette "confusion" était intégrée dans l'étude pour faire croire aux crédules que l'on ne fait qu'utiliser une ligne déjà exploitée.

De même sur le bruit où on nous parle toujours du silence d'un tramway totalement moderne sur voie de dernière génération pour minimiser la perception des nuisances. Si vous avez étudié le sujet, vous savez que la PC, sauf à subir des travaux très lourds et coûteux (remplacement des traverses, installation de rails longs, d'antivibrations, etc.) ne peut en aucun cas être au niveau de silence de ces tramways. Ensuite, pour être silencieuses, les rames elles-mêmes doivent être conçues pour ça (roues spécifiques, amortissement, etc.). Les rames de fret s'avèrent sur ce plan les plus compliquées à insonoriser. Sur tous ces sujets qui concernent la section nord-est de la PC il n'y a aucune information claire sur ce qui serait fait. Visiblement, à part faire circuler des TGV, des motrices de maintenance et des rames de fret, aucun aménagement anti bruit n'est prévu. On se contente de dire aux riverains qu'ils bénéficieront d'un usage mixte c'est-à-dire des espaces verts dans le 15e et des TGV dans les 18 et 19e. N'est-ce pas de nature à mettre les riverains concernés en boule ?

La supercherie de tout ça est de faire croire aux Franciliens et Parisiens que l'on va délester le trafic des RER et faciliter le transport des voyageurs dans Paris.
Dans le projet présenté, il n'en est rien et il faut le dire.

Un tramway silencieux (moderne) dans la PC avec des stations de desserte à chaque porte, et les aménagements qui vont avec, je suis pour et je suis prêt à parier que ceux que vous appelez "Pieds Nickelés" le sont aussi. Mais laisser croire à ce Tramway de rêve pour balancer en douce des TGV et du Fret sous les fenêtres des riverains, c'est indigne. Il est logique que les riverains des zones non couvertes de la PC réagissent.

La solution est dans la concertation pour avoir un service utile aux Franciliens sans servitudes excessives pour les riverains. L'opposition des deux points de vue fait l'affaire de ceux qui ont en tête des projets qu'ils ne dévoilent qu'en surface pour mieux les imposer ensuite.

Galtar 13 février, 16:24

Bonjour Yvon, je pense quand vous mentionné "RTT" , c'est RFF ??
Sinon,il ne s'agit point d'un mensonge que dans le XVIIIe, il y'a bien un raccordement active, dit de l'évangile qui passe par l'ancien triage de l'évangile(utilisé autrefois par la Poste et la SERNAM), qui emprunte bien une INFIME partie de la PC, pour rejoindre les faisceaux de la gare de l'EST. C'est pour cela qu'il s'appelle le raccordement de l'évangile, pour la desserte du port de Gennevilliers, transferts de matériels "haut le pied"(locomotives, moteurs engins de l'INFRA).

Galtar 13 février, 16:29

Le site de l'évangile, derrière l'entrepot du boulevard NEY, est un ancien triage de 21 voies, dont 2 seulement est utilisé actuellement par les sillons FRET jusqu'au port de Gennevilliers.

Galtar 13 février, 16:35

Une des 2 voies utilisé sur le site de l'évangile...

Yvon 13 février, 17:36

Bonsoir Galtar,

Merci pour ces précisions et vous avez raison, je voulais dire RFF et mon clavier a fourché. Curieux d'ailleurs, car je suis de ceux qui n'ont jamais vu une RTT de leur vie.

Vous semblez bien connaitre les lieux, pour ma culture personnelle sur ce dossier qui m'intéresse comme bien d'autres ici, pourriez vous préciser à quoi "infime" correspond en mètres et dire où ce point se situe exactement. Il me semble, à ce que j'ai cru comprendre, qu'il s'agit d'une zone sans riverains immédiats et j'ai retenu des propos de RFF à la dernière réunion que la PC n'était pas utilisée où alors de façon si infime que même RFF l'admettait comme insignifiant. Si tel est le cas, s'il n'y a pas mensonge, il y a bel et bien manipulation de la réalité faisant croire à une fréquentation régulière de toute la ligne alors que, comme vous l'indiquez, il s'agit d'une infime partie dans un endroit sans servitude.

Finalement, ça ne change rien à mon propos, il y a dans cette présentation des pratiques qui ont de quoi inquiéter les riverains à juste titre.

Nicolarchitecte 13 février, 15:21

Bonjour à tous,
Je suis vraiment désabusé par ce débat, tronqué, car lorsque je vois le peu des cas que s'est fait notre Maire des concertations précédentes.... A quoi bon demander notre avis puisqu'il ne l'a pas écouté précédemment....???
Exemple du T2 qui a subit un avis défavorable pour implanter le Tram sur les Maréchaux au profit de la PC... Nous étions tous à une large majorité pour le T2 sur la PC... Et le Maire a suivi son idée jusqu'au bout sans tenir compte de la concertation...
http://solutions-politiques.over-bl...
Et certainement avec son idée pour la PC aujourd'hui... mais il nous a trompé, car en votant pour lui, il a dit qu'il réfléchirait aux deux éventualités... Or une majorité de parisiens souhaitait la réouverture de la PC, sans se poser la question des Maréchaux, qui ont toujours été de larges boulevards pour circuler...
Je me doute donc bien que le Mairie a sa petite idée pour la PC actuellement (je suis arrivé en retard à la réunion du XIIe et n'ai pas vu la présentation de proposition de projet...). elle a subit la pression néfaste de riches riverains influents dans le XVe (M. Bonpain...), au grand dam d'un nombre très important de parisiens qui auraient gagné beaucoup de temps et un voyage aérien et fabuleux dans la ville.... Personne n'a encore compris pourquoi on en est arrivé là aujourd'hui....!!!
Si ils aménagent une coulée verte, tout ce qu'ils auront réussi à faire est de disloquer une plateforme unique pour circuler rapidement dans une capitale qui étouffe....!!!
Exemple : encore ce matin à 8h30, ligne 14 bondée dans les deux sens, ligne 13 bondée dans les deux sens avec pousseurs à chaque porte, ligne PC3, bondée également, et ne parlons pas du RER A où c'est l'enfer quotidien.....!!!
Mais attention, la dislocation de ce patrimoine précieux au profit d'une coulée verte (lorsque l'on voit le résultat désastreux de Bastille... : projets immobiliers de logements qui dénaturent l'espace initial) ne récolte justement pas un large consensus, bien au contraire, car il ne servira finalement qu'aux riverains. Et tout le monde sait qu'une voie ferrée est déjà dans la verdure... Pourquoi ces projets immobiliers ? Parce que la Ville aura besoin d'argent pour aménager sa promenade et que cela ne rapporte rien au contraire d'une voie de transport...!!! Donc densification maximum...!!!!
Et l'imposture de la Coulée Verte Bastille en a agacé plus d'un...!!!
C'est pourquoi Mme Hidalgo ménagera la chèvre et le chou (comme l'a fait M. Delanoë pour le T2 et sa prolongation), avec son T8 (peut-être... mais est-ce un vœu pieu électoraliste voué à l'échec ?) qui épargne le sud, encore une fois....

Mais, finalement est-il encore possible de croire aux promesses électorales ?... On aura été bien échaudés avec cette destruction décidée par quelques uns, bien seuls au milieu de leurs allées bitumées... L'urbanisme ne se fait-il plus qu'avec la pression du syndrome NIMBY....??? Il se passe la même chose pour les projets en architecture, les contraintes sont telles que l'on préfère ne pas faire de projets du tout...!!!!
A vouloir plaire à tous, ils se mettent tout le monde à dos.... Sincèrement, désolé de cet état d'âme, de ces idées noires, mais cette situation ubuesque est vraiment néfaste au développement d'une réelle dynamique pour une ville comme Paris...!!! Et en attendant les parisiens souffrent dans le métro....!!! Paris n'est plus seule, c'est une mégapole, et il faut apprendre à gérer son patrimoine et son histoire ; c'est toute son âme... Et personne ne comprend pourquoi on se pose encore des questions existentielles aux réponses évidentes...!!!
Alors que nous militons tous pour plus de jardins dans la ville, ils veulent nous faire croire que c'est une bataille, opposant deux camps distincts....!!! Non, encore un fois, c'est ce malheureux filet d'acier qui structure le lieu, et remplacez le par une route bitumée de 3 m de large pour les vélos et vous aurez détruit le lieu, car il faudra des accès, des ascenseurs, des rampes, etc... Alors que ces cyclistes, représentant moins de 1% de la population, sont divisés en 2 camps : les travailleurs et les promeneurs. Les premiers, comme moi préfèrent les rues parisiennes tout simplement, car les coulées vertes sont impraticables.... (cf. Bastille). Les parisiens ont besoin de transport publics, adaptés, écologiques, confortables. Les nouveaux espaces verts seront gagnés dans la rue, pas sur les voies ferrées, car il y a est déjà... Il faut supprimer les voitures de certaines rues commerçantes, faire un maillage fin pour piétons, cyclistes agrémenté de jardins paysagers...!!!
Encore une fois, pourquoi ces concertations, pourquoi nous poser ces questions puisqu'ils ont déjà leurs réponses...??? Les parisiens voulaient la Ceinture, ils ont eu le Tram, lent, qui ne résout pas les problèmes....
Pourquoi d'autres acteurs importants sont-ils absents ? Région, Stif, RATP, etc...??? Parce qu'ils pensaient différemment ?
J'ose espérer que cette étude ne sera pas vaine, mais la confiance qui était intacte il y a 10 ans envers la nouvelle équipe de la Ville s'est peu à peu émoussée et il me semble vital s'ils veulent continuer qu'ils ne brisent pas cette confiance encore une fois et qu'ils soient réellement à notre écoute... Qu'ils respectent leurs programmes...!!!
Nous voulons des trams-verts....!!! Il faut restaurer les gares, les quais, guichets, colonnades, frontons, patrimoine architectural, et conserver le lieu intact avec ses voies ferrées.
La promenade doit rester une ronde ferroviaire au milieu des talus verdoyants...!!!!
Nous avons urgemment besoin de sa capacité de transport aérien et rapide...!!
La promenade verte dans la ville doit investir les rues parisiennes...!!!

10 «je suis d'accord»

Sandra 13 février, 16:18

Nicol : Aujourd'hui la grande majorité des participants aux réunions des mairies d'arrondissement se sont prononcés clairement pour la coulée verte et contre le passage du tramway (T8) sur la PC. Ainsi dans le 19 quelques uns ont montré une position plutôt modérée et consensuelle (il faut bien l'avouer), un seul a osé intervenir en faveur du passage du tramway (il s'est fait littéralement huer le pauvre), et 90% sont intervenus franchement et fermement en faveur de la coulée verte (comme leurs maires :-). Nous sommes donc d'accord avec nos élus ! Reste encore la principale intéressée (future maire de Paris) à convaincre du bienfondé et des bienfaits de la coulée verte dans le nord est... Je suis certaine qu'elle va vite devenir un fervent défenseur la coulée verte partout et pour tous !

saraly 13 février, 16:28

Le 19e n'est pas tout Paris, et les réunions d'arrondissement ne font pas toute la concertation, de nombreuses personnes se sont exprimées pour un usage ferroviaire, maintenant ou dans le futur. Enfin la principale intéressée comme vous dites n'est pas encore maire de Paris, je crois qu'avant cela il y a des élections, qui sont loin d'être gagnées d'avance.
Enfin Sandra, pouvez-vous nous dire pourquoi comme le dis Nicolas, le STIF, la région IDF et la RATP n'ont pas été conviées à cette concertation ? Ca paraît assez saugrenu.

Sandra 13 février, 16:45

Saraly : Paris ne repassera pas à droite c'est certain, d'abord parce que les Parisiens veulent qu'Anne Hidalgo puisse poursuivre le formidable travail réalisé par Bertrand Delanoë pour la Ville (en particulier dans le nord est), et surtout parce qu'ils ne veulent pas d'un autre combat de coqs comme celui auquel on a pu assister récemment à droite (je ne prendrai même pas la peine de citer leurs noms).

Nicolarchitecte 13 février, 16:46

Sandra, arrêtez de répéter perpétuellement que tout le monde veux unanimement une coulée verte... ça ne rime à rien...!!!! Tout le monde veux plus de végétation dans la ville, vous comme moi mais, beaucoup défendent la PC comme vous l'avez vu pour l'extension du T2. L'avis était défavorable pour l'extension sur les Maréchaux...
La Mairie est passée outre, mais s'est mise à dos beaucoup de monde, croyez moi.....!!!! ça vous sert à quoi de répéter que tout le monde est comme vous le souhaitez....!!!

Galtar 13 février, 16:51

Bonjour Nico, très beau discourt et entièrement d'accord, re-bonjour Sandra, voici une photo que j'ai prise sur la PC aujourd'hui meme, et fort de constater par mes propres yeux que beaucoup d'immeubles sont bien très proche de la PC... A qui la faute ? Pas RFF en tout cas...

Nicolarchitecte 13 février, 16:54

La coulée verte que pour les NIMBY, qui ne veulent que leur devant de fenêtre égoïstement...!!!! vous voulez vous approprier un bout de viaduc qui appartient à tous les parisiens, qui mesure 6 mètres seulement de large par endroit... J'ajoute que je ne fais pas partie comme environ 10 millions de parisiens des quelques privilégiés qui auront leur balcon sur coulée bitumée pour poussettes et crottes de chiens de 6 m de large.... Enfin sur le 23 km restant, il n'y en a que la moitié que vous pourriez aménager... Quel gâchis ferroviaire...!!!! Et on va payer avec nos impôts 35 milliards d'euros de Grands Merdiers Express...!!!!

Galtar 13 février, 16:56

La PC, j'y étais seulement y'a quelques heures, et voici une autre photo, que beaucoup de personnes veulent faire une coulée verte dans un de ces tunnels... Celui est dans le XXe, est un des plus longs, étroit, et j'imagine mal autre qu'une voie ferré passer dans ce lieu...Plus de 1 km !

Nicolarchitecte 13 février, 17:06

Bonjour Galtar, je connais bien cet endroit, ce lieu magique, c'est mon quartier, nous sommes entre Cours de Vincennes et Bel-Air Ceinture...!!! La proximité n'est pas néfaste à une circulation de tramway silencieux... D'autant que la voie est suffisament large à cet endroit. Vous auriez, admettons un tram toutes les 6 minutes, ça fait 20 en une heure.... Combien de voitures passent dans une rue en 1 heure....???!!!! Des milliers....!!!! Il faut relativiser...!!!!
Exemple tram de Nice, avec espace sans voitures...

Yvon 13 février, 18:43

Bonsoir à Tous,

Je m'interroge ! Peut-on dire si facilement que RFF n'est pas responsable des constructions proches des lignes avec fenêtres sur les voies ? Pas si sûr !

À propos de ces habitations proches des lignes il est exact que RFF n'est pas à l'origine de la construction et des fenêtres sur les voies et il est vrai aussi que RFF est coupable d'un laisser-faire qui vaut acceptation. Je m'explique. Les constructions de Paris (et d'ailleurs) font l'objet de demandes de permis de construire qui passent devant des commissions qui les acceptent ou les refusent. Ensuite, les permis de construire acceptés font l'objet d'une publication qui peut être contestée . Il est fréquent que des propriétaires s'opposent ou contestent des constructions à proximité de chez eux qu'ils jugent poser problème. Ceci entraîne le blocage des projets jusqu'à ce que le problème soit tranché et si le désaccord persiste, le dossier peut aller en justice et les juges tranchent. Ils peuvent même demander la démolition.

Question :

Pourquoi RFF n'a-t-elle pas contesté lorsque les permis de construire ont été publiés ? Elle pouvait et devait le faire s'il y avait problème.

Pourquoi RFF est-elle restée silencieuse pendant des années face à ces constructions ? Beaucoup de ces immeubles ne datent pas d'hier.

N'est-il pas un peu facile de dire après des années de silence et de passivité que ces constructions ne sont pas conformes ?

12 «je suis d'accord»

Sandra 13 février, 19:28

Bonjour Yvon. Pour compléter votre message, j'ajoute que RFF a 'cédé le droit de vue' (c'est le terme consacré) sur la petite ceinture aux immeubles actuellement en cours de construction dans le quartier de l'ourcq. Les fenêtres des habitations concernées, situées à deux mètres de PC, s'ouvriront donc directement et légalement sur la voie férée. Je précise également que RFF est pleinement partenaire de l'aménagement du quartier de l'ourcq en collaboration avec la SEMAVIP. Ces informations sont disponibles dans un document d'étude réalisé par l'APUR.

Déplacements

A quels modes de déplacements la Petite Ceinture pourrait-elle se prêter ?

Marc Askat 24 janvier, 13:43

Tramway, tram-train compatible avec les reseaux éxistants, tram-fret.

19 «je suis d'accord»

thomas1924 janvier, 14:01

Il faut faire une voie verte, c'est comme ça qu'on réhabilite les anciennes voies de chemin de fer de nos jours. Après la coulée verte, la promenade plantée ou encore l'avenue verte, place à la ceinture verte ! Il y aurait une piste cyclable et un chemin de promenade séparés avec de la verdure partout sur les côtés et au milieu, des jardins partagés, des buvettes, toilettes, bancs, poubelles, bref tout ce qu'on peut trouver dans un parc. On pourrait installer des équipements sportifs, un parcours santé sera particulièrement adapté par exemple. Et puis il y aurait aussi des lieux culturels pour sortir, se divertir ou se cultiver. Il faut absolument conserver la continuité afin qu'on puisse parcourir une grande distance à vélo par exemple sans être interrompu par la circulation. Cela permettrait de se déplacer rapidement afin de se rendre à son travail sans polluer ni encombrer les transports en communs. C'est une chance unique d'avoir une rocade verte tout autour de paris, il faut la saisir ! Ces aménagements sont plus simples et rapides à installer qu'un tramway. Ce sont de plus des installations réversibles.

21 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 01:49

"C'est comme ça que l'on réhabilite les anciennes voies ferrées"

Qui le dit ? Dans quelle capitale mondiale saturée par son réseau de transport historique met-on des buvettes dans les tunnels ?

A Londres, la ceinture a été rouverte. A Berlin aussi ! Ce sont des capitales européennes, au même titre que Paris !

Un point commun : il faut garder la continuité de la ligne. Je rajouterai que l'emprise ferroviaire des 23km est fondamentale et doit être préservée au sein de RFF.

Se déplacer en vélo sous la neige en hiver, c'est pas très attrayant... En plus, il faut saler la voirie (dégrader l'environnement donc) ce qui n'est pas nécessaire pour les voies ferrées.

Regardez ce manteau blanc sur le T2.
cliché ASPCRF 20 janvier 2013

Sophie 24 janvier, 14:35

priorité à la marche à pied
une piste cyclabe sur un axe vert sécurisé pour les enfants
une pour les plus grands et plus rapide.
Les anciennes gares pourront être utilisées pour des activités diverses (enfants le mercredi...) personnes âgées en semaine
et surtout il faut conserver la biodiversité et cet espace de verdure !
Il y a déjà le tram sur les bv maréchaux en parallèle

12 «je suis d'accord»

bricolo39 24 janvier, 17:22

Un tramway moderne, qui ne nécessiterait pas de travaux pharaoniques et coûteux, en correspondance avec les lignes de métro.
On peut aussi envisager en parallèle une piste cyclable pour les plus sportifs

16 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 01:39

Comme sur le T2 !

On est d'accord ! Gardons les 23km de la Petite Ceinture ferroviaire dans le giron de RFF.

Sollier 24 janvier, 18:35

En priorité, aménager le maximum en espace de promenade à pied et en piste cyclable : utile, économique, cohabitation facile et naturelle.
Dans certaines portions, un tramway pourrait très bien prendre sa place : à étudier sur le plan technique et économique.

2 «je suis d'accord»

COULOMB 24 janvier, 19:24

La fonction transport est prioritaire par rapport à la promenade, car c'est le premier problème de Paris et son premier enjeu écologique

Chapeau 25 janvier, 01:37

Problème de Paris ET de sa région !

+30% d'augmentation en 10 ans

+50% d'ici à 2020 selon Gares et Connexions, filiale de SNCF

Il est indispensable de conserver les 23km de la Petite Ceinture ferroviaire au sein de RFF et son emprise à deux voies plutôt que d'installer des buvettes dans les tunnels...

sollier 25 janvier, 09:46

La marche et le vélo sont deux modes de transports essentiels, écologiques, économiques et qui ont bien besoin d'etre valorisés et favorisés pour le bien de tous ; ceux qui l'utilisent et les autres qui subissent trop de polutions (tant sonores qu'atmosphériques). Tout particulièrement à Paris.

JURIS-CONSULT 24 janvier, 19:09

Beaucoup de fermetures définitives d'anciennes lignes ferroviaires ont été regrettées quelques années plus tard dans plusieurs villes de France.
Dans des sites urbains denses, il est en effet difficile de créer aujourd'hui de nouvelles lignes de transport en commun en dehors du métro souterrain qui a un coût très élevé.
Il est également difficile d'évaluer avec certitude les besoins de transports urbains à moyen et long terme. Le principe de précaution est donc ici essentiel
Il me semble donc préférable de conserver une emprise ferroviaire à deux voies, éventuellement avec un gabarit plus réduit.
Le développement d'un Tram-train écologique et silencieux, évoluant, là ou cela est possible, dans un espace paysagé public aménagé (piste cyclable, parcours santé, jeux pour enfants, promenade) est une excellente solution pour concilier le désir de certains de conserver un environnement "vert" ou calme et les nécessités du service public des transports urbains.
L'exemple et l'expérience de pays voisins : Suise, Pays-Bas, Danemark, etc., est à prendre en considération.

27 «je suis d'accord»

FERDANT 24 janvier, 19:32

Tout à fait d'accord avec cette analyse : nombre de commentaires publiés sur ce site font hélas l'impasse sur la réalité de transports urbains et sur ce qui se passe d'intéressant hors de la région IDF et de nos frontières.

Chapeau 25 janvier, 01:35

Je rejoins cette analyse qui souligne l'importance de conserver l'emprise ferroviaire à deux voies de la Petite Ceinture sur ces 23km.

Diego 24 janvier, 20:48

Un mode déplacement dont on a tellement besoin en ville : à pied, dans le calme (fréquentation limitée), en prenant le temps (les parisiens courent trop et ont besoin de ralentir), en pouvant respirer, avec la possibilité d'admirer une nature donc le citadin a tellement besoin pour son équilibre.

Partout où la petite ceinture passe, il y a déjà des stations de métros, des réseaux de bus, des routes pour les véhicules et les vélos, des rues... A bien des endroits il y a aussi le tramway sur les maréchaux... donc il parait évident que l'éventualité d'y remettre du transport est inutile et inadaptée.
Et pour ceux qui s'inquiètent du transport de marchandises, il serait possible d'utiliser le réseau ferré et métro existant de nuit pour un acheminement éventuel futur des marchandises. Il est aussi possible de ré-utiliser le fluvial et le canal de l'ourcq pour ces acheminements de produits dans Paris en direct depuis les petits producteurs de la périphérie.

15 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 01:28

"Il paraît évident que remettre du transport est inutile et inadapté sur la Petite Ceinture"

Quelle étude réalisée par un organisme indépendant le dit mis à part le café du commerce ?

L'association Sauvegarde Petite Ceinture défend la MIXITE des usages sur la Petite Ceinture ferroviaire là où c'est possible à l'image du T2 dont voici un cliché qui illustre concrètement ce que peut être la Petite Ceinture :

transport de voyageur, piste cyclable, jardins partagés

Cliché ASPCRF 20 janvier 2013

Dominch 24 janvier, 21:48

a examiner au cas par cas, non, je ne suis pas sûre que tous les tronçons se prêtent aux mêmes utilisations ? Par chez moi (corentin cariou) , avec le tram n la présence proche de la villette, le lien possible avec les buttes, je serai pour une liaison verte (piéton)...

9 «je suis d'accord»

Ardennes19 25 janvier, 00:24

Pourquoi parler de déplacements ?
Eventuellement les promenades à pied seraient agréables.
Mais il faut donner de l'importance, de l'intérêt à l'esthétique, à ce qui en apparence peut sembler inutile...
C'est pourquoi des espaces verts (qui eux sont parfaitement utiles à l'environnement) seraient les bienvenus.
Surtout pas de vélos, mais pensez (je m'adresse à la Ville de Paris) à créer plus de pistes cyclables, et s'il vous plait pas dans les couloirs de bus !

11 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 01:21

Ne pourrait-on pas intégrer les commentaires publiés du 27 décembre 2012 au 12 janvier 2013 dans ce fil ?Autrement dit, ne pourrait-on pas rouvrir ce qui a été fermé ?

12 «je suis d'accord»

la linotte mélodieuse 25 janvier, 12:26

La petite Ceinture se prête à des déplacements à pieds, quelle question !
Quelle chance pour ses habitants qui vont redécouvrir la possibilité de se déplacer à pieds naturellement. Les distances sont tout à fait adaptées à des échanges entre quartiers. Enfin les habitants de ces "faubourgs", à la taille de métropoles de province, vont connaître des perpectives d'avenir, pourront communiquer avec leurs voisins hors de ce carcan de circulations intrusives. Enfin la possibilité de s'épanouir dans leur propre environnement, d'y développer des activités innovantes dans un terreau local, et de proximité.

16 «je suis d'accord»

Le Forestier 26 janvier, 09:49

« la linotte « mélodieuse » est, ou bien d'une fraîche naïveté désarmante, ou bien utilise le second degré en connaissance de cause - exemple : « s'épanouir dans leur propre « environnement » ou « y développer des activités innovantes dans un terreau local et de « proximité ».

Fantomas 25 janvier, 13:29

QUELLE QUESTION !!!!!!!
la petite ceinture étant une voie ferré, le mode de déplacement est donc du type ferroviaire.

16 «je suis d'accord»

Mickeymaouss 25 janvier, 14:51

Sans nul doute ferroviaire...

16 «je suis d'accord»

pat_ernest 25 janvier, 15:26

Je suis étonné qu'on se pose encore cette question, dix ans après la réouverture intégrale de la petite ceinure de Berlin comme ligne de S-Bahn (Ringbahn, été 2002) et un mois et demi après le bouclage de l'Overground autour de Londres (genre de petite ceinture en deux parties). A quand un équivalent parisien de la ligne Yamanote de Tokyo ? Les trams T3a et T3b sont valables pour faire quelques stations, mais pas pour faire un quart ou un tiers de tour de Paris !!! En plus, ils sont lents et (déjà) surchargés. A quand un moyen de transport moderne pour relier les arrondissements extérieurs de Paris ? De plus, par son tracé "intérieur" dans le 19e et surtout le 20e, la Petite Ceinture offrirait enfin une desserte rapide par rail à Belleville et Ménilmontant !
Ci-joint une photo de l'Overground de Londres. On se croirait sur la Petite Ceinture !

26 «je suis d'accord»

Renardo 26 janvier, 00:29

avec des lignes de metro satures (ex la 13) , paris asphyxier de voitures une PC ferroviaire peut etre une solution pour les annees a venir

17 «je suis d'accord»

liliane 26 janvier, 17:31

La ligne 13 va d'Asnieres Genevilliers à Châtillon Montrouge ou de St. Denis universités à Châtillon Montrouge. Ce n'est donc pas un éventuel tronçon Nord - Est de la PC allant de la porte d'Aubervilliers à la Porte de Vincennes en passant dans les Buttes Chaumont qui résoudront ce problème !!!! Je le redis la localisation des futurs besoins de transport n'est pas évidente. Il n'y a pas de raison à priori que le tronçon Nord-Est de la PC réponde à ce besoin. ce n'est pas parce qu'il existe une PC datant de 150 ans à ce niveau qu'elle doit forcément être utilisée. Je ne comprends pas l'acharnement de certains a défendre cette position. Ils doivent accepter le fait que l'environnement de ce tronçon Nord-Est à change et que les futurs besoins en transport parisien ne se localiseront probablement pas a cet endroit. Tout change . Il y a 150 ans nous n'aurions pas pu discuter ainsi !!!!Ce forum me paraît surréaliste !!!! C'est comme si une association de médecins avait décide d'appliquer maintenant les thérapeutiques d'il y a 150 ans parce qu'elles existaient à l'époque. Paris a changé . L'utilisation possible des terrains de la PC doit s'adapter à ces changements et non l'inverse, d'autant plus que bien souvent les coûts de réhabilitation sont identiques voire supérieurs aux coûts de constructions.

Bruno26 janvier, 18:12

Bonjour Liliane,

Il ne s'agit pas de transport parisien, mais de transport régional, car la question de l'utilisation de la Petite Ceinture se pose pour répondre aux besoins en terme de :

Déplacements dans Paris,

Mais aussi entre Paris et sa banlieue

Et même de banlieue à banlieue en passant par Paris.

Dans l'exemple que vous citez de la ligne 13, vous ne tenez compte que des déplacements utilisant cette ligne seule, en excluant les déplacements qui utilisent en partie la ligne 13 et en partie d'autres lignes ferroviaires. Comme je l'emprunte pour me rendre à mon travail, je peux vous dire que les stations Place de Clichy, Saint-Lazare, Champs Elysées-Clémenceau, Invalides et Montparnasse sont des stations où les échanges de voyageurs sont importants. Et ce phénomène est dû au fait que ces stations sont des correspondances, et donc que les voyageurs qui les empruntent effectuent le reste de leur parcours sur une ligne de métro, de Transilien ou de RER.

Si l'on prend les exemples des déplacements allant de Saint-Denis à Porte de Vincennes, une correspondance à Porte de Saint-Ouen entre la ligne 13 et la Petite Ceinture offrirait aux voyageurs un trajet alternatif aux trajets actuels, déjà saturés ou très chargés et bien plus court en temps que par le tramway T3b (dans l'hypothèse où celui-ci serait en service jusqu'à porte de Saint-Ouen).

L'erreur de raisonnement que vous commettez est que vous réduisez les besoins en transport à des besoins locaux, en particulier à ceux du quartier du Nord des Buttes-Chaumont, alors que les défenseurs de l'usage de la remise en service de la Petite Ceinture, dont je suis, voient les besoins à une échelle plus vaste. À partir du moment où on reste sur une échelle trop petite, on distingue mal les besoins. C'est la raison pour laquelle la Région Île de France devrait être invitée à cette « concertation » et qu'elle en est la grande absente.

Oisebarba 26 janvier, 14:44

Évidement à pied. Pensons aussi à ceux qui ont leurs fenêtres collées à la petite ceinture !

11 «je suis d'accord»

runtime_error 26 janvier, 17:19

Les riverains se sont installés à proximité de la PC en connaissance de cause. Pensons aussi à ceux pour qui un usage de la PC comme transport collectif rendrait les déplacements quotidiens plus faciles.

oisebarba 26 janvier, 19:27

@runtime_error : même si ces personnes ont choisi d'habiter là, ce qui n'est peut-être pas le cas de tout le monde (je pense à ceux qui sont dans des immeubles de la ville de Paris et qui n'ont pas dû pouvoir jouer les difficiles quand on leur a proposé un appart) ce sont quand même elles les principales intéressées. Nos élus municipaux devraient aller vers ces personnes en premier pour savoir ce qu'elles en pensent.

runtime_error 26 janvier, 21:14

Il s'agit d'une consultation sensée être démocratique, qui se rapporte à une infrastructure de transport, propriété de RFF, et donc considérée à ce titre comme un bien d'intérêt général. Les riverains sont invités à s'exprimer, et c'est bien normal, mais ils ne sont ni les seuls ni les premiers intéressés. Penser que le statut de riverain leur donne plus de droits qu'aux autres citoyens concernés est un déni de démocratie.

michele joly 26 janvier, 18:26

des petits trams , d'une capacite de 20 personnes sur de cours tronçons

Zedde75 26 janvier, 20:02

100 % POUR !!! En revanche ce serait superbe d'avoir un train (type Orient express) ce train serait plutôt touristique et ferait découvrir certains quartiers que les touristes n'ont pas l'habitude de visiter. Mais aussi un moyen de transport qui désengorgerai Paris !

3 «je suis d'accord»

PhilD 26 janvier, 20:29

Bonsoir,
Les aménagements ferrés sont plus délicats à mettre en place que les voies routières : pentes, passage d'obstacle, gare... Pour une capacité de transport importante, économique, écologique et rapide. Il ne faut pas perdre cette faculté offerte par la petite ceinture.

Philippe.

10 «je suis d'accord»

PalainF 26 janvier, 20:42

il devrait être possible de traverser ou d'utiliser la petite ceinture, afin que ce ne soit plus un obstacle, à pied, y compris PMR, et en vélo, et en exclure tout appareil motorisé, et en recherchant des connections avec les stations du tramway d'un coté et les stations de métro ou de bus par ailleurs

6 «je suis d'accord»

PhilD 26 janvier, 20:50

Rebonsoir,
Je pense que RFF, les Stif et Transilien SNCF devrait s'accorder pour profiter de l'opportunité de la Petite Ceinture : enfin désaturer la ligne C du RER ! D'ailleurs, je suis étonné que cela n'est pas été pensé depuis. De nombreux problèmes surviennent lors de la traversée de Paris notamment sur le tronçon BFM-Champs de Mars. Pourquoi ne pas diviser le trafic par deux sur celui-ci et transférer l'autre sur la Petite Ceinture : par exemples les trains GATA Dourdan-Montigny Beauchamps, faire un autre terminus pour les LARA qu'à Invalides mais sur la Petite Ceinture ? Quel bouffée d'oxygène on aurait, et des RER en plus pour les usagés de la Petite Ceinture ?

Philippe.

19 «je suis d'accord»

Carohanh 26 janvier, 22:23

Bonsoir PhilD,
Ce serait à n'en pas douter une bouffée d'Oxygène pour vous, mais pas pour les milliers de parisiens qui sont collés à la petite ceinture !
Je pense qu'ils ont leurs mots à dire, non ?
Tous ces projets arrivent trop tard : ils auraient peut-être pu être viables avant la réhabilitation des quartiers entourant la PC, il y a qq dizaines d'années. Maintenant que ces quartiers ont été réhabilités et que l'on a laissé des gens s'installer quasiment dessus, il me semble improbable de revenir en arrière.

PhilD 27 janvier, 21:04

Bonsoir Carohanh,

Je comprends tout à fait que cela peut poser ce type de contrainte. Partagé par des dizaines de milliers de concitoyens vivant près des voies RER dans toutes l'Ile-de-France, et peut-être plus près de la voie que ceux vivants proches de la Petite Ceinture ; sans oublier ceux vivant près des grandes gares nationales, les lignes aériennes, les autoroutes, ex RN, etc. Mais on fait déjà machine arrière sur plein de chose comme le Tram... Sous les pavés, non pas la plage mais les anciennes voies de Tram parisiens. Et nous y revenons car c'est nécessaire. Le prix du carburant va augmenter et la mobilité motorisée individuelle va de concert diminuer... Il faut développer donc les transports en commun afin de pérenniser une écomobilité multimodale durable. Pour les problèmes de nuisances, il y a des moyens de corriger cela par des panneaux anti-bruits, des ouvrages semi-couvrants, etc. N'oublions pas le travail que cela à couter à nos anciens de construire ces lignes et de la chance que nous avons en Europe de pouvoir en bénéficier. La vrai nuisance, c'est l'individualisme qui pousse certains à prendre leur voiture et à repousser les problèmes loin de chez eux.

Bien à vous, Philippe.

eBoc 29 janvier, 18:47

Quelques uns y ont ausssi pensé : Frédéric Leonhardt, urbaniste participant à l'équipe Castro du Grand Paris, qui l'a proposé dans le magazine Rail Ville et Transports, en 2009, je crois. Et cette solution a été évoquée deux fois par le magazine "Connaissance du rail".

Mais alors, que de problèmes en vue avec le voisinage, compte tenu du matériel et de l'amplitude horaire du RER. Et un débranchement avec cisaillement à Garigliano.

Une solution préférable serait une exploitation autonome sur la Ceinture, en correspondance directe avec les radiales lourdes du RER et des Transiliens. Ceci avec un matériel silencieux, léger et capacitaire, comme les rames qu'Alstom livre au métro d'Amsterdam, ou Siemens au métro de Varsovie. Et de 7h à 21h seulement, période pendant laquelle a lieu plus de 90% de la fréquentation des réseaux franciliens.

Liliane 27 janvier, 10:27

Bonjour Bruno, J'ai lu avec attention votre commentaire. Je ne suis pas certaine que le flux possible des voyageurs allant de St. Denis a Porte de Vincennes justifie l'ouverture d'un éventuel tronçon Nord-Est de la PC. Des études ultérieures rigoureuses seraient probablement nécessaires pour le déterminer. De même, et c'est mon opinion actuelle, je ne pense pas qu'un trafic ferroviaire sur ce tronçon constitue une réponse adaptée aux problèmes de transport des franciliens. Dans l'état actuel, même si cela n'est pas entièrement parfait, il est beaucoup plus facile de se déplacer par les transports en commun à Paris qu'en banlieue. De nombreuses liaisons banlieue-banlieue ne passent pas géographiquement par Paris.Elles sont encore mal assurées bien que quelques progrès encore insuffisants aient été réalisés. Dans beaucoup d'endroits, la voiture reste encore le transport le plus pratique. En conséquence, je continue à penser qu'en terme de transports en commun, la banlieue reste hautement prioritaire par rapport à Paris.
Enfin, je ne crois pas a cette notion : tramway dans un jardin. Une telle mixité d'usage d'espaces publics me paraît impossible à imaginer. Nous aurons soit un lieu dédié au passage de tramways toutes les 5 minutes dans chaque sens, c'est à dire 2 minutes et demi environ, soit un jardin mais pas les deux à la fois. J'imagine mal des jardins partagés et des bacs à sable à proximite. Les lieux de passage du T3 ne sont pas des jardins. Dire qu'il est possible de concilier les deux utilisations n'est pas juste. Un choix sera nécessaire. En fonction de ces données, je me prononce comme je l'ai déjà dit sur ce forum, pour des espaces verts sur la PC.

7 «je suis d'accord»

Chapeau 10 février, 14:44

Chère Liliane,

Je vous invite à prendre le temps de lire tranquillement cette étude de RFF réalisée en 2006 et disponible sur ce site :
> http://lapetiteceinture.jenparle.ne...

Quelques points à retenir sur la complémentarité de la Petite Ceinture :

une couverture spatiale complémentaire du réseau TC lourd +
TME sur certains quartier aujourd'hui non desservis (Nord, Manin, Rue de la Mare, rue de Bagnolet)

Un complément de maillage par rapport au réseau TC lourd +
TME sur toute la partie 19e/20e

Une complémentarité par rapport à la ligne de tramway TME (peu de recouvrement en termes de couverture spatiale)

De nombreux équipements et projets urbains dans l'aire d'influence directe de la Petite Ceinture

Maillage du réseau

forte amélioration des liaisons internes aux 19e et 20e arrondissements de Paris

forte amélioration des liaisons entre ces mêmes arrondissements et les secteurs de gare de Lyon (et Bercy), ou de BFM

forte amélioration des liaisons entre ces mêmes arrondissements

Préservons cette ressource de 23km polyvalente au sein de RFF

FERDANT 27 janvier, 16:57

Chère Liliane,

J'abonde dans votre sens sur la nécessité de réaliser des études **sérieuses réalisées par des organismes INDÉPENDANTS**, ce que pas mal d'usagers de rames bondées réclament depuis des décennies.

Les études à courte vue, limitées aux connaissances actuelles et à des analyses prospectives entachées de partialité ont produit les rocambolesques recommandations de l'APUR, organisme **chargé d'appliquer la politique de Mme Hidalgo**, au mépris de l'intérêt général des générations à venir et du besoin qui sera dramatique d'ici quelques années de rouvrir cette ligne.

Imaginer que rouvrir une ligne qui a maintes fois par le passé prouvé son utilité et son efficacité ne pourrait contribuer à lutter contre la congestion des transports de rocade est un peu audacieux de la part d'une

habitante du 19e non experte, et défie quelque peu la logique qui se dégage d'une littérature technique assez abondante qu'il me semble intéressant que vous consultiez **AVANT** toute sentence définitive.

Que la voiture soit un mode de transport pratique, nul ne saurait vous contredire. Lorsque le litre de super sera à plus de 8€, le côté pratique sera confronté à une contrainte économique non négligeable (et je ne parle même pas de la pollution engendrée par ces millions d'automobilistes **seuls dans leur voiture dans les bouchons**).

Le tramway dans un jardin est plus qu'une notion : rassurez-vous, vous n'aurez aucunement à faire d'énormes efforts d'imagination puisque c'est une réalité que vous pourriez constater en sortant de votre quartier pour admirer les réalisations qui existent depuis des années et dont des photos ont déjà été publiées sur ce site : les oculistes déconseillent le port permanent des lunettes destinées à regarder une éclipse !

L'adage populaire rappelle "*qu'il n'y a pire sourd que celui qui ne veut pas entendre, et pire aveugle que celui qui ne veut pas voir*". Si vous voulez être accompagné pour une visite guidée par des gens qui connaissent non seulement le petit bout de PC qui s'étend dans votre quartier, mais également les 23 kilomètres qui demeurent, il suffit de demander.

Vous verrez, ce genre de curiosité vous permettra de mettre vos "croyances" en perspective et de jauger le potentiel des idées proposées à l'aide de **réalités tangibles** !

12 «je suis d'accord»

Rodolphe 27 janvier, 19:18

La petite ceinture pourrait permettre de doubler la ligne T3 (Pt Garigliano - Pte Ivry) que je trouve saturée le matin.

15 «je suis d'accord»

liliane 27 janvier, 23:01

On pourrait aussi tripler le T3. C'est le délire total !!!!! Pensez au Grand Paris dont les transports doivent absolument être réalisés.....Je ne suis pas experte des transports comme le dit FERDANT, mais je demande à tous les experts qui nous contredisent sur ce site qu'ils fassent preuve de bon sens !!!!!Nous n'avons pas besoin de plusieurs lignes de tramway circulaires autour de Paris. Au contraire , il est URGENT de développer les transports du Grand Paris. Ceux qui travaillent ou vivent en banlieue le savent parfaitement.

liliane 27 janvier, 23:04

On pourrait aussi tripler le T3. C'est le délire total !!!!! Pensez au Grand Paris dont les transports doivent absolument être réalisés.....Je ne suis pas experte des transports comme le dit FERDANT, mais je demande à tous les experts qui nous contredisent sur ce site qu'ils fassent preuve de bon sens !!!!!Nous n'avons pas besoin de plusieurs lignes de tramway circulaires autour de Paris. Au contraire , il est URGENT de développer les transports du Grand Paris. Ceux qui travaillent ou vivent en banlieue le savent parfaitement.

FERDANT 28 janvier, 06:41

Liliane,

Il n’est pas besoin de poster deux fois votre indignation. PERSONNE n’a émis l’idée de tripler ou quadrupler le T3 : relisez les contributions et les documents qui vous sont soumis AVANT de critiquer : n’importe quel Francilien doué de bon sens VOIT BIEN dans quel état de saturation certaines lignes se trouvent déjà. "Nous n’avons pas besoin de plusieurs lignes de tramway circulaires autour de Paris" : mais qui est ce NOUS auquel vous vous référez ? Un peu de modestie et d’ouverture d’esprit ; un peu de mise en perspective de votre respectable AVIS en regard des BESOINS RÉELS de DÉPLACEMENTS, serait-ce trop vous demander ?

Point n’est besoin d’être un expert pour comprendre que la situation ne va pas aller en s’améliorant par un coup de baguette magique.

Détruire l’infrastructure de la Petite Ceinture Ferroviaire pour complaire à des riverains serait un acte impardonnable en terme de gouvernance Francilienne.

portland4 09 février, 22:39

Liliane,

Certes, le grand Paris est une priorité de la plus grande importance pour les franciliens qui peinent à se déplacer en banlieue. Néanmoins, les besoins de transport associés à la saturation et la lenteur du T3 nécessitent de préserver la destination initiale de cette aubaine qu’est la petite ceinture.

liliane 10 février, 14:03

Pour Portland40 : Bonjour, Le T3 qui a été mis en service à la mi Décembre dans le Nord Est parisien , n’est PAS saturé car a moitié VIDE aux heures de pointe. Nous sommes nombreux a l’avoir observe. De plus, les métros reliant le 19 eme à la Nation ne sont pas non plus saturés. nous sommes nombreux à l’avoir observe. Dans ces conditions, un segment Nors Est de la PC n’est pas utile alors qu’une coulée verte permettant une circulation pédestre agrémentée de jardins partagés, avec respect de la flore et de la faune, augmenterait réellement la QUALITÉ de vie des quartiers au bénéfice des habitants et des Visiteurs.

Chapeau 10 février, 14:33

Je vous invite relire le rapport de la Cour des comptes de 2010 qui stipule ceci :

"les conditions d’exploitations du T3 apparaissent décevantes"

"la vitesse apparaît ainsi très inférieure à ce qu'aurait permis une ligne de chemin de fer telle que la Petite Ceinture ferroviaire"

"la saturation du réseau est le problème majeur auquel doit faire face la RATP."

la réalisation d'infrastructures nouvelles est trop systématiquement privilégiée, alors que l'entretien et la modernisation des réseaux existants, pourtant vieillissants, pourrait permettre, dans certains cas, des gains de qualité de service à moindre coût."

liliane 10 février, 18:19

Chapeau, La cour des comptes ne dit pas qu'il faut réhabiliter en ligne ferroviaire le segment Nord Est de la PC. Elle dit que le tramway est cher . Actuellement, il n'y a pas de besoin de PC au Nord Est car le T3 mis en service il y a 2 mois est a moitié VIDE aux heures de pointe. De plus, les lignes 2 et 5 sont classées respectivement à la 7 eme et 9 eme place en termes de fréquentation. La cour des comptes ne préconiserait certainement pas de nouvelles dépenses de transport en commun à cet endroit dans ces conditions.

FERDANT 10 février, 18:34

Liliane,

Je pense que tout le monde a compris que dans votre univers parallèle, les trams sont vides. C'est dommage que la réalité vous donne tort !

liliane 10 février, 20:04

FERDANT, Je ne comprends pas. Vous qui demandez des arguments précis à vos contradicteurs, vous faites une réponse indigente sans arguments précis. J'attends donc une réponse structurée !!!!!

FERDANT 10 février, 20:09

Liliane,

Suis-je supposé apprendre à lire à des contributeurs qui passent sur mes messages sans aller voir les sources qui ont déja été citées à plusieurs reprises dans cette consultation ?

Suis-je supposé répondre à des questions qui n'en sont pas alors que vous n'avez jamais daigné répondre aux miennes ?

Êtes-vous sérieuse ?

FERDANT 10 février, 20:30

Liliane,

J’attends toujours de savoir où - à part dans vos contributions - vous avez bien pu lire des projets de "grandes gares" sur la PC !

liliane 10 février, 20:31

FERDANT, Je constate que vous êtes de garde ce soir. J’espère que c’est bien rémunéré !!!!C’est à mourir de rire.....

FERDANT 10 février, 20:54

Liliane,

J’aimerais être comme certains, payés au message ;-)

Je suis au moins content de vous faire rire. Croyez-le ou non, malgré nos échanges, vous avez toute ma sympathie...

Nat_19e 10 février, 21:42

Concernant l’usage du tram et de la ligne 2 : j’habite le 19e depuis des années (non loin de la PC d’ailleurs) et quelle que soit ma destination j’utilise essentiellement la ligne 11, qui va en direction de Châtelet et qui est toujours extrêmement chargée. Car le réseau de métro "en étoile" oblige quasiment toujours à passer par le centre, qui se trouve encore plus asphyxié du coup. Une meilleure irrigation des quartiers périphériques par un transport direct serait évidemment salutaire.

Et accessoirement cela permettrait un meilleur "accès à la ville" et à son espace en ne renonçant pas à un centre d’intérêt trop éloigné pour ne pas "galérer" davantage dans les transports...

liliane 10 février, 22:24

Pour Nat. J’habite le même quartier que je connais bien. J’emprunte aussi souvent la ligne 11 en période de pointe. On trouve toujours une place pour s’assoir et elle n’est pas particulièrement chargée. D’ailleurs c’est la 13 eme sur 16 en terme de fréquentation. D’autres trajets existent aussi pour se déplacer, des bus comme le 48 qui va au Louvre en passant par les grands boulevards, le 75 qui va au Pont Neuf en passant par le centre Pompidou. D’autres lignes de

métro sont aussi a proximite comme la 7 ou la 5 .....qui desservent de nombreux endroits de Paris. Je crois que vous ne connaissez pas bien votre quartier .....

Nat_19e 10 février, 22:47

Pour Liliane : je ne sais pas quelle est votre activité, peut-être avez-vous le temps de prendre le bus pour faire des trajets quotidiens domicile-travail. Et du coup je me demande ce que vous entendez par "heure de pointe" où vous prendriez la 11. On ne doit pas vivre dans le même espace-temps en effet. Quand à la 5 et la 7 quel détour inutile dans mon cas.

FERDANT 10 février, 22:55

Nat_19e,

Je pense que nous devrions demander aux services de Mme Hidalgo de fabriquer une machine à voyager dans les dimensions : celle de Liliane semble vraiment sympa : toujours une place assise dans les transports aux heures de pointe : le rêve !

liliane 10 février, 23:13

Pour Nat, les heures de pointe sont soit tôt le matin, 7-8 heures ou 17-19 heures. cette ligne 11 est d'ailleurs la 13eme sur 16 en terme de fréquentation. D'ailleurs si vous habitez vraiment a cet endroit, je vous signale que la PC est présente sous forme de TUNNEL. De plus un tram sur la PC ne vous permettrai pas de rejoindre le centre de Paris. Si vous souhaitez contourner le centre de Paris, vous pouvez prendre le T3 qui ne doit pas être loin de chez vous, moins de 5 minutes à pied.

Nat_19e 10 février, 23:51

Pour Liliane : ah si pour vous l'heure de pointe c'est 7h du matin je comprends mieux. La ligne 11 au 13e rang, c'est en nombre de voyageurs par an, et pas en densité : elle ne comporte que 12 stations, alors heureusement qu'elle ne totalise pas autant de voyageurs par an que les lignes qui sont 2 fois plus longues. Là, même vous ne pourriez vous assoir c'est sûr. Pour le T3 c'est plutôt 12 minutes de marche rapide depuis chez moi, vous les feriez en 5 je n'en doute pas.

liliane 11 février, 09:57

Nat, Mauvaise foi évidente, j'ai dit 7-8 heures et 17 -19 heures. De plus, la ligne 11 est CLASSÉE 13 eme sur 16 en terme de fréquentation !!!! De toutes façons la PC est en TUNNEL dans cette partie du quartier et comme vous ne marchez apparemment pas ou TRÈS lentement, il faudrait creuser une gare en bas de votre immeuble et mettre peut- être la PC en tranchée ouverte. Vous pourriez ainsi PROFITER des nuisances que vous souhaitez pour les AUTRES !!!!!! J'arrête de plaisanter.....

Nat_19e 11 février, 19:24

Pour Liliane : je vous confirme, calcul d'itinéraire RATP à l'appui, que je suis à 17 minutes à pieds de la station "Butte du Chapeau Rouge" la plus proche.

Peu importe mon cas personnel d'ailleurs, il suffit de regarder une carte pour voir que dans nos arrondissements (19 et 20) le tracé de la PC s'éloigne beaucoup du Tram, cela saute aux yeux quand même.

Nat_19e 11 février, 19:40

Pour Liliane également : cela n'a pas de sens de comparer des lignes en termes de "nombre de voyageurs annuels". Si l'on divisait la ligne 4 en son milieu, à Châtelet (où tant de voyageurs montent et d'autres descendent d'ailleurs) chaque segment comptabiliserait un nombre bien moindre de voyageurs annuels. C'est cette configuration que présente la ligne 11, puisqu'elle a pour Terminus Châtelet.

saraly 11 février, 19:50

Ne vous efforcez pas Nat, j'ai plusieurs fois essayer de faire comprendre à Liliane que non dans le 19e et le 20e la PC et le tram ne sont pas si proches, rien n'y a fait. J'ai montré des cartes, donner des distances prises sur google maps, rappeler que notamment sur cette fameuse ligne 11 la PC passe près de Pyrénées et le T3 à Porte des Lilas et qu'entre ces deux stations il y a trois arrêts. Pour Liliane apparemment, 4 stations de métro c'est 5min à pied. A 70ans, vous avez une forme exceptionnelle, on voudrait votre secret.

Et comparer la ligne 11, qui est la plus petite du réseau après les bis et ne traverse Paris qu'à moitié, avec les autres lignes ça c'est de la mauvaise foi. Cette ligne passe par des coins peu desservis et très denses, à part quand je la prends à Châtelet ou le soir, je ne m'assois jamais. Enfin je ne sais pas si vous êtes au courant, mais cette ligne va être prolongée de 6 stations sur 5.7km jusqu'à Rosny sous bois, où doit passer le grand paris d'ailleurs. On peut s'attendre à une très forte augmentation de la fréquentation je pense !

Et je ne comprends pas pourquoi le fait d'habiter près d'une section en tunnel de la PC (ou habiter loin) discrédite obligatoirement nos propos. Comme nous n'aurions pas les "nuisances" de ceux qui sont à 1m de la PC comme dit Sandra, notre avis est négligeable ? Et oui nous avons la malchance d'habiter près des sections en tunnel, et donc en cas de coulée verte nous n'en verrons jamais la couleur.

liliane 11 février, 20:14

Pour Nat et Saralys, j'espère que vous profiterez de la coulée verte, je vous le souhaite sincèrement. Par ailleurs, nous ne serons pas du même avis.....Vous êtes pour des transports PARTOUT même INUTILES. Je milite pour un juste équilibre entre les transports indispensables et des espaces verts. En zones

urbaines, ces espaces verts sont indispensables pour permettre justement ce que vous n'aimez pas, la marche ou le footing. Ces espaces verts aident a lutter contre le réchauffement climatique, ils sont des lieux d'échanges surtout dans les quartiers ou la mixité est grande, ils sont aussi des lieux associatifs.....Bref nous ne nous convaincrons pas mutuellement.....

FERDANT 11 février, 20:48

Liliane, championne du 19e pour éluder les questions et balancer sa vérité : nous avons trouvé la Christine Boutin de la concertation ! ;-)

saraly 12 février, 10:58

Liliane vous militez pour un juste équilibre entre transports et espace verts. Personnellement, je milite pour un juste équilibre entre voitures et piétons, et une meilleure répartition entre la VOITURE et les espace verts. L'emprise de la voiture à Paris est bien plus importante que celle des transports ferroviaires et des espaces verts, là est le vrai problème. Par contre diminuer la circulation automobile, malheuresement pour vous, ça passe par une augmentation des transports.

Liliane 27 janvier, 20:08

Cher FERDANT, j'ai lu votre argumentaire avec attention. Cependant, dans mon intervention , j'ai clairement considère le rôle RÉGIONAL des transports en commun, nommément au niveau du Grand Paris. Il est évident que le réseau de transports en commun parisien intra-muros est beaucoup plus dense et pratique que celui de la banlieue. Il n'est pas possible de résoudre tous les problèmes à la fois. À mon avis, le projet qui consisterai à mettre un deuxième tramway sur un trajet anecdotique (elabore il y a 150 ans, abandonne il y a plus de 50 ans et remis au goût du jour pour des raisons électoralistes) considere comme tel par la mairie de Paris qui a donne de multiples permis de construire à son extrême proximite, ne peut à l'évidence résoudre les problèmes de transport d'île de France. D'autant plus que ce second tramway serait situé à proximite (0 km à 1,4 km, puis 0 km) de celui qui a été mis en service à la mi- Décembre . Par contre, il faut absolument TERMINER la réalisation des transports prévus actuellement au niveau du Grand Paris.

6 «je suis d'accord»

FERDANT 28 janvier, 16:25

Chère Liliane, lire avec attention est une très bonne chose. C'est encore plus intéressant (si, si, croyez moi sur parole) de comprendre et de se documenter pour éviter la tentation du radotage et l'abus de contre-vérités et d'outrances.

Paris n'est pas qu'une capitale où des politiciens sans projet cherchent à satisfaire facilement des riverains souvent retraités et propriétaires, histoire de se faire élire sans trop s'user les neurones ni abuser de courage politique (une denrée devenue fort rare).

Paris est au centre d'une région, l'Île de France, pourvue d'un Syndicat des Transports (le STIF), qui tente d'organiser et de financer les moyens pour tous de

se déplacer. "Pour tous" doit s'entendre notamment (et non exclusivement) pour ces gens qui ont la chance d'avoir un travail mais pas celle d'être riverain (ou retraité ou les deux), et dont le temps de transport est un facteur de non-qualité de vie important. Souvenez-vous également qu'avec notre système de répartition, ce sont ces manants, ces gueux qui triment et s'entassent dans des rames bondées entre Paris et sa banlieue, qui financent encore aujourd'hui les retraites de ceux qui ont trimé avant eux.

Bien évidemment, il n'est pas possible - et surtout pas en tant de crise - de traiter tous les problèmes à la fois : personne ne le prétend. En revanche, ceux qui ont un peu étudié et réfléchi sur la question de l'avenir de la Petite Ceinture Ferroviaire ne se sont pas contentés de s'éblouir des fleufleurs, des bacs à sable, des "activités ludo-créatives" (sic) des "modes de transports doux" (re-sic) et autres amuse-électeurs. Ils estiment - et je partage cet avis - qu'une capitale qui dispose de l'extraordinaire aubaine de disposer d'une infrastructure presque totalement circulaire et raccordée à presque tous les réseaux radiaux ne DEVRAIT PAS immoler son avenir sur l'autel des ambitions électorales de x ou y. Si aménagements il peut y avoir, ceux-ci ne DOIVENT PAS empêcher les générations à venir (vos petits-enfants par exemple ?) d'avoir l'intelligence de rouvrir la ligne sous une forme ou une autre.

Si je respecte votre avis d'habitante, de citoyenne et de riveraine, je persiste à trouver irrecevables et non pertinentes vos considérations non étayées (techniquement et économiquement) sur l'emploi futur de cette ligne de CHEMIN DE FER :

NON, son trajet n'est pas anecdotique ;

NON, l'âge de sa conception ne la rend pas caduque ;

NON, il n'y a pas de projet de transport remis au goût du jour "pour des raisons électoralistes" puisqu'à droite comme à gauche, nos élus locaux brillent par leur cécité, leur clientélisme et leur absence de vision d'avenir ;

NON, les permis de construire délivrés n'ont jamais "engagé le gabarit" et ont toujours jusqu'ici respecté scrupuleusement les prescriptions de construction en limite d'emprise ferroviaire (la belle comptine du riverain qui touche les rails de sa fenêtre est une légende urbaine tenace) ;

NON, il est inadapté de comparer un moyen de transport rapide et un tram de cabotage, fussent-ils proches l'un de l'autre : c'est méconnaître les règles fondamentales des transports en commun que de faire cette confusion.

Surprenez-moi : lisez ce qui est disponible, et discutons sur la base d'études, de chiffres, de projets, de rapports vérifiables, et pas à coup de contre-vérités !

Emmanuel 4 février, 23:24

Bonsoir Ferdant, devrais je dire Jean ;-)
Je pense qu'il n'est pas respectueux d'opposer les retraités avec les actifs, les banlieusards avec les Parisiens,....et portant je ne suis pas encore un retraité loin de là. Restons-en sur le fond du débat.
Bien sûr qu'on pourrait transformer la Petite Ceinture en nouvelle ligne qui ferait le tour de Paris ! Bien sûr que l'on pourrait même expropier tous les immeubles qui seraient sur une troisième Petite Ceinture dans l'HyperCentre de Paris ! Il faut tout de même se rendre compte des réelles priorités en matière de transports en Ile de France et Paris : relier les banlieues entre elles sans passer par Paris. C'est ambitieux ! mais c'est une façon efficace de casser le cercle vicieux où plus de transports vers et dans Paris attirera toujours plus de voyageurs dans Paris intra-muros avec la nécessité d'encore plus de lignes de transports etc....

FERDANT 4 février, 23:49

Emmanuel,

Je pense qu'il n'est pas respectueux de considérer les Parisiens et les Franciliens comme des moutons, en organisant en catimini une pseudo-consultation d'une rare discrétion (étrange de la part d'une ville dotée d'un tel budget de communication) à des horaires peu compatibles avec la présence des actifs, agrémentée de visites en plein hiver et à pied sur une voie de chemin de fer, avec l'appui de questions tellement orientées que même Josette épouse X ne serait pas tombée dans le panneau, et qui semble considérer que ceux qui vivent au-delà du périph ne sont bons qu'à financer les infrastructures collectives !

Certes, opposer l'intérêt général et les intérêts particuliers peut sembler manichéiste, mais c'est pourtant ce qui transpire d'une partie non négligeable des contributions.

Ne tombez pas dans l'outrance d'une ligne suivant l'enceinte de Philippe Auguste que personne n'a suggéré : l'idée d'un accélérateur de particule ou d'un cimetière circulaire ne vous suffisait pas ?

Il ne s'agit pas de "transformer" la Petite Ceinture Ferroviaire mais en l'utilisant eu mieux ce de pourquoi elle a été conçue depuis son origine et qui ne serait plus possible de recréer : relisez les contributions des uns et des autres en la matière et vous y trouverez des propositions qui sont simplement raisonnables et pertinentes, et pas des élucubrations de doux rêveurs où de méchants ferrovipathes !

Emmanue l5 février, 00:14

Et bien, il faut se rendre à l'évidence que nous divergeons sur le devenir de la Petite Ceinture. De mon coté, je reste profondément ancré sur la priorité à donner aux activités orientées nature le long de la PC. En matière d'environnement, notre taux d'équipement est largement en deçà du niveau préconisé par les instances européennes.

Recife 28 janvier, 07:55

le tramway aurait du être construit sur la petite ceinture et aujourd'hui, on se pose la question ? ! : le monde à l'envers ! merci Mr delanoe !!! quel gaspillage quel usurpateur !!!!!
c'est grave d'avoir agit comme ça, personne ne l'arrête et on continue à dépenser sans vouloir réfléchir

19 «je suis d'accord»

liam 28 janvier, 12:58

Absolument, mais la gabegie n'a pas de limite.
De toute façon ce ne sont que des propositions électoraliste du candidat qui est mit en place par delanoé.

hirondelle 1er février, 17:56

Tiens, tiens, tout est bon pour glisser un peu de propagande électorale !!!!

Seramik 28 janvier, 11:20

Je verrais bien un grand autoroute vélo interdit aux piétons, car je crois que piétons et vélos ont du mal à cohabiter sur les trottoirs, un truc sans chicanes, sans croisements, sans chiens....
Bon, ça prendrait pas toute la largeur non plus, alors l'idée d'une promenade pédestre à coté est logique.

7 «je suis d'accord»

Emmanuel 28 janvier, 13:36

Je suis d'accord sur l'idée de conserver ce poumon vert de Nature qu'est la petite ceinture sur la partie Nord, qui manque cruellement d'espaces vert. Les Jardins du Ruisseau sont une initiative qu'il faudrait péreniser en l'enrichissant d'autres activités sportives (course, passage pédestre) et des zones d'activités culturelles dans les tunnels autours des Gares de Saint Ouen et d'Ornano.

Marsac 28 janvier, 15:27

Et tous ces travaux réalisés par l'augmentation de vos impôts ... ? A moins que vous ayez la chance ? ou la malchance ? de ne pas en payer ?
N'est-il pas concevable alors qu'une partie des emprises soit vendue pour qu'ensuite les sommes récoltées soient en partie réemployées en espaces verts ?

Seramik 29 janvier, 10:57

Je pense que trouver de l'argent à Paris pour faire des travaux n'est réellement pas un soucis.
La vraie question est : que faire de ces terrains ?

Chapeau 30 janvier, 19:14

Paris dispose de 400 parcs et jardins et de poumons conçus au 19e siècle : les bois de Boulogne et de Vincennes.
Je ne suis pas sûr qu'à Saint Denis ou au Bourget il y en ait temps...

hirondelle 1er février, 17:53

Une autoroute vélo ! Je rêve !!! La pauvre vieille piétonne que je suis se fait bousculer et insulter par de joyeux cyclistes dans votre genre le long du canal de l'Ourq : elle gêne... Seramic, votre façon de vous approprier l'espace est fâcheuse. Allez jouer au coureur cycliste en rase campagne et laissez folâtrer les vieilles dames, les enfants et les chiens…

Seramik 4 février, 11:21

hey, mamie hirondelle, l'avantage d'un autoroute à vélo c'est que les piétons dans votre genre, n'iraient pas se balader sur cette partie, amenant plus de sécurité pour piétons et vélos.
et puis tu peux noter la seconde partie de ma proposition, avec une partie piétonne pour que tu te puisses balader

En plus sur le canal, il y a toujours une partie pour les piétons, il suffit de marcher là ou on te le dit !
tu irais te promener sur l'autoroute ? non, alors quitte les pistes cyclables...
Vivre en société, c'est respecter des droits et les liberté de tous et de chacun.

hirondelle 4 février, 12:47

Tiens, tiens, Monsieur l'amateur d'autoroutes montre le bout de l'oreille :" ôte-toi de là, que je roule !", et je suis priée de marcher là où on me dit de marcher, en rang par deux et au pas cadencé, sans doute !

Seramik 4 février, 15:20

Je suis pour le respect des individus et de leur droits.

C'est à cause de gens comme toi que l'on est obligé de construire des murs, des remparts et des barrières. Tu crois que tu peux tout faire et tu ne regardes pas plus loin que le bout de ton nez...
On est obligé de mettre des marques au sol car tu ne respectes pas les autres, même leur présence t'offense,
La vie en société n'est pas pour toi ;

Un jour, un voisin t'emmeneras en maison de retraite, pour ton bien, c'est sur ; mais surtout pour celui du reste de l'immeuble ; mais ça non plus, tu ne peux plus le comprendre

Si les petits vieux qui baladent leurs caniches sont sur la piste cyclable, je me manifeste ; je ne vais pas rouler sur le trottoir moi.
Le bord du canal de l'Ourq est assez vaste pour que piétons et vélos cohabitent en paix, mais cela ne te suffit pas ...De toute manière, tu n'en auras jamais assez, la seule chose qui te plait, c'est de râler :(

hirondelle 4 février, 16:27

Vous vous tendez un miroir, cher Monsieur. Je vous imagine en vous lisant : fêtard qui ne supporte pas que ses voisins plus âgés lui demandent un peu de discrétion, etc… Bref un "Moi d'abord".
Pour dégonfler, cette polémique, je préciserai que le lieu où j'avais eu affaire à l'incivilité de cyclistes est, certes, doté d'une piste cyclable, mais pas d'une piste piétons, le quai étant trop étroit pour les 2, en particulier sous les ponts, vers Bobigny.
Ce qu'il y a de bien avec les espaces mixtes, c'est que cela oblige à un peu de courtoisie. Mais vous préférez les autoroutes... pour vous tout seul.

Ratemine 28 janvier, 14:06

Un petit train (gratuit et sympathique !)

4 «je suis d'accord»

Chapeau 30 janvier, 19:11

En attendant une réouverture, des circulations touristiques peuvent être organisées comme le proposait l'Apur et la SNCF dans une étude de 2000.
Voici quelques propostions :

Paris Insolite : mise en valeur des qualités paysagères de la Petite Ceinture

> Forfait découverte urbaine de 3h ponctuée d'expositions sur les arrondissements traversés (arrivée et départ de Paris Bercy)
> Forfait nocturne en soirée et pendant toute la nuit

Paris en scènes :visite des expositions culturelles dans les bâtiments bordant la Petite Ceinture ferroviaire

> forfait découverte accompagnée comprenant une participation à un atelier de création

Paris au fil des jardins : le train touristique relierait les jardins publics et les pistes cyclables radiales

Voici quelques pistes envisagées par l'Apur qui étaient étudiées et avancées. Elles ne sont pas reprises dans l'étude actuelle.

Ci-après, un train touristique organisé par l'association Sauvegarde Petite Ceinture, RFF, SNCF en 2003 à gare du Nord un dimanche après midi.
800 personnes environs n'ont pas pu monter à bord

Diego 28 janvier, 14:32

La petite ceinture ferroviaire correspond à un grand corridor écologique parisien. Sur la voie abandonnée, la nature reprend ses droits. Lézards des murailles, hérissons, escargots, papillons, etc.... La petite ceinture se prête donc au déplacement de la faune et de la flore dans le cadre des trames vertes et bleues définies au grenelle de l'environnement et à développer dans ce sens...
http://www.nationalgeographic.fr/ac...

13 «je suis d'accord»

hirondelle 5 février, 08:44

Je suis d'accord.

Marsac 28 janvier, 15:18

La petite ceinture ferroviaire correspond à un grand corridor toujours laissé en friche, alors que ses sponsors de l'époque l'avait imaginé comme une longue ceinture dédiée aux transports urbains collectifs.
Si les "héritiers" de ce projet, je pense notamment à la Fondation "propriétaire" de la partie Pereire, et le STIF considèrent qu'il ne soit plus opportun de l'utiliser selon son objet initial, il faut :

1 - VENDRE ces emprises à la Ville de Paris pour des espaces verts, au secteur privé, au monde HLM pour des immeubles, ou au secteur concurrentiel pour la création d'emplois durables ...

2 - UTILISER ces millions d'euros récupérés pour de nouveaux projets de transport collectif : Grand Paris, métro reliant les villes de la 1ère couronne ...

Gardons l'esprit de nos prédécesseurs en l'adaptant !

1 «je suis d'accord»

Chapeau 30 janvier, 18:42

Le STIF indique dans ses études que c'est important de conserver l'emprise des 23km de la Petite Ceinture et je suis totalement d'accord avec cela !

Concernant la vente des terrains, RFF et la Ville de Paris ont déjà du mal à s'entendre dans le 16e pour quelques centaines de mètres alors pour 23km...

hirondelle 1er février, 17:46

On s'en tape, de nos prédécesseurs et de leur héritage ! Ici, la référence aux ancêtres ne sert qu'à justifier un projet mercantile. La Ville a besoin de garder des espaces libres, vacants, publics, sinon elle étouffera. La campagne aussi, au fait : partout, il existe des "communaux", terrains libres où chacun peut aller couper son bois, se balader, cueillir des baies et des champignons. La tentation est grande pour les communes de faire de l'argent en vendant ces terres, mais il faut résister à cette tendance, sinon nous serons tous exclus du paysage.

GATTEGNO 28 janvier, 17:14

Voici, ci joint, une affiche vantant la construction d'un immeuble à proximité immédiate de la PC au niveau du canal de l'Ourcq. La publicité fait état d'une future promenade plantée sur l'ancienne PC avec l'aval et la cosignature de la mairie de Paris.
La mairie de Paris a donc déja pris les bonnes decisions !

6 «je suis d'accord»

runtime_error 28 janvier, 22:33

Libre à vous de croire cette pub mensongère de promoteur... Le sceau de la Ville de Paris y est probablement utilisé abusivement, sous prétexte d'un programme de réhabilitation soutenu par la Ville, mais je pense qu'ils ont d'autres chats à fouetter que de demander le retrait de cette petite phrase destinée à attirer les imprudents. Au jour d'aujourd'hui rien n'est décidé, et si vous voulez mon avis, le status quo pourrait durer encore longtemps.

Nicolarchitecte 30 janvier, 19:27

Encore une fois un promoteur véreux qui fait du fric en vendant au prix fort à des gogos prêts à tout croire et avides de promenades plantées pour sortir le chien....
Il est clair que si la Ceinture est livrée en pâture aux promoteurs, nous avons là un bel exemple de l'horreur qui nous attend...!!!! Encore une fois, densification maximum... Rentabilité maximum, croyez moi... Je suis du métier... Et vous réclamiez des jardins ? Finalement, le promoteur se fait du fric sur le dos des parisiens avec la PC...
Et comment faites-vous pour les transports ? Ahhh oui, vous prenez votre bagnole garée au 4ème sous-sol ? Mais vous serez bien vite rattrapés par les embouteillages... Construire la Ville, ce n'est pas seulement construire des logements de grand standing pour promoteurs affamés... Il faut prévoir services et transports... Pourtant dans l'immobilier, l'appart. à 20 m du métro est bien souvent le mieux coté de tous...!!! Alors un tramway dans un jardin, pas convaincu ? La PC est l'intérêt de tous et non de quelques privilégiés appâtés par les promoteurs peu scrupuleux...!!!

Nicolarchitecte 30 janvier, 19:28

C'est vraiment une horreur ce projet, Une caisse noire densifiée à mort... C'est dégueulasse...!!! On dirait une pierre tombale...

GATTEGNO 28 janvier, 17:17

Voici un agrandissement plus lisible de la photo

7 «je suis d'accord»

jcsf 28 janvier, 23:30

Promis, juré, parole de promoteur ! Ils n'allaient quand même pas compromettre quelques ventes en ecrivant la realité : "on ne sait pas encore ce que ça va devenir".

Les mêmes affirment que la parcelle entre les immeubles et les voies sera un jardin public alors que ce sera un jardin partagé.

Chapeau 30 janvier, 18:39

En France, rien n'est impossible ! Nos élus ne sont pas en phase avec notre vécu quotidien.
Si vous croyez que les élus lisent tout les documents, vous êtes bien naïfs.

La SNCF rappelle souvent que les élus sont souvent complètement à côté de la plaque.

Certains veulent un tramway sur pneu parce que c'est joli alors que l'ensemble des professionnels disent que ça ne peut pas fonctionner correctement.

> Résultat à Caen : destruction totale à venir du tram actuel au profit d'un tram classique sur fer

> Résultat à Clermont Ferrand : inauguration avec tram en panne, vitesse limitée à 15/20km/h sur voie unique
Prochains épisodes en Ile de France avec les T5 et T6 !

Liliane 28 janvier, 18:17

Monsieur FERDANT, Vous vous êtes trompé de blog et de personne .
Ce n'est pas le blog de la lutte des classes complètement inappropriée dans ce cas.

6 «je suis d'accord»

Fred 28 janvier, 18:46

Nous attendons avec impatience l'ouverture d'un espace vert dédié à la promenade sur ces rails désaffectés ! L'acheminement de fret irait à l'encontre des désirs des habitants du quartier et des efforts faits ces dernières années pour rendre la vie dans le quartier plus agréable.

13 «je suis d'accord»

Karinaparis17 29 janvier, 12:58

Paris a besoin de corridors verts (biodiversité), d'espaces ludiques organiques (enfants, artistes, associations) et de voies cyclables protégées (circulations douces). La petite ceinture doit garder son ADN de voie de communication, j'ai bien dit de communication, et voie pourrait s'écrire voix ! Les citoyens parisiens doivent écrire avec les élus cette nouvelle histoire, où tout peut être imaginé. Notre ville est par bien des côtés de plus en plus inhumaine, pression immobilière, consumérisme... Or, la nature regénère, nourrit, rassemble. Ce n'est pas un concept politique, c'est un besoin. Il y a de nombreux exemples dans le monde ou juste à côté de chez nous, qui ouvrent la voie ! Voici un petit film sur New-York, la ville pionnière sur les jardins partagés, ils inventent maintenant la Farm City : http://vimeo.com/22239020.
Le monde de demain n'existe pas encore !

9 «je suis d'accord»

Karinaparis17 29 janvier, 16:16

Oui, quand je parlais d'une voie de communication, c'était avant tout d'humain à humain ... Sans oublier les animaux, insectes et autres éléments de la biodiversité qui ont besoin de traverser le territoire. Un lieu de passage peut aussi être un lieu de rencontre. Les anciennes gares, ponts sous-terrains doivent être investis pour devenir des lieux festifs d'éducation populaire ou juste populaires. Et, le vélo, c'est bien si la priorité reste la nature ! Nos enfants manquent tellement de chlorophylle et d'espace pour jouer, expérimenter, bouger ...

claire912 29 janvier, 14:27

Bonjour

Je verrais bien une promenade ludique, avec des bancs, des jardins partagés, des aménagements sportifs, pourquoi pas (comme un panier de basket, un mur d'escalade...). Il y a une vraie demande des habitants et pas assez de jardins dans Paris pour satisfaire les demandes.
En tout cas il faut préservé ce lieu et en faire une bouffée d'oxygène.
Les vélos, pourquoi pas mais seulement sur un côté afin de laisse un maximum d'espace pour les piétons. Ce serait dommage que ce ne soit qu'un lieu de passage.
Par contre, il ne faut pas que cet espaces soit approprié par des promoteurs pour en faire encore du béton.
Claire

9 «je suis d'accord»

Diego 29 janvier, 18:12

Arrêtons de vouloir tout aménager sans cesse sous prétexte de déplacement ou d'urbanisation, laissons une place à la nature qui est vitale pour l'humanité aussi

13 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte30 janvier, 13:10

L'image est saisissante...!!! Certes... Mais ce n'est pas du tramway qu'il faut avoir peur... Mais des urbanistes et promoteurs immobiliers... Ce n'est pas eux qui proposent de densifier au maximum les abords de la Ceinture ??? Vous verrez... La promenade amènera son lot de milliers de logements à construire sur la Ceinture, comme pour celle de la Bastille catastrophique, uniformisant un peu plus la ville... comme le montre très bien Sandra dans ses projets de promoteurs... Ils vont remplir l'espace vide par des immeubles... et des habitants, sans transport en commun... Et la PC restera un mince filet à crottes de chiens, retraités et nourrissons... Les seuls à pouvoir se balader... C'est bien triste cette chronique d'une mort annoncée... Alors qu'en l'état, la PC est déjà un jardin....!!! et on oublie qu'un tram peu rouler sur la verdure... regardez les projets en Allemagne... C'est la voiture qui nous envahit de bitume noir 90% de l'espace urbain.... pas le tram...!!! Le voyage dans la ville à tous les usagers des transports en commun doit-il se faire toujours dans un tunnel noir...??? Le métro devient de pire en pire... Il faut réagir au plus vite et reprendre l'espace dévorer par la voiture aux transports publics verts...!!!

Gilles Jardinier3 février, 06:02

+1 avec Diego et Nicolas

eBoc 29 janvier, 18:33

Beaucoup pensent que le tramway T3 et la Petite Ceinture feraient doublons au sud et au nord de Paris, où leurs tracés sont très proches. Mais s'offusque-t-on de voir le Périphérique voisiner avec les boulevards des Maréchaux, ou l'A86 avec la RN 186 ? Et pour ce qui est des transports publics, le bus 57, le métro M1 et le RER A courir en parallèle de Nation à Gare de Lyon ; et les quatre lignes lourdes, M1, M14, RER A et D, relier Gare de Lyon à Châtelet ?

Voisinage d'autant plus justifié du tram T3 et de la Petite Ceinture, à l'avenir, qu'ils remplissent des rôles très différents : le potentiel de la ceinture, pour ce qui est des correspondances avec le réseau régional lourd, est remarquable, et sa puissance de transport, en terme de vitesse commerciale et de places offertes par heure et par sens, c'est 3 à 10 fois celui du tram T3 ; lequel n'a pratiquement aucune marge de progression ni en vitesse ni en débit. Détruire la ligne forte sous le prétexte qu'il en existe une bien plus faible à côté, cela a-t-il du sens ?

Pour contrebalancer, au profit des transports en commun, l'énorme déséquilibre du trafic de ceux-ci par rapport à celui du Périphérique aux marges de Paris, le tram T3 et la Petite Ceinture ne seront pas de trop ! L'ignorer, ce serait tout simplement mépriser l'intérêt général.

Ceci alors que la fréquentation des transports en commun croît à vitesse grand V ces dernières années : « **La RATP a engrangé un million de trajets supplémentaire chaque semaine de 2011** » titrait La Tribune du 17 janvier 2012 (entretien avec le Président de la RATP). D'autres statistiques de fréquentation des réseaux (RER, Transiliens, …) confirment cette tendance forte.

Il faut donc absolument préserver la possibilité de rétablir à terme une desserte ferroviaire voyageurs **sur l'ensemble des 23 km disponibles.**

Et en attendant une réactivation à l'aide de solutions discrètes permises par la technologie actuelle et future, **pourquoi pas des tramways hippomobiles sur certaines sections ?**
Outre l'attrait pour les riverains, de multiples usages sont possibles : enlèvement des broussailles élaguées (et des détritus), promenades des enfants, des touristes, etc...

21 «je suis d'accord»

MarAlD 30 janvier, 13:21

Consultation petite ceinture Paris XXème Janvier 2013

Souhaits d'un riverain, demeurant rue des Maraîchers.

Le site doit être en cohérence et prolongement de la promenade plantée tout en étant plus riche en équipements. De longs parcours doivent être possibles, d'où un raccordement à la promenade plantée du XIIème arrondissement.

Deux voies distinctes doivent aussi y être proposées, l'une pour les « muscles et roues » soit les patins à roulettes (rollers) les patinettes/trottinettes, les draisiennes ainsi que les vélos lents (moins de 20 km/h), l'autre pour les « pieds actifs » marcheurs et coureurs en ville (jogging).

L'espace doit être très vert, non pas avec des jardins collectifs qui posent des problèmes de récolte, mais avec une diversité entretenue par des spécialistes : des essences d'arbres très variées, avec cartouche explicatif (origine, utilité, longévité…), un arboretum linéaire avec arbres fruitiers divers (comme le grenadier de Montmartre) permettant une manifestation festive de cueillette ; même principe pour les plantes.

Les zones d'élargissement, comme les anciennes gares, pourraient, au moins les fins de semaines, accueillir des petits commerces dans l'esprit de Paris Plage, jus de fruits, casse-croutes, ou boutique d'article adaptés à l'environnement (graines, plants, bidons, podomètres, bâtons de marche…).

Des fontaines seraient réparties le long du trajet, dont une pétillante comme dans le XIIème arrondissement. Prévoir bien sûr des éléments de conforts (sanisettes, bancs avec auvent pour les haltes sous la pluie). Sans créer un véritable parcours sportifs quelques équipements de cette nature doivent permettre des étirements ou des pauses (portiques, planches de repos).

Les passages avec vue dégagée sur un monument ou un lieu particulier pourraient être équipés d'un panneau explicatif (comme ceux des rues de Paris pour les sites historiques)

Les tunnels et zones en tranchée doivent être mis en valeur.
Á l'entrée, parties à l'abri et éclairées par la lumière du jour, des aires de jeux « tout temps » sont à aménager pour les petits (bacs à sables et jeux) et les moyens (tremplins pour planche et autres matériels de glisse).
Les intérieurs non éclairés sont des opportunités pour régénérer des espères animales, classiquement les chauves-souris mais aussi des oiseaux nocturnes chouettes/hiboux et les lucioles/vers luisants qui ont disparu de nos campagnes du fait de la pollution lumineuse. Un accord avec le zoo de Vincennes (ouverture 2014) devrait permettre d'héberger, continuellement ou occasionnellement, quelques espèces nocturnes rares (lémuriens par exemple). Une voie étroite de promenade serait créée sur toute la traversée souterraine entre protections, empruntée d'une manière organisée et encadrée (visite guidée avec jumelles thermiques par exemple).

Étudier aussi comment diversifier, multiplier, les espèces d'oiseaux vivants sur la ceinture en réduisant la part des parasites commensaux, les pigeons parisiens.

Merci d'avance.

Le riverain : MD 65

4 «je suis d'accord»

hirondelle 30 janvier, 18:18

Je suis absolument contre cette façon de diviser l'espace en zones mono-usage. Vive le désordre ! Vive le mélange d'usages et d'usagers, vive le détournement et la fantaisie ! Arrêtez de vouloir programmer tous les instants de notre vie ou il ne nous restera plus que le vandalisme pour nous exprimer !

Nat_19e 1er février, 17:07

l'esprit de Paris plage... des équipements sportifs... des bêtes au zoo... ah ce sera sans moi !

hirondelle 1er février, 17:34

Le projet de MarAID est pétri d'excellentes intentions (et, dans son projet, il y a du bon), mais tout programmer, en effet, ne peut être que sinistre, à l'opposé

exact de ce dont je rêve pour la Ceinture : un espace libre (pour les plantes et les animaux et, accessoirement, pour les humains), orienté et entretenu certes, mais avec une extrême discrétion.
Le hic, c'est que la plupart des gens, et surtout nos édiles, ont peur des "terrains vagues", ces zones indéfinies, limitrophes, équivoques, étranges… Les terrains vagues sont l'inconscient de la ville, son refoulé, comme les "mauvaises herbes" sont l'inconscient du jardin propret et sage…
Ce qui fait que je ne suis guère optimiste sur l'avenir de la Petite Ceinture. Parions que ce sera hygiénique, balisé, compartimenté, triste à mourir.

Gilles Jardinier 3 février, 06:00

+1 avec les commentaires d'hirondelle.
Je suis bien sûr un ardent et actif défenseur et partisan des Jardins Partagés, puisque j'en crée, ou j'accompagne les habitants qui veulent les créer. Et même (pour Chapeau), je suis un partisan des Jardins ouvriers si ils voulaient bien se résoudre à arrêter de traiter à tout va.
Mais, l'esprit, le "Paysage" et la surtout biodiversité de la petite ceinture, ce n'est pas ça, et ça trouve son essence dans les rails, les traverses et le ballast. Et, pour justifier de conserver ces rails, qui coûtent cher, rien de mieux que ... des trains ! C'est fait pour ça, non ? Pas trop de trains, et au ralenti (sinon, plus d'Hirondelle).

Nicolarchitecte 30 janvier, 17:29

A l''heure où toutes les lignes de transports parisiennes sont sursaturées y compris le T3 tout neuf mais qui ne fait d'ailleurs originellement que reprendre le trafic de la PC... puisque l'on a ouvert le bus PC lorsqu'on a fermé la Ceinture aux voyageurs.
Quelle question...!??!! Elle doit être utilisée à un tram sur un tapis de verdure...!!! Un tram dans un jardin, souvent potager d'ailleurs comme tous les jardins de cheminots... Quel plaisir d'aller travailler en se promenant dans un tramway dans un jardin comme le T2...!!! Silencieux, écologique car électrique, vraiment rapide...
http://www.griottes.fr/parcelles-de...
Regardez ici aussi :
https://www.youtube.com/watch?v=Yrc...
Il est totalement aberrant pour la grande majorité des parisiens de fermer une telle ligne primordiale pour toute la région...!!! On a qu'à voter...!!! Cette remarque est valable pour la Grande Ceinture également... Comment aujourd'hui peut-on se permettre de laisser tomber une ligne de transport vitale....??!!! Pour construire de telle infrastructures, il faudrait aujourd'hui des décennies et des coûts astronomiques....!!! Quand on voit que l'on a construit 13 lignes de métro en quelques décennies et une seule en 50 ans...!!!! Et il y en a ici qui crient au vieux cons ??? Quel gâchis... Démanteler, tronçonner et découper en morceau ne fera que faire perdre l'identité du lieu. La Petite Ceinture, son nom, son parcours, son histoire, son architectures, ses gares, ses quais et ouvrages d'art sont importants.... Il faut préserver leur intégrité, et respecter le lieu. En aucun cas, RFF doit vendre sont terrain, car la Ville en profitera pour construire des logements, c'est une évidence. Il n'y a qu'à voir les promoteurs aux aguets et leurs plaquettes de pubs vantant la promenade.... (regardez les projets mièvres de Sandra, ce n'est pas de l'architecture mais du commerce pur avec densification maxi...). Comme si l'on ne pensait qu'à la balade dans la vie.... Le thème de la balade est largement consensuel, mais pourquoi pas une balade en tram bon sang ? Moi je me balade en métro 5 jours sur 7 mais en souterrain...!!!! Et j'ai arrête de me balader en vélo sur la coulée verte, impraticable en vélo, et oui, essayez donc de prendre votre vélo sur le viaduc de Bastille, vous verrez...!!!
Et qui dit constructions, dit densification....!!! Et densification, sans lignes de transports prévues....???? Les parisiens vont être contents d'être encore plus nombreux entassés dans le métro...!!! Lorsque je vois les projets qui densifie déjà les abords de la PC, je vois qu'il ne restera probablement pas grand chose de la Ceinture... L'appât du gain à court terme aura gagné une fois de plus... La Ville et la promoteurs en auront plein

les poches mais les parisiens auront tout perdu, l'identité et la poésie du lieu qui sera détruit, Paris perdant ainsi un peu plus son âme...
Regardez le jardin de la gare de Reuilly, à l'architecture fascisante rétrograde des années 1930...!!! 1500 logements à R+12...!!! Vous appelez ça une balade...? Ils ont tué mon quartiers voila maintenant 20 ans et je bien suis triste de voir ce jeu de massacre urbanistique. Ils ont remplacé les rails et les quais par une avenue sans âme pleine de voitures.... et au milieu, un mince filet vert de 4 mètres au mieux.... Ridicule...

14 «je suis d'accord»

hirondelle 30 janvier, 18:13

Même tristesse au Nord, le long de l'ex branche de la Petite Ceinture qui menait aux Abattoirs de la Villette.

Nicolarchitecte 30 janvier, 18:58

Oui tu as raison Hirondelle, j'oubliais l'ancienne voie de Paris-Bestiaux....!!! C'est en effet bien triste avec une architecture des bâtiments sans âme et sans esprit....!!!
Densification encore une fois et grandes opérations immobilières....!!!
En voyant déjà ces exemples catastrophiques, je ne comprends pas qu'en France on soit encore si stupide pour répéter encore les mêmes erreurs et errements urbanistiques.... La Petite Ceinture est une opportunité, une chance pour les parisiens et ils vont tout détruire pour faire un square avec un petit toboggan... Ridicule...

Nicolarchitecte 30 janvier, 19:40

Densification et uniformisation de la Ville... On construit tout pareil aux même gabarits urbains que prennent en compte les promoteurs... Du coup, tout est pareil, tous les promoteurs font la même architecture, de boîtes à godasses, sans originalité, avec de rares mini-balcons quelquefois... Les lieux n'ont plus aucune identité et deviennent sans âme... !!! Il faut se battre pour défendre cette identité très forte de la PC, cette identité ferroviaire indissociable du lieu... !!!

Hirondelle 30 janvier, 17:36

Elle se prête déjà très bien à la marche à pied. Evitez svp de bétonner à tout va, en créant des allées vélo, poussettes, piétons comme sur la sinistre "promenade plantée". Contentez-vous de tracer un sentier (qui pourrait être en bois, posé sur les traverses…). Maintenez ce sentier ouvert, éclairez un peu les tunnels, mais, à part cela, laissez vivre la friche et ses habitants, insectes, hérissons, chats, renards et oiseaux !!

16 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 30 janvier, 18:00

Sinistre promenade plantée....!!! Enfin un avis éclairé sur la coulée verte de la Bastille... Effectivement sinistre... Pleine de béton, tartinée de bitume pour les vélos... Guérite des gardiens détruite, aménagements à bas prix, labyrinthe paysager massacré, plantations abimées, tout est de mauvaise qualité... séparation vélos et piétons par des poteaux en béton de 1 m de haut... extrémités non traitées : parking immonde côté Opéra Bastille et périphérique

de l'autre côté sans raccord avec Saint-Mandé qui a préféré une juteuse opération immobilière... Ne parlons pas non plus des 2000 logements construits tout le long... Sinistre malheureusement et bien triste...!!!

hirondelle 30 janvier, 18:09

Et oui, c'est que j'ai connu et arpenté la promenade plantée avant aménagement, quand c'était une simple friche : un paradis !

Nicolarchitecte 30 janvier, 18:51

Coucou Hirondelle, je suis comme toi j'habitais Bel Air...!!! Quel paradis lorsqu'il y avait les trains, occasionnels, les friches sur les talus, les herbes folles... C'était super... Ils ont tout détruit... Les rails structuraient la ligne... Ces lignes brillantes guidaient le regard et le cheminement.. Maintenant c'est une horreur d'aménagements tortueux, de béton, biroutes et potelets laids, sans âmes, sans gout, de mauvaise qualité et bien triste... Je suis bien triste pour la Petite Ceinture car si on ne défend pas un minimum l'âme ferroviaire tout sera détruit de la même manière...Elle sera noyée dans cette masse de béton et les promoteurs et la Ville pourront combler ce grand vide laissé libre au gré des herbes folles....!!!!
J'ai bien connu également les circulations de trains sur la PC, je m'y promenais également... plein de poésie, de mystère, insolite, envers du décor, frontière entre la Ville et le vide... Car une voie ferrée est plus souvent vide....!!! C'est l'âme ferroviaire qui structure le lieu... Et il ne restera rien si on ménage un tapis de bitume pour cycliste et poussettes, bordé de poteaux en béton... Le plus grand risques est la dislocation en petits morceaux de gâteaux que les promoteurs ne manqueront pas de dévorer avec hargne et avidité....!!! Sur la promenade plantée, ils ont densifié en construisant plus de 2000 logements....!!!! Est-ce ce que veulent les parisiens ? Certainement pas...!!! Le thème est tronqué, il ne s'agit pas du thème des jardins et de la balade, largement consensuel, mais de la problématique de l'espace urbain de la ville.... Et c'est beaucoup plus grave....!!! L'espace se réduit, et on ne se soucie que de densifier encore et toujours, il ne servira à rien d'avoir un mince filet vert au milieu d'immeubles sans fin.... C'est le cas à la gare de Reuilly...!!!

hirondelle 30 janvier, 21:45

Cadeau pour toi, Nicolas, quelques pages de fiction :
"Ce Thomas qui se méfiait des ruines et des friches, elle l'avait amené sur le terrain vague le plus dingue de Paris. Du reste, il était partant. Il n'avait pas l'air inquiet. Qu'est-ce qui le rassurait ? Les rails ?
— Ferme les yeux, dis-toi que l'espèce humaine vient d'être rayée de l'univers, et regarde.
Le bas-côté de la voie était submergé par une folie de morelle, de clématite et de ronce. Ça rampait sur le ballast. Une gueule-de-loup solitaire dressait entre les pierres brun rouge une touffe de fleurs couleur de sang frais. Tout pousse très vite, racines au chaud dans la caillasse.
— Ça fait un moment qu'ils n'ont pas désherbé. En réalité, la Petite Ceinture n'est pas à l'abandon, tu sais. Sinon ça serait la jungle. Il n'y a pas si longtemps, on faisait encore rouler des trains. Une fois, j'étais là-bas, sous la passerelle de la gare Decaen, bien tranquille, j'entends du bruit, je me retourne et juste derrière moi il y avait une motrice qui montait au pas de la Gare de Lyon. J'ai fait un

bond !
— Et alors ?
— Et alors, profil bas. Je l'ai joué crétine. On n'est pas dans la rue, ici. Chopés sur la Petite Ceinture, on risque un méchant pévé.
— On risque vraiment ?
— C'est le sel de la vie.
Et de ne pas se faire prendre, se disait-elle en pensant au boulot.
— On descend d'abord vers le sud. On verra le jardin de Robin des Bois et le pommier du poste d'aiguillage. On pourrait aller plus loin, il y a les voies de la gare de Lyon, il faut connaître mais c'est faisable jusqu'à la bibliothèque où ça devient très compliqué. Ils ont coupé la voie, il faut crapahuter sur des remblais. Ça change tout le temps. Je n'y suis pas allée depuis longtemps, j'ai perdu le fil. Il fallait adapter le pas à l'écartement des traverses. Marcher sur le ballast, encore pire. Les voies ferrées, c'est casse-pattes au possible.
— Tu vois, regarde ! On croise la Promenade plantée. Ça aussi, c'était une voie ferrée. Tu ne peux pas savoir comme c'était beau avant qu'on l'aménage. Surtout sur le viaduc, vers Montgallet. Les jardins de Babylone. Un fouillis pas croyable, avec de minuscules sentiers, juste assez larges pour poser un pied après l'autre et se faufiler entre les arbres.
— Et maintenant ? Ça ne te plaît pas ou bien tu regrettes que ça soit ouvert au public ?
— Allées de béton, arbustes à feuilles persistantes. Pas de fleurs et pas d'herbe, trop cher à entretenir. Les gens des bureaux préfèrent la nature immobile. Des arbustes vert bouteille et la poussière dessus, hiver comme été. Les vélos te roulent dessus chaque fois que la piste cyclable croise la piste piétons, comme dans la rue. Les pousseuses de poussettes ne savent pas où se mettre. On n'est plus des personnes, ni même des promeneurs, on est des usagers, avec des usages programmés : passer ici, s'arrêter là, s'asseoir un peu, pas n'importe où. Forcément, ça ne colle pas… Personne n'est comme ça, sans aucune fantaisie, sans envies imprévues. J'aime autant les traverses et les ronces. Au moins, il y a des surprises.
Aucun train n'était passé depuis un moment. Des ailantes et des robiniers hauts comme un homme s'étaient installés sur la voie.
— Un hérisson !
— J'aimerais bien en voir un vivant, une fois…
— Il est énorme.
— Mort de quoi ?
— Va savoir…
— Il paraît qu'une fois, quelqu'un a vu un renard. Mais bon… J'ai des doutes. Par contre, c'est sûr, il y a des chauves-souris dans les tunnels.
De temps en temps, un chat traversait la voie, loin derrière ou loin devant. Thomas s'arrêtait sans cesse pour cadrer des détails, cassant le rythme. Sabine passa devant.
— Te presse pas, je t'attends gare Decaen, c'est tout près.
Elle méditait, assise sur le bord du quai. La pierre brûlante lui chauffait les fesses. Des mômes avaient grimpé leurs vélos sur la passerelle et lui faisaient bonjour de la main. Elle répondit. Dommage qu'elle n'ait pas de grand mouchoir blanc, comme une belle étrangère sur un paquebot en partance. Elle se sentait très seule et savourait la magie du voyage. Les plantations du locataire de la gare devenaient superbes. Il y avait de tout là-dedans, des iris défleuris, du fenouil, des touffes de valériane, des viornes et des lilas. Pommiers et poiriers hissaient leurs fruits au-dessus du fouillis.
Voilà Thomas.
— Excuse moi… Il y a une balustrade, là-bas, très graphique…
On se dit : Mais pourquoi cette somptueuse volute, aucun voyageur n'était censé descendre du train pour regarder… L'homme décore comme il respire.

Puis il oublie de regarder. Tout s'affadit, devient banal. Il faut un décalage pour ouvrir à nouveau le regard, il faut un scandale. Avec la rouille, le fer ouvragé retrouve sa grâce. Ce moche poteau de béton, maintenant qu'il est tagué à mort, c'est du Rimbaud, les poteaux de couleur. « La poésie ébauche les contours d'une ville à colorier » : on ne pouvait mieux dire. Miss Tic l'avait écrit un jour sur le mur de La Forge, un squat d'artistes, à Belleville.
— Merde, on dirait que c'est barré.
Le pommier du poste d'aiguillage était inaccessible. Des palissades barraient la voie, les rails et les traverses étaient arrachés. En contrebas sur la droite, on voyait des bâtiments neufs, un train à quai. Un homme en chemise blanche patrouillait avec un talkie-walkie. S'il levait les yeux, il pourrait les voir.
— Que je suis conne, c'est la nouvelle gare de Bercy. Je le savais, mais quand on est ici, c'est difficile de raccorder l'intérieur et l'extérieur. Avant, il y avait des hangars magnifiques, noirs comme l'enfer, complètement traversés par les ailantes. Heureusement, j'ai des photos.
Une ruine restait debout, le bâtiment incendié qui escalade la pente vers la rue de Charenton. Les croisées béantes cadraient un ciel superbe.
— On remonte. Si à Bel-Air tu n'en as pas marre, on continue et on sort vers Bagnolet.
Ils s'arrêtèrent un moment sous le pont pour regarder les graffes. Asfalt.one, Arno, Wels, Trock, Oscar. Pourquoi faut-il que tous ces blases aient l'air de marques de lessive ou de godasses ? On entendait des voix qui venaient du boulevard. Des filles qui parlaient russe.
Gare Decaen, une silhouette noire faisait de grands gestes au milieu d'un vol de pigeons.
— C'est la femme qui nourrit les chats, tu as vu les gamelles et les abris sous la passerelle. Elle aime aussi les rats volants, on dirait.
— Elle entre par où ?
— Elle a une clé du portillon. Viens, on ne la dérange pas, on prend le quai d'en face.
— C'est normal qu'on n'ait croisé personne ?
— Je ne sais pas. On est encore au mois d'août. Il est tôt. D'habitude, l'après-midi, il y a du monde. C'est assez facile d'entrer, tu as vu. Il n'y a pas de tunnels. Au sud et au nord, c'est une autre histoire.
Tout en marchant, Thomas changeait la carte mémoire de son appareil.
— Faudrait que je freine, sinon je vais tomber à court de mémoire. C'est ça qui est agaçant, avec le numérique. T'es limité. Tu connais quelque chose de plus énervant que de traîner un appareil sans pellicule ?
— Une pile morte.
— Pareil. Regarde l'œil-de-bœuf. C'est rigolo de voir l'arrière des immeubles, j'aime bien. Mais en même temps, je mitraille et je me demande pourquoi. C'est pas inséré dans un projet, c'est n'importe quoi. La réalité me saute dessus et je me laisse faire sans réfléchir.
— C'est ce que je fais tout le temps, moi…
— D'accord, mais tu montres tes photos à qui ?
— Je ne prétends pas être une artiste.
— Tu te fais plaisir.
— C'est mal ?
— C'est soit un loisir, soit une création, voilà le problème…
— C'est un problème pour toi, parce que tu veux en vivre. Moi, je suis un amateur, une amatrice, plutôt. Je me fiche complètement de la valeur de mes images.
— La valeur d'une image se mesure à son auréole imaginaire.
— Tu essayes de me bluffer avec une citation, tu sais que je ne reconnaîtrai pas de qui c'est. Mais non, quand on parle de valeur, en fin de compte, il s'agit d'argent.

— Je peux te dire que je ne compte pas sur mes projets pour croûter. Pas pour l'instant, en tout cas. Ce que je fais au boulot n'est pas spécialement de l'art : photographier des entrecôtes ou des paquets de nouilles…
Sabine ne répondit rien. Marcher en compagnie, c'était bien, mais discutailler… Ils s'approchaient à nouveau de Bel-Air.
— Regarde, il y a quelqu'un.
Il y avait un bout de terrain envahi d'herbe et de buissons et une grande fille en short, qui leur tournait le dos.
— Attends, je crois que c'est Julie.
La fille s'agenouillait dans l'herbe.
— Il n'y a qu'elle pour se balader avec un sac à dos Winnie l'ourson… Tu vas bien ? C'est Thomas, un copain photographe. Julie. La botaniste, je t'en ai parlé. Elle sait tout sur les petites fleurs.
— Vous allez où ?
— Bel-Air et puis on continue.
— Moi j'en viens. Sur le quai à gauche avant la gare de marchandises d'Avron, il y a un joli plant de chanvre.
— Sauvage ?
— Tu parles… avec un tuteur et du terreau au pied…
— L'espoir fait vivre.
Ils s'étaient arrêtés un moment sur le pont pour regarder la perspective du cours de Vincennes. Lointains flous, brume légère de pots d'échappement. Les ombres raccourcissaient, bientôt la lumière ne vaudrait plus rien.
— J'ai fait le Sud avec Julie. Il y avait des zonards qui avaient aménagé l'entrée d'un tunnel secondaire, pour eux et leurs chiens. Des lits, des meubles, la télé. Ils avaient tiré l'électricité depuis les entrepôts des supermarchés chinois, mais, bien entendu, ils n'avaient pas l'eau.
— Vous n'aviez pas peur ?
— De quoi ?
— Je ne sais pas, moi, des types, de leurs chiens…
— On n'y a pas pensé, on a discuté, Julie leur a demandé des renseignements sur les chauves-souris… Non, c'est dans les tunnels que j'étais mal. Ma lampe de poche était nulle et il y a d'énormes trous que font les cataphiles pour trouver de nouvelles galeries. On a fait une rencontre. On venait d'entrer dans le tunnel de Montsouris et tout à coup, on entend un bruit de ferraille et des hurlements, un tapage abominable qui vient vers nous dans le noir. On fait demi-tour, on se gare et on attend. C'était un jeune type, assis sur un de ces petits chariots qui servent aux ouvriers qui vont réparer les voies, je ne sais pas où il avait trouvé ça, il avait posé sur l'engin son transistor à fond et il roulait tranquillement. J'ai fait une photo, mais elle est ratée. Il nous a prises pour des cataphiles aussi, il a voulu fraterniser, Julie a été très désagréable.
Ils avaient passé le plant de chanvre. La végétation qui encadrait la voie s'élargissait.
— Il y a quelque chose de changé.
Au milieu des arbustes se dressait une palissade de chantier. Impossible de voir ce qui se construisait là. Les panneaux faisaient au moins trois mètres de haut. Ils étaient assemblés avec des joints de caoutchouc. Sécurisé. Tout autour, c'était la verdure en folie, avec d'étroits sentiers qui se faufilaient entre les buissons.
— Un peu plus loin, tu as la station. Tu vas voir, c'est un sacré décor.
Thomas ne se demandait plus pourquoi il appuyait sur le déclencheur. La ruine était bombée du haut en bas et dans tous les recoins, des rails aux pierres du quai, du sol aux murs. Le toit de l'auvent dépenaillé, seul, avait échappé aux graffeurs. Thomas cherchait ses angles.
— Ça serait le fond rêvé pour un portrait…"

Nicolarchitecte 31 janvier, 21:29

Coucou Hirondelle, bravo et merci pour cette magnifique histoire qui reflète totalement l'atmosphère de mystère et de magie qui entoure la Ceinture. Je m'y reconnait tout à fait car je connais très bien tous ces lieux... bonne soirée à toi, Nicolas

mocmanou 1er février, 10:36

Je suis tout à fait d'accord mais revoir de temps en temps les locomotives serait un petit retour nostalgique qui irait très bien avec la préservation de la nature.
moc

Nicolarchitecte 1er février, 10:39

C'est rigolo, je me rappelle il n'y a pas si longtemps, lorsque des petits trains touristiques à vapeur circulaient sur la Ceinture, j'entendais le sifflement de la loco à vapeur sur le viaduc Daumesnil....!!!

Gilles Jardinier 3 février, 05:46

Merci Hirondelle, pour cet instant de poésie ; grâce à vous, le printemps va arriver.
Bien d'accord avec vous, Hirondelle et Nicolas.
c'est une très belle contribution, pleine d'enseignements.

eBoc 30 janvier, 18:04

Curieusement, presque tous les partisans de l'implantation d'un système de transport moderne, sur tout ou partie des 23 km disponibles de Petite Ceinture, évoquent le tramway. Et les adversaires d'un tel projet aussi, et probablement non sans raison !
Il existe pourtant bien d'autres solutions qui exploiteraient tout aussi bien, et même mieux je pense, le potentiel de transport de cette ligne.
Allons-nous reproduire sur la Ceinture la réduction de gabarit que l'on a appliquée sur la ligne des Moulineaux (tram RATP T2 de seulement 2,40 m de large !) ou sur celle des Coquetiers (tram SNCF T4 de 2,65 m de large) ?
Au moins, dans ces deux cas avait-on l'excuse de vouloir minorer les coûts de construction d'un tronçon nouveau (200 m entre Suresnes et La défense, sur le T2) ou de la mise à deux voies (Gargan – Aulnay sur le T4).
Mais les 23 km de Ceinture sont entièrement à double voie, et au gabarit ferroviaire lequel permet la circulation de matériels légers mais de 2,90 m de large au moins, plus confortables et capacitaires !
De même les quais des anciennes stations de la Ceinture avaient 120 à 150 m de long, permettant d'accueillir à terme des rames de longueur intermédiaire entre celles des métros et des RER. Et l'emplacement de ces quais est encore presque partout disponible.
Une exploitation de la Ceinture avec des rames de 60 m de long au début, et la prise de mesures conservatoires pour étendre ultérieurement cette longueur à 120 m (avec création alors d'accès supplémentaires), permettrait d'offrir une capacité et un débit considérables, avec des marges de progression.
Concernant l'indispensable discrétion acoustique et vibratoire du matériel roulant qui serait choisi, là aussi on aurait tort de se limiter à des solutions déjà datées ou même classiques :

Le roulement guidé sur pneus est bien connu en France (Michelines, métros, Vals, trolleybus guidés) ; des prototypes ont même circulé sur la Petite Ceinture (prototype de Micheline électrique mis en service sur la ligne d'Auteuil juste avant guerre ; essais des automatismes de la ligne RATP M14, à la Poterne des Peupliers

dans les années 1990). Cependant, s'il possède des avantages incontestables, notamment au plan acoustique, le pneu n'a plus la faveur en raison de la surconsommation électrique qu'il provoque, de sa mauvaise image environnementale tout au long de son cycle de vie, et des progrès des matériels à « roulement fer ».

Mais d'autres technologies sont déjà disponibles, et les chercheurs n'ont pas fini d'en inventer :

- On peut rêver à des solutions de type Maglev urbains, dont il existe déjà quelques applications en service en Asie ; ces systèmes sont acoustiquement discrets mais incompatibles avec des voies classiques et leurs progrès sont liés aux découvertes de matériaux surpra-conducteurs à « haute température » qui minimiseraient la consommation (cf. les démonstrations de lévitation de personnes montées sur patins refroidis à l'azote liquide, présentées par un laboratoire de l'université Paris-Diderot aux fêtes de la Science il y a 2 ou 3 ans à Tolbiac).
- Le moteur linéaire entraînant des rames sur voies ferrées classiques munies d'un induit fixe, a été adopté depuis les années 1980 pour quelques systèmes urbains en Amérique (Bombardier) et en Asie (Bombardier, Mitsubishi,…). Leur remarquable discrétion acoustique est intrinsèquement liée à leur technologie, de même que la légèreté des voitures et les faibles coûts d'entretien. La surconsommation électrique tend à diminuer au fil des ans.
- Mais la solution moderne optimale pour la Ceinture, si l'on vise le court à moyen terme, réside dans les rames ultra légères que l'industrie produit déjà et livre actuellement au métro d'Amsterdam (Alstom, gamme Métropolis) et de Varsovie (Siemens, gamme Inspiro). Leur poids à l'essieu (12 à 13 tonnes) se rapproche de celui des tram, engendrant de plus faibles usures des rails, consommations électriques, et émissions sonores et vibratoires. De plus, leur caisses ont 3 m de large, ou sont proposées aussi dans cette largeur, laissant entrevoir une compatibilité facile avec les sections de la Ceinture où du matériel classique doit encore circuler occasionnellement ou localement.

Ces solutions, de type métro silencieux, capacitaire et léger, si elles s'accompagnent :

- d'une électrification par troisième rail qui permet d'éviter la mise au gabarit "électrification par caténaires" des tunnels,
- et de quais hauts avec dispositifs anti intrusions en extrémité, pour empêcher la descente de personnes sur les voies (avantage pour l'exploitant comme pour les riverains),

permettraient d'atteindre les objectifs que l'on peut raisonnablement se fixer pour choisir un système de transport sur la Ceinture :
1) respect des riverains et de la Nature collatérale.
2) Mise à profit maximale du potentiel de transport disponible.
3) conservation de l'intégralité du tronçon disponible au sein du Réseau Ferré National.

Et restreignons la circulation des rames à la période 7h - 21h qui connait plus de 90% de la fréquentation quotidienne des réseaux en Ile de France.

Il me semble qu'un peu plus de pragmatisme ne ferait pas de mal !

24 «je suis d'accord»

Carohanh 1er février, 11:22

Et curieusement les partisans d'un tramway ou autre matériel roulant ferré n'habitent pas au pied de la PC...

RFF a récemment vendu des surlargeurs le long de la rue de l'Ourcq pour que des familles puissent s'y installer à qq mètre avec vue principale dessus.
Merci à RFF, à qui j'aimerais dire que le respect des riverains, ça commencerait par arrêter de se moquer d'eux.

YCYCYC 31 janvier, 19:56

Déplacements doux exclusivement sans aucun bruit ce qui exclut totalement tout fret ou transport de personnes par tram ou train

8 «je suis d'accord»

Chapeau 4 février, 03:04

Et donc un renforcement du nombre de camions diesels !

Olimori 31 janvier, 21:46

Un tram train bien évidemment.
Et ne me parlez pas du bruit que ça ferait pour les riverains, c'est un faux problème. Ou alors commencez par interdire les motos qui traversent Paris à toute allure en pleine nuit.

13 «je suis d'accord»

Emmanuel 1er février, 09:44

Le bruit et les vibrations sont un faux problème pour les riverains de la PC. Ben voyons ! Qui est riverain d'une voie de ferrée en service actuelle et qui serait prêt à offrir une nuitée à ceux qui pensent que c'est un faux problème ? Un minimum d'honnêteté intellectuelle semble nécessaire dans le débat.

Carohanh 1er février, 11:12

Je suis désolée mais le tramway fait du bruit en freinant. Cela ne gênerait pas outre mesure les riverains sur les parties en tunnel, certes. Mais en remblais le bruit se diffuse mieux. L'autre problème d'un matériel roulant ferré, ce sont les vibrations à proximité de nombreux riverains, parfois à qq mètres seulement.

GALIT 2 février, 06:10

c'est pas possible votre idée, oui je pense aux riverains, j'en suis une, un Tram ? impossible ou alors là où il n'y a pas d'habitations qui longent la petite ceinture. Quel rapport avec les motos en ville ? et qui respecte la biodiversité, vous trouvez Paris trop Vert ?

FERDANT 2 février, 09:02

Ah si seulement ceux qui sont terrorisés à l'idée qu'un tram puisse oser emprunter une voie de chemin de fer toujours dans le domaine ferroviaire

national avaient la curiosité d'aller voir ce que pensent les riverains du T2 depuis son ouverture, ils feraient preuve d'une saine curiosité ET d'honnêteté intellectuelle !

Pourrait-on d'ailleurs sérieusement imaginer qu'en cas de réouverture d'un moyen de transport, le gestionnaire de l'infrastructure ne mettrait pas en place tous les moyens d'isolation sonore disponibles ? Sérieusement ? L'histoire récente des lignes créées ces dernières années ne produit donc aucun enseignement ?

Le bien-être des riverains est important et doit être préservé au maximum, mais les Parisiens et les Franciliens qui sont entassés comme des sardines aux heures de pointe dans des rames bondées (quand ils arrivent à monter dedans) ne méritent-ils pas aussi un peu de considération et de bien-être ? Ne doit-on prendre en compte QUE l'avis de ceux qui sont venus habiter à côté d'une voie ferrée ?

Mocmanou 1er février, 10:38

Je pense que l'on pourrait réintroduire les trains à vapeurs de Longueville pour certaines manifestations pour le bonheur des amoureux de locomotives (grands mais aussi petits)

4 «je suis d'accord»

Chantreuil 1er février, 22:05

Personnellement je ne suis pas un nostalgique des locomotives à vapeur

Carohanh 1er février, 11:09

Pour être une réussite, un projet de transport doit remplir selon moi les conditions suivantes (liste non exhaustive que vous pouvez compléter) :
• **Une requalification des secteurs traversés, qui doivent ainsi être mis en valeur** >> Je pense que ce point a fait pencher la balance du T3b en faveur des maréchaux. Pour reprendre les terme d'un article paru sur le sujet : « Au sud, le T3 a largement fait ses preuves, montrant qu'il était un outil de transformation et d'embellissement des secteurs populaires ». Ce travail de réhabilitation est déjà fort avancé le long de la PC, et de ce point de vue le prolongement du T8 en PC risquerait plutôt de faire chuter les prix que l'inverse…
• **Un coût acceptable (réalisation, exploitation, maintenance) par rapport au service rendu** >> Lors de la réunion de concertation du XIXème et par rapport au projet ébauché par l'APUR, les représentants de RFF ont évoqué un coût de remise en état de la PC à 400M€. Pourquoi un coût si important alors qu'il existe déjà une infra ? Parce que remettre en état coûte parfois plus cher que de faire à neuf. C'est particulièrement vrai pour les parties en tunnel de la PC, qui nécessiteraient des aménagement lourds débouchant en voirie pour répondre aux normes de sécurité incendie (ouvrages de ventilation et ouvrages d'évacuation pompier), avec percement du tunnel susceptibles de fragiliser sa structure. Le tramway est intéressant en extérieur, en tunnel mieux vaut le métro…
• **Permettre un développement économique des zones traversés, en les désenclavant et en créant de l'emploi et du logement** >> Sur ces deux derniers points, Paris et sa petite couronne n'offrent qu'une faible marge de développement. Le potentiel de développement se situe maintenant en grande couronne, où les besoins en transport en commun ont explosé ces dernières décennies sans que l'offre évolue notablement.

D’où le projet du Grand Paris express.
• **Une diminution de la pollution (développement durable)** : si les tramway se développent le long de la chaussée, ce n’est pas un hasard. Le but est de réduire la circulation automobile et les nuisances associées. >> C’est pourquoi il ne me paraît pas concevable de le voir en concurrence avec des modes dits « doux » (vélo, marche) qui sont tout aussi importants dans la vie des gens. En outre, un tramway en remblais n’aurait pas d’impact positif pour l’environnement car le remblais aggrave les nuisances, rendant plus difficile l’intégration visuelle et facilitant la diffusion du bruit (principalement en freinage).

J’ajouterais en complément que **Paris dispose déjà d’un maillage de transports en communs parmi les plus serrés du monde**.
Ses capacités d’extension intra-muros sont très réduites, alors que l’on continue de le relier à des prolongements en petite couronne.
Je ne suis pas contre ces prolongements, mais il ne faut pas s’étonner de voir que le réseau parisien commence à saturer ! C’est **l’effet d’entonnoir**…
Et la réponse, selon moi, n’est pas de transformer le nord de Paris en une grande gare routière, par opposition aux aménagements de rêve que Me HIDALGO nous promet pour le sud, où elle habite visiblement.

7 «je suis d’accord»

Chapeau 4 février, 03:02

Vos remarques sont curieuses.

Pour être une réussite, un projet de transport doit remplir selon moi les conditions suivantes (liste non exhaustive que vous pouvez compléter) :
Une requalification des secteurs traversés, qui doivent ainsi être mis en valeur.
Je pense que ce point a fait pencher la balance du T3b en faveur des maréchaux.

> Lorsqu’on lit le rapport de la commission d’enquête du débat public et le rapport de la Cour des comptes on apprend :
- il n’y a pas besoin d’un tramway pour requalifier l’espace urbain.
"Je pense que", cela relève du café du commerce et de votre avis qui semble logique mais contredit par les entités ci-dessus citées.

Ce qui a prévalu sur le T3, ce n’est pas d’améliorer les transports franciliens mais de réduire l’impact visuel de la voiture. > C’est très différent comme approche.

le prolongement du T8 en PC risquerait plutôt de faire chuter les prix que l’inverse…

> Le long du T2, vous avez des agences immobilières qui indiquent :"vue sur le T2". Les prix ont bien augmenté depuis l’ancienne ligne SNCF.

Un coût acceptable (réalisation, exploitation, maintenance) par rapport au service rendu

Si vous parlez du T3, la Cour des Comptes (une nouvelle fois !) indique que le T3 est plus cher que la PC, qu'il n'est pas fiable car pas en site propre et qu'en plus de cela il transporte moins de monde que sur la Petite Ceinture...

Le Grand Paris express est en petite/moyenne couronne. Il n'est pas construit ni planifié en sachant que la ligne 14 est déjà en retard vers le nord...

remettre en état coûte parfois plus cher que de faire à neuf.

- Qui le dit ?

Pour les tunnels, un usage ferroviaire amorti les frais d'investissements car les transports sont payants. Des buvettes dans les tunnels coûtent aussi chères dans la mise aux normes mais il n'y a aucune contre partie financière viable.

Permettre un développement économique des zones traversés, en les désenclavant et en créant de l'emploi et du logement

Supprimer une ligne de chemin de fer raccordée au réseau ferré national et aux pôles économiques ainsi qu'aux gares de marchandises de Paris est aussi un facteur de délocalisation de l'emploi et d'isolement des territoires.
Un rapport de l'état de 2005 sur la pertinence de l'activité ferroviaire fret met en évidence cet effet pervers des suppressions de lignes en zones urbaines.

Une diminution de la pollution

Les talus ferroviaires (Nature Parif, la région, les associations environnementales le reconnaissent) sont des réserves de la biodiversité.
On n'évalue pas la baisse de la pollution parce que le tramway roule à la place de la voiture...

Paris et son réseau : dense oui. Saturé et au bord de l'asphyxie, OUI et RE OUI !

Capacités d'extensions réduites ? Bah il reste la Petite Ceinture ferroviaire pour désengorger l'hyper centre parisien. Ce n'est que 23 km mais quand même ! Il faut les conserver !

RFF rappelle lors des réunions publiques que la mixité des usages est une réalité qu'il met en oeuvre tous les jours !

Carohanh 4 février, 18:25

Si je puis me permettre, votre vision de l'urbanisme et du progrès doit dater de l'ère soviétique

Si vous nous dites qu'un tel projet valoriserait le quartier sans aucun effort de valorisation, c'est donc que vous avez des talents de magicien. Il eut fallu expliquer cela aux habitants du 19ème lors de la réunion de concertation. Et notamment aux familles qui vont emménager dans les nouveaux programmes de réhabilitation de la rue de l'Ourcq, qui ont acquis un logement pour des prix pas du tout bradés (environ 250K€ le studio, 350K€ le 2P pour le programme métamorphose), avec vue principale sur la PC à seulement quelques mètres de la voie (puisque RFF a vendu la surlargeur à un promoteur immobilier les yeux fermés contre un gros chèque). Vous y étiez, non ? Si oui, pourquoi ne pas leur avoir expliqué vous-même qu'ils ont tout à y gagner ? Comme quoi la méthode Coué a ses limites.

Si vous le permettez concernant la Cour des comptes, chacun son métier. Je vous invite à jeter un œil sur le compte-rendu du débat public concernant le T3b, accessible via le lien suivant :
http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-ext...

Quelques morceaux choisis :

Les études de simulation montrent que le trafic automobile va diminuer sur les boulevards des Maréchaux : de 30 à 50 % selon le nombre de voies de circulation retenu (respectivement 4 ou 3 voies). Au global, la capacité de déplacements en voiture ou en transports en commun offerte sur les boulevards des Maréchaux va augmenter avec la mise en place du tramway

Ces études ont révélé les inconvénients de l'utilisation de la Petite Ceinture pour le tramway par rapport aux boulevards des Maréchaux : moindre accessibilité (située parfois en viaduc, parfois en souterrain), correspondances moins bien assurées avec les autres transports collectifs (les stations de métro, les lignes de bus-notamment celles desservant la banlieue- et de Mobilien sont plus nombreuses sur les boulevards des Maréchaux), moindre proximité avec les communes riveraines, logique de transport interurbain plutôt qu'interquartiers…

… le choix des Maréchaux témoigne de la volonté de privilégier les déplacements concernant l'ensemble de la Région.
En effet, outre le fait que le tracé sur les boulevards des Maréchaux dessert beaucoup mieux les communes de banlieue (dans le 20ème arrondissement, la

petite ceinture s'éloigne très fortement des communes limitrophes - plus d'1km au niveau de la place Gambetta), les études de trafic montrent que plus de 50% des usagers du tramway des Maréchaux seront en provenance ou à destination de communes de banlieue.

Le cout des travaux de cette infrastructure serait plus élevé que celui des travaux menés sur les maréchaux : par exemple celui de la création des stations sur un tracé de petite ceinture parfois en viaduc, parfois en souterrain. Enfin, l'utilisation de la petite ceinture obligerait à préserver la ligne de bus PC afin de garantir une desserte de proximité : les coûts d'exploitation en seraient augmentés.

Bref, peut-être que je dois aimer animer des discussions de comptoir, mais au moins on ne peut pas me retirer le fait que je sache lire.

isa20 1er février, 16:32

bonjour
les seuls modes de déplacements qui sont acceptables sur la petite ceinture sont ceux qui tiennent compte des riverains et de leur bien-être et aussi ceux qui tiennent compte des habitants non humains, c'est à dire de la biodiversité.
Quand on voit que beaucoup de logements sont à quelques mètres des rails, on se dit qu'il serrait monstrueux d'infliger le passage de trains, de trams ou de transports lourds et bruyants aux personnes, aux familles, aux enfants qui habitent là.
Donc ne sont possible sur la petite ceinture que le passage de piétons, de cyclistes, éventuellement de vélorail ou de petites draisines électriques.
Même chose concernant la biodiversité : les aménagement nécessaires aux déplacements ne devront pas la saccager. Car elle a peiné pour s'installer : pendant des décennies, la SNCF puis RFF ont abondamment arrosés talus et surlargeurs de défoliants et de produits désherbants. Maintenant ils clament partout être les plus écolos du monde. Quand on regarde les quantités de produits qu'ils continuent à déverser sur d'autres voies ferrées, on peut en douter !

Nicolarchitecte 2 février, 14:45

Cette photo est une aberration...!!! Vous le montrez bien... Mais posez vous la question... Pourquoi a-t-on construit des immeubles informes, hideux, dignes de l'ère stalinienne comme ça le long de la Ceinture ?
De toute façon, vous ne vous posez pas plus que ça la question des rez-de-chaussées sur les boulevards pleins de voitures bruyants...??? Imaginez un traitement urbain de grande qualité comme sur la ligne de tramway T1 qui passe au milieu des immeubles, une voie sur rail ne gène pas plus que ça...!!!
Remplacez le ballast par des pavés ou de la verdure et des herbes folles, ça changerait de votre image immonde... Ballast gris, détritus et barbelés...!!
Mais la Ceinture ne demande qu'à être belle, et bien plus belle qu'un boulevard bitumé et plein de bagnoles...!!!

Gilles Jardinier 3 février, 05:19

bien d'accord, Isa, mais on peut toujours espérer qu'ils soient un jour touchés par la grâce et la sagesse ?
A Nicolas : si je ne me trompe pas, ces 2 immeubles sont encore des réalisations d'ICF - La Sablière. C'est le groupe SNCF lui-même qui organise ce gâchis.

Sandra 3 février, 16:42

Nicol et Gilles : 1.En quoi ces immeubles sont ils 'hideux' ? Ils sont simples, propres, esthétiques et apparemment entretenus correctement (à part qq tags mais ça c'est un autre sujet). 2.Le tramway à Paris et en particulier dans le 19e n'est pas silencieux, pour preuve le T3 mis en circulation sur le boulevard d'indochine, que j'entends passer à 10m de mon immeuble toutes les 3 ou 4 min, et dont ma gardienne qui habite et travaille au rez de chaussée subit bruit et vibration 24h/24.

Nicolarchitecte 3 février, 16:56

Bonjour Sandra, ils sont le fruit de l'architecture brutaliste des années 1960. Ils ont été simplement repeints récemment, c'est tout. Et ça ce n'est pas de l'architecture, c'est ce qu'on appelle dans le métier des "boites à godasses"....!!!
Voila ce qu'est cette architecture sans âme, sans esprit, une architecture digne des périodes les plus noires de l'histoire... Croyez-moi...!!! On a densenfié au maximum, pour plus de rentabilité. Les balcons sont minuscules et les ouvertures bien tristes et toutes pareilles... Quand vous voulez je vous dessine la maison de vos rêves, vous comprendrez ce qu'est la qualité architecturale...!!!!
bonne soirée, Nicolas

Gilles Jardinier 3 février, 18:29

Je ne suis pas architecte, on ne peut pas tout faire, et il y en a plein ma famille.
Pour moi, je n'ai pas dit "hideux" , je ne me permettrais pas, "chacun son goût", comme on dit ... (d'ailleurs, i2 = -1)
Ils sont juste en infraction avec le Code de l'urbanisme.

Nicolarchitecte 3 février, 22:36

Bonsoir Gilles, vous pouvez avoir un oeil critique sur l'architecture... Et c'est bien normal... Les architectes conçoivent, parfois ils font ce qu'ils peuvent, parfois ce sont les maîtres d'ouvrages qui sont trop exigeants, mais au final c'est nous tous qui habitons les immeubles...!!! donc permettez vous d'être juge....!!! Surtout pour une architecture aussi brutaliste... et franchement je n'appelle même pas ça de l'architecture, c'est de l'"alimentaire" des années 60... bonne soirée, Nicolas

Chapeau 4 février, 02:26

Vous avez raison Sandra, le tramway T3 est bruyant. Et pourquoi donc ?

Il est bruyant car vos élus ont décidé d'installer un revêtement en bitume qui a la vertus mondiale et reconnue de transmettre les vibrations.
Si vous prenez une ligne de chemin de fer pur comme la Petite Ceinture, le ballast (cailloux entre les rails) ont pour objectif d'absorber les vibrations comme sur le T2 et le T4.

Enfin sur les immeubles ICF, que vous dire ?!

Je peux vous dire que :

- Fret SNCF = - 20 % en 2011
- VFLI, filliale SNCF pour le Fret = + 20% en 2011

Et après ?

Je peux vous dire que RFF rouvre des lignes Fret en Ile de France car l'Etat le demande. Pourquoi ne pas le faire sur la Petite Ceinture ferroviaire ?

Voici une étude de RFF concernant les nuisances sonores ferroviaires.

Sandra 4 février, 08:30

Gilles : c'est le terme de Nicol que je reprenais.
Nicol : quoi qu'il en soit, hideux ou pas selon les gouts, la tranquilité de l'environnement et la qualité de vie des habitants ne doit pas dépendre de l'aspect des immeubles où ils vivent... Coulée verte devant les immeubles haussmanniens du sud ouest de Paris ? Coulée verte devant les immeubles

’staliniens’ du nord est !!! Egalité de traitement ! Et je ne vois pas beaucoup d’habitants du sud ouest réclamer un tramway sous leur fenêtre...
Chapeau : c’est le métal qui transmet le bruit et rien n’est pire que le roulement métallique des roues sur les rails parfois agrémenté de quelques grincements.

Nicolarchitecte 4 février, 18:45

Bonjour à tous, C’est l’image générale qui donne cette impression, car on a là une architecture et un environnement de mauvaise qualité... Ce n’est pas la faute de la Ceinture, c’est ce que je veux dire...
Auriez-vous eu la même réaction avec un boulevard plein de voitures ? Eh bien, au contraire des rues bitumées, les trains peuvent rouler sur la verdure : http://www.youtube.com/watch?v=YrcT...
Un blog sur l"écoquartier de Freibourg in Brisgau, voila enfin un exemple d’écoquartier avec des rues vertes et des tramways intelligents....!!! http://bougezautrementablois.over-b...
En Allemagne, l’intégration du tramway ne fait peur à personne... Au contraire cela structure les espaces urbains et la ville...

Nicolarchitecte 4 février, 18:47

et une vue des écoquartier de Freibourg en Brisgau... Exemple intelligent de la nature dans la ville intégrant les transports publics écologiques...

Dupuis 1er février, 21:55

La petite ceinture pourrait être transformée en piste cyclable et en promenade piétonne. Le fait qu'il n'y aurait pas de voitures serait beaucoup plus sécurisant et sain pour les cyclistes.

14 «je suis d'accord»

Chantreuil 1er février, 22:03

Promenade piéton et piste cyclable

12 «je suis d'accord»

Pgerbe 1er février, 22:31

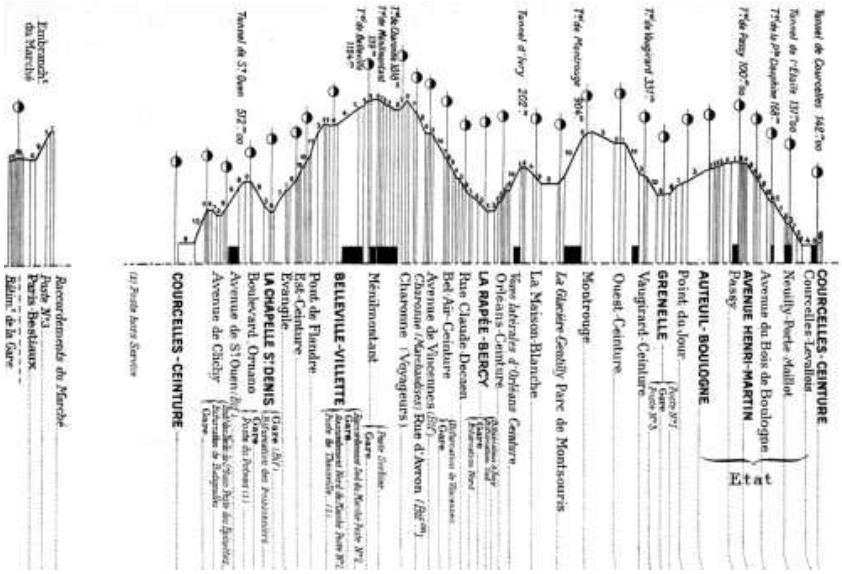
Piste cyclable + piéton, en prévoyant des accès à niveau ou pente 4% mobilité réduite (la PC est souvent en talus ou en tranchée).
Promenade piéton et footing : il n'y a aucun espace un peu long pour courrir dans le 20ème (les parcs de Belleville ou de la porte de Bagnolet sont trop petits).
Prévoir une bonne connexion entre la PC et le Bois de Vincennes (Porte Dorée - Porte de Charenton).
Fermer l'espace la nuit (comme la coulée verte du 12ème).
Prévoir des horaires d'ouverture étendus pour courrir le soir en sortant du bureau.
Les anciennes gares pourraient être reconverties (café - terrasse - restau).

14 «je suis d'accord»

Chapeau 4 février, 02:16

Je rappelle que la Petite Ceinture ferroviaire tout comme Paris ne sont pas plats !

Je suis favorable aux activités culturelles, sportives et autres sur la Petite Ceinture ferroviaire (en train notamment !) à condition que la réversibilité soit maintenue tout comme la propriété au sein de RFF des 23 km de ligne en attendant des études pour la remise en service.



GALIT 2 février, 06:35

A condition d'assurer aux riverains de la petite ceinture une protection végétale (arbres ou autre végétation assez haute) afin qu'ils soient à l'abri des regards indiscrets ou autres nuisances...
Une promenade verte, piste cyclable, footing, en respectant la biodiversité serait une bonne idée à mon avis, un peu plus de verdure dans Paris serait bienvenue, mais il faudrait assurer outre la tranquillité des riverains, leur sécurité en fermant le soir par exemple.

12 «je suis d'accord»

GALIT 2 février, 10:26

A "Ferdant" et tous ceux pour un transport sur la petite ceinture, je demande où vous habitez ? sur la petite ceinture ou ailleurs ?
UN transport encore, ça devient ridicule pour ce qu'on sait des transports en commun des prix élevés et de plus en plus de la RATP !!! Et la biodiversité et les espaces verts, qu'en faisons nous ? allez faire un tour à Berlin, à Londres et juste voyez les espaces verts, c'est inspirant !
Cela dit en toute franchise, moi j'aime bien la friche et la petite ceinture vide et en l'état actuel me plait beaucoup, mais on nous demande notre avis pour une suite !!!!!!! alors ?
Il faudrait juste que cette petite ceinture en l'état soit sécurisée.....

9 «je suis d'accord»

FERDANT 3 février, 13:55

À part les quatteurs et les SDF, personne n'habite in fine "sur" la Ceinture !

Je pense que le ridicule pourrait aussi se débusquer dans l'attitude de ceux qui publient des jugements définitifs sans prendre la peine de prendre connaissance des projets, des contraintes, des enjeux.

Voyager est une très intéressante expérience : Berlin a rouvert sa petite ceinture ferroviaire depuis la chute du mur ; Londres vient de rouvrir l'Overground, équivalent de la ceinture ; d'autres grandes villes disposant d'une infrastructure similaire la rouvrent ou l'exploitent.

La politique d'espaces verts est toujours intéressante à considérer, mais pourquoi lui opposer la politique des déplacements, puisqu'encore une fois, au risque de radoter, elles ne sont pas incompatibles ?

Pilouphoto 2 février, 11:27

ENCORE un mode de déplacement ? Pourquoi ne pas faire de la petite ceinture un "parc naturel" afin de laisser un brin de nature sauvage en plein Paris ?

13 «je suis d'accord»

Realily 2 février, 15:49

Les transports en commun de Paris sont saturés. Le tramway T3 a pour inconvénient de comporter énormément d'arrêts qui le ralentissent . Peut-être pourrait-on prévoir un ligne de transport sur la PC qui soit express avec un nombre d'arrêts réduits permettant de se déplacer rapidement dans Paris. Un nombre restreint d'arrêts cause moins de nuisance pour les riverains (bruit de freins, personnes attendant...).

13 «je suis d'accord»

Theillaud 2 février, 17:03

Augmenter les espaces verts, les lieux de promenade, les pistes cyclabes et continuer ce qui a été entrepris avec la coulée verte

9 «je suis d'accord»

Chapeau 4 février, 02:13

Quelle étude démontre ce besoin d'augmentation d'espaces verts dans Paris, seule ville au monde où il n'y en a pas ?
(réaction d'un banlieusard consterné par un certain mépris des parisiens)

Gilles Jardinier 4 février, 09:52

Là Chapeau, vous exagérez (et beaucoup) : Paris ne s'en tire pas trop mal dans les tableaux comparatifs, grâce aux 2 Bois. Mais, lorsqu'on compare "intra-muros", Paris est alors la grande ville Européenne la moins bien classée en termes de m2 d'espaces verts par habitant. Seuls (hors Bois), le XVIeme et le XXeme s'en sortent un peu et restent dans la norme européenne basse. Pour certains arrondissements centraux, on touche le fond.
Bon, ne rêvons pas, ce ne sont pas ces 32 ha de plus (ou de moins !) qui vont fondamentalement changer cet état de fait.
Et je veux bien vous accorder que, dans certaines zones de la petite couronne, ce n'est guère mieux.

Michèle 2 février, 18:39

La petite ceinture , que je contemple de ma fenêtre, ferait un merveilleux lieu de circulation pédestre. Telle qu'elle est à ce jour, avec sa végétation "folle" elle donne déjà envie de venir y flâner. On pourrait aussi y adjoindre quelques jeux d'enfants : toboggan, mur d'escalade. Aucun besoin de transports autres que les pieds des promeneurs.. Les autres suffisent

11 «je suis d'accord»

FERDANT 3 février, 13:50

Trafic de drogue, armes de guerre, bagarres, dégradations, dépôt de détritus, squats de roms, rats, etc.

Effectivement, la situation actuelle, que certains voudraient voir perdurer sans rien y changer semble un paradis idyllique pour l'agrément des enfants ! :-(

Emmanuel 3 février, 21:32

C'est affligeant la mauvaise foi affichée chez certains, comme chez Ferdant par exemple.

FERDANT 3 février, 21:51

Emmanuel, je vous mets au défi de trouver dans mon énumération une seule assertion qui ne corresponde pas à la réalité de la Petite Ceinture dans son état actuel.

Les commissariats du périmètre géographique de la PC savent très bien de quoi il s'agit.

Emmanuel 3 février, 22:13

Cher Ferdant, votre énumération est probablement véridique. C'est la façon d'intenter un procès d'intention en mélangeant et associant cette énumération

d’une situation actuelle avec les propositions d’aménagements futures émises ici qui est d’une malhonnêteté intellectuelle déconcertante.

FERDANT 3 février, 22:43

Vous me comprenez mal : ce n’est pas un procès d’intention. Ne rien faire de la PC serait la plus mauvaise solution : des coûts que ni le propriétaire ni la Ville ne pourraient assumer, et les troubles évoqués qui ne feraient que perdurer et augmenter, au grand dam des riverains qui n’ont pas mérité cela.

Je réitère mes suggestions : la préservation de la continuité du linéaire et des aménagements réversibles en attendant le résultat d’études indépendantes et plus approfondies sur l’avenir du site.

Emmanuel 3 février, 22:56

Qui parle de ne rien faire. Décidément, nous avons du mal à nous comprendre ! L’aménagement de la Petite Ceinture en lieu de promenade et d’activités artistiques, culturelles et sportives tel que présenté par les innombrables contributeurs ici, ce n’est pas rien faire Ferdant, et c’est mieux que de laisser encore et encore la Petite Ceinture en lieu abandonné tel que cela l’a été depuis des dizaines d’années.

FERDANT 3 février, 23:11

"Qui parle de ne rien faire" ? Voir plus haut, Michèle : "Telle qu’elle est à ce jour, avec sa végétation "folle" elle donne déjà envie de venir y flâner".
Consultez également les nombreuses (très nombreuses) contributions publiées sur ce site : cette idée est partagée par plusieurs personnes.

Je suis pour les aménagements "promenade et d’activités artistiques, culturelles et sportives" que vous décrivez. Je suggère juste que ces aménagements n’empêchent pas un autre usage dans l’avenir.

Et sinon, mon prénom est Jean et je suis riverain de la PC dans le 15e… ;-)

Dominique AUGUSTIN 2 février, 18:48

Les pistes cyclables parisiennes sont dangereuses ou inexistantes. Je me suis baladé sur cette petite ceinture. On passe pas très loin des fenêtres de certains immeubles. Afin de respecter autant que faire se peut la tranquillité des riverains, le mieux serait de l’aménager en piste cyclable et chemin de promenade pour les piétons.

12 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 3 février, 05:10

L'immeuble que vous montrez là est, si je ne me trompe pas ; une réalisation de ICF-La Sablière ; ce serait donc un bon exemple de la façon dont le groupe SNCF lui-même s'est empressé d'hypothéquer l'avenir de son patrimoine.

Paul-Louis Corteel 2 février, 20:31

Sur la PC, il faut tenir compte des riverains, naturellement. Circulations silencieuses, trains légers, comme les matériels qu'ont choisis les néerlandais pour Amsterdam ou les Polonais pour Varsovie.
Un véhicule qui puisse passer sous les fenêtres des imprudents qui s'en sont dotés au-dessus de la plate-forme, comme les trams passent dans les rues les plus étroites des villes qui en ont.
En attendant (ça peut durer longtemps, bien que le tramway des Maréchaux, très lent, soit déjà saturé), il faut que le domaine de la Petite ceinture vive, avec des manifestations sportives, artistiques, des fêtes, des balades... qui maintiennent intacte son potentiel de plate-forme de transport

14 «je suis d'accord»

Sandra 3 février, 16:52

Bonjour Jean-Louis. Pour 'tenir compte des riverains', le seul mode de transport acceptable c'est la marche à pied et le vélo, car le tramway n'est pas silencieux, pour preuve le T3 récemment mis en circulation sur le boulevard d'indochine. Pourquoi citer des exemples à l'étranger, alors que le tramway le plus récent et le plus proche de nous et de la PC ne leur ressemble pas du tout. Il semble qu'à Paris et en particulier dans le 19 on a ni les mêmes moyens ni les mêmes méthodes.

Chapeau 4 février, 02:09

Sandra, lors de la réunion de présentation du projet de chemin rustique dans le 15e en janvier 2012, les riverains craignaient la présence de promeneurs sous leurs fenêtres : voici quelques raisons invoquées

- les gens vont parler donc ça va faire du bruit
- le vélo sur des planches en bois, ça va faire du bruit
- des bancs pour s'asseoir, ça ne va pas, les gens resteront longtemps devant les fenêtres
- il ne faut pas qu'il y ait trop de monde, ça doit être réservé pour les riverains seulement...

Quel sens de l'intérêt général !

Sandra 4 février, 13:27

Bonjour Chapeau. Personnellement je préfère voir passer des vélos sous mes fenêtres plutôt qu'un tramway. Et je préfère entendre les voix des passants et les rires des enfants plutôt que le roulement métallique des roues sur les rails, parfois agrémenté par qq grincements de freins.

Comonbaby 3 février, 11:21

À pied et a vélo !!!!!!!

15 «je suis d'accord»

Ericaetmatthieu 3 février, 11:41

Vélo et marche à pieds ! Table de pic-nic et de jeux, mur d'escalade, terrain de pétanque... Nous habitons près de porte de Clichy et nous espérons tous que cette petite ceinture devienne enfin un espace vert de promenade et de détente. Il y en a si peu dans le quartier !

14 «je suis d'accord»

Chapeau 4 février, 02:05

Pouvez-vous me rappeler à quoi servent les transports ?

le bras 3 février, 11:58

Des modes de déplacement de loisir (ou utilitaire) à pied, à vélo, en rollers, en poussette ...

12 «je suis d'accord»

Emmanuel 3 février, 21:31

Oui ! Absolument d'accord

Chapeau 4 février, 02:04

Les déplacements utiles à un pays sont ceux liés à l'activité économique.

Oui à la complémentarité des modes de transports et non à leur opposition.

La Petite Ceinture ferroviaire permet d'utiliser un concept existant : la mixité des usages.
Du vélo, du tram, des espaces verts, des gares reconverties en locaux culturels et associatifs.

Il faut donc conserver impérativement l'emprise ferroviaire des 23 km de la Petite Ceinture ferroviaire au sein de RFF comme le rappelle l'association Sauvegarde Petite Ceinture.

Emmanuel 4 février, 14:04

Bonjour Chapeau, Je ne vois aucun argumentaire sérieux dans votre intervention.

Michèle 3 février, 15:17

cher FERDANT, un axe de transport n'empêcherait nullement squats, trafics, vols...il suffit de longer le périphérique de Montreuil à Aulnay pour s'en rendre compte. Le pari d'une coulée verte bis est un pari et la première n'est pas si mal réussie, bien que la portion saint mandé- picpus soit moins agréable...et je préfèrerais admirer la danse des cyclistes et les pas des piètons que le énième trafic d'un transport collectif...Le tram roule déjà sur l'axe parallèle

5 «je suis d'accord»

FERDANT 3 février, 15:58

"un axe de transport n'empêcherait nullement squats, trafics, vols."

Êtes-vous sérieuse ? Allez voir les axes de transport ferroviaire et relevez s'il vous plaît les squats qui s'installent sur des voies en activité : ça m'intéresse !

Si des voyous prétentieux arrivent à faire stopper un TGV à l'instar des attaques de diligences du passé, ce n'est - heureusement - pas la règle en France, et les services de police comme la surveillance générale sont très présents sur les axes circulés.
http://tempsreel.nouvelobs.com/fait...

L'exemple que vous citez est celui d'une autoroute, pas d'une ligne ferroviaire !

Enfin, l'argument du tram T3 parallèle a déjà été utilisé maintes fois ... et il a tout aussi souvent été démontré que le besoin de transports n'était pas satisfait en l'état, ni pour le présent, ni surtout pour l'avenir : documentez-vous...

Emmanuel 3 février, 21:30

Cher Ferdant, nous l'avons dit et répété....créer du transport pour du transport ne pourra qu'aggraver la situation de Paris intra-muros. Une bonne solution , soutenue par le STIF, et d'éviter de traverser Paris intra-muros pour ceux qui n'en ont pas le besoin, en créant des tangentielles et des grands arcs de transports autour de Paris.

Chapeau 4 février, 02:00

Le Grand Paris n'est pas encore lancé ni fixé ni séquencé. Il répond à un besoin au long terme.
Aujourd'hui, il y a un besoin à court terme immédiat sous peine de fermer le réseau comme un rapport sur le réseau ferroviaire français réalisé par l'école polytechnique de Lausanne le dénonçait en 2000.

Une ligne de transport existe et la France, pays de l'intelligence et des concepts que personne ne reprend, veut se débarrasser d'une ligne de chemin de fer ?

Pour mémoire, les travaux du prolongement de la ligne 14 vers le nord (axe structurant du Grand Paris, ça commence mal car elle dessert le coeur de Paris) devaient commencer fin 2011/début 2012... Début 2013, il n'y a rien de fait pour l'instant !

Emmanuel 4 février, 14:03

Il n'y a pas de besoin immédiat pour la Petite Ceinture. Si tel était le cas, il y a bien longtemps qu'elle aurait été remise en service ! Pour le long terme, c'est le Grand Paris Arc Express avec des démarrage de chantier dans les prochains mois....

FERDANT 4 février, 23:15

Emmanuel, je vous conseille la lecture d'un dictionnaire, à la page où l'on définit le sophisme ;-)

Emmanuel 4 février, 23:36

Effectivement, c'est un art rhétorique qui semble bien rodé chez certains débatteurs en faveur du maintien du ferroviaire sur la PC...

FERDANT 4 février, 23:52

Emmanuel,

Le ridicule ne tue pas,
Ce qui ne nous tue pas nous rend plus fort,
Donc le ridicule vous rend plus fort.

Lansade Gérard 3 février, 21:04

Déplacement piétonnier prioritaire en espérant que le déplacement vélo soit compatible aussi par une piste sécurisée pour l'un et l'autre .

13 «je suis d'accord»

m&n's du 143 février, 21:04

A des activités douces, diversifiées et insolites qui préservent l'intimité, la magie et la diversité du lieu. Valoriser le RELIEF lorsqu'il y en a sans l'abimer. Quelques sites d'ACCROBRANCHE seraient les bienvenus ; cela permet de se sentir "dans" la nature sans l'abimer. (La ville de Lyon en a mis en place sur la colline de Fourvière).

9 «je suis d'accord»

Ditevin3 février, 21:25

J'ai l'impression d'avoir suivi le début d'un débat télévisé ou radiophonique, à ceci près que les intervenants n'ont pas la parole coupée. Puis j'ai abandonné l'idée de tout lire car trop long. Je vais me contenter d'écrire ce que je souhaite :
Parcourir la Petite Ceinture à pieds, en vélo, en petite draisine familiale (électrique ou non), en tramway panoramique (toit semi-transparent renforcé) ou dans une voiture tractée par une locomotive à vapeur.
Si seulement un de mes souhaits était exaucé, je serais un homme heureux.

4 «je suis d'accord»

chelsea1153 février, 22:09

A l'image de la ville de Berlin : un transport ferroviaire circulaire.

13 «je suis d'accord»

Emmanuel 3 février, 22:15

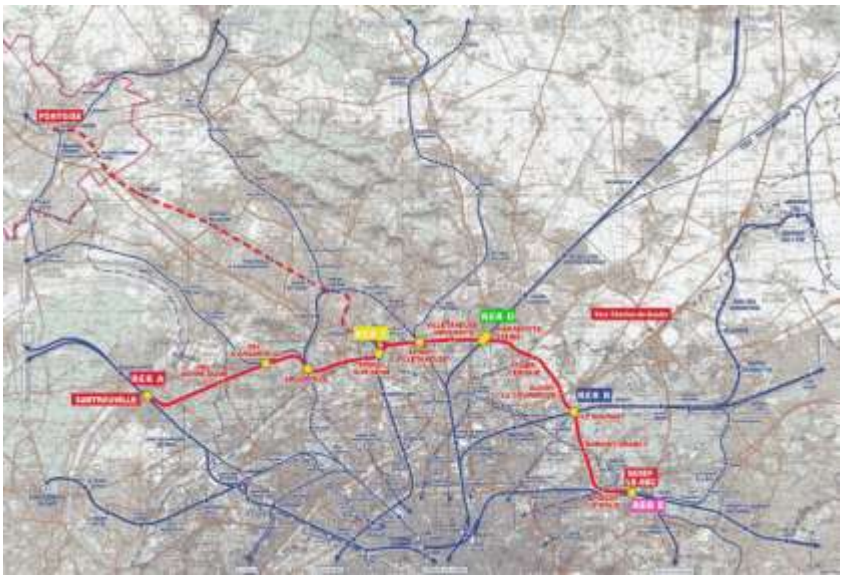
Vous confondez avec le Grand Paris Arc Express !

Chapeau 4 février, 01:53

Berlin a réutilisé sa ligne de Ceinture comme Londres d'ailleurs pour désengorger le centre de ces capitales européennes.

La Grande Ceinture impacte la Grande Couronne et la Petite Ceinture, la Petite Couronne !

Voyez cette carte de la Grande Ceinture Nord



Emmanuel 4 février, 13:59

Absolument pas ! La Petiote Ceinture c'est une desserte purement Paris intra-muros et pas du tout pour la Petite Couronne. Il est dommage encore une fois une telle malhonnêteté intellectuelle chez certains.

dominique2 4 février, 10:52

train de banlieue silencieux et rapide

ILEF 4 février, 11:17

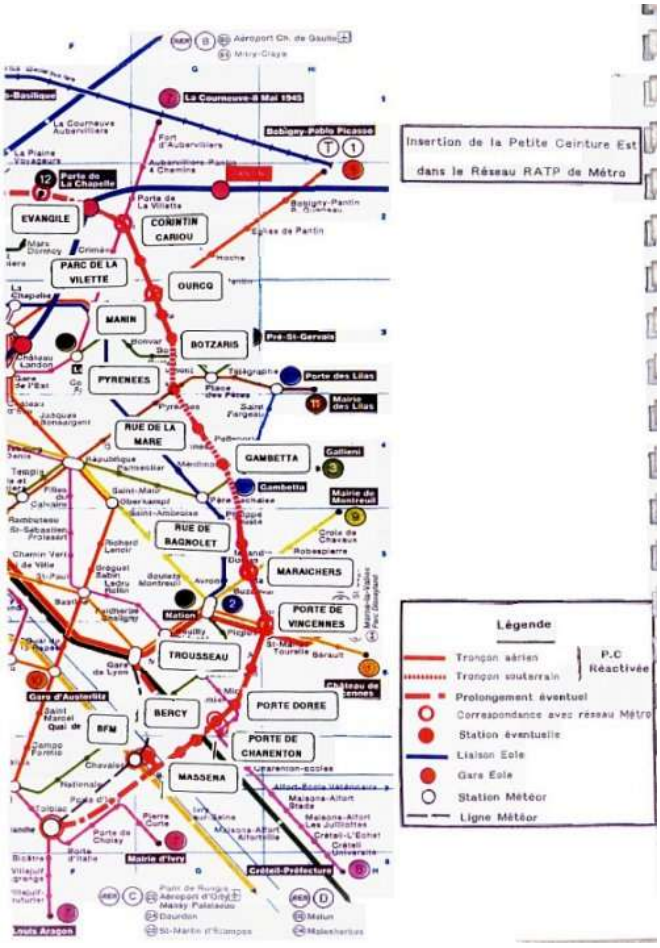
voir d'abord ce que ça coûterait et pour quels déplacements (quelles connexions avec le métro ? le réseau de bus ?)

Chapeau 6 février, 17:45

Voici une partie de la réponse concernant les connexions avec le réseau et la Petite Ceinture.
C'est une étude du STIF du début des années 2000.

La Petite Ceinture ferroviaire doit rester propriétaire de RFF sur ces 23 km sans impacte sur le gabarit ferroviaire à deux voies de la ligne.

Dans les études de RFF mises en lignes sur ce site, il est clairement mentionné que réhabiliter une ligne existante est moins cher que la création d'une ligne ex nihilo en voirie comme c'est le cas de projets en voirie de la région parisienne. Cette région parisienne a la particularité de connaître des coûts particulièrement élevés pour la création d'une ligne contrairement à d'autres régions françaises.



ILEF4 février, 11:15

Le vélo, la patinette, le fauteuil roulant, les poussettes d'enfants, les piétons... tous les transports écolo et qui ne nécessitent pas des aménagements qui coûtent +++ (pour refaire un tram, qui de toute façon sera mal connecté aux réseaux de transports existants, par exemple).

11 «je suis d'accord»

YCYCYC4 février, 11:28

La sncf prétend avoir essayé des matériels silencieux mais les résultats ont été tellement catastrophiques qu'ils n'ont pas été rendus publics. Par ailleurs je ne connais aucun riverain qui a ses fenêtres à moins de 2m de la voie ferrée..
L'abandon de la Petite ceinture est lié à l'avènement du métro et à l'impossibilité pour les opérateurs de l'époque de dégager une quelconque rentabilité. Cela n'a rien d'étonnant puisque la petite ceinture n'est pas connectée avec les moyens de transports les plus utilisés et notamment le métro. Il n'ya donc pas de perspectives sérieuses à moyen terme pour le transport de personnes. C'est d'ailleurs le principal argument qui a contribué à choisir le tramway sur les maréchaux et pas sur la petite ceinture. L'intérêt des usagers est plus important que de satisfaire la nostalgie de quelques dizaines de personnes, très performantes dans leur communication mais ne représentant qu'elles mêmes.
Quant au fret, on imagine mal comment le premier transporteur routier de France (la sncf via sa filiale) ferait sur la petite ceinture ce qu'elle n'arrive pas (ou plutôt refuse) à faire sur le réseau ferré qui fonctionne.

6 «je suis d'accord»

Emmanuel 4 février, 13:57

Entièrement en accord avec vous !!!

Nicolarchitecte 4 février, 19:52

Justement, les savants du STIF et autres instances sont-ils parole d'Évangile ? Vraiment pensez-vous que nos penseurs des transports ont toujours raisons ? Étant dans le métier je me permet de douter... Je ne suis pas aussi sûr que vous... Il n'y a qu'à voir les errements des choix entre Eole et Météor, entre autre, ou le SK de Roissy, ou encore le SK d'Austerlitz...!!! Les directions chaotiques de ces voies de transports, tantôt radiales, tantôt rocades, ça c'est la magie de leurs études... Et tout ça (Eole et Météor) a engouffré des dizaines de milliards....!!! Vous rendez-vous compte....!!!! Et les deux Ceintures pendant ce temps nagent dans le lierre.... Quel gâchis...!!! Mais c'est beaucoup moins une vitrine technologique...!!! Certes... Il faut du moderne, pas du vieux.... Eh bien ce sont les vieux qui ont fait le métro, 13 lignes en quelques années.... Et nous, une seule en plus de 50 ans... Et on fait les malins...
On nous répète perpétuellement que notre ville est parfaitement maillée avec notre super métro... Oui bien sûr, mais il est bondé du matin au soir, et pourquoi ? parce qu'il était conçu au début du XXème siècle et qu'il ne peut encaisser perpétuellement, les milliers de nouveaux habitants qui habitent sur les anciennes emprises industrielles, devenues des milliers d'immeubles... Certes, le métro d'aujourd'hui est celui d'hier mais la Ville d'hier a été densifiée et on a construit qu'une seule ligne de métro...!!! On a aussi établit le RER en 70... Heureusement... Mais attention, car aujourd'hui le RER aussi est bondé... Construisons de vraies lignes de transport efficaces avant de densifier comme le souhaite les promoteurs (qui lorgnent la Ceinture, croyez-moi)...!!!

D'autre part, j'ajoute que historiquement le métro est entré en concurrence direct avec le train, fruit de la guerre perpétuelle entre la Ville et l'État, ce qui explique que l'on a pas relié les Ceintures au métro.... Logique... C'était des réseaux différents... On a poussé le vice à circuler à droite pour le métro et à gauche pour le train... Aujourd'hui encore, on subit la guerre RATP et SNCF, devenue RFF, mais les cicatrices sont là, et il n'y a que difficilement une politique du transport qui se met en place à l'échelle de la Ville. Nous ne faisons qu'hériter de ce fardeaux politique...!!! Et il faut tenter d'optimiser cet héritage. Nous n'avons pas les moyens de nous offrir un métro à 35 milliards d'euros... Surtout quand on connait les dérives, financières et au niveau planning que cela représente pour de tels projets, alors que cet argent serait mieux utilisée dans des écoles, lycées, équipements, etc..... Gardons la Petite Ceinture pour le futur (assez proche, le T3 venant à peine d'ouvrir, et répondant à un maillage serré), et la Grande Ceinture au lieu de l'Arc Express, nom pompeux qui ne veux rien dire...!! typiquement français.... Lorsque l'on voit le tracé, le "plat de spaghetti" se tortille sans forme définie...
Au sujet des rocades, leur principal argument est de dire que tous les déplacements se font de banlieue à banlieue... Alors expliquez moi pourquoi le périphérique est bondé jour et nuit...? Et le Grand Arc Express engouffrera des milliards et ne sera jamais ouvert au mieux avant une bonne dizaine d'années pour quelques stations.... Vous verrez...
La Petite Ceinture double quasi exactement le périphérique, comment peut-on être certain de son inutilité. Personne ne peut affirmer une telle chose....!!! Elle est utile, puisque qu'on a construit le T3 en remplacement...!!! Mais il est déjà bondé et saturé....Donc.... Donc, nos penseurs n'ont pas tout prévu...
En matière de transport, il convient de planifier, d'étudier, d'optimiser, et non de vendre des projets irréalistes et à l'avenir incertain, à coups de tunneliers et de milliards... Nous serons tous des vieux cons quand il sera terminé...!!!
Les deux Ceintures ont le mérite d'exister au moins...!!! L'une de 32km et l'autre de 157km... Et elles peuvent être ouvertes entièrement à moindre frais....
Pour le prix d'un Arc Express de 60 km vous aurez deux Ceintures....!!! et même plus certainement...
Mais en France, chut, on a des idées....!!!!

dominique2 4 février, 12:00

Les boulevards des maréchaux, le périphérique, sont-ils silencieux ? Même le tram fait du bruit. On changera les fenêtres des riverains comme dans bien d'autres endroits. Et la circulation automobile en sera réduite ailleurs..
Quant aux connections avec des d'autres lignes (RER, etc), ingénieurs et architectes trouveront des solutions. Ils ont résolu d'autres problèmes aussi ardus.
Pour le frêt, cela se discute.

13 «je suis d'accord»

Cédric du Cantal 4 février, 15:32

bonjour
pourquoi ne pas développer un pédalorail comme il en existe dans le Cantal ?
voir le lien http://www.pedalorail.com

plus facile que le vélorail, un petit moteur électrique aide aux déplacements
cordialement

Vincent 4 février, 15:36

Par pitié donnez nous un peu de nature et de calme !
Une coulée verte avec des piétons et des vélos..

9 «je suis d'accord»

portland40 9 février, 21:48

Ma fenêtre donne sur une partie de ce réseau inexploité dans le 13 ème et je peux vous assurer qu'il s'agirait d'un lieu de promenade qui resterait dans l'ombre. Cela serait un immense gâchi que de perdre la vocation ferrée de la petite ceinture alors que la ligne T3 est déjà saturée et que l'IdF manque de moyens de transport. Par contre pourquoi ne pas envisager de recouvrir par endroits cette ligne une fois qu'elle sera en service pour en faire des jardins publics et autres lieux d'agréments qui rehaussés seront moins ombragés

HUMBERTJEAN 4 février, 17:20

Il est impératif de conserver la vocation ferroviaire de la totalité de la ligne de la petite ceinture. Disposer d'une telle infrastructure au coeur d'une agglomération comme Paris constitue un atout énorme pour l'avenir compte tenu des besoins à venir en transports tant de voyageurs que de fret. Le mode ferroviaire est un mode tout à fait adapté en terme d'éfficacité énergétique et de défense de l'environnement. Londres a bouclé à la fin de l'année dernière son "overground line", qui était une sorte de petite ceinture.
Pour ce qui concerne le fret les plateformes logistiques vont devoir se rapprocher du coeur de l'agglomération et la ligne de la PC peut être à cet égard tout à fait utile.

17 «je suis d'accord»

eBoc 4 février, 17:59

Très clairement, les conditions dans lesquelles se déroule ce débat montrent que tous les moyens sont aux mains d'une seule opinion ; tous les documents mis en téléchargement sont au service d'un même projet officiel :

- porté par l'exécutif parisien,
- intégré explicitement au programme électoral de sa candidate désignée à la succession du maire,
- soutenu par l'Atelier Parisien d'URbanisme (APUR), sous contrôle de l'exécutif municipal,
- relayé par tous les alliés politiques des équipes en place,
- regardé passivement par l'opposition municipale,
- au moins accepté sinon poussé par RFF, qui était antérieurement plus soucieux de son bien,
- reporté presque exclusivement par la Presse.

Le tout pour aboutir au morcellement et au démantèlement au moins partiel de l'une des voies ferrées les plus anciennes de France, au potentiel de transport énorme puisque située à la périphérie interne de l'une des villes les plus denses du monde ; et ceci sans aucune considération envers les progrès technologiques et les

accommodements qui pourraient rendre son exploitation possible et avantageuse.
Admirable démocratie à la française, en ce 21ème siècle. Et incomparable gâchis !

Et pourtant, quelle ligne du réseau ferré national, et même européen, est susceptible de desservir autant d'habitants et autant d'emplois sur si peu de kilomètres ?
Pour mettre à profit le potentiel de transport public de la Petite Ceinture, NON, toutes les solutions vraisemblables n'ont pas été étudiées, ni même envisagées !
Elles doivent l'être équitablement !

24 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 4 février, 18:18

vous noterez avec intérêt que dans la réunion en Mairie du XIXeme, le maire du 19e s'est clairement prononcé contre le projet de la Première adjointe, en privilégiant le NIMBY local, sous les applaudissement de la foule.

Carohanh 4 février, 18:33

Vous attendiez donc quelle attitude de l'élu local, qui représente les riverains massivement opposés au projet ?
Ils sont un petit peu concernés au premier chef, non ?
Leur opinion pour autant vaut-elle moins que la vôtre ?

Nicolarchitecte 4 février, 19:08

Au moins une chose est sure, je sais maintenant pour qui je ne voterai pas...!!!
Delanoë nous a trompé sur la Ceinture. Il ne nous aura pas deux fois...!!!

HUMBERTJEAN 4 février, 18:16

Il n'y a manifestement qu'un seul mode de transport auquel la PC pourrait se prêter, c'est le transport ferroviaire, soit sous sa forme "lourde", soit sous une forme plus légère telle que le tramway ou le train-tram. Il conviendra bien évidemment de protéger les riverains du bruit engendré par les circulations ferroviaires et cela est, je pense, tout à fait possible techniquement.
Des essais avaient d'ailleurs été faits il y a quelques années.
Cela étant s'il reste de la place on peut envisager une piste cyclable, car le vélo est un mode de transport dont l'usage ne pourra aller qu'en augmentant, ou des promenades pour piétons.
La vocation ferroviaire reste donc tout à fait prioritaire, raison pour laquelle il doit y avoir un gestionnaire d'infrastructure unique (RFF aujourd'hui).

22 «je suis d'accord»

Carohanh 4 février, 18:30

Bonjour,
Juste pour vous dire qu'à bien des endroit la PC est bien trop étroite pour des usages mixtes. En gros, soit c'est le tramway, soit des modes dits doux, mais pas les 2...

eBoc 4 février, 18:55

Je suis d'accord sur le mode ferroviaire ou guidé mais je pense qu'il existe une palette de systèmes de transport possibles. Se limiter au tram, au tram-train et au "ferroviaire lourd qui fait peur" est un peu réducteur. A priori, il faut rester ouvert à tout. Entre le tram-train et le RER, il y a déjà le métro léger, capacitaire et moderne, du dernier cri. Et puis, n'insultons pas l'avenir. D'autres possibilités verront peut-être le jour. L'essentiel est de préserver le potentiel de la ligne (longueur, quais et gares, gabarit, double voie, site propre). Bref, le contraire de ce que l'APUR propose.

Chapeau 6 février, 17:39

Je fais confiance aux ingénieurs français (pas les élus donc !) pour développer des systèmes de transports encore plus silencieux et respectueux de l'environnement.
La Petite Ceinture ferroviaire peut se prêter à ces expérimentations en attendant une décision politique pour sa réouverture au bénéfice des franciliens.

Elle doit être entièrement conservée au sein de RFF, soit 23km de ligne sans impacte sur l'emprise ferroviaire.

Carohanh 9 février, 14:17

Oh mais quelle superbe idée, Chapeau ! Mais comment les ingénieurs français n'y ont-ils pas pensé avant ?

C'est tellement plus amusant de devoir acheminer le matériel d'essai en semi remorques, de l'assembler à l'air libre, de déplacer les ingénieurs et techniciens avec leurs camions d'équipement ... plutôt que de tout tester sur place dans des Centres d'essais ferroviaires spécialement conçus pour cet usage dans les sites de production.

Mais je vous accorde le fait qu'au moins vous avez le souci de protéger les petits oiseaux et la biodiversité, à défaut de vous soucier de vos semblables.

BETTYBOOP 4 février, 21:27

NON au projet du tram sur la partie du 19è arr.
OUI à un lieu de promenade tout en prévoyant de la vidéosurveillance au niveau des tunnels pour ne pas que ces lieux deviennent des repères de dealers, prostituées ...
SVP préservez cet endroit unique & magique.
STOP à l'urbanisation à outrance.
OUI à la verdure et à la biodiversité.

10 «je suis d'accord»

Voronwe 5 février, 08:09

"Préserver ce lieu unique et magique" ? Ce lieu unique et magique est avant tout une voie ferrée et a été conçu pour ça. Réouvrir la voie ferrée ne serait pas le détruire, au contraire, seulement le rendre à sa fonction première...qui n'est pas incompatible avec une voie de promenade (comme le long de la Seine pour le T2)

Chapeau 6 février, 17:36

Entre 1869 et 2003, peu de riverains ont réclamé la fermeture de la ligne alors que les trains de l'époque étaient maintes fois plus bruyants et à vapeur en plus !

JACOMET PIERRE 4 février, 22:03

un tram-train reliant la gare de PARIS-EST à la gare de BIBLIOTHEQUE (13 ème)
serait très utile

9 «je suis d'accord»

Chapeau 6 février, 17:35

Voici le rapport d'étape de RFF et SYSTRA réalisé en 2006 pour exploiter une liaison des Batignolles vers la gare des Gobelins.

La partie références de ce site met (enfin !) en ligne les études de RFF concernant les potentialités d'aménagements de la Petite Ceinture pour les voyageurs et les aménagements pour les riverains.
> http://lapetiteceinture.jenparle.ne...

Néanmoins, RFF doit rester le propriétaire des 23 km de la Petite Ceinture ferroviaire.

TiLoo 4 février, 22:27

Je verrai bien la Petite Ceinture comme un espace de promenade pour les piétons et les cyclistes, tout en y laissant les rails pour le côté patrimoine (de plus, je suis certaine que les enfants aimeront marché dessus et jouer au petit train, à condition bien sûr que certains aménagements soient fait pour pas que cela soit dangereux). Et financièrement, il ne serait probablement pas judicieux d'en faire un tram-train, ces dépenses devraient plutôt être utilisées pour renforcer les lignes de métro, bus, train, RER et tram déjà existant.

11 «je suis d'accord»

Ditevin 4 février, 22:41

Sur une ligne ferroviaire classique à forte fréquentation, chaque sens de circulation a sa propre voie. Normal ! me direz-vous et vous aurez raison, pas besoin d'entrer dans les détails.

Est-il possible d'avoir deux voies sur la totalité du parcours de la Petite Ceinture ?
En d'autres termes, est-il possible d'assurer la régularité et la fréquence des rames, et surtout la sécurité des voyageurs, si l'option "tramway" est retenue ?
Et dans cette optique, si la question n'a pas déjà été posée, que penseriez-vous d'un usage ferroviaire en semaine et d'un usage pédestre les samedis et dimanches ?

6 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 5 février, 16:11

Bonne idée, pas bête du tout puisque la vocation tramway est tout à fait compatible avec les espaces urbains ouverts aux piétons et vélos... A étudier en détail bien entendu... Même si le tram est freiné, il est tout de même en site propre et donc plus rapide que le T3...
Tram de Tours avec Vélo sur le côté et sans clôtures, donc ouvert aux piétons....

Cosinus 4 février, 23:41

Transport ferroviaire fret et voyageurs, et uniquement.
Dans 50 ans nous serons maudits si nous laissons sacrifier ce patrimoine ferroviaire.
Il faut préserver l'avenir en conservant toutes les infrastructures, gares, raccordements.

21 «je suis d'accord»

Ditevin 5 février, 19:51

Je pense aussi que la conservation de ce patrimoine ferroviaire unique au sein d'une capitale comme Paris, ville de romance pour des millions de français et d'étrangers, est bien plus qu'une nécessité. Ce patrimoine est un créateur de rêves et d'émotions que nous ne retrouverons jamais plus si nous choisissons trop vite une "voie" plutôt qu'une autre.
Il faut garder les rails, les traverses, les aiguillages, les gares et leurs quais, les tunnels, les ponts, les pierres, les murs et remparts, les tranchées, etc.
Il faut décrasser ce qui est sale, embellir là où c'est nécessaire et sans plus pour ne

pas dénaturer l'âme de ces lieux propices à des reconstitutions historiques.
C'est je pense le strict minimum. Après, réfléchissons sur les usages possibles...

Jean-Luc 92330 5 février, 14:58

Gardons à la petite ceinture sa vocation initiale.
C'est une chance unique que de pouvoir avoir ce réseau existant (réutilisable en transports de passagers à moindre coût).
Cela permet un "doublement" du tram (qui ne marche pas par tous les temps).
Les interconnexions (même si parfois imparfaites) permettront de pallier les dysfonctionnements de certaines lignes (RER B, connexion Cité U).

22 «je suis d'accord»

Clement 5 février, 16:35

Certains tronçons pourraient devenir des pistes cyclables pour rejoindre les bois de Boulogne et vincennes sans feu rouge et sans carrefours.

6 «je suis d'accord»

Guillaume 5 février, 16:51

Transport de voyageurs et de marchandise.

17 «je suis d'accord»

Fantomas 5 février, 17:53

transport ferroviaire de personnes, de marchandise (pour la logistique urbaine)

12 «je suis d'accord»

Michou 5 février, 18:01

Promenade à pied et piste cyclable

11 «je suis d'accord»

Tomo96 5 février, 21:45

Transport ferré fret (local) et voyageurs rapide (arrêts éloignés type ligne 14) :
ligne intégralement à deux voies.
Recréation liaison ferrée Pont Cardinet <=> Auteuil immédiate (cadence 1/4 d'heure).
Création liaison ferrée en rocade rapide (interstations de 750 1000m) sur le reste de la ligne (Boulevard Victor <=> Gare du Nord/Avenue de Clichy avec une cadence aux 1/4 d'heure).
Si possible, réouverture complète avec viaduc sur la section Auteuil <=> Boulevard Victor.

12 «je suis d'accord»

gil L 5 février, 23:36

D'abord refuser "la vente à la découpe" de cet ouvrage exceptionnel que constitue l'anneau de la Petite Ceinture, qui coupe a 90° de nombreuses radiales ferrées, ce qui est exceptionnel !
Ensuite, comme cela est déjà largement exprimé, conserver et préserver le foncier, et son espace en empêchant toute tentative de réduire son potentiel pour du transport.
Un transport innovant des marchandises, silencieux, non polluant devrait enfin ici trouver des opportunités pour être expérimenté et se déployer à terme ailleurs.
Ceci évidemment en préservant la biodiversité présente, et tant que possible des cheminements "doux".

16 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 6 février, 04:56

la cession à la Ville de Paris du foncier n'est pas une "la vente à la découpe" ; cela reste un "Bien Commun" public. RFF est une étrange structure juridique, et n'est pas le seul moyen Public de préserver et gérer le foncier de la PC., En revanche, prohiber toute privatisation de ce foncier, et notamment toute cession à des promoteurs immobiliers.
Il ne fait aucun doute que la Ville de Paris, est capable, tout aussi bien que RFF, de gérer l'espace. Pour la circulation elle-même, elle s'appuiera sur des partenaires qualifiés, ... Ce n'est pas RFF qui fait rouler les trains ...
Dans le cahier des charges, comme proposé par l'Apur, pour la partie Est (XIXe, XXe, XIIe), la Ville de Paris doit s'engager à conserver et maintenir le potentiel des infrastructures dans l'objectif d'un Transport public sur voie ferrée, à maintenir ce patrimoine, bien commun de l'agglomération parisienne. ne commettre aucune atteinte irréversible à cette vocation de circulation publique avec voie ferrée. Mais une circulation écologique, respectant la biodiversité (voir forum ad hoc).
Tout à fait d'accord donc avec vos 3e et 4e alinéas : transport innovant, conforme aux impératifs du Développement durable, et en préservant la biodiversité.

Jpcrest 6 février, 16:21

un double cheminement tout le long de la Petite ceinture : à savoir un cheminement pour piétons et voitures d'enfant couplé à une piste cyclable à double sens qui serait la "Voie Verte " de Paris

12 «je suis d'accord»

Chapeau 7 février, 01:20

Et les personnes qui vont au travail entassées dans le réseau de transport parisien ?

Carlotadesign 6 février, 18:54

Un cheminement piétonnier accessible à tous ;proposant une découverte de faune et de flore spécifique à ce lieu.

10 «je suis d'accord»

Chapeau 7 février, 01:19

Les experts et expertises liées à la question de la biodiversité soulignent bien qu'il faut réduire au maximum les flux humains si l'on veut justement la préserver.

ludovico6 février, 22:33

s'il ne fait aucun doute de la valeur historique de cette ligne, il n'en fait pas non plus de la désuétude de ces installations. Pourquoi ne pas s'approprier ce lieu tel un musée, un parcours pédestre ?, cycliste ?, électrisé ? dédié à ce musée, quelque chose qui transigerai un peu avec le futur grand paris....

6 «je suis d'accord»

Srfk 6 février, 23:05

Je fais souvent du vélo, mais il faut se poser la question si on fait une piste cyclable comment les vélos vont monter sur les ponts, ou descendre en bas ? La plupart de la ligne n'est pas au niveau de la rue. Pour les courts et moyens trajets les pistes cyclables à côté du T3 vont toujours gagner.

1 «je suis d'accord»

Chapeau 7 février, 01:18

C'est sûr que s'il y a des pentes d'accès au vélo pour la Petite Ceinture, ce ne sera engageant.

L'exemple de la coulée verte de la Bastille est flagrant. Les personnes qui arrivent de la gare de Lyon et qui veulent aller à la Bastille en ayant de la verdure sur leur chemin ne vont pas gravir les escaliers puis les redescendre. C'est repoussant de part le cheminement proposé.

Srfk 6 février, 23:05

Je fais souvent du vélo, mais il faut se poser la question si on fait une piste cyclable comment les vélos vont monter sur les ponts, ou descendre en bas ? La plupart de la ligne n'est pas au niveau de la rue. Pour les courts et moyens trajets les pistes cyclables à côté du T3 vont toujours gagner.

1 «je suis d'accord»

Chapeau 7 février, 01:18

C'est sûr que s'il y a des pentes d'accès au vélo pour la Petite Ceinture, ce ne sera engageant.

L'exemple de la coulée verte de la Bastille est flagrant. Les personnes qui arrivent de la gare de Lyon et qui veulent aller à la Bastille en ayant de la verdure sur leur chemin ne vont pas gravir les escaliers puis les redescendre. C'est repoussant de part le cheminement proposé.

mouranche daniel 7 février, 00:20

Pour sauver la PC, je crois qu'il est urgent de sortir de l'attentisme et de propose un projet transport pour 2030, dernière échéance du SDRIF.

J'ai une idée : en faire une rocade pour un tram-train qui maillerait toutes les radiales RFF (support des RER et des transilien) entrant sur Paris et les lignes de métro - RER, tandis que d'autres trams train remplaceraient les transiliens sur leur tronçon de petite couronne. Pourquoi des tram trains ?
- sur les radiales : parce qu'ils peuvent sortir du faisceau avant leur gare terminale, ce qui redonnerait de la capacité à celle-ci, et peuvent poursuivre sur un trajet parisien plus ou moins long. Ainsi en était-il d'un projet AUT Hauts de Seine dont l'intérêt a été reconnu par la Région en 2006, consistant à découpler le service Versailles Chantiers- Montparnasse du reste de la ligne N (Rambouillet, Mantes, Dreux) par un tram-train poursuivant rue de Rennes ...
- sur la PC : parce qu'il sera probablement difficile d'assurer la continuité de la VF et de lui offrir tous les franchissements nécessaires (je pense par exemple à l'avenue de France) sur tout le tour de Paris.

On peut aussi perfectionner le réseau avec des services mixtes : en U pour relier sans correspondances 2 gares parisiennes via la PC, en baïonnette pour permettre par exemple à un riverain de la ligne N de petite couronne comme moi de rejoindre directement la gare de Lyon. Le service serait à petite cadence (20 mn ?), de manière à s'intercaler sur le service principal radial ou circulaire (5 à 10 mn). Et bien sûr du fret fer d'avant dernier kilomètre.

La petite ceinture parisienne peut devenir la meilleure rocade des grandsparisiens, notammet du point de vue accessibilité et qualité de correspondance. Comme elle ne pourra pas offir une capacité comparable à celle de la ligne rouge sud du Grand Paris, ou même des métros de rocade 2 et 6, il faut lui réserver des services un peu spécialisés, comme celui des grands arcs ou celui des liaisons entre gares parisiennes, ou entre gares de banlieue d'un faisceau et gare(s) parisenne(s) d'un autre faisceau. Vitesse, accessibilité, mixité, ouverture sur les grandes gares feraient son attrait, mais au détriment de sa fréquence, de sa finesse de desserte et de sa capacité : il faut de tout pour faire un bon système de transport dans une métropole comme Paris. Pour mémoire le projet de PDU limite son ambition à une croissance de 20% de l'usage des TC en 10 ans, c'est à dire pas plus que les 10 années écoulées, car il n'ose pas considérer comme sûr une croissance équivalente de l'offre. Installer des trams trains sur la PC avant 2030 est tout sauf superflu ou redondant. En plus c'est finançable !

7 «je suis d'accord»

Chapeau 7 février, 01:23

Pour cela, il faut conserver les 23 km de la Petite Ceinture ferroviaire au sein de RFF et valoriser cette ligne grâce au train ce qui évite les flux humains massifs sur la plateforme ferrée.

Gilles Jardinier 7 février, 11:37

Surtout pour Chapeau, et pour tous ceux qui ont une vision un peu large des transports :
Lisez le Parisien, en date d'aujourd'hui 07 février :
un gros "dossier RER"
" Voici les mesures d'urgence prévues pour le RER
Le rapport qui sera examiné par le conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France prévoit d'améliorer les conditions de voyage des centaines de milliers d'usagers qui empruntent les différentes lignes du RER."

Mireille 7 février, 10:32

modes de déplacements : piétons - vélo (si assez large)

12 «je suis d'accord»

Anne-Lise 7 février, 11:47

vélos + tous objets roulant non motorisés, piétons. Avec un accès par rampes douces et par ascenseurs.

12 «je suis d'accord»

Raphaoule 7 février, 15:25

Lieu de promenade type coulée verte avec possibilité de piste cyclable si assez de place.

10 «je suis d'accord»

Favier Lionel 7 février, 15:37

Comme je l'ai rappelé lors de la réunion de lundi dernier à la mairie du IIème arrondissement, je suis favorable à la préservation des capacités ferroviaires de ce qui subsiste de la petite ceinture en dehors de la partie affectée au RER C. Cette dernière ligne a justement pu être réalisée parce que le raccordement de Boulainvilliers, inutilisé depuis la disparition du dépôt du Champ de Mars, n'avait pas été aliéné malgré la valeur des terrains dans le XVIème et l'absence pendant longtemps de perspectives d'avenir. Les besoins de transport évoluent rapidement sans qu'on puisse forcément les prévoir, et une infrastructure en zone urbaine dense , surtout si elle permet de mailler des lignes existantes ou en projet, est un atout essentiel pour l'avenir.

Cela prend d'autant plus d'importance aujourd'hui avec les réflexions sur le développement d'une logistique urbaine faisant le plus possible appel à des solutions alternatives à la route. Déjà les statistiques de trafic du tramway sur les boulevards des Maréchaux montrent qu'une grande partie des voyageurs l'utilisent en interconnexion, pour un trajet de banlieue à banlieue. Pour le fret, la petite ceinture pourrait à nouveau avoir un grand intérêt. Ce que SOGARIS réalise à Beaugrenelle avec un nouvel espace urbain de distribution pourrait aussi servir de modèle pour réactiver l'ancienne gare fret sous la dalle des Olympiades. Un projet prévoit de la raccorder au tram T3, le tram et la petite ceinture devant croiser à niveau et en parallèle l'avenue de France. Un peu plus loin, à la porte de Choisy, le futur tramway en provenance d'Orly Ville doit arriver : une occasion exceptionnelle de développer un tram fret, puisqu'à Orly Ville passe le raccordement du marché d'intérêt national de Rungis et de SOGARIS : un peu moins de camionnettes sur l'autoroute du sud et un peu plus de fret sur les rails vers des centres de distribution urbains accessibles grâce à la petite ceinture comme les Olympiades, Bercy (déjà desservi pour Monoprix) ou même La Chapelle où SOGARIS prévoit un grand hôtel logistique mixant les activités , cela ne peut être que bénéfique...Un niveau sonore qui soit acceptable par les riverains dépend essentiellement de la qualité et de l'entretien de la voie (comme sous le musée d'Orsay, il sera peut-être nécessaire d'avoir des aménagements spécifiques de voie contre les vibrations sur certains tronçons problématiques) et de l'adaptation du matériel à ce service. Cela nécessite aussi de conserver sous forme ferroviaire le tronçon de Bercy à la Porte de Vincennes. Si, comme le préconise l'APUR, le tramway T8 qui doit arriver porte d'Aubervilliers ,continue sur les voies de la petite ceinture Est , l'important pôle multimodal de la bibliothèque François Mitterrand serait alors un terminus approprié. Certains tronçons surtout au sud, comme entre Balard et le parc Georges Brassens, peuvent être transformés en promenade, à condition que celle-ci soit réversible (on ne se fait cependant pas trop d'illusions sur la "réversibilité", celle-ci étant difficilement acceptable par les riverains : raison de plus pour ne pas faire disparaître trop rapidement la fonction ferroviaire). Lors de la réunion de la mairie du IIème, j'ai appris que les trains de fret entre le faisceau de l'Est et le port de Gennevilliers devaient passer sur le tronçon Nord - Est de la petite ceinture ; un peu plus loin, au pied du futur Palais de Justice aux Batignolles, une halle logistique embranchée fer est prévue : raison de plus pour conserver la fonction de raccordement ferroviaire de tout le tronçon Est Nord Batignolles.

17 «je suis d'accord»

Bruno 7 février, 16:58

Bonjour Lionel,

Dans les années Soixante, en prévision de la fermeture du dépôt du Champs-de-Mars, il avait été envisagé de transformer le pont sur la Seine du raccordement de Boulainvilliers en pont routier. Si ceprojet avait été concrétisé, il aurait été très difficile de réutiliser ce pont pour le RER C.

Aujourd'hui, on proposerait une coulée verte !

Donc, comme vous le dites justement, il faut préserver les capacités ferroviaires de ce qui subsiste de la Petite Ceinture en dehors de la partie affectée au RER C, au Sud, à l'Est et au Nord de Paris.

Marc 7 février, 19:24

Je ne comprends pas pourquoi on a pas utilisé la petite ceinture pour y mettre le tramway ? Maintenant qu'il est sur les boulevards des Maréchaux, transformons la petite ceinture en ceinture végétale, animal libre. Pour y accueillir les végétaux, plantes indigènes et endémiques uniquement sans aucune intervention de l'humain,

jardins partagés (pour qui voudra mais aussi pour les écoliers, lycéens et pour réinsérer), animaux indigènes, animaux de compagnie (chien et chats), ruches, artistes en tout genre, cafés terrasses, bistrots, soirées, concerts, manifestations culturelles, rave, mouvements alternatifs (boutiques bio, associations, culture alternative et contre culture etc.) sportifs en tout genre, les cyclistes, les sports de glisse (roller, skater, BMX, trottinette etc.) avec des parcours sportifs.
Merci,
Marc

7 «je suis d'accord»

Duclent 8 février, 09:56

La section Place de Rungis/Parc Montsouris est à conserver pour un prolongement de la ligne de métro n°5, après que celle-ci soit arrivée Place de Rungis en provenance de la Place d'Italie, comme prévu à moyen terme. Elle serait ainsi en correspondance avec la ligne B du RER à Cité Universitaire.
Une fois les travaux réalisés, le remblayage de la tranchée actuelle de la Petite Ceinture redonnerait de la cohérence à ce pauvre Parc Montsouris, littéralement crucifié par deux voies ferrées…

saraly 8 février, 10:25

Il est en effet prévu de prolonger la ligne 5 à Place de Rungis pour desservir le nouveau éco-quartier en construction, mais il y a le problème du franchissement de la ligne 6. Les lignes 5 et 6 formaient à l'origine une seule et même ligne (sans le tronçon nation-place d'italie) et sont donc au même niveau. Mais je crois qu'il est plutôt prévu après que la ligne 5 récupère la branche kremlin-villejuif de la ligne 7, pour éviter à terme d'avoir les mêmes problèmes que sur la ligne 13. La ligne 14 devait à l'origine récupérer ce tronçon mais un autre parcours a été préféré.

Catherine BE 8 février, 15:41

A tous les modes doux (piétons, cyclistes, rollers,...) et transports en commun.

4 «je suis d'accord»

Mrriton86 8 février, 20:13

La petite ceinture est une ancienne voie ferroviaire.
Il paraît donc logique que ce soit le train qui réinvestisse les voies.
De plus une partie est déjà utilisée par le RER C.
Il serait plus logique de l'utiliser dans son intégralité comme ce fut le cas un certain temps.
Cela permettrait des connexions multiples avec les lignes de transports existantes, métros, RER ,bus ou les gares.
Si on observe le réseau des capitales européennes de tailles comparables comme Londres ou Moscou on peut observe, comme de nombreuses personnes l'ont évoqué quelles sont dotées d'un réseau de transport lourd circulaire. D'autres exemples existent comme Berlin ou Tokyo. Dans tous les cas ces lignes sont pertinentes et permettent de générer de nouveaux pôles en périphérie du centre historique et facilitent les déplacements.
Il paraît aussi intéressant de réaliser lorsque cela est possible un recouvrement des voies.
Cela permettrait une réutilisation à différentes fins comme des espaces verts, des équipements urbains à destination des riverains ou la création de logements sociaux ou autres. Cela doit être étudié section par

section en fonction des besoins et des contraintes.
L'intérêt serait de réduire les nuisances et de répondre à un besoin exprimé par certains riverains.
Plusieurs exemples de recouvrements de voies SNCF existent, le quartier sur l'emprise des voies d'Austerlitz, le jardin de l'Atlantique au-dessus de la Gare Montparnasse ou le couvrement d'une partie des voies de St Lazare par le nouveau quartier des Batignolles.
Enfin si l'avenir de la petite ceinture s'écrivait ainsi il serait judicieux d'ouvrir la deuxième ligne de ceinture existant en intégralité.
En effet le besoin en ligne tangentielle n'est pas limité à Paris. La banlieue reste encore très dense à n certain niveau de la grande ceinture et son ouverture limitée à certains tronçons la rend inopérante.

13 «je suis d'accord»

ybré 8 février, 21:13

Attention, il arrive que des infrastructures changent de fonctions : https://sites.google.com/site/compo...

Donc ce n'est forcément "logique" que la petite ceinture demeure une voie ferrée.

FlodeParis 8 février, 22:38

Si seulement ces voies pouvaient être utilisées pour les transports en commun, métro, tram ou autre ! Un vrai bol d'air pour ceux qui sont compressés sur les lignes 6 et 2 !
On entend que certains riverains pourraient être gênés par le bruit. Comparé à l'amélioration de la qualité de vie de milliers d'utilisateurs quotidien, où devons nous placer le curseur ? Nous parlons d'un bien pour tous et pas la préservation du confort d'une poignée.

17 «je suis d'accord»

Carohanh 9 février, 14:34

Bonjour,
Tout d'abord, la "poignée" de riverains s'éleverait plutôt à plusieurs dizaines de milliers de parisiens vivant au pied de la petite ceinture. Sachant que dans notre résidence, nous sommes déjà 1.400...
Il y a aussi la question du financement par rapport au service rendu. Rien que la remise en état de l'infra existante est estimée à 400M€ par RFF, ce qui reviendrait plus cher que de construire une infra à neuf.
Qui financerait ? Pas le père Noël, mais les entreprises franciliennes (qui contribuent à hauteur de 40% au budget du STIF par le biais du Versement Transport) et bien sûr le contribuable.
Si on retourne le problème, vous nous expliquez que pour qu'une poignée se déplace avec plus de confort, ce serait bien que l'on casse la tirelire à hauteur de plusieurs centaines de millions d'euros (en plus des coûts de fonctionnement et maintenance associés) et que l'on dérange pour ce faire des dizaines de milliers de parisiens.
Le tout sans étude de besoin préalable et au mépris des autres modes de déplacement.

runtime_error 9 février, 18:53

Bonjour,
« Rien que la remise en état de l'infra existante est estimée à 400 M€ par RFF, ce qui reviendrait plus cher que de construire une infra à neuf » : Eclairez moi, je ne demande qu'à être convaincu… mais n'oubliez pas, dans votre estimation d'une infrastructure « à neuf », les coûts d'acquisition du foncier, d'expropriation, de déviation des réseaux, du génie civil lourd…le tout en zone urbaine dense. Bref tout ce qui n'est pas à faire dans le cas de la PC.
Sinon j'en conviens, le terme « poignée » n'est pas très heureux… mais quand même, la ligne 2 c'est 252000 voyageurs/jours et ligne 6 c'est 276000 voyageurs/jour (STIF, 2004).
Là où je suis tout à fait d'accord avec vous, c'est qu'il faudrait effectivement qu'une étude indépendante soit menée sur le potentiel de transport de la PC, prenant en compte la présence du T3a et T3b.
Mais curieusement la Ville de Paris n'a pas demandé de telle étude…qui semble pourtant primordiale avant d'envisager un autre usage à la PC. Peut être craignait elle que les résultats n'aillent pas dans le sens qu'elle a visiblement prédéfini ?

Carohanh 9 février, 19:50

Ce coût de 400M€ a été avancé par RFF au cours de la réunion de concertation du 19ème.

Vous trouverez quelques éléments d'information complémentaires via le lien suivant, qui relate les débats publics menés à propos du T3b :
http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-extension-tram-paris/participer/questions_reponses2e5f.html?id=22

Voici des extraits :

"Des études ont été menées en 2000 et 2001 au sein du Syndicat des transports de l'Ile-de-France (STIF), sur l'opportunité et la faisabilité technique de la réouverture de la Petite Ceinture à l'est ainsi que sur les aménagements paysagers et les éléments de protections phoniques et visuelles nécessaires. Elles concluaient à la nécessité de reconstruire ponts et viaducs, compte-tenu de leur vétusté, de remettre aux normes des tunnels et de faire des travaux de réfection de la plate-forme. "

"Le cout des travaux de cette infrastructure serait plus élevé que celui des travaux menés sur les maréchaux : par exemple celui de la création des stations sur un tracé de petite ceinture parfois en viaduc, parfois en souterrain. "

Carohanh 9 février, 20:25

En complément concernant le trafic de la ligne 2, je la prends le matin à Stalingrad ou jaurès pour me rendre à Nation, et il est rare que je ne trouve pas de place assise. Est-ce que la ligne est surchargée le long du tracé du PC sans que je m'en aperçoive ? Il faudra que l'on m'explique ce que la PC pourrait lui apporter...

Concernant la ligne 6, elle est longée par la PC au sud. Mais comme nous sommes dans les quartiers riches, il y aura d'office une coulée verte...

FERDANT 9 février, 20:27

Les riverains, quelque soit leur nombre, devront évidemment faire l'objet de toute l'attention des aménageurs pour une réutilisation transport, comme c'est quasiment toujours le cas dans Paris : regardez l'exemple de la porte de Clichy où pour quelques centaines de riverains concernés, il a fallu plus d'une centaine de millions d'euros pour enterrer la ligne sur une courte distance.

Ne dites pas de sottises : vous savez pertinemment que l'offre de transport d'une PC rouverte concernerait bien plus qu'une poignée de voyageurs. La croissance en besoin de déplacement est connue, et la saturation des lignes également. Tôt ou tard, l'évidence finira par atteindre les neurones des élus et le projet se fera. Toute la question est de faire en sorte que les choix qui seront effectués prochainement ne fassent pas grimper la facture d'une manière exponentielle ou ne rendent impossible la réouverture (et dans ce cas, faites confiance aux bétonneurs qui font sisite dans les cabinets des élus pour se tailler la part du lion de vos jardinets).

FERDANT9 février, 20:36

Carohan,

Avez-vous lu les différents rapports de la Cour des Comptes depuis 2000 au sujet du tram T3 et de la PC ? Non ? Vous devriez…

Carohanh 9 février, 20:54

Ne dites pas de sottises : comment allez-vous faire pour enterrer une ligne en remblais ?
En ce qui concerne la Cour des comptes, et si j'ai bien compris les articles parus sur le sujet, le T3B coûte trop cher, c'est cela ?
Autant vous le dire, le tramway de manière générale coûte cher, beaucoup plus cher au kilomètre voyageur qu'une ligne de bus à haut niveau de service en site propre. En coût de réalisation, mais aussi en coûts d'exploitation et de maintenance.
Si c'est bien cela que dénonce la Cour des comptes, alors le projet de tramway en PC sera bien mal barré quand cela arrivera jusqu'aux neurones des élus.

runtime_error 9 février, 22:39

@carohanh : Merci pour le lien, mais je connaissais déjà ces données.
Mon intervention ne se réfère pas aux coûts respectifs de la construction du T3b et de la réhabilitation de la PC à l'Est, mais au coûts comparés de la création d'une infrastructure permettant les mêmes performances que la PC (i.e. en site propre intégral, ce que n'est pas le T3) et de la réhabilitation de l'infrastructure actuelle.

A noter que le montant de 400 M€ avancé par RFF pour la section Est n'est pas déconnant, il correspond à une actualisation aux CE actuelles des 1,6 MdF de l'étude SYSTRA de 2001. Il comprend entres autres le chiffrage des aménagements de protection phonique et des nouvelles stations souterraines.
Sinon, pour le rapport de la cour des comptes, celui-ci vise en particulier le T3a (Mais peut être bientôt aussi le T3b dans un prochain rapport…) et pointe justement du doigt la sous estimation initiale du coût de ce tram (Coût initial qui était déjà 18 % plus élevé que l'option réhabilitation de la PC Sud), et le fait d'avoir rejeté l'option PC malgré « des éléments chiffrés à priori favorables » à cette solution.
Et pour le remblai, votre réaction est tout à fait sensée, mais FERDANT ne dit pas de sottises… Aussi incroyable que cela puisse paraître c'est bien ce qui s'est passé à Porte de Clichy pour la création de la branche Pontoise du RER C : La PC y était en remblai, et le tronçon utilisé par le RER a été mis en souterrain. Un exemple à ne pas suivre… D'autant plus que les surcoûts engendrés ont contraint la SNCF (RFF n'existait pas à l'époque) à céder des terrains en surface : Le remblai a été arasé, et remplacé par un bel immeuble de bureaux, et plus loin sur la ligne les sur-largeurs de la tranchée Pereire ont été converties en parkings. Seule consolation : 400 m2 de jardins partagés ont pu être ouverts sur une petite portion du remblai arasé.

Carohanh 10 février, 09:58

Merci pour ces éléments complémentaires. Mais pour le coup, si les stations sont inclues dans le coût, je pense que les 400M€ sont bien en-deçà du coup réel. C'est juste un constat que je fais par rapport aux coûts des autres projets de transport...

La Cour des comptes s'insurge toujours contre les coûts trop élevés de réalisation des projets de transport par rapport au prévisionnel, à juste titre généralement.

En effet, cela est lié d'une part au mode de fonctionnement du STIF, qu'au passage je ne critique pas parce que je ferais peut-être pareil à leur place : pour pouvoir lever les financements, les coûts et les délais annoncés sont toujours bien inférieurs à la réalité...
Autre explication liée à la crise : depuis quelques années, les entreprises remettent des réponses à consultation en dessous du coût réel pour obtenir le marché, une forme de dumping. Elle se rattrapent par la suite avec des Travaux Supplémentaires facturés tès très chers, bien au-delà du coût réel.

En ce qui concernent le choix entre plusieurs options au sein d'un projet, sachant que les compétences de la Cour des comptes en matière de transport sont très limitées, cette dernière ira vers le moins-disant étant donné qu'elle n'a pas les compétences pour évaluer le mieux-disant. J'estime pour ma part que c'est à la Maîtrise d'Ouvrage de trancher, pas à la Cour des comptes. A chacun son métier...

Enfin, je maintiens que le fait de se contenter de coller des murs anti-bruit et des caténaires sous les fenêtres des riverains dégraderait leur cadre de vie et dévaloriserait le quartier. Que ce n'est pas un point de vue plus égoïste que de vouloir à tout prix leur imposer cela pour gagner 10 minutes de trajet.

cote9 9 février, 10:03

Transport en commun , cela parait évident !

16 «je suis d'accord»

Emmanuel 9 février, 10:10

Pas du tout ! Une écrasante majorité des participants aux débats sont contre !

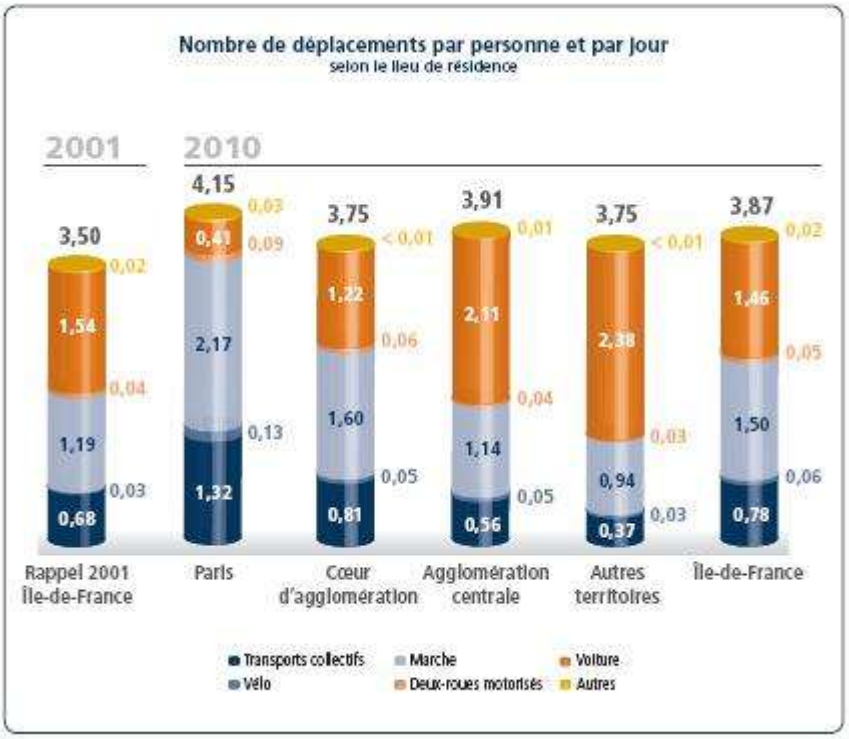
Bruno 9 février, 10:39

Bonjour Emmanuel,

Ah bon .? Vous avez vu cela où ?
Au contraire, les avis sont plutôt bien équilibrés.

Carohanh 9 février, 14:22

Pourquoi se limiter à cette vision ? Les modes de déplacement ne se résument pas à la voiture et aux transports en commun.
Je vous joins la répartition des modes de déplacement, et comme vous pourrez le constater, la marche (même pour des trajets courts) est le mode majoritaire de déplacement des parisiens.
Au nom de quoi décrêtez-vous que les transports en commun ont plus de légitimité ?



Emmanuel 9 février, 14:29

Bonjour Bruno, soit vous étiez sourd soit vous étiez absent des débats qui ont eu lieu. L'écrasante majorité des participants se sont prononcés contre les transport ferré lourd (le train fret et le train voyageur). Ou peut être finalement vous n'êtes simplement que de mauvaise foi et vous essayer d'appliquer le méthode Coué "je pense ça donc tout le monde pense comme moi" ;-)

Bruno 9 février, 15:45

Emmanuel,

Vous avez sauté un passage essentiel de l'intervention de notre table. Effectivement, nous avons refusé le transport ferroviaire lourd, mais nous avons fait remarquer que le qualificatif de « ferroviaire lourd » biaise le débat, car il existe des dispositifs de transport ferroviaire léger, comme le tram-train et le tramway. Nous avons également parlé de l'intérêt de la correspondance entre un transport sur la Petite Ceinture et le RER B la station Cité Universaitaire, dans le Parc Montsouris (et cette idée n'est pas de moi).

Nous avons également défendu la préservation de la continuité du linéaire de la Petite Ceinture, autrement dit qu'elle ne soit pas coupée, et la réversibilité des aménagements, ainsi que la préservation de la biodiversité. Une dame présente à notre table ne voyait pas d'un bon oeil une coulée verte du type 12e arrondissement, car elle considérait que ce sont des aménagements de jardins tout à fait banals.

Quant aux visites naturalistes, cela va peut-être vous étonner, mais c'est moi qui l'ait proposé. ;-)

Comme quoi, je suis ouvert au dialogue plus que vous ne le pensez. Je défends une approche mêlant transport ferroviaire léger et aménagements paysager comme sur le tramway T2.. Je ne défends pas le TGV ou les trains de ciment qui furent évoqués comme transport ferroviaire lourd par RFF.

Mais comme vous confondez transport ferroviaire lourd et transport ferroviaire léger, vous faites un contre-sens sur la nature du projet que je défends.

Par ailleurs, l'avenir de la Petite Ceinture est un sujet d'ordre régional et ce pour la simple raison que des Parisiens se déplacent en banlieue et que des gens habitant en banlieue se déplacent à Paris. Notamment pour travailler. Donc on ne peut pas faire comme s'il existait une barrière étanche entre Paris et sa banlieue ; d'ailleurs, l'octroi a été supprimé voilà bientôt un siècle. ;-)

Il ne faut donc pas limiter ce débat aux seuls Parisiens et encore moins aux seuls riverains.

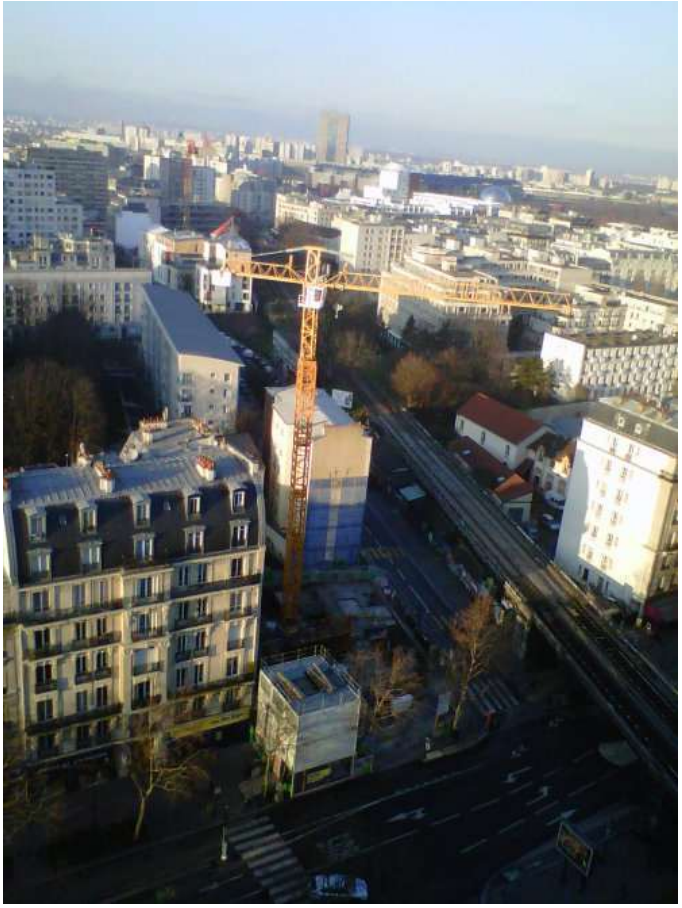
saraly 9 février, 16:00

"La marche même pour des trajets courts", ben j'espère bien que pour les trajets inférieurs à 1.5km les franciliens préfèrent la marche ! mais bon 1/3 des déplacements automobiles en 2001 étaient pour moins de 2km, donc y a encore du travail !

J’habite et je travaille dans Paris, mais à 7km. A pied à 5km/h ça fait 1h24.
J’habite et je travaille dans des quartiers haut perchés, je fais comment à vélo ?
A ce jour je mets 45min en transport pour me rendre à mon lieu de travail (dont la moitié de marche !), je mettrais 10min de moins il y a 100 ans avec les trains à vapeur de la PC, c’est quand même aberrant !
Les déplacement à pied sont fort heuresement important à Paris grâce au grand nombre de commerces de proximité, de restaurant, cinéma etc. Seulement tout le monde n’a pas la chance de pouvoir aller à son travail à pied, et cela d’autant plus depuis que les prix des logements ont été multipliés par 2 ces dernières années. Penser que les déplacements à pied sont amplement suffisant dans une ville de 10km de diamètre c’est un déni de réalité.

Carohanh 9 février, 17:16

Jolie photo.
J’en poste une autre, qui est davantage le reflet de la réalité sur le tronçon nord-est...
Je ne dénie aucun problème, je mets moi aussi un temps certain pour me rendre au travail, mais je peux m’assoir le matin dans la ligne 2 que je ne trouve pas si saturée, et je prends souvent le vélib pour me déplacer...
Pour autant, l’installation d’un tramway sur la PC ne réduirait d’un coup de baguette magique les problèmes de déplacement des franciliens. Et en générerait d’autre par la même occasion.
Depuis 100 ans, l’environnement de la PC a bien évolué. Ce serait aussi un déni de ne pas en tenir compte...



Chapeau 10 février, 14:53

Il est hors de question de dénier la question des riverains. Elle ne doit cependant pas être un prétexte pour ne rien faire.

A des problèmes techniques, il existe des solutions techniques. Les murs végétaux anti-bruits peuvent être une solution.
Les ingénieurs français pourraient travailler justement à la résolution de ces questions.

Dans d'autres villes du monde, il y a ce type de problème, ce n'est pas une raison de rester fataliste. Faisons confiance aux ingénieurs pour surmonter ces problèmes.

Emmanuel 10 février, 15:02

OK, soyez alors dans le concret : quel est le niveau sonore en décibel et le niveau de vibration que vous proposez et sur lesquels vous vous engagez vis à vis des riverains qui ont la fenêtre de leur chambre à moins de 5 mètres des voies de la Petite Ceinture ? avec quelles solutions ? d'avance merci de votre réponse détaillée et circonstanciée.

Carohanh 10 février, 18:00

Laissez tomber Emmanuel,
Chapeau n'étant pas un ingénieur français et ne travaillant visiblement pas dans le domaine des transports, il serait bien en peine de vous répondre...
Néanmoins, il ne se gêne pas pour proposer les services des riverains-rats de laboratoire pour tester les nuisances des nouveaux matériels roulants.
Pour finir, il n'a pas un rond pour mettre à exécution ses projets philantropiques vu qu'il n'est pas non plus un élu.

FERDANT 10 février, 18:42

Carohanh,

Grand bien vous fasse de faire confiance à des élus que le clientélisme et l'absence de courage politique feront privilégier les fantasmes de quelques milliers de riverains au bien-être de plusieurs millions de Franciliens. Point n'est besoin d'être ingénieur pour mesure sur l'égoïstomètre votre niveau d'empathie pour vos contemporains.

J'espère que vous ne comptez pas vous reproduire car votre progéniture, si elle accède à un certain niveau de compréhension dans les décennies à venir, jugera sans pitié votre nombrilisme et votre cécité, alors qu'elle tentera d'utiliser des transports en commun devenus impraticables !

Carohanh 10 février, 18:54

FERDANT,
Je vous prie de garder pour vous vos jugements de valeur concernant les élus, les riverains et moi-même. Je les trouve déplacés sur ce type de forum, ils polluent le débat et sont irrespectueux.
Notez que je m'abstiens de vous juger ainsi que votre famille.
Je pense justement à mes enfants qui sont en train de grandir au pied de la PC, ils ont le droit d'avoir un cadre de vie acceptable.
Pour finir, vous n'êtes pas plus que moi le dépositaire du bien commun : votre avis n'engage que vous, il ne vaut pas moins ni plus que celui d'un(e) autre.

Bruno 10 février, 19:52

Bonjour Ferdant,

Je sens que vous perdez patience ;-)

Effectivement, sur ce forum 2 ou 3 riverains expriment de manière répétée leur opposition à toute utilisation ferroviaire de la Petite Ceinture près de chez eux et ne prennent pas en compte tous les éléments du débat.

Mais ce n'est pas une raison pour réduire le débat à leur seul point de vue.

Il y a plein d'autres contributions qui enrichissent le débat que ce soit sur le thème du transport, sur le thème des aménagements paysagers ou des solutions mixtes.

Pour information, aux deux réunions publiques sur la promenade réversible en cours d'aménagement dans le 15e arrondissement auxquelles j'ai assisté, des riverains de la ligne ont pris la parole pour demander qu'il n'y ait pas de jeux pour enfants et qu'on éloigne les bancs de leur immeuble, pour ne pas avoir à subir les nuisances des futurs promeneurs. Alors le débat sur les nuisances pour les riverains est loin d'être terminée ;-)

Finalement, si les mots « immobilier » et « immobilisme » sont si proches, c'est qu'il doit y avoir une bonne raison. ;-)

FERDANT 10 février, 20:26

Carohanh,

Mes jugements de valeur se sont construits à l'expérience de plusieurs consultations du public, en débats publics, enquêtes publiques et concertations.

J’en ai appris beaucoup sur la "considération" dans laquelle certains élus pouvaient tenir leurs concitoyens, alors gardez pour l’Acte 3 de ce mauvais Vaudeville votre air faussement offensé, et souffrez que mes contributions n’aillent ni dans votre sens, ni dans celui des élus que vous parez des vertus que je leur dénie.

En matière de pollution, je préfère être un simple contributeur attentif qu’un employé de Res Publica, qui devra, pour la "restitution finale", nettoyer les écuries d’Augias après le passage de nombreux autres parleurs aux contributions "mémorables".

Je ne suis pas dépositaire du bien commun, mais en tant que citoyen, Francilien, Parisien, usager des transports saturés et riverain, j’exprime mon avis et je le MOTIVE avec quelques arguments et documents sourcés (faites-en autant, chiche ?).

Je dis et je répète que rien ne doit être aménagé qui ne respecte les règles d’une élémentaire prudence et humilité (des vertus rares en politique), du développement durable et donc de la possibilité à terme de réutiliser ce bien commun qu’est la PC, qui nous a été léguée par nos prédécesseurs !

Comme le fait remarquer Bruno, j’ai hâte que nous passions à la prochaine phase de cette opération de communication, pour pouvoir justement mesurer à quel respect nos élus auront droit.

Emmanuel 10 février, 20:37

Bonsoir Bruno, je vous remercie pour le joli jeu de mot totalement hors propos, et au nom des dizaines de milliers de riverains de la Petite Ceinture, nous attendons toujours, que l’on soit riverain ou non, des éléments concrets sur le niveau sonore et le niveau de vibrations sur lesquels les défenseurs du ferroviaire sur la Petite Ceinture sont prêts à s’engager ? bizarrement, personne ne répond plus là... ;-)

Carohanh 10 février, 21:19

Bon, je vais attendre ma punition divine avec moult châtiments pour avoir osé m’exprimer sur ce blog à l’encontre de vos idées, même pas d’accord pour un petit mode mixte (je suis prête, j’ai fini mon repassage).
Toutefois, ce n’est pas parce qu’il ne reste plus que 2 ou 3 riverains qui osent encore s’exprimer sur ce blog (qui accessoirement ne s’expriment pas plus que vous), que vos idées sont majoritaires. Loin s’en faut...
Et ce n’est pas en tirant à vue sur les riverains, les élus et j’en passe que vos parviendrez à convaincre à propos de vos projets.

Bruno 10 février, 21:42

Bonsoir Emmanuel,

Attendez que l'on prenne le temps de vous répondre. Qu'est-ce que vous êtes impatient ! ;-)

Vous n'avez pas trouvé d'information sur le Web à ce sujet ? Une petite recherche sur ce site dans la rubrique « Documents à télécharger » vous aurait permis de trouver des éléments de réponse pour le transport de fret, au travers de « l'Etude des conditions d'exploitation de la Petite Ceinture dans l'Est parisien, SYSTRA pour RFF, 2006 » qui se trouve sur cette page : http://lapetiteceinture.jenparle.net/spip.php?article49

Il y au moins l'un des PDFs qui composent ce document qui évoque la question des nuisances sonores et de leur traitement. Je vous laisse regarder par vous même.
Vous y verrez également des informations sur l'intérêt de réutiliser la Petite Ceinture pour du transport de fret.

Sinon, pour du transport de voyageurs de type tramway, je vous renvoie vers le rapport final du STIF (à l'époque il s'appelait encore le STP) de février 2000 sur une « ligne de tramway en rocade Sud de Paris » qui évoque la question du bruit provoqué par la circulation d'un tramway sur la Petite Ceinture de la manière suivante (à partir de la page 9) :

Données & chiffres clé :

niveau sonore du tramway partout inférieur aux normes admissibles

dans quelques zones calmes, dont certaines susceptibles d'être classées zones d'ambiance sonore modérée, la contribution du tramway dépasse le niveau sonore ambiant préexistant.

Une campagne de mesure du niveau sonore ambiant préexistant de jour laisse à penser que sur une part significative du tracé, les abords de la nouvelle infrastructures sont à classer en zone d'ambiance sonore modérée (les mesures de nuit restent à réaliser).

Les calculs prévisionnels effectués pour une cinquantaine de points représentatifs indiquent que le niveau sonore est partout inférieur aux normes admissibles, de jour comme de nuit (en se basant sur le projet d'arrêté d'application du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995).

Cependant, dans quelques zones calmes (rues de Cadix, Pierre Mille et Brancion dans le XVè arrondissement, rue Gandon dans le XIIIè), la contribution du tramway dépasse le niveau sonore ambiant préexistant (de 0,5 à 3,5 dB(A)), mais reste inférieure à la limite admissible à ces endroits.

Pour ces zones et quelques autres, des protections phoniques sont prévues ; une étude fine permettra d'en déterminer la nature : ce pourrait être, selon les cas, des merlons de terre, des écrans absorbants bas, des écrans absorbants hauts (pour les sections en tranchée ouverte), ou encore des écrans encageants (c'est ce dernier dispositif qui semble le plus efficace). L'efficacité des ces dispositifs sera renforcée par des écrans absorbants d'entrevoie. Avec ces aménagements, les calculs prévisionnels montrent que la contribution du tramway est au plus de l'ordre de l'ambiance sonore préexistante.

Par ailleurs, un dispositif de protection phonique est également envisagé pour le viaduc de Vaugirard ; là encore, une étude fine reste à mener pour en déterminer la nature, parmi plusieurs possibilités (engravement, écran, etc...).

Emmanuel 10 février, 22:21

Bonsoir Bruno, l'étude mentionne bien des solutions et rappelle qu'il y a énormément de "points durs" du fait de la présence habitations à moins de 6 mètres des voies de la Petite Ceinture. Par ailleurs, les études sur le niveau sonore ne mentionne que le cas du tramway (réputé plus silencieux que le train), et même pour le tramway le niveau sonore augmente jusqu'à +250% par rapport à une ambiance sans tramway...que dire du niveau sonore avec les trains-fret et TGV envisagé par RFF sur la Petite Ceinture !!!!! et bien sûr rien sur les vibrations, nuisances reconnues aussi...

runtime_error 11 février, 21:33

Petite précision quand même : 3,5 dB c'est x2,24 donc une augmentation de 124 %, pas 250 %.
Par ailleurs, l'étude sur le tram en rocade sud mentionne que ces dépassements du niveau pré-existant sont ponctuels, se rapportent à des zones peu bruitées, et ne prennent pas en compte les dispositifs phoniques qui seraient implantés à ces endroits.
Enfin, l'étude SYSTRA mentionne des points durs d'insertion mais de là à qualifier que leur nombre est « énorme »…

Emmanuel 11 février, 22:37

Oui, je m'excuse de l'erreur de ma part. C'est bien 124% d'augmentation du niveau sonore du au passage d'un tram ce qui correspond bien PLUS DE DEUX FOIS LE NIVEAU SONORE AMBIANT...il ne faudrait tout de même pas minimiser cela, c'est absolument pas négligeable comme nuisance pour les riverains. ET il y a énormément de points durs qui sont listés dans l'étude qui ne correspondant qu'au une sou-section Est de la Petite Ceinture...Enfin je n'ai vu aucun chiffre ou étude complète sur les nuisances dues aux vibrations occasionnées tant aux

habitants (troubles physiologiques) qu'aux immeubles (risques matériels...)..Ne minimisez pas les impacts svp par honnêteté intellectuelle

Gilles Jardinier 12 février, 00:53

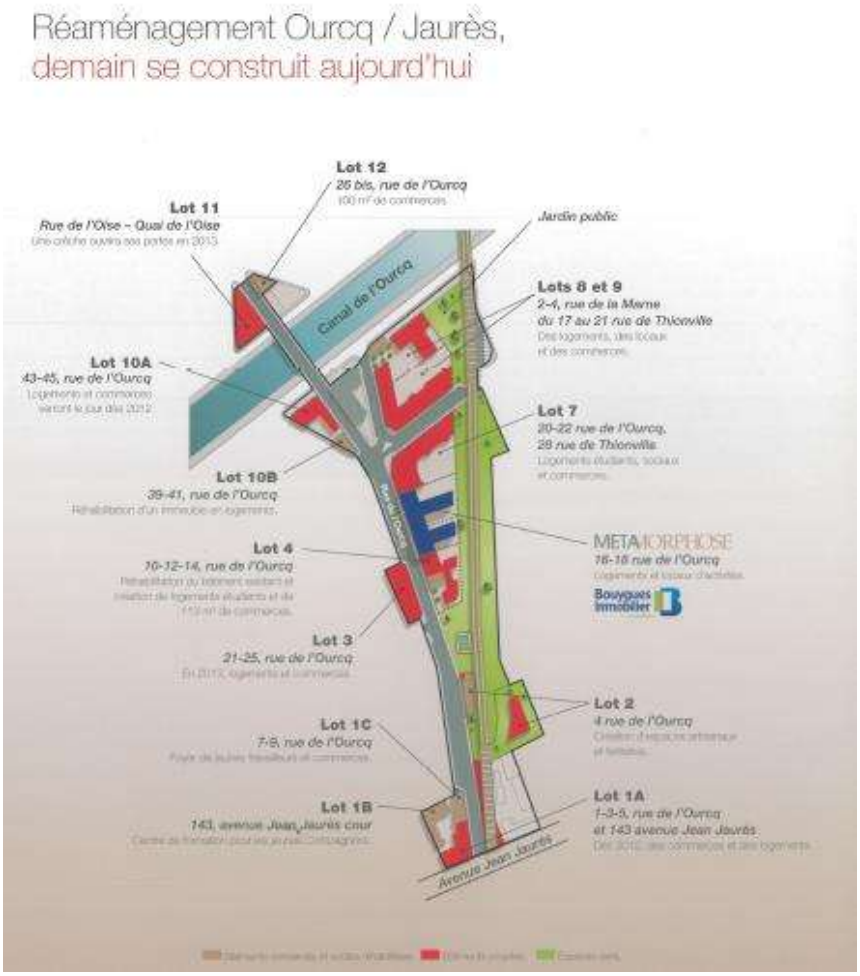
notons ici qu'un simple scooter en accélération dans une rue calme, comme la rue de l'Ourcq la nuit par exemple, peut vous infliger + 25 à +30 dB.
Tout est relatif

Emmanuel 12 février, 13:16

Le bruit provoqué par certains scooters ont aussi anormalement élevé...tout à fait d'accord...ceci étant dit, cela ne veut pas dire qu'il faille l'accepter tant pour les scooters que pour les autres moyens de transports. La pollution sonore doit être prise très au sérieux. Il me semble d'ailleurs que des contraventions peuvent être données si l'on fait trop de bruit à titre individuel.

Carohanh 12 février, 13:28

Je trouve patriculièrement intéressant l'exemple du scooter le long de la rue de l'Ourcq.
Parce que cette rue est en pleine réhabilitation, et que cela permet de prendre en compte cette configuration nouvelle qui ne doit pas figurer dans l'étude, ainsi que les centaines de familles et d'étudiants qui vont bientôt s'y installer.
Je vous joins donc le nouveau plan d'aménagement de cette fameuse rue.
Vous constaterez que la plupart de ces nouveaux logement donnent en cour sur la PC, de manière à leur épargner un certain nombre de désagréments de la voirie.
Le bruit du scooter, ils l'entendront peut-être mais de manière ponctuelle et affaiblie.
En revanche, on leur propose avec un tram en PC (voire même un RER pour certains) un bruit d'ambiance (jusqu'à quel point modéré, je ne le sais pas) à intervalles de quelques minutes, et cela de 5h matin à 2h du matin. Serait-ce du Barry White, je pense que cela dérangerait quand même. Surtout l'été où les gens aiment dormir la fenêtre ouverte...
Certains de ces logements neufs ont des vues principales à quelques mètres des rails, car RFF a consenti à vendre très cher les surlargeurs aux contructeurs. Donc on peut dire que ceux-là seraient aux premières loges...



runtime_error 12 février, 21:00

Emmanuel, il est nullement dans mon intention de nier les impacts que pourraient provoquer une éventuelle reprise des circulations ferroviaires sur la PC. Il me semblait juste nécessaire de faire ces précisions, car résumer les deux études à une augmentation générale du bruit ambiant pouvant aller jusqu'à 124 % me semble un peu excessif…
Vous conviendrez j'espère que le problème des nuisances est complexe, et que les « intensités » de celles-ci sont très variables tout au long du linéaire de la PC, et qu'elles restent dépendantes du positionnement relatif de la plateforme par rapport aux habitations.

Bruno 9 février, 15:13

Bonjour,

Le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), voté le 25 octobre 2012 par le Conseil Régional, est disponible sur le site de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAURIF) : http://www.iau-idf.fr/debats-enjeux/le-schema-directeur-de-la-region-ile-de-france-sdrif.html.

Le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif)évoque la Petite Ceinture de la manière suivante (source : document 2-Defis_Projet_spatial_Objectifs.pdf, page 136) :
« L'armature historique de ports urbains et de sites ferroviaires, parfois dégradés et sous-utilisés, est disponible notamment en cœur de métropole entre Paris intra-muros et l'A86.

Pour jouer un rôle alternatif au mode routier dans l'approvisionnement de la ville mais également dans l'évacuation des déchets, ceux-ci devront être préservés, modernisés et mis en réseau grâce aux interfaces entre domaines routiers, ferroviaires et fluviaux.

La Petite Ceinture mérite de conserver sa vocation fret. Pour ce faire, toute autre aménagement devra être réversible et précaire.

Enfin, l'urbanisation dans leur environnement immédiat devra être compatible avec l'activité de ces sites.

L'intervention de la puissance publique pour préserver ou reconquérir ces emprises foncières, dégradées voire polluées et parfois sous exploitées, est indispensable pour éviter leur aliénation, voire leur disparition alors que leur nécessité est dorénavant avérée pour répondre aux exigences du développement durable. »

On comprend mieux pourquoi la Région Île-de-France n'a pas été conviée à cette "concertation" municipale.

11 «je suis d'accord»

Urbmobil 9 février, 18:49

Pour les sections sud et sud-est (sauf section entre austerlitz et gare de lyon , l'aménagement devra être conçu non pas pour des déplacements, mais pour d'autres usages variés liés aux loisirs, au plaisir de la nature, en favorisant la fonction sauvage de certaines sections. A exclure un aménagement linéaire de type promenade plantée. Il faut une variété d'aménagements.
Pour les parties nord et est (jusqu'à la porte de Vincennes), combiner déplacements de promenade et à terme transport de voyageurs. Etudier de manière approfondie la faisabilité d'un transport de fret sur le tramay T3,

2 «je suis d'accord»

Chapeau 10 février, 17:03

Voici une carte des trafics agrégés de RFF concernant l'utilisation du réseau dans Paris, et en France en 2007. Depuis le trafic croît inexorablement.

Une rocade supplémentaire, existante de surcroît, ne devrait pas être de trop pour soulager un peu plus l'existant.

11 «je suis d'accord»

Carohanh 10 février, 18:17

Dans la même veine, je propose de prolonger l'autoroute A6 le long de la PC. Cela permettrait de soulager le périph qui en a bien besoin...
Non mais sérieusement, vous n'en avez vraiment rien à faire des milliers de familles qui vivent au pied de la PC. Notez que cela fait un bout de temps que je m'en suis aperçue.

Emmanuel 10 février, 21:16

MDR et oui à la suppression du Canal Saint Martin pour une vraie autoroute urbaine digne de ce nom...non mais ! comme dans les année 70...Oui au tout transport sans réfléchir à une approche raisonnée de nos modes de transports en Ile de France ! je plaisante bien sûr quoique certains ici semble bien partisan de cela....

Gilles Jardinier 10 février, 22:27

absolument d'accord avec Ann-Karo : mais pour prolonger la A1 le long de la PC, juste devant vos fenêtres.
ça vous fera beaucoup de bien, vous qui défendez si bien le tout bagnoles.

Emmanuel, ne dites pas de C... j'ai qqs jardins le long du canal Saint-Martin, et je n'y ai jamais vu circuler un tramway. Ni un train d'ailleurs.

Emmanuel 10 février, 22:34

Gilles, et vous n'avez pas d'autoroute (une vraie 2x3 voies pour les voitures) en lieu et place du Canal Saint Martin car il y a eu une défense acharnée de ce lieu magique dans les années 1070 ! C'est le même combat aujourd'hui avec la Petite Ceinture...du plus du moins

Gilles Jardinier 10 février, 23:51

Pour le Canal Saint-Martin, ce n'est pas tout à fait vrai : j'y étais ...
Ce projet, comme la radiale Vercingétorix au sud, a été lancé par le Conseil de Paris en 64, puis porté par Pompidou. Seules les Voies sur Berges ont pu être réalisées.
La crise de 74, la mort de Pompidou, et l'absence de l'argent nécessaire, ont mis fin à ces rêves pharaoniques. Maintenant on a le chantier des Halles, ce n'est pas mieux.

A l'époque, il n'y a eu aucune mobilisation des riverains. Juste quelques intellectuels, et pré-écolos, qui n'habitaient même pas là, et quelques squats d'artistes Russes ou d'Europe centrale, dans des usines abandonnées, avec une mentalité post-Brigades Internationales ... Des gens passionnants, d'ailleurs.
Le Canal saint Martin était bordé d'usines, déjà pas mal délabrées, et les ouvriers habitant là n'avaient pas vraiment ce genre de priorités. C'était un lieu assez prolétaire, voir le remarquable album de Tardi et Léo Mallet. Il ne faisait pas bon y trainer le soir.

Dans le même temps, en 70-74, a été lancé le grand chantier de la ZAC de la Grange-aux-Belles, qui a fait disparaître les anciens quartiers insalubres.

Mais on voulait défendre la circulation des péniches sur le canal, malgré toutes ces écluses mal-commodes. Un point commun avec la pc ... (- ;

La mobilisation des "riverains", nouveaux riverains d'ailleurs (presque tous) est venue beaucoup plus tard, pour stopper la construction des énormes immeubles de bureaux sur les berges, puis pour défendre le jardin Villemin.

Emmanuel 11 février, 06:51

Hello Gilles, je n'ai jamais parlé d'une mobilisation que des "riverains"...je n'ai fait que signaler que sans cette mobilisation de personnes opposés à la suppression du Canal Saint Martin, et bien nous aurions perdu ce formidable écrin de verdure en devenir et riche en promesses à l'époque, tout comme l'est aujourd'hui la Petite Ceinture, où son avenir est à élaborer dans le respect de son environnent actuel.

Gilles Jardinier 11 février, 12:32

Emmanuel, j'ai vu sur l'autre branche du Forum que vous parlez beaucoup de notre Canal Saint-Martin.
Vous n'avez pas tord : le Canal illustre bien la situation juste inverse de celle de ce débat sur la PC.
Le Canal Saint-Martin était (est toujours) une infrastructure existante, pratiquement du même âge que la PC, remplissant sa fonction d'infrastructure : avec des péniches et même des bateaux (comme aurait dit Mac Mahon).

Le projet d'autoroute radiale voulait détruire cette infrastructure (sur la PC, nombre d'intervenant veulent la conserver). Ceux qui se sont mobilisés contre l'autoroute ne l'ont pas fait pour des raisons de bruit, ni parce qu'elle passerait devant leurs balcons, ..., ni pour leur intérêt personnel, ... à l'époque, il y avait très peu d'habitants le long du Canal -on n'habite pas dans des usines- (sauf les squats), et donc très peu des manifestants avaient la chance d'avoir des fenêtres donnant sur le Canal.

On ne défendait pas notre intérêt particulier, mais l'intérêt collectif : on défendait un Patrimoine collectif, d'abord les usines et les ouvriers, le travail, puis le canal et les péniches, toujours le travail. Et l'intérêt général de tous les Parisiens. On défendait l'intérêt général, le Bien Commun. La plupart des manifestants avaient cette haute vision politique, Comme en Lorraine, comme pour PSA aujourd'hui.
S'y ajoutait une poignée d'écolos, sans doute visionnaires, comme vous le dites, qui défendaient "le Canal", mais toujours pour l'intérêt collectif : aucun n'avait un intérêt personnel ou particulier dans l'affaire.

Certes, les militants se sont trompés : ils ont gagné - mais parceque le vent de l'Histoire les y a aidés -, et le résultat c'est que les usines ont disparu, les ouvriers ont été chassés, le fret par péniches a disparu, et les promoteurs ont construit de superbes cages à Bobos avec vue sur le Canal.
Lesquels, à leur tour, défendent l'espace de "calme" qu'ils ont sous leurs balcons. Et en refusent la piétonnisation !

Victorillen10 février, 21:13

Il me semble que l'instauration d'une piste cyclable et d'une voie pédestre en parallèles est la meilleure option possible.
Elle permettrait un déplacement à vélo extrêmement rapide et agréable dans Paris même, ce qui motiverait bon nombre à l'emprunter. En favorisant le vélo on peut réduire le nombre d'usagers du métro et tram sur les courts trajets, ce qui n'est pas forcément une mauvaise chose.
Il est nécessaire de favoriser la pratique du vélo à Paris, c'est du simple bon sens.
Le coût de mise en place est moindre.
Il faudrait assurer l'éclairement, et la sécurité, grâce à des caméras, potentiellement alimentées par des panneaux solaires (ce serait une belle initiative d'urbanisme durable).
Je pense que tout cela serait une excellente initiative, rapide à mettre en place, qui satisferait la majorité des riverains.
Parce qu'honnêtement les travaux qui s'éternisent et coûtent horriblement cher sont un peu lassant.

9 «je suis d'accord»

Emmanuel 10 février, 21:32

Il semble venu le temps de se mobiliser face aux associations qui luttent pour le rétablissement du transport ferroviaire (train de fret, TGV, train...) sur la Petite Ceinture. Si vous voulez agir en association, alors créons l'Association "Sauvons la Coulée Verte de la Petite Ceinture" ! Envoyez votre e-mail à espacenaturesurlapc@gmail.com

11 «je suis d'accord»

Rémy Cadoret 10 février, 21:54

Une idée toute simple : le tunnel Chatelet/Gare du Nord, utilisé à la fois par le RER B et le RER D, étant saturé, pourquoi ne pas utiliser la partie est de la petite ceinture comment parcours de certains RER D, depuis Bercy à Rosa Parks ?
Comparé au coût du dédoublement du tunnel sous Paris (envisagé par la Région et le STIF), les aménagements nécessaires au contournement par la petite ceinture serait plus faible, bien que non négligeables.
Ces aménagements seraient principalement :

- liaison RER D / petite ceinture au niveau du Boulevard Poniatowki
- création d'une station Porte de Vincennes (en correspondance avec les Tramway et une nouvelle station du RER-A ?)
- création d'une station dans l'Est parisien (correspondance M° Pyrénées ?)
- création d'une station à Rosa Parks (en lien avec les Trams et le RER E)

Le raccordement ensuite vers le Nord existe déjà.

Cette proposition personnelle, permettrait de préserver le rôle originel de la petite ceinture et de renforcer l'offre de transport tant parisien que pour la Métropôle.

9 «je suis d'accord»

Bruno 10 février, 22:20

Bonsoir Rémy,

Pendant les grandes grèves à la RATP de 1985 ou 1986 (je ne me souviens plus de l'année exacte), la SNCF mit en service des navettes de voyageurs entre les gares de Lyon et du Nord via la Petite Ceinture.

D'une manière plus générale, la Petite Ceinture aurait une utilité en cas de neutralisation du réseau ferré situé au centre de Paris pour diverses raisons comme une crue exceptionnelle de la Seine ou un attentat. Il faudrait quand même faire des travaux pour répondre aux normes de sécurité actuelles.

C'est là son atout d'être une ligne qui connecte les lignes qui pénètrent dans Paris, et non pas un simple embranchement qui ne mène nulle part.

Liliane 10 février, 21:58

Je viens de lire les interventions récentes. Je suis totalement du même avis qu'Emmanuel et Carohanh. Je pense qu'il serait totalement inacceptable d'infliger à des milliers de riverains les nuisances extrêmes provoquées par un tramway à proximite immédiate (moins de 5 a 10 mètre) de leurs fenêtres. RIEN ne justifie de sinistrer ainsi un quartier. Surtout pas un tramway INUTILE !!!!!!

14 «je suis d'accord»

Emmanuel 10 février, 22:22

jusqu'à +250% de bruits supplémentaires avec un tramway, et ce n'est rien par rapport aux nuisances sonores infligées avec les trains fret et TGV tel qu'envisagé par RFF sur la Petite Ceinture !!!!!

Bruno 10 février, 22:33

Je reprends les termes de l'étude STIF sur le tramway :

niveau sonore du tramway partout inférieur aux normes admissibles

dans quelques zones calmes, dont certaines susceptibles d'être classées zones d'ambiance sonore modérée, la contribution du tramway dépasse le niveau sonore ambiant préexistant.

Oui, il y a une augmentation du niveau sonore de de 0,5 à 3,5 dB(A), mais par rapport à une situation où il ne se passe rien sur la Petite Ceinture, autrement dit le grand calme. Mais comme le dit le rapport, l'augmentation du niveau de bruit est inférieure aux normes admissibles et cela même avant que des dispositifs anti-bruit soient mis en place.

Comme je l'ai déjà écrit, je ne défends pas la circulation d'un train lourd du type TGV ou train de ciment, mais un transport ferroviaire léger de type tram-train ou métro léger associé à des aménagements paysagers là où c'est possible. Pour les nuisances d'un TGV ou d'un train de ciment, il faut demander à RFF ou à la SNCF. Peut-être que des données se trouvent sur Internet ?

Emmanuel 10 février, 22:36

C'est bien ce que j'écris : jusqu'à +250% d'augmentation du niveau sonore pour les quartiers riverains qui sont au calme actuellement le long de la Petite Ceinture....

Bruno 10 février, 22:45

Des riverains qui sont au calme parce qu'il ne se passe rien actuellement sur la ligne. Mais cette situation pouvait-elle perdurer ?

Emmanuel 11 février, 06:54

A moins d'être un farouche partisan du "tout bruit", cela a du sens de sauvegarder le peu d'espaces de calme et de verdure qui restent à Paris....c'est le moins que l'on puisses faire pour les générations futures.

Nicolarchitecte 11 février, 16:18

Tiens un peu de piment au sujet du bruit :
Denis BAUPIN adjoint du maire de Paris aux transports a déclaré, lors de la réunion de concertation préalable "Tramway des Maréchaux Est" organisée à la Mairie du XIIème arrondissement, en réponse à une riveraine inquiète que" le bruit provoqué par le tramway était un fantasme" et que lui même avait constaté, alors qu'il résidait à saint-Denis que les "wattman du T1" avaient du rajouter une clochette, tellement le tramway était silencieux.
Alors pourquoi 2 minutes plus tard avoir indiqué que ce même tramway ne pouvait être mis sur la Petite Ceinture, du fait des "nuisances qu'il provoquerait" ?
Texte figurant dans le volet transport du site de B. Delanoe Paris
S'éveille en mars 2001 lorsqu'il était candidat à la mairie de Paris.
Effectivement les Tram sont tellement silencieux qu'ils ont une jolie clochette...!!!

Sandra 13 février, 19:42

Nicol : Pour une fois je suis d'accord avec vous sur un seul point : le son discret voire agréable de la petite sonnerie du tramway, qui ressemble à un tintement

de petite clochette, par comparaison aux klaxons agressifs des voitures. Cette petite sonnerie est fortement similaire à celle de certains bus. Les nuisances sonores du tramway ne sont pas dues à sa petite sonnerie... Elles sont simplement dues à son passage : au bruit du moteur, au roulement métallique des roues sur les rails, au déplacement de l'air, et parfois au grincement des freins.

Sandra 13 février, 19:49

Nicol : J'ajoute que la petite clochette du tramway n'a pas été créée pour compenser son prétendu silence. Elle remplace simplement le klaxon des voitures car elle est destinée au piétons imprudents qui, attirés par la pelouse plantée sur les rails, se promènent inconsciemment dessus parfois même avec leur chien... Je l'ai vu de mes yeux ! D'ailleurs vous qui pensez que les voitures sont plus bruyantes qu'un tramway, pensez vous également que le klaxon des voitures a té inventé pour compenser leur silence ?

Parimax 11 février, 00:08

La Petite Ceinture a été conçue pour le transport ferroviaire. Or, ce sont les transports ferrés à Paris et en proche couronne qui sont les plus saturés (métro, RER, Transilien).
D'autre part, il existe des quartiers de Paris qui ne sont pas desservis par un "mode lourd" ferroviaire (métro, RER), notamment dans les 19e et 20e arrondissement. Une ou deux stations nouvelles dans ces arrondissements apporteraient un véritable service à leurs habitants (rue Manin, rue de la Mare, …).
Les liaisons rapides de rocade dans les arrondissement périphériques sont lentes et peu fiables.
Le tramway subit une rupture de charge pénalisante à la Porte de Vincennes, alors qu'un transport sur la Petite Ceinture s'en affranchirait, en filant directement du 12e au 20e sans changement.
C'est donc à une remise en service ferroviaire qu'il faut destiner la Petite Ceinture, sur le modèle du T2, dont la fréquentation a dépassée toutes les prévisions, et qui a réutilisé lui aussi une ancienne ligne de chemin de fer, dans les Hauts de Seine (sur un territoire pourtant moins dense que Paris).
Il faut donc s'attendre à ce qu'un tramway rapide sur la Petite Ceinture rencontre un succès phénoménal.
Qu'on fasse les études de prévision de trafic !

21 «je suis d'accord»

Emmanuel 11 février, 06:59

La Gare d'Orsay avait été elle aussi conçue pour accueillir des trains...et elle est maintenant un merveilleux écrin pour nos collections d'art...Impressionnons nos générations futures et ayons le courage de préserver le poumon vert de la Petite Ceinture du cercle vicieux du "encore plus de transport" car cela n'apportera qu'encore plus de personnes dans Paris intra-muros pour avoir encore plus de transport. Paris est une des villes au monde au plus fort maillage en transport en commun, sachons le reconnaitre et placer nos priorités de transport la ou réellement il y a un besoin urgent, et ce n'est certainement sur la Petite Ceinture !

Bruno 11 février, 08:03

Bonjour Emmanuel,

Vous omettez de dire qu'une partie de la gare d'Orsay est toujours en service : la partie aujourd'hui utilisée par le RER C !

En fait, la gare d'Orsay est un très bon exemple de mixité des usages : une partie est utilisée pour du transport, l'autre partie pour le Musée.

Comme vous avez l'habitude d'écrire, MDR.

saraly 11 février, 12:25

C'est vrai que la Gare d'Orsay se situe en périphérie de Paris. Emmanuel on vous parle de transports pour les arrondissements périphériques, et vous nous parlez d'une gare en plein centre de Paris, d'ailleurs toujours desservi par le RER C, comme rappelé par Bruno. Votre exemple est à coté de la plaque.

Parimax je vous invite à consulter l'étude SYSTRA pour RFF de 2006 (à télécharger sur ce site ici) qui étudie l'intérêt d'une utilisation de la PC dans l'est de Paris.

Emmanuel 11 février, 14:24

Alors vous en voulez d'autres exemples, ils ne manquent pas et voici les derniers en date :

- RFF a vendu la Gare de Saint-Ouen (sur la Petite Ceinture) à la Mairie de Paris pour des activités socio-culturelles il y a quelques mois.
- RFF a vendu en décembre 2012 la Gare d'Ornano (toujours sur la Petite Ceinture) à une société privée avec l'accord de la Mairie de Paris sur le Cahier des Charges associé à la vente (activités socio-culturelles aussi dixit RFF)

Bref, la Petite Ceinture n'a plus aucun point d'accès en desserte locale (puisque en tunnel ou en contre-bas) avec la Petite Ceinture entre les faisceaux de Saint Lazare et le faisceau Nord-Est dans les 17 et 18eme arrondissement....Cela veut bien dire que RFF ne voit aucune utilité de réutiliser la Petite Ceinture pour les dessertes locales en voyageurs et en fret de cabotage, au moins sur la partie Nord. Personne ne peut le contester...ce sont des faits !

Bruno 11 février, 16:14

Bonjour Emmanuel,

Oui, des gares ont été vendues, comme sur la ligne de tramway T2 entre Puteaux et Issy-Val-de-Seine. Il suffit de créer des accès aux quais depuis la chaussée et de mettre sur les quais des abris comportant des distributeurs de billet.

Sur le T2, les bâtiments ne sont plus utilisés pour le transport de voyageurs et ont été revendus. Par exemple, le MUS - Musée d'histoire urbaine et sociale de Suresnes ouvrira ses portes en début d'année 2013 dans la Gare Suresnes-

Longchamp réhabilitée dans sa partie ancienne et agrandie par une extension contemporaine. Il ouvrira ces portes au public au printemps prochain. Voir sur le site de la Ville de Suresnes la présentation de ce musée.

Vous parlez de fait, mais il y en a un que vous refusez d'admettre : le fait que la Petite Ceinture soit une voie ferrée utilisable pour du transport. Donc à chaque fois que vous tentez d'argumenter contre ce fait, vous vous heurtez à la réalité. C'est une stratégie vouée à l'échec.

Allez donc voir la ligne de tramway T2 entre Puteaux et Issy-Val-de-Seine pour voir les aménagements réalisés qu'il est possible de transférer sur la Petite Ceinture.

Sandra 11 février, 16:37

Bonjour Bruno. Il n'est pas possible de comparer les tramways du périphérique à la petite ceinture car leur situation par rapport aux immeubles n'est pas la même. La réalité c'est que la PC n'est plus utilisée pour le transport de voyageurs depuis près de 80 ans, que la ville et la petite ceinture elle même ont évolué depuis, et qu'on ne peut pas revenir en arrière et ressusciter un rêve. Il faut avancer dans le bon sens, développer les transports vers et dans les banlieues, et préserver le peu de calme et de nature que l'on peut encore trouver dans à Paris.

Emmanuel 11 février, 16:41

Bruno,
Soyez logique ! Pourquoi aurait on vendu des gares alors qu'il faudrait en recréer exactement à l'identique (vous oubliez le fait que ces gares desservait la Petite ceinture située en contrebas de la chaussée donc complétement inaccessible sans des infrastructures lourdes)....il faudrait vous aussi que vous commenciez à admettre que RFF a vendu ces gares car RFF ni même la Mairie de Paris n'ont aucune intention de remettre en service un service de transport avec desserte locale sur la Petite Ceinture, comme par exemple sur la partie Nord ! je ne fais que constater un fait sur la partie Nord ! Et lors de nos précédents échanges, il me semble que nous étions en phase sur le fait de ne pas utiliser la Petite Ceinture pour faire passer des TGV et des trains lourds de fret sans desserte locale en cabotage....

Nicolarchitecte 13 février, 12:15

Sandra, il est faux de dire que la PC n'est plus utilisée depuis 80 ans pour le transport de voyageurs.... La ligne d'Auteuil, faisant partie de la PC a été utilisée jusqu'en 1985 avec rame standards électrifiée par troisième rail... Elle n'a jamais été prolongée car le viaduc d'Auteuil avait été très endommagé pendant la guerre et fut détruit au début des années 60 pour laisser la place à une autoroute urbaine au Pont du Garigliano...
Aujourd'hui la PC est utilisée sur cette portion du RER C qu'il aurait été très facile de connecter au reste de la Ceinture à Ornano ou la superbe Saint-Ouen, les ouvrages d'art existent tous pour la plupart... J'ajoute que les gares de cette

ligne C sont aujourd'hui classées à l'Inventaire Supplémentaire de Monuments Historiques, il n'y a donc aucune raison de ne pas rénover, restaurer et mettre en valeur ces belles gares qui sont un très riches patrimoine ferroviaire parisien. Il serait dommageable qu'elles soient détruites pour encore une fois y bâtir des immeubles sans âmes... Ce serait là une fois un pan de Paris et de son histoire qui serait détruit...!!

Emmanuel 11 février, 07:01

Il semble venu le temps de se mobiliser face aux associations qui luttent pour le rétablissement du transport ferroviaire (train de fret, TGV, train...) sur la Petite Ceinture. Si vous voulez agir en association, alors créons l'Association "Sauvons la Coulée Verte de la Petite Ceinture" ! Envoyez votre e-mail à espacenaturesurlapc@gmail.com

15 «je suis d'accord»

Claude 11 février, 21:21

L'avenir de la petite ceinture pour dé saturer le T3 c'est le Tram-train il a **urgence** de commencer les travaux

20 «je suis d'accord»

Louis 12 février, 12:06

Oui, le train-tram me semble une bonne idée. Il paraît que les derniers matériels sont encore mieux foutus et font moins de bruit qu'avant : je ne sais pas ou trouver des infos sur ces trains : qui sais ?

Carohanh 12 février, 13:10

On ne lance pas des travaux comme cela...
Ne faudrait-il pas une étude préalable pour pouvoir commencer les travaux ? Et une déclaration d'utilité publique ? Et des sous ? Et des études projet ? Et des Achats ?
Il y a une Autorité Organisatrice qui existe, en l'occurence le STIF, dont le rôle est de gérer et de financer le réseau de transports en commun de l'Ile de France.

D'autre part, les riverains n'ont pas forcément la même perception des choses. Ils sont eux aussi utilisateurs du réseau des transports. Le T3B est-il vraiment saturé ? Et la ligne 2 entre stalingrad et nation ? Je la prends régulièrement le matin et il est rare que je ne trouve pas la place de m'asseoir...
Comprenez que la pillule a d'autant plus de mal à passer...

Dans ce forum, certains avancent que le fait d'installer une ligne de tram ou de RER via la PC permettrait de régler de manière conséquente et durable les problèmes de transport des millions de franciliens, y compris ceux qui vivent en grande couronne.

Je suis persuadée que la réponse ne se trouve pas dans le développement d'un réseau parisien déjà très développé (l'un des plus denses au mondes) mais dans développement plus équilibré des transports en commun au sein de l'Ile-de-France, en petite couronne mais surtout en grande couronne.

En outre, il y a un gros travail d'optimistaion du réseau existant à faire au lieu de se précipiter pour le doubler ou le tripler.
Au niveau du métro, sont développés des systèmes de régulation optimisés de type Octys ou Ouragan.
Au niveau du RER, le STIF vient de lancer la démarche des Schémas Directeurs des Lignes A et B afin d'améliorer le service sans investir dans des coûts d'infrastructure ruineux.
Le département BUS de la RATP engage le même type de démarche de son côté pour améliorer l'offre sans augmenter la facture du contribuable.

Sandra 12 février, 15:14

Bonjour Louis. "Il paraît que les derniers matériels sont encore mieux foutus et font moins de bruit qu'avant" ? Venez donc constater la beauté et le silence du T3 sur le boulevard d'indochine, le dernier tramway mis en circulation dans Paris, le plus récent et le plus proche de la PC, donc certainement ce qui ressemblera le plus à ce qui sera fait sur la PC : Il est bruyant et inesthétique, relié par des fils électriques à tous les immeubles, et audible fenêtres fermées (avec double vitrage) et télé allumée...

Sandra 12 février, 15:43

Claude : Le T3 n'est absolument pas saturé. Je le vois car il passe toutes les 3 à 4 min devant chez moi (jour et nuit !). Si il l'était on aurait pas supprimé les PC 2 et 3 lors de son prolongement. On les aurait conserver pour diviser le trafic par deux.

Louis 12 février, 18:28

Je suis allé voir le T3. C'est vrais que c'est assez beau comme engin, et aussi silencieux que le T4 que je prends plus souvent (je suis du 93). Vous trouvez ca bruyant ? A bah vous avez jamais vu rouler des trains de marchandises américains diesel en pleine ville en pleine nuit : c'est un boucan mortel, et y'a des passages a niveau en plein dans la ville : quand on voit ces conneries, on voit qu'on a bien de la chance d'avoir des trains neufs et silencieux. J'ai des potes qui habitent en face du T4, et ils sont très contents : c'est pratique pour aller bosser et pour sortir de la ville quand on a pas de scooter ou une caisse.

Nicolarchitecte 12 février, 18:45

On tourne en rond sur ces forums....!!!! :-) Bravo Claude

Sandra 13 février, 08:54

Louis : C'est vrai que le T3 lui même est un bel engin et il faut bien l'avouer... Mais que pensez vous des fils électriques qui relient tous nos immeubles ? Vous trouvez vraiment que c'est beau ? Franchement ??? Quand je pense qu'avant je voyais des arbres en ouvrant mes fenêtres... Et ce n'est pas parce qu'il y a pire ailleurs qu'il faut accepter le pas terrible chez soi. Un train moyennement bruyant toutes les 3 ou 4 minutes, en permanence, sans interruption, à deux mètres d'une fenêtre, c'est beaucoup plus bruyant qu'un éventuel train de marchandise qui passerait une fois par heure ou par jour je ne sais pas où...

Emmanuel 12 février, 18:50

Il semble venu le temps de se mobiliser face aux associations qui luttent pour le rétablissement du transport ferroviaire (train de fret, TGV, train...) sur la Petite Ceinture. Si vous voulez agir en association, alors créons l' ***Association "Sauvons la Coulée Verte de la Petite Ceinture***" ! **Envoyez votre e-mail à espacenaturesurlapc@gmail.com**

15 «je suis d'accord»

Nature en ville

La protection de la biodiversité de la petite ceinture est-elle compatible avec d'autres usages ?

Sophie Animatrice 9 janvier, 09:27

Pour prolonger le débat sur la Nature et la Petite Ceinture, voici une nouvelle question !
Aujourd'hui également le calendrier des réunions se précise... L'occasion bientôt de dialoguer de vive voix en ateliers.

2 «je suis d'accord»

Catherine Bel 4 février, 03:29

Hélas, nous sommes à peine prévenus de l'existence de ce site , que déjà les consultations seront clôturent dans trois jours ...

isa20 9 janvier, 15:53

Il faut que ce soit un des impératifs des futurs aménagements éventuels

2 «je suis d'accord»

Chapeau 9 janvier, 23:38

Ce qu'il faut savoir c'est que, si quelconque aménagement il y a, impact sur la biodiversité il y aura.

Si le fondement même est la PRÉSERVATION ET LA CONSERVATION de la biodiversité de la Petite Ceinture ferroviaire, il ne faut toucher à rien et laisser cet espace vivre paisiblement, fermé au public.

En revanche, si l'on veut préserver le mieux possible la biodiversité tout en la rendant accessible aux parisiens, et en se rendant utile pour les parisiens et les franciliens, une réouverture de la ligne pour du transport ferré de voyageurs est le meilleur compromis.

En effet, les voies ferrées et le ballast (les cailloux) ne seront pas fréquentés par les voyageurs et des espèces pourront trouver leur nid préféré.

Le reste de la plateforme peut accueillir des jardins partagés/potagers et des pistes cyclables ainsi que d'autres espaces de ce type à aménager le long de la ligne ferroviaire de Petite Ceinture.

Liliane 10 janvier, 08:46

malheureusement, je m'aperçois que les débats sont biaisés par le fait que les animateurs défendent tous avec âpreté une seule hypothèse, celle de l'implantation d'un transport ferroviaire sur la petite ceinture. Ce sont pour beaucoup d'entre eux des professionnels de RFF et des membres de l'association Sauvegarde de la petite ceinture. Il n'y a pas pour débattre avec eux des professionnels défendant la thèse d'une coulées verte exclusive. Dans ces conditions, une synthèse de tels débats n'a aucune valeur et je demande que mon intervention figure dans le rapport final. En ce qui me concerne, je représente une simple habitante de l'un des quartiers, alors que les grands parleurs habitent ailleurs. Je pense qu'il est actuellement extrêmement difficile voire impossible de se projeter à dix ans en ce qui concerne les besoins en tramways parisiens. Il faut d'abord évaluer honnêtement l'utilisation du T3 implante en Décembre 2012. Il faut ensuite avoir conscience que les projections de démographie parisienne à 10 ans peuvent être erronées en raison de la crise actuelle et du chômage qui obligent de nombreux parisiens à aller vivre dans des régions ou l'habitat est moins cher et les conditions de vie plus agréable, surtout si l'on implante des tramways tous les 100 mètres.
Enfin, les technologies évoluent très vite et il est tout à fait possible que dans dix ans, un transport urbain sur rail soit obsolète et qu'un transport léger plus malléable et moins disgracieux soit utilisé.

Au total, je demande que dans la synthèse des débats, il soit mentionne l'extrême partialité des grands parleurs, et que l'opinion de simples habitants soit prise en compte préconisant actuellement une simple coulée verte et une observation du futur parisien en ce qui concerne la future démographie et les progrès technologiques possibles en matière de déplacement urbain qui feront peut-être apparaître le tramway comme un transport inadéquat.

7 «je suis d'accord»

Olivier MILAN 10 janvier, 10:38

Bonjour,
En tant que représentant de Réseau Ferré de France, propriétaire de la Petite Ceinture et co-organisateur de cette concertation avec la ville de Paris, je peux vous indiquer que RFF n'a pas pris part aux discussions sur le site. Avec la ville, nous avons notamment mis en ligne pour alimenter la discussion les deux volets de l'étude conjointement commandée à l'APUR, ainsi que sa carte de synthèse. Nous souhaitons naturellement que l'ensemble des points de vues et arguments puissent être exprimés librement et serons attentifs à ce qu'une synthèse équilibrée puisse en être tirée. Les animateurs de Res publica sont là pour y veiller.

FERDANT 10 janvier, 20:11

Liliane, j'ai parcouru avec attention les contributions des uns et des autres. S'il est vrai que les "Grands Parleurs" semblent favorables à l'utilisation d'une ligne de chemin de fer pour un usage de transport en commun (ce qui semble assez logique, somme toute), ils étayent leurs messages d'arguments cohérents et de bon sens.

Comme le fait remarquer le représentant de RFF, le site a été mis en place pour que chacun s'exprime, et si une tendance se dessine, c'est peut-être aussi parce que d'autres sont moins représentatives d'une volonté majoritaire ? De là à invalider cette expression de diverses opinions au seul prétexte qu'elle ne refléterait pas la VÔTRE me semble un peu excessif : on ne peut logiquement demander aux citoyens leur opinion propre et exiger d'eux l'impartialité (qui serait en revanche essentielle à un cabinet d'étude indépendant qui devrait plancher sur le sujet).

Si la fréquentation du T3b ne peut décemment pas être jaugée en si peu de temps, 6 années d'exploitation du T3a sont riches d'enseignements : sur la fréquentation, la vitesse commerciale réelle, les difficultés d'exploitation, les correspondances. Consultez donc les rapports de la Cour des Comptes : ils sont également très intéressants pour mesurer la distance qui peut séparer un projet d'une réalité.

Vous avez raison de rappeler que les technologies évoluent : au début des années soixante, les responsables de l'époque étaient aveuglés par la supposée suprématie du dieu automobile, et ont amputé définitivement la Petite Ceinture de sa partie sud-ouest en faisant démolir le viaduc d'Auteuil. Bien avant, c'est à partir des années trente que le tram (à l'époque un vieux machin bringuebalant, cahotant et bruyant) avait commencé son déclin précédent sa disparition. Les années 70 et la crise de l'énergie sont venus remettre un peu d'ordre et depuis lors, personne de sensé n'osera vous soutenir que l'avenir est à l'encombrement des rues par des véhicules toujours plus nombreux majoritairement nourris par des énergies fossiles.

Je ne sais pas ce que vous entendez par un transport "malléable et moins disgracieux", mais il semble que le public apprécie très majoritairement l'esthétique et la modernité des rames actuelles, de même que le confort et leur côté pratique (planchers bas, portes larges, etc.). Je n'ai pas de boule de cristal pour deviner ce qui pourrait rouler sur la PC, mais j'ose espérer que ce ne sera pas un "transport inadéquat".

Dans tous les cas - et comme vous le faites judicieusement remarquer - tout ce que les élus, les responsables et les gestionnaires actuels connaissent en 2013 ne permet pas d'envisager avec précision les besoins à longue échéance, c'est pourquoi il reste essentiel de préserver la potentielle réutilisation future de cette ligne !

Tankafer 11 janvier, 15:16

En tant que riveraine, je pense que c'est exact qu'il serait dommage de se priver de cet ancien tracé et Liliane a raison les technologies evoluent. Il y a le principe de petit train à bulle de 4 personnes un rail central en béton ou acier comme à Sydney qui passe un pont mobile à 45 ° ou alors le principe du petit train qui mène à l'aéroport d'OrlyVal qui est sans chauffeur, silencieux, et panoramique. Les transports actuels sont conçus en étoile du centre. La petite ceinture permet

d’aller d’un quartier à l’autre au lieu d’avoir à sortir sur les maréchaux pour prendre le tramways.

Chapeau 12 janvier, 01:51

Je me permets de rappeler, comme cela est précisé sur notre site internet que l’association Sauvegarde Petite Ceinture n’est pas une filiale ou une association de RFF ou SNCF.

Nous avons organisé des visites ferroviaires avec des trains grâce à l’aimable collaboration de RFF et de SNCF mais nous restons indépendants d’eux car nous ne percevons aucune subvention de la part de ces entités ou de leurs filiales.

NOUS SOMMES DISPONIBLES POUR ASSURER DES VISITES AVEC RFF DANS LE CADRE DES DÉBATS ACTUELS

Par ailleurs, je ne suis pas salarié, tout comme la majorité des membres de l’association, de RFF ou de SNCF. Je suis à l’Education Nationale, donc dans un domaine bien éloigné du chemin de fer !

Marc Askat 22 janvier, 15:08

"Enfin, les technologies évoluent très vite et il est tout à fait possible que dans dix ans, un transport urbain sur rail soit obsolète et qu’un transport léger plus malléable et moins disgracieux soit utilisé." ouai la voiture volante, la téléportation ? serieusement ayez des agruments que diable !!!

FERDANT 22 janvier, 16:14

Chère Liliane (veuillez me pardonner pour cette fort respectueuse familiarité),

Je me permets à nouveau de vous faire remarquer que les animateurs (en l’occurrence il semble que ce soit uniquement une animatrice) n’ont pas à prendre part au fond du débat. On peut constater qu’ils (ou elle) s’en abstiennent, en se bornant à quelques salutaires rappels à l’ordre concernant le fonctionnement de cette "concertation" qui se veut courtoise et constructive dans la mesure du possible.

Ceux qui défendent avec conviction, des études et des chiffres vérifiables à l’appui, le devenir ferroviaire d’une ligne de chemin de fer ne sont pas des professionnels de RFF, cela vous a été réaffirmé par un représentant de RFF : ceux-ci ont en effet depuis bien longtemps troqué la mentalité ferroviaire pour celle de comptables ou d’agents immobiliers, toujours prêts à céder un "actif" (c’est leur nouveau langage pour une ligne d’intérêt national).
Il y a des membres de l’ASPCRF, c’est vrai, j’ai pu le remarquer d’autant mieux qu’ils revendiquent bien leur appartenance. Depuis 20 ans, ces militants

associatifs ont œuvré à faire connaître la ligne, à tenter de la préserver contre les bétonneurs et promoteurs. Les occasions sont rares de les entendre sur un site de "concertation" et je pense que vous devrez donc souffrir de les voir s'exprimer ici : il me semble que c'est l'une des caractéristiques d'un débat "démocratique".

Il y a aussi des habitants de la région Île-de-France, pas nécessairement membres d'associations X ou Y, pas nécessairement liés aux transports ferroviaires (je bosse dans l'imprimerie), qui considèrent pour certains que la congestion des transports en commun et les solutions à apporter pour la réduire sont bien plus importants à la collectivité que des buvettes, des bacs à sable et des pistes cyclables dans des tunnels.

Vous soulignez et regrettez qu'il "n'y a pas pour débattre avec eux des professionnels défendant la thèse d'une coulée verte exclusive". Je vous ferais remarquer que nous n'avons pas encore lu de contribution réclamant la conversion de la PC en canal pour péniches aménagées en discothèque. Si j'en crois votre logique toute particulière, je devrais me sentir offensé et considérer alors que ce débat n'a aucune valeur. À l'instar de votre propre exigence, je réclame à mon tour que cette idée (saugrenue j'en conviens, mais c'est une idée d'habitant qualifié donc elle doit compter autant que celle de la majorité !) figure dans le rapport final.

En ce qui me concerne, j'habite juste à côté de la PC qui passe sous mes fenêtres (mais je ne connais aucun être humain parmi mes voisins qui puisse tendre le bras pour toucher les rails) et je voyage beaucoup dans Paris et la RP : je veux pouvoir bénéficier de transports collectifs utilisables, y compris par des riverains de la Petite Ceinture Ferroviaire !

Votre qualité d'expert en évolution démographique et en transports collectifs vous fait écrire : "Je pense qu'il est actuellement extrêmement difficile voire impossible de se projeter à dix ans en ce qui concerne les besoins en tramways parisiens". Je partage totalement votre avis : en rendant l'utilisation future de cette ligne de transport impossible, vos enfants et petits enfants vous feront grief dans le futur d'avoir contribué à démanteler un bel outil favorisant la mobilité des habitants. En effet, si l'agence APUR (qui appartient à la Ville de Paris et dont la Présidente du Conseil d'Administration n'est autre que Madame Hidalgo) produit une étude intéressante sur l'avenir de la PC, c'est uniquement avec des chiffres contemporains : considérer que les besoins ne vont pas évoluer pour condamner cette infrastructure est pour le moins présomptueux. Je vous invite à prendre connaissance de la conférence de 2011 : "Les transports en commun, une solution d'avenir pour des métropoles durables" où Pierre Schapira, Adjoint au Maire de Paris chargé des Relations Internationales, des Affaires Européennes et de la Francophonie et Jacques Moineville, Directeur délégué de l'AFD, ont présenté les travaux réalisés par l'Agence Française de Développement et ses partenaires ; travaux auxquels j'avoue accorder plus de crédit qu'à votre avis, si éclairé soit-il.

Je n'écrirais, par courtoisie, rien au sujet de votre vision d'un futur qui verrait l'exode massif des Parisiens, chassés par des méchants tramways.

Je n'ai - hélas - pas accès aux produits stupéfiants qui me feraient imaginer des moyens de transport "malléables" et jolis (les cousins des montres molles de Dali ?), aptes à résoudre tous les problèmes de congestion des agglomérations urbaines et qui relègueraient les transports sur rail au musée des antiquités.

Au final, je demande donc solennellement que ma proposition de conversion de la PC en canal pour péniches aménagées en discothèque soit inscrite juste à côté de la vôtre.

GATTEGNO 10 janvier, 10:35

Je suis frappé par la pauvreté des arguments des defenseurs du reseau ferré de la petite ceinture :

- Vouloir ressusciter une conception des transports vieille de 150 ans n'est pas vraiment la modernité
- Dire que la modernité c'est de placer cote à cote un reseau ferré et des jardins partagés et que cela est le summum de l'écologie, c'est nous prendre pour des ...
- Dire que Paris a besoin encore de transports supplémentaires dans cette zone alors que le T3 (situé à 300 metres, distance entre 2 sations de bus ou de métro, de l'eventuelle PC) a 3 semaines d'existence

Tout ceci est vraiment de la mauvaise foi evidente !

11 «je suis d'accord»

FERDANT 10 janvier, 19:26

Gattegno, je pense que les "Grands Parleurs" ont - contrairement à ce que vous prétendez - publié un argumentaire cohérent, étayé et moderne.

Je pense que publier des éléments vérifiables est une manière de prendre les contributeurs pour des citoyens responsables et non « pour des … »

Prenez donc le temps d'utiliser les transports en commun aux heures de pointe avec un chronomètre, sur des trajets existants ou potentiels : vous serez probablement édifié.

Marc Askat 22 janvier, 15:06

@GATTEGNO chacun de vos arguments est faux, voir un mensonge ...
1 - "Vouloir ressusciter une conception des transports vieille de 150 ans n'est pas vraiment la modernité "je sais même pas si je dois répondre a une telle bêtise ...les transports circulaires de banlieue a banlieue, ça vous dis quelque chose ?
2 - "Dire que la modernité c'est de placer cote à cote un reseau ferré et des jardins partagés et que cela est le summum de l'écologie, c'est nous prendre pour des ..."
Faux, encore une fois, a moins que vous ayez de quoi implanter des paturages au milieu de Paris, déjà que les gens ne savent pas comment se loger.

3 - "Dire que Paris a besoin encore de transports supplémentaires dans cette zone alors que le T3 (situé à 300 metres, distance entre 2 sations de bus ou de métro, de l'eventuelle PC) a 3 semaines d'existence
Tout ceci est vraiment de la mauvaise foi evidente !"
avant de débiter des inéptie prenez le rer une fois dans votre vie aux heures de pointes, justement, aprés 3 semaines de mise en service, utilisez le tram t3 aux heures de pointes, et revenez parler en adulte ..

Diego 10 janvier, 20:46

La protection de la biodiversité sur le site de la petite ceinture ne parait compatible qu'avec des aménagement raisonnés et une fréquentation humaine limitée.
La reprise du ferroviaire détruirait la quiétude du lieu qui permet aux espèces animales en sursis d'y subsister, de s'y nourrir et reproduire.
De même des promenades aménagées et trop fréquentées.
Seul des aménagements légers et naturels, des activités qui favorisent la biodiversité dans leurs activités devraient être sélectionnés pour conserver, favoriser et développer ce patrimoine rare et précieux de nature en ville.

12 «je suis d'accord»

FERDANT 11 janvier, 19:31

Il me semble bien que les propositions d'une des associations qui parlent de la PC démontraient le caractère harmonieux de la mixité d'usage entre la préservation de la bio-diversité et les transports.
Les abords de certaines lignes franciliennes sont des exemples vivants où la cohabitation est loin de ressembler à l'exclusion des usages que certains agitent comme un épouvantail.

10 «je suis d'accord»

Sophie Animatrice 12 janvier, 15:21

Petit éclairage pour les nouveaux arrivants sur le site et rappel pour les Grands Parleurs ! Des "Grands Parleurs" ou des contributeurs s'expriment en toute liberté sur ce site. Ils portent des intérêts associatifs, particuliers ou généraux qui sont tous respectables aux yeux des porteurs de la concertation. L'expertise de certains concernant la Petite Ceinture les amène à commenter de nombreuses contributions. Ces commentaires ne doivent pas dissuader les nouveaux contributeurs et les opinions individuelles de s'exprimer : les diverses pistes et réflexions seront présentées et débattues lors de la synthèse de la concertation le 14 février.

2 «je suis d'accord»

Syl20 12 janvier, 19:28

Oui à conditions que les autres usages soient raisonnés & limités dans l'espace.

La reprise d'un trafic ferroviaire intensif ne me semble pas raisonnable si l'un des objectifs est de préserver la biodiversité. En revanche créer des voies de circulation douces au centre et limiter l'accès & les aménagements sur les espaces latéraux permet de répondre à cette préservation de la biodiversité.

Enfin découper l'ensemble en tronçons discontinus interdirait la constitution de corridors écologiques. Donc l'ensemble doit je pense rester uni et cohérent.

Idéalement la PC devrait étendre sa trame jusqu'au Bois de Boulogne d'un coté et au Bois de Vincennes de l'autre par un moyen ou un autre.

3 «je suis d'accord»

Chapeau 13 janvier, 09:44

L'association Sauvegarde Petite Ceinture n'est pas opposée à la biodiversité, au contraire, elle est favorable à sa préservation en limitant le plus possible les impacts en cas de réouverture pour du transport de voyageurs.

Il faut avoir à l'esprit que tout aménagement (que ce soit pour du transport ou pas) aura un impact sur la biodiversité.. On ne peut donc pas prétendre être favorable à la biodiversité lorsque l'on veut ouvrir la Petite Ceinture à tout bout de champs aux piétons qui dégraderaient par l'action de marcher tout écosystème.

En tout cas, la Ville de Paris prétend préserver la biodiversité mais débute son sentier nature dans le 15e en ABATTANT 50 arbres...

Chapeau 13 janvier, 09:55

Un exemple concret de MIXITE des usages défendu par l'association Sauvegarde Petite Ceinture, celui de Chaville ou des jardins partagés sont aménagés le long du RER C et des habitations que cette ligne de chemin de fer traverse.

Galtar 13 janvier, 19:57

Bonsoir siylv20, en tout cas quel que soit l'issu de ce débat, la RFF a qui appartient la PC, aura seul le dernier mot pour conserver ou non l'intégralité des 23 km de la PC...Une chose est sure et logique, une "coulée verte" sur les 23 km de la PC est quasiment impossible...A plusieurs reprises, j'ai dit et redit que la PC est toujours relié aux principales gares voyageurs parisiennes, qu'elle emprunte une infime partie du RER C, possède un raccordement au transport FRET,toujours actif dit de l'évangile qui désert TOUJOURS le port de Gennevilliers.. Plusieurs questions, beaucoup de personnes souhaitent cette coulée verte sur la PC, donc on ferme une partie du RER C ? On supprime des emplois sur le port de Gennevilliers, car le raccordement est supprimé...? La PC au niveau de la gare de Lyon et Austerlitz, comment voulez mettre une coulée verte en plein milieu de ces faisceaux ???... Je suis point membre d'aucune association, ni salarié de RFF ou la SNCF, née à Paris, je suis simple éboueur de la ville de Paris...Personnellement, une vocation ferroviaire sur la PC permettrai de préserver justement l'essentiel de la faune et la flore, car quelque soit le type de transport ferroviaire si un projet aboutie, celui ci ne sera point polluant.... Qui dit promenade, dit beaucoup de "déchets" a ramasser, augmentations des taxes d'habitations, car ce sera la ville de Paris qui devra gérer l'infrastructure... C'est à dire, TOUT les tunnels, les normes de sécurité, en profondeur cela demandera l'installation d'ascenseurs... L'entretien de ces ascenseurs... La collecte des déchets lié a l'activité de promeneurs...Sans oublié les nuisances, que peuvent engendrer la venue sans cesse de passants près des habitations....Je ne suis pas contre la nature, bien au contraire je respect beaucoup l'environnement, surtout dans mon métier qui est service des parisiens...Pour moi, le véritable grenelle de l'environnement, l'avenir surtout contre le réchauffement climatique, c'est le transport ferroviaire, pour la PC et partout ailleurs...(réduction des particules,

des camions, des voitures, saturation des transports en communs aux heures de pointe...). Dans quelques dizaines d'années, la température globale de la surface terrestre aura augmenté, donc encore plus de pic de pollution sur Paris et son agglomération...Donc restriction de la voiture, et a ces moment là, on est content d'avoir des transports bien reliés entre elles dans tout Paris pour se déplacer convenablement....

runtime_error 13 janvier, 19:41

Je pense qu'une transformation en promenade de la PC est incompatible avec une protection efficace et durable de la biodiversité. Tout d'abord il me semble nécessaire de relativiser l'importance des zones éligibles au terme de « havre de biodiversité ». Ces zones sont essentiellement localisés au Sud et au Sud Est, et de plus entrecoupés de longs passages nettement moins « natures » : Tunnels, dalles de béton, tranchées maçonnées, profondes, et sombres.
Qu'est-ce qui explique ces zones vertes à certains endroits de la PC ? L'absence de présence humaine massive, et ce bien avant l'arrêt des circulations ferroviaires. J'invite les internautes à consulter des photographies de la PC à l'époque où elle était encore en exploitation : Vous pourrez y constater que dans ces zones naturelles, son aspect a très peu évolué. La végétation est juste un peu plus sauvage. Vous pourrez également constater comment certaines zones initialement vertes ont été défigurées par des projets immobiliers.
La présence humaine provoque plusieurs types de nuisances sur les écosystèmes, l'une d'elles est par exemple le dérangement des espèces animales. Ce phénomène sera particulièrement vif sur un espace étroit et linéaire tel que la PC, puis qu'il n'offre pas d'échappatoire, et mène donc à un dérangement répété. Le résultat : Les occupants actuels de l'écosystème peinent à se reproduire, quittent définitivement la zone, et les nouveaux arrivant sont dissuadés de s'y installer. J'insiste sur le fait que la perturbation peut provenir de la seule présence humaine, du fait des conversations, des odeurs…
Une délimitation entre zone publique et zone « préservée » n'aura aucun effet : Encore une fois la PC est étroite, on ne pourra pas assurer de distance tampon suffisante entre les deux zones pour empêcher le dérangement. Il y aura aussi d'autres problèmes : Comment garantir que les promeneurs respecteront les délimitations des espaces ? Comment éviter le piétinement des végétaux dans cette espace étroit ? Comment lutter contre l'arrivée d'espèces invasives véhiculées indirectement par les promeneurs ?
Il faut également penser au fait que la PC étant généralement en dénivelé par rapport à la voirie, il faudra aménager des accès, ce qui encore une fois provoquera des perturbations de l'écosystème.
Je pense donc que tout ce que l'on arrivera à faire c'est un espace naturel muséifié, modelé par l'homme, victime de dégradations fréquentes, et in fine relativement pauvre en biodiversité.
Par contre, je persiste à penser que des circulations ferroviaires, associée à une gestion attentive et respectueuse de l'environnement des abords de la plateforme, permettront de maintenir et développer bien plus efficacement qu'une promenade la biodiversité des sections concernées. Déjà, parce qu'un tel usage de ces espaces empêchera de facto une fréquentation humaine massive. Par ailleurs, on serait tenté de se dire que le passage régulier des trains perturbe autant un écosystème que celle des humains (Du moins en ce qui concerne la faune. La flore, elle, me semble plutôt insensible ?). Mais ce n'est apparemment pas le cas, comme on peut le voir ici. L'être humain est instinctivement craint par la plupart des espèces de nos latitudes, mais elles semblent bien plus tolérantes envers les véhicules ferroviaires… Enfin, en cas d'utilisation ferroviaire, les (ré)aménagements seront bien plus limités, et ne porteront essentiellement que sur la plateforme, ce qui sera nettement moins traumatisant pour l'écosystème.
Et puis, pourquoi ne pas prendre un peu de hauteur et dépasser l'échelle locale, pour considérer l'action écologique à un niveau plus global : L'usage ferroviaire de la PC ne peut elle pas permettre d'éviter le développement d'infrastructures nouvelles, notamment routières, qui sont également des menaces pour la biodiversité ? Ne permettrait-elle pas de réduire l'usage de l'automobile par report modal sur le ferroviaire ?

13 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 1er février, 05:45

désolé, Runtime, on sent que vous n'êtes pas un écologiste actif.
Vous raisonnez "incompatibilité", mais c'est de l'ordre de l'affectif et du viscéral.
Pour ceux qui ont participé à des expérimentations, c'est faux : il n'y a pas incompatibilité, même au contraire, si la fréquentation est un minimum encadrée.
La présence de l'homme permet d'accroître la biodiversité, en plus du rôle d'éducation du public.

runtime_error 1er février, 21:52

Bonjour Gilles,
Je ne suis effectivement pas un écologiste actif et je n'ai absolument pas la prétention d'un être un !
Je ne prétends pas non plus être un expert en protection de la biodiversité, mais j'ai travaillé par le passé au sein d'une association de protection du littoral en Grèce, et l'écrasante majorité des problèmes que nous rencontrions étaient dus à une fréquentation humaine trop importante.
Mon post a pour but de pointer l'incohérence, à mes yeux, de certaines interventions qui prônent la transformation de la PC en promenade (lourdement) aménagée, tout en invoquant la protection de la biodiversité. Je persiste à penser que la présence humaine fréquente et incontrôlée inhérente à de tels aménagements impactera négativement l'écosystème actuel. D'ailleurs, au vu de vos propres posts, j'ai plutôt l'impression que nous partageons cet avis.
Je suis également d'accord avec vous sur le fait que si l'on opte pour une protection rigoureuse des espaces naturels de la PC, cela n'exclut pas des visites ponctuelles à des fins pédagogiques.

Outlandos d'Amour 13 janvier, 22:23

Le seul usage de la Petite Ceinture en matière de biodiversité est le maintien de l'activité ferroviaire du site. Cela suppose qu'un effort architectural soit accompli comme à l'origine et c'est manifestement le seul usage compatible avec un caractère "vert" du site pour peu qu'il soit protégé un minimum des déprédations. En effet, la présence de circulations ferrées (surtout lourdes) en dissuadera plus d'un de déranger ce qui s'y trouve déjà. Une transformation en "coulée verte" ne fera qu'amener trop de gens sur le site ce qui est incompatible avec le maintien et la reproduction d'espèces sauvages. De toute façon seul le train et les chauve-souris peuvent s'aventurer dans les tunnels de la rive gauche.

8 «je suis d'accord»

Chapeau 14 janvier, 23:53

Le tramway dans un jardin est-il si impossible à réaliser ? Est-il si dangereux pour la biodiversité ? Nous sommes à quelques minutes de Paris en tram avec le T2...

Voilà concrètement ce que défend l'association Sauvegarde Petite Ceinture qui vous propose de découvrir la Petite Ceinture et discuter de son avenir ce mardi 15 janvier au cinéma La Clef dès 18h45.
> http://petiteceinture.org/Mardi-15-...

Gilles Jardinier 1er février, 05:38

A Chapeau,
idem, et si vous regardiez et parliez un peu des VOIES elles-mêmes ?
Vous regardez toujours à côté.
Ces voies du T2 sont une catastrophe écologique, digne d'Attila. Un très mauvais exemple pour la petite ceinture. on parle d'un tram DANS un jardin, pas à côté d'un jardin. A l'Apur et à la Ville de bosser sur des solutions adaptées ... pour sauvegarder et promouvoir la biodiversité sur des voies en service.

Florence 14 janvier, 13:25

La biodiversité nous est nécessaire, à nous citadin et citadine. Il faut donc qu'elle soit protégée et qu'elle serve de base pour imaginer des aménagements qui la prenne en compte, la protège et l'étende. Quand on parle de biodiversité en ville, on parle d'espaces verts. Le fait que la petite ceinture soit peu ou plus utilisée par des trains a permis à la nature de créer des espaces verts "spontanés" et donc d'accueillir en plein cœur de la ville une biodiversité exceptionnelle. Cette nature est là, elle existe. On peut observer une multitude de plantes, d'insectes, beaucoup de papillons, des abeilles sauvages, des oiseaux et même des mammifères : on a relevé des traces de renard, de fouines, il y a des chauve souris réfugiées dans les tunnels etc.
Si on fait les travaux pharaoniques qui seraient indispensables à un retour des trains sur la petite ceinture, toute cette biodiversité disparaitra irrémédiablement (sans parler des riverains qui devraient subir des passages de trains à quelques mètres de leurs fenêtres...)
Or, il y a d'autres possibilités de faire du transport en commun dans Paris (pourquoi ne pas mettre un tram ou des lignes de bus sur une voie réservée sur le périphérique, pourquoi ne pas relier les lignes 7bis et 3bis de métro, pourquoi ne pas multiplier l'offre de bus dans les rues existantes, pourquoi ne pas proposer des velibs électriques pour les quartiers en pente, etc...) ? Cela permettrait de laisser les espaces verts déjà existants sur la petite ceinture à la disposition des parisiennes et des parisiens.
Oui la biodiversité est compatible avec d'autres usages (jardins, jardins partagés, promenades, galerie en plein air de street art, vélo, vélo rail, parcours santé, refuge de nature, espace de découverte de la faune et de la flore, expérimentation d'agriculture urbaine...) et, comme elle est nécessaire au bien être et à la santé des citadins, elle doit être préservée.

runtime_error 14 janvier, 23:42

Mais pourquoi diable toujours envisager une biodiversité au service de l'homme ? La nature n'a t-elle pas simplement le droit d'exister tout simplement pour ce qu'elle est ? Pourquoi cet anthropocentrisme ?
De plus, qu'est-ce qui vous fait croire que le transport ferroviaire est un obstacle à l'épanouissement de la biodiversité ? Je vous invite de nouveau à vous renseigner sur ce qu'était la PC du temps de son exploitation régulière : C'était déjà un environnement naturel. Et si un jour des trains recirculent sur la PC, au prix de travaux pas si pharaoniques que cela puisque l'emprise foncière et la géométrie de la plateforme sont déjà présentes, les abords de la plateforme (sur largeurs, flancs de talus et de tranchée) resteront en l'état.
A contrario, croyez vous vraiment qu'aménager une promenade se fera sans heurts pour la biodiversité ? Renseignez vous (Encore une fois !) sur l'influence de la fréquentation humaine sur les milieux naturels, et vous constaterez qu'elle est bien souvent néfaste, surtout sur une zone potentiellement fragile comme la PC.
En ce qui concerne le volet transport en commun, avec la PC on parle de transport régional au bénéfice de tous les Franciliens, pas des seuls Parisiens. Pour mémoire, la PC n'a jamais appartenu, et n'appartient pas aux Parisiens. Elle appartient à RFF et à ce titre elle mérite un usage d'intérêt général, pas celui d'espaces verts qui ne profiteront qu'aux Parisiens.
Puisque vous parlez du périph, savez-vous ce que je trouverais génial et vraiment écologique ? Ce serait d'en faire coulée verte.
Cette coulée verte, ils l'ont fait à Portland, Oregon. Mais il faut croire que là bas ils sont plus ambitieux et courageux que nous, qui souhaitons maintenir ce monstrueux périph et transformer une infrastructure de transport sobre et écologique en promenade plantée.

saraly 15 janvier, 00:29

Je vais répondre à vos propositions de transport en commun dans Paris concernant la situation dans le XXème (c'est la ou j'habite et ou le T8 pourrait nous améliorer les déplacements) :
- le tram ou ligne de bus sur le périph c'est un peu bizarre, faudrait sortir à chaque porte ? pas très pratique. ou peut etre comme dans certaines villes américaines faire circuler les trains au milieu de l'autoroute et rejoindre la station à partir de passerelle ? attendre le métro au milieu de tout ce bruit franchement c'est pas très agréable. Mais de toute façon le réseau serait mal connecté avec les autres lignes de métro/tram/rer en tout cas, même si on pourrait avoir une desserte rapide ça c'est sur.
- la connection ligne 7bis et 3bis ca fait des dizaines d'années qu'on l'attend dans le 20ème, mais il y a un an un agent de la RATP m'a dit que ce n'etait plus envisagé, tres dommage. Ca faciliterait les déplacements oui, mais ca ne desservirait pas mieux les quartiers autour de la rue de la mare et de la rue de bagnolet, parce que pas de nouvelles stations.
- multiplier l'offre de bus existantes : le bus 26 qui traverse le 20ème et suit la PC est déjà sur-saturé à toute heure de la journée (3ème ligne de bus la plus fréquentée sur le réseau RATP). On nous a déjà rajouté un bus (le 64) pour doubler la desserte gambetta/porte de vincennes mais c'est pas suffisant. on ne peut pas faire de site propre (rue des pyrénées à une voie dans chaque sens) ni faire des bus articulés. je ne vois pas ce qui peut être fait de plus dans ce cas la.
- vélibs électriques sur les quartiers en pente : pourquoi pas, mais le cout serait

tres élevé et la logistique (deux vélos différents, des emplacements différents ?) serait compliqué. il y a cependant eu un projet de remonte-pente vélo électrique sur la rue gambetta qui aurait été vraiment pratique, validé par la mairie du 20ème mais non par la mairie de Paris. L'argument : il y a déjà le financement à 25% des vélos électriques pour les parisiens.

15ans que j'habite dans le XXème, mais j'ai étudié et travaillé dans plusieurs arrondissements, centraux ou non, et je me rends bien compte qu'on est moins bien desservi que la plupart des autres arrondissements (et pourtant quartiers résidentiels très denses !)

Romain Paris 14 janvier, 18:02

Le débat sur ce site tourne autour de deux positions : ceinture verte ou voie ferrée.
Il faut dire d'abord qu'elles mettent de côté, et c'est tant mieux si tout le monde s'accorde là dessus, l'hypothèse que la PC constitue une réserve foncière à des fins immobilières, sauf sur les parties déjà couvertes et déjà bâties. Cela va mieux en le disant. Après, le respect de la biodiversité paraît bien plus compatible avec une fréquentation piétonnière légère, dans le cadre d'aménagements ponctuels, qu'avec une circulation ferroviaire, si celle ci avait un intérêt au regard d'autres projets de TC déjà engagés et si elle était finançable.

Chapeau 15 janvier, 00:02

J'imagine mal des feux tricolores pour les piétons et une régulation de leurs flux pour "une fréquentation légère".

Où est la dégradation de la biodiversité sur le tramway T2 qui a la même configuration que la Petite Ceinture ferroviaire en plusieurs points ?
Cliché ASPCRF

Chapeau 15 janvier, 00:07

Voici ce qui est en train d'être fait par la ville de Paris dans le 15e en faveur de la biodiversité...
Cliché ASPCRF

saraly 15 janvier, 00:09

Pourtant le projet propose à la fois une ceinture verte et une voie ferrée sur deux tronçons présentant deux besoins et caractéristiques différentes. Il est un peu dommage que l'avis de la plupart des personnes soit tout ou rien (et pour chaque "camp").
Je trouve personnellement dommage que la PC n'ait pas été utilisée à la place du tramway des maréchaux et je serais idéalement pour une réouverture de l'ensemble du tronçon. Mais je pense que politiquement aujourd'hui c'est impossible et que c'est un combat perdu d'avance.
Habitant à Ménilmontant depuis 15ans je mesure tout à fait l'intérêt de la desserte en tramway (et j'ai déjà exprimé mon opinion plusieurs fois dessus) mais ne suis pas contre des aménagements verts (mais réversibles !) sur le reste du tronçon qui est proche du T3. La PC c'est 32km, et on "discute" de son sort sur 23km. 23km c'est long, bon courage si vous voulez faire le tour en un après-midi ! Ce qui est valable au sud de Paris ne l'est pas forcément à l'est ni au nord. C'est un peu réducteur (surtout pour les défenseurs de la ceinture verte, cela a plus de sens pour les défenseurs de la voie ferrée) de choisir la même orientation sur ces 23km.

Chapeau 15 janvier, 00:23

Effectivement, c'est assez pénible d'entendre que c'est tout ou rien. Nous proposons une mixité des usages avec ce "slogan" : un tramway dans un jardin.

Là où le développement des pôles d'activités s'annonce important (tour triangle, Pentagone français) et là où le tramway T3 est déjà saturé, on assure que la priorité c'est de faire disparaître un infrastructure ferroviaire en faveur de la biodiversité alors que ces deux usages sont complémentaires (cliché ASPCRF ci-joint sur le 15e)

Nous constatons cependant que l'on prétend préserver la biodiversité en abattant des arbres...pas très cohérent.

Vu les potentialités d'usages ferroviaires compatibles à des aménagements paysagers, l'association Sauvegarde Petite Ceinture rappelle sa position :

la préservation des 23 km de la ligne de Petite Ceinture ferroviaire dans le giron de Réseau Ferré de France.

Nous vous proposons de débattre de l'avenir de la Petite Ceinture ce mardi 15 janvier au cinéma La Clef lors d'une projection débat.

> http://petiteceinture.org/Mardi-15-...

Gilles Jardinier 1er février, 05:30

A chapeau :
et si vous regardiez un peu les voies (du T2), au lieu de parler des abords ?
Comparons ce qui est comparable, svp.

VOLFONI 15 janvier, 11:19

La protection de la biodiversité est tout à fait compatible avec un usage ferroviaire. Talus et remblais sont porteurs de biodiversité.

12 «je suis d'accord»

lucia 15 janvier, 18:42

Pour ma part, je partage entièrement cette opinion.

Chapeau 17 janvier, 23:33

Totalement d'accord aussi ! Les photos publiées sur ce site semblent parlantes, notamment celles du T2.

Gilles Jardinier 1er février, 05:27

Les sections en talus-remblais de la PC sont un ensemble très riche et spécifique en termes de Biodiversité en milieu urbain, certes discrète, mais bien présente.
Le ballast et ses franges, au soleil, est un milieu écologique rare (voir le lézard des murailles),
Le plus important, c'est le gradient écologique transversal entre ces milieux : du ballast xérique aux plateformes en friche et au talus arboré à l'ombre. Un très fort effet de lisières dans un espace très étroit.

runtime_error 16 janvier, 23:12

Il y a effectivement deux visions qui s'opposent sur ce site, mais je pense que cela va au-delà du simple « coulée verte contre ferroviaire ». C'est plutôt l'éternel conflit entre intérêts locaux , personnels, et l'intérêt général.
Les partisans de la coulée verte raisonnent pour la majorité à l'échelle locale, et ce quel que soit le thème abordé, usage ou écologie.
Ce groupe est naturellement constitué par des riverains qui craignent une dégradation, parfois justifiée, parfois fantasmée, de leur environnement. Il comprend également des Parisiens en manque d'espaces verts et de détente à proximité immédiate de leur lieu de résidence. Ils ont en commun la négation du potentiel de transport de la PC, d'abord parce que cela nuirait à leurs intérêts, mais probablement aussi du fait d'une vision incomplète de ce qu'est la PC, et d'une connaissance partielle des problèmes actuels des transports Franciliens.
Un des réflexes caractéristiques des groupes défendant des intérêts locaux est de tenter de développer un argumentaire visant à les faire passer pour des défenseurs de l'intérêt général.
Dans le cas du présent débat sur la PC, ces arguments sont pêle mêle le coût pour les finances publiques, une redondance avec le T3, la protection de la biodiversité, la réduction de la pollution, et j'en oublie probablement. Certains intervenants, plus véhéments que d'autres, vont jusqu'à dénoncer les propos de leurs contradicteurs comme rétrogrades et passéistes. D'autres vont jusqu'à tranposer cette vision locale et personnelle chez leurs contradicteurs, en supposant que ceux -ci sont des « fans du train », ou des salariés de RFF, ce qui expliquerait ainsi leur soutien de l'option transport ! Ils semblent incapables d'envisager que l'on puisse tout simplement défendre le rôle ferroviaire de la PC en tant qu'usagers des transports Franciliens, des usagers qui prennent conscience du rôle que peut jouer une telle infrastructure en complément du T3. (Voir à ce propos cette page du site de la FNAUT).
Tout cela nous a mené au mieux dans le hors sujet, au pire, à des considérations franchement tordues.
Les partisans du ferroviaire raisonnent à plus grande échelle, celle de l'agglomération Parisienne pour l'usage, et celle des enjeux de la crise énergétique et environnementale pour l'écologie.

Et bien évidemment, tout ce petit monde ne se comprend pas.
Mais je reste persuadé qu'un compromis est possible, que la PC peut être partagée entre aspirations d'intérêt local et d'intérêt général, que ses abords peuvent être préservés ou/et ouverts aux riverains partout où cela est possible, tout en faisant circuler un mode de transport moderne et respectueux de l'environnement sur la plateforme ferroviaire.

11 «je suis d'accord»

Bruno 17 janvier, 07:48

Bonjour,

Je suis tout à fait d'accord avec ce qui vient être écrit.

Il serait intéressant que dans le cadre de cette consultation, des visites de la ligne de tramway T2 soient organisées, pour que les gens voient ce qu'il est possible de faire comme aménagements, notamment paysagers, sur une voie ferrée en exploitation.

Voici l'exemple des aménagements de la station Belvédère.

Chapeau 18 janvier, 00:00

Je rajouterais également que Olivier MILAN, responsable du dossier Petite Ceinture chez RFF s'est exprimé sur ce site pour préciser qu'aucun représentant de RFF ne s'exprimera sur ce site.

liliane 19 janvier, 11:33

Actuellement et vous le savez pertinemment, ce transport moderne et respectueux de l'environnement n'existe pas. Comme beaucoup d'entre nous souhaite pour Paris un véritable lieu de liberté et de jardins partagés non seulement pour eux mais aussi pour la population francilienne, comme le T3 vient juste d'être mis en circulation et que sa distance avec la PC dans les 19ème et 20ème arrondissements n'est que de quelques mètres à 1km, comme la priorité absolue actuelle est de continuer à réaliser les transports du Grand Paris, la seule solution raisonnable actuelle, cooptée par beaucoup d'entre nous, est celle de la coulée verte et des jardins partagés. Cette solution apportera beaucoup plus d'originalité et d'agrément à Paris que celle d'un deuxième tramway avec caténaires défigurant le paysage, la faune , la flore et l'environnement, à proximité d'un autre tramway très récemment mis en circulation. Il n'est pas raisonnable de quadriller Paris tous les 100 ou 1km avec des tramways . Développer des lieux d'échanges et de rencontres dans un cadre réellement écologique avec jardins partagés est beaucoup plus novateur pour notre capitale.

runtime_error 19 janvier, 18:30

Merci Liliane, c'est gentil de votre part d'apporter, grâce à votre commentaire constructif, un exemple concret de ce que je décrit plus haut. Cependant, ne poussez pas trop loin la caricature, on pourrait finir par coire que nous sommes complices.
Non, le transport motorisé vertueux n'existe pas, et n'existera probablement jamais du fait que l'énergie disponible naturellement doit être convertie en énergie utilisable par ces moyens de transport. Ce que je sais pertinemment, et ce que vous semblez nier ou ignorer, c'est que le transport ferroviaire reste, de loin, celui ayant le moins d'impact environnemental.
Je le répéte, faites un petit effort pour voir plus large, la question de l'avenir de la PC n'est pas du ressort des seuls Parisiens, et encore moins de celui des seuls habitants du XIX et des riverains de la tranchée des Buttes, sur laquelle vous faites une fixation qui frise l'obsession. Est-ce qu'au moins vous lisez les documents et suivez les liens que les défenseurs de la vocation transport fournissent dans leurs interventions ?
Avec la crise énergétique, nous allons assister à un mouvement de relocalisation, de densification de l'habitat et des zones d'activité. Dans un tel contexte, les transports d'avenir seront une combinaison de transports motorisés sobres, tel le ferroviaire, et de transport non motorisés.
Par ailleurs, Le T3a, encore plus proche de la PC que le T3b, est en cours de saturation. Et il y a fort à parier que cela sera le cas du T3b. Dans le cas de la PC, la demande de transport est bien réelle et déjà présente. Et ce n'est pas le Metro Grand Paris, que l'on n'est pas prêt de voir rouler (Si on le voit un jour), qui répondra à cette demande. Rappelons par ailleurs que l'opposition répétée à l'utilisation de la PC comme infrastucture de transport a fortement contribué à faire naître le besoin de ce métro.
Transformer la PC en coulée verte exclusive c'est donc effectivement original, mais pas dans le bon sens du terme.
Enfin, les aménagements que vous préconisez sont d'intérêt local. Si les Franciliens veulent se mettre au vert, ce ne sera surement pas en allant s'enterrer sur la coulée verte de la PC, il y a à Paris et dans sa région des espaces verts bien plus agréables. Quant aux jardins partagés, ils sont gérés par des riverains : On n'imagine pas faire des km pour venir chercher sa salade.
Mais surtout, de tels aménagements peuvent tout à fait cohabiter avec une

utilisation ferroviaire de la PC, alors pourquoi refuser cette mixité qui elle, peut vraiment satisfaire aux besoins de tous ? Pourquoi refusez vous cette possibilité de conjuguer harmonieusement l'intérêt local et l'intérêt général ?

Gilles Jardinier 1er février, 05:17

d'accord avec Runtime (en partie) : " en faisant circuler un mode de transport moderne et respectueux de l'environnement sur la plateforme ferroviaire."
La question concerne bien la plateforme, les 2 voies elles-mêmes,
et pas seulement les abords et zones élargies - sur lesquelles les usages sont différents et complémentaires.

la linotte mélodieuse 17 janvier, 16:53

La nature est un espace où se rencontrent les différents acteurs du vivant : l'homme, la faune, la flore. Nous avons pris conscience avec le réchauffement climatique de l'impact de l'action de l'homme sur son milieu...la perte de biodiversité a atteint des proportions inquiétantes ; tout n'est pas irréversible car dans la nature la place vide se retrouve vite occupée.
Sur le chemin de la Petite Ceinture la nature semble en train de reprendre ses droits, s'appropriant son propre corridor, tissant sa trame verte. Alors que dans la ville chaque espace, chaque interstice se trouve comblé, le plus souvent cimenté, imperméabilisé, la vue bouché, sans aération, nos architectes planchent sur la conception d'espace verts compensatoires en hauteur, très haut sur les toits, pour nous rappeler un vague souvenir de notre milieu d'origine. Mais surtout ce sont des directives onusiennes qui nous recommandent un accroissement de 20% des espaces verts dans ces milieux urbains de plus en plus denses, s'agissant de répondre à un besoin vital.
Respectons un peu notre environnement...ce qui aura pour effet bénéfique de nous respecter un peu plus nous même...voilà le nouvel usage et la meilleure vocation que l'on puisse offrir à la Petite Ceinture.

9 «je suis d'accord»

Chapeau 17 janvier, 23:52

Respecter l'environnement en y associant les transports collectifs ferrés tels que le tramway, c'est aussi se respecter soi même dans le sens où l'on aurait plus besoin de s'entasser dans le métro et le RER dans Paris.
On est d'accord que la biodiversité disparaît depuis qu'il est question de la préserver sur la Petite Ceinture ferroviaire...dans le 15e notamment.

Une photo verdoyante et agréable de © Jean-Baptiste Gurliat / Mairie de Paris prise avant le chantier.

Chapeau 17 janvier, 23:57

Une photo moins verdoyante et moins agréable après et au même endroit !
Cliché ASPCRF, novembre 2012

la linotte mélodieuse 18 janvier, 10:23

Merci Monsieur Chapeau pour ces ravissants clichés qui viennent illustrer mon propos. Vous avez choisi 2 photos intéressantes certes mais avec un fort parti pris...La comparaison est par ailleurs trompeuse puisqu'elles ne sont pas prises du même endroit et ne présentent pas les mêmes perspectives ; dans le 2nd cas le chantier ne fait que commencer... Il y a mieux comme illustration de la biodiversité ?

Il s'agit d'un d'un endroit sans grand intérêt d'un point de vue naturaliste (si ce n'est le rôle de corridor) de la petite ceinture, un passage où elle cherche sa respiration dans un urbanisme envahissant fort laid, avec d'un côté une barre de tout béton (témoignage d'une architecture que l'on peut souhaiter révolue) et de l'autre des immeubles coupés en 2 (belle architecture art nouveau, vestige d'un urbanisme datant de la fin de l'époque de la petite ceinture où la voiture commençait à prendre le dessus).
Mais non les vessies ne sont pas des lanternes, et le chemin de fer n'est pas un transport écologique comme vous le clamez...le train est un transport très énergivore, polluant, et occupe la place d'écosystèmes naturels, que vous le vouliez ou non...
La question qu'il faut se poser c'est : à à quoi bon ces superpositions de modes de transport ? Ils n' ont qu'un seul objet, celui de densifier une ville qualifiée de "Grand Paris"ou "Paris Métropole" comme vous le voulez, qu'on essaie de rendre toujours plus compétitif en appliquant des méthodes de gestion technocratiques contre nature...à moins que Paris ne se transforme en fourmilière géante. Mais même les fourmis ont des méthodes de développement plus performantes car elles finissent par déménager. Et le modèle des abeilles est en revanche plus visionnaire.

Par contre même s'il serait intéressant de poursuivre la discussion sur ce topic, je vais vous quitter pour laisser un peu de place pour que les autres aient le loisir de s'exprimer. Tout comme la nature, certains ont besoin de cette liberté, sinon ils préfèrent se taire...et il s'avère impossible de savoir leurs opinions dans cette grande concertation citoyenne à huis clos. Salutations écolos. Bzzzzzz

6 «je suis d'accord»

Chapeau 19 janvier, 15:16

J'ai bien entendu pensé à prendre une photo dans l'autre sens mais ça ne fait toujours pas "chemin rustique" comme le souhaite la ville de Paris et protection de la nature !

Dawar 18 janvier, 18:00

N'importe quoi cette question. La vraie question est : "Quels autres usages sont compatibles avec la protection de la biodiversité ?"

La ville de Paris a élaboré son plan biodiversité, a créer son observatoire de la biodiversité etc. Montrez nous que ce n'est pas que du flan et que la biodiversité n'est pas que l'avant dernière de vos préoccupations. Parce que la façon dont est posée la question (certain diront que s'est bien déjà quelle soit posée) me laisse penser que les intérêts à court terme primeront encore sur le bénéfice à long terme de tous.

2 «je suis d'accord»

LuciusSeneca 19 janvier, 09:43

Plusieurs associations qui se sont penché sur ce dossier - et certaines depuis des décennies - ont largement démontré que la mixité des usages était tout à fait possible.
En essayant de regarder un peu plus loin que ce que l'on peut avoir sous ses fenêtres, dans son environnement immédiat ou dans son quartier, on peut s'apercevoir que la ligne forme un outil exceptionnel pour un usage de transport, absolument pas incompatible avec d'autres usages proches de la Nature.
Il serait **CRIMINEL** pour les propriétaires, gestionnaires, agences de la Ville, responsables et élus actuels d'imaginer avec arrogance qu'ils possèdent aujourd'hui toutes les informations sur **les besoins des Parisiens et des Franciliens dans 5, 10, 20 ans ou plus**.
Morceler la ligne de manière définitive, la découper en petits morceaux jetés en pâture à quelques riverains pour satisfaire des visées électorales illustrerait une absence flagrante de vision à long terme.
Promouvoir au contraire, avec intelligence et discernement, la mixité des usages, pour préserver cet écrin de verdure et de Nature dont la Ville a besoin ; permettre aux Parisiens et aux Franciliens d'en profiter, tout en sanctuarisant la possibilité future d'un usage transport en commun lorsque les financements seront disponibles serait un acte politique courageux.
Le temps politique est de plus en plus réduit à la durée d'un mandat. Le temps de l'aménagement des infrastructures est bien plus long et nécessite une vue à long terme impliquant de ne pas fermer des options disponibles.
Par ailleurs, il est tout à fait compatible d'être récompensé pour des "*comportements extraordinaires de caractère civil, réalisés par des personnes espagnoles et étrangères, qui ont agi au profit de la nation espagnole ou contribué de façon importante à favoriser les relations d'amitié et de coopération entre la nation espagnole et le reste de la communauté internationale*" et faire preuve d'une vision politique Francilienne d'avenir...

8 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 19 janvier, 10:44

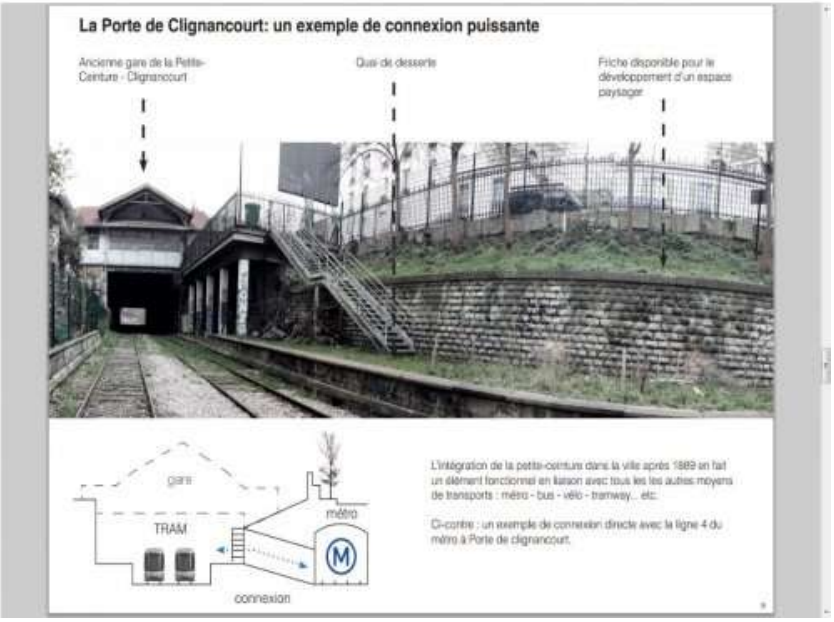
J'ajoute que l'immense majorité même tous mes amis, collègues, familles parisiens ne comprennent pas pourquoi on a construit le Tramway sur les Maréchaux....!!! Il fallait d'abord rouvrir la Petite Ceinture... C'est une évidence pour tout le monde, mais les politiques préfèrent écouter les sirènes de quelques électeurs...!!! Quelques minorités privilégiées ont crié haro sur la Ceinture au grand dam de tous les parisiens....!!! Eh bien croyez moi, ils n'ont justement pas la mémoire trop courtes et connaissant parfaitement leur histoire et celle de la Ceinture. Je pense qu'ils s'en rappelleront devant l'urne de 2014....!!! C'est une évidence...

Chapeau 19 janvier, 15:36

Voici un extrait d'un reportage concernant les aménagements et le potentiel de la Petite Ceinture ferroviaire sur ces 23 km au sein de Paris pour une desserte régionale comme c'est aujourd'hui le cas à l'ouest avec le RER C.

Un exemple concret où l'on associe environnement, aménagement paysager à la faveur des utilisateurs ET des riverains ainsi que la fonction première de la ligne qu'est le transport ferroviaire.

Ce reportage est disponible sur à cette adresse :
http://bbkorpdotcom.files.wordpress...



Sandra 20 janvier, 15:29

Non, le tramway n'est pas compatible avec la préservation de l'environnement. La preuve, pour faire passer le T3 sur le boulevard d'indochine, des arbres centenaires ont été coupé. Et les oiseaux ont étrangement déserté le secteur, perturbé parait il par l'électricité qui circule. Je ne suis pourtant pas une phobique des ondes, et j'avoue que les crottes de pigeon sur mes rebords de fenêtre ne me manquent pas, mais ceci m'amène tout de même à me poser des questions.

LuciusSeneca 20 janvier, 16:10

Sandra, vous affirmez que les arbres ont été coupés pour faire passer le tramway : d'autres explications plus ou moins alambiquées ont été servies aux riverains à l'époque des travaux pour justifier les coupes massives.

Encore ces jours derniers, la partie 15e arrondissement de la Petite Ceinture Ferroviaire qui doit faire l'objet prochainement d'un usage "promenade plantée" fait l'objet d'un abattage massif d'arbres sans que grand monde s'en émeuve : couper des arbres pour une raison "écologique" ne pose apparemment jamais de problème aux décideurs.

Quant aux oiseaux qui ont peur des "méchantes zondes", je vous invite à prendre connaissance des études portant sur l'influence de l'alimentation électrique à 750 volts continus : c'est assez édifiant ;-)

Se poser des questions est une excellente démarche : trouver des réponses dans les cours de physique de l'enseignement secondaire en est une bien meilleure à mon humble avis !

Chapeau 20 janvier, 22:56

Le cliché ci-dessus présente clairement qu'un espace paysager peut être aménagé en complément de la fonction transport.

Le cliché ci-dessous démontre concrètement que c'est faisable !

La Petite Ceinture est existante. Le tramway des maréchaux ne l'était pas et il a donc fallu tout créer !

RFF doit donc rester propriétaire des 23 km de la Petite Ceinture ferroviaire comme l'association Sauvegarde Petite Ceinture le défend.

Effectivement dans le 15e, je vous invite à réagir sur les clichés que j'ai publié concernant cette fameuse protection et valorisation de la nature...

Cliché ASPCRF 2012

Sophie Animatrice 22 janvier, 11:48

Pour information : afin de prolonger le débat, nous rouvrirons les deux questions "déplacements" mercredi 23 janvier. Entre temps, vous pouvez poursuivre les discussions sur les trois autres thématiques et notamment sur les deux nouvelles questions dans les thèmes "usages" et "aménagements". L'ensemble des débats seront fermés définitivement le 6 février 2013 pour analyse et restitution le 14 février 2013, lors de la réunion publique.

Iluv 22 janvier, 14:05

Bonjour,

Ce que je constate au fil des discussions que je parcours c'est qu'il y a quelques Lobyyistes qui, quoi qu'il puisse se dire, interviendront à chaque commentaire qui ne se rangera pas en faveur du ferré. Ce n'est dès lors plus

un échange d'idées mais une véritable politique de persuasion que certaines personnes ont décidé de mener. C'est navrant et désolé de vous le dire messieurs, inefficace.
Quand même... **Chapeau : 140 messages**... Il semble que ce sujet vous affecte tout particulièrement. J'ai presque l'impression, sans vouloir être désagréable, d'être sur votre blog perso... :)

Donc pour ma part je ne suis pas un bobo, orienté vers mon nombril qui aime avoir un jardin en face de ma fenêtre. Mais je pense qu'il y assez de projets comme ça d'amélioration voire de création de réseaux de transports publics sans qu'il faille encore une fois faire de la surenchère pour gagner 10 min par jour.

Je suis citadin, j'aime les belles choses et j'aimerais bénéficier pour moi et pour mes co-citoyens, de plus d'espaces verts, calmes ou il fait bon se promener, ou els enfants peuvent jouer et où on reconnecte avec le beau.

Ce n'est pas un discours Charlotte aux fraises au Pays des bisounours. C'est également d'utilité publique. Parlons du réchauffement climatique et des canicules estivales. Et bien messieurs sachez que la verdure, les plantes et les arbres sont un moyen très efficace de rafraîchir naturellement l'air par l'évapotranspiration des feuilles.

Personnes n'a tort, personne n'a raison. 2 visions sont partagées ici. Et Monsieur Chapeau en particulier, vous devriez respecter l'avis de vos concitoyens et ne pas chercher sans arrêt à prouver qu'ils ont tort. Nous avons bien noté que vous étiez très bien documentés et que vous aviez de nombreux arguments que j'ai pour ma part lu avec grande attention.

Mais un débat public est fait pour que les gens s'expriment. Pas pour qu'une minorité s'emploient à faire plus de bruit que les autres.

10 «je suis d'accord»

Bruno 22 janvier, 14:37

Bonjour,

Toit d'abord, je pense que vous commettez une erreur d"analyse, courante car elle tient sans doute à l'image traditionnelle du train : massif, bruyant et lourd. Cette erreur d'analyse est que le débat ne porte pas sur l'oppsition entre un projet de transport ferroviaire et un projet d'aménagement paysager, mais entre un projet d'urbanisme associant transport et aménagement paysager d'un côté, et un aménagement purement paysager de l'autre.

« il y a quelques Lobyyistes qui, quoi qu'il puisse se dire, interviendront à chaque commentaire qui ne se rangera pas en faveur du ferré. Ce n'est dès lors plus un échange d'idées mais une véritable politique de persuasion que certaines personnes ont
décidé de mener. »

Cela est l'essence même du débat que que chacun propose des arguments contradictoires. Par ailleurs, nul besoin d'être un lobbyste professionnel pour défendre tel ou tel projet.

Marc Askat 22 janvier, 15:01

Votre post ressemble plus a une pub iddilique pour du yahourt qu'a un vrai argument. Quand vous devrez vous lever a 5h du mat pour esperer arriver a l'heure a vore travail car vous ne possedez pas de voiture dans paris, que les transports déconnent et que vous avez 5 correspondances, on en reparlera ...

saraly 22 janvier, 17:02

Je pense que ce que ressentent les "défenseurs du rail" c'est que de nombreuses personnes proposent des idées (et bien sur ils ont le droit, on est en démocratie) mais sans bien connaître le sujet et que pour quelqu'un de bien renseigné ça peut être exesperant. Voir tous les jours des commentaires dire "il faudrait en faire une coulée verte entièrement pour parcourir Paris à pied", alors que la PC fait 32km, est utilisée sur un tronçon par le RER C et qu'il y a de nombreux tunnels (dont plusieurs longs de plus de 1km), à force c'est énervant.
Tout le monde a le droit de s'exprimer bien sur, le faire en s'étant renseigné c'est mieux ! Personnellement il y a un mois je ne m'y connaissais pas plus que la plupart des parisiens, mais je me suis renseignée, j'ai lu avec intérêt les études de l'APUR puis consulté différents liens, même fait un tour sur google map pour observer les différents tronçons (très instructif, surtout pour comprendre la quantité de tunnel). Et j'ai bien compris qu'il est irréaliste d'y envisager un usage unique. Une promenade verte sur tout son long, 23km (sans le RER C) c'est immense ! Et ce qui est valable à un endroit ne l'est pas forcément ailleurs. La high line de NYC ne fait que 2.3km (10 fois moins !) et la promenade plantée 4.7km.
De plus les "défenseurs du rail" ne parlent pas d'un tout au train mais bien d'une mixité d'usage, en de très nombreux endroits la parcelle est assez large pour accueillir des jardins partagés ou des promenade verte. C'est d'ailleurs ce qui est expliqué dans une des études de l'APUR (jardins partagés aux buttes chaumont et secteur de l'ourcq, et promenade plantée aux abords du tramway à partir de la rue d'avron).

Diego 23 janvier, 18:40

Merci Iluv pour ton point de vue :)
CHAPEAU et ses amis ont atteint le point Godwin depuis longtemps à force d'intervenir sans cesse pour étouffer les points de vue des autres intervenants. C'est juste dommage pour les personnes qui du coup fermeront le site directement sans s'exprimer tellement elles seront fatiguées d'avance de lire toujours les mêmes arguments en boucle. Et dommage pour les personnes qui n'oseront pas exprimer d'autres points de vue et proposer leurs idées innovantes.

Chapeau 23 janvier, 18:43

La démocratie s'excuse une nouvelle fois. Déjà que s'exprimer uniquement sur internet avec quelques réunions organisées en catastrophe dans des mairies d'arrondissement, ce n'est pas très professionnel, on ne peut pas nous accuser d'étouffer le débat. Il est déjà lui même étouffé !

Gilles Jardinier 1er février, 05:04

tout a fait d'accord avec Bruno et Marc Askat sur ce coup.

Marc Askat 22 janvier, 14:59

@iluv : NON justement, pour une fois il y as un grand nombre de personnes informées et documentées ainsi que de vrais riverains, qui justement militent contre les lobbyistes de la mairie pro coulée verte qui innondent le débat de fausses informations et de faux témoignages. il n'y as pas a persuadé, il y as des faits simples : manque de transports, saturation de ces derniers aux heures de pointes, quartiers mal désservis et pauvres, ligne férroviaire éxistante et prete pour un traffic rapide et leger. Le tout en pleine periode de crise. au lieu de nous dépeindre une pub pour yahourt ou tout le monde chante et danse dans une coulée verte essayez de penser a ceux qui aimerais bien que leur quartier soit enfin desservis et ne pas avoir a faire 5 correspondances pour aller la ou ils travaillent ....

9 «je suis d'accord»

iluv 22 janvier, 21:27

Mais de quelle pub Yaourt parlez vous ? Dire qu'on veut du vert, c'est être Pub Yaourt ?
Allons allons... Que croyez vous ? Je prends les transports tous les jours. 50 minutes de transports et plusieurs changements . Je n'ai jamais vécu cela comme un torture. Je lis, j'observe les gens, je prends le temps. J'aime le métro. Tout ce que je dis c'est que je ne vois pas ce que va apporter la transformation par tronçon de la petite ceinture en tramway attendu que le T3 est déjà là et que dans le 19ème, le réseau de metro est dense. Peut être pouvons nous sortir un jour du toujours plus de voies, toujours plus de routes, toujours plus de trains, toujours plus d'aéroports etc... C'est juste regarder un eu pour une fois en dehors du cadre habituel.

Je pense en particulier à un tronçon qui est en cours d'étude pour le rétablissement du tramway et qui passe pile poil entre 2 nouvelles constructions dans le 19ème près du canal de l'ourcq où certains nouveaux riverains vont se trouver avec le tramway qui passe en vis à vis à 10m de leur fenêtres et balcons principaux. Pouvez vous imaginer cela ? Pouvez vous concevoir que ces gens souhaiterai éviter cela ?
Et ceux ci ne sont pas nécessairement des Nantis coupés de la vraie vie à Paris vous savez.

Alors Marc, non je ne suis pas une pub pour Yaourt sur patte mais justement je ne saisi pas pourquoi on trouve normal de faire de belles promenades plantées au sud dans les beaux quartiers et faire un tram sous les fenêtres des habitants du 19ème. Je trouve pas ça très social. Pouvez vous me le concéder s'il vous plait ?

Bien à vous

hirondelle 30 janvier, 18:03

Il y a tout plein de rues dans Paris pour faire rouler des trams et des bus et des vélos et des voitures (mais moins !). Laissez la friche tranquille ! On veut des espaces vacants.

Diego 23 janvier, 09:56

La ville de Paris publie son plan pour la biodiversité et en parallèle ne cesse d'urbaniser et construire sur les friches... Le bois dormoy un des derniers bois ensauvagés en ville transformé en maison de retraite en est un exemple parmi tant d'autres et cela concerne plusieurs dizaine d'hectare ; cherchez l'erreur ?
Ce plan pour la biodiversité n'est il qu'une vitrine ou bien va t-on enfin mettre des moyens réels et prendre des mesures concrètes pour favoriser, protéger et développer la nature en ville ?
Va t-on privilégier le foncier, des projets ferroviaires passéistes, une vision du vieux monde ou bien saisir cette chance unique de transformer la ville au bénéfice de l'Homme et de la Nature ?
L'emprise de la petite ceinture est un espace unique et plein de potentiel pour cela...

8 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 1er février, 05:00

bravo au Bois Dormoy, des habitants en ont fait un lieu magnifique et magique.
La Mairie du XIXeme a beaucoup construit le long de la PC, voire sur ses emprises élargies, qui furent de superbes friches, pleine de Biodiversité.
Mais le champion de la construction sur la PC, c'est sans conteste ICF - La Sablière elle même, qui a réussi à neutraliser certaines voies avec ses immeubles de rapport.

Fantomas 23 janvier, 17:11

le transport ferroviaire est le transport terrestre le plus écologique, et c'est un véritable scandale que la ville de paris souhaite la destruction de cette infrastructure irremplaçable. La VP serai mieux inspiré de mandater de (vrais) cabinets d'étude pour l'utilisation de la PCF dans le cadre de la lutte contre les voiture et LES CAMIONS.

11 «je suis d'accord»

Sandra 24 janvier, 09:15

Bonjours Fantomas. Je pense qu'on ne pourra hélas jamais complètement supprimer les voitures, il faut 'simplement' remplacer les voitures polluantes par des voitures électriques. Et c'est en cours :-). Il faut aussi continuer à développer les autolib et les bus propres, on les oublie souvent ! Et on peut faire rouler autre chose que des trains sur une voie ferré, tel que des vélorails comme le proposait un autre participant à cette concertation. Concernant les 'vrais' cabinets d'étude, ils sont parfois plus intéressés par leur propre bénéfice et la rentabilité à court terme que par le bien être et l'avenir de l'humanité.

Sophie Animatrice 24 janvier, 09:17

Bonjour. Une nouvelle visite est ouverte demain vendredi 25 janvier à 10h30. Inscrivez-vous !

2 «je suis d'accord»

FERDANT 24 janvier, 16:45

Merci à l'animatrice pour cette information !

Il semble que demain matin, la température puisse osciller entre -7 et -4 °C au niveau de la voie !

Les courageux qui se rendront à la visite devront donc s'équiper en conséquence...

fantomas 25 janvier, 13:31

et pourquoi pas une visite en train ? le public pourrait estimer les deux cas.
que fait la VP ?????

Chapeau 30 janvier, 20:21

Faire cette concertation en catastrophe et en hiver, fallait bien être un élu politique un avant des municipales pour l'imaginer !

Gilles Jardinier 1er février, 04:53

d'accord à 100 % avec Chapeau !
Chapeau bas

liliane 24 janvier, 10:26

Les interventions d'iluv et celles de Diego sont très pertinentes. Merci a vous deux de bien défendre vos positions ....
En ce qui concerne l'intervention de Saraly , je signale qu'il est impossible d'associer dans la tranchée du parc des Buttes Chaumont des tramways dans les deux sens et des jardins partagés en raison de la configuration des lieux. De plus, de tels tramways dans l'un des plus beaux parcs de Paris et à proximite immédiate de l'une des allées les plus fréquentées tous les jours par des promeneurs, joggeurs, et enfants des écoles auraient comme conséquence la détérioration de ce lieu de convivialite. De nombreux transports existent et je ne crois pas un seul instant qu'un tramway dans ce parc soit la solution des transports de toute l'île de France comme veulent nous le laisser croire certains debatteurs . De même, en ce qui concerne le quartier Ourcq, il n'est pas nécessaire d'y introduire de nouveaux tramways car le T3 est proche et il y a de nombreuses lignes de métro et de bus. Il faut admettre que la petite ceinture a été construite il y a plus de 100 ans et que certains quartiers traverses ont changé !!! La capitale ne doit pas être asphyxiée par des transports redondants....

10 «je suis d'accord»

saraly 24 janvier, 15:01

Ce n'est pas moi qui le dit, c'est l'étude de l'APUR !!!! Les avez-vous lu ?
Je vous cite page 51 de l'Etude prospective sur le devenir de la petite ceinture - phase 2 : Evolutions (pour la lire c'est ici : http://www.apur.org/etude/etude-

pro...) :
"La vocation de cette séquence à accueillir un transport léger entre Evangile et Porte de Vincennes est envisagée. La mise en place d'un transport léger (hors RFN) change le cadre réglementaire de la Petite Ceinture et l'inscrit dans un système plus proche de celui du tramway. Les évolutions sont à repenser de ce nouveau point de vue qui offre de nouvelles potentialités. Dans le parc des Buttes-Chaumont des aménagements réversibles (jardins partagés...) sont envisageables dans la tranchée sous réserve de pouvoir créer une bonne accessibilité."

Je comprends que les riverains du XIXe soient habitués à leur tranquilité, mais on a l'impression dans cette histoire qu'il n'y a que ça qui compte.Vous ne parlez que de la situation de votre quartier Ourcq et de votre parc des Buttes-Chaumont. Mais il n'y a pas que votre quartier qui est concerné par ce tramway. Beaucoup de personnes sont concernés, pour le tramway c'est tout les arrondissements du XIX et XXe en plus des habitants de la Seine Saint-Denis (Saint-Denis, Epinay et Villetaneuse). Et si l'on parle d'un projet à plus grande échelle sur toute la PC c'est tous les parisiens et la petite couronne qui sont concernés. Le T8 ne sera pas la solution de toute l'IDF non c'est sur mais ça aidera surement des dizaines de milliers de personnes. Un exemple, j'ai lu aujourd'hui que les bureaux de la SNCF étaient transférés à la Plaine Saint-Denis (où va passer le future T8), il y a déjà les bureaux d'Orange mais aussi de nombreuses compagnies. Cette liaison entre le 93 et l'est parisien serait profitable à de nombreuses personnes. Actuellement pour rejoindre la Plaine Saint-Denis du XXe on doit passer par gare du nord (et ce n'est pas direct à moins de prendre le bus) et prendre le RER B, ou aller jusqu'à Saint-Lazare et prendre la 13. Pour des gens qui travaillent, ont une famille à s'occuper, ça fait un grand détour et beaucoup de temps de trajet. De plus ces lignes de métro sont déjà dans les plus surchargées du réseau. Ce n'est pas parce que dans votre situation cela ne présente pas d'intérêt, que cela n'en a aucun. Ce projet est à l'étude depuis plus de 12ans !!!!!!!!!!!
Ne pensez-vous pas qu'au contraire cela mettrait le parc et votre quartier en valeur par une meilleure accessibilité ? Le parc n'est desservi que par la ligne 7bis, pas franchement la plus accessible.

FERDANT 24 janvier, 15:31

Chère Liliane,

Comme vous le savez (si vous avez lu les premières pages de ce site et si vous les avez comprises), il s'agit de donner ici un AVIS.

Cet avis peut revêtir toutes les formes courtoises et civilisées imaginables, mais il est en général pertinent d'appuyer ses propos avec des démonstrations, des sources, des références vérifiables.

En vous lisant attentivement, j'ai de plus en plus l'impression que vous n'êtes pas seulement une riveraine, mais probablement une experte renommée dans

bien des domaines. En effet, la plupart de vos affirmations sont définitives et sans appel, et ne s'encombrent ni de sources ni de références externes.

Vous affirmez : "je ne crois pas un seul instant qu'un tramway dans ce parc soit la solution des transports de toute l'île de France comme veulent nous le laisser croire certains débateurs". C'est bien là le nœud du problème : il ne s'agit pas de "croire" (la foi n'a rien a faire dans ce débat), il s'agit de confronter des ARGUMENTS ÉTAYÉS et des avis.

Je peux publiquement déclamer que je suis convaincu que la Terre est plate et être parfaitement sincère sans que la nature de notre globe en soit bouleversée pour autant : la méthode Coué ne fonctionne pas !

Je veux bien faire l'effort de vous croire absolument sincère et convaincue de la justesse et de la pertinence de vos propos, mais de grâce, prenez un peu de hauteur pour considérer d'autres points de vue que le vôtre et d'autres besoins que ceux des riverains retraités et des coureurs du dimanche : avancez donc des arguments et des faits plutôt que de tenir comme vérités immanentes de simples avis. Dans tous les cas, votre avis devrait compter - si l'on en croît les animateurs - autant que celui des autres, qu'il soit pertinent ou pas.

Enfin, si la congestion des transports Franciliens peut ne pas vous concerner à titre personnel, ne niez pas s'il vous plaît sa triste réalité et l'opportunité d'utiliser une ligne de chemin de fer pour des transports ferroviaires, ce pour quoi elle a été efficacement conçue !

eBoc 24 janvier, 16:31

Liliane a dit : "Je ne crois pas qu'un tramway dans ce parc soit la solution des transports dans toute l'Ile de France"
Réponse de eBoc : Liliane, un tramway juste dans le parc probablement pas, mais un métro moderne, léger et silencieux desservant 20 à 25 stations sur 23 km, des Batignolles à Grenelle via Bercy, et 7 ou 8 correspondances avec des radiales régionales lourdes (RER, Transiliens), améliorerait certainement la diffusion des usagers dans Paris, tout en soulageant les noeuds et tronçons centraux d'un réseau saturé. Sans parler de l'insuffisance actuelle de maillage du métro dans les quartiers périphériques très denses, 150 ans après leur annexion à Paris : seulement 5 correspondance contre 53 sont à l'extérieur de la rocade métro M2-M6 ! Et pour les stations de RER et Transilien, c'est pareil, sauf à l'ouest où la Petite Ceinture est utilisée par le RER C. Le tram T3 a ses avantages, mais aussi ses limites : il n'a de réserve d'amélioration, ni en capacité ni en vitesse, alors que la fréquentation des réseaux croit à vitesse grand V depuis des années.
La densité de population s'effondre dès que l'on passe le Périphérique, mais le maillage des réseaux s'effondre dès que l'on franchit le tracé, suivi par M2 et M6, de l'ancienne enceinte fiscale des Fermiers Généraux (18ème siècle !). Aujourd'hui la tehnologie ferroviaire et celle des protections acoustiques permettraient de faire de très belles choses sur la Petite Ceinture, tout en respectant les riverains et la Nature collatérale.

Ce serait bien dommage de restreindre notre vision à l'échelle locale du quartier, à propos d'une ligne dont la longueur, l'implantation et les caractéristiques sont exceptionnelles !
Et il est assez indigne de la part de certains élus de pousser les habitants à une vision exclusivement à petite échelle. La vision locale oui, mais pas seulement !!!
Les citoyens ont le droit de regarder plus loin dans le temps et dans l'espace !

Gilles Jardinier 1er février, 04:51

Bonjour Liliane : une autre affirmation sans fondement :
" de tels tramways dans l'un des plus beaux parcs de Paris et à proximite immédiate de l'une des allées les plus fréquentées tous les jours par des promeneurs, joggeurs, et enfants des écoles auraient comme conséquence la détérioration de ce lieu de convivialité. "
Si la vitesse est limitée, des moyens de transport tels qu'envisagés par l'APUR ne sont pas du tout gênants pour les promeneurs. Pas plus, en tous cas, qu'une bande cyclable à contre-sens dans une voie "apaisée".
On connait tous des jardins et des jardins partagés, au bord de voies SNCF bien fréquentées, et ça ne gêne pas ... sauf le bruit, bien sûr.
Mais le bruit est en relation avec la vitesse.

eBoc 24 janvier, 16:04

La biodiversité s'est développé spontannément au fil des ans, le long de la ligne, bien avant que le thème ne devienne à la mode chez nos élus, tous récemment convertis (et pas toujours bien renseignés). Une diversité sinon des écosystèmes, mais au moins des espèces et une diversité probablement génétique chez chacune d'elles. Ces diversités ont coexisté longtemps avec l'activité ferroviaire, comme c'est encore le cas le long des lignes les plus actives : voir les efforts et études en ce sens, menées par des naturalistes professionnels, en collaboration avec RFF. Et les efforts et études similaires faites à l'étranger.

13 «je suis d'accord»

Bruno BUREL 29 janvier, 10:42

Pour le moment la" biodiversité" de la petite ceinture va de pair avec des amoncellements d'ordures et des ferrailles qui rouillent !

1 «je suis d'accord»

hirondelle30 janvier, 17:59

Ce n'est pas grave : les hérissons se fichent de votre sens de l'esthétique propre.

Bruno BUREL 31 janvier, 00:12

Oui mais pas les 180 000 habitants du 19ème arrondissement qui préfèrent sortie de la ségrégation et disposer d'une voie nouvelle de communication à pied ou en vélo pour aller d'un pont à, un autre de l'arrondissement, sans pour autant tuer les hérissons !

hirondelle 31 janvier, 08:26

Les quartiers les plus isolés du 19e (Mouzaïa, Carrières d'Amérique, Evangile...) ne bénéficieraient guère d'un aménagement ferroviaire de la Petite Ceinture. Ce dont ils manquent cruellement, c'est de transports vers le centre et surtout, d'une vie de quartier ! Très peu de métros, très peu de bus, encore moins de magasins, c'est cela qui crée l'isolement. On est déjà dans une banlieue dortoir invivable, cités et pavillons (surtout cités), avec toutes ses conséquences. Une réflexion globale s'imposerait…

Bruno BUREL 31 janvier, 10:07

J'habite allée Darius Milhaud, en dessous de la Mouzaïa et dans ce secteur les stations de Metro Danube, Bolivar, Buttes Chaumont est sont des moins fréquentée de Paris.
Quant à Evangile la cité Michelet (ce n'est pas la même population), ses habitants vont se trouver juste en face de la nouvelle gare Rosa Parks (RER, tram, velib).

Je suis d'accord avec vous, cet arrondissement est "émiétté". C'est à la fois une cité dortoir et une voie de passage pour les voitures qui le traversent avec des embouteillages jour et nuit (avenue Jean-Jaurès).
Il faut développer l'emploi de proximité et un réseau d'autobus plus adapté et surtout plus adaptable et plus évolutif par rapport à notre urbanisme et à notre vie sociale.
Je pense que l'adaptation de de la "Petite Ceinture" en voie piétonne, cyclable et verte, donc sans voitures, sera véritablement la propriété des habitants du 19ème arrondissement.
Il faut donc tenir à cet usage de voie de circulation et de déplacement avant tout. avant tout. La développement de la biodiversité sera alors naturel.

hirondelle 31 janvier, 12:12

Je suis d'accord, sauf que la biodiversité ne va pas de soi et doit, en milieu urbain, être entretenue et protégée. Les problèmes du 19e exigent une prise en charge globale qui ne se limite pas à la boboïsation de quelques îlots privilégiés. La ligne 7bis est peu fréquentée, c'est exact : c'est un cul de sac et aux heures creuses, on ne s'y sent pas en sécurité (c'est la seule ligne où j'ai dû supporter qu'un cinglé m'exhibe son appendice, un soir à 22 h !)

Bruno BUREL 2 février, 11:00

La biodiversité ne va pas de soi. Elle est toujours en équilibre fragile et peut évoluer vers le désert. Aujourd'hui,, avec le réchauffement climatique, il va bien falloir que l'homme intervienne pour tenter de rétablir un équilibre plus satisfaisant mais jamais assuré. Et puis, il y a une biodiversité humaine et des déséquilibrés avec ou sans appendicite !

Artemisablue 7 février, 12:38

Donc au lieu de gérer ce problème, faisons pire et plus cher, ouvrons de nouveau une ligne de .transport

Safran 30 janvier, 00:06

A la lecture des divers sujets débattus, parmi les besoins exprimés :

- certains parlent du besoin de transports circulaires, non seulement lien Banlieues-Paris mais encore expansion au Grand Paris…
- La préservation des végétaux, fabricants d'oxygène ;
- La gestion des espaces actuellement interdits et où se réfugient des personnes démunies ;
- La gestion des espaces autorisés à un faible nombre comme les jardins associatifs actuels de la PC ;
- Etc…

Avant d'entamer des concertations sur l'avenir, faisons des constats :

- J'aimerais bien savoir pourquoi RFF fait barrage à la faune en posant de grandes portes en travers des voies, 13ème et 14ème arrondissement, avec de faux prétextes invoqués ? A savoir préserver les chauves-souris à qui au contraire cela fait un obstacle supplémentaire ainsi qu'à d'autres animaux.
- Est-ce que RFF, entreprise publique, gère les espaces avec la préoccupation de la richesse écologique des terrains dont elle est propriétaire ? Comme exemple le massacre de la PC au niveau de la Muette pour un usage local de promeneurs du dimanche pour qui il faut que la nature soit propre, et donc rasée de près. Observation personnelles d'espèces de passereaux (notamment Bouvreuil pivoine) visibles avant d'un pont car densité de végétation adéquate.
- Est-ce que la ville de Paris laisse faire ses actions qui vont à l'encontre du plan biodiversité ?
- La ville de Paris n'a-t-elle pas un droit de conseils en matière de gestion des espaces, par le biais par exemple du service de l'écologie urbaine qui devrait être conseils si les deux entités sont partenaires ?

La peur de la nature.

A quoi servent ces discussions puisque les enjeux sont toujours financiers et politiques ?
Qu'en pensent les mairies d'arrondissements, et limitrophes ?
Le tramway existant, pourquoi remettre des trains sur les rails sinon pour un usage touristique, ou d'acheminement de fret ponctuellement ?
La ligne de chemin de fer n'est-elle pas un lien social, entre différents acteurs : promeneurs en train tranquille, à pieds, à vélo, à cheval, jardiniers, naturalistes, scientifiques, commerçants de produits sains, loueurs de vélos, artistes de rue très divers comme les jongleurs, comédiens, musiciens, grapheurs…
Un espace pour tous est possible après études et idées récoltées dans chaque mairie.
A la vue du nombre de personnes fréquentant les voies sur berges le dimanche, il semble que la demande soit forte en espace de respiration pour les promeneurs pas simplement le dimanche et sans pour cela raser les abords, mais au contraire laisser les fourrés pour que la flore s'y développe et la faune s'y cache en journée, ou se laisse apercevoir. Y faire connaître aux enfants la nature certes urbaine, mais plus réelle que les mondes virtuels des jeux vidéo ou d'une télévision basées sur les apparences. Pour cela demander à ceux qui ont la pratique de terrain de gestion de milieux naturels.
Inclure dans les espaces des tunnels, au-dessus desquels on peut créer des puits de lumière, des ateliers où l'on peut apprendre à se débrouiller en matière de menuiserie, tricot, couture, réparation de vélo…
Et de temps en temps, des points de vente de boissons artisanales rafraîchissantes, ou de mets sainement préparés à des prix abordables !

2 «je suis d'accord»

Hirondelle 30 janvier, 17:58

La biodiversité est compatible avec la promenade piétonne, moyennant un aménagement léger et astucieux qui sépare cheminement et friche. Référez-vous aux chemins sur pilotis qui permettent de visiter les lagunes et marais du Languedoc sans interférer avec ce milieu fragile.

4 «je suis d'accord»

Chapeau 30 janvier, 20:17

La biodiversité est tout autant compatible avec un usage ferroviaire !

hirondelle 31 janvier, 08:34

oui, sauf pour les bestioles sans ailes qui ont la mauvaise idée de traverser la voie...

Gilles Jardinier 1er février, 04:23

+1 absolument. Mais "la friche" doit être entretenue, et "aidée" par l'homme, pour ne pas se "fermer" (ailanthe et Buddleia). C'est (ce devrait être) le rôle des chantiers d'insertion, et chantier signifie bien fréquentation piétonne.
Des promenades accompagnées (ou "encadrées") par des scientifiques au sein d'associations sont le meilleur moyen de faire progresser la biodiversité et sa connaissance (sciences participatives) et l'éducation du public citoyen.

Gilles Jardinier 1er février, 04:36

d'accord avec Chapeau également : dans tous les pays, ou presque, on sait faire des trams qui circulent dans des jardins fleuris, au milieu des fleurs. A Paris, les pelouses rases du Tram des Maréchaux sont une horreur écologique. rien, sinon

un concept de " l'esthétique", ne le justifie.
Le ballast, surtout sur les parties en talus, est à l'origine d'un milieu écologique très particulier, et assez rare, qu'il faut préserver.
Sur ces sections de la PC, la vitesse maximale des trains devrait être limitée à 10 ou 15 km/h, afin de permettre aux lézards et autres "bêtes à 4 pattes", mais aussi à 2 pattes, de s'écarter ... Dans toutes nos villes, on a connu ces trams au milieu de la foule, sans pb.

Chapeau 4 février, 03:15

RFF construit des crapauducs pour permettre aux bêtes de traverser les voies en toute sécurité. A problème technique, il y a des solutions techniques.

Bruno BUREL 31 janvier, 00:11

Oui mais pas les 180 000 habitants du 19ème arrondissement qui préfèrent sortie de la ségrégation et disposer d'une voie nouvelle de communication à pied ou en vélo pour aller d'un pont à, un autre de l'arrondissement, sans pour autant tuer les hérissons !

1 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 1er février, 06:06

Oui, absolument compatible
... avec des usages modérés : une fréquentation douce, pas trop de fréquentation, ni en train ni à pieds, ni en vélo,
donc une circulation limitée, éduquée-encadrée, à très faibles vitesses.
Des aménagements non destructifs, et réversibles si vous le souhaitez (encore que les ruines sont très favorables à la biodiversité ... on a le temps).
L'exemple du T2, avec sa large bande de ballast nu, et traité chimiquement, est une horreur. L'exemple du tram des Maréchaux, avec sa pelouse pour matchs de foots, est une autre horreur. A la Ville, à RFF et à l'APUR, d'inventer de nouveaux modes de gestion des voies, laissant pousser les herbes et les fleurs (certes, pas les arbres quand même) - entre les rails.
Les exemples Belges sur les RAVEL montrent qu'on peut faire de très beaux aménagements légers, favorables à la biodiversité et l'écologie. Ils montrent aussi que les pistes "cyclables" bitumées "pour le confort" sont à proscrire.
Quelqu'un pourrait-il voir si "la cendrée", qui couvrait les pistes des stades d'antan, est compatible avec l'accessibilité pour tous, notamment en fauteuil ?

2 «je suis d'accord»

Sandra 3 février, 16:57

Re-bonjour Gilles. Pourquoi citer des exemples Belges ? Il semble qu'à Paris et en particulier dans le 19e on a pas les mêmes moyens ni les mêmes méthodes, car le dernier tramway (T3) récemment mis en circulation sur le boulevard d'indochine, le plus récent et le plus proche de la PC, n'est ni silencieux ni esthétique.

Gilles Jardinier 3 février, 18:04

Bonjour Sandra,
Belges ? parce qu'ils ont une très grande expérience concrête. Ils sont les champions de la réhabilitation écologique des voies ferrées abandonnées (voies à écartement normal, et voies étroites des trains de mines).
Pour des raisons historiques, ils ont beaucoup de voies de chemin de fer abandonnées, en milieu périurbain, voir urbain, et ils en ont fait un merveilleux réseau de circulations douces. Tellement étendu qu'il vaut mieux le parcourir à vélo.

Sandra 4 février, 08:41

Bonjour Gilles. Il semble qu'hélas en France on ne prend jamais le meilleur de l'Europe, ce qui n'a pas été fait l'année dernière sur le boulevard d'indochine pour le T3 ne sera pas fait dans les années qui viennent sur la petite ceinture pour le T8, si le T3 n'a pas bénéficié du savoir faire belge le T8 n'en bénéficiera pas. Ceux qui laissent passer des trains devant les fenêtres des habitants se fichent de leur tranquilité et de leur environnement. Donc vous avez raison : mieux vaut parcourir la petite ceinture en vélo :-)

Chapeau 6 février, 16:46

La France a hélas la réputation d'être une nation où les leçons de morales prennent le pas sur la réflexion raisonnée.

La technique du tramway sans fil existe depuis 2003 à Bordeaux. Les élus ont le pouvoir et la possibilité de saisir nos ingénieurs pour envisager cette solution, il se trouve que les élus parisiens n'ont pas poursuivi en ce sens la réflexion.

Vouloir aller de l'avant, cherchez des solutions, ce n'est guère être passéiste.

Liliane 1er février, 16:54

Bonjour Gillesjardinier, c'est malheureusement vous qui faites des affirmations sans fondement. Un train dans un jardin restera toujours un train avec ses nuisances inéluctables.....Pour moi ainsi que pour de nombreux autres concitoyens, un jardin traverse par un train perd évidemment tout interet de promenade et de loisir. Vous pouvez tout à fait continuer à nous contredire systématiquement si vous le souhaitez. Cependant, nous, c'est à dire les défenseurs d'espaces verts dans Paris, resterons sur nos positions. Cordialement.

5 «je suis d'accord»

FERDANT 3 février, 22:08

Ceci est une "concertation", pas un monologue ni un discours.

Chacun a donc le droit d'apporter courtoisement et dans le respect d'autrui sa petite contribution à l'édifice. La contradiction fait partie du dialogue (et le

rétablissement des vérités également), mais peut-être ne supportez-vous que modérément la contradiction et l'usage de la démocratie ?

Liliane 1er février, 17:42

Bonjour Bruno, vous faites des affirmations sans fondement en ce qui concerne la classe d'âge des personnes se prononçant contre la reprise d'un trafic ferroviaire sur la PC. À la mairie du 19 eme le 28 Janvier, les habitants du quartier s'étant exprimé en faveur d'une coulée verte paraissaient tous jeunes et en âge de travailler....De même, de nombreuses personnes se sont prononcées sur ce site en faveur d'une coulée verte et contre un trafic ferroviaire sur la PC. Comment pouvez vous affirmer qu'elles ne sont plus actives ?

5 «je suis d'accord»

FERDANT 3 février, 22:05

J'étais présent à plusieurs réunions locales : les gens que j'ai pu y voir et les photos prises ne montrent pas une prépondérance de jeunes actifs dans l'auditoire (du reste, en semaine, aux heures proposées, ceux-ci travaillent ou sont bloqués dans des transports bondés).

Gilles Jardinier 4 février, 00:35

Bonjour Ferdant,
j'étais aussi à la réunion en Mairie du XIXeme. Il y avait en effet une forte présence de personnes plutôt jeunes, dans lesquelles on reconnaissait tous les militants PS de l'arrondissement, qui avaient bourré la salle. D'ailleurs, ce pourquoi l'assistance s'est prononcée, c'est le soutien appuyé à la personne du Maire d'arrondissement. Ce sont les discours du Maire qui ont été applaudis, leur auteur, pas les propos.
C'était beaucoup plus une réunion électorale qu'un débat. Là, ce qui est curieux, c'est que le Maire a pris une position opposée à celle de la Mairie de Paris, qu'il affirme soutenir par ailleurs ? Bon, c'est son choix.

Je tiens à souligner le courage des militants de l'association "au nom imprononçable", qui n'étaient pas à la fête dans une telle assemblée aussi orientée.

Dupuis 1er février, 21:58

Les seuls usages avec lesquels la protection de la biodiversité serait compatible est la promenade et une piste cyclable, certainement pas le train.

6 «je suis d'accord»

Chapeau4 février, 03:11

Qui le dit mis à part le café du commerce ?

Lansade Gérard 3 février, 20:45

Ni compatible avec le ferroviaire lourd ni avec un tramway .
Que de la Nature et pas de bruit . Les Parisiens en ont plus que besoin !
Une promenade pédestre et le pique nique !

4 «je suis d'accord»

Chapeau 4 février, 03:10

Et on ne parle pas durant le pique nique ? Si l'on ne veut pas de bruit, ça devient compliqué de vouloir tout et son contraire ! Imaginons un apéro géant, ça vous tente ?!

Liliane 3 février, 23:07

Pour FERDANT, Voici un article à discuter :http://www.midilibre.fr/2012/09/29/... . Bonne réflexion.

2 «je suis d'accord»

FERDANT 3 février, 23:26

Merci Liliane,

Le titre de l'ouvrage cité par cet article est semblable à la première question posée en ateliers de concertation. Voudrait-on faire peur au lectorat ou à l'auditoire que l'on ne titrerait pas autrement.

Abreuvez-moi d'articles si vous le voulez (s'ils ont un rapport avec le sujet "Petite Ceinture Ferroviaire"), mais de grâce, répondez s'il-vous-plaît à mes remarques et objections et si possible dans le fil où elles ont été formulées pour ne pas polluer le site.

Ditevin 3 février, 23:50

La protection de la biodiversité n'est bien sûr pas compatible avec la reprise du trafic ferroviaire.
Elle ne l'est pas non plus avec une activité pédestre anarchique ou irresponsable.
D'où l'intérêt d'une sensibilisation forte, permanente et si nécessaire, de rappels à l'ordre.

2 «je suis d'accord»

Chapeau 4 février, 03:09

Qui le dit mis à part le café du commerce ?

Lors d'un colloque sur la biodiversité auquel j'ai assisté en décembre dernier à Courbevoie, Nature Parif a clairement indiqué que les voies ferroviaires étaient une chance pour la biodiversité.

La Ville de Courbevoie considère d'avoir une voie ferrée au coeur de sa ville est une chance !

Il n'y a que Paris qui déteste le train.

Gilles Jardinier 4 février, 09:26

Chapeau, s'il vous plait, ne détournez pas les propos de Natureparif. Une chance on la saisit, ou pas. Il suffit de peu de choses pour saisir cette chance, juste changer quelques habitudes et s'adapter.
Mais les dinosaures de la SNCF ont bien du mal à évoluer : le désherbage à blanc du ballast à coup d'imprégnation d'herbicides n'est pas une fatalité.
Ah si, ils évoluent un peu : ils ont renoncé à massacrer les talus sur certaines lignes. L'exemple du T2 que vous citez souvent marque une étape. Continuons.

Chapeau 4 février, 14:31

Absolument et à ce titre, j'ai appris lors de ce colloque que RFF et SNCF testent un revêtement des voies en géotextile pour éviter le massacre de la faune lors du changement des voies.
Cette matière en test en Ile de France sur le réseau de Paris Saint Lazare permet à la faune de se développer en dehors des zones concernées par le changement des voies.

Dominique 24 février, 11:39

D'accord avec l'intervention de Chapeau, une fois de plus.

5 «je suis d'accord»

Artemisablue 4 février, 20:14

Pour participer au débat sur le destin de la petite ceinture et de l'Est parisien :
"Le Poumon Saint-Blaise" c'est ainsi que l'on a abusivement nommé la ZAC démarrée dans les années 80)).
C'est le quartier le plus dense d'Europe, plus de 15000 habitants (déclarés) sur 19 hectares (ex. : Dijon 15000h/40 hectares !). Dans ce périmètre 2 petits squares, assaillis dès les beaux jours par les enfants du quartier.
Envisager une coulée arborée, des lieux conviviaux et culturels, des jardins partagés, des aires de jeux pour les plus jeunes sur l'ensemble de la petite ceinture encore disponible, seraient une juste compensation pour les citoyens de l'Est parisiens qui depuis plusieurs décennies sont aux avant postes en ce qui concerne les problèmes sociaux et environnementaux de la capitale.
Plus largement c'est aller dans le sens de l'histoire que de rendre la ville aux piétons. La Ville de Paris, depuis l'arrivée de la gauche et de leur allié écologiste en tient compte à juste titre. Même si le tram représente un transport écologiquement valable, il faut compter en pleine ville, avec la pollution sonore et le stress que provoque le bruit. La ville de NY, s'inspirant de la coulée verte parisienne, a installé sur les lignes désaffectées du métro, en plein coeur de la ville, une promenade arborée et compte continuer dans ce sens, pourtant Central Park n'est qu'à quelques stations de là. C'est vraiment superbe, au-delà des riverains, nombres de new-yorkais en profitent largement, les touristes aussi.

L'offre de transport

▶ La mise en circulation du T3 (Porte d'Ivry/ Porte de la Chapelle) profite aux communes limitrophes comme aux parisiens des portes et c'est justice. Dans le bas 20ème, dont je suis habitante, la Traverse de Charonne, la mise à disposition de pistes cyclables, la multiplication des stations vé'lib et auto'lib, le prolongement de la ligne 26 jusqu'à la Nation, la ligne 64 délestant la ligne 26 de Gambetta à Porte de Vincennes, etc. tout cela va dans le même sens, dans le bon sens : une ré-appropriation et un partage de la ville par ses différents usagers. On image mal qu'un tram passant toutes les 5' de 6h du matin à 2h le lendemain, traversant le quartier le plus peuplé de Paris puisse être considéré comme un « plus » écologique. -C'est incohérent.

▶ La section du TRAM T3 est entrée en service le 15 janvier. Il est prévu pour faire le tour de Paris, il a été créé, pour désenclaver les départements limitrophes dont la Saint-Denis, ce choix nous a été présenté à l'époque comme une alternative à la réouverture de la Petite Ceinture. Pour les habitants du 20ème sud et notamment du quartier Saint-Blaise, 3 ans de pollution intense, poussière des travaux et embouteillages monstres le matin et le soir, cela après 20 ans de travaux dû à la création de la ZAC Saint-Blaise dans les années 80. Nous « profiterons » également jusqu'en 2014 des travaux de prolongation de la rue du Clos jusqu'au Bld Davout. Les pédiatres du quartier peuvent témoigner de l'augmentation des infections ORL dans notre quartier, renseignez-vous.

On a besoin de souffler un peu ! A moins de considérer que ce quartier populaire n'est apte qu'à recevoir des lignes de transports pour aller au boulot ou de délester les transports de marchandises, une gare de triage en quelque sorte. Je ressens cela comme un total mépris pour ces,habitants de l'Est parisien.

...Et le coût

▶ Le T3 a coûté beaucoup plus cher que prévu, nous en assumons collectivement le prix. Est-il utile en cette période d'économie budgétaire, vu l'offre de transport déjà disponible, d'entamer de nouvelles dépenses de ce type ? alors que notre quartier est un des plus lourd socialement, C'est un peu déshabiller Pierre pour habiller Paul, Et quand est-il du coût d'entretien d'un réseau ferroviaire ? Quid de l'augmentation de la taxe d'habitation ?

Artemisa, habitante de l'Est parisien depuis 1985,

2 «je suis d'accord»

liliane 4 février, 20:56

Bonjour Artemisia, Je partage totalement votre analyse comme je l'ai déjà dit a maintes reprises sur ce site. Vous exprimez parfaitement bien ce que ressentent la plupart des habitants des 19ème et 20 eme arrondissements. Nos quartiers denses et populaires ont maintenant besoin de plus de calme, d'espaces verts , de lieux de convivialite. Nous ne voulons pas que nos quartiers soient transformés en grandes gares !!!!

FERDANT 6 février, 15:24

Artemisia,

L'exemple de la High Line (dont je suis personnellement l'un des financeurs) est un très bon exemple de ce qui peut être réalisé de plus ambitieux que la famélique promenade plantée de la Bastille. Ces anciennes lignes n'avaient en effet plus aucun avenir ferroviaire et leur reconversion ont offert aux habitants des endroits agréables, de nature à satisfaire la plupart des Liliane du périmètre.

Au risque de radoter, et malgré l'opposition farouche de certains riverains (qui s'érigent parfois en porte-parole de plusieurs arrondissements - on croît rêver !), la Petite Ceinture Ferroviaire possède encore un réel potentiel de transport pour

l’avenir, ce qui a été écrit sur ce site à de nombreuses reprises et démontré avec moult exemples, citations et sources diverses.

Oui, les riverains ont besoin de souffler un peu, c’est pourquoi nous sommes nombreux à envisager des usages ludiques, sportifs, éducatifs, culturels, naturels, au service de la collectivité sur la Petite Ceinture, MAIS en lui conservant son gabarit, ses emprises et ses caractéristiques afin que nos enfants et petits enfants ne nous reprochent pas dans l’avenir d’avoir gaspillé cette ressource rare au profit de solutions clientélistes.

Vous mentionnez le coût des aménagements, ce qui est pertinent, tant ce sujet est planqué sous le tapis par l’APUR, RFF et la Ville de Paris. En effet, les idées fusent pour des utilisations parfois originales et même farfelues (de l’accélérateur de particules au cimetière semi-circulaire), mais lorsqu’il s’agit de savoir qui va payer pour quoi, les questions sont éludées.

Un site en a parlé, dont l’analyse est polémique et aussi outrancière que certaines contributions qu’on peut lire ici, mais qui gagne néanmoins à être consulté :
http://www.observatoiredessubventio...

Soyez néanmoins certaine d’une chose :

ne rien faire et laisser le site en l’état : un coût monstrueux pour RFF ;

aménagements ludo-sporto-culturels : un coût très conséquent pour les finances de la Ville de Paris dont pour les impôts locaux (rampes, accès PMR, mise en sécurité, etc.) ;

réouverture d’un transport : un coût très conséquent pour la RATP, la SNCF ou un autre opérateur et la Ville, la Région via le STIF, mais des ressources car les voyageurs ne se déplacent pas gratuitement !

Bref, rien n’est gratuit sur la PC, à part les contributions ferroviphobes de Liliane, qui voit des "grandes gares" (sic) partout ;-)

Enfin, ayez donc la curiosité de lire les rapports de la Cour des Comptes, qui juge avec une grande sévérité la gabegie du T3 sur le site choisi, et la différence entre ce qui avait été promis et ce qui est désormais la réalité de la ligne : c’est édifiant !!!

Liliane 4 février, 20:34

Pour moi la protection de la biodiversité du site n'est absolument pas compatible avec un usage ferroviaire, d'autant plus que certaines sections sont très étroites. Elle pourrait être compatible avec un chemin piétonnier et éventuellement une piste cyclable. Les sections les plus larges pourraient peut-être abriter des jardins partagés.

2 «je suis d'accord»

FERDANT 6 février, 17:10

Pour d'autres (et ils sont nombreux), la biodiversité est possible avec un usage ferroviaire, ce qui a été du reste rappelé lors de plusieurs réunions locales, notamment par l'APUR et RFF.

Les sur-largeurs, lorsqu'elles rendent un aménagement possible, se prêtent tout à fait à des usages complémentaires des déplacements ferrés.

eBoc 5 février, 16:59

La réponse à la question posée en haut de cette page est : **évidemment oui !**
De la même façon qu'au pieds des arbres et des murs, le long des avenues, dans les terrains vagues, et jusque sur les talus des voies ferrées les plus actives !

9 «je suis d'accord»

Chapeau 6 février, 16:35

Avec la découverte en train, c'est encore mieux !

Gilles Jardinier 6 février, 14:35

Petite tentative de synthèse sur ce sujet : (partie 1) généralités
On a en ce domaine une source bien documentée en France, c'est le Réseau des Grands Sites de France, www.grandsitedefrance.com/
Le Réseau des Grands Sites de France, association créée en 2000, regroupe aujourd'hui 35 Grands Sites : des paysages exceptionnels, fragiles, protégés, mais très fréquentés.
Leur expérience montre bien que fréquentation et protection -du paysage comme de la biodiversité – ont une fâcheuse tendance à varier en sens contraire. L'expérience des gestionnaires de Parcs Nationaux nous fournit des données similaires.
Le piétinement répété par les visiteurs, notamment, a très vite un effet désastreux sur la flore des abords des sentiers. Comme le savent bien aussi les responsables de Parcs et Jardins, les effets délétères du piétinement sont plus sensibles à certaines saisons, …
Sur un milieu « caillouteux » comme la Pointe-du-Raz, la fréquentation excessive a bien failli tuer le site.
Comme le dit bien Runtime_error, « ... j'ai travaillé par le passé au sein d'une association de protection du littoral en Grèce, et l'écrasante majorité des problèmes que nous rencontrions étaient dus à une fréquentation humaine trop importante. »
Dans un milieu sensible comme la PC, la fréquentation ne peut malheureusement pas être une fréquentation « de masse », totalement libre et ouverte ; on sait trop à quoi ressemble un terrain après une « rave-party » ou un concert pop.

On n’insistera pas trop sur la nécessité d’interdire absolument les « jeux » motorisés tout terrains, comme les motos trial ou enduro ou les 4x4. Pas de « Touquet » ni de « Dakar » sur la PC.

On mettra dans la même rubrique les constructions immobilières et les infrastructures « lourdes », qui doivent rester interdites. On constate assez de dégâts comme cela avec les immeubles ICF construits en bordure de la plateforme des voies, comme le note Nicolas architecte.
On voit avec Sandra, notamment, les dégâts humains que provoquent les immeubles construits trop près d’une voie. Le rejet des riverains lors de la réunion en mairie du XIXeme est assez symptomatique. RFF et la Mairie du XIXeme ont joué à l’apprenti sorcier en lançant des programmes immobiliers sur les zones de surlargeurs de la PC, comme dans le secteur « Ourq-Ardennes ».

Comme cela a été dit : « Il faut dire d’abord qu’elles mettent de côté, et c’est tant mieux si tout le monde s’accorde là dessus, l’hypothèse que la PC constitue une réserve foncière à des fins immobilières, sauf sur les parties déjà couvertes et déjà bâties. Cela va mieux en le disant. Après, le respect de la biodiversité paraît bien plus compatible avec une fréquentation piétonnière légère, dans le cadre d’aménagements ponctuels, … »

Néanmoins, avec une fréquentation modérée et encadrée, l’impact reste heureusement supportable ; Paysage, biodiversité et visites sont compatibles.

Comme le résume eboc, « 24 janvier, 16:04, par eBoc
La biodiversité s’est développé spontanément au fil des ans, le long de la ligne, bien avant que le thème ne devienne à la mode chez nos élus, tous récemment convertis (et pas toujours bien renseignés). Une diversité sinon des écosystèmes, mais au moins des espèces et une diversité probablement génétique chez chacune d’elles. Ces diversités ont coexisté longtemps avec l’activité ferroviaire, comme c’est encore le cas le long des lignes les plus actives : voir les efforts et études en ce sens, menées par des naturalistes professionnels, en collaboration avec RFF. Et les efforts et études similaires faites à l’étranger. » (note : on constate bien sur la PC une « diversité des écosystèmes »)

ou, comme le dit si bien isa207, le 07 janvier, 14:49
« oui (le rôle écologique de la PC) est fondamental : à Paris, ville super dense, on manque cruellement d’espace de nature.
La petite ceinture a un rôle écologique évident parce qu’elle abrite une grande richesse en plantes et en animaux, c’est une des seules véritable trame verte de la ville. Mais aussi parce qu’elle est un espace de respiration, non bâti, avec vue directe sur le ciel, le soleil ou les nuages, les étoiles et la nuit, le vent, la pluie... Parce que c’est un lieu apaisé, sans bruit (c’est si rare à Paris...).
On a besoin de côtoyer plantes, insectes, arbres, animaux pour notre équilibre et notre bien être. Il n’y a qu’à voir le monde dans les jardins mais aussi dans les zoos...
Donc, la Petite ceinture est une des dernières opportunités pour rétablir, à Paris, un certain équilibre en termes d’espaces verts et répondre à nos besoins de nature. A Paris nous avons si peu de jardins,
à peine quelques m2 par habitants au contraire des autres grandes villes. Si nous voulons que notre ville réponde à nos besoins vitaux et à ceux des générations futures, nous devons imaginer un aménagement de la petite ceinture qui respecte et valorise ses rôles écologiques. »

La préservation, protection et même développement de cette biodiversité est absolument compatible avec des usages modérés : une fréquentation douce, pas trop de fréquentation, ni en train ni à pieds, ni en vélo, ce qui induit donc une circulation limitée, éduquée-encadrée, à très faibles vitesses.
De très nombreux "Usages" sont envisageables et possibles sur la PC, En priorité les activités ou occupations de l’espace qui auraient vocation à développer les loisirs, la promenade, la culture, les arts, des activités pour les habitants et les familles. (etc...)
Néanmoins, c’est comme les bonnes choses : "avec modération".
La biodiversité peut supporter pas mal de fréquentations, mais pas trop, et pour autant qu’elles se pratiquent dans le respect du milieu.
Tous les usages suggérés peuvent cohabiter, mais chacun avec modération, et en respectant les autres.

Le rôle écologique de la petite ceinture est évident et essentiel.
C'est le seul espace étendu à Paris intramuros où se développe une flore spontanée et dernier refuge pour certaines espèces animales sauvages ....
c'est donc un lieu privilégié pour l'observation de la nature, la sensibilisation et l'éducation du public et des enfants à la biodiversité. Des éco-éducateurs et des associations doivent en assurer la pérennité et la valoriser.

Il faut éviter de « découper l'ensemble en tronçons discontinus », ce qui interdirait la constitution de corridors écologiques. Donc l'ensemble doit rester uni et si possible cohérent.
Idéalement la PC devrait se relier à la trame verte et bleue qu'elle croise, et étendre sa trame jusqu'au Bois de Boulogne d'un coté et au Bois de Vincennes de l'autre par un moyen ou un autre.

Ensuite, pour que ce soit clair, et comme le montrent bien les photos de Chapeau (- ; , je distinguerais la plateforme des voies elle-même, et les zones en surlargeurs. Les zones d'élargissement de l'emprise ferroviaire, dans la tradition de la SNCF et du « Jardin du Cheminot » sont le plus souvent des zones de couloirs de biodiversité riche ou très riche. En revanche, depuis les années 70 ou 80, la « tradition SNCF » était de faire disparaître toute trace de biodiversité de la plateforme elle-même. La quintescence, ce sont les voies TGV.

1 «je suis d'accord»

Chapeau 6 février, 16:40

Votre tentative de synthèse est étayée, intéressante et éclairante.

Je me permets de reprendre un élément de votre discours que je partage globalement, avec cette idée de mixité des usages et de respect de chacun des usages qui me semble important :

Le piétinement répété par les visiteurs, notamment, a très vite un effet désastreux sur la flore des abords des sentiers. Comme le savent bien aussi les responsables de Parcs et Jardins, les effets délétères du piétinement sont plus sensibles à certaines saisons, …

Gilles Jardinier 6 février, 17:02

Bonjour Chapeau,
je ne prétends pas, bien sur, faire une synthèse de tout le débat, c'est le rôle de Respublica.
Néanmoins, j'ai quelque expérience de la tâche difficile de Commissaire Enquêteur, et j'ai souhaité essayer de clarifier un peu les arguments (forcément orientés) qui permettent de donner une réponse positive à la question posée, et les enjeux que cela implique.
Si, malgré cela, la Ville de Paris souhaite NE PAS préserver la Biodiversité sur la PC, au vu des actes des principaux responsables dans le XVeme et dans le XIXeme, ce qui ne m'étonnerait guère, c'est un autre débat.
Vive les toilettes publiques, en ce cas. lol

Gilles Jardinier 6 février, 14:47

Petite tentative de synthèse sur ce sujet : (partie 2) La plateforme des voies

le niveau de richesse de la biodiversité est différent selon la typologie des sections.
Les sections en talus-remblais de la PC, notamment sur la partie Est, sont le milieu écologique le plus intéressant au niveau de la Ville et constituent un ensemble très riche et spécifique en termes de Biodiversité en milieu urbain, certes discrète, mais bien présente. Le ballast et ses franges, au soleil, constitue un milieu écologique xérique, qui se raréfie (voir le lézard des murailles). De nombreuses plantes « pionnières » peu communes colonisent lentement ce ballast surchauffé en été. Par certains côtés, ce milieu sur talus se rapproche des « terrils » du Nord.

Le plus important, c'est le gradient écologique transversal entre ces milieux : du ballast xérique aux plateformes en friche et au talus arboré à l'ombre. Un très fort effet de lisières dans un espace très étroit. Il convient de tout faire pour préserver ces milieux et leur permettre de poursuivre leur évolution. Notamment, en évitant de détruire ou d'enfouir tout le ballast, et en évitant de le mettre à l'ombre. La tendance au boisement doit être contrôlée.

Dans les sections à l'ombre ou en tranchée, la biodiversité peut être aussi « importante et riche », mais elle sera souvent moins particulière. Néanmoins, ce n'est pas une raison pour l'enfouir sous une « autoroute à randonneurs ».
Les exemples de colonies de Centranthe (Valériane rose ou rouge), dans la tranchée de Charonne (20eme) notamment sont à préserver.

Voir la problématique de la plateforme de ballast nu et désherbé dans plusieurs de mes posts :
L'exemple du T2, avec sa large bande de ballast nu, et traité chimiquement, est une horreur écologique, à éviter absolument. L'exemple du tramway des Maréchaux, avec sa pelouse pour matchs de foots, est une autre horreur ; La biodiversité n'y est guère meilleure. A la Ville, à RFF et leurs partenaires, d'inventer de nouveaux modes de gestion des voies, laissant pousser les herbes et les fleurs (certes, pas les arbres quand même) - entre les rails. Je ne doute pas que les Services techniques de la Ville et de RFF sauront trouver la réponse appropriée à cette contradiction. Des exemples probants d'aménagements appropriés, porteurs de développement durable, existent dans toute l'Europe, On doit s'en inspirer.

Comme le dit Syl20, le 12 janvier, 19:28
« La reprise d'un trafic ferroviaire intensif ne me semble pas raisonnable si l'un des objectifs est de préserver la biodiversité. En revanche créer des voies de circulation douces au centre et limiter l'accès & les aménagements sur les espaces latéraux permet de répondre à cette préservation de la biodiversité. »

Pour l'aménagement de cette plateforme de ballast, les exemples Belges de réhabilitation de voies ferrées sur les RAVEL montrent qu'on peut faire de très beaux aménagements légers, favorables à la biodiversité et l'écologie. Les RAVEL fournissent une très grande expérience concrète de la réhabilitation écologique des voies ferrées abandonnées , en milieu périurbain, voire urbain, et ils en ont fait un merveilleux réseau de circulations douces. Un Guide d'aménagement très documenté est disponible en ligne.

Il convient d'être prudent avec les aménagements de « Promenades ». Dans ces sections de talus au soleil, il ne faudra pas enfouir le ballast « zone pionnière écologique », ni le mettre à l'ombre. Les modes et substrats d'aménagement doivent être mûrement étudiés, notamment les pistes devront être réalisées en « granulats » compatibles avec la porosité du ballast. Toute création de piste bitumée devrait être proscrite. Les réalisations de planchers et platelages éventuels devront être testés sur certaines sections : ils créent forcément de l'ombre.

Les zones de ponts et viaducs, sans ballast, et sur des tôles surchauffées au soleil, constituent un autre milieu « rare », avec les Sedums sur les petits dépôts de poussières. Difficile de concilier la préservation de ces sections « acrobatiques » avec un sentier de promenade ? Heureusement, ce milieu peut être en partie reconstitué sur des toits végétalisés.

Comme le souligne Alix, « la ville a plutôt besoin d'espace vert. La petite ceinture, qui est devenue un couloir écologique, est une réelle opportunité pour tous : parisiens, visiteurs, touristes, riverains ....."un poumon pour Paris" ; »
Comme le dit wattignies, le 3 février, 15:07
« La PC est une vraie trame verte au milieu d'une agglomération et d'une ville-centre très denses. Il faut impérativement maintenir cet espace de liberté, pour les plantes, animaux et insectes, mais aussi pour les franciliens.
La PC pourrait être ouverte au public, sous forme de sentier nature, avec aménagements légers (donc quelque chose de différent de la promenade plantée) et en touchant le moins possible à la végétation spontanée qui a colonisé cet espace. »

Cependant, force est de constater que « l'esprit des lieux », le "Paysage" et surtout la biodiversité de la petite ceinture, trouvent leur essence et leurs racines dans les rails, les traverses et le ballast, comme le décrit si bien Hirondelle. Cet espace "vient des rails", cette biodiversité s'est installée sur une voie ferrée, pas sur un chemin de campagne. "Tout repose sur l'existence, la visibilité de la voie ferrée". Si on supprime cette voie ferrée, il s'installera sans nul doute une autre biodiversité, mais elle aura perdu son caractère spécifique, et son charme -voir les contributions d'Hirondelle et Nicolas-.
Curieusement, les expériences ont montré que la biodiversité s'accommode très bien du passage des trains, pas trop fréquents et à très petite vitesse. Avec un entretien minimal de la voie, une "conduite raisonnée" de la végétation spontanée, comme on dit à la DEVE. (rouler au milieu des fleurs et pourquoi pas, parmi des promeneurs) ...
Pour sauver la biodiversité, nous aurons besoin des rails et du ballast, de cette voie ferrée,... Pour sauvegarder l'avenir de cette voie, il faut l'entretenir. Et, pour justifier de conserver ces rails, qui coûtent cher, rien de mieux que ... des trains ! C'est fait pour ça, non ? Pas trop de trains, et au ralenti, pour rester compatible avec la biodiversité ....

je n'insiste pas trop sur les tunnels, qui présentent des contraintes lourdes : l'absence de soleil et de lumière, bien sûr, des charges d'entretien et de sécurité, largement décrites.

1 «je suis d'accord»

Chapeau 6 février, 16:32

Pour sauver la biodiversité, nous aurons besoin des rails et du ballast, de cette voie ferrée, ... Pour sauvegarder l'avenir de cette voie, il faut l'entretenir. Et, pour justifier de conserver ces rails, qui coûtent cher, rien de mieux que ... des trains ! C'est fait pour ça, non ? Pas trop de trains, et au ralenti, pour rester compatible avec la biodiversité ....

A court terme, c'est totalement faisable et très populaire. Beaucoup de monde dans les trains sans détruire la biodiversité existante !

L'association Sauvegarde Petite Ceinture a fait circulé avec RFF et SNCF des trains spéciaux de découverte du paysage, de la nature et de l'histoire de cette ligne.

▸ Nous souhaitons la reprise de ces circulations ponctuelles et populaires, suspendues en 2003, ce qui est réalisable en maintenant la continuité ferroviaire de la ligne sur ces 23km.

Les responsables de l'Apur et diverses associations, pas forcément de transports, soulignent que la Petite Ceinture, c'est une unité et qu'il faut la conserver et non la morceler.

Cliché ASPCRF de 2003 dans les Buttes Chaumont avec plusieurs centaines de personnes à bord.

Gilles Jardinier 6 février, 14:58

Petite tentative de synthèse sur ce sujet : (partie 3) Les zones de surlargeurs de l'emprise

Ces zones n'existent pas partout et ne sont pas continues. On y trouve les quais des gares, les talus des remblais, parfois les talus des tranchées, d'anciennes zones de voies de garage ou de manoeuvre, les

raccordements, etc.
Ce sont des zones écologiquement riches ou très riches. Comme le montrent bien Chapeau, et les autres photos. De nombreuses surlargeurs sont occupées par des jardins, qui peuvent et doivent être développés.
Comme le dit Florence, florence14 janvier, 13:32
« oui le rôle écologique de la petite ceinture est important. les parties aériennes (talus et sur-largeurs) sont maintenant essentiellement de beaux espaces verts qui, comme tous les espaces verts dans Paris, doivent être protégés. »
Une surface magnifique à Lagny, au nord de la Porte de Vincennes a été irrémédiablement détruite par le parking des bus RATP.

Les talus de remblais ou certains talus de tranchées, et de manière générale les « bordures boisées » de la PC présentent une biodiversité intéressante pour Paris, du fait de sa situation intra-muros. C'est une biodiversité riche au niveau des oiseaux, mais qui n'est pas exceptionnelle par ailleurs. De nombreuses sections ressemblent fortement à nombre de sentiers forestiers de la Région Parisienne, sur terrains calcaires (abondance des érables, etc ;).
Attention à l'écueil de laisser trop prospérer le boisement dense, qui renforce l'ombre. Le caractère « forestier » et tranquille en sera renforcé, mais la biodiversité y est plus réduite, sauf au niveau de la litière et de l'humus, difficilement perceptible pour le public. Il est donc globalement plus favorable de les entretenir pour les maintenir un peu plus ouverts et ensoleillés. Quelques aménagements de type « Jardins » y sont possibles.

Certains talus en pierres ont développé des écosystèmes « de murailles » très particuliers, qui doivent être protégés : un contre exemple navrant est la tranchée de Charonne, dans le XXème, sous l'hôtel restaurant, où le ravalement a complètement détruit un superbe biotope. (véritable « mur végétalisé ».

Dès lors que la Nature existe sur ces zones, elle doit être préservée. Toute opération immobilière doit être proscrite. Comme l'écrivent de nombreux contributeurs, de nombreux usages « proches de la Nature » sont possibles : jardins du Cheminot, Jardins partagés, etc. La difficulté sera de concilier les objectifs socio-éducatifs avec l'impératif précité d'une fréquentation modérée. Pas trop d'équipements en dur (forcément réversibles !), de guinguettes, …, donc, ou alors seulement sur des périmètres limités. On se limitera a des aménagements non destructifs, et réversibles.
Une autre difficulté est que ces zones « tranquilles » sont recherchées par les SDF et les marginaux.

En même temps, il faudrait recréer de la continuité, « Permettre un accès a la biodiversité de la petite ceinture aux principaux parcs et bois par le biais de la trame verte et bleue, inscrite au plan pour la biodiversité de la ville de Paris, évitant ainsi la consanguinité des espèces. »

On notera que les aménagements type « coulée verte » ou « promenade plantée » comme dans le XVeme, avec leurs travaux lourds, conduisent à banaliser ces paysages et à réduire considérablement leur biodiversité, leur faisant perdre beaucoup de leur intérêt.
De même, la promenade du XVIeme est juste « un ersatz de sentier forestier » comme on en a plein en IdF, notamment dans le Bois tout proche. Bon, accordons lui que c'est sympathique.
Runtime_error souligne « l'incohérence de certaines interventions qui prônent la transformation de la PC en promenade (lourdement) aménagée, tout en invoquant la protection de la biodiversité. … La présence humaine fréquente et incontrôlée inhérente à de tels aménagements impactera négativement l'écosystème actuel. »

Le plus pertinent en termes d'écologie, de développement durable et de biodiversité, serait d' opter pour une protection rigoureuse des espaces naturels de la PC, ce qui n'exclut pas des visites ponctuelles à des fins pédagogiques. Le tout sur fond de trafic ferroviaire léger et modéré, comme dit plus haut.

6 «je suis d'accord»

Chapeau 6 février, 16:20

Votre argumentaire est effectivement très intéressant. Vous rappelez à juste titre la richesse de la biodiversité sur la Petite Ceinture.

Je reprends l'une vos phrases :

les aménagements type « coulée verte » ou « promenade plantée » comme dans le XVeme, avec leurs travaux lourds, conduisent à banaliser ces paysages et à réduire considérablement leur biodiversité, leur faisant perdre beaucoup de leur intérêt.

Hier soir dans le 17e arrondissement, beaucoup d'habitants souhaitaient que la faune développée naturellement reste en l'état sans qu'il y ait d'aménagements lourds. La vue procurée est extraordinaire. Il était proposé quelques visites en vélo-rail de façon ponctuelle.

Par ailleurs, les jardins situés au dessus du RER C ne font pas tous unanimité : certains trouvent cela très bien avec les tennis, d'autres regrettent la couverture des voies le long desquelles il y avait une faune qui s'était développée aussi.

Le débat est loin d'être tranché !

Ce que nous proposons à de l'association Sauvegarde Petite Ceinture, comme rappelé hier soir dans le 17e, c'est de faire découvrir cette nature, ces paysages, cette histoire grâce à des trains spéciaux.

RFF et SNCF étaient les partenaires officielles de ces trains réalisés jusqu'en 2003, pour que les parisiens puissent s'approprier cette ligne et sa nature sans la dégrader.

Pour cela, il faut maintenir l'emprise ferroviaire à deux voies de la Petite Ceinture sur ces 23 km au sein de RFF, ce qui permettrait de réaliser des études approfondies pour la remise en service du trafic voyageurs et/ou fret sur la ligne.

Cliché Didier Delattre, dans le 14e le 18 janvier 2012 avec la plus grosse locomotive de la SNCF et pas moins de 5 voitures Corail !

Chapeau 7 février, 03:05

Je suis favorable à la protection de la biodiversité en conservant la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture sur ces 23km.
Oui à la protection mais pas comme cela !

> Avant : secteur Balard vers Pont du Garigliano
Cliché Mairie de Paris, Jean-Baptiste Gurliat

11 «je suis d'accord»

Chapeau 7 février, 03:10

> Après :dans le même secteur
Cliché ASPCRF, novembre 2012

Bruno 8 février, 16:12

Bonjour,

C'est la piste du Paris-Dakar ? ;-)

1 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 8 février, 19:03

ça pourrait lol
d'autant que maintenant qu'il y a des accès "camions de pompiers",
Liliane va pouvoir venir s'éclater avec son 4X4.

Emmanuel 10 février, 21:31

Il semble venu le temps de se mobiliser face aux associations qui luttent pour le rétablissement du transport ferroviaire (train de fret, TGV, train...) sur la Petite Ceinture. Si vous voulez agir en association, alors créons l'Association "Sauvons la Coulée Verte de la Petite Ceinture" ! Envoyez votre e-mail à espacenaturesurlapc@gmail.com

4 «je suis d'accord»

Parimax 11 février, 22:27

La circulation de trains est particulièrement adaptée à la préservation de la biodiversité, car elle dérange peu la flore et la faune présentes sur les surlargeurs des voies ferrées. Ainsi, les voies ferrées des grandes lignes ferroviaires sont parmi les meilleurs couloirs à biodiversité de Paris, car peu d'humains circulent à pied dessus ! Elles permettent aux animaux de se déplacer sur les bords des voies ferrées en étant peu dérangés, leur permettant de disséminer les graines de plantes le long de leur parcours.

En revanche, la transformation de la Petite Ceinture en promenade serait l'un des pires usages pour la biodiversité.
Ce serait la garantie de faire fuir la faune, et de joncher de déchets la flore. Toute promenade nécessitera l'intervention fréquente de jardiniers, et artificialisera les lieux en quelque sorte.

L'**usage ferroviaire** est également le meilleur moyen pour **maintenir la Petite Ceinture propre**.

12 «je suis d'accord»

Emmanuel 12 février, 18:57

Ben voyons, attendez de voir passer les trains de fret chargé de ciment, les TGV et les trains de grandes lignes sur la Petite Ceinture que nous prédisent les rprésentants de RFF, et vous revisiterez c'est sûr votre position.

Louis 12 février, 12:11

Il y a plein de lignes ferroviaires ou la nature est préservée. C'est pas parce que des trams ou des trains roulent que la nature est détruite. C'est plutôt les routes et le goudron qui tuent les betes et les plantes (et aussi les pistes en goudron pour vélos). On peut faire plein de trucs utiles sur la ceinture mais il faut pas y couler du béton ou faire des conneries pour empecher qu'on rouvre la ligne un jour !

13 «je suis d'accord»

Nature en ville

Le rôle écologique de la Petite Ceinture est-il important pour vous et faut-il le pérenniser et le valoriser ?

Marie 4 janvier, 18:38

Evidemment ;)
Voir mon post précédent....

runtime_error 4 janvier, 22:38

Attention à ne pas confonde écologie et bien-être personnel… Il me semble contradictoire de prôner d'une part la « pérennisation et la valorisation du rôle écologique de la PC » et d'autre part d'être favorable à sa transformation en promenade : Cette dernière option, du fait d'une présence humaine importante et continue, est celle qui impactera le plus l'écologie de la PC. Et en particulier, bien plus que des circulations ferroviaires : Celles-ci garantissent le maintien d'une présence humaine réduite, ce qui, rappelons le, est la principale explication du développement actuel de la nature sur la PC.

Sylvain ROUSSEAU 6 janvier, 15:52

pareils, voir mes posts... je rigole !
je ne pense pas que de donner l'accès piétonnier ou cyclable nuise a la nature... il suffit de lui préserver ces lieux, et d'avoir des ilots de végétations donne des endroits pour nicher,se cacher, se nourrir... une délimitation des zones de promenade sera plutôt une chance pour le respect de l'endroit.

Chapeau 6 janvier, 22:50

Les parties réservées au piétons ou aux vélos seront endommagées et n'auront plus la même richesse.

Les espèces végétales qui se sont développées sur la Petite Ceinture ferroviaire ont évolué le long de la ligne grâce aux rails, au ballast (les cailloux sur les rails)...s'il y a une rupture à un moment donné (espaces piétons balisés pour soi-disant préserver les espaces verts), toute la chaîne de la biodiversité est rompue à jamais.

runtime_error 6 janvier, 23:58

@ Sylvain Rousseau : J'aimerais pouvoir être aussi optimiste que toi sur la cohabitation à long terme des bipèdes et de la faune et la flore de la PC. Malheureusement, à moins d'installer de véritables remparts, ce qui enlaidira le site et sera difficilement acceptable par les partisans de la promenade, il y aura toujours des petits malins qui sortiront du sentier pour aller cueillir cette fleur qui semble si charmante, tout en piétinant d'autres végétaux sur son

chemin…Ou encore un chien qui échappera à son maître pour aller croquer la petite bestiole qu'il aura repéré… Ce ne sont que quelques exemples des problèmes typiques que l'on rencontre dans tous les espaces naturels ouverts au public.
Dans le cas de la PC, le problème sera encore plus aigu du fait du caractère linéaire et étroit de l'espace naturel qu'elle constitue, avec un potentiel de dégâts dus aux incivilités encore plus élevé. De plus, toujours à cause de cette étroitesse, et à moins d'avoir un promenade fortement discontinue (mais quel serait alors le sens d'un tel aménagement ?), je crains qu'on ne puisse mettre suffisamment de distance entre les zones promenade et les zones naturelles afin que ces dernières soient efficacement isolées de la présence humaine (Par exemple, de nombreuses espèces d'oiseaux sont sensibles au « dérangement » en période de reproduction et de nidification).
Une reprise des circulations ferroviaires serait également perturbatrice, mais dans une moindre mesure. Voir à ce propos l'exemple des abords des voies très fréquentées des lignes de la banlieue Saint Lazare, qui montre que biodiversité et circulations ferroviaires peuvent faire bon ménage : http://www.association-espaces.org/IMG/pdf/plaquette_talus_ferroviaire_ligne_verte_2009.pdf
De plus, comme cela a été justement rappelé dans un autre post, la faune présente sur la PC s'y est introduite via les axes ferrés en activité qui sont reliés à la PC.
En résumé, si l'on devait classer les propositions par ordre d'impact croissant sur l'écosystème actuel de la PC, j'établirais la liste suivante :
Sanctuarisation complète avec présence humaine réduite au strict minimum : Impact nul,
Utilisation exclusive pour un transport ferroviaire : Impact modéré,
Utilisation mixte pour transport ferroviaire + promenade : Impact modéré (mais néanmoins plus important que pour la précédente option : Protection restreinte à la seule partie ferroviaire),
Utilisation exclusive pour une promenade : Impact élevé.
Maintenant, d'un point de vue écologique global, l'utilisation exclusive pour un transport ferroviaire me semble la solution optimale, l'impact de la reprise d'activités ferroviaires étant probablement compensé par le report modal (Automobile vers transport en commun) associé à l'ouverture d'une nouvelle liaison rapide en périphérie Parisienne.

Soullz 4 janvier, 19:20

Quel est le plus avantageux sur un bilan écologique entre réduire la circulation automobile, grâce à l'augmentation de l'offre de transports en commun, et la transformation irrémédiable de la PC en une "mini réserve naturelle" ?

Choisir entre plus d'espaces verts au détriment des transports en commun ou plus de transports en commun au détriment des espaces verts ne devrait même pas avoir lieu. On devrait toujours pousser vers plus des deux pour un meilleur cadre de vie.

Le long de tous les réseaux ferrés il existe une certaine biodiversité, arrêtons d'imposer un choix entre ces 2 solutions écologiques. La plateforme de la Petite Ceinture existe, et est unique, gardons la et utilisons la au plus vite.

12 «je suis d'accord»

Chapeau 5 janvier, 07:37

Nous sommes bien d’accord, écologie et transports sont complémentaires sur la Petite Ceinture ferroviaire et compatibles.

L’exemple en image avec une piste aménagée pour les piétons et/où cyclistes sur le T2.

Sylvain ROUSSEAU 5 janvier, 15:07

Paris manque de surface cultivables et la surface que représente la petite ceinture n’est pas négligeable... surtout si l’exploitation se fait sur des wagons plats en recyclage ou pas,,déplaçables pour des raisons liés aux lieux, avec une possibilité de développer une culture bio pour alimenter les maternelles de la ville, et plus si la production suit avec un volet réinsertion et retour a la vie active encadrée pour en plus joindre l’indispensable au nécessaire. un wagon offre une surface cultivable de 50m2 et la pose de l’encadrement pour le substrat est facile avec du bois mais nous pouvons envisager de la matière recyclée, comme des plastique ou des pvc. Comme il y a deux voies, ça fait 100m2 pour 20ml utilisés....et pour loger les "cultivateurs" en réinsertion, des wagons aménagés seraient mieux utilisés qu’a pourrir en voies de garage. un entretien des voies et des abords pourraient faire parti du lots... la surveillance des lieux cultivés aussi...

1 «je suis d’accord»

Chapeau 5 janvier, 20:16

Paris manque peut être de surface cultivable (c’est une métropole et non pas une simple ville ou un village) mais la région Ile-de-France à laquelle appartient Paris en regorge !

Encore une fois, le dézonage du passe navigo le week-end permet de s’en rendre compte par soi même.

Lorsque l'on arrive en Seine et Marne, dans les Yvelines ou l'Essonne, départements beaucoup plus vastes en superficie que Paris, on trouve des animaux, des fermes, des agriculteurs !

Il y a tout ce qu'il faut pour régaler les franciliens à la sortie de leur gare SNCF avec les paniers fraîcheurs à emporter chez soi !
> http://www.transilien.com/static/pa...

Soullz 6 janvier, 15:34

Des cultures bio sur la petite ceinture ? Je crains que l'air de la ville est trop pollué pour produire quoi que ce soit de correct pour la santé sans installer des serres ultra couteuses et dénaturantes. L'exemple de la qualité des fruits et légumes produits sur les toits d'immeubles de New York depuis quelques années l'atteste.
La réduction de la pollution de l'air dans la ville passe avant tout par l'augmentation de l'offre en transports en commun.

Sylvain ROUSSEAU 6 janvier, 15:35

Mr Chapeau,
je suppose que c'est votre nom, il n'y a aucune raison de se cacher derrière un pseudo...
Des études permettent de déterminer que l'autosuffisance en alimentation de la capitale est de 4 jours en cas de problème d'approvisionnement et en plus, apparemment, les écoles Parisiennes n'ont pas d'aliments sains, sans traitements aux pesticides et engrais chimiques, pour nourrir nos enfants : elles sont au maximum a 15%, ce n'est pas par choix, c'est par manque de fournisseurs. D'avoir une culture maraîchère sur voies n'est pas incompatible avec des pistes cyclables ou promenades piétonnières, disposer des légumes ou fruits produits ce serait même plutôt un avantage de saison, un genre de marché local, et puis pourquoi pas des parcours santés liants les îlots de production entre eux pour réinsufler de la vie... de plus, une production sur voies ne touche pas aux infrastructures, ce serait les abords qui seraient modifiés et adaptés pour le besoin défini.
et quelque part, la dépendance en regard des banlieues qui s'étendent et consomment les espaces cultivables vaut bien de réhabilités ces espaces proches et disponibles. de plus, une "barriére verte" serait un must pour les habitants qui n'ont pas tous l'envie de faire des heures de RER pour une balade quotidienne, si c'était si facile et avantageux il y a longtemps que ce serait dans les moeurs.
et ce n'est pas incompatible avec des balade dans les campagnes, a pied ou en vélo, pas toujours prés des gares..., un caillou dans votre jardin, qui seraient plutôt une activité de week-end.
en fait, de privilégier l'accès a la nature et la création d'espaces verts n'a aucune incompatibilité sauf avec les pro béton et autres phobiques, et si en plus cette nature est comestible et peut permettre de nourrir sainement les enfants (au moins dans les écoles), et créer de l'emploi, subventionné ou pas, nous travaillons sur des projets de productions alternatif, en bio, et ce qu'il ressort des expériences au réel, c'est que c'est viable économiquement si une permaculture bien gérée est mise en place...

Sylvain ROUSSEAU 6 janvier, 15:45

et pour la qualité des productions, il faut se reporter sur les études menées a Paris agro tech, et d'autres sur des cultures en milieu urbain qui effectivement disent que si une barrière végétale n'est pas en place, les métaux lourds sont plus concentrés et la qualité bio n'est pas atteinte, mais ce n'est pas la part la plus nocive des légumes les métaux lourds des voitures, ce sont les pesticides et traitements.... avec une barrière végétale, les test approchent la comestibilité bio, et puis nous allons vers une circulation plus fluide, des véhicules hybrides ou électriques, des incinérateurs mieux suivis avec des tris sélectifs qui permettent de ne plus tout bruler, les plastiques migrent vers le biodégradable... il faut voir devant, les choses bougent !

Soullz 6 janvier, 15:57

Les choses bougent mais peut-être pas assez vite et pas toujours dans le bon sens. Si il reste des espaces après la réalisation d'un réseau ferré lourd sur la petite ceinture ainsi que des modes pétions/cyclables, il est tout à fait normal qu'il soit alloué à des espaces verts.

Mais on peut aussi très bien aller encore plus en avant vers la réalisation de toitures végétales sur les immeubles, là où on ne peut pas encore construire de transports en commun.

Bref la priorité de la petite ceinture c'est sa vocation de plateforme à transports en commun voire de marchandises puisque c'est le seul endroit où une rocade peut-être réalisé à un cout si faible et avec autant de correspondances.

Chapeau 6 janvier, 22:44

Je suis totalement d'accord avec vous sur l'importance de la qualité alimentaire dont doivent bénéficier les élèves.

Ce sujet de l'alimentation des élèves des écoles de Paris relève uniquement de la Ville de Paris et non pas de RFF.

Dans ce cas là, on peut affirmer que La Défense manque de surface cultivable pour alimenter correctement les enfants et employés qui s'y trouvent...alors que c'était une terre agricole à l'origine...

Diego 7 janvier, 19:15

Offrir aux parisiens de cultiver en bio certains espaces oui ca serait une superbe idée mais en faisant bien attention à laisser la moitié en "sauvage" pour la flore spontanée et la faune.

Sophie Animatrice 6 janvier, 16:28

Certains d'entre vous s'interrogent sur l'identité des contributeurs, notamment lorsque ceux-ci sont actifs, et soutiennent un angle de réflexion spécifique. En cliquant sur le pseudo des "Grands Parleurs" à gauche de l'écran, vous avez accès aux informations que les membres de la communauté de concertation ont donné sur leur identité. Les Grands Parleurs ont joué le jeu, vous pouvez donc savoir facilement avec qui vous dialoguez !

3 «je suis d'accord»

isa20 7 janvier, 14:49

oui il est fondamental : à Paris, ville super dense, on manque cruellement d'espace de nature.
La petite ceinture a un rôle écologique évident parce qu'elle abrite une grande richesse en plantes et en animaux, c'est une des seules véritable trame verte de la ville. Mais aussi parce qu'elle est un espace de respiration, non bâti, avec vue directe sur le ciel, le soleil ou les nuages, les étoiles et la nuit, le vent, la pluie... Parce que c'est un lieu apaisé, sans bruit (c'est si rare à Paris...).
On a besoin de côtoyer plantes, insectes, arbres, animaux pour notre équilibre et notre bien être. Il n'y a qu'à voir le monde dans les jardins mais aussi dans les zoos...
Donc, la Petite ceinture est une des dernières opportunités pour rétablir, à Paris, un certain équilibre en termes d'espaces verts et répondre à nos besoins de nature. A Paris nous avons si peu de jardins, à peine quelques m2 par habitants au contraire des autres grandes villes. Si nous voulons que notre ville réponde à nos besoins vitaux et à ceux des générations futures, nous devons imaginer un aménagement de la petite ceinture qui respecte et valorise ses rôles écologiques.

17 «je suis d'accord»

Diego 7 janvier, 19:18

Tout à fait d'accord, et aussi prendre en considération, favoriser et étendre les circulations écologiques autour de la petite ceinture plutôt que de faire trop d'aménagement en dur sur cet espace.

Gilles Jardinier 1er février, 14:02

Superbement dit, merci Isa,
+1, tout à fait d'accord, bien sûr

Chapeau 7 janvier, 15:19

Je rappelle une nouvelle fois avec d'autres "parleurs" membres où non de l'association Sauvegarde Petite Ceinture, ces quelques chiffres :
450 espaces verts à Paris, les bois de Vincennes, de Boulogne, **2000 hectares d'espaces verts.**
Au Bourget ou à Saint Denis, je ne suis pas convaincu que les habitants disposent d'autant d'espaces verts...
Le département de Seine Saint Denis ne comporte que 15 parcs par rapport aux parisiens alors que la population y est plus nombreuse et les nuisances conséquentes aussi : autoroute A1, la francilienne, les aéroports du Bourget et de Charles De Gaulle...
C'est juste un exemple pour relativiser le "manque" parisien en terme d'espaces verts...
Par ailleurs, le 93 est juste à côté de Paris, après le périphérique accessible en métro.

Je rajoute **un argument défendu par Anne Hidalgo**, et la Ville de Paris, pour augmenter le nombre des espaces verts au plus près des parisiens :
"**Nous préparons des projets de jardins partagés situés sur les toits des immeubles**. Ces projets constituent l'un des volets du plan Biodiversité de la Ville de Paris."
Ces paroles parues d'avril 2012 sont disponibles dans le recueil de Nature Parif dans lequel la région Ile de France et la Ville de Paris interviennent.

10 «je suis d'accord»

Chapeau 7 janvier, 15:22

Le lien de ce recueil :
http://www.natureparif.fr/attachmen...

Soullz 7 janvier, 15:58

Pour gagner en espaces verts, il existe aussi la possibilité de déplacer les cimetières. La place des innocents (châtelet) était un cimetière. Mais l'époque est différentes, les bisounours de l'immobilisme sont au pouvoir et jamais une telle décision sera prise.

Diego 7 janvier, 19:14

Les jardins sur les toits oui c'est super mais cela ne permet pas aux petits animaux non volants de circuler et de survivre. La petite ceinture joue ce rôle essentiel.

Diego 7 janvier, 19:12

Le rôle écologique de la petite ceinture est évident et essentiel.
C'est le seul espace étendu à Paris intramuros où se développe une flore spontanée et dernier refuge pour certaines espèces animales sauvages : insectes très variés, hérissons, fouines, renards, pipistrelles, oiseaux,...
C'est un des rares endroits dans la ville où ils peuvent se reproduire, s'alimenter et circuler sans être trop inquiétés...
Le grenelle de l'environnement prévoit que l'on recrée et favorise les trames vertes et bleues, c'est à dire la possibilité à la faune et à la flore sauvage de circuler entre les rares poches de nature qu'il reste : le petite ceinture joue ce rôle de corridor écologique essentiel.
S'il en est ainsi c'est justement parce qu'il n'y a pas ou peu de fréquentation de cet espace : réaménager des promenades accessibles par un trop grand nombre ou bien refaire circuler des trains ou bien encore la tronçonner serait compromettre cet espace à haute valeur naturelle dont l'Homme a tellement besoin.
Le plan pour la biodiversité de la ville de Paris a bien pris cela en considération.
Il y a tout intérêt dont à sanctuariser à cet espace et pour ce qui est des accès et des réaménagements qu'il soient modérés pour sa fréquentation et pour des projets qui favorisent cette richesse naturelle et ne la compromettent pas (comme ce qui a été fait par exemple du côté de la gare de Passy promenade naturelle et peu fréquentée ou bien les jardins partagés qui mettent en œuvre une charte écologique et des activités d'éducation à l'environnement).
La Petite ceinture est une des dernières opportunités à Paris pour laisser une place à la Nature dont le citadin a tellement besoin dans cette ville hyper dense de pierre et de béton, c'est une question d'équilibre pour les parisiens et les générations futures si nous ne voulons pas que notre avenir soit celui de déracinés hors sol... et une question de respect pour la nature et la biodiversité si essentielle.

14 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 1er février, 13:48

Merci Diego, +1 tout à fait d'accord

Anisa 7 janvier, 20:23

oui ce rôle là est très important
c'est une bouée verte sur la ceinture de Paris et une coulée d'oxygène
de plus il y a toute une petite faune locale qu'il faut laisser TRANQUILLE

LAISSEZ VIVRE les animaux et les oiseaux merci !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

9 «je suis d'accord»

Chloé 7 janvier, 20:32

Voilà une question qui me paraît presque absurde tant sa réponse me semble évidente... Bien sûr qu'il est important de valoriser et de pérenniser le rôle écologique de la Petite Ceinture. J'irais même jusqu'à dire qu'il serait temps de créer d'autres espaces équivalents afin de freiner la pollution présente à Paname, déjà cause de beaucoup de soucis de santé. L'écologie n'est pas une option : sauf si vous pensez pouvoir vivre sans la nature.

10 «je suis d'accord»

Bruno 7 janvier, 22:03

Bonjour,

Le rôle écologique de la Petite Ceinture s'inscrit dans celui plus global des trames vertes constituées par les voies ferrées franciliennes, telles que définies par NaturParif, l'organisme de la Région Île-de-France qui s'occupe d'environnement et de biodiversité. La présence de talus renforce ce rôle des voies ferrées dans le développement de la biodiversité en zone urbaine dense. À ce titre, la Petite Ceinture joue le même rôle que le réseau de lignes RER ou Transilien qu'elle croise : les renards qui se promènent sur la Petite Ceinture ont plus de chance d'être arrivés par des voies ferrées en service que par le Boulevard Périphérique ;-)

Voir à ce sujet par exemple :
http://www.natureparif.fr/attachmen...

Comme le note Naturparif, un entretien des talus ferroviaires sans produits chimiques permet d'entretenir voire de développer cette biodiversité, comme le fait l'Association Espaces le long de voies ferrées en service dans les Hauts-de-Seine (lignes du réseau de la gare Saint-Lazare et la ligne de tramway T2).

Par conséquent, un transport de voyageurs et un maintien, voire un développement de la biodiversité, sont compatibles. Naturparif cite les cas de l'Allemagne et de la Suisse, deux payes en pointe dans ce domaine (on peut y voir de l'herbe entre les rails et des trains rouler en toute sécurité).

Par ailleurs, il ne faut pas trop sacraliser la Petite Ceinture en terme de « nature » : c'est une infrastructure de transport construite par l'homme et non une zone d'origine naturelle. A ce titre, y voir un espace sauvage préservé me semble excessif. C'est plus concrètement un espace peu entretenu depuis une quinzaine

d'années, où des espèces peu communes, mais aussi des espèces très communes, voire invasives, comme le buddleia du tibet, se sont développées. D'ailleurs, la nature même d'infrastructure ferroviaire, comme la présence de ballast, joue un rôle dans le développement spécifique à ce lieu de la flore autour des rails de la Petite Ceinture : le ballast absorbe la chaleur du soleil et la restitue, notamment la nuit, permettant à des espèces ayant besoin de chaleur de survivre dans Paris. La nature ferroviaire du lieu joue donc un rôle primordial.

Bref, on a là de quoi de faire un projet très intéressant pour Paris et la Région Île-de-France mêlant transport en commun et entretien de la biodiversité :

- Avec le transport en commun, on contribue à la lutte contre la pollution de l'air et l'usage des véhicules à moteurs (voitures et deux-roues motorisés) tout en facilitant la vie quotidienne de dizaines de milliers de personnes en Île-de-France.
- Avec l'entretien de la plate-forme sans produits chimiques, on favorise le développement de la biodiversité au niveau régional.

Concernant les projets de piste cyclable et de promenade, pourquoi faudrait-il s'isoler de la voirie en allant dans des tranchées ou sur des talus ferroviaires pour circuler paisiblement en vélo ou à pied dans Paris, alors que les immeubles et autres lieux de vie donnent directement sur les rues et les places ? Au contraire, il faut tenter de reconquérir la voirie pour y développer une vie sociale. Le projet de transport en commun sur les 23 kilomètres de la Petite Ceinture modifierait non seulement la perception des transports en commun, en permettant au voyageurs de profiter des talus verdoyants de la ligne en se déplaçant à la vitesse d'un métro, mais il accompagnerait une modification de l'aménagement des espaces urbains dans nos rues : moins de minéral, plus de végétal et plus de place pour les circulations douces.

À l'heure de l'entrée dans le monde du pétrole cher, dont dépendent à 94% les transports, voici un projet qui s'avère pertinent pour faciliter la transition énergétique !

17 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 1er février, 13:44

bonjour Bruno,
totalement d'accord avec la 1ere partie.un très bon résumé.
Pourquoi dire son contraire dans le message suivant ?
Ou alors, je n'ai pas compris ?

Jay758 janvier, 11:48

Bonjour,
Partant du postulat que les besoins de transport en Ile de France et à Paris vont croissant, se pose de fait un enjeu très simple : comment y répondre tout en limitant l'impact écologique de ce développement ?
Dans ce cadre, le développement de transports en commun -et en particulier le train- est une solution pertinente. La Petite Ceinture a donc clairement un rôle écologique à jouer, même si sa vocation ferroviaire est conservée et surtout utilisée. Je ne reviens pas sur les messages précédents concernant le rôle du ballast sur le développement de certaines espèces végétales ni la compatibilité tout à fait possible entre le transport ferroviaire et la préservation de la faune et la flore autour de l'infrastructure. En revanche, je tiens à souligner à nouveau la pertinence à mon sens de redonner un rôle de transport de voyageurs à la Petite Ceinture, permettant ainsi de contribuer à la fluidification du réseau de transport existant et de répondre à l'enjeu d'augmentation du trafic. Un rôle écologique important, à pérenniser, qui peut donc s'incarner par la remise en service du trafic.

11 «je suis d'accord»

Ferroviaire 8 janvier, 12:06

Hiérarchisons les priorités écologiques :
1- s'agit-il de ramener des espaces naturels là où la circulation est excessive ?
2- ou déplore-t-on l'incapacité où nous sommes de financer des transports en commun indispensables à un air respirable, à réduction de nuisances dans un Paris qui souffre ?
Cette petite ceinture est un moyen de mettre en relation les réseaux RATP et RFF avec la possibilité d'une efficacité comparable à celle de la route quant à leurs accès depuis la province jusqu'au centre plus urbanisé de Paris.
Ce patrimoine ferroviaire a deux valeurs :
a) Une valeur patrimoniale qui peut être exploitée pour financer des projets de transports en communs comme garantie des dettes,
b) une valeur incorporelle à exploiter dans des fonctionnalités complémentaires dont les bénéficiaires apporteront capitaux et chiffres d'affaires et faciliteront ainsi la mise en œuvre du système de transport lui-même.
L'Europe voit un rééquilibrage de la route et du rail pour 2050. Cela passe par une démarche comparable à celle de Talleyrand avec les biens du clergé qui ont été rendus aux agriculteurs. Rendons au ferroviaire son patrimoine en friche au lieu de le dilapider dans des stérilisations dévastatrices pour l'outil de développement durable qu'est le ferroviaire.

10 «je suis d'accord»

Liliane 8 janvier, 17:31

Le rôle écologique de la petite ceinture est certainement à pérenniser et à valoriser. La présence de tels espaces dans Paris de même que les zones vertes traversées par cette petite ceinture constituent des lieux précieux de détente et de convivialité à valeur inestimable. L'insertion d'un transport ferroviaire dans de tels espaces serait un véritable massacre écologique des quartiers périphériques concernes. Je ne peux que m'étonner de l'absence de prise en compte de cette dimension écologique par les défenseurs d'un transport ferroviaire sur cet espace.
Liliane

10 «je suis d'accord»

Bruno 8 janvier, 22:33

Bonjour Liliane,

Je vous invite à regarder cette vidéo de la ligne de tramway T2 dans les Hauts-de-Seine, qui utilise entre Puteaux et Saint-Cloud une ancienne ligne de chemin de fer. Vous pouvez même vous y rendre pour vous rendre compte par vous-même sur place des aménagements réalisés.

Vous pouvez également regarder le travail qu'effectue depuis plusieurs années l'Association Espaces pour l'entretien de talus ferroviaires de la Petite Ceinture, mais aussi de voies ferrées en exploitation.

On est bien loin du « massacre » que vous décrivez.

Par ailleurs, la biodiversité n'est pas si préservée sur la Petite Ceinture qu'elle n'y paraît, car elle souffre de différentes formes de pollution, liés à l'aspect « sauvage » du lieu : à de nombreux endroits, les bombes de peinture vides utilisées par les taggueurs jonchent le sol, dispersant les résidus de produits pétroliers aux alentours ; à d'autres endroits, la plate-forme est jonchée de détritus jetés par des riverains malveillants.

Enfin, de nombreuses espèces invasives occupent le terrain de la Petite Ceinture, comme le buddleia du tibet ou l'ailante, étouffant la biodiversité. Une intervention humaine est donc nécessaire pour améliorer cette biodiversité. C'est la raison pour laquelle les travaux d'aménagement de la promenade réversible dans le 15e arrondissement ont commencé par la coupe d'arbres, d'arbustes et de plantes, pour être suivis de la plantation de nouvelles espèces.

Ces travaux d'aménagement rappellent tout simplement que la Petite Ceinture n'est pas une zone d'origine naturelle, mais une infrastructure de transport peu entretenue depuis une quinzaine d'années.

Le transport est donc un formidable vecteur d'amélioration de l'entretien des talus et, par voies de conséquence, d'amélioration de la biodiversité de la Petite Ceinture.

runtime_error 8 janvier, 23:10

A mon avis, dans ce fil (mais également dans d'autres) la plupart des interventions des partisans d'une PC exclusivement « verte » traduisent ce que j'estime être une vison erronée de l'écologie. Pérenniser le rôle écologique de la PC ce n'est pas la transformer en promenade pour le bien être des promeneurs et des riverains, mais mettre en place des actions rationnelles destinées à maintenir et développer l'écosystème qui s'y est développé. La présence humaine a, et aura, toujours une influence négative sur les écosystèmes, et en ce sens je suis tout à fait d'accord avec Diego qui me semble avoir l'approche la plus cohérente. Je ne nie pas notre besoin de nature, mais elle se passe très bien de nous, et redoute nos intrusions.

Les espaces verts à Paris : Effectivement, Paris intra muros est en retrait par rapport aux autres capitales en termes de surfaces vertes par habitant. Mais encore une fois on parle ici d'espaces verts pour le seul bien être des habitants. Par ailleurs c'est cette même densité qui explique la proximité des services, des commerces, des espaces de culture et de loisirs… qui est très appréciée par les habitants du Paris intra muros. Il y a de magnifiques espaces verts en très proche banlieue. Ah oui, mais je voudrais qu'ils soient aussi à proximité immédiate de chez moi… Bref, le beurre et l'argent du beurre.
Par ailleurs, il faudrait donc convertir une infrastructure de transport à fort potentiel (Comme indiqué dans d'autres interventions, nier ce potentiel sous prétexte qu'il y a le tramway à proximité relève soit de la mauvaise foi, soit d'une absence de pratique des transports en commun Parisiens) à un usage pour lequel elle est fondamentalement inadaptée, pour l'épanouissement des habitants résidant à proximité, et au détriment de milliers d'autres habitants de l'agglomération Parisienne.

La richesse de la biodiversité de la PC : Elle me semble surestimée et mythifiée. Je peux me tromper, mais à part la pipistrelle et le lézard des murailles, pas d'espèces protégées. Sur la PC, comme ailleurs en France, les populations de la première sont en train d'être malheureusement décimées par un mal inconnu mais probablement lié aux activités humaines. Le second se trouve couramment sur d'autres emprises ferroviaires actives d'Ile de France.
Les quelques études scientifiques menées sur l'écosystème de la PC ont entres autres montré que celui-ci était moins riche que celui du Bois de Boulogne. Enfin, selon les chercheurs eux-mêmes, le rôle de corridor écologique de la PC n'est pas avéré, tout au plus peut on parler d'une homogénéité de l'écosystème sur le linéaire de la ligne.
En définitive, la biodiversité de la PC n'est pas plus riche que celle des abords d'une ligne ferroviaire en activité, son caractère exceptionnel résidant dans son insertion dans un environnement urbain dense. Ce n'est pas pour autant qu'il ne faut pas la protéger. Et comme cela a été maintes et maintes fois argumenté dans d'autres posts, un utilisation ferroviaire de la PC sera plus efficace de ce point de vue qu'une promenade.

Le rôle de poumon vert de la PC : Comment peut on croire un seul instant que l'infime surface végétale que représente la PC a un rôle significatif dans l'absorption des GES et la qualité de l'air à Paris ? Prenons le seul cas du CO2 et faisons un peu de mathématique roborative mais ô combien instructive… Le pouvoir « absorbant » d'une forêt tropicale (Les meilleurs puits à carbone forestiers) par photosynthèse est estimé au mieux à 100 t/ha/an. Si on tient compte de la respiration de nuit, le bilan global est encore moins bon, mais restons à 100, c'est sur-dimensionnant. La surface verte potentielle de la PC est estimée à 118,5 ha (Toujours en sur-dimensionnant : Largeur de l'emprise = 75 m au plus large, sur un linéaire de 23 km moins 7.2 km de tunnel). Donc une capacité d'absorption de CO2 de 11850 t/an. A comparer aux dizaines de millions de tonnes de CO2 émises à Paris chaque année (89 millions pour 2008). Donc un « poumon vert » qui absorbe, dans le meilleur des cas, 0.01 % des émissions…
Le développement des « poumons verts » à Paris, c'est du curatif inefficace alors qu'il faudrait faire du préventif et attaquer le problème à sa source, c'est-à-dire réduire les émissions de CO2.
En France, 1/3 des émissions de CO2 proviennent du transport routier. (Ce moyen de transport représentant par ailleurs 77 % des émissions totales dues aux seuls transports) Réduire la place de ce mode de transport c'est donc un formidable levier d'amélioration. A l'échelle parisienne, la réactivation de l'intégralité de la PC contribuera à cette réduction, par le report modal sur le ferroviaire qu'elle entraînera.

En conclusion, la transformation de la PC en promenade c'est pour moi :
1) Le cauchemar de son écosystème actuel,
2) Défendre les intérêts d'une minorité face à une majorité d'habitants, y compris Parisiens, pour qui la réactivation de la PC faciliterait les déplacements,
3) Une farce écologique et de surcroît contre-productive.

(Et bravo aux courageux qui auront lu jusqu'au bout !)

15 «je suis d'accord»

liliane 9 janvier, 23:43

Ce n'est pas du tout défendre les interets d'une minorité mais celle de l'ensemble des parisiens et de tous les promeneurs et joggeurs du parc des Buttes Chaumont qui croyez moi, sont très nombreux. vous n'avez pas pensé à la tranchée du parc qui est ouverte. Sa traversée par un matériel ferroviaire entraînera le massacre de ce beau parc. Pour vous cela n'est pas important car les Buttes Chaumont sont situés dans un quartier populaire , donc les promeneurs n'ont pas droit au respect de leur quiétude. Dans ce contexte, il serait hors de question de mettre un tramway dans le Luxembourg ou le parc Monceau....
On peut aussi continuer à défigurer Paris en mettant des tramways tous les 500 mètres comme cela serait le cas si votre point de vue était adopté , et ces projets massacreurs seraient réalisés en plus avec les impôts locaux des habitants .

Bruno 10 janvier, 00:12

Bonjour Liliane,

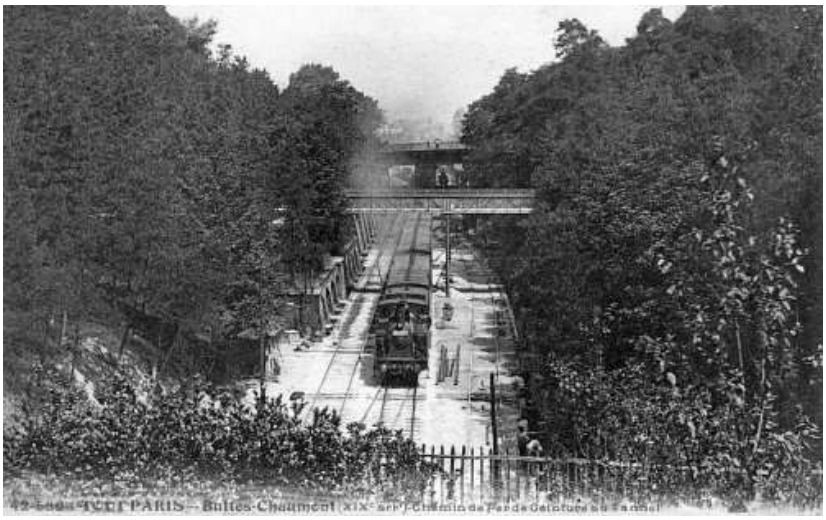
Tout d'abord, il ne s'agit pas de défendre les intérêts d'une minorité en défendant la remise en service d'un transport en commun sur une voie ferrée qui en a déjà connu un par le passé, mais de permettre à des milliers de personnes, habitant Paris ou la banlieue de mieux se déplacer quotidiennement et ce, indépendamment de leurs revenus. L'étude du STIF consacrée à la Petite Ceinture dans l'Est de Paris le montrait déjà en 2001. Certes, depuis, il y a la ligne de tramway sur les boulevards des Maréchaux, mais les vitesses des deux lignes seraient très différentes, la Petite Ceinture permettant des vitesses plus élevées, et donc offriraient des services complémentaires. Et la fréquentation des transports en commun a fortement augmenté depuis 10 ans.

D'autre part, la tranchée de la Petite Ceinture dans le parc est ouverte car les grilles ont été vandalisées. La promenade sur la voie est en théorie interdite et la plate-forme de la Petite Ceinture est administrativement distincte du parc. Autrement dit, faire circuler des trains sur la Petite Ceinture ne consiste pas à enlever au parc des Buttes-Chaumont une partie de sa superficie.

Pour faire circuler des trains sans risque pour les promeneurs du parc des Buttes-Chaumont, il suffit simplement de réinstaller un grillage de part et d'autres de la tranchée. C'est ce qui se passait quand un service régulier de trains parcourait la Petite Ceinture. Je vous poste la photo d'un train spécial qui a circulé en juin 2003 et celle d'un train prise vers 1900, alors que la ligne connaissait un fort trafic.

Bruno 10 janvier, 00:13

Voici la photo d'un train de voyageurs de la Petite Ceinture dans la tranchée des Buttes-Chaumont.



Chapeau 10 janvier, 01:32

Au Parc Monceau, il n'y a pas de voie ferrée aérienne tout comme au jardin du Luxembourg, Elle est juste présente en sous sol (le RER B, les lignes 2 et 3 du métro)

En revanche, dans le 16e arrondissement de Paris, il y a un chemin de fer touristique dans le Bois de Boulogne qui est visible depuis les très chics quartiers de Neuilly-sur-Seine.

Par ailleurs, lorsque l'on propose l'amélioration des conditions de transports et de bien être de centaines de milliers, voir de millions de personnes,
je ne pense pas que l'on puisse reprocher aux partisans d'une réouverture du service voyageurs sur la Petite Ceinture de penser à une minorité de personnes.

Surtout lorsque les propositions tentent de concilier divers usages aménagements paysagers, jardins partagés, pistes réservées aux modes de déplacement doux, réutilisation des gares pour des services rendus aux riverains tels que l'association Sauvegarde Petite Ceinture le propose.

En plus de cela, nous faisons découvrir au grand public les anecdotes, l'histoire ET le potentiel de la Petite Ceinture ferroviaire comme nous l'avons fait avec les trains spéciaux, et plus récemment avec SNCF Ligne C avec l'opération réalisée pour la première fois en France :les Trésors cachés de la ligne C du RER, qui utilise la Petite Ceinture.

Si l'infrastructure n'avait pas été conservée, il n'y aurait jamais eu de RER C aujourd'hui.

Faisons en sorte de conserver la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture sur ces 23Km pour ne pas insulter l'avenir, comme le prônait RFF jusqu'en 2011.

Patrice 8 janvier, 23:35

Bonjour,
excusez-moi par avance si mes préconisations se fondent sur des erreurs historiques ou techniques, je n'ai pas pris le temps de peser tout cela.

Il me semble que la petite ceinture s'est éteinte car elle faisait plus l'affaire face à des transports rapides que constituaient la ligne 2 et 6. Aujourd'hui, je ne comprends a priori pas pourquoi cette solution, de ce point de vue s'avérerait plus pertinente pour des transports, alors même qu'en parallèle le tramway autour de paris monte en puissance.

par ailleurs, dans la période économique actuelle, la création de nouveaux transports est un enjeu important, mais il sera difficile de tout faire, et de tout exploiter. En l'occurence, si de l'investissement public doit être

engagé, cela me semble être en priorité absolu sur le projet de métro en rocade, dont le tracé est acté, mais dont les financements restent ceci dit toujours incertains. Avant de vouloir offrir un peu plus de confort de transports aux parisiens, répondons donc aux réels enjeux pour les millions d'habitants de la petite et de la grande ceinture.

Toujours sur ces questions de Grand Paris, si j'ai entendu (et suis prêt à croire) que l'avenir de la métropole post kyoto va dans le sens d'une densification, il me semble également que les enjeux de bien vivre passent par du verdissement de la ville. Nous tenons là une trame verte. Inutile de la boucher !

Mais alors, que peut-on en faire, de cette petite ceinture ? Je ne suis pas sûr qu'un parc en rocade qui contiendrait des kilomètres en souterrain soit très engageant. Peut-être doit-on simplement, sans se presser (puisqu'une fois de plus il y a d'autres urgences), poursuivre le travail mené les dernières années, en ouvrant progressivement les portions qui peuvent l'être aux promeneurs et aux vélos, sur le modèle de la promenade plantée du 12è, dans un mouvement adoucissant l'hyper-centre tandis que se développerait la périphérie.

11 «je suis d'accord»

liliane 9 janvier, 17:31

Je suis tout à fait d'accord avec Patrice .Son opinion est celle d'un sage.
Il y a en effet nécessite à adoucir Paris par des espaces verts.....

runtime_error 9 janvier, 22:53

Tout d'abord, même si je ne suis pas totalement d'accord avec vous, je vous félicite pour le caractère ouvert et surtout la courtoisie de votre intervention.
A propos de la fin du trafic voyageur sur la PC : A l'époque de sa gloire, les zones traversées par la PC présentaient un faible caractère urbain, le tracé de la PC était éloigné des limites de Paris, la population directement desservie par son tracé était faible, et les flux de voyageurs était principalement en provenance et en direction de l'intérieur de son tracé. La PC avait été en effet conçue à l'origine pour les seuls échanges de marchandises entre les différents réseaux aboutissant à Paris, et il n'y avait donc aucun intérêt à desservir les zones peuplées, d'autant plus que la construction en aurait été nettement plus coûteuse du fait de l'insertion dans le milieu urbain.
Les lignes 2 et 6, plus resserrées sur le centre de Paris, ont eu du coup beaucoup plus de succès à leur création.
Une autre cause non négligeable de la désaffection des voyageurs a été la vétusté grandissante du matériel roulant vis-à-vis de celui du métro. A titre d'exemple, la ligne d'Auteuil, qui était en fait la branche ouest de la PC mais qui n'appartenait pas au syndicat des ceintures, a été équipé de matériel électrique moderne pour l'époque, ce qui a permis de maintenir cette ligne active jusqu'en 1985, alors qu'elle était également en concurrence avec le métro. Une portion de la ligne fait actuellement partie du RER C.
De nos jours, le contexte est très différent et les causes qui ont mené à la fermeture de la PC au trafic voyageur ne sont donc pas transposables dans le temps : L'urbanisation des zones traversées a énormément progressé, et la population desservie par la PC, et ce tant vers l'intérieur que vers l'extérieur de son tracé, est importante. Ironiquement, le tracé de la PC apparait maintenant comme offrant les mêmes avantages qu'avaient ceux des lignes 2 et 6 à leur création. De plus, elle peut être exploité avec du matériel performant.
Alors, effectivement il y a le tram des maréchaux qui monte en puissance, mais il surchauffe ! Ce qui est une preuve difficilement contestable de son succès mais aussi de la demande d'une amélioration de l'offre de transport sur cet axe circulaire, et ce tant de la part des parisiens que des habitants de la banlieue.

Je vous propose de consulter les différents études de réactivation de la PC que vous pourrez trouver sur d'autres posts, ou sur des sites spécialisés comme celui de l'ASPCRF : Elles vous permettront de poursuivre cette réflexion, et, je l'espère, vous convaincront du rôle complémentaire qu'a la PC vis-à-vis du tram, et que celle-ci n'est en aucun cas superflue.
Vous pointez très justement le projet du métro Grand Paris, et il est vrai que son rôle projeté est indispensable à l'échelle de l'IDF. Mais ce rôle peut également être assuré par la PC, dans un délai bien plus court et à un coût bien plus faible, tant financier qu'environnemental (Les travaux considérables à engager pour cette nouvelle rocade seront la source de pollutions importantes : Gravats à évacuer et décontaminer, circulations de camions…).
Enfin, si un train ou un tram revient sur la PC, ce sera sur la seule plateforme ferroviaire, les flancs des talus, des tranchées, et les sur-largeurs garderont leur aspect verdoyant, et il n'est donc heureusement pas question de boucher la trame verte qu'ils constituent.

Sophie Animatrice 9 janvier, 09:23

Pour prolonger le débat sur la Nature et la Petite Ceinture, une nouvelle question est en ligne : rendez-vous dans l'onglet Je contribue !
Aujourd'hui également le calendrier des réunions se précise... L'occasion bientôt de dialoguer de vive voix en ateliers.

1 «je suis d'accord»

isa20 9 janvier, 15:52

pour répondre de façon intelligente à cette question il serai pertinent de faire des études pour mesurer le rôle écologique **actuel** de la petite ceinture (en terme de biodiversité, de réduction des pollutions, de gestion des eaux de pluie etc).
Ensuite, des études d'impact pour chaque proposition d'aménagement permettront de mieux choisir ceux ci.

8 «je suis d'accord»

Diego 10 janvier, 20:48

il y a le plan pour la biodiversité de la ville de paris qui l'a étudié.

Tankafer 11 janvier, 15:00

Actuellement la partie couverte est un refuge aux personnes sans abris souvant avec des departs de feux de brasero. En terme d'écologie, il est envahit par les robiniers et les dechets. Il me semble important qu'elle reste un refuge de serenité mais de valoriser les especes d'arbres pour des raisons educatives et d'en faire un lieux d'échange, de balades, de sentiers forestiers, de pistes cyclables/rollers, sentier en ponton pour les mamans et les poussettes, de faire circuler un train touristique aux horaires restreints. Eclairage avec alimentation solaire le long des sentiers, des nichoirs, des murs offerts à nos artistes de quartiers, des bouquinistes, des jardins de fleurs, des echiquiers géants, du cinéma en plein air, des ateliers de peinture, mosaique, lecture publique. cabane en bois de buvette, ou des wagons buvettes, des wagons à double levier manuel de mineurs le

dimanche pour balader sa famille, des tables et bancs en bois pour pique niquer ou jouer au cartes dans la pure tradition anglo-saxonne. de plus la presence de la voir ferrée en bon état me semble un atout considérable pour les associations du type les restaux du coeur ou la soupe populaire en terme de distribution et logistique. De plus les pentes de la petire ceinture permettent de choisir des especes de plantes qui retiennent la terre et les infiltrations d'eau ou de faire des espaliers végétales comme dans les cevennes en murs de pierre sèches. Résultat les parisiens pourraient s'initier aux vieux métiers et aux éco gestes le dimanche (ramassage de mégots, feuilles dans les composts etc..) Longue vie à cet espace à partager.

3 «je suis d'accord»

Chapeau 12 janvier, 02:04

Dans la partie documents et références de ce site, il est cité le documentaire de MAOUS Amélie et PROST Richard intitulé : *La belle aux voies dormantes*.

Afin de développer par tous moyens l'information et la connaissance concernant la Petite Ceinture de Paris, son histoire, son environnement et son utilisation future, **l'association Sauvegarde Petite Ceinture vous convie à une soirée projection-débat ouverte à tous le mardi 15 janvier 2013 à partir de 18h45 en présence des réalisateurs.**

Cette soirée comprendra deux parties :

> **À 19h** sera projeté le documentaire intitulé « *La Belle aux voies dormantes* », réalisé en 2010 par Amélie Maous et Richard Prost (France - 52 minutes – couleur – Zombi films), en présence des réalisateurs.

> **À partir de 20h**, notre Association animera un débat sur la Petite Ceinture ferroviaire et sur le film.

Nous vous attendons donc le mardi 15 janvier 2013 à partir de 18h45, au Cinéma La Clef.

Cinéma La Clef

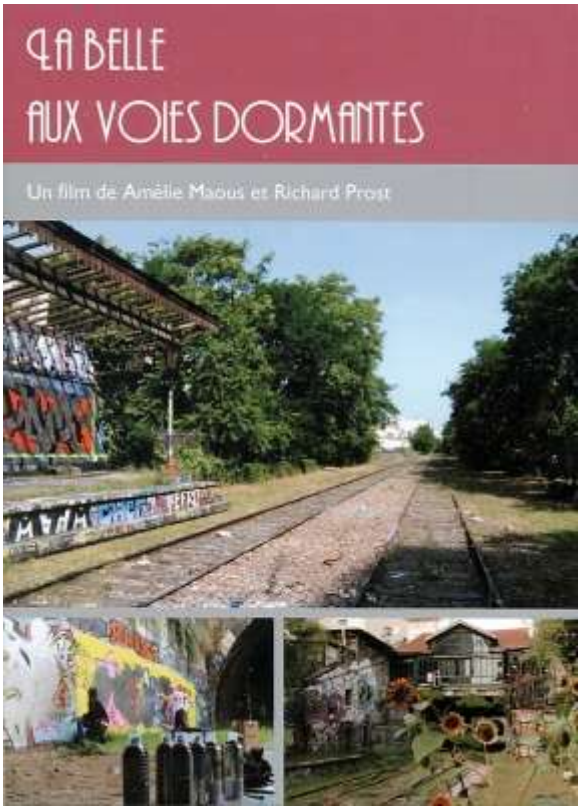
Pour se rendre au Cinéma La Clef :
> En métro : station « Censier-Daubenton » (ligne 7), sortie « Rue Daubenton ».
> En Bus : bus 47, Descendre à l'arrêt « Censier - Daubenton ».
> En RER : prendre le RER C et descendre à « Paris Austerlitz », puis emprunter la rue Buffon le long du Jardin des Plantes.

Tarif unique : 6 €
Site Internet : www.cinemalaclef.fr

4 «je suis d'accord»

Chapeau 12 janvier, 02:05

L'affiche du documentaire



Sophie Animatrice 12 janvier, 15:22

Petit éclairage pour les nouveaux arrivants sur le site et rappel pour les Grands Parleurs ! Des "Grands Parleurs" ou des contributeurs s'expriment en toute liberté sur ce site. Ils portent des intérêts associatifs, particuliers ou généraux qui sont tous respectables aux yeux des porteurs de la concertation. L'expertise de certains concernant la Petite Ceinture les amène à commenter de nombreuses contributions. Ces commentaires ne doivent pas dissuader les nouveaux contributeurs et les opinions individuelles de s'exprimer : les diverses pistes et réflexions seront présentées et débattues lors de la synthèse de la concertation le 14 février.

2 «je suis d'accord»

Syl20 12 janvier, 19:38

Oui, c'est un trésor dans nos murs ! Ce rôle écologique est à valoriser bien entendu, (ce qui veut dire pour partie le laisser en friche), toutefois ces aménagement doivent être compatibles avec la nécessité d'en ouvrir un grande partie aux parisiens qui manquent tant d'espaces verts de proximité et de zones exclusive de circulation douce..

Il faut bien mesurer l'importance de la décision qui va être prise, plus jamais une telle opportunité ne se reproduira à l'heure du tout béton.

11 «je suis d'accord»

Outlandos d'Amour 13 janvier, 22:29

Il est hors de question, définitivement, d'ouvrir aux Parisiens la Ceinture qui n'a d'intérêt et de sens que ferroviaire, autrement qu'en leur offrant de nouvelles gares. Le transport ferré est le plus économique et le plus écologique des transports. On ne le remplacera pas par des promenades plantées qui ne servent qu'à ceux qui habitent tout près. En lui rendant sa double voie et ses trains, la PC rendra des services non seulement aux locaux mais aussi à ceux qui habitent aux franges de la capitale. Transformer cette infrastructure phénoménale en simple espace vert ne peut que contribuer à la fermeture vis-à-vis de l'extérieur et à la gentryfication de la Ville. Ce n'est pas l'usage dont non seulement Paris mais la France a besoin, elle qui, surtout en Région IdF a besoin plus que jamais de transport à l'échelle de celle-ci. L'avenir c'est la mobilité et pas seulement à pieds ou en vélo.

7 «je suis d'accord»

Florence 14 janvier, 13:32

oui le rôle écologique de la petite ceinture est important. les parties aériennes (talus et sur-largeurs) sont maintenant essentiellement de beaux espaces verts qui, comme tous les espaces verts dans Paris, doivent être protégés.
Quand aux tunnels, je suis certaine qu'on peut imaginer pleins de choses utiles à y faire.

6 «je suis d'accord»

Chapeau 14 janvier, 23:26

Pour :
> améliorer les déplacements dans Paris,
> diminuer le nombre de camions de livraisons,
> désengorger le centre de Paris
> désaturer les lignes de transports actuels,

mettons des buvettes dans les tunnels ! Vaste programme me direz-vous !

Soyons lucide un instant :le rôle écologique de Petite Ceinture ferroviaire est complémentaire à l'usage ferroviaire dans le cadre de la réouverture la ligne aux voyageurs. Ainsi réouverte, les piétons ne dégraderont pas la flore présente le long des voies.

La Ville de Paris défend le rôle écologique, c'est un sujet à prendre en compte.
En revanche, la Ville de Paris n'est pas très logique en abattant 47 arbres dans le 15e...pour préserver et valoriser l'écologie...
Cliché avant : 18 janvier 2012, un train corail sur la Petite Ceinture sud

Chapeau 14 janvier, 23:36

Cliché ASPCRF après : novembre 2012. Si vous ne voyez plus d'arbres, c'est que la Ville de Paris souhaite préserver la biodiversité.

Gilles Jardinier 1er février, 13:16

+1 avec Florence, bien sur.
A Chapeau : tiens, une photo intelligente et utile, pour une fois.
chapeau

Outlandos d'Amour 14 janvier, 15:51

Le rôle écologique de la Ceinture de Paris ne fait plus de doute, il suffit de voir l'incroyable diversité des espèces végétales et, parfois, animales qu'on y trouve. Ce n'est pas une coulée verte qui y améliorera quelque chose car les piétons dérangeraient les petits animaux sauvages qui y abondent. Il suffit de se rendre dans le Massif Central par exemple pour constater à quel point une structure ferroviaire, en étant bien insérée dans son environnement, contribue à la beauté d'un paysage. Certes Paris n'est pas Millau, mais rien n'empêche de penser chemin de fer et verdure en ville. Vu l'efficacité de ce mode de transport et le peu d'impact négatif qu'il pourrait présenter sur ce qui l'entoure, je vois mal comment on pourrait valoriser la Ceinture autrement que de manière ferroviaire et ce d'autant plus qu'elle pourrait profiter à d'autres que les seuls habitants des arrondissements périphériques. En matière d'environnement comme de transports, il faut savoir réfléchir large et penser à long terme.

10 «je suis d'accord»

Chapeau 14 janvier, 23:46

Avec une photo, c'est quand même mieux ! L'association Sauvegarde Petite Ceinture défend la mixité des usages : le tramway dans un jardin.
Transport ferroviaire+piste cyclable+jardin partagé, c'est possible !
Une photographie du T2 pour illustrer notre propos.

Par ailleurs, ce mardi 15 janvier dès 18h45, l'association Sauvegarde Petite Ceinture, afin de contribuer utilement au débat en cours, vous propose de venir participer à la soirée projection-débat au cinéma La Clef.

Ce site internet mis en place par RFF et la Ville de Paris recense le documentaire La Belle aux voies dormantes et c'est ce dernier que l'association vous propose de découvrir.
> A partir de 19h, ce documentaire est projeté.
> A partir de 20h, l'association organise un débat sur le film et la Petite Ceinture ferroviaire en compagnie des réalisateurs.

Pour se rendre au Cinéma La Clef :
En métro : station « Censier-Daubenton » (ligne 7), sortie « Rue Daubenton ».
En Bus : bus 47, Descendre à l'arrêt « Censier - Daubenton ».
En RER : prendre le RER C et descendre à « Paris Austerlitz », puis emprunter la rue Buffon le long du Jardin des Plantes.

Tarif unique : 6 €

Gilles Jardinier 1er février, 13:12

A chapeau,
encore une fois, vos photos sont "le détail qui tue" : elles vont à l'inverse de ce que vous souhaitez nous inculquer.
Vous avez vu ce désert de cailloux sur la plateforme et les voies, bien lavé à l'herbicide ?
où est la biodiversité là-dedans ? où est la nature ?
Que d'autre part les abords (hors de l'emprise des voies) soient jardinés et même confiés à la végétation est juste "Naturel". Vous n'avez jamais connu les "Jardins du Cheminot" ?

Vuillemet 15 janvier, 19:01

Oui bien sur en gardant une ligne verte autour de Paris.Chaque commune ou arrondissement est concerné par cette ligne verte .je pense que l on peut associé un transport « touristique « qui va valoriser chaque quartier

Chapeau 20 janvier, 23:18

Plutôt que de créer un train touristique diesel coûteux, pourquoi ne pas utiliser des voies ferrées existantes (celles du métro par exemple) pour profiter de Paris ?!

Dans une rame de métro des années 30, classée monument historique que la RATP a mis aux normes et qu'elle a fait circulé dans le cadre du "Métropolitan tour", ce serait populaire et pas cher ! (celui du ticket de métro)

Le métro a été construit par la ville de Paris rappelons-le.

Antoinette GUHL 15 janvier, 23:44

La petite ceinture a indéniablement un rôle écologique important : c'est un des rares espaces vert non construit qui traversent plusieurs arrondissement de Paris, c'est également un espace très riche en biodiversité et la petite ceinture fait partie du patrimoine de la ville. Il important de le préserver et d'éviter que cet espace ne soit construit. Paris est déjà une ville très dense, préservons la nature en ville quand elle existe. C'est pourquoi, Il est également important de ne pas le fragmenter, de ne pas le découper et de préserver son identité de ceinture.

13 «je suis d'accord»

Apiapi 18 janvier, 14:14

Bonjour,
Pour la partie de la petite ceinture enclavée et encaissée dans le parc des Buttes-Chaumont (19ème) , nous sommes beaucoup d'habitants à préconiser quelle soit utilisée en jardins partagés. Ceci permettrait d'intégréer cette portion (entre Tunnel et pont de rue Manin) dans la "zone verte" du parc, et d'y maintenir une bio-diversité.

10 «je suis d'accord»

Chapeau 20 janvier, 23:04

Il est nécessaire que la Petite Ceinture ferroviaire permette des aménagements du type jardins partagés et qu'elle soit réutilisée dans le cadre d'une fonction transport régional léger dans l'intérêt des riverains et des franciliens pour compléter le T3 notamment.

RFF doit donc rester le propriétaire des 23 km de la ligne.

Voici un cliché (ASPCRF) pris ce jour sur le T2 qui démontre que le transport et les jardins sont totalement compatibles avec des habitations aux abords immédiats !

Emmanuel 1er février, 13:17

A Chapeau, votre exemple et votre photo ne sont pas représentatifs de la configuration urbaine très dense de la Petite Ceinture ou les habitations sont à moins de 3 mètres des voies.

FERDANT 1er février, 13:45

Emmanuel,

Pourriez-vous nous donner des exemples d'adresses précises de constructions qui se trouveraient à moins de 3 mètres des voies ? Ces précisions permettraient aux internautes qui viennent sur ce site d'en juger de visu. D'avance merci !

Dawar 18 janvier, 18:20

En fait de mon point de vue, la petite ceinture à 5 rôles écologiques majeurs :

- Infiltration des eaux de pluies (Paris est une des villes les plus imperméabiilisées au monde)
- Réduction de l'ilôt de chaleur urbain qui sera amplifié si on laisse la strate arborée se développer encore plus.
- Corridor écologique intramuros pour permettre à la faune parsienne de circuler (la fragmentation est une des causes majeures de l'érosion de la biodiversité)
- Un certain caractère sauvage qui permet à la nature de s'exprimer : la quasi totalité des espaces verts parisiens sont gérés de façon intensives ce qui limite l'expression et le développement des écosystèmes, et qui les fragilise et les simplifie.
- Une grande surface dédiée à la nature. Il serait intéressant d'avoir une estimation de la biomasse présente

dans la petite ceinture vs biomasse des espaces verts de Paris. Pour simplifier, on aura pas autant de biodiversité sur 5 terrains de foot éparpillés que sur un immense terrain de la taille de 5 terrains de foot.

J'imagine qu'il y a encore beaucoup à dire, sur la question des sols (pesticides, lombrics), sur la diversité génétique etc etc mais je laisse la parole aux scientifiques :)

14 «je suis d'accord»

liliane 18 janvier, 18:41

Je suis également du même avis que dawar. Cela améliorera l'ambiance de la capitale et permettra le développement d'une véritable coulée verte

Chapeau 19 janvier, 17:18

Une coulée verte avec tunnels discontinus et longs ?

Jean Louis Jourdan, responsable du développement durable au sein du groupe SNCF soulignait des problèmes significatifs des transports en Ile de France dans le cadre "des ateliers de la gare" organisés et ouverts au public par Gares et Connexions, filiale de SNCF sur la thématique : La gare, valeur verte ?
Voici quelques éléments de son intervention :

> La raréfaction du pétrole concerne le transfert modal et génère la congestion des gares.
La régularité des trains est freinée par la viscosité des flux dans la gare.

> L'adaptation au changement climatique qui posera de sérieux problèmes : la résilience des gares qui sont des bulles de chaleur face aux canicules.

> 54% des Franciliens veulent quitter leur région en raison des problèmes de transport et de logement.

Jean Louis Jourdan soulignait aussi, coulée verte à Paris ou pas (!), qu'en cas de canicule à Paris sous 38°, la SNCF n'aurait pas d'autre choix que de fermer les gares parisiennes.

Quelle solution face à cela ?

> "• Imaginer un hub énergétique capable de stocker l'énergie de freinage des trains et de la restituer dans son périmètre propre ou à une échelle plus large"

Il est par ailleurs inquiétant de voir que 54% des gens souhaitent quitter la région suite aux problèmes de transports. Ils sont donc réels.

Cessons donc de faire croire que la coulée verte est la solution à tout, c'est loin d'être le cas ! La Petite Ceinture ferroviaire doit rester propriété de RFF et être une solution de décongestion du réseau ferroviaire.

On peut aussi voir que les entreprises ferroviaires se soucient de l'environnement et souhaitent le respecter de plus en plus comme le montre SNCF.

La synthèse des différents intervenants : http://www.gares-connexions.com/ima...
Et une vidéo pour agrémenter le tout : http://www.youtube.com/watch?v=Yj6R...

Sinefil 21 janvier, 11:58

Le rôle écologique principal de la petite ceinture : demeurer une infrastructure de transport ferré pour l'avenir. Pour un avenir pas très lointain où, le pétrole étant devenu rare et hors de prix, on assistera à une ruée sur les transports publics.

8 «je suis d'accord»

Sassa 21 janvier, 21:41

Le rôle écologique de la PC est pour moi essentiel. Pas pour y faire circuler des trains, mais pour conserver des parties de nature non domestiquée, des biotopes pour les animaux et l'accès des parisiens à des zones un peu plus "sauvages". Pour moi le rôle de poumon vert doit être renforcé.

14 «je suis d'accord»

Chapeau 23 janvier, 17:28

Le long des 32 000 km de voies ferrées en France, il y a de la végétation, espèces animales et végétales qui ne se développent qu'en présence de ces seules voies ferrées.

Voilà ce que dit RFF sur son site internet : "les voies ferrées peuvent également jouer le rôle de corridors écologiques, couloirs de refuge ou de passage pour certaines espèces."

Lors de la création de voie ferrée, on altère fortement l'environnement.

Lorsque l'on réutilise une voie ferrée, on impacte que très peu l'éco système d'autant plus qu'il s'agit de réduire le nombre de voitures au long terme et donc de permettre une meilleure respiration des franciliens. (l'écologie n'a pas de frontières administratives tout comme les marchandises !)

Il est donc important que RFF reste le propriétaire des 23 km de la Petite Ceinture dans l'objectif de la ré-ouvrir au service des voyageurs et de marchandises pour préserver à long terme l'environnement et décongestionner le réseau ferré actuel qui est au bord de l'implosion chaque jour.

Christelle 21 janvier, 21:58

La petite ceinture est un des rares espaces qui permet de respirer un peu à Paris, et particulièrement grâce à ses jardins associatifs. Ils sont lieux de rencontre, d'échange, mais surtout de sensibilisation à l'écologie et au contact avec un bout de verdure.
Ils présentent l'avantage d'être accessibles à tous. On y apprend les rythmes des saisons, la culture des potagers, le respect de la biodiversité aussi, car certains possèdent des ruches, des bassins, des poulaillers...
Ce sont des poumons verts à Paris, que chacun peut aider à développer. Dans cette époque où l'on manque d'espace et de contacts non commerciaux, ils sont les bienvenus !
Ils sont à protéger !
Et puis pourquoi pas ouvrir la petite ceinture comme chemin de balade ? Transformer les gares en restaurants ?

15 «je suis d'accord»

Sophie Animatrice 22 janvier, 11:49

Pour information : afin de prolonger le débat, nous rouvrirons les deux questions "déplacements" ce mercredi 23 janvier. Entre temps, vous pouvez poursuivre les discussions sur les trois autres thématiques et notamment sur les deux nouvelles questions dans les thèmes "usages" et "aménagements". L'ensemble des débats seront fermés définitivement le 6 février 2013 pour analyse et restitution le 14 février 2013, lors de la réunion publique.

Broucaries 22 janvier, 19:01

Faisons un simple calcul.

La petite ceinture fait 32km par environ 10m de large ca fait donc 32ha.

La production de blé a l'hectare une des céréale les plus nourrisante est de 7200kg (france 2008 année excpetionnellement bonne source fao)

On produirai donc 230t de céréale.

Un wagon alimentaire classique c'est 60t (source ctc).

La production de la petite ceinture transformé en champs de blé est équivalente donc en un train 4 wagons....

Et encore je considère les tunnels comme productif au même niveau qu'un champ de céréale.

Moralité interêt agronomique quasiment nul pour nourrir les parisien en cas de rechauffement climatique

6 «je suis d'accord»

broucaries 22 janvier, 19:06

La contribution a la diminution du co2 dans l'atmosphère peut être estimé a 10% de cette somme à la louche. Soit au environ de 23t...

Pour rappel un camion frigo c'est environ 800g/co2 par kilomere. L'écologie c'est pas reverdir la petite ceinture c'est reduire le fret dans paris...

saraly 23 janvier, 11:12

Oui enfin la région Ile de France est déjà une très grande région agricole (50% de terres agricoles sur la région) et particulièrement spécialisée dans... le blé ! Avec 57% de la production régionale de blé sur 235 000 ha !! La région n'est pas si en manque de terrains agricoles.
Je suis très réservée concernant le développement de cultures agricoles en ville, il y a encore beaucoup de terres agricoles en France et je pense que la priorité c'est de les conserver face à l'expansion urbaine à l'infini. L'équivalent d'un département en surface agricole est perdu tous les 7ans en construction urbaine, dont 15% constituent des... parkings. Le métier d'agriculteur est en difficulté aujourd'hui et il me parait plus nécessaire de le défendre plutôt que de transformer les murs des villes en potager. De toute façon on ne pourra jamais nourrir tout le pays avec ce genre de cultures.
Par contre développer des jardins partagés pour que les urbains puissent profiter de la nature à leur échelle oui. Ces jardins et potagers doivent être à but récréatifs mais aussi écologiques. Mais il ne faut pas avoir une vision de production, ça serait d'ailleurs peu rentable et en concurrence avec les agriculteurs.

broucaries 23 janvier, 16:14

Et le blé de la region vous le faites entrer comment dans paris ? A pied ? A dos de mulet ? A l'heure actuelle le fret rail c'est fait pour ca.

Sinon la region ile de france ne suffit pas a nourir paris. il faut 2ha par habitant... Faite le calcul. la petite ceinture c'est juste de quoi nourir 16 habitants...

Il ya des theses tres interesantes sur l'empreinte alimentaires de paris. A l'heure actuelle ca va au dela de tour (ca diminue d'ailleurs a cause de l'augementation des rendements)
Et les

saraly 23 janvier, 16:46

Ah mais je ne suis pas du tout contre l'usage de la PC pour du traffic de fret au contraire (j'en parle sur un commentaire juste au dessus). J'ai relu votre commentaire et j'avais mal compris, je pensais que vous defendiez une utilisation agronome pour la PC alors que non, désolé.
Je pense qu'un usage de la PC pour du traffic de voyageurs et du fret est tout à fait nécessaire. Il n'y a qu'à voir la quantité de camions en ville (et qui stationnent toujours sur les voies de bus ou les pistes cyclables). Et ce n'est pas incompatible à la création de jardins sur les surlargeurs.
Mieux vaut assurer un transport écologique entre la production agricole et les villes, que de vouloir nourrir 2millions de parisiens avec 32ha oui, on est d'accord.

Chapeau 23 janvier, 17:16

Merci pour ces éléments intéressants ! Le chemin de fer a été crée à l'origine pour faciliter le transit des valeurs marchandes et la Petite Ceinture aussi !

En revanche, il n'est pas question de mettre des gros trains de 3 km à 90km/h sur la Petite Ceinture.
Il s'agirait plutôt de tram train fret comme ici à Dresde.

Pour que le Fret réussisse, il faut un réseau interconnecté d'où l'importance de conserver les 23 km de la Petite Ceinture ferroviaire au sein de RFF.

La région Ile de France ne dispose de réseau de tramway interconnecté. Il n'y a ques des bouts par ci par là...

L'Europe entière nous prend comme exemple à ne pas suivre concernant le développement des tramways...la cours des comptes aussi.
La Porte de Versailles en est un bien triste exemple (T2 et T3 côtes à côtes sans aucun raccordement...)

Cliché forum e-trains

Bruno 22 janvier, 20:50

Bonjour,

Il existe un réseau dans Paris dont la surface est bien plus importante que celle de la Petite Ceinture pour développer la biodiversité : le réseau viaire, autrement dit les rues, boulevards, places, etc. qui sont très minérales et donc stériles.

Il existe pourtant des possibilités de végétaliser les rues, comme cela est montré dans ce reportage, par **la végétalisation de l'espace urbain par les riverains** :
http://www.youtube.com/watch?v=YrcTMVw00Fg

En plus, ces aménagements permettent d'améliorer la vie de quartier, les circulations douces, la biodiversité, la fraîcheur pour lutter contre le réchauffement climatique, etc. - le tout très accessible et nécessitant pas de descendre dans une tranchée ou monter sur un talus, puisque ces aménagements se trouvent devant les immeubles.
« Tout le quartier est centré sur les habitants et la circulation en toute sécurité à pied ou en vélo, avec des enfants qui jouent en toute sécurité dans l'espace public, sous le regard de leur parent ou de leurs voisins. »

Un tel projet de végétalisation des rues, associé au projet mixte transport et jardins sur les 23 km de la Petite Ceinture, serait utile et ambitieux.

Ce serait bien différent du discours des années Quatre-Vingt où on incitait les gens à sortir des rues pour se promener au calme et dans la verdure, sur un viaduc ou dans une tranchée ferroviaire, et laisser l'espace public se minéraliser.

10 «je suis d'accord»

saraly 23 janvier, 11:23

Tout à fait. Il faut rendre la ville aux piétons et pas que nous confiner dans la Petite Ceinture, loin des voitures. Je ne sais plus exactement les chiffres mais je crois que ce n'est plus que 7% des parisiens qui utilisent leur voiture de façon quotidienne. Par contre la ville est toujours embouteillée et polluée. Les voitures continuent à monopoliser les axes de déplacement au mépris de la majorité des

autres utilisateurs, confinés sur des petits trottoirs ou en sous sol dans les métros. Les réactions contre l'aménagement des berges de Seine en est symptomatique, les parisiens sont privés des accès aux berges depuis des années au profit des automobilistes.
Une forte diminution des déplacements en voiture (passant bien sur par un fort développement des transports en commun), accompagnée d'une baisse des camions (l'usage de la PC pour du fret y trouve sa pertinence) permettrait de libérer les rues des flux automobiles et de les rendre ainsi aux piétons et à la nature.

KEMPEN 23 janvier, 11:58

Bonjour,
bien sur, le rôle écologique de la peinture ceinture est évident, je suis réveillé par le chant des oiseaux en plein 19em Nord...Je pense qu 'hélas si les trains repassent, les oiseaux qui nichent partiront, et je serais réveillé par le passage des trains ? tout de même moins poétique...sauf pour un garde barrière.....ou un retraité du rail..nostalgique...

12 «je suis d'accord»

broucaries 23 janvier, 16:18

Avez vous le rapport de l'armée allemande sur le rechaufement climatique ? Celui de la cia ?

Comment feerez vous pour nourrir paris sans petrole ? la question n'est pas les oiseaux la question est comment nourir une ville de 2 millions d'habitant sans camion.

Et le champs des oiseaux peut etre de nouveau la en creusant legement les tranchée et les recouvrant d'un jardin par exemple. Mais l'emprise ferroviere est importante pour s'assurer la pérénité de la ville.

Autre exemple, comment faire pour transporter les matériaux de construction dans le 19e sans camion ? Vous me direz on contruit pas, ce a quoi je vais vous repondre allez voir l'état du sous sol aux carrieres...

broucaries 23 janvier, 16:19

Et pour préciser j'ai moi de 30 ans et j'ai jamais fais de rail ni travaillé pour une entreprise ferroviaire ou lié au ferroviaire

Chapeau 23 janvier, 17:31

Je vous invite à vous rendre dans une gare le matin, c'est plein d'oiseaux qui chantent !

Avec la vitesse, les trains récoltent des insectes sur les pares brises et les oiseaux viennent les picorer une fois le train arrêté.

C'est très flagrant dans les gares et très amusant aussi !

eBoc 30 janvier, 18:18

"Prends garde qu'un jour un train ne t'émeuve plus" a dit le poète !

FERDANT 30 janvier, 18:32

"Prends garde qu'un jour un train ne t'émeuve plus" a dit le poète, ... mais ce poète n'était pas candidat à la Mairie de Paris ;-)

Fantomas 23 janvier, 16:27

le transport ferroviaire est le transport terrestre le plus écologique, et c'est un véritable scandale que la ville de paris souhaite la destruction de cette infrastructure irremplaçable. La VP serai mieux inspiré de mandater de (vrais) cabinets d'étude pour l'utilisation de la PCF dans le cadre de la lutte contre les voiture et LES CAMIONS.

14 «je suis d'accord»

Hamster jovial 24 janvier, 00:12

Dans la mesure ou cet espace ne le nécessite plus depuis que la création du tram sur les maréchaux à été engagée, il n'a plus lieu de recevoir une voie ferrée qui ferait double emploi, dans l'autre mesure ou cette décision de faire le tram à été prise pour ne pas déranger la tranquillité des riverains, je ne comprendrais pas que l'on veuille de nouveau lui rendre un usage de voie autre que piétonne ou cyclable comme on en a fait celle de la Bastille à la porte dorée. Que de nouveau projets l'enjambe, ma fois pourquoi pas. Que les tunnels et gares soient des espaces de rencontre tant mieux, mais surtout ne lui enlevez pas son attrait d'espace de tranquillité humaine, animale et végétale, ils sont si rares et profitent à toutes les catégories sociales pour qui veut bien le constater en daignant les emprunter. De plus cette artère ne peut contenir qu'une voie si mes souvenirs sont bons.
Pour le fret intra muros, il n'a qu'à emprunter la nuit les voies souterraines du métro à l'arrêt de son usage par le public, les voies du Rer, la Seine, les canaux et des véhicules électriques pour la desserte de détail depuis les stations, gares et quais de canaux.

Chapeau 30 janvier, 20:36

Avant de dire, il faut s'informer.

Le métro de Paris, s'il est fermé la nuit c'est pour y faire des travaux.

Le métro de Paris n'a pas été conçu pour faire assurer du Fret. La RATP elle même n'en fait pas.

En 1900, la Ville de Paris ne voulait pas que le réseau de l'Etat puisse emprunter les voies du métro et donc faire du transport de marchandises.

Enfin le bruit zéro n'existe pas, surtout dans une capitale européenne !

Voici une carte du réseau ferré de RFF, en Ile de France qu'il aurait été pertinent d'intégrer à ce site. La Petite Ceinture ferroviaire est et doit rester propriété de RFF.

Nicolarchitecte 1er février, 10:35

En aucun cas la PC devient inutile parce le T3 est ouvert sur les maréchaux...!!! Il est déjà saturé aux heures de pointe et comme il a la vitesse d'un escargot, il ne rempli pas sa fonction de rocade sérieuse et du coup les utilisateurs comme moi se rabattent sur les radiales du métro...!!!
Au sujet de la Promenade plantée, vous ne semblez pas connaitre le sujet... Ni sur la Ceinture qui est à deux voies... D'autre part, il ne faut pas exagérer, ce n'est pas la forêt vierge non plus...!!! C'est la Ville ou l'envers du décor... La Ceinture tout d'abord est en tranchée ou en tunnel sur plus de la moitié du parcours qui reste à exploiter... (le reste étant utilisé par la ligne C du RER qui roule sur la Ceinture... sisi) Alors, quand on connait le coût des tunneliers, on se dit qu'on jette l'argent et les opportunités par les fenêtres...
Allez jeter un œil aux discussions ici au sujet de la promenade Bastille justement :
"A quels modes de déplacements la Petite Ceinture pourrait-elle se prêter ? ".
Une promenade bien triste et sinistre... Sans âme, la magie du lieu a disparu et il ne reste qu'un vulgaire square de banlieue informe.... Les aménagements mièvres et sans esprits sont souvent bien pire que les herbes folles des talus des voies ferrées..!!! C'est pour ça que la Ceinture est déjà verte..!!!! Pas besoin des aménageurs pour être au vert...!!!
Au sujet de la promenade Bastille, Essayez de parcourir le tout en vélo, c'est un

tapis de bitume tortueux bordé de potelets en béton...!!! et en plus impossible de circuler à vélo sur le viaduc Daumesnil... J'ajoute rupture de charge au bout du viaduc car on bute sur un parking immonde qui tombe dans le vide sur l'Opéra... Côté Saint-Mandé, on a construit 500 logements sur la ligne et du coup il faut longer le Périph. pour aller au bois.... Lamentable... Et ne parlons pas des 2000 logements qui jalonnent le parcours....!!! Plus une trace des rails et le mince filet vert s'est réduit comme une peau de chagrin au milieu des immeubles informes de 12 niveaux...!!! Non vraiment cette coulée verte, je ne me fais aucune illusion, sera catastrophique... Je l'ai déjà vécu pour celle Daumesnil... Et bien figurez-vous que pour aller de Daumesnil au bois de Vincennes, je ne prends plus jamais le parcours sinistre de la coulée verte, mais l'avenue Daumesnil bien plus vivante et agréable, bordée de magnifiques platanes...!!!

Gilles Jardinier 1er février, 12:51

Les hérissons et le hamster sont-ils cousins ? (- ;
globalement "à fond d'accord" ... quelques imprécisions : la "coulée verte"de la Bastille à la porte dorée est, au moins vers le centre, un non sens au niveau écologique, sans aucun intérêt pour la biodiversité. C'est juste un balcon pour la promenade. Par pitié, ne massacrons pas la partie est de la PC comme cela. Chapeau est encore une fois hors-sujet ... lol

Saraly 25 janvier, 16:32

Ce matin j'ai participé à une des visites de la PC (partie XXe, entre rue d'avron et rue de bagnolet). J'ai constaté que sur ce tronçon la nature n'est pas très importante, c'était l'hiver, il faisait gris et froid, oui mais à part de l'herbe et plusieurs arbres par ci par la, il n'y avait pas grand chose. Je sais bien que ce n'est pas le cas partout, je connais bien le tronçon de la rue de la mare qui présente lui une végétation foisonnante et d'après les photos sur le site, la partie sud, sud-est semble présenter beaucoup de végétation. Sur ce tronçon, il m'a plutôt semblé qu'il fallait développer la nature.

Les surlargeurs sont cependant importantes à beaucoup d'endroit, et notamment au niveau de la rue d'avron. Un usage ferroviaire ne me paraît donc pas incompatible avec l'instauration de jardins partagés ou de jeux pour enfants. A certains endroits quand les surlargeurs sont plus faibles, il faudrait planter des arbres de part et d'autres de la voie ferrée, afin de fournir une isolation sonore et de diversifier le paysage. Pour les endroits où il y a beaucoup de nature comme la rue de la mare, il faudrait plutôt conserver l'état actuel de la végétation afin de le laisser tel quel ou d'en faire un sentier nature le moins intrusif possible. Cela n'est en aucun cas incompatible avec un usage ferroviaire, les espaces de nature étant souvent aux abords des voies ferrées.
On passe à coté de plusieurs immeubles d'habitation en effet proche de la voie, plusieurs cependant semblent être en mauvais état, certains fortemment taggés. Avec l'installation du tramway un programme de réhabilitation de ces immeubles pourraient être entrepris. L'installation de murs végétalisés et d'arbres entre les voies et les immeubles pourraient fournir une bonne isolation.

Le responsable RFF a parlé du coût et de la difficulté de l'entretien des voies, tout particulièrement dans les tunnels. Au niveau de la partie en tranchée (rue de bagnolet), il y avait en effet beaucoup de détritus. C'est quelque chose à prendre en compte si l'on souhaite transformer la PC en promenade verte.

8 «je suis d'accord»

eBoc 29 janvier, 18:19

La chondrille à tiges de joncs, l'orobanche du trèfle, la renoncule à petites fleurs, le hérisson et la pipistrelle commune, et tant d'autres espèces inattendues peuvent vivre aussi ailleurs que sur ces 0,7% de la superficie de la ville qu'occupe la Petite Ceinture ; ils le montrent quotidiennement, et pour certaines jusque sur les talus des voies ferrées les plus actives. Mais la Petite Ceinture, elle, ne peut vivre que là où elle est. C'est une espèce endémique des faubourgs parisiens, une espèce menacée !

Elle est, mais dans l'arbre phylogénétique des transports urbains, comme ces espèces qui n'ont pas évolué depuis des millions d'années, et auxquelles aujourd'hui les naturalistes, renonçant à toute hiérarchie, reconnaissent enfin l'appartenance pleine et entière, également fonctionnelle et prometteuse, à l'ensemble des rameaux toujours verts du foisonnant buisson de la vie terrestre.

Par une démarche similaire, les urbanistes doivent enfin reconnaître dans la Petite Ceinture une pièce maîtresse d'un ancien réseau de transport public urbain et suburbain, celui des premiers chemins de fer dont le développement a été singulièrement bridé dans Paris.

Ce réseau intermédiaire entre trains de grande banlieue et métros, en défaveur chez nous mais présent dans les plus grandes métropoles, et plus particulièrement à Londres, c'est justement celui qui manque cruellement aujourd'hui à Paris. Plutôt que d'en démanteler les vestiges, il convient de changer de cap et d'en tirer le meilleur parti en les intégrant aux réseaux actuels !

Après avoir ressuscité le tramway, le vélo et les navettes fluviales, il est urgent, dans le contexte actuel, de tirer profit des tronçons de lignes abandonnés et de rouvrir les gares fermées, notamment de part et d'autre du Périphérique. Dans le respect des riverains et de la Nature collatérale ; quoi de plus écologique ?

11 «je suis d'accord»

Bruno BUREL 30 janvier, 09:51

On ne pérennisation pas la biodiversité en la laissant en friche. Il faut s'en occuper et c'est le rôle des jardiniers !

2 «je suis d'accord»

Sanda 30 janvier, 14:39

Oui, très important, alors pourquoi ne pas recréer ici ou là des jardins potagers, comme nos anciens jardins ouvriers ? Installer des ruches, donner envie aux jeunes de ces quartiers l'envie de connaître mieux leur terre, en apprenant à la travailler.

10 «je suis d'accord»

FERDANT 30 janvier, 20:00

Dans tous les endroits où la plate-forme est assez large, les jardins seraient en effet les bienvenus, comme les ruches et les activités sportives et ludiques.

Hirondelle 30 janvier, 17:53

Oui, il faut péréniser la friche. Cela ne se fait pas tout seul, les jardiniers doivent y travailler et en diriger l'évolution.

11 «je suis d'accord»

Olimori 31 janvier, 21:59

Non le rôle écologique de la PC n'est pas important, c'est de la foutaise.
Une voie ferrée c'est fait pour TRANSPORTER. Ce qu'il faut pérenniser, c'est ce patrimoine ferroviaire unique.
Et l'utiliser de manière utile pour les parisiens.
Fichez nous la paix avec l'écologie. Et si vous voulez vivre à la campagne, partez vivre à la campagne !

4 «je suis d'accord»

Emmanuel 1er février, 11:56

Une voie ferrée c'est fait pour transporter quand cela est utile. Or, la PC n'a plus d'utilité de transport de personnes et de fret depuis bien longtemps...ce n'est pas sans raison. Il faut savoir vivre avec son temps et ne pas rester bloqué sur 1900 avant que le métro apparaisse. Les études en besoin de transport ont été réalisées par le STIF et les besoins doivent être couverts par le Grand Paris Arc Express. Paris est une des capitales les plus fortement denses en transports en communs. Cessons de centraliser le flux de voyageurs dans Paris intra-muros et vous verrez tout de suite que la PC n'a plus de vocation de transport lourd. Par ailleurs, il ne faudrait pas oublier qu'écologiste ou pas, une ville a besoin de respirer. Dans certains arrondissements, le manque d'espaces verts fait cruellement défaut (dans le 18e, seulement 3% de superficie pour 9% de la population de Paris) : supprimer cet espace nature c'est aggraver une situation que ne le mérite pas.

Gilles Jardinier 1er février, 13:58

Oui, Le rôle écologique de la petite ceinture est évident et essentiel.
C'est le seul espace étendu à Paris intramuros où se développe une flore spontanée et dernier refuge pour certaines espèces animales sauvages ....
c'est donc un lieu privilégié pour l'observation de la nature, la sensibilisation et l'éducation du public et des enfants à la biodiversité. Des éco-éducateurs et des associations doivent en assurer la pérennité et la valoriser.
Comme le souligne Diego, une ébauche de "charte" est présentée dans le Plan Biodiversité de la Ville de Paris,
Il faudra notamment être très vigilants pour que la fréquentation et les usages soient modérés, en nombre et en qualité : les transports ferroviaires occasionnels devront rouler "au pas", à très petite vitesse.

7 «je suis d'accord»

Chapeau 4 février, 03:23

Il faut valoriser cet espace naturel et le préserver de l'indiscipline mondialement reconnue des français par un usage ferroviaire qui fixe les parties dédiées entièrement aux riverains.

La mixité des usages est une réalité en Ile de France.

Les personnes qui ne peuvent supporter la vue d'un tramway peuvent être indemnisées en cas de réouverture de la ligne de Petite Ceinture ferroviaire qui doit être maintenue au sein du patrimoine de RFF

Pgerbe 1er février, 22:45

La PC peut jouer un rôle de trame verte et relier différents espaces verts de la capitale.
La PC traverse des zones peu favorisées écologiquement (il suffit de regarder les images aériennes du geoportail.gouv.fr ou de maps.google pour s'en convaincre).
Il est important de maintenir/favoriser la présence de la biodiversité dans ces espaces.

10 «je suis d'accord»

Paul-Louis Corteel 2 février, 20:40

Bien sûr, l'emprise dans son ensemble mérite de conserver sa continuité écologique et sa biodiversité, qu'elle tire notamment de ses connexion avec tous les axes ferroviaires qui convergent vers Paris.
Cela mériterait la constitution d'un Conservatoire de la Petite ceinture, qui y veillerait, et aurait aussi pour mission de préserver son potentiel d'axe de transport (gabarit, réutilisabilité des quais de gares, notamment).
Dès lors, la question qui est absente de la concertation est "naturellement" celle de la propriété des emprises : RFF veut vendre (d'où sa "renonciation" au transport dans les beaux quartiers du sud ?) mais la Ville n'a évidemment pas les moyens d'acheter.
Une concertation pour rien ?

6 «je suis d'accord»

Jima 3 février, 11:29

oui biensur les espaces verts etant insuffisants pour beaucoup de parisiens, notamment dans certains quartiers il serait judicieux d'amenager ce couloir en chemin vert . J'y vois à la fois des transports non polluant, voie pour les pietons, velo et pourquoi pas un nouveau tram !

6 «je suis d'accord»

Chapeau 4 février, 03:25

Les espaces verts sont insuffisants à Paris... Que doivent dire les habitants du Bourget ? De Saint Denis ? De Roissy ? d'Orly ? Bobigny ?

DIDOUDA 3 février, 11:41

Oui.Créer des jardins avec fleurs,ruches.Ne pas faire de la petite ceinture un lieu trop aseptisé.Laisser la nature s'épanouir.Un véritable endroit "Nature" au milieu de la ville.

13 «je suis d'accord»

Wattignies 3 février, 15:07

La PC est une vraie trame verte au milieu d'une agglomération et d'une ville-centre très denses. Il faut impérativement maintenir cet espace de liberté, pour les plantes, animaux et insectes, mais aussi pour les franciliens.

La PC pourrait être ouverte au public, sous forme de sentier nature, avec aménagements légers (donc quelque chose de différent de la promenade plantée) et en touchant le moins possible à la végétation spontanée qui a colonisé cet espace.

9 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 3 février, 18:14

+1 Tout à fait d'accord

Chapeau 4 février, 03:30

Jusqu'en 2003 la PC pouvait être découverte par le plus grand nombre grâce à RFF et à l'association Sauvegarde Petite Ceinture.
Ci-dessous, un train au coeur du Parc des Buttes Chaumont en 2003.

Lansade Gérard 3 février, 19:57

Fondamental ! Nous ne pouvons certainement pas louper cette opportunité parce que nous sommes terriblement en déficit de surfaces espaces verts à Paris intra muros et que le bilan sur la qualité de l'air est préoccupant à Paris à tel point que suivant les règles de l'Europe la Ville de Paris doit payer une amende de 100 millions d'euros chaque année à ce titre .
La seule valorisation cohérente et raisonnable est une continuité de biodiversité végétale et animale sans "saucissonage"c'est à dire en étant stoppée nulle part .
Cela contribuera à fournir le Co2 nécessaire ,préserver nos santés et mettre nos espérances de vie égales aux départements dans les régions .

8 «je suis d'accord»

Ditevin 3 février, 23:55

Sans m'étendre sur le sujet et pour faciliter la lecture par d'éventuels décideurs, je réponds avec force par l'affirmative.

3 «je suis d'accord»

dominique2 4 février, 11:46

La photo et l'analyse de Chapeau sont probantes sur ce rôle.
Et si la PC est utilisée comme moyen de transport public, cela contribuera à réduire le trafic automobile : son impact écologique en sera encore augmenté.

10 «je suis d'accord»

Sandra 5 février, 10:56

Bonjour Dominique. Les gens qui utilisent leur voiture dans Paris ne prendront pas le tramway car ils ne prennent déjà pas le bus ni le métro. Dans Paris il faut remplacer les voitures polluantes par des voitures propres et améliorer les transports en commun existants. C'est dans les banlieues qu'il faut développer des nouveaux modes de transport.

saraly 5 février, 11:22

Qui a parlé ici de parisiens utilisant leur voiture ? Comme je vous l'ai déjà expliqué, ce ne sont pas les parisiens qui sont "responsables" du traffic automobile, mais les habitants de la petite et grande couronne pour qui les transports ne sont pas adaptés : pas de desserte en transport en commun proche, mais aussi trajets en rocade pas pratiques et trop longs. Le grand paris va résoudre ce problème pour les habitants de la grande banlieue et proche banlieue au sud et au nord. Mais à l'est par exemple, je vous invite à consulter le tracé de la ligne orange qui va reprendre la ligne du RER E et passe quand même très loin de Paris (5km environ). Que proposez-vous pour les nombreux habitants des communes limitrophes effectuant des trajets en rocade ? Le T3 est trop lent pour être concurrentiel avec le métro sur de grandes distances, et il est au final souvent plus rapide de faire le trajet en voiture en prenant le périphérique.

Sandra 5 février, 11:41

Bonjour Saraly. Si le T3 ne convient pas, il ne fallait pas le construire. Si il ne suffit pas, il ne fallait pas supprimer les PC 2 et 3 (bus propres). Le passage du T3 sur la PC était une alternative étudiée à l'époque mais elle n'a pas été retenue. Le passage par les portes de pantin et de la vilette lui a été préféré. Le monde ne tourne pas autour de Paris. Le but des habitants de banlieue n'est pas de faire le tour de la ville.

saraly 5 février, 12:12

Hum ce n'est pas moi qui ai décidé de construire le tram sur les maréchaux, c'est tibéri à la fin des années 90. Et les élus font des erreurs. Ce n'est pas parce que cette solution a été choisie qu'elle était meilleure, la cour des comptes l'a d'ailleurs fait remarquer en citant le cout exorbitant du T3 et en regrettant que la PC n'ait pas été réutilisée à la place.
Enfin si je suis désolée mais de nombreux habitants de banlieue proche effectuent des trajets en rocade (de nombreux parisiens aussi) et leur "but" n'est pas de faire le tour de Paris, mais ils en ont bien besoin pour se rendre au travail. Je vous cite une étude de l'INSEE de 2007 sur le travail : "La moitié des emplois salariés parisiens sont situés dans les neuf arrondissements périphériques : du 12e au 20e." (http://www.insee.fr/fr/themes/docum...). Et 75% des parisiens habitent dans les arrondissements périphériques (source wikipedia). Bon donc beaucoup de gens travaillent dans les arrondissements périphériques ET y habitent, donc oui ces gens doivent bien "faire le tour de Paris" (et c'est pareil pour les habitants de banlieue).

Champeau 5 février, 12:45

aider la nature, grâce à des jardiniers créatifs, nombreux en France, à créer un lieu de promenade agréable pour tous et des jardins collectifs pour les riverains me parait essentiel alors que Paris manque d'espace verts. Faire pousser ses légumes c'est aussi de l'écologie et du soutien économique parfois. merci pour ce site très intéressant.

6 «je suis d'accord»

dominique2 5 février, 15:40

Les gens qui utilisent leur voiture dans Paris sont surtout des banlieusards mais aussi des Parisiens qui prennent leur voiture quand ils n'ont pas de transports en commun rapides et commodes pour eux. . Si on augmente l'offre de transports en commun, ils seront plus nombreux à les prendre.
Que sera-ce avec 2 millions d'habitants supplémentaires dans 10 ans en Ile-de-France (70 000 logements construits par an pendant 10 ans avec une moyenne de 3 personnes dedans, comme le prévoit le Conseil régional), qui devront bien aller travailler quelque part ?
A moins qu'on ne considère qu'à Paris il vaut mieux jardiner ou se promener que travailler, ou encore suivre le conseil de l'humoriste Alphonse Allais de "construire des villes à la campagne". ?

6 «je suis d'accord»

Sandra 5 février, 16:21

Des habitations doivent être (et d'ailleurs sont) construites partout, en campagne comme en ville, mais il faut surtout construire des habitations de qualité, agréables à vivre, qui respectent les personnes et l'environnement. Les villes ne doivent pas être constituées seulement de dortoirs, de bureaux, et de transports pour aller des uns aux autres. Et comment bien travailler le jour quand on ne dort pas la nuit parce qu'un tramway passe juste sous nos fenêtres de 4h30 du matin à 1h30 du matin ? Et comment se reposer le week end quand un tramway passe sous nos fenêtres toutes les 3 ou 4 minutes ? A moins d'être sourd ou avoir subit une baisse d'audition suite à des nuisances sonores similaires...

saraly 5 février, 16:47

Hum je ne crois pas que tous ces 70 000 logements contruits par an pendant 10 ans vont TOUS être construits le long de la PC. Entre des transports en commun rapides qui pourraient bénéficier aux millions de personnes habitant dans les arrondissements périphériques et sur les communes limitrophes et 25ha transformés en jardins (50ha de petite ceinture mais 50% en tunnels) pour le plaisir des riverains (alors que Paris compte déjà 2 bois de 1841ha et 554ha d'espaces verts), mon choix est vite fait. Et Sandra, comment font les gens qui habitent sur les grands boulevards et supportent les nuisances automobiles 24h/24 ?

Sandra 5 février, 17:15

Saraly : J'habite sur le périphérique intérieur, et le tramway y est beaucoup plus bruyant que les voitures, les camions et les bus.

saraly 5 février, 17:31

Vous avez des chiffres qui permettent d'affirmer cela ? Vous nous ressortez à chaque fois votre opinion personnelle, mais c'est subjectif. Vous êtes peut être ultra sensible à certaines fréquences, mais franchement c'est difficile à croire. Une moto est déjà plus bruyante qu'un tram !!! Et il n'y a pas qu'une seule moto qui tourne sur le périph.
Et puis le périph, en plus des 40 000 personnes qu'il dérange (http://www.lemonde.fr/planete/artic...) est responsable de sérieux problèmes de santé (particulies fines). Le tram à coté n'en crée pas.

Sandra 5 février, 18:06

Saraly : J'habite depuis dix ans sur le périphérique intérieur, les voitures ne m'ont jamais dérangée, et depuis deux deux mois je suis très gênée par le tramway. Et je ne suis pas un cas unique, tous mes vois voisins et ma gardienne se plaignent des nuisances du tramway. Comment pouvez vous ainsi douter du ressenti des autres ? Si vous prétendez être malade ou avoir mal qq part, je ne me permettrai pas de remettre en cause votre perception de la réalité. J'ai décidé de quitter mon logement pour fuir le T3... Et je n'ai pas envie de me retrouver face au T8 ! Certains de mes voisins sont forcés de prendre le T3 pour aller travailler parce qu'on leur a supprimer leur PC... Il le prennent à contre coeur ! Les riverains sont énervés et déprimés à cause des nuisances du tramway... Il ne faut pas nier les nuisances du tramway ! Elles sont réelles !!!

Galtar 5 février, 18:25

Un tramway est "plus bruyant que des camions, des voitures ou une moto..." . Bonsoir Sandra, que dire de tels propos ??.... Que dire des habitants de l'A 86, l'aéroport d'Orly, de Roissy... J'avais oublié, le périphérique ne pollue point, 2 ou 3 camions par jour, toujours une circulation "fluide"... En été on respire très très bien... Le train pollue, envoie des particules, crée des embouteillages, ne sert a rien... N'est ce pas Sandra ?...Pret à tout contre un "projet urbain, je peux un peu comprendre, mais de là a dire qu'un tramway est plus "BRUYANT", que des camions, des voitures, ou une moto, vous avez fait fort.. Votre argument ne tiens vraiment pas la route, désolé..Certes des habitations sont très proches de la PC, mais SI une coulée "verte" se ferait-il sur la PC, vous pensez pas que les riverains situés comme vous "dites"à 2 et parfois 1 mètre, il n'y aura pas de problème de bruits, de voyeurisme ??.. Cordialement.

saraly 5 février, 18:37

Sandra vous parlez de ressenti, exactement. On ne peut pas mesurer un ressenti et donc en discuter. C'est pour cela que je vous ai demandé des données chiffrées. Vous pouvez consulter les cartes de bruit de la préfecture à ce lien : http://www.ile-de-france.gouv.fr/La... . Plus de 81dB pour le périph et inférieur à 60dB pour le T3 dans la partie sud. A moins que vous doutiez des études de la préfecture (ou de la science ?), il est SCIENTIFIQUEMENT impossible que un tramway soit plus bruyant que le périphérique.
Et si vous voulez parlez de ressenti, je vous l'ai déjà dit mais j'ai habité à 15m d'une station de tramway et je n'ai aucun souvenir de bruit, je dormais très bien. Vous voyez on ne peut pas parler sur la base d'un ressenti puisque dans ce cas là les notres sont en contradiction.

Gilles Jardinier 6 février, 05:57

Soyons objectifs, Sandra : faites faire des mesures acoustiques et de vibration par un bureau d'étude indépendant, associatif si vous le souhaitez.
Et demandons dans cette consultation d'inscrire le point suivant :
Qui a construit les infrastructures de cette section du T3 ? Bouygues, Vinci, Veolia, autre ?
Si le résultat en est trop bruyant pour les riverains, il y a à l'évidence malfaçon dans cette construction. Nous ne sommes pas à Naples, on ne pas accepter des malfaçons.
C'est donc à cette entreprise de réparer ses erreurs, et aussi de verser des indemnités aux personnes auxquelles elle apporte des nuisances.

Sandra 6 février, 08:43

Les limites légalement autorisées sont toujours calculées au plus haut et ne correspondent jamais aux conditions humainement acceptables au quotidien. C'est vrai dans tous les domaines de la santé. Nous le savons tous. Et oui un tramway c'est plus bruyant qu'un bus, un camion, ou une voiture. Je le confirme car je le vis tous les jours depuis deux mois. Il faut vraiment être sourd pour ne pas s'en rendre compte. Personne ne souhaite voir et entendre passer un train sous ses fenêtres. C'est évident, c'est de la pure logique, ce n'est pas à prouver. De nombreux logements sont situés à 2m des voies ferrées ! Vous ne vous rendez pas compte ? Et ne prétendez pas encore que c'est impossible car en

principe interdit... Plusieurs photos sur ce site l'on clairement montré ! Quant aux prétendues nuisances des promeneurs, les gens ne vont pas venir faire du bruit sous nos fenêtres. Les gens font du bruit dans les bars, par dans les jardins. Dans les jardins ils se promènent et se reposent.

Galtar 6 février, 13:45

Bonjour Sandra, les gens se "promènent" sans faire de bruit... De mieux en mieux... Donc, les personnes, sortent se promener sans se "parler"... Si ils possèdent des enfants, ceux ci ne crient pas, ne cours pas...Chuchotant pour ne pas déranger.... Allons,allons Sandra, certes j'admets des habitations sont très de la PC, qui fut une grosse erreur, mais vos arguments ne tiennent pas du tout... A croire, que les personnes qui iront dans la PC,"SI"il y'a une "coulée verte", seront parfaite, pas le moindre bruit, silencieux, le monde des bisounours...Cordialement.

Sandra 6 février, 17:02

Galtar : Personnellement je préfère voir et entendre les passants qui discutent et les enfants qui s'amusent plutôt qu'un train qui passe devant mes fenêtres. C'est mon avis et celui de nombreux riverains.

Galtar 6 février, 21:08

Si ces personnes sont mal "attentionnés", et se trouve comme vous "dites" a moins de 1 mètre ou 2 des habitations.... Que dites vous pour ça ? Des caméras de surveillances ??.... Des barreaux sur les fenetres ??...En tout cas, vous aurez sortie toutes d'arguments le plus possible pour empecher la vocation ferroviaire qui ETAIT déjà là bien avant les habitations....Cordialement

Husson 6 février, 08:22

le principal rôle écologique de la petite ceinture est d'y rétablir, un jour, son usage de transport afin, entre autre, de réduire la circulation des véhicules en surface
c'est ce qu'on appelle l'aménagement du territoire qui suppose ne pas isoler des parties de ce territoire du contexte général

10 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 6 février, 14:20

Bonjour à tous,
Je ne vois pas en quoi un tram dans un jardin est moins écologique que le vélo ou la balade.... Voici une image du tramway d'Echirolles...
Qu'est-ce qui est le plus vert ? Le Tramway, mais ni le vélo ni la voiture, et à la limite la marche à pieds en marchant sur l'herbe et encore... Les sentiers piétinés ne sont plus très verts.... Mais on pourrait tolérer la balade le long du tramway dans un jardin paysager, il y a suffisamment de place...
Une emprise ferroviaire a un fort rôle écologique largement supérieur à tous les autres modes de transport, et même marche à pieds...!!! Nicolas

8 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 6 février, 15:11

Bonjour Nicolas ;
un seul reproche à votre photo : ils ne sont pas encore au top pour le mode de gestion et d'entretien de la pelouse, à ce qu'on voit.
Un peu de "gestion différenciée" ne fera pas de mal
(- ;

Nicolarchitecte 6 février, 15:19

Bonjour Gille, je suis bien d'accord également... Un tramway dans un vrai jardin de paysagiste serait encore plus valorisant. Les arbustes plus denses sur les abords peuvent en plus jouer un rôle phonique très important... J'imagine tout à fait le tram rouler au milieu de tapis sauvage de lierres, clématites, ipomées, buddleias, arbustes et herbes folles...!!! Beaucoup plus écolo que la piste cyclable bitumée...

Chapeau 7 février, 02:48

Je suis tout à fait favorable à la préservation de la biodiversité au maximum, reconnaissant ainsi le rôle écologique de la Petite Ceinture ferroviaire.

Ceci dit, **le rôle du train, des rails, de la voie ferrée est indéniable comme RFF et l'Apur le soulignent** dans leurs études diverses et variées ainsi que dans les réunions publiques.

> Cependant, **on ne peut pas vendre aux citoyens que l'on veut préserver cela, un cadre fort agréable :** *cliché Mairie de Paris, Jean-Baptiste Gurliat*

9 «je suis d'accord»

Chapeau 7 février, 02:50

Et faire cela :
cliché 2012 ASPCRF en gare de Vaugirard dans le 15e

Chapeau 7 février, 02:53

Ou cela, juste avant l'entrée en gare de Vaugirard dans le 15e.
Cliché ASPCRF, novembre 2012

Gilles Jardinier 7 février, 14:06

Merci Chapeau,
là, vous nous trouvez des pépites !
Bravo, la ville de Paris, c'est un bel exemple de votre conception de la Biodiversité et de l'écologie. Moi je vote pour, ... des deux pieds !

Chapeau, vous avez-vu le rapport du STIF ?

Virginie 10 février, 11:42

La petite ceinture est idéale pour créer une coulée verte. Avec protection de la faune et de la flore, leur découverte et promotion auprès des habitants avec la création de maisons de la nature (comme à Puteaux) ! les jardins collectifs y feraient certainement bon ménage ainsi que des promenades à pieds, en vélos, à cheval, ou voitures sur rail (que l'on fait avancer en pompant à la force des bras ou en pédalant !!!). des aménagements paysagers pourraient faire l'objet de concours... Paris est le siège de quelques écoles réputées : Ecole Du Breuil, Ecole Nationale du Paysage !

7 «je suis d'accord»

Chapeau 10 février, 15:31

C'est aussi le siège des Ponts et Chaussés !

La Petite Ceinture est déjà un corridor écologique en tant que tel !

Dans le 12e arrondissement, un habitant disait : "laissons à la nature son dernier espace privilégié"

> La biodiversité et les flux humains sont incompatibles.

J'en veux pour preuve cette introduction du recueil "Politiques urbaines et biodiversité", colloque organisé par la Ville de Paris, NatureParif en janvier 2012 à l'hôtel de Ville auquel Mme Hidalgo était présente :

"L'étalement urbain, la gestion intensive des espaces sont autant de causes d'érosion de la biodiversité dans les villes."

" Les dépenses en frais de renaturation, reconfiguration urbaine sont la conséquence de la disparition de la végétation."

"Ce fonctionnement n'est pas viable et est synonyme de surcoûts pour les collectivités à long terme."

Chapeau 10 février, 15:49

Des nouvelles du chantier dans le 15e arrodissement :ça avance (bien ?) !
Basez-vous sur les clichés ci-dessous pour vous faire une idée de l'arnaque citoyenne concernant la préservation de la biodiversité...
Cliché ASPCRF, février 2013

12 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 10 février, 17:04

Contribution "à cheval" entre plusieurs thématiques :
nécessité de réaliser une identification précise et une cartographie fine des zones écologiques "rares" ou sensibles.
Dans la "promenade" en cours de chantier dans le XVe, qui fait les délices de Chapeau (il l'en mangerait, le sien, sans doute ?), de petites zones ont été isolées du chantier et "protégées" des travaux (on l'espère) par des barrières de filets oranges. C'est déjà bien de vouloir respecter la réglementation Européenne et de protéger quelques îlots d'habitats de plantes rares et remarquables. C'est un minimum.
Mais, pour les aménagements à venir dans les sections suivantes, il est nécessaire de ne pas raisonner uniquement sur quelques listes d'espèces, mais sur des biotopes, et des communautés écologiques.
Avant toute intervention, des spécialistes (qui intégreront les associatifs) devront réaliser une cartographie fine, au moins au mètre, de toutes ces taches, toutes ces communautés végétales et animales qui se sont installées et développées sur la plateforme comme sur les surlargeurs. Une large conférence publique participative devra ensuite débattre de chacune de ces mini zones et du niveau de protection qu'il convient de leur accorder.
Le "dessin" des aménagements devra ensuite en tenir compte pour les respecter.
On pourra ainsi décider en toute connaissance de cause de l'affectation et des aménagements-usages possibles des surlargeurs, selon une localisation précise et avec un cahier des charges justifié.

1 «je suis d'accord»

Chapeau 10 février, 17:14

Beaucoup de spécialistes trouvent dommageable qu'un diagnostic général de la biodiversité ne soit pas réalisé avant tout aménagement sur la Petite Ceinture ferroviaire.
Comme pour le chemin de fer, la biodiversité, c'est un maillon d'un système qui s'organise en réseau. On a beau tenter de préserver des fleurs derrière une barrière, les interactions avec l'espace ne seront plus les mêmes.

Le chemin de fer intègre des notions d'aménagements du territoire, d'environnement, de développement technologique et industriel à travers la France et le monde, engendre des emplois, la création de pôles d'activités etc...

Emmanuel 10 février, 21:29

Il semble venu le temps de se mobiliser face aux associations qui luttent pour le rétablissement du transport ferroviaire (train de fret, TGV, train...) sur la Petite Ceinture. Si vous voulez agir en association, alors créons l'Association "Sauvons la Coulée Verte de la Petite Ceinture" ! Envoyez votre e-mail à espacenaturesurlapc@gmail.com

7 «je suis d'accord»

Parimax 11 février, 00:41

La transformation de la Petite Ceinture en promenade serait l'un des pires usages pour la biodiversité.
Ce serait la garantie de faire fuir la faune, et de joncher de déchets la flore. Cela nécessitera l'intervention fréquente de jardiniers, et artificialisera les lieux.

En revanche, la circulation de trains est particulièrement adaptée à la préservation de la biodiversité, car elle dérange peu la flore et la faune présentes sur les surlargeurs des voies ferrées. Ainsi, les voies ferrées des grandes lignes ferroviaires sont parmi les meilleurs couloirs à biodiversité de Paris, car peu d'humains circulent à pied dessus ! Elles permettent aux animaux de se déplacer en étant peu dérangés.

11 «je suis d'accord»

Louis 12 février, 12:12

Oui, c'est important. Oui, faut le valoriser et le péreniser, mais en préservant la possibilité de réouvrir la ligne un jour.

6 «je suis d'accord»

Usages

Que faire de lieux singuliers (tunnels, gares, etc.) ?

Nicolarchitecte 16 janvier, 19:26

Quelle question ? .... Je fais passer des trains dans les tunnels....!!! Un tunnel ferroviaire sert à faire circuler des trains... non ???
Vraiment les questions sont de plus en plus tendancieuses...!!!
Les gares font partie du patrimoine architectural et doivent être restaurées et mises en valeur au même titre que celle de la ligne C du RER...!!! Elles sont mêmes inscrites aux Monuments Historiques...!!! Alors pourquoi pas celles-ci, elles sont belles quand ont enlève les grafitis...!!! Celle en bois d'Avron ou bien en pierre en brique sur la partie surd... Il faut restaurer rénover ces espaces ferroviaires, redonner cet esprit du voyage au lieu, voyage dans le temps et l'espace... Restaurer les modénatures ouvragées de ces architectures ferroviaires... Colonnades, frontons, guichets, quais, etc... si l'on refait passer un train touristique historique ce serait fantastique...!!!

20 «je suis d'accord»

Syl20 16 janvier, 21:46

La PC doit rester continue pour permettre de crer un grand axe dédié à la circulation douce (& à la promenade, flânerie..).

Les gares doivent être conservées, rénovées et utilisées pour d'autres usages :Bibliothèque, librairie, café, restaurants, lieux associatifs, musée de la PC, toilettes publiques.. Il devront être ouvert les weekend !

Les ponts doivent être conservés et aménagés pour permettre la continuité de la circulation tout au long de la petite ceinture. Si le public y a accès ils doivent être sécurisés et rendus accessibles.

Idem pour les tunnels, ils doivent êtres conservés et permettre la circulation (que j'espère douce).
Je ne vois ce qui s'y oppose à priori (il existe des pistes couvertes dans des vélodromes, des gens font du roller dans le métro, d'autres rangent leur vélo dans des parking souterrains, on fait du skateboard dans des parcs fermés..).

Il semble que Lyon ait en projet (ouverture prévue en 2014) de percer un tunnel réservé aux déplacements doux (http://lyon.actu.fr/actualite/tunnel-a-lyon-velos-pietons-25175). Celui de Lyon, le plus long de France, est prévu en parallèle de celui de la Croix Rousse, si j'en crois Wiki il pourrait donc mesurer plus de 1700 mètres ! Notre KM de tunnel, déjà existant, ne semble donc pas insurmontable, loin de là !
Il me semble qu'il s'agit essentiellement d'un problème d'aménagement & de normes (notre pays adore ça). A partir du moment ou la voie est bien éclairée, dédiée aux transport doux les risques mes semblent limités.

Selon les espaces souterrains dispo, (renfoncement, accès secondaires..), d'autres espaces aménagés pourraient coexister en parallèle de cette voie de circulation douce.

5 «je suis d'accord»

Saraly 17 janvier, 11:56

Il n'y a pas qu'1km de tunnel sur la PC, elle est couverte à 40% soit 12km sur 32 !! C'est en effet principalement la partie ouest sur le RER C presque entièrement en tranchée couverte. Mais il y a deux longs tunnels sur la partie 19e et 20e : 1.2km pour le tunnel des buttes chaumont enfoui à 37m au maximum, et 1.3km pour le tunnel de charonne enfoui jusqu'à 25m. Ces deux tunnels sont séparés que d'une section de 200m à l'air libre, cela fait en gros 2.5km de tunnels ! et il y a encore un peu de tunnel après les buttes chaumont. ca commence à faire beaucoup !!Dans la partie sud il y a aussi un long tunnel dans le 14e d'un peu moins d'1km ainsi que de nombreuses tranchées couvertes.

Vous oubliez d'ailleurs de mentionner que dans ce tunnel de Lyon il y aura une voie de bus, c'est quand meme plus sympa un tramway plutot qu'un bus non ?

Syl20 17 janvier, 22:57

Je suis de votre avis sur le bus lyonnais, il fort est mal venu voir totalement incongru, mais pas sûr qu'un tram à Paris puisse passer dans espace à ce point limité.
A mon sens les 2 (circulation douce et tram) ne peuvent coexister dans les tunnels. Il faudra arbitrer pour l'un ou pour l'autre (perso j'arbitre pour la circulation douce).

Coulmiers 17 janvier, 10:13

La jolie gare de la rue de Coulmiers est réhabilitée et deviendra, en principe, un lieu culturel (voir avec la mairie du XIV° arrondissement).`
Un souhait : La voie devrait être aménagée en promenade verte PEDESTRE. dans un décor "sauvage"(apprivoisé mais pas domestiqué...). Un petit train pourrait circuler pour le PLAISIR des visiteurs. Dans le XIV° arr. dans lequel je vis, le tramway remplit déjà la vocation "transports".

5 «je suis d'accord»

Chapeau 18 janvier, 00:49

Le transport existe déjà.Pourquoi pas ?!

Un tramway n'est pas un bus qui n'est lui même pas un métro ou un RER ou encore un TGV.
Si on remplace le RER B par le bus 38, je ne suis pas convaincu que les habitants et utilisateurs apprécient ce changement.

Le bus 38 a une desserte locale pour les riverains. Ils ne vont pas prendre le RER B pour se déplacer d'un quartier à l'autre. Si l'on estime que la vocation transport est suffisante avec le bus 38, autant fermer le RER B et la ligne 4 qui ont le même trajet ! Tout ce beau monde est complémentaire.

Entre le T3a et la Petite Ceinture ferroviaire, il y a complémentarité.

En cas de réouverture, les gares pourraient être réutilisées pour l'animation des quartiers et non pas forcément pour de l'usage ferroviaire. C'est ce qui est prévu dans le 14e notamment avec la gare de Montrouge Ceinture.

Le temps où il y avait le service des bagages et des messageries dans les gares est révolu ! (ce qui explique leur taille par ailleurs)

Sandra 17 janvier, 13:11

La semavip (une société sérieuse chargée d'aménager le quartier de l'ourcq dans le 19e) semble prévoir d'après un document plublié d'installer des commerces et associations sous les voutes de la rue de l'ourcq. La semavip ne l'a tout de même pas inventé ? Si c'est publié c'est que vraiment prévu ! Jusqu'à présent toutes les 'prévisions' du ducument ont été réalisées (logements pour étudiants, foyer pour travailleurs, etc...) C'est une très bonne idée. D'autant plus que certains se sont déjà installés, notamment une entreprise de location de vélo, qui semble avoir pas mal du succès. On ne va tout de même pas laisser passer un tramway sur le toit des voutes (donc sur la tête des occupants) ?!

4 «je suis d'accord»

Bruno 17 janvier, 13:43

Bonjour Sandra,

Depuis plusieurs années, des arches du viaduc du RER C à Issy-Les-Moulineaux sont occupées par des ateliers d'artistes et par une salle d'escalade « Les Arches du Viaduc » :
http://www.blogarchiphoto.com/archives/2012/01/30/21639796.html

Il est donc tout à fait possible d'avoir une circulation ferroviaire sur le viaduc et des activités dans les voûtes.

runtime_error 17 janvier, 19:23

Je ne vois pas trop en quoi l'utilisation des voûtes par des commerces et des assocs empêche la circulation au dessus ? Les voûtes sont faites pour supporter la masse des véhicules !
Si c'est au bruit que vous pensez, n'oubliez pas que ces voûtes étaient déjà utilisées à l'époque où la PC était active : Ateliers d'artisans, petits garages, stockage. Leur désaffection provient de la disparition des petites commerces et de l'artisanat local, et n'a rien à voir avec la circulation des trains. (CF également les voûtes du viaduc de la bastille, qui ont toujours été occupées, même du temps où des trains y circulaient).
De manière générale, un tel usage des voûtes de viaduc est très répandu et ce depuis très longtemps. Cela reste effectivement un très bon moyen d'utiliser cet espace.

Marc Askat 21 janvier, 22:59

@Sandra @Liliane : Ceci est un débat, certes, mais je pense que vous avez remarqué que de nombreux passionnés sont présents ainsi que de nombreuses personnes très bien informées sur les sujets des transports, de l'aménagement urbains et, même des riverains dont votre serviteur sont présents. Merci donc d'éviter tout mensonge ou toute désinformation qui serais immédiatement démentie chiffre a l'appui. Particulièrement quand on se connecte avec une adresse professionnelle ...
Des commerces dans des voûtes sous un viaduc ferroviaire en activité, et ? J'ai une info, dans le cinéma MK2 bibliothèque un train passe toute les 3 minutes a moins de 4 metres d'un type qui mate un film, et IL N'ENTEND RIEN .... svp, arrêtez de polluer le débat avec vos mensonges.

Saraly 17 janvier, 14:15

Les gares doivent être rénovées et valorisées. Si un tramway est implanté, elles n'auront pas d'intérêt ferroviaires vu qu'il n'y aura besoin que de plateformes. Ces gares doivent être conservées pour un usage public, ne surtout pas les transformer en logement (ou pire en hotel), la PC appartient à tout le monde. De nombreuses idées sont possibles comme des restaurant, des cafés littéraires, des espaces d'exposition ou des musées sur l'histoire du chemin de fer ou des quartiers de Paris. Il ne faudrait pas refaire de salle de concert ou de boite de nuit par contre, la Fleche d'Or est vraiment très mal aérée et on y étouffe très vite. Il faudrait garder l'identité des gares avec notamment des panneaux et la décoration d'origine. Peut être aussi des ateliers solidaires pour la réparation de vélo ou des accorderies (échange de service). Il faut des activités développant le lien social et aidant au dynamisme d'un quartier.

Concernant les tunnels, il ne faut surtout pas faire d'aménagement irréversibles en y faisant couler du béton pour y construire des restaurants ou des aménagements publics (j'ai lu qques part que la mairie du 20e souhaitait y construire des infrastructures sportives). Si il n'y a pas d'usage ferroviaire dans l'immédiat, la possibilité d'une réouverture doit être conservée.

Je ne vois pas vraiment ce qu'on pourrait faire dans des tunnels longs de plus de 1km à part y faire passer un train bien sur. L'idée d'une piste cyclable peut-être intéressante, si il y a de la place elle pourrait suivre le

tramway, mais le problème de la sécurité doit être posé, la nuit notamment. Peut-être qu'il faudrait les fermer après 21h par exemple. Le risque aussi est que des personnes s'installent à l'intérieur des tunnels. Si il y a un tramway, il y aura des stations au milieu de ces tunnels (pyrénées pour le tunnel des buttes chaumont et gambetta pour le tunnel de charonne), cela sécuriserait mieux le lieu. De plus il faudrait faire des investissements importants pour mettre ces tunnels aux normes (incendie, évacuation etc), il serait plus cohérent que cela soit associé à la construction de tramway et de stations souterraines. Plutôt que de mobiliser des moyens importants pour un tunnel avec juste une piste cyclables qui risquera d'être peu empruntée, car peu rassurante. De plus ces stations en tunnels permettraient des correspondances très rapides avec les lignes 3 et 11.

Pour décorer et égayer ces tunnels, on pourrait faire appel à des peintres de rue. Il y en a beaucoup dans les quartiers de belleville et ménilmontant et leurs oeuvres sont très appréciées. Il pourrait y avoir des commandes de grandes fresques sur le thème de la petite ceinture ou des quartiers parisiens au niveau des stations. Entre deux stations des décoration ponctuelles, je pense notamment aux personnages récurrents que l'on trouve a belleville et menilmontant ("l'homme blanc", la silhouette noire de Némo, les animaux...) Cela permettrait d'égayer les tunnels et de mieux faire apprécier le trajet en souterrain, ainsi qu'une revalorisation de la PC.
Des murs pourraient être réservés à des graffeurs, et seraient donc régulièrement renouvelés. Ces deux actions permettraient d'éviter que les murs soient taggés sauvagement.

Pour les plus petits tunnels ou il n'y aurait plus de traffic ferroviaire (dans le 13e et 14e) : si il y a un projet de velo-rail, y installer les locaux dans des petits bungalows en bois démontables par exemple. Installer des marchés périodiques.
Sur la même idée que des fresques pour les tunnels longs, dans le secteur sud 13e et 14e ou s'enchainent beaucoup de tunnels, il faudrait peut etre faire des tunnels "à thème", c'est à dire décorés avec de grandes freques et décorations pour différentes histoires parisiennes par exemple. On passerait d'un tunnel à un autre, et d'une époque à une autre ainsi. Il n'y aurait pas forcément que de la peinture, d'autres arts pourraient être associés comme la musique, la photo, la sculpture... En faire comme un musée ou un espace d'exposition à l'air libre qui s'enchainerait avec la promenade plantée. Cela permettrait d'occuper les zones de rupture entre deux passages en exterieurs et de fournir une continuité à la promenade. Ces lieux devraient bien sur être surveillés et fermés la nuit pour éviter le vandalisme. Mais les thèmes pourraient être différents que l'histoire parisienne. Cela pourrait être sur des pays, mouvements culturels etc. Une buvette pourrait être installée au milieu du tunnel avec qques tables et chaises, tout cela sur le thème du "tunnel".

7 «je suis d'accord»

Tafelzout 18 janvier, 19:58

Il est absolument INDISPENSABLE de ne pas obérer l'avenir. Si on ne trouve pas d'usage immédiat en terme de transports, (faute de volonté politique) l'infrastructure, si elle connaît des aménagements temporaires doit être préservée pour des usages futurs de transports. Une infrastructure de cette qualité en pleine ville pour une double voie coûterait des milliards d'euros à réaliser. Des jardins pourquoi pas, mais seulement en attendant. Pour exemple, un nouveau tunnel entre Gare du Nord et Châtelet pour décharger les RER B et D va nous coûter environ 1 milliard d'euros. Des RER quittant leur infrastructure pour traverser Paris par l'est via la Ceinture avant rejoindre leur ligne (tout est connecté) nous épargnerait la construction de ce nouvel ouvrage d'art inutile. C'est à ça que doit servir la Petite Ceinture et pas à faire des bacs à sable supplémentaires.

17 «je suis d'accord»

Chapeau 19 janvier, 16:29

Extrait d'un entretien avec Pierre Izard (SNCF Infra) et Alain Quinet (RFF) paru dans le magazine Ville, Rail & Transports du 15 janvier 2013. dans le cadre de l'unification des deux opérateurs :

▸ " En tout cas, en Ile-de-France, tout est exacerbé. Dans la Région, sont concentrés la moitié des trafics nationaux " > Directeur général de SNCF Infra

▸ "On est quasiment aux limites de la capacité sur tous les itinéraires." > Directeur général de SNCF Infra

▸ "Le Stif et les voyageurs veulent nous voir réussir des projets dont on parle, pour certains depuis longtemps." > Directeur général de SNCF Infra

▸ "On peut aussi buter, notamment en Ile-de-France, sur les limites du temps" > directeur général délégué de RFF

C'est une démonstration supplémentaire que la Petite Ceinture ferroviaire ne doit pas être sacrifiée. RFF doit rester propriétaire des 23 km de la ligne.

Les spécialistes du transport en Ile de France (qui ne sont pas des élus) réitèrent une nouvelle fois la très grande fragilité du réseau ferroviaire francilien et son implosion quotidienne.

Nicolarchitecte 2 février, 13:25

Bravo... Tout à fait logique... Quand on voit le gâchis annoncé du super métro...!!! On va encore envoyer des tunneliers à coups de milliards alors que les deux Ceintures, Petite et Grande, ne demandant qu'à refonctionner...!!!! Quelle gabegie financière... Je ne donne d'ailleurs pas cher de la peau de l'Arc Express, vitrine à BTP. On sera tous crevés quand ils ouvriront une station....!!! Alors que dans un temps record, les deux Ceintures seraient exploitables...!!! Deux pour le prix d'une et même beaucoup plus....!!!!

Ania 19 janvier, 19:24

Il faut garder les lignes même si on les aménage en jardins en attendant une réouverture éventuelle au trafic.. C'est une zone formidable pour les oiseaux.
Mais il y a des squatters qui dégradent les lieux à une vitesse effrayante. A Ménilmontant les pompiers sont sans cesse appelés pour des feux sous les tunnels. Un peu de nettoyage s'il vous plait ! et des expulsions. De grâce !

5 «je suis d'accord»

Chapeau 20 janvier, 11:57

Il faut conserver l'emprise ferroviaire de la Petite Ceinture sur ces 23 km dans le domaine de RFF comme le défend l'association Sauvegarde Petite Ceinture.

Lors des débats sur le T3, Denis Baupin, adjoint au maire de Paris en charge des transports à l'époque, rappelait la nécessité de conserver l'intégralité des 23km de la Petite Ceinture ferroviaire pour l'avenir. Le T3 ne sera pas suffisant.

Galtar 24 janvier, 23:31

Bonsoir Ania, si il y'a une "coulée verte" sur la PC, ce sera bien pire pour la faune et la flore, car circulation quotidienne de personnes de tout bord qui peuvent parfois dégradé les lieux !

Nicolarchitecte 6 février, 10:50

Tout à fait....!!! Regardez l'état de délabrement des installations de la Coulée Verte Bastille, tout est détérioré, saccagé... Plantations massacrées, tapis de bitume et bordures béton.... La poésie et la magie du lieu se sont envolées... Le tout agrémenté de milliers de logements de promoteurs qui ont comblé les vides...!!!
Personne ne viendrait squatter une voie où passerait un Tramway dans un jardin paysager...!!!!

AMB46 19 janvier, 23:24

Un tout petit bout de ligne ferroviaire reliait autrefois la station RER C de Pereire-Levallois à la gare de Pont-Cardinet entanchée dans le boulevard Pereire. Plus aucun train ne circule depuis des années et maintenant un immeuble se construit sur la portion de cette voie ferrée proche de Pont-Cardinet. Donc cette ligne est devenue complètement inexploitable. Aussi un débroussaillage et l'aménagement de murs d'escalade et agrès divers pour une "mini via ferrata" pourraient donner un peu de vie à ce secteur du nouveau quartier en construction.

1 «je suis d'accord»

Chapeau 20 janvier, 11:40

La section Pont Cardinet <> Péreire est effectivement propriété de RFF utilisée par le RER C.

Cette section électrifiée a été exploitée régulièrement jusqu'en juillet 1996 et est depuis assurée par bus.

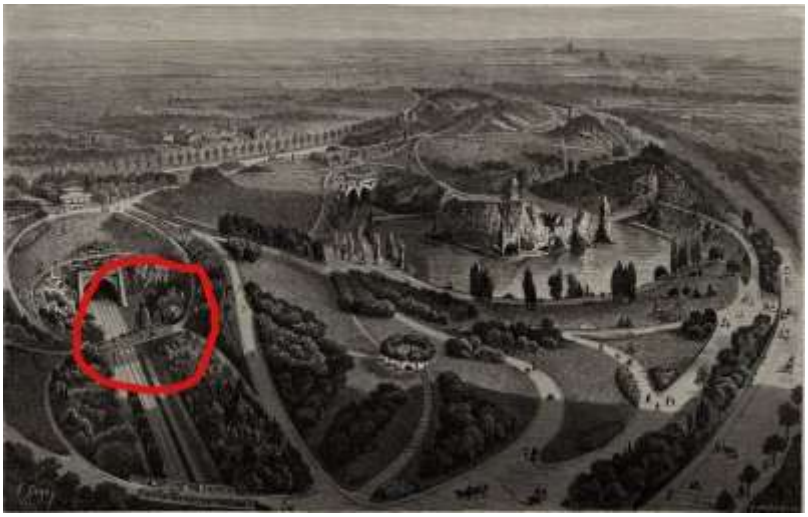
Entre 1996 et 2011, les trains du RER C étaient garés afin de leur éviter de parcourir toute la ligne pour aller sur un faisceau de garage dans le Val de Marne. Cela permettait également d'injecter en ligne un train en cas de soucis.

Cette emprise devait initialement servir à cette utilisation mais il semblerait qu'une concertation interne ait eu lieu sur ce sujet sans demander l'avis de la population...

De façon anecdotique et très originale, RFF a réalisé le tracé horaire (intervalle minimum en gros) entre Péreire et Pont Cardinet pour 2012 !
> C'est en page 129 > http://www.rff.fr/IMG/RFN-NOR-Capa-...

Jpplejardinier 21 janvier, 12:52

Dans la tranchée des Buttes-Chaumont, une passerelle doublait à l'origine le pont de la rue Manin. La réfection de cette passerelle désenclaverait la partie du parc adjacente et créerait un événement sympathique dans le parcours (mise en miroir avec le pont de la rue Manin comme les pont sur la Loue à Ornans)



6 «je suis d'accord»

Apiapi 21 janvier, 15:05

Usage du Tunnel des Buttes-Chaumont :

Si l'on utilise cette partie enclavée du parc des Buttes-Chaumont (voir image ci-dessous de Jpplejardinier) pour en faire des jardins partagés, on pourrait utiliser le début du tunnel pour faire des remises à outils et ustensiles de jardinage. Cela éviterait que des abris de jardins ne nuisent à l'esthétique de cette emprise à l'intérieur du parc.

9 «je suis d'accord»

Marc Askat 21 janvier, 22:56

Un abri de Jardin d'un km de long .... ? serieusement ...

Diego 23 janvier, 18:51

Bonne idée apiapi

Chapeau 25 janvier, 00:09

Idée jugée "utopique" par l'Apur et la SNCF en 2000.
Page 41, http://www.apur.org/sites/default/f...

Nicolarchitecte 6 février, 10:55

Complètement utopique...!!! Dans 50 ans les jeunes nous regarderont vraiment comme des vieux cons....!!! qui ont laissé tomber une voie d'un intérêt majeur pour la ville.... Encore une fois ça va être la ruée à la bétonnade...!!!! Et puis il y a déjà beaucoup de place le long des voies....!!!! J'ajoute que vous avez vu l'urbanisation qui a été réalisée sur les emprises de la bifurcation de Paris-Bestiaux ? Il s'agissait d'un espace colossal entre votre tunnel des Buttes-Chaumont et le parc de la Villette... Eh bien on a construit des dizaines d'immeubles...!!!! Si vous gardez l'emprise des voies, vous pourrez avoir des jardins partagés au bord des voies, il y a de la place pour tout le monde. Et la Ceinture doit rester ferroviaire, mais ferroviaire dans un jardin....!!!

Marc Askat 22 janvier, 16:41

Rien de plus que de les utiliser pour leur fonction premiere, des tunnels ferroviaires .. ; ce débat est vraiment hallucinant ... a quoi sert cette question ???? avez vous lu les réponses postées ? C dingue !!!

11 «je suis d'accord»

Galtar 24 janvier, 23:26

Tout à fait d'accord Marc Askat !!!! Et on parle du grand "paris espress métro"... Cordialement !

Diego 23 janvier, 11:59

Des champignonnières traditionnelles, des caves pour stocker le vin issu des vignes et la bière issue du houblon recultivées en bio sur les talus de la petite ceinture... des lieux de distribution et vente directe pour les AMAP, maraichers et producteurs d'Ile de France... : relocalisons les cultures et production alimentaire
Des abris et des granges pour les animaux des mini fermes urbaines pédagogiques re-implantées sur la petite ceinture
Des lieux de stockage pour les outils des jardins potagers

9 «je suis d'accord»

broucaries 23 janvier, 16:31

Juste pour rire avez vous calculé combien peuvent nourrir 32h a de petite ceinture ?

Un indice si vous recuperez vos excrements (désolé pour le terme) vous pouvez doubler le rendement.

Avez vous aussi deja fait des cultures ?

Diego 23 janvier, 16:44

Il ne s'agit pas de nourrir tous le monde... il s'agit d'un maillon de l'agriculture urbaine à développer à Paris (qui se développe déjà dans bien d'autres villes de la planète)... il s'agit aussi de pédagogie.... il s'agit aussi de nature...
Ah et j'avais oublié la proposition de vergers sur la petite ceinture avec possibilité de stockage des fruits produits au frais dans les tunnels...

broucaries 23 janvier, 17:35

2ha pour nourir une personne de manière durable et 1ha si vous recuperé vos excrements. Vous nourrisez 32 habitants. Et encore je supose des terres de bonne qualités.

Maintenant vous avez le droit d'être utopique mais dans ce cas je vous conseille de regarder vers les cultures sur les toits qui sont comment dire plus efficaces et les fermes en sous sol. Les hollandais developpe ca.

Autre question vous pouvez descendre a 0.46ha/habitant (soit par un rapide cacul de quoi nourir 70habitans) en irrigant. Mais question maintenant comment vous faites pour faire venir l'eau potable ? Preferez vous vos legumes ou votre consomation personnelle en eau ? Et saviez vous que le sous sol de paris en particulier le gypse se dissous dans l'eau ?

En outre le calcaire est peu propice à la culture, comment faire pour transformer l'emprise ferroviaire en terre agricole ?

Et pour les tunnel, les champignons ont besoin de matière en décomposition. Le plus simple est de recuperé vos excrement mais dans ce cas il faut les faire chauffer pour tuer vos bactérie et eviter de tuer vos semblable ... Et meme dans ce cas, êtes vous pret a recuperé vos excrement frais tous les jours et les amener à la championière ?

L'interet agronomique est absolument nul rapporté à la population de Paris.

broucaries 23 janvier, 17:39

Et tant qu'enseignant chercheur, je presente à mes étudiants des solutions réalistes ou des maquettes.

En pédagogie rien n'est pire que des solutions incomplète. Ou on joue dans le bac à sable et on sait que c'est un bac a sable ou on fait en grand et en vrai pour voir les contraintes et les problèmes.

Une réalisation le cul entre deux chaises est mauvaise :

- un pense maitriser alors que les problème lié à l'echelle vont vous tomber dessus. Fausse confiance très mauvais.
- a voir trop grand on décourage.

Si vous voulez vous initiez à l'agronomie libre a vous de suivre des cours à agro paris. D'ailleurs la mairie vous en payera une partie.

Sinon le balcon satisfera amplement vos expérience orthicole.

Diego23 janvier, 17:55

vos chiffres son erronés, on peut nourrir largement 35 familles sur un hectare... pour la viticulture c'est entre 50 et 90 hectolitres par hectare.. et je ne vous parle pas des méthodes d'agro-foresterie et de permaculture encore bien plus riches et productive...
mais dans tous les cas, comme exprimé plus hait il ne s'agit pas de nourrir tout le monde : il s'agit d'un maillon emblématique d'agriculture urbaine
Et pour la pédagogie il ne s'agit pas de former tout le monde à devenir agriculteur : il s'agit d'éduquer à l'environnement, d'offrir un contact avec la nature, de reconnecter les urbains à la Terre et au rythme des saisons notamment....

broucaries23 janvier, 18:20

35 famille sur un ha ?

Ce sont pas les chiffres :
http://www.fao.org/docrep/015/i1688...
ou encore
http://www.inra.fr/dpenv/pdf/Pointe...

Tableau 1. SAU 0.43 ha/hab

En supposant que nous sommes à l'équilibre alimentaire (ce qui n'est pas le cas nous sommes importateur) nous avons donc un rendement agricole de 0.43ha/hab.

Ce qui correspond tout à fait au chiffre de la FAO.

Pour avoir entre mes 5 ans et mes 25 ans participé tous les été à l'exploitation familliale maraichere je peux vous certifier que vos chiffres avancés sont faux. On peut avec un hectare fournir en legume frais 50 personnes par hectare mais il vous faut a coté des céréales et des sources de protéine (soit viande soit soja) et ca prend beaucoup de place.

Une solution serais de nes plus manger de viande et ainsi dimuner de 20% vos besoin et ainsi de faire passer de 0.45 a 0.36 la SAU mais on est bien loin de 35 personnes que vous avancez.

Ensuite pour le vin, la quantité d'nergie que vous avez dedans est tres faible et pas apte à nourir les gens.

idem la valeur nutritive des champignons est proche de zero.

Je vous conseille en plus de la lecture de l'article que je vous cite la lecture de :

- Rapport Agrimonde, Inra-Cirad, Éditions Quae, 2010
- Rapport Science et technologie,32 Académie des sciences, Démographie, climat et alimentation mondiale, 2011.

Chapeau24 janvier, 23:59

Lorsque l'on ne veut pas nourrir tout le monde, on appelle cela de l'élitisme.

Gilles Jardinier3 février, 11:41

Bonjour Diego,
j'admire l'énergie et le courage que vous avez pour mettre en oeuvre vos utopies urbaines. Peut-être êtes-vous parfois un peu trop utopiste et excessif dans vos projets ?

Cher M. Broucaries, je ne sait dans quel labo ou institut vous bossez, mais vos sources sont de médiocre qualité. Agronome et ancien enseignant, j'ai pas mal étudié la permaculture, qui est un de mes hobbies (comme on dit). Je connais personnellement des exemples en Asie du sud-est qui montrent que des familles peuvent vivre en autarcie alimentaire complète sur des surfaces plus réduites : le record était de 700 m2 pour un ménage au Vietnam. Mais1500 à 2000 m2 sont plus réalistes pour une famille (en intégrant la mare). On voit de nombreux exemples, notamment au Japon (en Bio, bien sur). Certes ces gens ont des habitudes frugales, et la base de leur alimentation est le riz et les légumes. 2000 m2, c'est d'ailleurs le chiffre donné par Fukuoka.
Diego, ne rêvons pas trop, ne vous laissez pas influencer par ceux qui colportent qu'on peut se nourrir avec un petit jardinet : les besoins de base en calories sont

peu compressibles. 2000 m2, ça fait beaucoup de talus de PC. Et, comme le dit M. Broucaries, la rizière est irriguée, ce qui serait un peu difficile ...

Diego3 février, 11:48

Bonjour Gilles :

- Utopiste ? Des utopies d'hier sont les réalités d'aujourd'hui.... Des utopies d'aujourd'hui, les réalités de demain... Mettons en oeuvre les utopies concrètes :) !
- Excessif ? Je ne pense pas : du moins pas plus excessif que les militants cheminots nostalgiques et autres, qui s'expriment sur ce site et participent aux réunions dans les mairies sur le sujet en déployant une stratégie et des moyens que je ne commenterai pas. Et pour les possibilités que je propose, il est évident qu'on ne pourra nourrir tout le monde avec. Il s'agit juste et néanmoins d'un maillon pour l'agriculture urbaine et des actions à visées pédagogiques et emblématiques.

Bonne journée

Diego 3 février, 16:48

Et ca aussi Gilles, " Depuis maintenant plusieurs décennies, on s'est convaincu que la prospérité en agriculture était proportionnelle à la taille des fermes. Mais voilà qu'une tendance joyeusement contradictoire se répand et produit de remarquables réussites. Dans les cultures biologiques, des maraîchers démontrent la viabilité de l'exploitation commerciale de terres minuscules. Jean-Martin Fortier est non seulement un de ceux-là, il est devenu leur théoricien." : http://www.radio-canada.ca/emission...

Gilles Jardinier 3 février, 17:50

Oui, Montreal est un très bon exemple. Regardes ceci :
http://agriculturemontreal.com/
Ils sont très en avance sur nous, les cousins d'Amérique...
On a un partenariat avec eux.

Il est certain que si tu parviens à avoir gratuitement les principaux postes de charges qui pèsent sur un Agriculteur : le foncier, l'eau, et les charges sur les salaires, justement, ... l'agriculture urbaine devient TRES rentable ... lol

thomas19 24 janvier, 14:10

Il est vrai que les tunnels paraissent longs et peu engageants... pour le moment ! Mais après aménagement, ils seront éclairés, balisés, aérés et sécurisés convenablement et deviendront ainsi des axes de circulation douces efficaces et originaux. On pourrait ainsi circuler à vélo ou à pied rapidement ou non, loin du bruit, de la circulation ou encore de la lumière et de la chaleur de la surface...
Il existe beaucoup de tunnels pour vélos de par le monde, permettant de passer sous de larges fleuves comme la meuse à rotterdam par exemple où les cyclistes peuvent prendre l'ascenseur et n'hésitent pas non plus à prendre l'escalator pour y accéder !
Vraiment aucun soucis pour faire du vélo dans un tunnel. Quand j'ai parcouru l'avenue verte paris-londres

j’aurais aimé rouler dans le tunnel sous la manche si j’avais pu. Bon j’avoue ça aurait été peut-être moins sympa que de prendre le ferry mais surtout moins polluant !

En ce qui concerne les gares il faut suivre l’exemple de la flèche d’or en aménageant les anciennes gares en lieux culturels, sportifs, de loisirs ou associatifs : cafés, bars, boîtes de nuit, restaurants, théatres, bibliothèques, musées, galleries d’art...
La gare située au métro corentin cariou pourrait suivre l’exemple de la flèche d’or. Elle a commencé en tant que lieu underground (la gare aux gorilles) et pourrait tout à fait monter en gamme face au succès à l’instar de la flèche d’or.

5 «je suis d’accord»

Galtar 24 janvier, 23:21

Bonsoir Thomas, une infrastructure qui devra quelque soit l’issu du projet final, coutera beaucoup, beaucoup d’argent... Car ancien, pourri d’humidité et d’infiltrations d’eau.... Qui payera ? La PC appartient à RFF et c’est elle qui la charge de l’infrastructure et gère ces tunnels... Cordialement

Chapeau 24 janvier, 23:56

L'APUR avait réalisé en 2000 une étude sur la Petite Ceinture et avait posé cette question des aménagements des tunnels.
Il en était sorti ces quelques **conclusions de l'Apur et de la SNCF** :

"d'ores et déjà, on peut dire que la **piste du "paysage à créer"** pour rendre le lieu plus attrayant **est à écarter**.

L'organisation de fête "techno dans les tunnels est utopique en raison des problèmes de sécurité

Page 41, http://www.apur.org/sites/default/f...

FERDANT 24 janvier, 15:44

Lorsque je discute avec des amis étrangers de cette ligne et de cette consultation, arrive pratiquement toujours le moment où la question m'est posée de savoir "*Mais pourquoi diable ne la rouvrez-vous pas ?*".

Ces gens qui ne sont pas Français (et qui, du coup, sont fatalement incompétents en aménagement du territoire FRANÇAIS), s'étonnent de certaines questions qui sont posées dans cette consultation :

- que faire d'une ligne de chemin de fer urbain ? *Faire rouler des trains ou des trams !*
- que faire de tunnels ferroviaires ? *Faire rouler des trains ou des trams !*

Il faut les excuser : ils n'ont pas l'habitude d'observer une mégalopole aux transports congestionnés par plusieurs décennies d'inaction dans le domaine des transports en commun, qui dispose d'une infrastructure ferroviaire utilisable et qui s'interroge sur la couleur des bancs qui serviront aux futurs promeneurs.

Un ami Québécois a finalement conclu, en lisant certaines contributions : " On dirait des passagers de première classe du Titanic durant le naufrage, qui exigeraient que l'orchestre joue tel ou tel morceau ! "

24 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 00:07

Il est vrai que le ridicule des français atteint son paroxysme !

Alors que **des capitales européennes**, elles aussi congestionnées par le réseau de transport historique, **rouvrent leurs lignes circulaires**, **Paris** qui est **confrontée de façon plus accrue à la saturation des transports** à souhaite **supprimer une infrastructure ferroviaire et installer des buvettes dans les tunnels...**

Bravo la capitale de la 5e puissance économique, et de la première région économique d'Europe !

Soyons raisonnables et **pensons au long terme et non à l'élection municipale et préservons les 23 km de la Petite Ceinture ferroviaire au sein de RFF.**

Galtar 25 janvier, 10:13

Tout à fait d'accord avec vous Ferdant et Chapeau...Je trouve cette question sincèrement incongru.... Franchement, des tunnels de plus de 1 km a double voies, pour installer soit une piste cyclable, des potagers, des magasins....A t-on conscient de telles propositions ??...A méditer. Cordialement

Galtar 25 janvier, 10:37

La photo ci dessus, est le raccordement de MARCADET, qui part de la petite ceinture à porte de la Chapelle, pour rejoindre les faisceaux de la gare du Nord.. Comme vous pouvez constatez, la voie a sens unique, est plus utilisé depuis 2009, qui servait pour le transfert de locomotive "haut le pied", et engins moteurs, jusqu'à la gare de l'Est en passant par le raccordement de l'évangile qui est le seul raccordement de la PC encore active. (Pour la desserte du port de Gennevilliers)

Nicolarchitecte 28 janvier, 21:47

Malheureusement nos élus passés ou futurs ne manquent pas d'imagination urbanistique à courte vue :
"Que faites-vous des tunnels ?
Ils peuvent servir par exemple à du stockage de matériel. On peut aussi imaginer qu'ils accueillent des bars, des buvettes, des espaces associatifs et récréatifs, des salles de spectacle, des toilettes publiques…" Anne Hidalgo...
Quelle visionnaire...!!! des WC dans les tunnels.... Il doivent bien rigoler nos amis européens...
Quel gâchis...!!! Quelle gabegie...!!! Quel gaspis... et nous paierons les factures du grand métro Express....!! A coups de milliards quand on est en crise, avec une Grande et Petite Ceintures qui ne demandent qu'à fonctionner... Et nos transports publics qui sont bondés tous les jours, c'est l'enfer....!!! Y compris le T3.... Vraiment ridicule... Le T3 est déjà saturé et bondé, et va à la vitesse d'un escargot, donc il ne peut décongestionner le centre...
Il faut conserver intégralement les patrimoine architectural et ferroviaire, gares, guichets, frontons, colonnades en fontes, ouvrages d'art, remblais, maçonneries ouvragées, sculptures, pour ne pas nuire à leur réouverture future... de la grande et petite Ceintures.
Les partisans des jardins n'ont pas compris que c'est aussi une chance pour eux de pouvoir parcourir tout Paris très rapidement... et dans un joli jardin en plus....!!!! Je connais beaucoup de riverains qui militent pour le Tram-train....!!! Alors arrétons avec le bruit des tram quand tous les boulevards parisiens sont à près de 80 décibels et où c'est vraiment l'enfer....!!!!
Ce débat est malheureusement déjà perdu , la Ville a déjà fait des choix... Le choix des minorités contre la collectivité qui représente 10 millions de personnes.... Qui peut oser prétendre faire les bons choix pour tant de personnes...!!!
Et la pire des choses qui attend la PC, les promoteurs qui guettent et attendent frénétiquement pour se partager le gâteau.... Sandra nous montre les projets urbains récents près de la Ceinture... Tous à l'architecture banale, moches, aux gabarits maximums... Densification au maxi pour rentabiliser, avec des appartements standard, tous pareils, à 2,50m sous plafond..... Une fois que l'on

aura construit des milliers de logements comme pour la Coulée Verte de Bastille (qui est ratée, extrémité non traitées, près de 2000 logements immondes construits qui ont densifier l'espace, et Saint-Mandé à carrément construit des milliers de logements sans coulée verte...). On parle d'espaces verts mais on oublie de parler de la densification prévue, de parler d'urbanisme, de volumes, de gabarits.... Et on va finir par avoir un mince filet vert ferroviaire vert au milieu de buildings géants.... C'est une "coulée verte" ça ? Quel espoir pour la ville !!! C'est la Ville qui signe les permis... Que fera t'on de ces nouveaux parisiens ? On va leur vendre de nouvelles voitures dans des parkings souterrains à 10 niveaux...??? Bonjour les embouteillages... Quel progrès la voiture... C'est la décadence de la société... Il faudra bien les mettre dans des métro ces malheureux parisiens....??? Non ? Ces dernières années, le métro le matin c'est de pire en pire....!! Alors vraiment il faudrait une vraie politique d'urbanisme à longue vue et non électoraliste...!! Vraiment nos politiques ne sont pas des visionnaires de l'urbanisme...!!! Encore une fois, la voiture qui pollue, qui salie, qui nous asphyxie aura gagné face au ferroviaire sur son tapis vert... en écrasant tout... Encore une fois, c'est la lutte de l'égoïsme contre le partage, lutte de l'individualisme contre la collectivité...!!!

Galtar 29 janvier, 17:45

Bonjour nicolarchiteque, très d'accord avec vous... Espérons un mince espoir que la PC pourra conserver sa vocation ferroviaire d'origine qui est faire circuler des trains !

Gilles Jardinier 11 février, 13:33

Merci Nicolas, Tout à fait d'accord avec vous, à 100 %

Galtar 24 janvier, 23:41

Bonsoir a tous... Que faire du "grand Paris express" ?? Creuser des tunnels a plusieurs milliards d'euros.... Que faire des tunnels de la petite "ceinture"...A méditer ! Je suis sure que dans divers pays, les touristes qui connaissent l'existence de la PC doivent trouver les Français très bizarre de laisser tout ça à l'abandon et de pas vouloir faire circuler des trains... Sans oublier, le prolongement de la ligne 14, du RER E, du doublement des voies du RER B/ D... Tout ça en tunnel... Est elle logique la question ?.....

10 «je suis d'accord»

Liam 29 janvier, 20:06

Je vais pas être objectif mais :

- que faire des ouvrages d'arts du boulevard des maréchaux.

Réponse : on détruit et on fait un tramway inadapté et mal pensé.

- Que faire des ouvrages d'arts de la petite ceinture.

Réponse : une attraction pour touristes.

Chercher l'erreur.

Galtar 29 janvier, 21:13

Bonsoir Liam, tout a fait d'accord sur ce point... Ou est le grenelle de l'environnement dans cela ? Pourquoi sacrifié une ligne ferroviaire alors qu'il a y a pleins d'autres choses a faire ??... En ce moment, les voies sur berge rive gauche sont fermées et rendues aux piétons, idem pour la place de la République.. La question de "que faire des lieux singuliers(tunnels, gares etc)," est comme si un projet était déjà scellé donc, la vocation ferroviaire des 23 km de la PC ne sera pas garder...Triste si cela est le cas !

Chapeau 30 janvier, 20:16

Il faut que l'APUR reprenne ses études de 2000 sur les usages possibles de la Petite Ceinture ferroviaire à court terme grâce à un train touristique. RFF doit rester le propriétaire des 23km de la ligne.

Voici cette étude, page 41 à 45 :

> http://www.apur.org/sites/default/f...

Emmanuel 1er février, 10:12

Un train vapeur ce serait bien ! pour les touristes... tant pis pour l'écologie ....tant pis pour les riverains...tant pus pour les Parisiens. On pourrait aussi remettre en service les carrières de pierre tant qu'on y est, et tant pis pour les habitations qui sont au-dessus des carrières...ces habitants savaient qu'ils étaient au-dessus de carrière et que leurs habitations pourraient un jour s'effondrer !

Galtar 1er février, 16:18

Bonjour emmanuel, vous faites partie des personnes, a qui je pense est contre le progrès, comme pour l'utilisation d'un transport propre , utile, et silencieux... Un train à vapeur sur la PC n'a rien de burlesque, et si une telle chose devait se faire, se serait occasionnel...On en ait pas l'a pour l'instant...En faite, c'est curieux Paris la capital ,le soir un grand nombre de personnes déambule dans les "pub", les bars, restos, c'est compter la circulation incessante jusqu'à tard de la nuit , et pour un projet d'utilité et conserver une infrastructure charger d'histoire, cela dérange... Donc fermons toutes les lignes de métro, de RER, de peur que cela s'effondre.. Installons dans les tunnels de métro, des pistes cyclables, jardin et lieux de fete... Fermons le périphérique (meme si je suis pour sa couverture comme dans le XXe), idem mettons une "coulée verte"....C'est utopiste ce que je dis, mais la plupart des personnes qui sont contre un éventuel transport sur la PC, sont contre le progrès, et ne regarde pas sur du long terme...Dans 30/ 40, le réchauffement climatique aura bien changé le climat sur Paris et son agglomération, et ce n'est pas une "coulée verte" qui aidera a mieux respirer sur Paris...Cordialement.

Emmanuel 1er février, 16:36

Bonjour Galtar, vous pensez à tort je vous rassure et vous mélangez plusieurs sujets qui noient malheureusement le vrai débat . Un projet sans objectif clair est toujours voué à l'Échec. Faire du transport pour avoir du transport n'est pas un projet en soi, et vouloir coute que coute conserver des bouts de bois et de rail en mémoire au passé n'est pas un gage de raison. Encore une fois, je me répète, créer de nouvelles lignes intra-muros ne va qu'attirer encore plus de voyageurs : le besoin crée encore plus de besoin. Alors qu'une approche visant à réduire autant que possible les besoins pour les Franciliens de traverser Paris intra-muros, va de facto réduire voire supprimer le besoin en nouvelles lignes dans Paris intra-muros. Si enfin vous rajoutez que Paris est une des capitales sinon la capitale la mieux maillée en réseaux de transport en commun, il n'y a aucun réel besoin en transport lourd sur la PC.

Galtar 1er février, 17:15

Re bonjour emmanuel, en tout cas merci pour votre éclaircissement, quoi qu'il se passe sur l'avenir de la PC, seul RFF propriétaire de l'infrastructure aura le dernier mots de conserver ou non l'intégralité des 23 km... Cordialement.

Emmanuel 1er février, 17:31

Il me semble que la concertation publique est aussi présente pour élaborer une proposition acceptée par tous, et non seulement par RFF. La liberté des uns s'arrête là où commence celle des autres. En l'occurrence, RFF ne peut pas rexploiter en toute impunité une infrastructure qui a été de plus en plus intégrée dans un paysage urbain très dense, depuis son abandon d'exploitation depuis des dizaines d'années.

Chapeau 4 février, 03:45

L'étude de l'APUR et de la SNCF prévoyait de tester en France, une première (!), **l'utilisation de trains sur batterie sans vapeur !**
La RATP souhaitait **faire circuler sa rame historique sur la Petite Ceinture** dans les années 2000.

Pour votre information, l'économie de la France repose en partie sur l'activité tourisitique et le train est une composante indéniable de celle-ci. **La France est un pays touristique**

Chapeau 4 février, 03:50

Un métro à la campagne, ça a sont charme, non ?!

Rame Sprague Thomson du métro parisien stockée sur une base militaire de Versailles, co-détenue avec l'association ADEMAS et la RATP

Françoise Monat 29 janvier, 23:12

des lieux de culture, d'exposition, de concerts, de spectacles d'artistes qui n'ont pas forcément d'autres lieux !

1 «je suis d'accord»

Galtar 30 janvier, 22:04

Bonsoir Françoise Monat, Paris est assez grand pour accueillir tout ceci...Soit vous sortez peu, ou vous ne connaissez point "l'infrastructure" de la petite ceinture, que des tunnels de plus de 1 km de longs, ne peut ETRE transformé en lieux de fetes.. Meme si, j'admet la RATP mets a disposition "certaines" stations de métro fermées pour des soirées privées... Mais ce serait une mauvaise idée tout cela, dans des tunnels très longs... Cordialement

Bruno BUREL 30 janvier, 10:00

Un tunnel ,doit être vérifié et contrôle pour prévenir les affaissements et les effondrements et cela coûte de l'argent. Au dessus du tunnel des Buttes Chaumont, il y a la Place des Fêtes !
Après, non peut en faire beaucoup de choses. Voir ce qui se fait à New-York par exemple !

1 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 2 février, 13:19

A New York, il y a deux km... A Paris La Ceinture faisait 32 km presque comme le RingBahn de Berlin d'ailleurs rouvert entièrement...!!! Et la moitié de notre Ceinture est en tunnel ou tranchée....!!!
A Paris, on a déjà nos coulées vertes qui sont plutôt des coulées de béton : Bastille et Paris Bestiaux, portion de Ceinture d'ailleurs, de La Villette aux Buttes Chaumont...!!! Et on va recommencer les mêmes errements urbains typiquement français...!!!

Françoise Monat 30 janvier, 22:27

Galtar, je pensais en fait aux espaces sous ponts, et non pas aux tunnels. Ce sont surtout les anciennes gares qui pourraient accueillir des artistes, des fêtes (de quariter, d'associations, pas des "soirées privées" ...)

2 «je suis d'accord»

Galtar 31 janvier, 14:03

Bonjour Françoise Monat, autant pour moi, votre réponse n'était point justifié des "lieux" précis.. Cordialement.

Granyrock 1er février, 07:26

Les gares pourraient être reconverties en lieux associatifs (du moins sur le tronçon nord-est) et solidaires. Ce sont de beaux bâtiments qui ne doivent pas être détruits ni devenir des attractions ! Ne capitalisons pas sur la petite ceinture, c'est pour moi l'un des derniers espaces de liberté à Paris. En ce qui concerne les tunnels, il est certainement impossible d'empêcher leur squattage à long terme ; pourquoi ne pas demander aux principaux

intéressés (les sdf qui y habitent) leur avis sur la question ? C'est bien beau de vouloir reconvertir ces espaces, mais avant, n'oublions pas qu'ils servent de refuge à nombre de personnes. Et les bus PC1 et PC2 remplissent plutôt bien les fonctions de lignes de rocade, non ?

Nicolarchitecte2 février, 13:15

Au sujet des tunnels, encore une fois, ils sont inexploitables. Il s'agit d'une ligne de chemin de fer, pas de locaux associatifs... Impossible d'avoir les sorties de secours...!!! Regardez à Saint-Mandé. Le tunnel est muré.... et squatté...!!! Beau résultat... Et la gare démolie pour laisser la place à l'hôtel de police....!!!

Pgerbe 1er février, 22:39

Les gares pourraient être transformées en café - terrasse - resto. Elles assurent un lien entre la voirie et la plateforme.
Pour les tunnels, plus délicat : ils sont longs (beaucoup plus que ceux de la coulée verte du 12ème). Des aménagements visuels (video, lumières...), mais solides et durables (qui ne tombent pas en panne au bout d'un an).
Recycler éventuellement le tapis-roulant rapide de Montparnasse ;-)

1 «je suis d'accord»

FERDANT 1er février, 23:31

La tapis roulant rapide de Montparnasse est une excellente illustration de la suprématie et de l'excellence de nos décideurs.

Ce "machin" financé par la RATP, le STIF et la région, a coûté au contribuable 4,2 millions d'Euros, mais je ne me souviens pas si ce chiffre comprenait le démontage du bon vieux tapis, le montage de cette merveille, son démontage après sa déconfiture permanente et le remontage d'un nouvel ancien tapis !!!

Probablement le même genre de décideurs qui n'imaginent pas que l'on puisse avoir besoin de faire rouler dans un avenir plus ou moins proche un moyen de transport en commun sur une ligne de chemin de fer !

Nicolarchitecte 2 février, 11:29

Vous ne pouvez rien faire dans les tunnels... Vous ne pouvez pas mettre des associations ou autres salles de spectacles...!!! Arrêtez de raconter des sornettes... Impossible car il faut des sorties de secours...!!!
Au sujet du gâchis des projets de nos édiles, je pense aussi au trop fameux SK de Roissy... !!! Belle vitrine technologique... Quelle Gabegie...!!!!

Bonne 2 février, 11:07

TRANCHÉE OUVERTE EMILE AUGIER-JULES SANDEAU

Devrait être améliorée : protection de la biodiversité existante avec rôle écolo dans un environnement très minéral.
COÛT MODESTE.
environnement très minéral pour un coût très modeste

5 «je suis d'accord»

Martin 2 février, 15:30

Bonjour,

J'habite le XXe, rue Stendhal. Que faire du tunnel qui passe a peu prêt sous mes pieds ?

J'ai lu plusieurs contributions : ça oscille entre "rouvrir la ligne" et "faire du vélo". Dans les deux cas, le coût de remise aux normes de ce tunnel est à priori suffisamment élevé voire titanesque pour que rien ne soit fait.

Donc que faire de ce tunnel ? : ma première proposition est "Rien". Ca a le mérite d être compatible avec le budget de RFF. C est très consensuel "Rien". D'un point de vue politique, Il est sans doute plus acceptable de remplacer ce "rien" par un " un jour, peut être , nous aurons besoin de refaire circuler des trams/trains, alors d'ici là, il est urgent de ne rien faire... ".

Deuxième proposition (mais il faut des sous là) : commençons par remettre aux normes le tunnel en 2013, et ensuite expérimentons : vélo en 2014, roller en 2015, comme bon vous semble et peu importe d ailleurs, il sera toujours temps de reconnaitre que c'est une bêtise en 2016 et tout refermer en attendant de refaire rouler de jolis wagons Alstom (ou Bombardier même soyons fou) d'ici 2020.

3 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 4 février, 12:13

Bonjour Martin,
faites quand même attention : si on ne fait "rien", dans 10 ou 20 ans, la question sera règlée, vous et votre immeuble vous retrouverez dans le tunnel, 30 m plus bas (lol ?).
donc, ne "rien faire" implique quand même de dépenser pas mal d'argent.

Martin 4 février, 22:23

Gilles, effectivement, c est déjà arrivé fin XIX : des morts du père Lachaise ont été exhumés ... par le bas.
Après quelques recherches, les 360 millions d euros nécessaires pour remettre en œuvre la petite ceinture sur cette portion sont principalement constitués d ouvrages d insonorisation sur les parties à l air libre. Ces mêmes 360 millions me permettront de rejoindre la Gare de Lyon en 6 minutes de moins.

3ème proposition : des vélo rails en mode vélib. Avec des phares...

heleneparis14 2 février, 17:57

>Du stockage pour les tunnels longs de matières premieres, d'eau, dans Paris, on manque de place, donc besoin de place
> des musées pour visiter un tunnel, jeux de lumière etc.
> des ateliers campagnes, cuisine, théatre, poteries sous les ponts, expo temporaires
> aménagements paysagers après une mise en sécurité des ouvrages, embellissement et ouverture puits de lumière.

4 «je suis d'accord»

Lansade Gérard 3 février, 19:42

Gares : kiosques à musique , spectacles, etc...
Tunnels :sur une voie sur 2 (sécurité) lieux d'expositions, locaux d'animation sociale et culturelle aux deux extrémités .
Locaux de stockage des associations au milieu .
Et une gare de remisage locomotive et 1/2voitures SNCF pour témoignages et possibilité de les bouger pour promenade-démonstration courte dans un tunnel dédié à "musée SNCF "petite ceinture ".

2 «je suis d'accord»

Chapeau 4 février, 03:35

Stockage de train dans un tunnel, c'est faisable !

S'y aventurer ou y installer des gens, c'est impossible comme la SNCF et l'APUR l'avaient indiqués en 2000.

La RATP avait souhaité faire la même chose la nuit sur son réseau mais infaisable pour des raisons de sécurité et d'évacuation.

Ditevin 3 février, 23:23

Gares : des points d'accès et/ou lieux de restauration, avec points de ventes d'ouvrages sur l'histoire de la Petite Ceinture.
Tunnels : dans le cas d'une utilisation ferroviaire, la question ne se pose pas. Dans le cas d'une utilisation pédestre de la Ceinture, les fermer reviendrait à devoir sortir de celle-ci pour y rentrer plus loin. Quelle stupidité ! En sécurisant les tunnels (que le drame survenu à Duisbourg soit un enseignement), leur usage n'est plus un problème.
Quoiqu'il en soit, je souhaiterais que l'architecture de tous les ouvrages de l'époque soit conservée (sauvegarde du patrimoine). Essayez pour une fois de penser aux amateurs de photographies paysagistes et architecturales !

6 «je suis d'accord»

Catherine Bel 4 février, 04:02

- Des lieux d'expositions éphémères
  - des ludothèques
  - des petites bibliothèques proposant des lectures sur place
  - des musées .

  Des lieux de rencontre pour adolescents— avec activités proposées ..

3 «je suis d'accord»

Dominique 24 février, 11:25

Les conserver et les remettre en état pour le futur train, ou tram, ou trolley. Ne pas les démolir à cause de leur intérêt architectural

16 «je suis d'accord»

Galtar 4 février, 21:08

Bonsoir dominique, pour une fois que suis d'accord !!! Cordialement.

Vincent 5 février, 09:45

Un superbe exemple de réhabilitation et restauration à la porte de Passy.
La gare est devenu un très beau restaurant !

1 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 6 février, 11:41

Oui mais on attend qu'ils reconstruisent le viaduc boulevard Exelmans, qui est devenu une immonde autoroute à Bagnoles avec souterrains au croisement...!!! Digne du tout bagnole des années 60...!!!
Et au point du Jour... Un jour il faudra enfin redoubler le pont du Garigliano par deux voies ferrées....!!! :-) Le Tram ET la Ceinture...!! Le T3 ayant remplacé le bus PC, ni plus ni moins...
On le répète les réseaux sont complémentaires, voir les cartes des Tramways de 1920 qui doublent les métros et trains, époque ou le transport urbain était roi...
Aujourd'hui l'ère du TOUT bagnole est vraiment terminée, il faut donc revenir à des solutions plus confortables, plus conviviales, plus régulières, et écologiques...
Les transports publics en général sont à redévelopper, réinventer comme ils l'ont fait au début du XXe avec 13 lignes de métros pour une Ville en pleine expansion....!!!! Aujourd'hui nous vivons sur cet acquis sans rien faire... Cela fait 50 ans qu'on entend parles des rocades, alors vous pensez Arc Express... Ce sera la Gabegie financière alors qu'à moindre coûts, on pourrait rouvrir les Deux Ceintures...!!!
exemple du tout Bagnole : Pont du Garigliano...

eBoc 5 février, 17:03

Nouveau Quizz :

La photo ci-dessous a été prise le 26 septembre 2010 ; elle montre la station Montrouge-Ceinture (126, avenue du Général Leclerc, Paris 14ème) dans son état actuel, au niveau de la plate-forme ferroviaire. On peut noter que les constructeurs du parking qui recouvre quais et voie depuis les années 1960 – époque du tout voiture, dit-on – avaient respecté l'espace des 2 voies initiales et des quais, et donc la possibilité de réactivation de la ligne et de la station. Aujourd'hui – époque de l'écologie – la station et les quais sont menacés par les immeubles prévus à la place du parking. Comprenne qui pourra !

Question : Quel projet de réutilisation de la Petite Ceinture sur ce site vous inspire la photo ci-dessous ?
1) Le déclassement définitif de la ligne en ce lieu et sur toute la rive gauche comme le suggèrent lourdement RFF et la Ville de Paris, et son remplacement par des promenades plantées, avec illumination des tunnels.
2) L'installation de toilettes publiques comme le propose la première adjointe au maire de Paris dans l'entretien qu'elle a donné au Journal du dimanche, le 2 décembre 2012.
3) La préservation intégrale de la fonctionnalité ferroviaire pour le jour où la ligne et la station redeviendraient nécessaires, avec, en attendant, des animations temporaires.

Indications : Il existe déjà des matériels roulants de type métro léger et capacitaire, qui par leurs faibles émissions sonores et vibratoires, associés à des procédés d'isolation des voies ferrées et à des accommodements sur l'amplitude horaire de desserte, pourraient rendre acceptable et très avantageuse pour tous une réactivation de la ligne. Par ailleurs, le tram T3 frise la saturation, il ne peut être rendu plus rapide ni plus capacitaire, et de nouveaux logements et bureaux sont programmés aux portes sud de Paris

14 «je suis d'accord»

eBoc 5 février, 17:31

Ma proposition pour les gares, ce serait de permettre leur récupération lors d'une réactivation que j'espère prochaine de la Petite Ceinture, car elles sont idéalement situées entre le réseau ferré et le réseau des rues, "orthogonal" ou "transverse" par rapport au premier. Elles ont un PK sur la ligne et une adresse en ville. Il y aurait de belles choses à dire sur leur architecture, leur implantation et leur filiation. J'en parlerai demain si le dépôt de contributions est encore possible.

Dans l'attente de cet évènement historique que sera la réactivation de la Petite Ceinture, je propose que l'une des gares serve de centre de documentation et de bibliothèque dédié à l'histoire des transports urbains et de la mobilité en ville.

Une autre pourrait accueillir un "Kondoterei Café", sorte de salon de thé / patisserie populaire en Allemagne, attirant toutes les classes et toutes les générations.

12 «je suis d'accord»

Husson 6 février, 08:36

cette question oriente le débat et le fausse actant de fait la volonté de tuer la vocation transport de la petite ceinture par l'organisation qui pose cette question
les tunnels permettent la continuité de cette vocation sous le relief et les gares permettent l'accès des voyageurs et des marchandises

9 «je suis d'accord»

Galtar 7 février, 21:25

Tout à fait d'accord.... Je me pose la question ,ou est le grenelle de l'environnement dans tout ça ??... Tout misé sur route ?.. On parle du Grand

Paris Express en "tunnel, chiffré de plusieurs milliards d'euros... La PC, a plus de 50/100 de tunnel, parfois aussi long que le métro..(Plus de 1 km..). Est ce logique la question : "que faire de lieux singuliers ?(tunnels)....

Chapeau 10 février, 15:57

D'ailleurs, de quelles gares parlons-nous ?
Marchandises ou voyageurs ?

Les premières peuvent redécouvrir leur utilisation d'origine et la deuxième catégorie pourrait être affectée aux usages associatifs, culturels, gastronomiques, environnementaux.

Launay David 6 février, 17:47

Bonjour à tous et à toutes.
Originaire de Nantes, je suis étudiant sur la région Parisienne.
Beaucoup de bâtiment le long de la petite ceinture sont laissés en l'état, murés et le restent durant des années.
C'est le cas du bâtiment situé 4 rue de l'Ourcq.
Nous avons ouvert ce dernier dans l'espoir d'en faire un espace d'expression artistique. Nous avons ainsi nettoyé l'ensemble du bâtiment, repeint les 300m2 en blanc. Dépourvu d'électricité nous avons tant bien que mal réussit à nous en procurer via des chantiers aux alentours pour passer l'hiver.
Aujourd'hui en l'espace de deux mois nous avons eu l'occasion d'accueillir le tournage d'un court-métrage de la Fémis, celui d'un clip, ainsi qu'une séance photo pour le magazine Vogue Homme, le photographe n'étant ni plus ni moins que Larry Clarks.
Nous ne souhaitons pas nous arrêté là. Mais la RFF fait valoir son juste droit en nous assignant à un procès pour organiser notre expulsion.

Nous sommes bien conscient de ne peut être pas avoir commencé par une bonne initiative. Aujourd'hui ce que je veux dire c'est que nous voulons nous inscrire dans le développement sociale du quartier de l'Ourcq. Proche de la cité de l'Ourcq nous souhaitons organiser des ateliers d'initiation aux nouvelles technologies dans l'art (Mapping 3D, construction de maquette et projection holographiques). Les locaux serviraient aussi d'expositions à de jeunes artistes de tout bords et l'espace garderait une conception entièrement modulable afin d'accueillir tournage et shooting photo.

Aujourd'hui ce bâtiment pourrait tout à fait être occupé illégalement par des personnes sans papier avec des enfants en bas-âges dans une précarité sanitaire des plus complètes. Notre présence servirait de gardiennage, économisant ainsi l'emplois d'un gardien et permettant du même coup à de jeunes artistes de s'exprimer, d'exposer, de créer tous domaines artistiques confondues.
La Mairie du 19e à émis un avis favorable à notre présence en la personne de Roger Madec (qui n'est plus maire aujourd'hui) lors d'une visite improvisées qu'il avait effectué début Décembre.

Nous espérons que la RFF verra en que se projet ne peut être que bénéfique pour elle, les riverains, et notre association et engagera avec nous le dialogue qui pourrait se conclure par une présence de l'association CAAOU sur le lieux jusqu'à une date des travaux qui verraient sans protestations d'aucunes voir cet espace disparaitre dans une conception éphémère de l'art.

Merci d'avoir prit le temps de lire, en espérant par cette déclaration vous avoir convaincu de notre bonne foi.

Cordialement,

Launay David.

Pour me contacter :
davidlaunay170891@gmail.com

7 «je suis d'accord»

Husson 7 février, 14:42

.....**PETITE CEINTURE**.....
.....**BOUCLE**.....
.....**avec**.....
.....**BRETELLES**.....
.....**de raccordement.**.....
.
.....- paris -.....

2 «je suis d'accord»

Nat_19e 8 février, 13:38

Si on demande à Wikipedia ça donne une idée d'utilisation pour les gares :

Une gare ferroviaire est le lieu d'arrêt des trains. Une gare comprend diverses installations qui ont une double fonction : permettre la montée ou la descente des voyageurs, ou le chargement et le déchargement des marchandises et pour certaines d'entre elles, assurer des fonctions de sécurité dans la circulation des trains.

4 «je suis d'accord»

Victorillen 10 février, 15:44

Les tunnels pourraient être mis à la disposition d'artistes, d'envergure ou non, je ne pense pas que les écoles d'art soit ce qu'il manque à Paris..
Ce sont des lieux pleins de potentiels, et les utiliser comme lieux d'expositions en tout genres serait sacrément attracteur pour les parisiens comme les touristes (cf le métro de Stockholm, par exemple).
Les gares peuvent être transformés en lieu de fête, de concert, de théâtre et j'en passe. C'est une infrastructure simple à mettre en place et qui animerait très joyeusement la vie de certains quartiers, le tout de manière économe.

Emmanuel 10 février, 21:31

Il semble venu le temps de se mobiliser face aux associations qui luttent pour le rétablissement du transport ferroviaire (train de fret, TGV, train...) sur la Petite Ceinture. Si vous voulez agir en association, alors créons

l'Association "Sauvons la Coulée Verte de la Petite Ceinture" ! Envoyez votre e-mail à espacenaturesurlapc@gmail.com

2 «je suis d'accord»

Galtar 10 février, 22:27

Bonsoir,si la vous faite partie de RFF, alors faite !!...La PC appartient à RFF, et ce débat est déjà faussé par les questions... Comme si le sort de la PC est déjà joué..Cordialement.

Gilles Jardinier 11 février, 14:48

Ah oui, on a encore oublié les tunnels. (- ;
Et le rôle thermorégulateur de ces ouvrages, au niveau des quartiers urbains denses traversés.

De nombreuses interventions ont souligné que : « On ne voit pas vraiment ce qu'on pourrait faire dans des tunnels longs de plus de 1km à part y faire passer un train bien sur. »

par exemple saraly17 janvier, 14:15
« Concernant les tunnels, il ne faut surtout pas faire d'aménagements irréversibles en y faisant couler du béton pour y construire des restaurants ou des aménagements publics – équipements sportifs. Si il n'y a pas d'usage ferroviaire dans l'immédiat, la possibilité d'une réouverture doit être conservée. »
Toujours Saraly, et d'autres : « L'idée d'une piste cyclable peut-être intéressante, si il y a de la place elle pourrait suivre le tramway, mais le problème de la sécurité doit être posé, ... »

Plusieurs contributions pointent la problème des normes de Sécurité, qui sont très strictes depuis les incendies du Mont-Blanc et d'autres, comme les Sorties de Secours et les accès Pompiers :
Chapeau10 février, 16:04 : « Dans l'ensemble des cas, il faut mettre les tunnels aux normes. »
Chapeau4 février, 03:35 : « Stockage de train dans un tunnel, c'est faisable !
(en revanche,) S'y aventurer ou y installer des gens, c'est impossible comme la SNCF et l'APUR l'avaient indiqués en 2000.
La RATP avait souhaité faire la même chose la nuit (note : installer un accueil pour SDF) sur son réseau mais infaisable pour des raisons de sécurité et d'évacuation. »

Nicolarchitecte2 février, 11:29 et 13:15 : « Au sujet des tunnels, encore une fois, ils sont inexploitables. Vous ne pouvez rien faire dans les tunnels... Vous ne pouvez pas mettre des associations ou autres salles de spectacles...!!! Impossible car il faut des sorties de secours...!!! »

Chapeau24 janvier, 23:56
« L'APUR avait réalisé en 2000 une étude sur la Petite Ceinture et avait posé cette question des aménagements des tunnels.
Il en était sorti ces quelques conclusions de l'Apur et de la SNCF :
"d'ores et déjà, on peut dire que la piste du "paysage à créer" pour rendre le lieu plus attrayant est à écarter.
L'organisation de fête "techno » dans les tunnels est utopique en raison des problèmes de sécurité »
Page 41, http://www.apur.org/sites/default/f..

Tout équipement accueillant du Public nécessiterait des aménagements importants, ils devraient être éclairés, balisés, ventilés-aérés et sécurisés convenablement.
Il faudrait donc faire des investissements importants pour mettre ces tunnels aux normes (incendie, évacuation etc), il serait plus cohérent que cela soit associé à la construction de trains, tramway et de stations souterraines.
Comme le dit Galtar24 janvier, 23:21

« une infrastructure qui devra quelque soit l'issu du projet final, coutera beaucoup, beaucoup d'argent... Car ancien, pourri d'humidité et d'infiltrations d'eau.... Qui payera ? »
En l'état de la réflexion, il est donc impossible d'envisager à court et moyen-terme d'autres équipements accueillant du Public que des Stations (ou gares) pour assurer les correspondances avec les Métros et la desserte locale. Les propositions de la 1ère adjointe Parisienne ressemblent fort à de la démagogie.

Il reste 2 usages possibles : des aménagements non destinés à l'accueil du public, par ex, Diego23 janvier, 11:59 : « Des champignonnières traditionnelles, ... », des équipements légers pour les jardins, etc … ?
Et un usage compatible avec la circulation de trains, qui est d'utiliser et valoriser le rôle thermorégulateur de ces tunnels, par du captage d'air tempéré : frais en été, tiède en hiver, pour la « climatisation naturelle » des immeubles voisins et au dessus. Un très gros « Puit Canadien » …
Le forage de quelques galeries pour capter cet air à 15°c doit être compatible avec les besoins d'un Urbanisme durable. On évitera ainsi d'avoir des pièges pour personnes âgées notamment, en cas de canicules, qui deviennent de plus en plus probables.

1 «je suis d'accord»

Galtar 11 février, 23:00

Bonsoir Gilles Jardinier, très bonne attention de votre part et juste ! Et très précis sur les horaires de chaque intervenant ! Cordialement.

SYLVIANE 11 février, 16:47

bonjour
nous sommes une association logée sous la petite ceinture et il semble important que nous soyons partie prenante du débat qui concerne notre avenir, en tous cas cela ne semble pas être le souhait ni de RFF ni de la mairie puisque jusqu'à ce jour nous n'avons n'y été informés ni conviés à aucune réunion. nous habitons ce quartier, nous y avons créé une association, nous voudrions pouvoir donner notre avis aussi.

8 «je suis d'accord»

Usages

Vers quels usages pourrait évoluer la Petite Ceinture et ceux-ci peuvent-ils cohabiter ?

Flajoliet 13 janvier, 09:31

L'usage à privilégier me semble être le transport léger de voyageurs, du genre tramway (et en premier lieu dans la partie Est, ou la distance avec le tramway des maréchaux est importante) ; cet usage n'est pas pénalisant pour les riverains et améliore en outre l'offre de transports en commun, essentielle à la diminution de la circulation automobile et donc de la pollution. A F

9 «je suis d'accord»

Chapeau 13 janvier, 09:47

Je rajouterai même qu'à titre conservatoire, il faut préserver l'intégralité des 23km de la Petite Ceinture ferroviaire dans le giron de Réseau Ferré de France pour permettre une réactivation de la ligne ultérieurement.

Chapeau 13 janvier, 10:01

Le tramway est effectivement plus adapté aujourd'hui dans le cas d'une réouverture de la Petite Ceinture ferroviaire aux voyageurs.

Le long de la Petite Ceinture ferroviaire, la mixité des usages est POSSIBLE. Voici un cliché ASPCRF pris depuis la voie publique à Chaville, près des pavillons et du RER C.

Syl20 13 janvier, 14:49

Franchement faire du vélo, courir ou lire dans un espace préservé, "naturel" et calme me semblent incompatibles avec l'aménagement d'une équipement ferré à haute fréquence.

Ou alors il faudrait dédier certains espaces à certains usages (potentiellement mixtes), mais on perdrait le grand axe de circulation exclusivement doux que j'appelle des mes voeux (celui-ci idéalement devrait être prolongé à l'Ouest pour terminer la boucle).

Chapeau 14 janvier, 08:54

Mettons des pistes cyclables dans les tunnels du RER C ! (ironie)

J'apprécie grandement une volonté acharnée de vouloir pédaler dans des tunnels qui dépassent le kilomètre. ON A CONNU UNE MEILLEURE SECURITE.

Il y a eu des projets de restaurants/discothèques dans les stations de métro la nuit et cela ne s'est pas fait à cause des tunnels et de l'évacuation des gens en cas d'incendie...

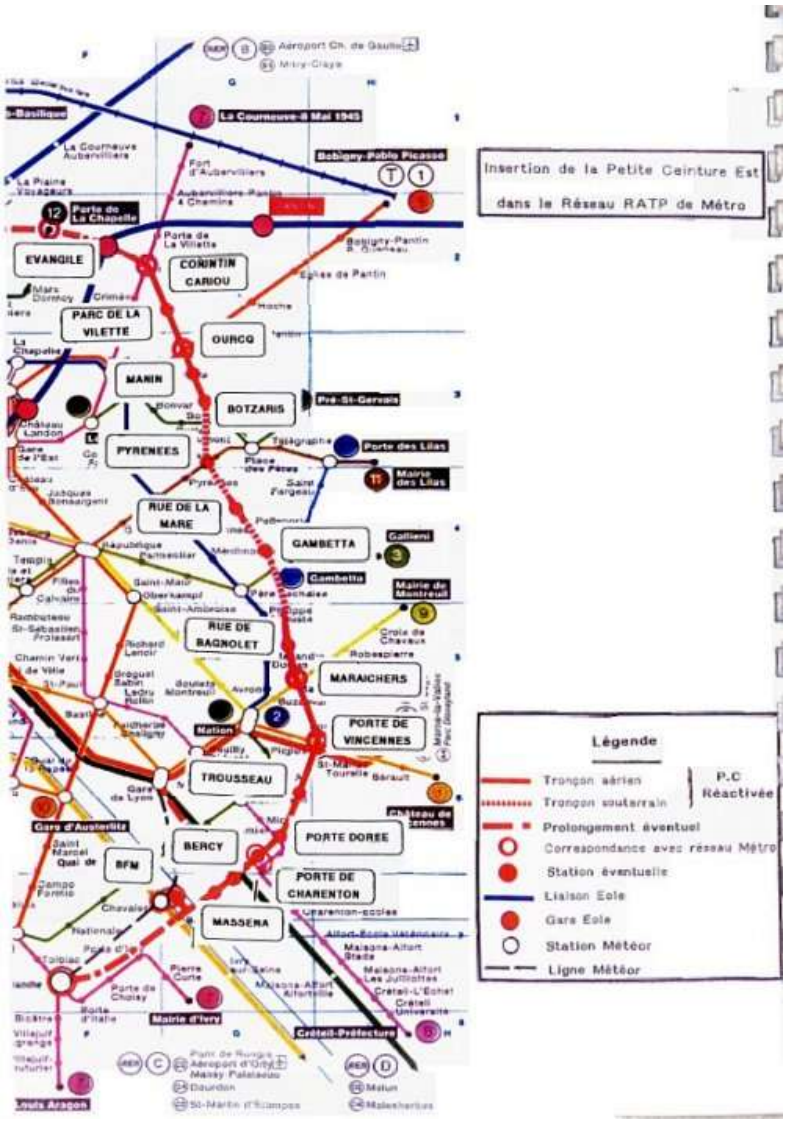
La piste cyclable n'est pas possible à l'air libre le long d'une voie ferrée ? Que trouve t-on le long du T3 ? Du T2 ?
Voici en image ce qui est fait à quelques minutes en tram de la Petite Ceinture et qui peut être reproduit sur la Petite Ceinture ferroviaire.

Romain Paris 14 janvier, 17:51

Pour relier quoi à quoi, franchement ? Autant le développement des TC est nécessaire en alternative à la voiture sur l'espace public, autant sur la PC, cela n'a plus grand intérêt au regard de la réalisation du T3 et de l'absence quasi complète d'interconnexion avec le reste du réseau RATP.

Chapeau 15 janvier, 01:05

Une petite étude la RATP concernant ce fameux maillage entre la Petite Ceinture et le réseau métro notamment.



lucia 15 janvier, 19:09

Pour aller où ? Les gares points montrés sur la carte montrent que ces endroits sont déjà desservis.

runtime_error 15 janvier, 20:36

@ Romain et Lucia : Ce qui est défendu ici c'est une liaison d'intérêt régional avec des interstations plus longues qu'avec le T3, en site propre, et qui met en relation les grandes artères radiales de transport. Cette liaison ne doublonnerait pas le T3 car elle n'a pas le même objectif : Elle sera plus rapide et plus fiable, et conviendra plus aux trajets de moyennes à longues distances, alors que les T3a et b assurent une desserte fine mais lente, en voirie. Elle permettrait ainsi de délester le T3 (Le T3a est déjà en limite de saturation). Par ailleurs, en tant que ligne de périphérie elle assurerait le rôle assigné au projet de métro Grand Paris, mais dans un délai et des coûts de réalisation considérablement réduits.
Je précise tout de suite qu'il ne s'agit pas d'un fantasme comme certains voudraient le croire, mais bel et bien d'un besoin identifié par les usagers : Voir ici

Syl2013 janvier, 14:39

Les espaces à l'aire libre :
- Une voie de circulation dédiée à la circulation douce (vélo, rollers..). Le revêtement du sol doit être lisse et homogène. Le passage suffisamment large pour pouvoir se croiser et permettre de la circulation à pieds.
- Des espaces calmes (bancs aménagés pour lire..)
- Des espace laissés sauvages & inaccessibles au public (pour préserver la biodiversité)
- Équipements sportifs (du genre de ceux disponibles sur l'ile aux signes)

Les gares :
- Cafés,
- Bibliothèque
- Magasins,
- Restaurant,
- Locaux associatifs

Les tunnels :
- Restaurants,
- Magasins,
- Boite de nuit ? (il me semble qu'il y avait qlq "Raves" pirates à une époque..)
- Toilettes publics aménagés
- Prolongement des voies de circulation (éclairage à prévoir). Les tunnels ne doivent pas être des barrages à la circulation douce.

Prévoir également :
- Des poubelles,
- Fontaines
- Wifi
- Vidéo surveillance..

5 «je suis d'accord»

Bruno 13 janvier, 15:26

Et tout cela sans crise économique et énergétique ?

Galtar 13 janvier, 18:09

Un transport tramway de type T 4 , gérer par la SNCF, et cela permettra de garder la PC dans le RFF... (réseau ferré de France). Et pour un transport de FRET léger pour la réactivation de l'ancien triage de l'évangile dans le 19ème et de la gare de marchandises des Gobelins dans le 13ème. Des aménagements d'espaces vert est largement possible autour de PC et préserver la faune et la flore car le train ne pollue point....(Je tiens a préciser, si un transport FRET léger circule sur la PC, les dernières séries de locomotives diesels électriques de la SNCF du type BB 75000 ou 60000 ne polluent guère..)

6 «je suis d'accord»

Romain Paris 14 janvier, 17:48

Avec la réalisation du T3, il ne faut plus rêver à faire circuler des trains ou des trams de voyageurs sur la petite ceinture. Les besoins de banlieue à banlieue sont largement plus importants, et les financements limités. De plus, il n'y a pas tant d'interconnexions que cela de possibles, et les décisions d'investissement dans les TC sont prises dans une logique de maillage et de réseau. Par contre, la question du fret reste à poser, d'abord sur les infra existantes et pourquoi pas sur les tronçons en tunnel.

Outlandos d'Amour 13 janvier, 22:15

Je vois deux projets possibles.
Le premier : un tramway dans un jardin. Permettre la circulation des piétons et de trains-tramways côte à côte. Une partie de la plate-forme serait rendue au rail, à deux voies bien entendu avec à la même hauteur des voies réservées aux circulation piétonnières et cyclistes. Là où la largeur ne permettrait pas cette cohabitation le ferroviaire serait seul en piste.
Deuxième projet : plate-forme ferroviaire pure au gabarit UIC maximal pour circulation de trains de tous types, y compris lourds, de sorte qui puissent être réintroduits des trains de jonction ou de marchandises. Des rames de banlieue assureront les dessertes locales de voyageurs.
Dans les deux cas les voies seraient électrifiées avec de la caténaire lourde. Il serait absolument exclu de retirer à la PC son caractère ferroviaire. Personne n'a besoin de davantage de "coulées vertes" qui ne servent à rien la nuit étant donné le nombre de tunnels, en particulier sur la rive gauche. Celle installée à la place de la section Bastille-Saint Mandé est un massacre et un échec cuisant dans un pays qui est et doit rester attaché à son chemin de fer. Ne répétons pas les erreurs du passé.

8 «je suis d'accord»

Jacqueline 14 janvier, 12:14

Préserver l'unité de cet espace, ne pas le morceler, car c'est un corridor écologique précieux.
En faire un espace de promenade accessible au public, tout en préservant la biodiversité. Peut être certains endroits limités pourraient être complètement protégés et non ouverts au public , pour permettre à la faune (ex chauve souris), et la flore de ne pas être dérangés ou piétinés. Le reste ouvert à la promenade , tout en utilisant et valorisant la poésie et la respiration un peu sauvage de cet endroit unique, pas de promenade trop urbanisée, mais de la végétation en liberté et pas trop d'aménagements urbains, sinon le strict nécessaire pour l'accessibilité et la sécurité des promeneurs.
Des cours de botanique, des oeuvres éphémères ou pérennes d' artistes , faire appel à des artistes qui travaillent sur le lien avec le paysage et le végétal, des jardins partagés . Le transport n'est plus possible de nos jours car à de nombreux endroits des immeubles ont été construits très près de la petite ceinture.
Réhabilitations des gares pour des usages artistiques et culturels.

L'existence de cet espace exceptionnel de respiration dans une ville très dense, et d'où on peut avoir selon les lieux une très belle vue sur la ville, doit être respecté, pas d'urbanisation, ni de construction.

9 «je suis d'accord»

lucia 24 janvier, 12:50

Pour GALTAR 15 janvier.
Bonjour Galtar, comme Jacqueline l'évoque, certains morceaux pourraient être fermés au public soit pour des raisons écologiques soit pour des raisons de sécurité. On n'est pas obligé de faire le tour complet de Paris à pied, mais on pourrait en emprunter certains morceaux. Et puis en hiver, eh oui en hiver aussi, vous enfilez un manteau et un bonnet (ça existe encore) et vous sortez prendre l'air pour aller à votre but, un peu a pied, un peu en transport en commun. Respirez ! :-)

Florence 14 janvier, 13:53

La petite ceinture doit être un endroit où se conjuguent nature et déplacements (doux évidement), espaces verts et ouverts, liberté et sécurité, arts et biodiversité.
Et j'aimerai rappeler à nos très bavards amis masculins fans exclusifs de train, qu'il y a d'autres façon de se déplacer que le rail et que l'essentiel des déplacements à Paris se fait... à pied !
On a la possibilité sur les tronçons en plein air et les courts tunnels de la petite ceinture de créer des voies piétonnes ou cyclables sans voiture où les piétons pourrons se déplacer en toute sécurité, à l'abri du bruit et des pollutions dues aux véhicules à moteurs. Les enfants pourront courir et jouer sans risquer de se faire renverser ! et cela, c'est inestimable. La flore et la faune, la vie, autre qu'humaine, y est déjà installée et cela doit être respecté en protégeant toute cette biodiversité
Les usages possibles et immédiats de la petite ceinture sont nombreux mais nous devons aussi garder ces espaces libres de toutes constructions pour pouvoir, dans 10, 20, 30 ans y imaginer des aménagements répondants à ces besoins futurs.

9 «je suis d'accord»

saraly 14 janvier, 14:30

Et qu'est ce que vous proposez pour les tunnels de plus d'1km de long dans le XXème ? Parce que des Buttes Chaumont jusqu'à la rue de Bagnolet il n'y a quasiment que du tunnel. Il faudrait de toute façon faire des travaux d'aménagements pour créer des issues de secours.
Tout le monde n'a pas la chance de pouvoir aller à son travail à pied ! Sur une métropole aussi grande c'est un peu surprenant de considérer que se déplacer à pied est suffisant.
Il peut y avoir des aménagements verts réversibles sur les tronçons sud et sud-est oui, mais pourquoi vouloir transformer toute la petite ceinture en espace vert ?? Surtout sur des sections où c'est impossible. L'idée de tramway dans la partie nord-est est tout à fait pertinente et nécessaire pour les habitants des quartiers traversés.

Galtar 14 janvier, 18:51

Bonsoir Florence, oui j'admet que je suis un passionné du train, mais aussi de la nature.... Je rappelle sans cesse dans ce forum, je suis pour une vocation ferroviaire sur la PC.... Pour du long terme, la PC peut jouer un véritable role

dans le grenelle de l'environnement. Peu de personnes en parle ici, mais dans 20, 30 ans, le climat et la température terrestre aura bien augmenter, donc encore plus de pollution due a l'activité humaine...Déjà en France, presque tout se transporte en camion, qui pénalise le train... Une idée de FRET léger sur la PC, peut etre un grand facteur dans ce secteur en berne, pour le relancer et commencer a réduire un nombre de camion entrant sur Paris...Les magasins et entrepots sous la gare des Gobelins, sont d'accord d'après une étude de RFF pour de nouveau utiliser le FRET par le rail..Pour le transport des voyageurs, je doute que RFF, en garde l'utilité sur les 23 km, mais le secteur EST, vers le 19 et 20ème arrondissement peut accueillir un tramway comme celui utilisé pour le T 4, cela permettrai de désenclaver certains quartiers loin du T3 b,et garder la PC dans le RFF. (réseau ferré de France).Le train ne pollue point, et les dernières séries de locomotives électrique diesel utilisé par la SNCF,(BB 75000 , BB 60000), ne polluent guère..Un grand nombre de personne souhaite une coulée "vert" sur la PC, mais pas besoin d'etre architecte que par endroit cela est quasiment impossible...Je veux point influencer personne, mais jusqu'à présent, aucune de ces personnes qui souhaitent cette coulée "verte", peut m'expliquer comment une promenade peut se faire dans des tunnels de plus de 1 km ?? Qui va gérer la sécurité ? Payer par qui ? L'entretien de ces tunnels, car qui dit promenade "vert", donc plus la propriété de RFF, est à la charge de la ville de Paris... Etes vous pret a payer plus d'impots locaux, car si une une coulée "verte" se fait, il faut l'entretenir...Idem, par endroit pour l'installation d'ascenseurs dans les nombreux tunnels, leurs entretiens coutera beaucoup d'argent..Je pense que la faune et la flore peut etre mieux protéger si la PC retrouve une vocation ferroviaire, le mieux sur les 23 km ! Seul RFF aura le dernier mot.. Cordialement.

Chapeau 15 janvier, 01:17

Rappelons que Paris n'est pas que Paris car cette commune de 2 millions d'habitants est située dans l'une des PREMIÈRES région économique d'Europe et qu'elle est entourée d'autres pôles économiques qu'on peut rallier à pied mais aussi et plus efficacement en transport ferroviaire.

Voici une étude de la RATP concernant le maillage "excellent" de la Petite Ceinture.
http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-ext...

3.1.2 Correspondances

La Petite Ceinture Ferroviaire Est bénéficie d'un excellent maillage : la ligne est en correspondance avec deux lignes de RER (le futur terminus d'EOLE se trouvant à Évangile), neuf lignes de métro et une vingtaine de lignes d'autobus. En revanche, elle n'est en correspondance avec aucune ligne de bus provenant du secteur est de la banlieue.

Stations	*Correspondances*
Évangile	RER E (Eole), Tram T3 vers Épinay/Villetaneuse et bus n° 54
Parc de la Villette	
Corentin Cariou	Métro ligne 7
Ourcq	Métro ligne 5
Manin	Bus n° 60 et 75
Botzaris (en souterrain)	Métro ligne 7bis
Pyrénées (en souterrain)	Métro ligne 11
Rue de la Mare	
Gambetta (en souterrain)	Métro ligne 3, bus n° 60,61, 26, 102 et 69
Rue de Bagnolet	Bus n° 26 et 76
Maraîchers	Métro ligne 9 et bus n° 57
Porte de Vincennes	Métro ligne 1, bus n° 62, 86, 351 et PC2
Trousseau	PC
Porte Dorée	Métro ligne 8 et bus n° 46
Porte de Charenton	Métro ligne 8 et bus n° 87 et PC1
Bercy	PC
Boulevard Masséna	PC
Bibliothèque F.M	RER C, Métro ligne 14 (Météor), bus n° 132, 89 et 62

lucia 15 janvier, 19:04

Absolument d'accord. On peut se déplacer...à pied !
Nous avons déjà tout l'indispensable pour nous déplacer vite lorsque nous sommes pressés : tramway, métro, bus.
Et DEJA, il faut emprunter ces moyens de transport pour pouvoir aller marcher dans la verdure.

Galtar 15 janvier, 21:07

Bonsoir Lucia, donc l'avenir pour vous sur la PC, c'est faire le tour de Paris a pied ??.... En hiver aussi ??... Dans des tunnels de plus 1 km de long, y'a t-il du plaisir a marcher dans un endroit sans que jamais que les rayons de soleil ne pénètrent ??..
C'est curieux de vouloir faire la PC une "coulée vert", alors que déjà par endroit cela est impossible...Quoi qu'il soit de l'issu de ce débat, seul RFF fera les vraies concertations de ses projets sur la PC, et de garder ou non l'intégralité des 23 km... Cordialement.

Philippe 14 janvier, 15:31

Je pense qu'il est essentiel qu'il y ait des espaces verts ! il en manque cruellement à Paris contrairement aux autres capitales européennes. Les parties de tunnels pourraient etre transformées en zone "artistiques" avec

des expos etc... Il faut penser aux personnes qui ont leur appartement qui donne directement dessus ! Le bruit, la pollution visuelle d'un tramway passant sous leurs yeux serait assez déprimante !

13 «je suis d'accord»

Chapeau 15 janvier, 00:55

Je vous laisse apprécier le tramway T2 qui est certainement nuisible comme vous pouvez le constater.Cliché ASPCRF

L'association Sauvegarde Petite Ceinture vous propose de débattre de la Petite Ceinture ferroviaire et de son avenir ce mardi 15 janvier dès 18h45 au cinéma La Clef.
> http://petiteceinture.org/Mardi-15-...

Joachim 14 janvier, 16:57

Utilisons ces espaces pour recréer les jardins potagers individuels à Paris, comme ils le font dans beaucoup de villes européennes et même sur les toits des immeubles new-yorkais. 10 ou 20m2 par "foyer", une gestion par des assoces agroécologiques qui prodigueraient des conseils de plantation, récoltes, engrais Bio, etc., une rotation des terres, des visites régulières par les écoles primaires... => redonnons la terre aux Parisiens et apprenons aux générations futures à bien l'utiliser ! Redonnons vie à la terre parisienne ! MERCI

9 «je suis d'accord»

Galtar 15 janvier, 21:51

Bonsoir Joachim. En tout cas, c'est pas en utilisant une infrastructure ferroviaire qui peut jouer un véritable role dans le grenelle de l'environnement que cela changera la vie des parisiens...Les villes européenne utilisent le transport ferroviaire sciemment,surtout pour le transport du Fret. En France, tout se transporte par camion, hélas surtout les derniers km, qui pénalise le transport Fret ferroviaire en France..Ma question, sur les 23 km de la PC, c'est de faire des plantations, récoltes,etc...Meme dans les tunnels ? Sur les ponts ?.. En hauteur ?...C'est dommage que la plupart des personnes qui veulent une "coulée verte", j'imagine ne doivent pas trop se manifester contre le réchauffement climatique, la déforestation, le sauvetage du transport Fret en France (eh oui, tout se transporte par camion donc plus de pollution !)...Dans les générations futures, la température globale terrestre aura bien augmenter, avec de lourd conséquences sur la santé des " parisiens" et son agglomération, dues aux particules, des voitures, camions, activités humaines...Dans 20/ 30 ans, il sera déjà bien trop tard pour prendre des mesure contre l'effet de serre...Le transport ferroviaire, a un role a jouer dans l'avenir contre le réchauffement climatique !
Mais l'idée est bonne pour apprendre aux générations de respecter la terre...
Cordialement.

Romain Paris 14 janvier, 17:35

La petite ceinture constitue l'un des derniers espaces "sauvages" de la capitale, où la nature a été laissée relativement livrée à elle-même, mis à part un élégage régulier. C'est aussi une réserve de biodiversité exceptionnelle (pipistrelles, renards). Cela pourrait constituer un espace naturel linéaire très original, au sein duquel des portions aménagées pourraient servir de lieux d'observation. Sur d'autres portions moins intéressantes au plan écologique, une promenade réservée aux circulations douces (vélos, draisine sur des portions de voies conservées) à l'image du Natur-Park Suedgelaende à Berlin.

12 «je suis d'accord»

Syl20 14 janvier, 23:20

L'argument écologique et peu nuisible du train me paraît un peu excessif.
Bruit : Un tram fait du bruit, surtout s'il circule sur des rails, ne nous mentons pas.
Génération de particules : (frottements des systèmes de freinages..). Cf étude de l'Observatoire Régional de Santé Ile-de-France sur la pollution de l'air dans les métros & RER
Déchets liquides : Fuites inévitable de graisse et liquides chimiques en tout genre
Pollution indirecte : Un train circule au pire au diesel au mieux à l'électricité, comment est produite cette électricité ?..

Toutes ses pollutions augmentent immanquablement avec la fréquence du trafic. Hors je vois ici souvent exprimé l'intérêt de mettre en place une ligne à haute fréquence & à usages multiples (transport de marchandise, de passagers..). Donc oui, cette ligne à haute fréquence me semble incompatible avec la mise en place d'un espace apaisé.

Encore une fois les espaces verts, calmes & à l'air libre manquent dans Paris (cf classement des villes occidentales ayant le plus d'espace vert / habitant). C'est donc une chance historique et unique de soulager un peu notre grouillante capitale.
Accessoirement on ne peut pas vraiment objecter que les bois de Boulogne et Vincennes soient dans Paris, ni qu'ils bénéficient à tous. On ne peut pas non plus louer leur quiétude écologique, ils sont longés/traversés par des autoroutes et un périphérique aux trafics incessants !

Par ailleurs ne sous-estimons pas l'importance des progrès technologiques en cours. Les véhicules d'aujourd'hui polluent 2 fois moins que ceux d'y a 10 ans ! Qui l'aurait dit ? Qui peut dire quelle sera leur pollution dans 10 ans, dans 20 ans ?
Qui peut prétendre que l'après pétrole ne sera pas résolu par des bio carburants de deuxième ou troisième génération ? Qui peut dire que l'hydrogène ne permettra pas de faire rouler les véhicules du future ?
L'argument de l'après pétrole, là aussi, me semble un peu cavalier pour justifier la réouverture du transport ferroviaire sur la PC.

Par contre et pour être clair, je ne conteste pas l'intérêt général du transport collectif par rapport à celui de transport individuel, je ne conteste pas non plus le besoin de réduire le nombre de véhicules dans nos rues, je conteste simplement l'image idyllique que prêtent certains au transport ferroviaire.

5 «je suis d'accord»

Chapeau 15 janvier, 00:41

Le zéro bruit n'existe pas. C'est scientifiquement prouvé aussi.

A part sur des rails, je ne vois pas trop comment faire rouler un tramway efficacement.

On peut aussi admettre "objectivement" que la région Ile de France (lorsque l'on est à Paris) n'est pas agricole même si 80% de son territoire l'est !

S'il est si dangereux de rouler à l'électricité, pourquoi ne ferme t-on pas le métro et les 32 000 km de voies ferrées pour améliorer notre environnement ?
Les voitures automobiles fuient aussi, c'est un faux argument.

Soyons lucide un instant : il y a des besoins en transports et espaces verts URGENTS à Paris et en Ile de France : pourquoi opposer ces concepts ?

On bénéficie en Île-de-France d'une ligne de chemin de fer de 23 km, la Petite Ceinture ferroviaire faiblement utilisée qui permettrait en deux/trois ans de répondre efficacement à ces urgences et besoins.

Nous vous proposons de débattre de l'avenir de la Petite Ceinture mais aussi de la découvrir sous tous ces aspects ce mardi 15 janvier dès 18h45 au cinéma La Clef.
> http://petiteceinture.org/Mardi-15-...

Chapeau 15 janvier, 00:45

Il est tout de même plus agréable de voyager au sein de ce paysage.
Cliché sur le T2 ASPCRF

Galtar 15 janvier, 22:25

Bonsoir Syl20, en France, la SNCF a récemment renouveler son parc moteur de locomotives dites "diesel"..La SNCF, utilise des locomotives "électrique diesel", pour les lignes non électrifiés, car pas d'installations de caténaires...
"Un train circule au pire au diesel, au mieux à l'électricité, comment est produite cette électricité"..... Je vous invite a vous informer sur les engins moteurs de la SNCF en France sur google... Deux références de locomotives "électrique diesel" : BB 75000 , BB 60000.. Tout vous sera expliquer.
Pour qu'il s'agit des véhicules dans le futur, je tiens a rappeler que le réchauffement climatique est déjà bien enclencher par l'activité humaine ! Je vous invite a consulter idem sur google, les conséquences a long terme dans 30, 40 ans, comment sera la vie humaine, que d'ici là sera bien plus difficile due à l'augmentation de la température de la surface terrestre...Je pense pas qu'une "coulée verte" sur la PC réduira le nombre de particule sur Paris... L'image idyllique me parait le contraire, car beaucoup de personnes qui veulent en faire une coulée "verte", je pense pas qui'ils connaissent en détails la figuration particulière de la PC... Sans cesse, je rappelle que la PC, propriété de RFF ,est toujours relié aux principales gares de Paris, dont un raccordement toujours actif, celui de l'évangile dans le 19ème arrondissement pour la déserte du port de Gennevilliers..La PC, construite soit en remblais, en hauteur, en tranchée profonde, de longs tunnels de plus de 1 km, ne peut accueillir une coulée "verte " sur ces 23 km....

runtime_error 15 janvier, 22:52

Personne ne dit que le transport ferroviaire est totalement « vert ». Par contre, le ferroviaire reste le moyen de transport motorisé le plus écologique.
Le bruit : Il est incontestable, tout comme l'est celui de la multitude de bagnoles qui circulent dans Paris et qui créent ce bruit de fond permanent.
Les particules : Peut on raisonnablement croire que la quantité de particules rejetées par le transport ferroviaire est comparable à ce que rejettent, encore une fois, toutes les bagnoles, notamment les diesels ? L'importante

concentration de particules dans le métro et le RER provient du fait qu'il s'agit d'un milieu clos, où les particules ne peuvent se disperser. Sur la PC, les promeneurs seront bien plus intoxiqués par les particules issues de la circulation automobile que par celles émise par le tramway…
Les polluants liquides : Les voitures et les camions en répandent aussi. Beaucoup plus. On trouve fréquemment des véhicules routiers en mauvais état alors que les véhicules ferroviaires sont bien mieux entretenus. Et puis on arrive aussi à faire pousser du gazon entre les voies du tramway.
L'énergie : Certes le transport ferroviaire en consomme. Mais il détient la palme de la meilleure efficacité energétique, et cela est encore plus remarquable en milieu urbain : Au moins deux fois plus efficace qu'un bus, quatre fois plus efficace qu'un véhicule individuel.
Et les aménagements non ferroviaires de la PC, ils ne vont pas consommer de l'énergie ? L'éclairage ? Les boutiques, les restaurants, dans les tunnels et ailleurs ? Le Wifi ?
Je pense qu'il est dangereux de nier la crise de l'énergie. Espérer que les progrès technologiques vont nous permettre de l'éviter c'est être d'un optimisme suicidaire. Tout comme ceux qui pensent que ces mêmes hypothétiques avancées technologiques nous éviteront le changement climatique. Ces deux événements sont bien partis pour nous rattraper bien avant que nous soyons en mesure de les affronter. L'avenir ce n'est pas de continuer d'assouvir notre soif grandissante d'énergie en recherchant des nouvelles sources dont le bilan global finit par s'avérer négatif, mais au contraire de réduire drastiquement notre consommation d'énergie. Dans le domaine des transports cette réduction peut être obtenue en optant pour des modes de déplacements plus sobres tels que le ferroviaire.
Les espaces verts : La PC ce n'est pas partout comme dans l'ouest du XVème. C'est aussi de nombreuses zones non arborées, des tranchées sombres, de longs tunnels ou tranchées couvertes… Bref des espaces verts réduits, morcellés et répartis de manière inégale. C'est à se demander si ceux qui défendent l'idée d'une promenade continue et exclusive ont connaissance de l'aspect de la PC sur l'intégralité de son tracé !
Enfin pourquoi focaliser sur la PC ? Encore une fois, est-elle vraiment adaptée à une transformation en promenade exclusive et continue ? Les Parisiens vont retrouver les voies sur berges. Ce sera quand même franchement plus agréable de s'y promener que sur la PC non ?
N'est il pas plus sage, et respectueux des besoins de tous, d'envisager un compromis, c'est-à-dire des aménagements verts pour les Parisiens partout où cela est possible sur la PC, associé à un moyen de transport efficace pour tous, Parisiens ou non ?

Syl20 15 janvier, 23:59

Merci pour vos réactions claires et argumentées, bien sûr ici personne ne changera vraiment de position mais les avis auront été émis de part et d'autre, ce qui est l'objet du débat.

Galtar 16 janvier, 09:42

Tout à fait d'accord !
Cordialement.

Jmlonze 14 janvier, 23:25

voir ci-joint un article que j'avais écrit 10 ans auparavant, mais toujours valable dans ses principes

6 «je suis d'accord»

Chapeau 15 janvier, 00:42

Et très instructif aussi !

Sophie Animatrice 15 janvier, 10:02

Les contributions concernant l'usage ferroviaire, le tramway et les espaces verts, la Nature sont nombreux et c'est bien normal ! Nous pouvons dors et déjà appréhender les différents points de vue et avons commencé la synthèse du thème Déplacements qui sera enrichie des débats en réunions ateliers dans les arrondissements. Je vous invite donc à vous prononcer sur les sujets qui sont toujours en ligne. **Avez-vous des idées pour développer d'autres usages : les loisirs, la promenade, la culture, les arts, des activités** qui mettraient en valeur ce lieu à part que vous décrivez tous ?

1 «je suis d'accord»

Ybré 15 janvier, 21:21

Je propose de développer la plantation d'arbres fruitiers. Même s'il ne s'agit pas de grandes récoltes, les fruits éventuels pourraient être distribués gracieusement à des personnes démunies.
Parallèlement, un défi pourrait consister à collectionner un maximum type de fruitiers et pour chacun d'eux, de variétés.
yb

VOLFONI 15 janvier, 14:48

Le tramway T3 assure une desserte "fine" et locale des quartiers traversés. Il manque à Paris une desserte "lourde" en rocade de type métro ou RER (ou TRAM-TRAIN). La petite ceinture est l'endroit idéal pour réaliser cette desserte complémentaire de ce qui existe déja. Tout en préservant la bio diversité sur les talus et dans les abords, elle permettrait en outre un véritable "cabotage" pour le fret.

9 «je suis d'accord»

Ybré 15 janvier, 18:14

Le choix collectif peut, à mon sens se résumer simplement : de quoi avons-nous besoin et combien d'argent y a t il dans le pot commun ?

A titre personnel, je ne pense pas qu'il faille à tout prix doubler la ligne T3 A&B avec une autre ligne de tramway. Par ailleurs, c'est un investissement lourd.
Je me prononce pour la réalisation à court terme d'une piste cyclable et piétonière arborée pour occuper l'espace où la petite ceinture a emprise. Ce choix :

- ne détruit pas le terrassement et évite ainsi d'hypotéquer l'avenir (au cas où la ligne de tramway est surchargée)
- il permet d'occuper à moindre coût l'espace où se déroule la "p. ceinture"
- il n'engage pas des dépenses inconsidérées qui endette plus encore le pot commun.

YB

5 «je suis d'accord»

runtime_error15 janvier, 20:50

On est justement en train d'investir au minimum 20 milliards d'Euros pour le métro du Grand Paris, une infrastructure qu'il va falloir créer de toutes pièces, et dont le rôle pourrait être assuré par la PC une fois celle-ci réhabilitée. Et ceci dans un délai et un côut considérablement réduit par rapport à ceux du métro Grand Paris.

Lucia 15 janvier, 18:57

Une piste cyclable doublée d'un chemin pieton serait peut-être le plus utile. Surtout pas une chaussée partagée : les cyclistes roulent souvent très vite et les enfants et autres pietons ne sont jamais tranquilles. Pour ce qui est de la piste cyclable, on pourrait l'utiliser pour relier les diverses stations de tramway, de métro ou de bus. On pourrait y installer de petits commerces, de petits cafés de proximité dont bénéficierait aussi la partie piétonne. Quant à elle, outre qu'utile pour la promenade, on pourrait aussi l'utiliser pour un pédibus (accompagnement des enfants à l'école à pied, encadreés par des accompagnateurs). Je ne pense pas qu'un moyen de transport supplémentaire tel que un autre tramway ou métro soit utile. Le infrastructures sont certes indispensables, mais quand on se déplace il faut aussi qu'il reste des endroits en où aller, en plein air et dans la vedure, ici ce serait le cas. Pour encourager les jeunes à faire du mouvement, il ne suffit pas de les envoyer au centre de loisir pour y faire du sport. L'activité physique doit faire partie du quotidien. Il faut encourager les gents (qui le peuvent) à marcher.

7 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 15 janvier, 19:28

Avez-vous tenté d'emprunter la coulée verte à vélo....??? Et bien c'est une catastrophe... Je fais du vélo, je suis écolo et je milite pour un tram-train sur la ceinture... Comme vous le dites, le partage avec les piétons est problématique, d'où une séparation physique nécessaire et affreuse... Sur la coulée verte, pour y accéder il faut grimper plein d'escaliers ou bien faire des zig-zag au milieu des aménagements pas du tout pensés pour le vélo... Au bout, rupture brutale avec l'Opéra, grand escalier, suppression du tablier des voies et descente en croisement au boulevard, feux rouges, etc... J'oublie en plus les immondes opérations immobilières qui ont densifié les quartiers limitrophes... Les talus de la Ceinture restent verts eux au moins... Les aménagements de la Ville sont bien mièvres à côtés... et le tracé qui passe la moitié du temps en tunnel....
Et j'oubliais le plus important, avoir un but...!!! un fil continu... La coulée verte n'a aucune but aucune liaison, d'un côté on bute sur l'Opéra derrière un parking à 15 m de haut et de l'autre on bloque au niveau du Périph parce que Saint-

Mandé a préféré des logements juteux...!!!! Pensez-vous vraiment que si on touche à la Ceinture, ils ne vont construire qu'une piste cyclable dans un jardin ? Il faut impérativement garder la thématique ferroviaire et conserver les voies pour des trains historiques...!!! Rénover les belles gares XIXe. N'oublions pas qu'un tiers de la ligne est utilisée aujourd'hui par la ligne C du RER... Il est aberrant à une époque où Paris est sursaturé sur tous les types de transport (métros et RER bondés, périph. bloqué jour et nuit...) de laisser tomber le voyage dans la ville des parisiens pour 2 jours par semaine de balade et encore....!!! Et la balade en train !!!

ybré 15 janvier, 21:02

Je suis d'accord avec ce point de vue. J'ajoute : le coût.
Il est sans cesse rappelé l'endettement important du "pot commun" (endettement qui à un coût sur le pot commun). Un lourd investissement tel que l'installation d'un tramway est prématuré.
Parallèlement l'aménagement vélo ne condamnera pas à un aménagement ferroviaire ultérieur, à + 40 ans.

Jpplejardinier 15 janvier, 22:06

D'abord et avant toute chose : une concertation d'un mois alors que le projet est déjà bouclé : ce n'est pas de la concertation !
La Petite ceinture est ce dont une ville a besoin le plus : un grand terrain vague, appel à la rêverie, lieu de petites aventures (promenade pour chien, herborisation, flirts,etc...). Refuge des SDF ,bien mal considérés par les urbanistes de l'APUR : non seulement notre société n'est pas capable de leur donner ce à quoi ils devraient avoir droit (un travail, un toit) mais il faudrait qu'ils demeurent invisibles.
Son extension circulaire fait de la petite Ceinture un élément idéal de trame verte : quelque chose d'un peu mieux que l'actuelle pseudo trame verte (on a entouré en rouge les bois de Boulogne et Vincennes et on les a reliés par une flèche : ça ne fonctionne que sur le papier).
De grâce, laissons respirer la ville. Gardons une place pour la rêverie.Soyons zen : ne rien faire est souvent une action de plus grande portée que d'agir pour le plaisir d'agir.

8 «je suis d'accord»

Antoinette GUHL 15 janvier, 23:51

Ce qui est important est de préserver la continuité de la petite ceinture, d'éviter toute construction quelle qu'elle soit. Préserver les espaces verts dans Paris doit être un objectif pour toutes et tous. Nous avons besoin d'espace de respiration. Un aménagement léger en promenade peut y être pensé mais il faut garder l'ame du lieu et surtout le préserver de toute fragmentation et de toute construction.

11 «je suis d'accord»

Phil31 16 janvier, 23:12

Je suis d'accord et sans oublier un retour possible à sa vocation première qui peut permettre de désengorger des axes saturés.

Sandra 16 janvier, 11:01

Bonjour à tous, quel que soit votre avis, voici celui d'une parisienne habitant et travaillant depuis plus de dix ans dans le 19e arrondissement de Paris près du périphérique et de la petite ceinture.
Actuellement locataire dans un immeuble situé sur le boulevard périphérique, j'ai subit et accepté pendant plusieurs mois les inconvénients des aménagements liés au prolongement du T3
en pensant retrouver la tranquilité du quartier après les travaux, mais ils se sont agravé depuis la mise en circulation du tramway : bruit, vibration, et défiguration du paysage sont devenus notre quotidien, un tramway passe devant nos fenêtres toutes les 3 ou 4 minutes, et nos immeubles sont tous reliés par des fils électriques peu esthétiques.
Ces désagréments ont finit par me convaincre de déménager, et j'ai décidé d'acheter un petit appartement dans l'un des nouveaux immeubles en cours de construction dans le quartier de l'Ourcq (et de m'endetter pour vingt ans), séduite et influencée par les panneaux publicitaires des promoteurs citant et représentant clairement la fameuse et très attractive coulée verte (promenade plantée cycliste et piétonnière) tant désirée et attendue par les riverains.
Je découvre aujourd'hui le site internet, et je m'étonne de voir autant de personnes en faveur du passage du tramway sur la petite ceinture. De nombreux immeubles (anciens ou nouveaux, sociaux ou en accession) sont construits à proximité immédiate de la voie férée, certains l'intégrant dans des jardins privés ou partagés.
Qui peut vraiment désirer voir passer un véritable train (car un tramway est bel et bien un train) devant ses fenêtres ou dans ses jardins, plutôt qu'un piéton ou un cycliste ? Comment des promoteurs ont ils pu ainsi vanter la coulée verte si elle n'est pas définivement validée ? Et pourquoi la coulée verte serait elle réservée au sud ouest ? Pourquoi le nord est de Paris, longtemps délaissé, devrait il toujours être sacrifié ? Le nord est de Paris possède déjà de nombreux moyens de transport : T3, métro, bus, autolib, vlib. Un tramway serait inutile et couterait très cher. Déjà confontée aux nuisances du T3, j'espère de pas l'avoir fuit pour me retrouver face au T8...

11 «je suis d'accord»

philippe 16 janvier, 12:22

Je me retrouve dans la même situation et je suis entièrement d'accord avec vous !

saraly 16 janvier, 14:42

A croire que les riverains du XIXe se sont passés le mot pour ce site. Un peu dommage qu'il y ait très peu d'habitants du XXè qui viennent donner leur avis.
C'est un peu bizarre en effet que la mairie ait accordé ces permis dans le quartier de l'ourcq alors que le projet de rehabilitation de la PC n'est pas encore complètement défini.
Je voudrais juste nuancer et donner mon avis d'habitante du XXème. Près d'où j'habite la PC est en tunnel sur 4km, à part 200m à l'air libre avant le Parc de Belleville. Si il n'y a pas de projet de tramway (et pourtant c'est nécessaire, mais j'ai déjà expliqué pourquoi) nous n'aurons pas de coulée verte non plus (je le rappelle, tunnels en continu de plus de 1km).
Pendant que les habitants du XIXème pas trop mal desservis en transport auront un jardin à leur pied, les habitants du XXe continueront de s'entasser dans les bus, de marcher plus de 10min pour rejoindre une station de métro et de ne pas

profiter des vélib à cause des côtes de gambetta, ménilmontant et belleville. Mais ils pourront profiter des 200m de jardin de la rue de la mare !! juste en dessous du parc de Belleville, donc pas forcément l'endroit ou de la végétation est nécessaire. Je ne cherche pas à opposer les habitants, mais j'en ai un peu marre d'entendre l"argument de "pourquoi le nord-est devrait-il toujours être sacrifié ?" alors que si il n'y a pas de tramway le XXème oui sera sacrifié, encore une fois. Je ne vois pas quelle autre utilisation ces tunnels pourraient avoir. Et de toute façon il est déjà prévu de réaliser des jardins partagés sur les abords de la PC au niveau de ce secteur ourcq. Le transport ferroviaire et la nature ne sont pas incompatibles (vous trouverez beaucoup de photos sur ce site le démontrant).
Enfin personnellement, j'ai habité plusieurs années à 15m d'une station de tramway T1, à cet endroit il circule en site propre et passe littéralement sous les fenêtres d'habitants et entre des immeubles. et je ne me rappelle pas avoir été dérangée par le bruit.

runtime_error 16 janvier, 21:13

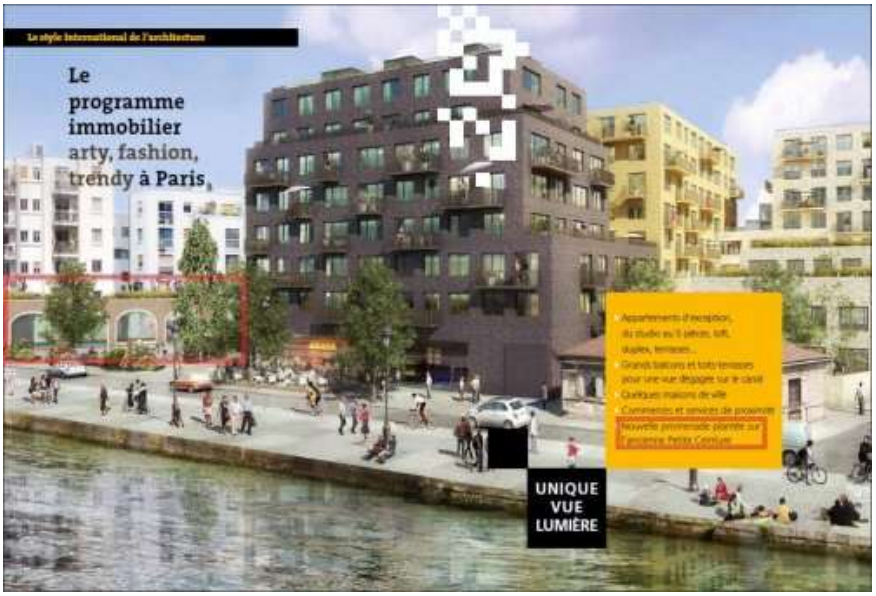
Sincèrement, je suis désolé que vous vous soyez faite rouler dans la farine… Je pense que vous faite allusion à l'aménagement Ourcq Jaurès ? Dans les brochures promotionnelles que j'ai pu consulter sur ce programme je n'ai cependant pas vu d'allusion à une coulée verte, la proximité dela PC y est mentionnée, mais sans aucun commentaires sur son utilisation.
Selon ce qui est vraiment écrit dans la brochure que vous évoquez (Attention au mensonge par omission), vous pouvez peut être négocier un rabais en arguant de publicité mensongère…
Par contre, le site de la mairie du XIX regorge de comptes rendu de conseils de quartier indiquant clairement que RFF est propriétaire de la PC, et n'avait pas l'intention de s'en séparer (Du moins jusqu'à tout récemment. Mais on évoquait alors déjà le tram). Ne jamais croire un promoteur, mais plutôt vérifier avec des sources institutionnelles !
Maintenant je peux me tromper, mais la situation de ces nouveaux logements ne semble, au vu des plans, pas si catastrophique que cela : Les immeubles ne sont pas bâtis en limite de parcelle, comme cela a pu être le cas dans les années 70 - 80, et il y aura des jardins partagés entre les bâtiments et la PC. Et puis si un jour un tram y passe, il y a de la place pour des dispositifs anti bruit naturels et peu coûteux (talus végétalisés) qui devrait réduire suffisamment le bruit des circulations pour que celui ci reste inaudible dans le brouhaha Parisien. Son implantation hors voirie sur voie classique réduira également la propagation des vibrations.
Bref, je pense qu'en cas de prolongement du T8, vous ne retrouverez pas la situation dont vous vous plaignez avec le T3.
En espérant vous avoir rassurée…

Sandra17 janvier, 10:13

SARALY : dix minutes c'est vraiment pas beaucoup. Moi aussi sur mon boulevard périphérique je suis à dix minutes des deux métros les plus proches : à 10 min de la porte pantin (qui descend en plus jusque la place stalingrad au lieu de prendre la rue de l'ourcq), et à 10 min de la station danube (sur la fameuse ligne qui tourne en boucle et en sens unique). L'idéal pour moi aurait pu être le bus 60, mais il fait le tour du parc des buttes chaumont et je dois donc récupérer le bus 75. Enfin bref, au final, je vais travailler à pied ! Je marche pendant 25 minutes tous les matins, et j'arrive au bureau en pleine forme et de bonne humeur ! En

chemin deux collègues qui habitent un peu plus loin me dépassent parfois en vélo ou en trotinette :-). Des collègues qui habibent en grande banlieue ou dans des petits villages ont une demi heure de trajet en voiture pour rejoindre la gare... Tu ne te rends pas compte de la chance que tu as. On ne peut pas mettre une station de métro devant chaque immeuble, et dix minutes c'est une bonne moyenne. Les gens en général et les parisiens en particulier ne marchent pas assez... C'est pourtant bon pour la santé et le moral !

RUNTIME_ERROR : si, la brochure d'un promoteur cite bien et représente clairement la coulée verte (nommée promenade plantée). En voici un extrait, la coulée verte est ici encadrée en rouge (en espérant que l'image a correctement été intégrée à mon message).



saraly 17 janvier, 11:11

Je mesure tout à fait la chance qu'ont les parisiens d'avoir un réseau aussi dense. J'ai habité en proche et lointaine banlieue, en province et à l'étranger, j'ai pu comparer et voir qu'en effet nous avons en effet un réseau très dense, bien maillé et rapide. Mais la densité du réseau n'est pas la même partout, et le coeur du XXème est très mal desservi. Les quartiers proches du périphériques avaient ce problème mais vous avez dorénavant le tramway. Moi je suis à 10min d'une station et en effet je ne suis pas la plus à plaindre, certaines personnes ont des temps plus importants. De plus comme à cet endroit le réseau est mal connecté nous devons souvent marcher 12-15min pour rejoindre des stations sur d'autres lignes en fonction des trajets à effectuer. L'arrondissement est perché sur une colline et présente des dénivelés de plus de 50m, ce qui n'est pas évident pour tout le monde. Je vous invite à consulter la page 46 de l'étude prospective sur le devenir de la petite ceinture phase 1 de l'APUR qui met bien en évidence l'absence de desserte par des transports en commun lourd (metro, tram ou rer) dans les quartiers de la rue de la mare et de la rue de bagnolet.
Enfin comme je l'ai déjà dit, le bus 26 qui parcourt tout le 20e par la rue des pyrénées (et suit le parcours de la PC) est en sur-saturation, 3e ligne la plus fréquentée sur le reseau RATP et plus de 43 000 personnes en 2011 (on a

construit des lignes de tramways pour des frequentations moindres en province). Un nouveau bus a été créé il y a qques années pour doubler la partie gambetta/porte de vincennes mais la fréquentation est toujours au plus haut. Il y a donc bien un besoin très fort sur ce tronçon pour une desserte "lourde".
Et ne vous inquiétez pas dans le XXe on marche beaucoup, pas le choix ! J'ai 20-25min de marche sur mon trajet de 45min pour aller travailler personnellement.

Par contre pour la publicité montrant la coulée verte, comme disait runtime_error, c'est de la publicité mensongère vu qu'à ce jour aucun projet n'est acté concernant l'avenir de la PC.

Sandra 17 janvier, 12:05

Oui c'est vrai, certains bus sont très empruntés, toujours pleins... et rares ! Il faudrait 'simplement' augmenter leur nombre !!! Les bus parisiens sont 'propres' à présent (ne polluent pas).

saraly 17 janvier, 13:07

La fréquence est déjà de 5 minutes en heure de pointe pour la ligne 26 (et comme je disais le bus a déjà été doublé sur un tronçon), mais il arrive très souvent qu'on attende un bus 15 min pour en voir arriver trois d'un coup. Mais je pense que ce problème est surtout lié à la circulation parisienne fortemment embouteillée. Pour cela il faudrait un site propre mais la rue des pyrénées n'a déjà qu'une seule voie dans chaque sens. Il faudrait aussi augmenter la capacité des bus avec des bus articulé mais je pense qu'en raison des nombreux virages et de l'etroitesse des rues parcourues c'est impossible (sinon je ne comprend pas pourquoi il n'y en a pas déjà !). Je ne vois pas de possibilités d'améliorations dans l'état actuel. Le tramway améliorerait grandement la desserte avec un tracé en site propre et une plus grande capacité (4fois plus qu'un bus).

Chapeau 17 janvier, 23:08

Sandra et autres internautes, le parisien est avant tout piéton ! C'est son premier mode de déplacement loin devant le bus, le vélo, puis le métro et loin derrière le RER !

Nicolarchitecte 16 janvier, 12:49

Quelle concertation...!!! Une étude à la va-vite pour mieux préparer les élections... et en plus très limité dans le temps… Mme la future mairesse, dans l'hypothèse où vous seriez élue, permettez moi d'insister sur la nécessité d'avoir des projets de ville ambitieux et imaginatifs, de vraies idées, pas du rafistolage de bouts de ficelles vertes, qui signeront la destruction de la Ceinture et de son intégrité.... La ville a une âme qu'il faut préserver et entretenir, pas arriver avec les bulldozers en disant qu'on est les meilleurs et qu'on va tout casser...!!! Vous signerez la fin de la municipalité de gauche à Paris ; les parisiens, ne vous détrompez pas sont très très attachés à leur Petite Ceinture... Ce n'est pas parce que l'on décide que l'on ne fait pas d'erreurs… !!! Regardez le résultat des Halles à Paris sur 50 ans d'aménagements… !!!
Au sujet de la Ceinture, les questions sont de plus en plus orientées... On sent bien que vous savez

parfaitement ce que seront les projets...!!! Les loisirs, la promenade...??? etc...
Mais bon sang ! Passez-vous votre temps à la promenade ? Personnellement, je ne m'accorde de la balade que 2 jours par semaine, dans le meilleur des cas, le week-end, et encore quand c'est possible... Car à la maison, il y a le rangement et les devoirs... Il ne reste que vraiment peux de temps à la balade, éventuellement le dimanche au bois de Vincennes... ou bien alors ne vaut-il pas mieux être enfant en bas âge ou retraité ?
Le thème de la balade est très consensuel, tout le monde est d'accord mais personne n'ose juger les aménagements une fois réalisés… Aucune voix ne semble s'élever contre la Coulée Verte, et pourtant… !!! J'ai habité pendant 40 ans Daumesnil alors la gare de Reuilly et la Coulée Verte je connais parfaitement, et malheureusement, franchement, Je suis vraiment dépité face à tant d'ignorance, de saccages, de massacres, et à la satisfaction générale de la médiocrité urbaine…
Regarder attentivement la réalisation de la Coulée Verte permet de se faire une idée de la catastrophe qui attend la Ceinture...!!! Je vais être très précis : tout d'abord les extrémités, le plus important, ce qu'elle relie finalement, non traitées :
1- 1ère extrémité, la jonction Opéra et place de la Bastille : destruction du viaduc des Arts et de la gare de la Bastille, rupture brutale sur un vaste parking immonde derrière l'Opéra, à 15 m du sol, et aucune liaison avec l'Opéra ni continuité jusqu'à Bastille. La Coulée bute donc sur le néant, le vide. Je ne parle pas des aménagements cyclistes, inexistants sur le viaduc. Trop dangereux de mêler piétons et cyclistes, donc ils sont avenue Daumesnil... Ce n'est donc pas une voie pour les cyclistes… Cela devient mixte, cycliste et piétons à partir du tunnel de Reuilly, et là, il faut une séparation physique en béton de 1 m de haut, très dangereuse, avec rebords, biroutes et potelets de rigueur…
2- 2ème extrémité, la butée sur le périphérique... La ligne s'arrête net sur le Périphérique, avec un « superbe » champignon métallique escalier, (quelle œuvre ambitieuse !!!) et on longe le Périph. Pendant une bonne distance pour rejoindre enfin difficilement le bois de Vincennes. Encore une fois un aménagement à la hâte sans concertation avec Saint-Mandé qui a préféré un juteux programme de centaines de logements. Adieu continuité jusqu'au lac de Saint Mandé.... Lamentable...!!! Comment voulez-vous emprunter la Coulée Verte pour aller au bois de Vincennes au plus court ? Personnellement, je ne la prends plus, et j'emprunte l'avenue Daumesnil qui a une âme elle au moins avec son superbe viaduc de la PC…. !!!
3- Entre temps, pour justifier les aménagements miteux, enrobé noir et bordures de pavillonades, les emprises de la SNCF ont été dévorées par les immeubles sans esprits : Surcouf, place Massa, un immeuble de 8 niveaux digne des plus noires années 60... Exit le beau viaduc ferroviaire métallique qui structurait le quartier... Cette fois, on a une mini-placette minable… en superbe bitume noir… super pour les gamins…
4- Aménagement gare de Reuilly, Une densification étouffante, avec des immeubles de 12 niveaux, et une architecture digne des années noires de 1930… Le programme de logements est énormes et les aménagements bien petits, certes un jardin à la place des voies ferrées (ils n'ont même pas gardé une voie avec un wagon ancien), mais une toute petite piscine de 25m et c'est tout… Un aménagement colossal avec pas moins de 1000 logements… !!! Et vous appelez ça la Coulée verte ?
5- Les aménagements de la bifurcation de la ligne de Vincennes vers la Ceinture au-dessus de l'avenue Arnold Netter… Même sanction, ils ont démonté le pont métallique qui structurait le quartier et laissé celui en béton immonde… Il le fallait pour construire des centaines de logements en carreaux de salle de bain… Encore une fois, il y a un petit jardin au centre, en effet, mais quel jardin … !!! Vous pourrez faire un peu de toboggan et de balançoire, en faisant la queue… L'imagination des élus de la Ville n'a pas de limite… Ce jardin est une véritable catastrophe encore une fois…. Et pour le vélo, au lieu de pouvoir passer sur le viaduc ancien en restant à niveau, on descend une grande pente, avec chicanes à angles droits et feux rouges au bouts pour bien casser l'élan, et en face on a une côte très dure… Super pour le Vélo…. !!!
Comme vous le voyez, les précédents aménagements ont éveillé le désir et la curiosité, et finalement ont laissé place à une très très grande déception… Et aujourd'hui la Coulée Verte n'a finalement été que le prétexte à la construction de programmes de logements densifiant encore la Ville. Et finalement en 40 ans, je n'y retourne plus jamais, aucun intérêt…
Pour la Petite Ceinture, tout d'abord, il faut la conserver dans son intégralité, car commencer à la tronçonner signifiera son arrêt de mort à long terme. D'autre part, même dans la logique de la promenade, il faut conserver tous les aménagements qui lui conserveront son âme : garder toutes les gares, les guichets, les accès existants, les escaliers, colonnades, les frontons décorés (celle de la ligne C du RER ont bien été rénovée), quitte à les reconstruire, avec les quais, les restaurer, les rénover, éventuellement, avant réouverture de la Ceinture dans 10 ou 20 ans (quant elle redeviendra vitale), transformer ses voies et gares en musée du train pour le moment, âme de la Petite Ceinture dans l'esprit des parisiens et occasionnellement envoyer des trains à vapeur en marche à vue pour une boucle touristique et historique de la ville de Paris ; Il y aurait un monde

fou (il n'y a qu'à voir le succès des trains historiques envoyés sur la PC ces dernières années) pour faire un voyage dans le temps, entre les enfants et les touristes ; au niveau sécurité, il suffit de prévoir des personnes de surveillance et de ne pas rouler trop vite tout simplement... N'existe-t-il pas de nombreux trains touristiques qui renaissent un peu partout en France ? L'ex musée du train de Saint-Mandé, qui a malheureusement fermé il y a quelques années à cause encore une fois d'une opération immobilière, ne cherche t'il pas sa voie justement ?
Un aménagement minimum et peu onéreux est possible, ce n'est pas la peine d'en rajouter à chaque fois soit disant au nom de la sécurité…. !!! Sur la coulée Verte, il y a pléthore de biroutes, potelets, rebords, glissières inutiles et autres escaliers glissants… Mais tout cela coute très très cher et fait la joie des entreprises de BTP… Mais dans la pratique, cela ne sert strictement à rien, c'est moche et c'est dangereux… !!!
Il suffirait de tout conserver de A à Z, garder toutes les voies ferrées, une servirait à la flânerie ferroviaire et verrait occasionnellement des trains à vapeur historiques circuler en marche à vue… !!! L'autre voie pourrait être temporairement recouverte de simple terre battue blanche et non d'asphalte immonde et dangereux… Certes avec la terre battue on se salie plus les chaussures, mais on n'est pas dans son salon non plus, le bitume est désagréable et un danger pour les petits ; cela obligerai aussi les vélos à rouler lentement… Et on n'a pas besoin des poteaux en béton, bordures à la con, et casse-gueule, ou potelets mortels… !!! C'est pire de vouloir séparer les flux avec ces aménagements. Le remède est pire que le mal… Attention car les services de toutes les Mairies françaises adorent les catalogues de VRD en papier glacé qui salissent toutes nos villes (Voirie, Réseaux, Divers…) et uniformise les aménagements…
Il me semble que je vous fais là des propositions plus que concrètes. Je vous en supplie, arrêtez les aménagements dignes des DDE de province… Faire simple, logique, imaginatif. L'esprit de la Ceinture c'est justement TOUT PARIS, la ville qu'elle entoure, qu'elle encercle, qu'elle embrasse… !!! Coupée en morceau, cela ne signifiera plus rien dans l'esprit des parisiens… et ne justifiera même plus la balade… Une balade qui tourne en rond, c'est toute l'âme de la Ceinture ; Elle est avant tout ferroviaire et si un jour on va se promener entre ses gares, c'est pour mieux imaginer et rêver cette invitation au voyage, à la découverte, à la rêverie ; et tôt ou tard nous aurons besoin d'elle car le tramway sera saturé… Quand on voit qu'aujourd'hui toutes les lignes de métro sont bondées le matin… Une horreur !!! Les éventuels aménagements minimums comme dit plus haut doivent être strictement réversibles. Un train est souvent plus écologique que les aménageurs qui amèneront toujours du béton… !!! Et lorsque le béton sera coulé, il sera trop tard. La Coulée Verte est morte… Méfiance donc, quand on entend que l'on veut « taper le ballon » sur la Ceinture… Quel beau gachis… !!! Un potager le long des voies conservées est plutôt dans l'esprit de conservation du site et les talus ferroviaires ont de tous temps été complémentaires. Le Jardin du cheminot ne date pas d'hier… !!
Le temps de ma grand-mère qui me racontait son voyage dans les années 30 sur la Ceinture n'est pas si loin ; elle me parlait avec émotion du chef de gare qui hurlait « Charonne » à l'arrivée d'un vapeur… !!! Par pitié, ne tronçonnez pas cet espace unique… !!! Ce serait signer son arrêt de mort, et arrêter d'écouter les inepties du STIF et de l'APUR qui ne pensent qu'à découper les morceaux pour les distribuer en tous sens sans logiques et sans direction, sans âme…
La logique de la boucle est justement de lier toutes les Portes de Paris qui sont aujourd'hui très urbanisées… Aller contre cette logique, est un non-sens et c'est ne pas prendre en compte l'urbanisme et de l'histoire de la Ville de Paris…. !!!
D'autre part, il faut arrêter de tirer sur les anciens et les « vieilles idées » aussi, au contraire il faut vivre avec eux et nous sommes les anciens de demain. Et les « vieux cons » avaient contrairement à ce que disent certains de très bonnes idées… Par soucis de logique et d'économie quand on voit aujourd'hui le gâchis de la Petite et de la Grande Ceinture, victimes de cette guerre entre politiciens, entre l'état et la Ville…. !!! Et les parisiens paieront les factures comme toujours… !!!!

11 «je suis d'accord»

Sandra 16 janvier, 14:04

Bonjour Nicol. Tu habites où ? Certainement pas dans le 19e arrondissement...
Personnellement je suis née et j'ai toujours vévu dans le 19.
Et j'ai vu le quartier se transformer : de la place Stalingrad au parc de la Villette, en passant par l'avenue Jean Jaures ou l'avenue de Flandre, les parkings sauvages ont disparu, et les habitants et les touristes ont remplacé les délinquants (dealers).

Longtemps délaissé, le nord est de Paris a été récemment réhabilité. La municipalité a beaucoup investi pour mettre notre qurtier en valeur, et c'est réussi !
Je suis enfin fière de dire que j'habite dans le 19. Il ne nous manque plus que la coulée verte pour relier le parc de la Villette au parc des Buttes Chaumont.
Les personnes qui militent pour le passage du tramway sur la petite ceinture n'habitent pas à proximité des voies férées.
Certains riverains n'ont cas se pencher à leur fenêtre et tendre les bras pour toucher les rails...

Galtar 16 janvier, 23:25

Bravo nicolarchitecte, enfin un beau discourt concret !!!

Sandra 17 janvier, 08:00

Nicol, il faut arrêter de vouloir à tout prix faire et refaire encore et sans cesse le tour de Paris (et de soi même), en bus, en tram, en métro... Les transports en commun existants font déjà le tour de Paris. L'argent il faut l'investir dans les grandes banlieues et les petits villages (et c'est une parisienne 'pure et dure' qui parle) où beaucoup de mes collègues ont une demi heure de trajet en voiture pour pour rejoindre la gare. Il faut relier les banlieues à Paris et entre elles, et construire un réseau "en toile d'areignée". A Paris faut développer davantage les autolib et sécuriser nos pauvres vlib vandalisés.

Galtar 17 janvier, 11:05

Bonjour Sandra, je pense pas que si une "coulée verte" sur des "portions" de la PC, car sur l'intégralité cela est impossible, qu'elle soit "laisser propre"... Il faudra l'entretenir, qui sera à la charge de vous les "parisiens", car étant céder si un tel projet a lieu à la ville de Paris... Donc à la charge de vos impots..Pas beaucoup de personne a évoquer ce sujet, mais la PC étant gérer par RFF (réseau ferré de France), permet de gérer cette infrastructure sans que les parisiens doivent payer cela.. Si la PC est céder, ce sera à vous, à l'entretien des infrastructures, des tunnels, des ponts, de payer... J'invite tout le monde a consulter sur Google, le role véritable de RFF, car beaucoup je pense, ignore que la PC appartient à RFF, et pense qu'on cède un morceau de terrain comme si de rien n'était !... Cordialement.

Chapeau 17 janvier, 23:05

Rappelons que la Petite Ceinture ferroviaire servait aux parisiens à faire le tour de Paris pour éviter son centre et aller en banlieue.

La Petite Ceinture a un intérêt régional, voir national, d'où la nécessité de conserver les 23 km de la Petite Ceinture ferroviaire dans le giron de RFF

Si l'on prend votre raisonnement Sandra, la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture ouest, le RER C, n'a aucune utilité pour les parisiens vu qu'il existe déjà le bus PC1.

Effectivement, aucun parisien ne se rend de la Porte Dauphine à la Porte de Clichy dans des trains de 220 mètres de long avec une capacité de 1500 places environ, je vous l'assure !

En revanche, il est utile aux banlieusards comme moi car cela évite de prendre un hypothétique bus ou tramway qui serait beaucoup plus lent que le train et qui n'aurait pas le même service rendu.

Nicolarchitecte 18 janvier, 12:24

Bonjour à tous, Sandra, Au niveau bruit ce n'est pas le même bruit mais ce n'est pas la même puissance non plus... Vous n'avez pas consulté les cartes du bruit parisiennes de la Préfecture comme je vous l'ai suggéré...!!! 50 dB pour le tramway c'est ridicule et 80 dB minimum pour le périphérique, c'est presque un avion à réaction...!!! Vous oubliez que les décibels répondent à une courbe logarithmique et donc 50 dB comparé à 80 dB est ridicule...!!!! votre appréciation est totalement erronée ou purement psychologique... par habitude d'entendre ce léger suintement et la cloche peut-être...!!! On n'est tout simplement pas habitués à cette nouveauté. On est habitué en revanche aux klaxons des Autobus ou des moteurs à explosion...
Au sujet des coûts ils n'ont jamais été répercutés de la sorte sur le ticket en Ile de France.... Et les 800 Millions d'euros du tram sont à relativiser avec les maigres aménagements à prévoir sur la Ceinture... C'est presque un milliard d'euros, le tramway, c'est colossal...!!! Mais il est vrai que cela inclus aussi la requalification des tous les Maréchaux, cela valait-il la peine...?? Car aujourd'hui tout l'argent a été engouffré dans cet aménagement dénoncé par la Cour des Comptes...
Au sujet des rocades, Pensez-vous que je fasse le tour de moi-même en défendant des idées qui sont pertinentes et concerne tous les parisiens...???!!!! Regardez le fiasco des projets sans direction valable, la logique de la RATP ces dernières décennies a été de mélanger un bout de rocade et un bout de radiale... Cela a donné la ligne C du RER, qui emprunte la Petite Ceinture puis part au Nord sans raisons... Total, cette ligne est à moitié endormie et roule toujours au ralenti... La ligne 14, même logique, mais la différence c'est qu'elle est très rapide dans la partie centrale, en revanche regardez le tracé... Aucune logique. On a préféré le court terme au long terme, pour flatter les politiques encore une fois... Au sujet du nombre de rocades donc, vous faites erreur, la seule rocade ferrée existante en service sont les deux lignes de métro 6 et 2 surchargées....!!! Rien d'autre... Et avec rupture de charge en plus, comme le nouveau T3a et b... Je ne m'habitue pas à ce nom....!!! Et les Autobus, par exemple, le 26 et le 62 sont surchargés aussi... et encore avec rupture de charge...
Les Ceintures, Grande et Petite, sont les rocades parisiennes du futur à moindre coût et qui peuvent être rapides ; elle complètent le maillage fin des autobus ou tramways. Regardez le réseau de bus et Tram de 1920 (date de la l'âge d'or des tramways avant destruction), Les tramways étaient souvent parallèles aux lignes ferrées de transport.
Figurez vous qu'hier soir, je tente le tramway.... Pas de bruit épouvantable,

arrivée en silence au milieu du boulevard... Mais tramway bondé, heure de pointe...!!! 18h00 Porte de Versailles... Arrivée Porte de Vincennes à 19h00.... 11km et 1h exactement de trajet... Cela fait du 11 km/h...!!! C'est clairement un escargot, une lampote...!!! Même un autobus irai plus vite... Sans compter les à-coups et soubresauts, les vire voiries compliquées... La Ceinture ne présente d'ailleurs aucune courbes serrées comme le Tram, source parait-il d'un bruit gênant à 50 dB...!!!!

gilloua73 16 janvier, 18:26

bonjour tout le monde.oui,je sais,je n'habite pas paris mais j'y suis né.vous ou moi,on a une ville magnifique.alors je propose,pourquoi pas,un tajet velo-rail com.me il en existe beaucoup en france.quand je vois tous ces touristes ,on pourrai leur faire voir paris autrement.j'ai pratiquer le velo-rail a saint maximin dans le var et aussi a coté de belley dans l'ain.je peux vous dire que les gens ont trouver ça formidable.on pourrai en garder une partie de la petite ceinture pour justement pratiquer ce genre d'activiter. bien sur,il y aura toujours des difficultes pour tout le monde.mais quand on habite paris,on s'est ce que c'est les nuisances.alors faire quoi ? je pense que les raleurs raleront toujours et ma foi,qu'ils proposent des solutions.on vit en communauté donc il y aura toujours des difficultes ?voila,une petite idée ? pourquoi pas. oui,je vais me repeter mais j'habite en savoie a cote des stations et la aussi,il y a des nuisances.mais il faut preserver le tissu economique, non ? alors parisiens et parisienes,viver votre ville

1 «je suis d'accord»

Sandra 17 janvier, 08:07

Le vélo-rail me semble être une bonne idée pour la petite ceinture, un bon compromis, et certainement beaucoup moins bruyant qu'un tramway...

Galtar 17 janvier, 11:24

Faire du vélo dans des tunnels.... Sans oublié que je rappelle sans cesse, que la PC toujours intégré aux principales gares parisiennes, qu'une coulée "verte", ne pourra se faire dans son intégralité des 23 km... Beaucoup personne qui souhaitent cette coulée "verte" ou piste cyclable ne connaissent pas l'architecture de l'intégralité de la PC, surtout qu'il existe toujours une infime partie "actif", avec son raccordement de l'évangile pour le port de Gennevilliers.. Cordialement

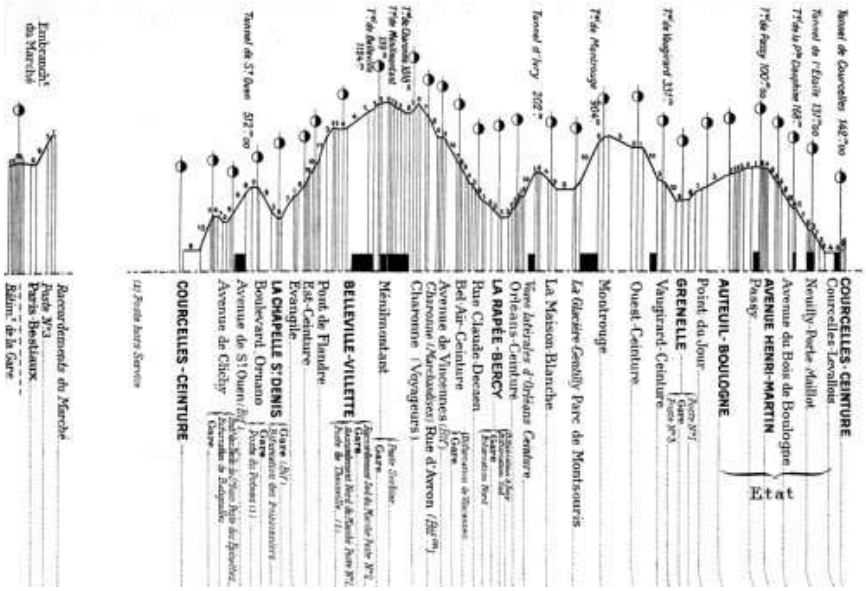
Chapeau 17 janvier, 22:52

Petit élément important concernant la Petite Ceinture ferroviaire, ce n'est pas pas plat ! Il y a donc des pentes !

Je ne connais pas beaucoup d'amateurs de vélo qui gravissent en hiver comme en été la butte Montmartre à vélo !

Celles et ceux qui ont assisté à la projection du documentaire La Belle aux voies dormantes ont pu voir un membre de l'association faire du vélo rail sur la section sud. Il explique que ce n'est pas facile alors que lui même fait du vélo à Paris !

Admirez donc le profil de la ligne !



Galtar 17 janvier, 23:06

Merci pour l'éclairage précis de la Petite ceinture chapeau.. Cordialement !

Marc 17 janvier, 07:48

Il me semble que le développement durable doit être pris en compte, nous avons une des villes les plus denses au monde. À l'avenir, avec le réchauffement climatique, toutes les études tendent à prouver qu'il faut augmenter les espaces verts. Donc une promenade plantée serait un choix judicieux. Pour les partisans du train ou tram-train, il ne faut pas oublier les nombreux immeubles et habitants qui se retrouveraient entre un train et un tramway. Il s'agit souvent des HLM de la ville de Paris , je pense qu'il faut bien réfléchir aux nuisances que ces habitants subiraient encadrés par deux moyens de transport.

Galtar 17 janvier, 11:15

Bonjour marc, cela fait plaisir que vous parler du réchauffement climatique, pour la PC, un transport léger est envisageable que se soit voyageur/fret avec l'aménagement de murs "naturels" d'arbres pour les nuisances.. Sans oublié qu'en France, les dernières générations de motrices, locomotives de la SNCF ne polluent point.

Chapeau 17 janvier, 22:46

Tant qu'à utiliser la ligne pour du transport ferroviaire, autant mettre un véhicule électrique car ça ne pollue pas !

Je vous laisse prendre connaissance de cette photo prise sur le T2 avec : un immeuble, des riverains, un tramway, des jardins, une piste cyclable, une ligne de chemin de fer (Paris > Versailles). Tout cela cohabite à merveille !

Nicolarchitecte 17 janvier, 10:54

Bonjour à tous, c'est curieux cet acharnement contre les transports publics et le rail en général... Consultez donc une carte du bruit parisienne en Décibels....!!! Et vous verrez que le tramway sur les maréchaux n'a aucun

impact, en comparant avec une section sans tramway bien sûr... Et le pire à Paris, le Périphérique, les carrefours, les grands boulevards... Personne n'ose dire que les autobus avec moteurs à explosion, camions, poids lourds et flux de bagnoles sont gênant dans Paris... La plus grande pollution parisienne est bien due à la bagnoles...!!! Pollution visuelle, pollution sonore, pollution de l'espace public, pollution chimiques....!!! Alors, aucun avantage le tram ? A quand les vrais quartiers tranquilles dans Paris d'ailleurs sans voitures...? La Municipalité préfère s'attaquer aux faibles, la PC... Facile... Mais bon sang regardez le résultat du T2....!!! De vrais potagers sur les abords du tram... Et d'ailleurs, le T3 n'a t-il pas de la verdure entre ses rails...? Le jardin du cheminots ne date pas d'hier, et nous n'avons pas besoin de la Mairie pour créer des jardins aux abords de la Ceinture.... Ils inviteront certainement les promoteurs, c'est ça le vrai risque....!!!! (cf. Courrier conseil de Paris du 14 nov. 2011, qui "n'exclut pas la construction de programmes de logements"...!!! Vous avez compris ?).
D'autre part, je vous invite à prendre votre vélo et aller sur la Coulée verte.. Vous verrez que c'est impraticable... Je suis moi même cycliste et ne l'emprunte plus aujourd'hui... C'est un vrai parcours du combattant et la cohabitation cyclistes, piétons est très dangereuse...!!! Sans compter qu'il faudra monter les remblais ou descendre dans les tranchées... Enfin, à peu près la moitié des 23 km restants sont recouvrables ou en tunnel... Que faites-vous des tunnels inutilisés ?
Je ris (jaune) quand je vois les idées de Mme Hidalgo...!!!! Quelles belles idées pour les tunnels...!!! Quelle imagination...!!! Je cite :

Que faites-vous des tunnels ?
Ils peuvent servir par exemple à du stockage de matériel. On peut aussi imaginer qu'ils accueillent des bars, des buvettes, des espaces associatifs et récréatifs, des salles de spectacle, des toilettes publiques…

Quelle tristesse...!!! Super, les assoc. dans un trou à rats... Pourquoi pas des toilettes publiques...!!! Là franchement j'hallucine...!!! La Petite Ceinture n'est t'elle que bonne à accueillir la Merde....??? Pensez-vous vraiment que des personnes qui ne songent qu'aux toilettes publiques, ont un minimum d'ambitions pour ce bel espace à valoriser. Les gares de la PC sur le RER C sont classées aux Monuments Historiques, car elles présentent un intérêt architectural et patrimonial, c'est le cas des bâtiment de l'ensemble de la PC, ne l'oubliez pas... Alors quand je vois les réflexions de certains contre les anciens... Ils n'ont rien compris... Qui a construit le métro ? les vieux cons ? Qui a construit Paris ? Les vieux cons ?....!!!! Les projets urbains dépassent les générations et sont planifiés sur des décennies, et arrêtons de se regarder le nombril en disant qu'on est aujourd'hui les plus malins comme certains....!!! Regardez un peu les autres villes européennes, qui ont moins subit de révolutions (de la voiture, par exemple), on est les derniers à avoir réintroduit les tramways dans la ville après avoir tout supprimé...!!! Quelle gabegie financière...!!! Quel gachis...!! Quand on connait les coûts des infrastructures...!!!! Qui va payer la facture ??? Nous.... Une fois de plus le coupable, la bagnole... On est tellement conditionnés qu'on n'ose même plus parler de la voiture qui est la vraie plaie de nos villes...!!!! La bagnole, n'est plus un progrès mais une régression... Personne ne songe à la remettre en cause, alors qu'elle détruit tout dans la ville, Les zones tranquilles, les places, les espaces verts... Regardez dans les villes italiennes ce qu'est une place et un quartier sans voiture...!!! La place est l'emprise des cafés et des enfants, des jeux et des vélos...!!! Pourquoi ne plante-t-on pas plus d'arbres dans les rues justement ? Il faut rendre la rue aux piétons et aux vélos dans les quartiers tranquille... et laisser la PC tranquille...!!!

Galtar 17 janvier, 11:09

Bravooooooooo !!!!!!!!!!! Cordialement !

Sandra 17 janvier, 12:33

J'ai connu le périphérique (boulevard d'indochine) sans et avec tramway, et je confirme qu'il est beaucoup plus bruyant avec.
Quant à l'aménagement des tunnels, ponts, ou voutes : la semavip (une société sérieuse chargée de l'aménagement du quartier de l'ourcq) semble prévoir

d’après un document plublié d’installer des commerces et associations sous les voutes de la rue de l’ourcq. C’est une très bonne idée. D’autant plus que certains se sont jéjà installés, notamment une location de vélo, qui semble avoir du succès. Vous n’allez tout de même pas laisser passer un tramway sur teur tête ?!

Nicolarchitecte 17 janvier, 12:56

Sandra, arrêtez de raconter n’importe quoi au niveau du bruit. Consultez les cartes du bruit de la Ville et de la Région IdF....!!!
http://www.ile-de-france.gouv.fr/La...
80 dB aux abords du Périphérique, du à la circulation, et certainement pas aux tramway.. hein...!!!!. Et environ 50 dB sur les maréchaux du T3 dans le Sud ouest...!!!Simplement le bruit n’est pas le même, un sifflement métallique pour le tramway et un roulement continu pour le flux de voitures... Mais on est tellement habitués depuis des décennies au doux bruit des voitures....!!! Vous ne vous rendez même plus compte que vous êtes envahie de voitures agressives et criminelles.... et ce dans TOUS Paris...!!!! alors le malheureux tramway et la malheureuse Ceinture, on va tout faire pour faire disparaitre le rail, plus écolo, plus propre, plus confortable, moins dangereux, plus agréable, plus convivial, et collectif... contre l’égoïsme et l’individualisme de la voiture...!!!!

Sandra 17 janvier, 13:30

Nicol, tu le dis toi même, le bruit n’est pas le même : du métal pour le tramway, et du béton pour les voitures. Le métal est plus ’conducteur’ que le béton. Le métal amplifie les bruits, alors que le béton les absorbe. Et puis c’est pas parce qu’on est contre le tramway qu’on est pour la voiture. Moi je suis contre le tramway et les voitures ’sales’ et personnelles dans Paris, et pour le métro, les bus , les voitures ’propres’ (électriques) ou partagées, les vélos... et les piétons :-)

Galtar 17 janvier, 14:13

Bonjour sandra, donc retour au moyen-age.. Avec des chevaux, des charrettes, plus de voitures dans Paris... Rendons Paris aux cyclistes et aux piétons....Les gens se rendront au travail a pied..Sandra, je pense que vous connaissez point la PC en détail comme plusieurs d’internautes, qui veulent en faire a tout prix une coulée "verte" sur la PC... Vous parler de métro,bus, ok, gérer par qui ? La RATP.. Donc,les voyageurs payent chaque mois ou quotidiennement leurs titres de transport qui FINANCE justement ces transports...(nouveaux matériels de métro, nouveaux bus non polluant, tramways..). La PC appartient à RFF, donc financer par elle,pour son entretient car si un tel projet de démantèlement de la PC serait envisagé, qui je pense pas dans son intégralité, les parties qui seront à la charge de la ville de Paris, seront contribuer a l’augmentation de vos impots locaux...Car la PC, propriétaire de RFF, entretient elle meme toute l’intégralité de l’infrastructure..(ponts, tunnels,consolidation des tranchées..etc).

Sandra 17 janvier, 14:55

Bonjour Galtar. Tu n’as donc pas tout lu : piétons et vélos oui, mais aussi bus propres et voitures partagées électriques. C’est pas le moyen age... C’est l’avenir proche !

Galtar 17 janvier, 18:47

Bonsoir sandra, effectivement la voiture électrique et le vélo, est moyen de locomotion propre, mais beaucoup de personnes, a qui je vous pose la question : la petite ceinture propriété de RFF (réseau ferré de France), donc jusqu'à présent elle gère son infrastructure (tunnels,ponts,consolidation des murs...etc), si RFF cède des portions à la ville de Paris, donc gérer par elle, qui sera un lourd fardeau financièrement, etes vous pret a une augmentation de vos impots locaux ??... Je vous invite tous a consulter sur Google, le role de RFF sur une emprise ferroviaire... Ce n'est point un bout de terrain qu'on cède comme ça !...Cordialement

Sandra 17 janvier, 19:23

Bonsoir Galtar. Tu sais certainement que pour que le tramway puisse passer sur la petite ceinture il va falloir faire pas mal de travaux, notamment dans le 19e arrondissement, car l'infrastructure est vétuste. Le cout des travaux et l'entretien de l'infrastructure sera payée par les usagers des transport en communs, le prix du ticket augmentera, c'est inévitable. Alors oui, je suis prête à payer un peu plus d'impots locaux (même si je viens de m'endetter pour vingt ans) pour la coulée verte plutôt que pour mon abonnement transport (déjà assez cher).

Chapeau 17 janvier, 22:41

Le coût des transports augmentera avec le Grand Paris Express, ne vous en faites pas !

Comme cela a été rappelé a plusieurs reprises, le coût d'entretien d'une infrastructure est important. Il est INCONTESTABLEMENT MOINS ELEVE que celui de la création d'une ligne nouvelle.

C'est pourquoi l'association Sauvegarde Petite Ceinture rappelle sa position : le maintien de la Petite Ceinture ferroviaire sur ces 23km dans le giron de RFF.
La Ville de Paris, et les collectivités de manière générales, n'ont pas la compétence infrastructure ferroviaire NI LES MOYENS FINANCIERS DE LES ENTRETENIR.

Avec une augmentation de 30 à 35% du trafic en 10 ans sur le réseau ferroviaire régional, SNCF et le STIF (absent dans cette concertation) reconnaissent que les lignes de transports sont au bord de l'implosion.

Il est donc ubuesque de priviligier des buvettes dans un tunnel au profit de l'amélioration des transports et du cadre de vie des franciliens dont les parisiens font parties.

Quoiqu'on en dise, coulée verte, transport ou buvettes dans les tunnels, il faudra prévoir des accès de secours.

L'avantage de l'usage de la ligne en mode transport, c'est que cela permet d'amortir les coûts d'investissements alors qu'un jardin simple et unique, ce n'est guère "rentable".

Le bus électrique, c'est bien, s'il peut se développer, ce sera tant mieux. Il ne pourra jamais remplacer le service d'un train. Porte d'Orléans > Gare du Nord, en bus ou en métro, ce n'est pas la même chose et pourtant, c'est le même trajet.

Fernandez 17 janvier, 15:53

Zones de verdure (jardins arborés, mais pas de jardins partagés) ou usage ferroviaire renouvelé mais ENTRETENU.

1 «je suis d'accord»

Sandra 17 janvier, 16:27

Pourquoi pas de jardins partagés ? Au moins ils sont entrenus par les participants eux mêmes ! Il y en a un dans la rue de l'ourcq... et les riverains en sont ravis :-)

Chapeau 17 janvier, 22:19

Ce qui est loin d'être incompatible avec un usage ferroviaire ! Tout le monde y trouve son compte !

Sandra 17 janvier, 17:08

A croire que certains participants (Nicolarchitecte, Chapeau, Galtar) travaillent pour une société férroviaire et ont peur de perdre leur emploi... Vous oubliez que la petite ceinture n'est pas située sur le boulevard périphérique, elle se trouve en ville, au milieu de nos immeubles !

8 «je suis d'accord»

Chapeau 17 janvier, 22:16

De l'autre côté du périphérique il y a une ville aussi, ça s'appelle la banlieue, concept souvent étranger à ceux qui ne s'y aventurent pas et qui ne nécessite pas de passeport ou de formalités à la frontière.
Le périphérique est donc une coupure physique entre deux villes ce que n'est pas la Petite Ceinture ferroviaire vu son profil si varié et écologique puisque le train, ça ne pollue pas contrairement au périph !

Je suis membre de l'association Sauvegarde Petite Ceinture qui défend le maintien de la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture sur l'ensemble des 23 Km en associant des aménagements paysagers qui impactent le moins possible la biodiversité. Je (et l'association aussi) ne suis pas salarié de RFF, SNCF, RATP, STIF, région ou autre, je suis à l'Education Nationale, bien loin de ces entreprises ferroviaires.

Il serait en revanche plus juste de se demander pourquoi les décideurs du projet ne s'expriment pas ici avec les différents parleurs puisqu'il s'agit d'un débat ? C'est là, LA question.

Galtar 17 janvier, 23:26

Hum, bonsoir sandra, certes j'ai une grande connaissance du monde ferroviaire depuis mon enfance, mais je fais partie d'aucune association,ni salarié de RFF, SNCF, ou RATP...Je suis éboueur à la ville de Paris.. La petite ceinture est pour moi l'opportunité d'un projet qui doit etre UTILE pour tout le monde, en créant des emplois,aménagement du paysage urbain, et amélioration du transport quotidien des personnes vivant sur Paris et sa banlieue...J'aime la nature, mais pour moi personnellement, la PC doit garder sa vocation ferroviaire...Les voies sur berges, sont déjà rendues aux piétons.. Idem pour la Place République... Je comprends pas pourquoi beaucoup de personnes souhaitent a tout prix en faire une coulée "verte", sur une des premières lignes ferroviaires en France, chargé d'histoire et qui pourra etre très utile dans le domaine du transport... Une coulée "verte"..Question, là en ce moment, il fait très froid, je pense pas que les gens vont s'attarder sur une "aire de promenade" par grand froid... Une ligne ferroviaire par temps froid ou chaud est utile a tout le monde et non pour quelques personnes pour leurs passions de se promener ou faire du vélo par beau temps... Cordialement.

Nicolarchitecte 18 janvier, 13:22

Bonjour Sandra, et vous, vous oubliez que les boulevards parisiens sont dans la majorité beaucoup plus bruyants que le malheureux tramway....!!! Sources : carte du bruit...

Quel acharnement contre le rail en général...!!! Regardez les équipements des autres villes européennes... Ou tram circulent en parallèle des lignes ferrées... Dans toutes la France depuis l'après guerre, on a supprimé toutes les petites lignes secondaires, tramways et autres au profit de la voiture au détriment du portefeuille des utilisateurs et aussi de la qualité urbaine... Près de la moitie du budget des villes françaises est bien souvent dépensé pour les infrastructures routières en accord avec les DDE, avec des marchés juteux souvent louches... au lieu de le dépensé dans des activités culturelles ou autres projets... Trouvez-vous qu'elle soit la solution quand on voit l'engorgement du transport individuel et égoïste partout en France...???!!! La circulation routière détruit la ville, pollution visuelle, sonore, olfactive, chimique, pollution de l'espace public...!!! et j'en passe... Criminelle à ses heures.... Il faut donc une alternative au transport individuel qui montre ses limites....!!! Une alternative, sure, écologique, rapide, économe, esthétique et collective... Le tramway en fait partie....!!!

Sandra 18 janvier, 13:52

Nicol : Les gens qui utilisent leur voiture dans les quartiers résidentiels situés le long de la petite ceinture ne passeront pas par le tramway car ils ne prennent déjà pas le bus ou le métro. On ne peut pas supprimer complètement la voiture à essence. Il faut la remplacer par la voiture électrique. Le tramway sera en grande majorité emprunté par des gens qui ne vivent pas à coté. Les riverains qui habitent à 1 ou 2 mètres de la voie férée ne veulent que le tramway passent sous leur fenêtre. Nous avons acheté un appartement... pas une gare !

Sandra 18 janvier, 08:43

En réponse aux retours de Chapeau et Galtar suite aux qq messages échangés hier :
Reconnaissez que pour les riverains habitant à proximité immédiate, dont les fenêtres sont situées à 1 ou 2 mètres de la voie ferrée, il serait plus agréable et moins génant de voir et d'entendre passer des piétons et des cyclistes plutôt qu'un train ou un tram ! La petite ceinture doit évoluer avec la ville : depuis qu'elle n'est plus utilisée, des immeubles ont été construit autour, il faut en tenir compte.
Concernant la santé des riverains, que pensez vous de l'éventuel impact des lignes à haute tension ? Personnellement j'avoue que je me pose quelques questions... Quoi qu'il en soit, ne voir des fils électriques quand on lève la tête et qu'on ouvre ses fenêtres, il faut bien avouer que c'est pas terrible.
Quant au bruit généré par le tramway, le boulevard d'indochine ne bénéficie d'aucune isolation phonique. Par contre nous subissons quelques coupures de courant depuis la mise en circulation du tramway ! C'est une étrange coïncidence...
Enfin les avantages de la coulée verte et de l'implantation de commerces et associations sous les voutes : ceci ferait revrivre l'économie locale, les boutiques et buvettes seraient fréquentées non seulement par les habitants du quartier, mais aussi par les promeneurs et les touristes. La coulée verte serait un bon complément à l'aménagement des rives du canal (et à paris plage :-).

6 «je suis d'accord»

philippe 18 janvier, 09:19

Bravo !
il est hors de question d'avoir un tram du côté du 19ème. Sandra l'explique très bien, il y a bon nombre de bâtiments qui sont a un mètre de la voie (le mien par exemple !), le T3 passe à 5 minutes à pied, et c'est totalement en opposition avec le changement de "style" du quartier !

Regardez un peu le monde qu'il y a l'été aux buttes et au parc de la Villette... Le succès des espaces verts ne sont plus à démontrer !

Sandra 18 janvier, 09:35

Bonjour Philippe. Ce plan (que je connais bien :-) montre bien la très courte distance entre la petite ceinture et les logements situés à l'ouest de ce batiment. Et ce n'est pas un cas unique. De nombreux immeubles sont dans la même situation dans le 19e.

Galtar 18 janvier, 11:12

Bonjour sandra, certes beaucoup d'arguments claires... Mais curieusement, pourquoi les riverains près du métro de la ligne 6 se manifestent point ??... RER B à DENFERT-ROCHEREAU ??..Idem pour le RER C ?..Métro 2 ??.. Faut elle pas aussi les fermer pour mettre une coulée verte..?
Si une vocation ferroviaire est approuvé, des aménagements naturels est toujours possible pour un transport léger voyageur comme le tramway T 4 (la référence du T 4 est gérer par la SNCF, qui permet de garder la petite ceinture en RFF), un transport FRET léger qui permettra de relancer ce secteur en "berne" en France... Pour moi c'est ça le véritable grenelle de l'environnement.. En France, actuellement le transport ferroviaire traverse une grave crise, peu parler des médias, tout comme la petite ceinture, un grand nombre de gare triage (FRET), sont en friche.. Mais des personnes, tout comme moi, savent que le transport ferroviaire est l'avenir et non le transport routier.. La Petite ceinture a été laisser à l'abandon en 1993, faute de trafic, utilisé par le FRET, qui je pense à l'époque lui a été fatal...Si un minimum de trafic aurait été maintenu, on ne serait point a débattre aujourd'hui pour laisser passer un simple train sur son tracer !..Nombre de grandes villes, utilisent le transport ferroviaire qui est un atout développement à l'écologie durable, qui pollue point, crée des emplois, "silencieux"..(Les trains a vapeurs sont finies !)..Meme un transport léger FRET

peut etre compatible de nos jours malgré la réticence des riverains, la SNCF a renouveler son parc engin moteur dit "diesel".(Je vous invite a taper sur Google : BB 60000 et BB 75000). Toujours pour dire qu'une coulée verte, ne peut se faire dans l'intégralité, vous allez faire pousser des arbres dans des tunnels de plus de 1 km ?? Idem, faire du vélo sans que le moindre rayon soleil ne pénètre jamais ?? Et par période de grands froid, qui utilisera cette coulée verte, a par quelques courageux sportifs du dimanche..???Et si y'a coulée verte, je rappels sans cesse , que la PC toujours relié aux principales gares parisiennes, ne pourra se faire dans son intégralité... Beaucoup de personnes ne connaissent point "en détail" la petite ceinture et configuration, qui est soit en hauteur, en remblais, de longs tunnels, en tranchées profondes, a toujours UN raccordement ACTIF dit de "l'évangile" pour la déserte du port de Gennevilliers.. Cordialement

Sandra 18 janvier, 12:22

Bonjour Galtar. Les espaces verts parisiens ne sont pas que des lieux de promenade du dimanche. Ce sont aussi des lieux de passage en semaine. Moi même je passe souvent par le parc de la villette pour rentrer le soir, et parfois je traverse le parc des buttes chaumont au lieu de le contourner... Même en hiver, et je vois des gens !

Nicolarchitecte 18 janvier, 12:44

Encore une fois, Tous les immeubles parisiens ne se situent-ils pas à quelques mètres de voies encore plus bruyantes....???!!! Une avenue est beaucoup plus bruyante que le malheureux tramways qui lui peu circuler dans un jardin. (sources : carte du bruit de la Préfecture, 50 dB pour le tram, et environ plus de 70 à 80 dB pour les grande boulevards..!!!) Mais chut, surtout, ne pas critiquer la voiture, les camions, les poids lourds, les autobus, les motos... En plus, il y a souvent la place pour tout le monde le long de la PC... Regardez en Allemagne, d'ailleurs, les tram-trains circulent dans la verdure...

philippe 18 janvier, 13:15

Galtar,
Si les personnes vivant près du RER C, B ligne 6 et 2 n'ont rien fait pour empecher la construction des lignes prêt de chez eux, c'est leur choix. Nous, par contre, n'avons absolument pas envie de voir passer un train toutes les 4 minutes devant nos fenetres ! Où habitez vous si ce n'est pas trop indiscret ? Sur quoi la fenetre de votre salon ou chambre donne t'elle ?
En outre vous dites que la SNCF a changé de Parc. Super ! il n'empeche qu'un moyen de locomotion motorisé fait du bruit ! Je ne vais pas vous l'apprendre, il me semble que c'est assez enfantin. D'ailleurs vous même mettez le mot "silencieux" entre guillemets.

Il y a aujourd'hui des systemes pour eclairer sans trop consommer. Les LEDs utilisent moins d'energie qu'un tram. Eclairons les tunnels, laissons la place aux vélos, aux marcheurs, aux expositions permanentes, à la biodiversité, au silence et à la verdure ! Peut etre que l'integralité du parcours ne peut pas etre completement utilisé mais une grande majorité oui.
Le réamenagement de la PC pourrait etre un retour au bien être à Paris.

Sandra 18 janvier, 13:20

Bonjour Nicol. Je n'ai pas besoin de consulter la carte du bruit de mon propre quartier... Je le vis au quotidien ! Ces nombres ne sont pas concrêts, et les normes légalement autorisées ne correspondent pas aux limites tolérables par les riverains. Un tramway passe sous mes fenêtres toutes les 3 à 4 minutes... Et ceci jour et nuit ! Mes voisins se plaignent également des désagréments générés par le T3 sur notre boulevard. Mais tous n'ont pas les moyens ou n'ont plus l'envie de se manifester. Les habitants des logements sociaux sont déjà bien contents d'avoir un toit et finissent hélas par se résigner.

Galtar 18 janvier, 14:03

Bonjour Phillipe, née à Paris, j'ai grandi en banlieue, mais travail sur Paris. J'habite Bobigny, ma fenetre de ma chambre donne sur un grand espace.. Idem pour le salon..A l'époque une ligne de voie ferré FRET traversait mon quartier pour la déserte d'une entrepot en plein milieu là ou j'habite..Petit retour en arrière, dans les heures glorieuses du FRET ferroviaire en France, chaque entrepot, usines, avait un embranchement particulier relié au réseau ferré de France(RFF), tout comme la petite ceinture...A l'époque, cela ne dérangeait point personne, car le milieu ferroviaire était intégré dans l'environnement que ce soit en ville ou à la campagne... Tout comme la petite ceinture, le déclin du transport FRET commencer à la fin des années 80/début 90 sera fatal partout par l'abandon de ses infrastructures, que se soit gares de marchandise, ligne comme la petite ceinture aujourd'hui.(1993 pour la PC). Ce n'est point mon intéret de nuire a votre tranquillité, simplement de garder une ligne ferroviaire charger d'histoire dans le réseau ferré de France (RFF), et de mettre un projet sur du long terme utile pour tous, créant des emplois, relancer une activité de transport logistique (FRET léger en ville),si une vocation voyageur est avéré, un tramway comme le T 4 pour garder la ligne en RFF... Dans 30 /40 ans, la température globale terrestre aura bien augmenter, il y'aura beaucoup plus de canicule, encore plus de particules nocifs..Une coulée "verte" meme par temps de canicule ne sera point utile..Petit sujet hors contexte, en ce moment tout est misé sur le transport "routier" qui est néfaste à l'environnement.. Comme la petite ceinture, un grand nombre de gare de triage en France est dans un triste état, faute de trafic, manque de volonté politique de relancer cette filière..Beaucoup de personnes parlent de coulée "verte", mais je pense pas qu'elles soient présentent pour la défense des forets,contre le réchauffement climatique, meme si c'est un autre sujet, du sauvetage du transport ferroviaire FRET en France qui a pour conséquence de mettre encore plus de camions sur les routes !.. C'est ça le véritable grenelle de l'environnement !, et non a tout prix supprimé une ligne ferroviaire qui peut jouer un véritable role écologie dans le transport pour tous, que se soit voyageurs ou FRET léger.. Cordialement

philippe 18 janvier, 14:16

Je comprends ce besoin de protéger un "monument" de l'histoire de la ville. Je peux comprendre aussi le besoin de protéger le fret, mais arretons deux minutes le délire du fret dans Paris et de ses conséquences sur l'augmentation du transport routier !! Oui les poids lourds sont nuisibles pour l'écologie (et contrairement à ce que vous dîtes, je manifeste régulièrement pour la défense des forêts). Il y a des solutions bien meilleures que celle de réhabiliter la PC pour ca, surtout qu'il y a d'autres voies ferrées dans Paris.

Sandra 18 janvier, 14:17

Bonjour Galtar. En conclusion le tramway ne passera pas sous tes fenêtres...

philippe 18 janvier, 14:19

effectivement les grands défenseurs du fret et du tramaway vivent dans le 92 et le 93... rigolo non ?

Sandra 18 janvier, 14:20

Galtar : nous avons acheté un appartement... pas une gare !

saraly 18 janvier, 15:37

Juste un petit rappel historique, les lignes 2 et 6 ont été construites au tout début du 20e siecle entre 1900 et 1910, le RER B sud et la ligne C ouest proviennent respectivement de l'ancienne ligne de sceaux et de la PC qui toutes deux ont été construites au milieu du 19e siècle. Donc les personnes vivant près de ces lignes, à moins de battre un record de longévité, n'était pas nées quand ces lignes ont été construites. Pourtant depuis 100 voir 150ans, il y a toujours des gens habitant à coté, et les lignes n'ont pas été isolées.

Si vous voulez vraiment voir ce qu'est une ligne bruyante allez voir le métro de Chicago qui enregistre du bruit jusqu'à 90dB dans les rames !! Le bruit est tellement fort qu'il ne gène pas que les riverains mais dépasse un seuil anormal pour les usagers. La bas le métro est quasiment toujours en extérieur et passe très souvent à moins de 3m d'habitations. Impossible d'avoir une conversation quand il passe à coté. Ca oui c'est dérangeant.
Les 50dB du tramway, 10 000 fois plus faibles (dB est une échelle logarithmique), paraissent bien supportables à côté, croyez-moi.
Je défends le tramway et j'habite dans le 20e, pas dans le 92 et 93, tout simplement parce que je mesure son utilité (pour notamment les 43 000 utilisateurs journaliers de la ligne 26, pas que pour moi).
Enfin je l'ai déjà dit mais j'ai habité à 15m d'une station de tramway T1 et je ne me rappelle pas avoir été dérangée par le bruit. Les bruits de ballon envoyés dans la cage d'escalier étaient largement plus désagréables. Si vous pensez avoir la tranquilité avec un espace vert vous risquez d'être décus, les gens qui parlent forts, jouent au foot, mettent de la musique fort seront nombreux.

J'ai aussi très souvent entendu des gens se plaindre des bruits des bus quand ils marquent une accélération, certaines personnes vivant aussi à proximité de voies ferrés m'ont même dit que les trains c'était bien moins désagréables au niveau du bruit que les bus. Pourtant des bus il y en a partout, va-t-on les interdire de circuler pour autant ?

Sandra 18 janvier, 16:18

Bonjour Saraly, et à quelle distance de la petite ceinture es tu à présent ? Il est vrai qu'on relativise toujours beaucoup après coup, les nuisances passées

semblent moins nuisantes dans nos mémoires. Moi et mes voisins actuels, c'est maintenant que nous les subissons, et nous ne voulons pas les revivre. Nous savons de quoi nous parlons, et nous tenons à en informer les proches riverains. Moi et mes futurs voisins ne seront qu'à 1 ou 2 mètres de la voie ferrée, pas plus...

Nicolarchitecte 18 janvier, 16:55

Bonjour à tous, à la lecture des différents messages, je découvre scandalisé les plaquettes des promoteurs qui ont rempli l'espace des anciennes usines le long du canal de l'Ourq... et je découvre votre acharnement contre la PC ferroviaire... Mais vous avez acheté en connaissance de cause tout de même...!!! Vous vous êtes bien faites avoir Sandra... Mais à la vue des plans vous n'êtes pas si près de la PC... Vous parliez d'un mètre...!!! Je suis scandalisé par ces procédés de gangsters. Vous avez dû payer bien cher au m² dans un endroit pareil...!!!! Bref vous n'êtes pas les plus à plaindre, vous avez tout à portée de main....!!!! Vous n'avez qu'à longer les canal pour aller à La Villette... ou prendre le "futur" Tram (de la PC pour aller aux Buttes-Chaumont...) Vraiment je suis écœuré de cet acharnement qui auront raison de la PC... Un tram sur la Ceinture valoriserait de toute façon votre logement.... La coulée verte n'est que de la poudre aux yeux... Encore une fois regardez les réalisations dans le XIIe, tout le monde trouve ça très bien mais en pratique, c'est vert en apparence, mais ce n'est pas si bien que ça. On oublie le référentiel terrestre, c'est haut, vertigineux, étroit aussi donc vous ne pouvez pas planter grand chose dessus avec séparations en béton des cyclistes et piétons... Peu de plantations our des raisons structurelles.... A Daumesnil, on a planté le minimum à cause des charges. Sur les viaducs, pas de miracle de structure...!!!! Jetez un œil à ma critique précise de la Coulée Verte que je connais parfaitement... Une catastrophe...
Vous aurez tout gagné dans votre quartier, les cris et les jeux de ballons, les chiens et leurs merdes et autres sur un ruban de bitume avec 3 pâquerettes tendance.... Ridicule... Mais les Parisiens auront tout perdu... C'est triste de voir l'égoïsme de nos sociétés, l'individualisme régner....
A propos des pollutions par les caténaires...!!!! Rien ne vous arrête....!!! C'est du 600 V presque comme votre prise de courant... C'est pas du 100000 V...!!!! Votre acharnement n'a aucune limite... Le transport collectif par voie ferrée est nettement moins polluant que la voiture qui nous asphyxie quotidiennement....!!!! Même électrique, la voiture reste une pollution visuelle, car elle dévore presque tout l'espace public... Ne vous y méprenez pas, un tramway devant votre immeuble vous sera utile à vous et lui donnera une plus-value énorme...!!! Nous choisissons tous nos logements en fonction des moyens de transport en général.... Mais ne rêvons pas, la Mairie nous concocte un projet extraordinaire avec des toilettes publiques dans les tunnels...!!!! Vous serez ravie...

philippe 18 janvier, 17:00

Une plus value ??? Au contraire ! Et oui moi mon appart sera à 2 mètres max de la PC ! Non au tram et non au fret !

saraly 18 janvier, 17:03

Ce n'est pas que je relativise, c'est que je n'ai véritablement aucun souvenir d'avoir un jour été dérangée par le bruit. On trouvait cela au contraire très

pratique d'avoir cette ligne juste à coté. C'était à Saint-Denis et d'ailleurs vous pouvez le constater l'expérience n'a pas été si désagréable vu qu'ils construisent depuis deux nouvelles lignes (dont ce fameux T8). D'ailleurs l'avis des habitants du 92 et 93 est loin d'être inutile vu qu'ils ont essuyés les platres avec le T1 et T2.

J'habite à qques centaines de mètres de la PC maintenant. Et j'ai autant le droit que vous de donner mon avis sur cette situation. Cela a été beaucoup dit et répété, mais il ne faut pas réfléchir avec une vision locale et personnelle (d'ailleurs si tramway il y a ca ne sera pas avant une dizaine d'années et je n'habiterais probablement plus au même endroit, donc croyez moi je ne défends pas mon beurre ici).Il faut penser oui aux quelques centaines de riverains proches de la PC, mais nous sommes beaucoup à avoir proposer des solutions pour diminuer le bruit (des études de RFF ont été faites en ce sens d'ailleurs, une de 2006 vous pourrez surement la trouver dans un commentaire je pense). Mais il faut aussi penser aux dizaines de milliers de personnes qui pourraient en bénéficier, déjà ceux empruntant la ligne 26 comme je disais, mais aussi de nombreuses personnes habitant dans le 93 (qui ont aussi leur mot à dire bien sur).
Enfin vous savez si c'étaient les riverains qui decidaient si on devait implanter des voies ferrées ou non, on n'aurait pas un réseau de métro parisien ni un réseau tgv national aussi important.
Et puis comme cela a été dit plusieurs fois cette ligne n'est pas nouvelle, en achetant un appartemment la vous auriez du vous renseigner plus sur la situation de la petite ceinture, l'étude de l'APUR proposant ce tracé date de aout 2011, et il y a eu de nombreuses études à propos de l'installation d'un tramway sur cette section (deja en 99 la liaison avec le T8 était envisagée et son utilité prouvée). Si publicité mensongère il y a eu, et bien attaquez l'entreprise qui vous a vendu cet appartement. Je trouve cela assez bizarre quand même cette distance de 1m, il y a une distance à respecter entre le bati et la voie ferrée. Je ne sais plus exactement mais c'était au moins de plusieurs mètres (c'était expliqué dans la première étude de l'APUR).

J'avais lu sinon que au début de l'ouverture du T3 en 2006 les gens se plaignaient surtout du "gong", les conducteurs avaient tendance à trop s'en servir. Sur une circulation en site propre du tramway il n'y en aura pas besoin.

Nicolarchitecte 18 janvier, 17:04

Tous les transports donnent une plus-value... bien entendu...!!! le prix de l'immobilier augme avec la proximité des stations de métro et Tram, c'est une évidence...!!! Et vu la position privilégiée de Sandra, je ne me fais pas de soucis pour elle....
Sinon l'alimentation électrique est du 750V comme le métro.

saraly 18 janvier, 17:09

Je rajouterais au propos de Nicolarchitecte que dans plusieurs villes (Bordeaux notamment) les tramways n'ont a pas de caténaire en centre ville et la conduction se fait au niveau des voies. Ca peut être une solution. (et je vous arrête tout de suite non ce ne sera pas dangereux de marcher dessus c'est prévu

pour pouvoir s'insérer dans le centre ville sans le "défigurer", leurs mots pas les miens)

Galtar 18 janvier, 17:16

Re-bonjour phillipe, oui effectivement les "grands défenseurs" du FRET, habitent hors de paris.. Quelque soit ou j'habite, ma position aurait été pareil.. Je vais pas vous apprendre que les principales gares de triage qui alimentent "Paris" et sa région sont hors de Paris..(Le Bourget, Achères, Vaires-sur marne et Villeneuve saint-georges).Dont 3 sont partiellement fermée faute de trafic et du déclin du Fret, seul le triage du Bourget est encore en pleine activité. Ce qui concerne la petite ceinture, il ne s'agit point de faire circuler des train FRET de 750 mètres de long, mais une proposition meme avéré par RFF, de faire ciruler sur certains tronçons de la PC , un transport de FRET léger.. C'est à dire, utilisé la PC, pour la déserte comme dans le 13ème arrondissement la gare des Gobelins, ou l'ancien site de la gare de l'évangile dans le 19ème. Ce n'est point un délire du FRET dans Paris, alors qu'à une époque pas si lointaine, il se fut sur la PC jusqu'en 1993..

Galtar 18 janvier, 17:25

Bonjour, sandra, certes vous n'avez point acheter une gare, un transport léger du type comme le tramway si il s'avère utile, peut etre alimenté par le sol par un "troisième rail" comme le métro.. Et pas obliger d'utilisé une caténaire.

Sandra 18 janvier, 19:44

Bonsoir à tous.
Saraly : qq centaines de mètres ! Comme les autres participants pro-tram, tu ne risques pas d'être génée par le bruit...
Nicol : tu as dû mal regarder... Les immeubles du quartier de l'ourcq (et d'autres dans le 19e) sont bien situés à 2 mètres seulement de la petite ceinture ! N'hésites pas à venir visiter le quartier...
Et nous ne sommes pas des privilégiés, nous nous sommes endettés pour plusieurs années. Paris n'est pas réservés aux personnes riches d'un coté et au logements sociaux de l'autre, le 19e arrondissement est un bon exemple de mixité sociale. Les immeubles en cours de construction dans le quartier de l'ourcq mélangent justement logements sociaux et propriétaires, parfois même dans le même immeuble.
On a bien sûr tous le droit de donner son avis, c'est le but du site, mais je pense que les proches riverains doivent être prioritaires, et nous ne voulons pas voir et entendre passer un tramway sous nos fenêtres !

Galtar 18 janvier, 21:16

Bonsoir, sandra, certes vous voulez pas d'un transport dans votre quartier, mais la petite ceinture appartient à RFF, donc elle en fait ce qu'elle veut...La petite ceinture était là bien avant !...Au pire des cas, des aménagements anti-bruits peuvent se faire... Je pense, que si tout le monde pensait comme vous, bien entendu inquiet de l'impact d'une "éventuelle" nuisance sonore, donc arretons tout les chantiers en transport..Que ce soit de nouvelles lignes de tramways, le grand "métro" express qui fera le tour de l'agglomération de Paris, les futurs autoroutes,les aéroports(pour celui de Nante, je suis contre !!).. Arretons

tout...Déplaçons nous seulement à pied et a vélo, c'est l'avenir du transport...Bref, je pense qu'à l'époque de l'achat de votre appartement, le "promotteur" immobilier aurait mieux vous renseigner sur cette "zone" que traverse la petite ceinture, car toujours propriété de RFF... Les constructions construits à 2 mètre a été une grave erreur, pas de RFF mais des promoteurs immobiliers... Cordialement

Marc Askat 19 janvier, 13:10

Bonjour,

1 - Des immeubles ont été construits a proximité :
Il y en aussi sur les bords du T2 dans les luxueux quartiers de bord de seine a puteaux et a meudon, ils ne s'en plaignent pas car les trams sont silencieux , les progrés de réduction du bruit sur les rames et la voie sont considérables et n'ot rien a voir avec ceux d'un train ou d'un tram-train, et de plus sur un viaduc, donc séparés du sol par un talus qui diminue les vibrations, pour finir en achetant ces appartements les personnes savaient que la petite ceinture n'as arrété son traffic ferroviaire fret et d'echange de materiel dans les parties ou elle est en viaduc (donc exposée au riverain car une tranchée, ça se recouvre) que depuis une quinzaine d'années, depuis, de nombreux projets sont en cours pour son réaménagement, et même si ces derniers traînent, ils sont a la portée de l'information de TOUS les parisiens, et donc, les riverains sont la en connaissance de cause. : Un tram en viaduc n'est pas plus bruyant qu'un bus dans une rue, allez voir a coté des grands moulins de pantins et faites vous votre opinion ...

2 - Il n'y as pas d'axe rapide entre le sud est et le sud ouest Parisien :
- Le Rer c fais un détour par le centre de paris, et roule aune vitesse qui fais rire les escargots,
- La ligne 6 comporte de trés nombreux arrets et implique une remontée au nord pour effecuter le trajet via des correspodances supplémentaires.
- Le T3, vous me direz qu'il éxiste, certe, mais c'est 30 minutes minimum pour traverser la ville aux heures creuses, en étant soumis aux aléas de la voirie, et a ungabarit qui atteint déja son maximum aux heures de pointes, je le prend matin et soir pour aller de poterne des peupliers a Porte de Montreuil ... et je prend cher ... et Oui, je suis riverain de la petite ceinture.

3 - L'axe sud est donc déjà saturé, l'axe ouest le sera dans peu de temp, d'ici 10 a 15 ans il arrivera a saturation car il aura d'une part créer un nouvel axe rapide pour les riverains mais aussi généré une augmentation de l'activité alentours de par le prix attractif de la proche banlieue, on as pas besoin d'etre malin pour savoir que on ne pourra pas augmenter l'offre, et encore moins sa vitesse commerciale, le T3 est déjà le plus "gros" tram de France.
Pourquoi donc condamner un axe qui nous évitera de creuser un tunel au cout éxhorbitant (le grand paris express fais déjà transpirer les portefeuille de certains) alors qu'e ce dernier dessert en plus dans son tronçon est des quartiers trés résidentiels éxcentrés des maréchaux et des grands axes (Crimée, Butte chaumonts, Ménilmontant , Fleche d'Or :) ...

Les parties en tranchées sont recouvrables et éxploitables en surface pour batir des logements ou créer de l'espace urbain tout en conservant l'axe ferroviaire (meme si encore une fois, le T2 montr que ce n'est pas nécéssaire,

Les parties en viaduc sont conservable en l'état sans qu'une exploitation ferroviaire legere de type tram et tram fret ne gene les riverains plus que le traffic bus dans leurs rues, et certains tronçon pourraient dans des cas extremes se voir mis en tranchée couverte, de par les progrés considérable des tramxays dans la montée de fortes pentes (ex T3a a Pte de Versailles et T3b a butte du chapeau rouge).

Il est tout a fait possible de consilier un tram avec vos éxigences, le seul inconvénient indéniable serais les travaux, mais l'augmentation de l'offre de transpot profitrais a tous de façon durable en utilisant économiquement un patrimoine historique vieux de prés d'un siecle. Pourquoi gacher ? Moi je considere pouvoir et DEVOIR faire cet effort, surtout si ça peux eviter a mes gosses de se ruiner dans 20 ans pour un central paris express résultant de nos mauvais choix, re repetons pas les memes erreurs que dans les années 50-60 ...

Nicolarchitecte 19 janvier, 14:12

Tout à fait d'accord Marc...!! J'ajoute que le T3a est un vrai escargot comme tu dis... Quelle déception....!!! Mais moi j'ai mis une heure pour rejoindre la Porte de Vincennes et la Porte de Versailles.... ça fait du 11km/h de moyenne....!!! Et ça fait donc très cher du km donc... Je suis comme toi je n'ai pas envie de payer 150 milliards d'euros des métros automatiques stupides dans des tunnels hors de prix (projet dans le temps du Grand Paris Express totalement irréaliste niveau planning...), alors que les Grande et Petite Ceintures ne demandent qu'à être réemployées à moindre coût....!!! Comme l'a suggéré l'AREP d'ailleurs, il me semble... Malheureusement, une minorité d'acharnés individualistes auront eu raison de l'intérêt public, de la collectivité, et du bien être de tous les parisiens y compris les fameux riverains qui râlent qui seront les premiers à en bénéficier...!!! Et les riverains non râleurs, je pense d'ailleurs qu'il sont beaucoup plus nombreux....!!!

Liliane 18 janvier, 13:01

La petite ceinture pourrait tout simplement être un lieu de promenade et de jardins partagés. Cela conviendrait parfaitement à la fois aux habitants des quartiers et aux nombreux promeneurs extérieurs au quartier ainsi qu'aux touristes. Cela serait une solution logique et agréable au plus grand nombre.

7 «je suis d'accord»

Marc Askat 19 janvier, 12:52

Pourquoi ne pas recouvrir les tranchée et les construire sur une dalle verte au dessus et conserver un axe de transport existant et économique pour le futur ? pourquoi gacher ?

Apiapi 18 janvier, 14:08

Bonjour,

Pour la partie de la petite ceinture enclavée et encaissée dans le parc des Buttes-Chaumont (19ème) , nous sommes beaucoup d'habitants à préconiser quelle soit utilisée en jardins partagés. Ceci permettrait d'intégréer cette portion (entre Tunnel et pont de rue Manin) dans la "zone verte" du parc, et d'y maintenir une bio-diversité.

8 «je suis d'accord»

Marc Askat 19 janvier, 12:51

Mais pourquoi gacher un axe de transport qui nous evitera de creuser un tunnel a plusieurs milliards pour construire des jardins partagés ? Pourquoi ne pas recouvrir la tranchée et les construire sur une dalle verte au dessus ? pourquoi gacher ?

Liliane 18 janvier, 18:30

Je suis tout à fait du même avis que apiapi. Des jardins partagés seraient très adaptés à la faune actuelle. Les habitants du quartier et ceux d'ailleurs pourraient s'y rencontrer. Cela constituerait un lieu de convivialité et d'échanges assez exceptionnel à Paris....

7 «je suis d'accord»

runtime_error 18 janvier, 22:00

@Sandra : J'habite à proximité du technocentre du TGV Atlantique et de la ligne TGV vers le Sud Ouest et l'Ouest de la France. Je ne prend pas souvent ce TGV, et il ne me sert à rien dans ma vie quotidienne. En admettant que tout cela me gêne et que je raisonne comme vous et d'autres riverains, voilà ce que je devrais faire : Je demande la fermeture du technocentre et de la ligne. Après tout, ils n'ont qu'à le déplacer ailleurs leur technocentre, et dévier la ligne. Je suis riverain, donc mon avis est prioritaire sur celui de toutes les autres personnes concernées.
Sandra, réalisez vous l'énormité de vos propos ? Il y aura toujours, malheureusement, des personnes qui seront gênés par le développement d'infrastructures de transport. Si on devait accéder à toutes leurs demandes, que se passerait il à votre avis ?
Dans le cadre du présent débat sur la PC, c'est encore plus délirant, car les riverains se sont installés à proximité d'une infrastructure **existante**. OK, vous vous êtes faite avoir par un prospectus de promoteur. Mais franchement, quand on fuit le bruit d'un tram, et qu'on s'installe à proximité d'une voie ferrée, on se renseigne, on ne croie pas naïvement ces belles brochures « arty fashion trendy » (!)
Je me suis déjà exprimé là dessus, mon discours peut sembler dur et choquant, mais je considère l'attitude des riverains qui s'opposent à ce que la PC soit utilisée dans son rôle premier comme **totalement irresponsable**. Quand on s'installe à proximité d'une voie ferrée, on en assume les nuisances. Sinon, on s'installe ailleurs. C'est une attitude d'autant plus irresponsable que des solutions efficaces existent pour réduire les nuisances sur une emprise comme la PC.
Pourquoi être si hermétique au compromis que serait le partage de l'emprise entre un moyen de transport, des aménagements anti-bruits naturels, et des espaces à la disposition des riverains ?
J'en profite pour signaler également que je ne suis pas salarié d'une entreprise du domaine ferroviaire. C'est curieux cette manie de croire que les défenseurs de la vocation ferrée sont tous salariés de telles entreprises (Vous n'êtes en effet pas la première). Relativisez un peu : Ce n'est pas parce que les riverains défendent leur intérêt particulier que tous les autres intervenants le font également.

11 «je suis d'accord»

Marc Askat 19 janvier, 12:43

1 - Les riverains qui se sont installés a coté de la petite ceinture SAVAIENT qu'il y avait une voie férrée qui pouvaisd etre réactivée a tout moment, cela fais 30 ans que le débat tourne.
2 - Meme dans les trés beau quartiers de puteau et de meudon le tramway passe a un metre des habitations, et vous savez quoi ? ils le vivent trés bien, les progrés accoustiques sont considérables.
3 - Dans 10 ans, peutetre 20 si on as de la chance, l'axe des marechaux sera saturé, et que vas-t-on faire pour l'augmenter ? on aura pas d'autre choix que de creuser un tunnel a plusieurs milliards ... et on regardera les idiots qui nous aurons fais boucher la pc pour leur confort se plaindre du cout exhorbitant de la construction des transports ...

11 «je suis d'accord»

Marc Askat 19 janvier, 12:49

Un "tramway vert", de Boulevard Victor (liaison trés rapide avec peu d'arrêts (Blvd Victor, Pte de Versailles, Pte de Vanves, Pte d'orleans , Cite U , Maison Blanche, Av de France), le Tramway des marechaux sud palie un manque existant d'une desserte rapide entre le sud est et le sud ouest de Paris, _ : Le rere c passe par le centre a une vitesse terriblement lente, la ligne 6 comporte de nombreux arrets et implique de remonter au nord, et le tramway est lui aussi lent, car possédant encore de nombreux arrets meme si il constitue une avancée considérable sur le bus "PC" ... Et une Liaison classique de Gare de Bercy a Rosa Parks, comme prévu par le projet d'extension du T8, la petite ceinture se trouvant considérablement excentrée des marechaux et desservat des quartiers mal desservis jusqu'ici/

8 «je suis d'accord»

Marc Askat 19 janvier, 13:13

Ps : @Sandra, navré, mais on ne peux pas compromettre un projet qui pourrais profiter a une megapole de 10 millions d'habitants pour 4 cas isolés peutetre justifiés ... dans le cas incroyable ou en tendant les bras de votre fenetre vous pourriez toucher les rails (balaise quand meme) Je doute que les travauxc seraient fais pour vous laisser éxposés de façon ausi directe a la voie, generalement des murs anti-bruits, maintenant souvent végétalisés , sont installés ... je pense pas que la mairie et meme sncf ni la ratp aimerais ce genre de mauvaise pub ...

10 «je suis d'accord»

Sandra 19 janvier, 14:40

Bonjour Marc. Nous avons acheté un logement dans un quartier sans tramway, et on nous a montré une coulée verte. C'est pas maintenant qu'il faut nous demander notre avis, il fallait le faire avant. Les promoteurs qui montrent une coulée verte sur leur panneau publicitaire ne peuvent pas s'être trompé ou nous avoir menti, nous voulons notre coulée verte. Le tramway n'a pas sa place dans le quartier de l'ourcq. Il gacherait les travaux réalisés jusque maintenant.
Nous (nombreux riverains) ne sommes pas uniquement et simplement contre le tramway à cause des nuisances inévitables que nous devrions subir (bruit,

vibration, et dégradation du paysage), nous sommes également et profondément pour la coulée verte pour tous les bienfaits qu'elle apporterait au quartier de l'ourcq et à la ville de paris : la coulée verte relierait le parc de la villette et le parc des buttes chaumont, elle serait autant fréquentée que ces deux parc, tant par les riverains du quartier que par les promeneurs parisiens, ainsi que par les touristes, et tous les commerçants du quartier en profiteraient. Continuons le travail commencé avec paris plage, la coulée verte sera aussi connue et appréciée par tous.

Chapeau 19 janvier, 15:49

Rappelons que Paris est la capitale de la 5e puissance économique du monde et au coeur de la première région économique d'Europe. Ce n'est donc pas une simple bourgade provinciale.

Voyez ce qui a été fait sur le T2, peut-on parler de désastre paysager comme vous le laissez croire ?
Cliché ASPCRF, été 2012

Chapeau 19 janvier, 15:54

Par ailleurs, lorsque l'on achète un bien, il n'est pas inintéressant de savoir dans quel environnement il évolue AVANT toute acquisition.

Il n'a jamais été dit et planifié qu'il y aurait une coulée verte sur la Petite Ceinture. Il ne faut pas se contenter des photos des promoteurs qui n'ont aucun rôle décisionnaire.

saraly 19 janvier, 16:38

Mais oui comme dit Chapeau, il n'a encore pas été décidé que le lieu serait une coulée verte. Renseignez-vous un peu !! La PC appartient encore dans son intégralité à RFF. Je vous cite une partie du texte de la page d'accueil de ce site : "Un protocole a été signé en 2006 entre la Ville de Paris et RFF pour permettre l'ouverture au public de certains tronçons, proposer des usages diversifiés et développer une mise en valeur concertée des emprises, propriété de RFF, respectant le principe de réversibilité dans la perspective d'une reprise éventuelle du trafic ferroviaire.
Dans ce cadre, des promenades ont été ouvertes (16e arrondissement en 2007, 12e en 2008, 15e en cours de réalisation), des aménagements urbains mixtes ont été facilités autour du linéaire (13e, 19e), et la valorisation de certaines gares a été engagée dans le respect de leur valeur patrimoniale et culturelle. Par ailleurs, RFF et la SNCF ont mis en place un programme socialement et écologiquement responsable, d'entretien des emprises de la Petite Ceinture par des chantiers d'insertion.
Ce protocole expire en juin 2013 et des négociations sont engagées entre la Ville de Paris et RFF en vue de son renouvellement."
Le promoteur vous a menti en affirmant qu'il y aurait une coulée verte. Certains élus le souhaitent oui mais le débat est ouvert aujourd'hui. A ce que je sache, ce ne sont pas encore les promoteurs qui décident de l'organisation de la ville.

J'ai en effet trouvé cette photo qui montre une coulée verte (pas très verte d'ailleurs, juste 3 petites touffes d'herbes) à coté du future complexe. C'est de la vraie publicité mensongère. Enfin les batiments sont quand même à au moins 5-10m du viaduc, et non 2m.
D'ailleurs j'ai vérifié, il y a une limite d'au moins 4m entre le chemin de fer et le bâti si la façade comporte des baies qui ne constituent pas l'éclairement principal, et 8m si certaines constituent l'éclairement principal (page 26 de l'étude 1 de l'APUR pour plus d'informations).

Bruno 19 janvier, 16:42

Bonjour Sandra,

Quand on achète un bien immobilier, la règle est de vérifier les dires du vendeur, qu'il soit un promoteur ou un agent immobilier. Quand on achète une voiture, on a l'habitude de vérifier l'état de la voiture avant de payer. Pour l'achat d'un bien immobilier qui engage des sommes bien plus importantes et sur une durée bien plus longue à financer, ne pas se renseigner, c'est tout simplement pas sérieux.

Maintenant, si vous avez cru ce que le promoteur vous a raconté sans faire de vérification, ne serait-ce à la Mairie ou sur le site de la Ville de Paris pour consulter le Plan Local d'Urbanisme, c'est dur ce que je vais dire mais c'est la réalité : c'est votre problème. Dans le Plan Local d'Urbanisme, la Petite Ceinture est classée dans le 19e arrondissement comme toutes les autres voies ferrées "Grands Services Urbains", donc n'est pas déclassée pour devenir une coulée verte irréversible. Par conséquent, en vous installant le long d'une voie ferrée classée "Grands Services Urbains", vous ne pouvez pas dire que c'est un scandale de vouloir rétablir des circulations ferroviaires régulières sur la Petite Ceinture.

Par ailleurs, je vous rappelle qu'avec ou sans Petite Ceinture, tout investissement immobilier comporte des risques liés à l'évolution du quartier.

En plus, si un projet d'intérêt générale nécessite de financer des travaux d'isolation des immeubles environnants, de dédommager des riverains ou tout simplement de racheter aux riverains leur bien immobilier, cela sera fait. Donc dans le pire des cas, vous pourrez essayer de négocier pour vous faire racheter votre appartement.

Mais on ne peut pas bloquer un projet d'aménagement servant au minimum quotidiennement à des dizaines de milliers de personnes en Île-de-France sur la foi d'une plaquette de promoteur immobilier.

Maintenant, la coulée verte à Paris est pour moi un projet de l'époque du "tout-bagnole" et du pétrole bon marché, car le message implicite est : "si vous voulez vous déplacer au calme sans respirer les gaz d'échappements, alors montez sur des talus ou descendez dans des tranchées ferroviaires et quittez les rues !" Pareil pour les vélos.

Alors que le véritable enjeu pour la nature en ville, et plus spécialement Paris, ce sont les immeubles et les rues : l'aménagement de la voirie reste très minéral et l'espace reste très encombré par les véhicules à moteur (voitures et deux roues). C'est là l'espace à reconquérir, d'autant plus qu'il se trouve au pied des immeubles et des lieux de vies, et non au fin fond d'une tranchée ou d'un tunnel.

Par ailleurs, nous sommes entrés dans l'ère du pétrole cher, donc finie l'époque du véhicule motorisé bon marché à utiliser, simplement parce que de moins en moins de gens peuvent se le payer.

Alors laissons la Petite Ceinture à ce pourquoi elle a été conçue : la circulation d'un transport ferroviaire à l'écart des rues, et réfléchissons à améliorer les circulations douces et la biodiversité dans les rues, les places et les boulevards.

Je précise que j'habite le long d'une section aérienne de la ligne 6 dans le 13e, je n'ai pas de voiture mais je possède un passe navigo, un vélo et de bonnes chaussures. Autrement dit, quand j'ouvre mes fenêtres, j'entends le métro. Le jour où j'en aurai assez, je déménagerai dans un quartier plus calme.

Je défends la remise en service d'un transport de voyageurs parce ces quinze dernières années j'ai emprunté quotidiennement pour mon travail le métro ou le RER ou le tramway en Île-de-France pour me déplacer, et que j'ai vu la fréquentation de ces transports fortement augmenter, au point où certaines lignes saturent. Pas besoin d'être ferrovipathe pour défendre un tel projet, mais un simple usager des transports en commun.

Sandra 20 janvier, 14:47

La petite ceinture est bien située à 4 mètres de ce programme (canal square), dont le panneau publicitaire non seulement cite et montre clairement la coulée verte, mais aussi comporte le logo de la ville de paris, qui participe à ce projet, et permet d'inclure quelques logements sociaux parmi les logements en accession. 4 mètres c'est déjà très proche, mais la petite ceinture est bel et bien située à moins de 2 mètres d'un autre programme, cap 19.

Guias 19 janvier, 15:20

Hee oui aller faire un tour sur le T2 et là vous aurez tous et toutes une idée du partage entre jardin, espaces verts, promenades plantées et Tram.
Les riverains supportent bien le tram et profitent des aménagements à leur disposition.
Certains quartiers sinistrés seront enfin desservis et accessible.
Je rappelle pour mémoire que la PC est le seul vestige industriel de Paris et qu'il fut éviter les erreurs du passé.
Regarder la coulé verte à Bastille : tout de béton, inaccessible pour les vélos.

10 «je suis d'accord»

Bruno 19 janvier, 16:00

Bonjour,

Aujourd'hui samedi 19 janvier 2013.

Suite aux chutes de neige de la nuit dernière, les parcs et jardins de la ville de Paris sont fermés.

Les transports en commun, telle la ligne 6 du métro qui possède des sections aériennes comme celle le long de laquelle j'habite, fonctionnent.

Pourtant, on pourrait aménager de jolis jardins partagés sur les viaducs de la ligne 6, non ?

J'invite les gens qui ne veulent pas d'un transport de voyageurs sur la Petite Ceinture à emprunter le métro tous les jours aux heures de pointe. Ils verront si la Région n'a pas besoin de réutiliser pour du transport de voyageurs une voie ferrée existante comme la Petite Ceinture.

8 «je suis d'accord»

liliane 19 janvier, 16:30

Bonjour Bruno,
Ce que vous dites est faux, les jardins ne sont pas fermés. De nombreux promeneurs et même des enfants avec des luges sont dans les Buttes Chaumont. On peut y accéder facilement à pied, en autobus (car ils fonctionnent très bien), ou en métro. Une coulée verte serait fréquentée. Je le redis, ce n'est pas raisonnable de construire un tramway avec ses caténaires à 300 mètres du T3 mis en service il y a un mois. Cela serait très onéreux, inutile et polluant pour la vie de milliers de personnes et sans avantage pour les autres.
Une coulée verte , beaucoup plus originale et écologique profiterait non seulement aux milliers de riverains mais aussi aux promeneurs de l'île de France qui peuvent déjà s'y rendre facilement.

Chapeau 19 janvier, 16:31

Le réseau ferré fonctionne à contrario du réseau bus qui a été totalement interrompu hier soir et cette nuit par mesure de sécurité suite aux intempéries.

Chapeau 19 janvier, 16:38

Un tramway avec des fils électriques dangereux ?
Où avez-vous cela ?! Pas à Bordeaux en tout cas ! C'est électrique en plus !
Cliché TransBus

saraly 19 janvier, 16:45

Et on vous l'a déjà dit mais la section nord-est de la PC n'est pas proche du T3, jusqu'à 1,4km rue de Ménilmontant, ce qui fait 20min de marche (et en pente). Enfin que proposez-vous pour les habitants du XXe qui ont deux tunnels de plus d'1km de long ? A part une piste cyclable glauque ?

saraly 19 janvier, 16:51

Ils ne sont pas tous fermés mais certains oui :
http://www.paris.fr/accueil/accueil...

Chapeau 19 janvier, 17:24

Que pensez-vous du tramway électrique sans fil ?

Sandra 19 janvier, 19:30

Chapeau, pour répondre à ta question, que penses tu des fils électriques qui relient tous les immeubles du boulevard d'indochine au T3 ? Il s'agit du dernier tramway mis en circulation... et il semble qu'il soit plus génant que les précédents !

Galtar 19 janvier, 22:01

RFF aura le dernier mots dans tout ces débats, et je pense qu'on soit du pour ou du contre d'un transport sur la petite ceinture, cela ne changera pas grand chose...Pour Sandra, votre secteur a fort risque de voir rouler quelque "chose"sur la petite ceinture, d'après l'APUR..C'est surtout vers le sud de Paris que la coulée "verte" risque le plus de se faire...Le nord,l'est devrait garder une certaine vocation "ferroviaire" malgré les réticences de "certains riverains"...

Chapeau 20 janvier, 10:51

Je pense que les élus auraient dû consulter les diverses hypothèses techniques et écouter les citoyens (riverains ou pas) qui proposaient les possibilités techniques existantes au sans fil.

Aussi, le câble électrique est moins dangereux que l'alimentation par le sol comme cela est le cas pour le métro.

Aussi, je ne suis pas aussi rassuré sur le positionnement de RFF.

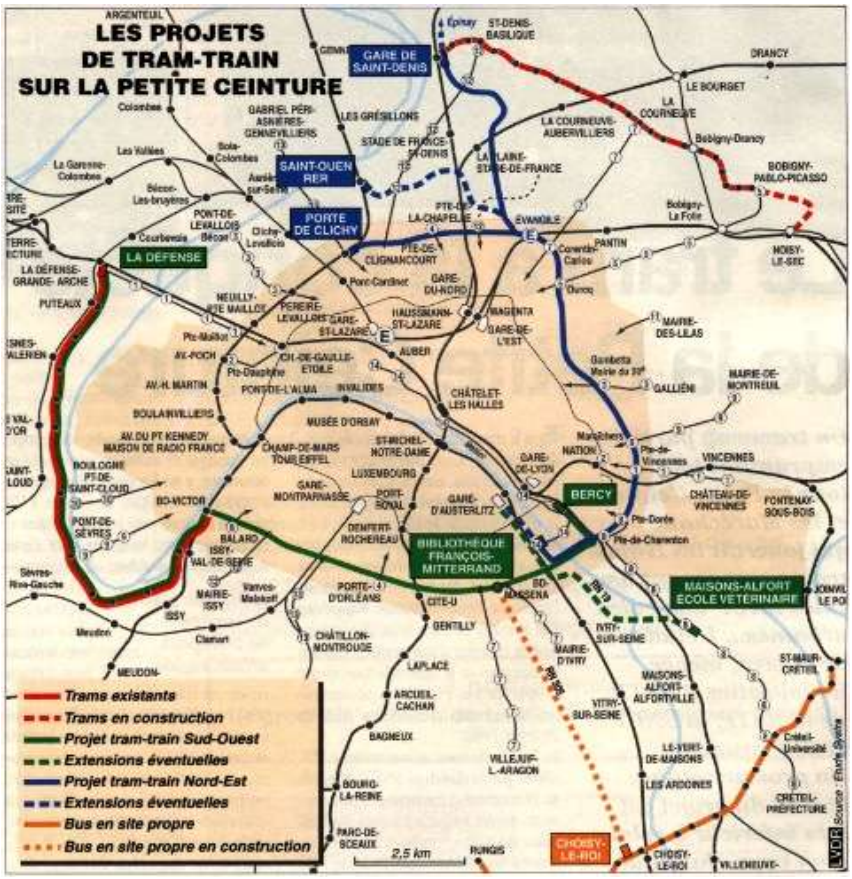
Jusqu'en 2010/2011, RFF défendait sans aucun état d'âme face à la Ville de Paris l'importance de CONSERVER LA TOTALITE des 23km de la Petite Ceinture ferroviaire. Il est donc curieux que subitement ce ne soit plus le cas.

La Ville a commandé un rapport à l'APUR, une entité qui dépend directement de la ville.
L'APUR a fait ce que la ville lui a demandé de faire.

Enfin, lors d'un colloque sur la biodiversité organisé en décembre par la ville de Courbevoie, la responsable de RFF en charge du développement durable précisait que dans le cadre de ces "discussions", RFF prendrait acte des décisions.
Lors des visites de la Petite Ceinture de ce 18 janvier, il n'y avait aucune structuration de la visite, uniquement le rappel des consignes de sécurité et le rappel (par RFF) qu'il y a eu jusqu'en 2003 des trains touristiques organisés par l'entreprise et l'association Sauvegarde Petite Ceinture et que la Petite Ceinture n'était pas abandonnée.
Les gens de RFF, Interfaces, la ville et l'Apur, sympathiques par ailleurs, étaient là pour répondre à des questions mais aucun discours n'a été prononcé pour une balade, plus qu'une visite, sur des voies ferrées glissantes sous -5°...

On a comme l'impression que les différents responsables de RFF ne sont pas à l'aise avec ce qui est en débat actuellement.
Voici enfin une carte d'une étude réalisée par SYSTRA pour RFF, SNCF, la RATP en 2000 pour vous montrer l'intérêt régional de la Petite Ceinture ferroviaire comme c'est le cas à l'ouest aujourd'hui.

Il est donc primordial que RFF reste le propriétaire des 23km de la Petite Ceinture ferroviaire comme le défend l'association Sauvegarde Petite Ceinture.



Sandra 20 janvier, 15:42

Galtar : RFF aura le dernier mot... et peut être plus d'intérêts et de bénéfices à vendre son réseau à la ville de paris plutôt qu'à perdre de l'argent à reconstruire et entretenir une voie ferrée vétuste et obsolète.

Galtar 20 janvier, 18:40

Bonsoir sandra, idem pour la ville de Paris si RFF cède des "portions" ou une partie de la petite ceinture... Car elle aura en charge toute l'infrastructure des tunnels si cédé, de la consolidation des tranchées, des ponts... Et c'est pas une "coulée verte" qui rapportera de l'argent à la ville de Paris, car si céder, une charge de plus qui vous fera augmenter considérablement vos impots locaux...

Sandra 20 janvier, 19:41

Bonsoir Galtar. Faire pousser des plantes et soutenir le poids des cyclistes coutera certainement moins cher que de reconstruire entièrement l'installation (certaines portions devraient être complètement remplacées, tel qu'au niveau de la rue de thionville, c'est écrit dans un document d'étude de l'apur). De plus la coulée verte sera certainement rentable pour le quartier de l'ourcq, donc pour la ville de paris, puisqu'elle complètera le travail commencé avec le réaménagement des rives du canal (dont paris plage), de l'avenue jean jaurès, et de la rotonde sur la place de stalingrad. Ces lieux sont déjà fréquentés par de nombreux promeneurs parisiens et touristes étrangers. La coulée verte sera

aussi fréquentée que paris plage, qui doit bien être rentable, puisque reconduite chaque année.

Galtar 21 janvier, 05:10

Bonjour Sandra, le verdict de la concertation final le 14 février... Et ce n'est que des consultations auprès des riverains, habitants de Paris ou banlieue...Sincèrement, quelque soit le projet final, je pense qu'un X projet est déjà fait bien avant cette concertation auprès de tout le monde. Bonne journée.

Chapeau 21 janvier, 07:47

RFF = Réseau Ferré de France et non Réseau Foncier de France !
Le coeur de métier de cette entreprise, c'est l'infrastructure ferroviaire. Son objectif est de rendre "rentable" les infras en les utilisant et en les faisant payer par les utilisateurs (clients, SNCF etc...)

La Petite Ceinture ferroviaire est un moyen pour l'entreprise de la rendre pertinente d'où le fait que l'association Sauvegarde Petite Ceinture prône sa réutilisation sur 23 km et son maintien au sein de RFF.

Comme je l'ai déjà écrit, mais il faut encore lire attentivement les différents arguments présentés et illustrés, RFF est propriétaire de la section Passy - Auteuil qui accueille le sentier nature.

Pourquoi ?
La Ville de Paris n'arrive pas à acheter ce terrain à RFF qui pour se désendetter ne vend pas les terrains à 1€ mais au prix local de l'immobilier. C'est plus rentable en terme de désendettement.

Donc dire que ce serait plus simple de vendre 23 km à la Ville alors que c'est déjà compliqué depuis 20 ans pour quelques centaines de mètres...ce n'est pas connaître son sujet.

Chapeau 21 janvier, 07:57

Dire qu'investir 7 millions d'euros pour abattre des arbres et créer des escaliers dans le 15e pour protéger l'environnement c'est rentable alors que l'accès aux parcs et jardins de la ville sont gratuits en terme d'accès, c'est aussi mal connaître la notion de rentabilité.

C'est certainement une rentabilité politique mais rien à voir avec de l'économie. (plus on hurle plus on est écouté par les politiques en France bien que l'intérêt général soit sacrifié)

De façon plus utile il est nécessaire de conserver les 23 km de la Petite Ceinture ferroviaire au sein de RFF. Les riverains qui s'opposent très formellement à un projet de transport doivent savoir qu'ils peuvent être indemnisés. A problème technique, il existe des solutions techniques.

Il est nécessaire d'être lucide, on ne va pas bloquer un projet régional et une ligne de 23 km car il y a quelques riverains en certains points qui y sont défavorables.

Liliane 20 janvier, 13:42

Voici encore un argument contre un éventuel projet de tramway sur la PC : aujourd'hui, le trafic des tramways parisiens est très perturbé par la neige et le verglas. Seuls les métros souterrains marchent....Une coulée verte serait juste recouverte par la neige et accessible aux promeneurs comme le sont les Buttes Chaumont ce matin. J'ai même vu un skieur ...

7 «je suis d'accord»

Sandra 20 janvier, 14:38

Oui c'est vrai. Nous avons retrouvé un peu de notre ancienne tranquilité sur le boulevard d'indochine ces deux derniers jours. Les tramways sont beaucoup moins nombreux et moins bruyants... grace à la neige ! Ceci confirme ma position contre le tramway et pour la coulée verte.

Chapeau 20 janvier, 22:26

Utilisez-vous le tramway et les transports en communs de façon générale ? Ca m'épate de lire autant de haine face à ces modes de déplacements et une certaine mauvaise foi face aux arguments des différents parleurs justifiés par études officielles, photos etc...

Un métro roule et ne marche pas.

Le réseau bus est interrompu. Les gens se déplacent en métro et celui-ci était bien fréquenté pour un dimanche matin.

Sur la Petite Ceinture, comme sur le T2, il y a du ballast (les cailloux sur les rails), il n'est pas présent pour décorer le paysage mais pour permettre aux tramways de circuler sans que la neige s'accumule sous le tramway ce qui a été le cas pour les T3a et T3b...
Le T2 a donc circulé sans aucun encombrement ce dimanche.

Je rappelle que le T2 dispose d'un profil très proche de celui de la Petite Ceinture ferroviaire (immeubles au pied de la ligne, tunnels, jardins partagés, transports). Il est indispensable que les 23km de la Petite Ceinture ferroviaire restent

propriété de RFF.
Cliché ASPCRF, 20 janvier 2013

Chapeau 20 janvier, 22:32

Le tramway avait par ailleurs plus de succès que la piste cyclable et les jardins... La priorité de ce jour était de pouvoir se déplacer pour aller travailler et profiter de ces beaux paysages.
Cliché ASPCRF 20 janvier 2013

Chapeau 20 janvier, 22:44

On est sur la bonne voie.

Aussi, "les tramways parisiens", ça ne fait que deux lignes !

Le bus à Paris : près de 60 lignes et 600 km sur Paris ! Et aucun bus n’est sorti des dépôts.

Le bus en banlieue : 1 338 lignes et 22 717 km ! Trafic interrompu toute la journée !

Heureusement que le réseau ferré était là ! Depuis ma banlieue spinasienne, je n’aurais pas pu vous faire partager ces quelques vérités concrètes.
Source : STIF > http://www.stif.info/IMG/pdf/TCC_Re...
Cliché ASPCRF 20 janvier 2013

Marc Askat 21 janvier, 22:49

@liliane : vous n'avez qu'a lire les messages au dessus, comme éxpliqué, la neige n'affecte pas les tramways sur ballast ... @Sandra la tranquilité ? rassurez moi, vous travaillez ? allez dire ça a ceux qui ont galerer ce weekend a cause de l'arrêt du tramway, sachant que la petite ceinture elle, aurais tourner sans problemes ... au passage, Boulevard d'Indochine ? vous disiez pouvoir toucher les voies de la petite ceinture en tendant vos bras ... vos bras font plus d'un kilomètres alors ... bravo ...

Bruno 20 janvier, 19:11

Bonjour,

Voici un graphique pas très glamour mais très instructif trouvé sur le site de l'INSEE.
Il s'agit de l'évolution du cours du baril de pétrole brut « Brent » en Euros de 1990 à 2102.
Voici le lien sur le site de l'INSEE

On a tous en mémoire le plus haut historique du cours du baril de pétrole en Dollars : 150 Dollars atteint à l'été 2008. Ce pic en Dollars correspond-t'il au pic en Euros. Et bien non !

Le graphique de l'INSEE nous montre que le prix le plus élevé du baril de pétrole en Euros ne fut pas atteint durant l'été 2008, mais en mars 2012, il y a moins d'un an. Et le pic de l'été de 2008 n'est pas le deuxième, car le deuxième pic fut atteint en août 2012, il y a seulement quelques mois.

En fait, les deux dernières années constituent la période où le prix moyen du pétrole fut le plus élevé de ces dernières 22 années. Et le prix moyen du pétrole des deux dernières années représente **au moins quatre fois** celui des années Quatre-Vingt-Dix.

Cette évolution du prix du baril de pétrole en Euros représente donc un changement en profondeur du coût de cette source d'énergie.

Or le secteur des transports dépend aujourd'hui à 94% des énergies fossiles, dont en grande partie du pétrole.

Cette évolution fait dire à des organismes officiels, comme le Centre d'Analyse Stratégique (voir le lien : http://www.strategie.gouv.fr/content/notes-danalyse-279-280-et-281-climat-et-transition-energetique) qu'« **à court terme, les leviers de l'efficacité et de la sobriété énergétiques doivent être actionnés, notamment dans les secteurs du bâtiment et du transport ». Notamment, « des transformations de fond devront s'opérer dans le secteur des transports, passant notamment par le développement de nouveaux modèles d'aménagement du territoire et de transport des marchandises** ».

Le Centre d'Analyse Stratégique est un organisme gouvernemental dépendant du Premier Ministre, qui a publié le 11 septembre 2012 une note d'analyse consacrée à l'étude de la situation actuelle et de l'évolution à court et moyen terme des prix du pétrole, ainsi qu'à ses impacts sur l'économie et aux mesures à prendre pour y faire face. Les propos cités ci-dessus figurent à la page 13 de cette note d'analyse.

Concrètement, la question qui se pose dans les transports terrestres est de savoir comment on peut basculer progressivement du transport routier, très dépendant du pétrole, vers le non routier.

Dans cette situation, la réutilisation de voies ferrées disponibles, comme la Petite Ceinture, permet d'accélérer cette transition, alors que des infrastructures à créer dans des zones urbaines souvent denses prendront plus de temps à réaliser.

Ce qui est obsolète aujourd'hui, c'est de continuer à penser les problèmes et les projets comme si nous étions toujours à l'époque du pétrole bon marché.

11 «je suis d'accord»

Bruno 20 janvier, 19:17

Une coquille : il s'agit de l'évolution des prix de 1990 à 2012 et non 2102 comme tapé par erreur..

Galtar 21 janvier, 17:25

Bonjour bruno ! très bien argumenté !

Marc Askat 21 janvier, 22:42

Admirable Bruno, merci beaucoup pour tout ces détails.

Sandra 21 janvier, 09:38

Bonjour à tous :-). Peut être serait il possible d'utiliser la petite ceinture de manières distinctes selon sa localisation...
Ainsi dans le 19e arrondissement, la coulée verte pourrait relier le parc des buttes chaumont et le parc de la villette, en passant par le quartier de l'ourcq, complétant ainsi travail entrepris avec les berges du canal (et paris plage), la piste cyclable de l'avenue jean jaurès, et la rotonde de la place stalingrad.
J'avoue avoir été surprise lors de ma première visite sur ce site de voir qu'aucune décision n'avait encore été prise, alors que la coulée verte est clairement citée et représentée sur le panneau publicitaire d'un projet immoblier sur lequel figure le logo de la ville de paris.
A ceux qui prétendent que je me suis faite avoir en croyant un promoteur et que j'ai été inconsciente d'acheter

un logement (dans un autre programme) situé près d'une voie ferré : comment aurai je pu douter d'une publicité publiée dans les rues à la vue de tous et sur lequel figure le logo de la ville de paris ?
A ceux qui prétendent que je suis de mauvaise foi en décrivant les nuisances subies par les riverains du boulevard d'indochine depuis la mise en circulation du T3 et qui prétendent que les moyens de transport d'aujourd'hui ne sont plus ceux d'hier : c'est faux ! Le T3, tramway le plus récent dans le 19e et le plus proche de la petite ceinture, ne dispose d'aucune isolation phonique ou visuelle. Ses nuisances sont bien réelles : buits, vibrations, et défiguration de paysage sont devenus le quotidiens des riverains. Venez le voir et l'entendre vous même au lieu de fournir des documents d'étude certes interressants et utiles mais très éloignés du quotidien des riverains.
A ceux qui prétendent que le tramway est compatible avec la ville et l'environnement : c'est faux ! La ville a évolué depuis l'abandon de la voie ferré. Beaucoup d'immeubles (anciens ou nouveaux, sociaux ou en accession) sont situés à 1 ou 2 mètres de la petite ceinture. C'est vrai ! N'hésitez pas à visiter le quartier de l'ourcq et à longer la petite ceinture entre le parc des buttes chaumont et le parc de la villette : vous pourrez le constater vous même.
A ceux qui prétendent que le 19e a besoin de nouveaux transports : cest faux ! Le 19e possèdent déjà assez de lignes de métro et de bus, des vilib et autolib (:-), et le T3 à quelques mètres de la petite ceinture. Les PC du boulevard serurier ont même été supprimés lors de la mise en circulation du T3 sur le boulevard d'indochine, c'est donc que le T3 peut assumer le trafic actuel et futur, sinon les bus (propres) auraient été conservés afin de diviser le trafic par deux.
A ceux qui prétendent que la coulée verte ne serait pas rentable : elle sera autant fréquentée et appréciée que le parc des buttes chaumont, le parc de la villette, et paris plage (rentable puisque reconduite chaque année), tant par les habitants du quartier, les promeneurs parisiens, et les touristes étrangers. De plus l'installation de boutiques et buvettes sous les voutes de la petite ceinture serait profitable pour les commerçants du quartier.
Les anti-tram ne sont pas uniquement et simplement contre le tramway, ils sont également et profondément pour la coulée verte, tant désirée et attendue par les riverains, et qui comme paris plage sera connue et enviée par nos voisins et participera à l'image de la ville de paris.

1 «je suis d'accord»

saraly 21 janvier, 13:56

C'est bien gentil tout ça, mais pendant que le 19e aura cette belle coulée verte, je vous repose la question, que proposez-vous pour les habitants du 20e arrondissement ? Qui est lui moins bien desservi en transport (voir etude de l'APUR) et plus dense et plus peuplé que le 19e ? Parce que moi aussi j'aimerais bien aller facilement aux buttes chaumont, à la villette ou au canal de l'ourcq. Mais pour le moment (et j'en ai encore fait l'expérience ce week end) je n'ai que le bus 26 surchargé ou mes pieds pour marcher jusqu'à la plus proche station du T3 (15min). Ou le métro mais faire un détour par gare du nord ou 2 changements c'est quand même très frustrant quand on est si près.

Sandra 21 janvier, 16:01

Bonjour Saraly. Les transports les plus proches de chez moi ne sont pas pratiques non plus : la ligne 5 du métro descend vers stalingrad au lieu de prendre la rue de l'ourcq, la ligne 7 bis tourne en boucle et dans le mauvais sens, et le bus 60 fait le tour des buttes chaumont au lieu de remonter l'avenue jean jaurès. Résultat : au mieux 25 minutes de marche à pied tous les matins pour aller travailler (quand il ne neige pas :-).

saraly 21 janvier, 17:03

Pourtant vous disiez dans un autre commentaire qu'il y avait assez de transports en commun dans votre quartier. Vous avez bien de la chance de pouvoir aller à

votre travail à pied, ce n'est malheuresement pas le cas de beaucoup de personnes. D'après une étude de l'INSEE parue il y a qques jours, cela représente 8% des déplacements domicile-travail en IDF, contre 44% pour les transports en commun (et autant pour la voiture). Vous ne vous rendez peut être pas compte à quel point le métro est saturé pendant les heures de pointe, mais c'est de pire en pire.
Je ne comprends pas très bien quand vous dites "la ligne 5 descend vers Stalingrad au lieu de prendre la rue de l'ourcq", vous voulez dire que pour vous il aurait été plus pratique qu'elle tourne pour prendre la rue de l'ourcq ?? Ces tracés ont été réalisés il y a près d'un siècle, on peut les déplorer mais on n'y changera rien. D'ailleurs la PC suit la rue de l'Ourcq, si vous trouvez qu'il y manque une desserte c'est bien que la réouverture de la PC n'est pas inutile.

Enfin vous n'avez toujours pas répondu à ma question, que proposez-vous pour les habitants du XXe pour leur tronçon enfoui sous terre qui n'accueillera pas de coulée verte ?

Galtar 21 janvier, 17:55

Bonsoir Sandra, beaucoup d'arguments positifs, mais parfois contradictoires... Vous dites que des immeubles sont construites à 1 mètre de la petite ceinture ???.. Je mesure 1 mètre 80, et un immeuble à 1 mètre d'une voie ferré n'importe ou en France, je ne pense point possible...Concernant votre arrondissement, comme vous savez déjà depuis plusieurs de mes commentaires, RFF envisage sérieusement d'utilisé cette portion... Et ACTUELLEMENT, la futur gare ROSA PARK pour le RER E doit etre construit en face du T3...A ce niveau là, la petite ceinture reste en RFF, car par sa situation géographique et son raccordement ACTIF du Fret pour le port de Gennevilliers...C'est à partie de ce niveau là, d'après plusieurs études de RFF et de l'APUR, qu'un transport dit léger est envisageable en remontant de OURQ jusqu'à Vincennes..Toujours en ce moment, aux Batignolles, ou se fait le parc de MARTIN LUTHER KING, RFF a décider de maintenir l'infrastructure de la petite ceinture. Je n'ai rien contre "Paris plage", mais il se fait une seule fois par an pendant 1 mois environs, donc par période de temps "chaud", car quand il pleut il n'y pas pas grand monde ! Mes questions pour vous Sandra, SI une coulée verte est envisageable sur la petite ceinture , d'ou elle commencerait ? ou elle s'arreterait ?..Seulement devant votre quartier ?.. Au niveau de l'entrepot MC Donald en cours de travaux ?

Marc Askat 21 janvier, 22:41

"alors que la coulée verte est clairement citée et représentée sur le panneau publicitaire d'un projet immoblier sur lequel figure le logo de la ville de paris. " NON, SUR LE "VISUEL CREE PAR UN PROMOTEUR IMMOBILIER QUI VEUX VENDRE SON BIEN LE PLUS CHER POSSIBLE ET QUI VEND DU RÊVE 7000 EUROS LE M2" ... c pas pareil ,et le logo c'est comme sur tous les projets immobiliers en cours a Paris ...

Marc Aska t21 janvier, 23:06

@Sandra "ne dispose d'aucune isolation phonique ou visuelle" Mensonge 1 et mensonge 2, et de vous a moi, les maréchaux, plus beaux avant ? Moi je me souviens d'un boulevard ressemblant a une autoroute a 4 voies a certaines heures, mais bon ....
"Ses nuisances sont bien réelles : buits, vibrations, et défiguration de paysage sont devenus le quotidiens des riverains." Mensonge 2, Mensonge 3 et Mensonge 4 ... vous avez fais fort ce coup ci ... trop de gens ici sont bien informés pour vous laisser dire de telles débilités ...

Sandra 22 janvier, 08:23

Saraly : oui il y a bien assez de transport dan mon quartier, et oui il aurait été plus pratique pour moi que la ligne 5 tourne au niveau de la rue de l'ourcq, et que le bus 60 remonte l'avenue jean jaurès jusque la porte de pantin. Ceci pour vous montrer que rien n'est parfait, qu'on ne peut pas contenter tout le monde, et que marche 15 min c'est bon pour le moral et la santé. Concernant votre quartier, que je ne connais pas assez, je ne me permets donc pas de juger sa situation. J'ai vécu plusieurs années dans le 20e, entre gambetta et ménilmontant, dans un quartier 'haut perché' très bien desservi. Mais Paris est grand, chaque quartier possède son charme et ses particularités qu'il faut préserver, c'est pourquoi je proposais d'utiliser la petite ceinture de manière distincte selon sa localisation.
Galtar : 1.80 m c'est donc bien entre 1 et 2. 1 ou 2 mètres c'est pas assez proche pour vous ? Vous êtes à 20 ou 80 cm près !
Marc : j'habite actuellement sur le boulevard d'indochine, à quelques mètres seulement du tramway. Dans deux ans j'habiterai dans le quartier de l'ourcq, à moins de deux mètres de la petite ceinture. N'hésitez pas à venir visiter ces quartiers, vous pourrez le constater vous même... Et je ne connais pas les maréchaux, je parle du boulevard d'indochine.
Pourquoi remettre ainsi en cause le ressenti réel des riverains et nier les nuisances réellement subies ? L'utilisation de la petite ceinture serait peut être utile dans certains quartiers, mais faut il gacher la vie de certains pour agrémenter celle des autres ? La liberté s'arrête là où commence celle des autres, et nous sommes nombreux à ne pas vouloir voir et entendre passer un train sous nos fenêtres !

Chapeau 22 janvier, 08:54

Sandra, lors des visites organisées par RFF, j'ai pu discuter avec des riverains immédiats de la Petite Ceinture. Il y a autant d'avis que de personnes.

Pour ne rien arranger, nous sommes en France, pays où le problème de chacun est considéré comme étant plus important que l'autre. Ca doit être de la fraternité...

L'une de ces riveraines était consciente q'une ligne de chemin de fer en site propre intégral, ce n'est pas la même chose qu'un tramway qui a des passages à niveaux.
Elle était beaucoup plus mécontente du chaos de la circulation à Porte Dorée et du revêtement en marbre très joli, chatoyant et magnifique mis sur les trottoirs mais constate comme beaucoup de riverains que lorsqu'il pleut, ça glisse !

Les gens doivent donc circuler sur la piste cyclable qui est anti-dérapente mais beaucoup plus étroite que le trottoir en lui même...

C'est beau le progrès et la qualité d'analyse de nos élus !

saraly 22 janvier, 12:53

Sandra : vous ne répondez toujours pas à ma question. Que proposez-vous de faire pour la section du XIX et du XXe partant des buttes chaumont jusqu'à la rue de Bagnolet et qui est en tunnel ?? Il y a la petite partie de la rue de la mare oui mais elle est assez large pour pouvoir insérer des jardins partagés en plus de rails (et sous un parc donc pas l'endroit qui manque de verdure). Et puis la fin du tronçon en viaduc dont les abords pourraient être aménagés à partir de la rue d'avron pour faire une promenade plantée (en plus du tramway, proposition dans le dossier de l'APUR).

La ligne 5 a l'origine il y avait le tronçon place d'italie-gare du nord, et vouloir que la ligne 5 remonte sur ourcq en partant de porte de pantin ça me parait un peu incongru.

La coulée verte entre Parc de la Villette et les Buttes Chaumont c'est sympa, mais est-ce que ça ne serait pas mieux que ces parcs soient plus facilement accessibles à d'autres personnes que celles habitant déjà à coté ? Les habitants de la plaine Saint-Denis par exemple pourrait avoir envie d'en profiter aussi ?

Jean-Jacques 92 21 janvier, 18:44

Bonsoir.
Non parisien, mais venant régulièrement dans Paris à vélo, mon opinion est forcément très partielle.
Je verrais bien cette petite ceinture comme une possibilité pour les piétons et cyclistes d'avoir une voie verte semi-circulaire raccordée aux autres itinéraires vélos/piétons permettant d'entrer dans/sortir de Paris, ainsi que de circuler d'un arrondissement à l'autre sans feux rouges ni circulation automobile tout en pouvant rejoindre les itinéraires cyclables qui quadrillent Paris intra-muros.
Cette voie verte ne devrait pas comporter trop de chicanes et autres obstacles anti deux roues à moteur, tant pour y accéder que pour y circuler, ces dispositifs étant parfois tellement restrictifs qu'ils dissuadent même les cyclistes de les franchir.
Enfin, les parties piétonne et cyclable de cette voie verte devraient être clairement différenciées par des revêtements spécifiques afin de limiter les risques de conflits d'usage.
Comme dit dans d'autres commentaires, cette voie verte, en favorisant les déplacements actifs alternatifs aux véhicules potorisés, pourrait contribuer au développement du commerce de proximité et du tourisme.

4 «je suis d'accord»

Galtar 21 janvier, 21:21

Bonsoir a vous Jean-Jacques, et a tous... Nombres de personnes a chaque fois, qui propose une " proposition", est de faire "entièrement une "coulée verte" sur la petite ceinture"... Pas que je suis contre la nature ou cycliste, mais j'invite TOUTES ces personnes, a taper sur Google la CONFIGURATION actuel de la petite

ceinture.. Je rappel sans cesse, les 23 km de la petite ceinture, utilise une portion du RER C, a un raccordement FRET toujours actif dit de l'évangile pour le port de Gennevilliers, construction de la FUTURE gare ROSA PARK du RER E, relié aux principales gares parisiennes, qu'une "coulée verte" ou "piste cyclable"ne peut se faire dans son intégralité... Surtout, toutes les personnes qui suggèrent ces idées, pensent que ses tunnels peuvent "s'aménager" en accueillant des "boutiques" ou "autres choses"... Autant faire rouler un métro. Encore moins une promenade ou piste cyclable... Autant faire une promenade "verte" ou piste cyclable" dans les longs couloirs de la station "CHATELET les HALLES" de la RATP... Cordialement.

Marc Askat 21 janvier, 22:39

"Cette voie verte ne devrait pas comporter trop de chicanes et autres obstacles anti deux roues à moteur, "
Donc on se coupe un bras, et en plus tu veux qu'on se mette des claques ? Sacrifier une ligne de rer en milieu urbain dense pour en faire une piste cyclable ? J'ai une idée, pavons la d'or massif, tans qu'a faire quitte a avoir l'air bête dans 15 ans quand faudra la repercer en tunnel, autans avoir la classe ...

Marc Askat 21 janvier, 21:55

@Sandra : Donc, si je comprend bien vous faites du lobbying non pas pour les riverains existants mais pour les futurs acquéreurs du programme immobilier que vas construire un promoteur privé ... laissez moi deviner vous venez d'acheter un bien ou deux dans ces programmes, pensant offrir a vos locataires aisés une belle vue sur une coulée verte façon skyline new yorkaise ?
Mouais ... Ca serais dommage et douteux dans la démarche que ce soit le cas ...
De vous a moi, les habitants de ces quartiers et des futurs programmes de HLM seront je pense heureux d'avoir un moyen de transport rapide prés de chez eux, l'absence d'une coulée verte tendance ne fera pas franchement de mal dans des quartiers très riches en espace vert (bois de Boulogne, Butte Chaumonts, parc de la Vilette etc ...) dans la partie en viaduc, la partie en tranchée pouvant, encore une fois, etre recouverte par des logements, des espaces urbains végétalisés ou non, des services etc ...
Encore une fois, il est impossible et impensable de pénaliser l'ensemble d'une mégapole de 10 millions d'habitants en détruisant un axe de communication existant en sachant pertinemment qu'on devra le re-percer en tunnel a un cout exorbitant dans moins de 15 ans !!!! ce genre d'idéologie nuit comme d'habitude aux classes les plus pauvres et en pire encore, en pleine période de crise, alors que ce genre de projets génèrent des emplois et crée de l'économie la ou ils passent !!!!
Etes vous réeelement menacée dans votre vie, votre santé, votre confort réel par le passage d'un tramway sous votre fenêtre, ou êtes vous mécontente pour d'autres raisons ?
Il as **TOUJOURS** été prévu que la petite ceinture soit réactivée, c'est la raison pour laquelle on as construit des viaducs neufs et qu'on y as posé des voies rue de Patay et Avenue de Flandres, qu'on construit deux tunnels a plusieurs millions d'euros sous le boulevard Massena (prévus depuis le projet paris rive gauche qui as débuté quand même dans les années 90 ... renseignez vous) qu'on continue a sécuriser ses accés et a l'inclure dans ses DEUX VOIES sur l'ensemble des PLU et projets de la mairie depuis des années .. et simplement : pourquoi croyez vous que la voie est encore la, et parfois même changée, depuis plus de 70 ans ???
Vu le prix du metre carré a Paris, croyez moi qu'elle n'as pas été conservée en l'état pour faire "joli" mais pour servir, et pardonnez moi mais pas en promenade pour bobos ...

8 «je suis d'accord»

Marc Askat 21 janvier, 22:34

Bois de boulogne, jvoulais dire Vincennes ;)

Sandra 22 janvier, 08:42

De tels propos sont honteux et insultants ! Je suis actuellement locataire dans un logement social et je me suis endettée pour vingt ans pour acheter un petit appartement dans lequel je vais passer le reste de ma vie. Le quartier de l'ourcq est un bon exemple de mixité sociale, plusieurs immeubles sont actuellement en cours de construction dans le quartier le long de la petite ceinture, la plupart sont des logements sociaux pour les personnes modestes, les étudiants sans resources, et les travailleurs étrangers. Paris n'est pas réservé aux riches. Les classes moyennes y ont aussi leur place. Vive la coulée verte et la mixité sociale !

Chapeau 22 janvier, 09:04

En quoi vouloir que les gens puissent se déplacer aisément (sans faire plusieurs correspondances) dans un cadre agréable afin de rejoindre Meudon, Saint Denis, Pantin, Gennevilliers, Issy-les-Moulinaux, Aubervilliers est-il honteux et insultant ?

Les quelques exemples de villes citées ont des populations différentes. Je ne vois pas pourquoi un jeune ne pourrait-il pas découvrir ces lieux et ces environnements différents pour faire justement de la mixité sociale ?

Un jeune comme moi de la Seine Saint Denis qui peut se rendre aisément dans le 16e arrondissement grâce à la Petite Ceinture Ouest depuis le nord de l'Ile de France, c'est une façon de faire de la mixité sociale à moindre coût.

Il faut conserver les 23 km de la Petite Ceinture ferroviaire au sein de RFF.

Sandra 22 janvier, 09:33

Ce qui est honteux et insultant c'est d'oser écrire que je viens "d'acheter un bien ou deux dans ces programmes en pensant offrir à des locataires aisés une belle vue sur une coulée verte façon skyline new yorkaise" alors que je vais sortir d'un logement social, que je me suis endettée pour vingt, et que je vais y passer le reste de ma vie.

Marc Askat 22 janvier, 11:50

@Sandra, mais arrêtez de mentir ! vous avez avouer vous même avoir acheter un appartement dans le programme uppés des bords de canal, consciente de la présence de la petite ceinture et pensant avoir vue sur une coulée verte simplement en voyant un photomontage !!! Vous ne vous etes renseignée sérieusement a aucun moment avant votre achat !!! L'ensemble de l'ile de france ne dois pas porter la responsabilité de votre "erreur" (tans bien que s'en soit une) et de votre changement d'avis pour votre simple plaisir ... Vous allez avoir un logement NEUF répondant a TOUS LES CRITERES D'ISOLATIONS PHONIQUES ET VIBRATOIRES, vos arguments ne concernent que le CONFORT de ne PAS VOIR PASSER DES TRAMS, êtes vous consciente de l'égoïsme d'une telle position ???

Sandra 22 janvier, 15:04

Non Marc : il est justement clairement précisé dans nos contrats qu'aucune précaution particulière n'a été prise lors de la conception de nos immeubles malgré la présence de la petite ceinture. Nous bénéficierons des normes récentes pas plus isolantes qu'ailleurs.

Marc Askat 22 janvier, 16:49

@Sandra : "il est justement clairement précisé dans nos contrats qu'aucune précaution particulière n'a été prise lors de la conception de nos immeubles malgré la présence de la petite ceinture." Et vous avez donc signer en connaissance de cause. au dela du fait que le tram ne sera ni bruyant, ni dangereux, ni moche, merci d'assumer seule vos décisions et de ne pas en faire porter le poids de plusieurs milliards d'euros a l'ensemble d'une mégapole de 10 millions d'habitants et ce sur les prochaines génération a venir. Et au risque de vous déplaire, le programme "canal square" n'est pas un programme immobilier pour pauvres ni pour démunis ... loin de la. Vos voisins ne sont pas si aisés que vous ... endéttée pour 20 ans vous dites ? c'est tout ??? pour un appart de ce type ...???? c'est bien ce que je dis, vous êtes loin d'être a plaindre et vos positions sonnent réelement égoistement déplacées au vu du débat ... le confort de votre vision panoramique est un caprice qui vous concerne, pas une catastrophe biblique qui vas frapper de pauvres gens. A chaque mensonge, vous serez rapellée a l'ordre, nous avons tout notre temps ... j'ai un smartphone et 28 ans d'habitation en face de la petite ceinture et de passion pour ce lieu. je ne laisserais pas une personne déverser de tas de mensonges comme vous le faites par pur confort et luxe de se faire offrir une jolie vue de son balcon dans son appartement cossu ... A vous de voir si vous êtes suffisamment motivée pour vous faire rapeller a l'odre, preuve a l'appui a chacun de vos mensonges.

Sandra 23 janvier, 08:08

Décidément, ce monsieur semble m'en vouloir tout particulièrement. Marc, à chacun de vos manques de respect envers les participants et les règles de déontologie de ce site, vous serez rappelé à l'ordre et vos messages seront supprimés. Vous comprenez parfaitement. Alors calmez vous un peu, relisez vos propos, et vous vous rendrez compte que vous allez trop loin.

Marc Askat 21 janvier, 21:59

Résumons : Petite Ceinture = Ligne a double voie EXISTANTE, traversant des quartiers mal desservis, ne nécessitant aucun travaux de percement, déjà en tranchée, viaduc et tunnel possédant un traçé et des courbes conçues pour être apte a la circulation de trains a 70 kilometres heures dans certaines portions.

ET VOUS VOULEZ EN FAIRE UNE COULEE VERTE ??????

Sympa la coulée verte a plusieurs milliards d'euros, et encore, je ne sais pas combien coûtera le re-percement de la petite ceinture en tunnel parce qu'on aura transformer la vraie en promenade ... peut-on vraiment se permettre ce luxe ?

12 «je suis d'accord»

Marc Askat 21 janvier, 22:05

En gros, ya une ligne de rer désactivée qui traverse des quartiers super résidentiels, voir pauvres et ou ya pas assez de transports et au lieu de la réactiver vous voulez la casser ... je sais pas, mais même quand je simplifie a mort, ça me semble toujours être un luxe financier et humain qu'une ville de 10 millions d'habitants ne peut pas se permettre .... Surtout quand elle demande aux gens de moins prendre leurs voitures ...

11 «je suis d'accord»

philippe 23 janvier, 11:41

Paris population (2009) : 2 234 105 hab
Arretez de mentir...

Hastur 23 janvier, 12:45

@philippe :
Je me permets de répondre, pensez-vous qu'un transport circulant sur la petite ceinture n'impacterait que la population intra-muros ?
Île-de-France, Population : 11 729 613 (2009)

Marc Askat 21 janvier, 22:32

@Sandra : Si la petite ceinture était réellement si prés de vos fenêtres vous vous feriez :
1 - Cambrioler plusieurs fois
2 - Peter vos fenêtres a coup de ballast de voie plusieurs fois
3 - Taguer vos fenêtres et vos murs plusieurs fois
4 - Insulter plusieurs fois
5 - Catapulter des canettes vides et des poubelles, voir pire (urine, excréments, seringues, bombes de peintures, préservatifs etc ...) dans vos cours, cages d'escalier ou pire appart.
6 - Mater par des gens pas agréable a votre sortie de douche si vos rideaux n'étaient pas tirés.
7 - Jamais laisserla fenetre ouverte en quittant votre domicile.
8 - Squatté par des animaux et des bestioles sympas type rats ...

Voila la vie des personnes qui vivent a la proximité que vous évoquez de la petite ceinture, et la transformation de la petite ceinture en jardin n'améliorera pas la situation, elle l'EMPIRERA, en facilitant son accés, oui madame, les Parcs Parsiens sont souvent fréquentés la nuit, et un parc de 8 km de longs c'est pas facile a surveillé ...
En transformant la petite ceinture en tramway la sncf serais obliger de sécuriser les accès, construire des murs anti-bruits (probablement végétalisé vu les gouts de la Mairie) isoler le ballast. Bref, pour les personnes en situation précaire et qui habitent face aux voies, ou pour les riverains qui ont leurs logements ou leur cours en contrebas des viaducs, ça vas considérablement changer la vie !!!!
Donc clairement, soit vous mentez et vous n'habitez pas aussi prés des voies que vous le dites, voir même très loin, soit vous sourdes, muette aveugle, et vous n'ouvrez que rarement vos volets ... Encore une fois se suis un très proche de la petite ceinture que j'ai connu active ET inactive, je parle en concerné ET en informé, et je ne me reconnais EN RIEN dans vos témoignages ... Au contraire, il me font douter de votre réelle implication dans ce débat ...
Les nouveaux tramways sont silencieux, les nouvelles voies sont silencieuses, et de toute façon la voie est en tranchée ou en viaduc (donc isolée des immeubles) car jamais a niveau ... Donc a moins de VOULOIR absolument plus que tout un jardin en coulée verte, je vois vraiment pas le pitch la ... Ou alors c'est un caprice ... mais bon un caprice a plusieurs milliards ...

8 «je suis d'accord»

Sandra 22 janvier, 09:04

Comment osez vous écrire de telles horreurs ! Les parisiens ne sont pas des sauvages ! Il est vrai que les quartiers abandonnés sont pafois voire souvent dégradés. Et le 19e a longtemps été délaissé et maltraité. Mais le quartier a changé en quelques années, entre le parc de la vilette et la place stalingrad. Les parkings sauvages ont disparus, et les promeneurs et les touristes ont remplacé les dealers et les prostituées.

Chapeau 22 janvier, 09:08

Sandra, l'utilisation du "si" a une valeur conditionnelle en français. Ce terme est le premier mot employé par Marc.

Il rappelle à juste titre que lors d'une reprise du trafic voyageurs, le transporteur (RATP, SNCF, Véolia ou autres) est obligé de sécuriser la ligne dans l'intérêt de l'exploitation et la fiabilité de la ligne mais aussi pour celui des riverains.

Chapeau 22 janvier, 09:13

Voici par ailleurs un cliché pris sur le T2 qui montre concrètement l'emplacement des immeubles au pied des voies. Celui de droite est en cours de construction.

Le transport attire !

Cliché ASPCRF, 20 janvier 2013

Sandra 22 janvier, 09:25

Bonjour Chapeau. C'est à peu près la situation du boulevard d'indochine où j'habite actuellement. @ Marc Askat : vous voyez que la distance n'est que de qq mètres... pas d'un kilomètre !

Chapeau 22 janvier, 09:31

Il n'a jamais dit que la distance était d'un kilomètre.

La photo a été prise depuis un tramway ! De l'autre côté du périphérique et personne ne s'en plaint !

Sandra 22 janvier, 09:49

Chapeau, si, Marc Askat a bien écrit ceci : "au passage, Boulevard d'Indochine ? vous disiez pouvoir toucher les voies de la petite ceinture en tendant vos bras ... vos bras font plus d'un kilomètres alors ... bravo ..." Quant à pouvoir toucher les voies en tendant les bras, cest bien impossible sur le boulevard d'indochine, mais possible et se penchant bien dans le quartier de l'ourcq.

Marc Askat 22 janvier, 11:43

@Sandra, a chaque fois que vous mentirez, quelqu'un viendra vous contredire, merci d'arrêter de polluer le débat avec de fausses informations. Vous avez acheter un appartement de luxe pensant avoir vue sur le canal de l'Ourq et une coulée verte, vous n'aurez de vue que sur le canal de l'Ourq et la voie ferrée vas conserver son usage, vous ne vouliez pas d'une voie ferrée, pourquoi avez vous acheter un appartement devant des voies ???

Sandra 22 janvier, 14:54

Marc : Personne ne ment ici, tous les participants sont sincères, quelle que soit leur position. Certains souhaitent voyager plus vite et plus loin, d'autres préfèrent un environnement calme et vert sous leur fenètre, tous veulent améliorer leur quotidien.

philippe 23 janvier, 11:45

Exprimer son opinion=polluer... visiblement Marc a le raccourci facile... Heureusement que Sandra est là car votre lobbying est vraiment tenace.

Marc Askat 21 janvier, 23:02

Un tram sur la Petite Ceinture serais bruyant ?
Cinema Mk2 Bibliotheque, situé en sous sol au niveau des voies sncf.
Des TRAINS et des RER qui passent au ralenti TOUTES LES 3 MINUTES a moins de 4 METRES D'UN TYPE QUI MATE UNE FILM, et ben vous savez quoi, ILS N'ENTEND RIEN !!!!!! si vous ne me croyez pas allez vous faire un

film la bas et dites moi si vous entendez passer les trains pendant votre film ... l'argument du bruit est ridicule, on est plus au temp des prit gris et dla loco a vapeur de papy ...

12 «je suis d'accord»

Sandra 22 janvier, 09:46

Chapeau, si, Marc Askat a bien écrit ceci : "au passage, Boulevard d'Indochine ? vous disiez pouvoir toucher les voies de la petite ceinture en tendant vos bras ... vos bras font plus d'un kilomètres alors ... bravo ..." Quant à pouvoir toucher les voies en tendant les bras, cest bien impossible sur le boulevard d'indochine, mais possible et se penchant bien dans le quartier de l'ourcq.

Marc Askat 22 janvier, 09:55

@Sandra : faux ...

runtime_error 22 janvier, 00:22

Sandra, je pense que tu interprètes mal nos interventions.
En ce qui concerne « votre » coulée verte du XIX (J'aime bien ce lapsus qui est assez révélateur…) :
Comme tu l'indiques toi-même, c'est une publicité qui mentionnait cette coulée verte : Une publicité, ce n'est pas de l'information, c'est une incitation à l'achat. Si les publicités reflétaient la réalité on pourrait s'empiffrer de Nut(biiiip)sans grossir, nettoyer du bout des doigts sa grille de cuisson grâce à Cilit(biiiip) etc. J'espère que tu es au moins d'accord là-dessus ! Maintenant, en quoi la situation est elle différente avec cette publicité de promoteur ? Sois certaine que je comprends ton désarroi, mais il faut reconnaitre que tu as été victime de la malhonnêteté de cette affiche promotionnelle, et il ne faut pas te tromper de cible : Si tu achètes du cilit(biiiip) pour nettoyer ta grille de cuisson, et que tu constates que ce n'est pas efficace du tout, tu vas aller râler auprès du fabricant, mais en aucun exiger de ton boucher qu'il dégraisse totalement sa viande !
Par ailleurs, aménagement naturel et tram ne sont pas exclusifs l'un de l'autre : Dans le programme Ourcq-Jaurès, des jardins partagés s'intercalent entre les nouveaux bâtiments et la PC, sauf aux pointes de la parcelle. Vous pourrez donc avoir « votre » coulée verte ET le tram.
En ce qui concerne les nuisances : Personne ne nie les nuisances que peut t'apporter le tram des maréchaux. Son implantation en voirie empêche effectivement la mise en place de dispositifs efficaces permettant de les réduire. Par contre, et c'est ce que nous disons dans nos interventions, l'implantation d'un tram sur la PC, du fait de la largeur de l'emprise, permet l'installation de tels dispositifs. De plus, un tel tram étant en site propre, il n'y a pas nécessité de poser et parfois noyer la voie dans une dalle de béton, une pose classique est suffisante. Or c'est cette dalle qui véhicule les vibrations, et c'est également ce type de pose qui rend vulnérables les trams T3a et b aux chutes de neige importantes. Enfin, les rayons de courbure sur la PC sont nettement plus élevés qu'en voirie : Les crissements en courbe, caractéristiques du tram en voirie, ne se rencontreront pas sur la PC. Bref, le message que nous essayons de faire passer, c'est que les nuisances du T3 ne peuvent servir de référence pour évaluer les nuisances d'un éventuel tram sur la PC. Nous ne nions pas non plus qu'un tram sur la PC ne provoquera pas de nuisances, nous pensons seulement, encore une fois, qu'elles seront très inférieures à celles que tu connais actuellement avec le T3. Quant à dire que le tram défigure le paysage, je pense que c'est un peu exagéré. J'avoue ne pas me souvenir de l'aspect qu'avait le Boulevard d'Indochine avant le tram, mais sur les maréchaux Sud, l'arrivée du tramway leur a assurément rendu du cachet grâce à l'opération de requalification urbaine qui l'a accompagné. Quant aux Buttes Chaumont (Et là c'est plutôt à Liliane que je m'adresse…) n'oublions pas que la tranchée y est profonde, et entourée d'une épaisse frondaison : Je pense donc que les caténaires seront invisibles depuis le parc, et qu'il faudra vraiment s'approcher du bord de la tranchée et y plonger le regard pour les apercevoir.
Les distances : Le T3 s'écarte du tracé de la PC à partir de la porte de Vincennes, pour la rejoindre au niveau de la station Rosa Parks. Au maximum de son éloignement (Au niveau de Ménilmontant), la distance est d'au moins 1400 m. Au niveau de la rue Petit (Que tu dois bien connaitre) cet éloignement est encore supérieur à

800 m. Si c'est-ce que Liliane et toi considérez comme « proche », notamment pour un maillage urbain, je pense que vous devriez sérieusement revoir votre appréciation des distances…
En ce qui concerne la distance entre le bâti et la PC : Comme indiqué en pages 26 et 27 de l'étude prospective de l'APUR (diagnostic, partie 1), le PLU de la ville de Paris interdit de construire à moins de 6 m de l'emprise de la PC pour les façades avec vue principale, et moins de 2 m pour les autres. Donc impossible d'être à 1 m de la PC et encore moins de toucher les rails en tendant le bras ! Les promoteurs peuvent acheter des « droits de vue » à RFF pour construire des façades principales à 2 m de l'emprise, mais cela reste de la responsabilité de l'acquéreur d'acheter de tels biens… et de cautionner ainsi cette pratique.
Le XIX et ses transports : Personne ne prétend que cet arrondissement n'est pas correctement desservi. Comme on se tue à le répéter, la vocation d'un tram sur la PC est plus régionale que locale. Un tram sur la PC n'a donc pas vocation à mieux irriguer le XIX, mais il permettra à ses habitants de se déplacer rapidement vers d'autres quartiers périphériques ou de rattraper des axes radiaux éloignés du XIX. Ce que ne permettait pas le bus PC, et ce que ne permet toujours pas le T3.
La suppression du bus PC : Il a été supprimé car il a été jugé que le tram avait une capacité suffisante pour absorber le flux actuel de voyageurs, et une certaine marge. Le flux futur, on ne le connait pas, donc on ne fait pas circuler des bus à vide pour le plaisir de polluer (Et oui, un bus n'est pas propre, c'est 25 fois plus d'émission de CO2 qu'un tram pour assurer le même service).
Par contre, il y a l'expérience du T3a : Sur cette ligne, la marge a été rapidement consommée (Et ce n'est pas pour autant que l'on a remis en service le bus). Il y a toutes les raisons de croire que cela va se reproduire avec le T3b. Pour faire une analogie routière, c'est comme quand tu rajoutes une voie de circulation sur un axe chargé : Au début ça décongestionne, puis au fur et à mesure que les gens découvrent qu'il y a une voie supplémentaire, il y a de plus en plus d'utilisateurs, et on finit par saturer à nouveau. Et on ne s'en sort qu'avec un itinéraire bis avec moins d'entrées-sorties. (Ah mais tu vas me dire que celui-ci va aussi finir par saturer… C'est vrai, mais ce sera dans un délai bien plus long)
Pour le tram, ce n'est donc pas en rajoutant des bus (C'est-à-dire en ouvrant une nouvelle voie dans l'analogie ci-avant) qu'on va traiter le problème et répondre aux besoin de mobilité longue distance en périphérie. D'où l'idée de l'utilisation de la PC pour séparer les flux de voyageurs.
La rentabilité de la coulée verte : Comme Paris plage, elle sera gratuite, donc financièrement parlant ce n'est pas rentable. Si on reproduit Paris plage chaque année, ce n'est pas parce que cela remplit les caisses de la Ville, mais parce que cela remplit les urnes, et puis (ne voyons pas le mal partout), tout simplement parce que c'est sympathique. Ce sera même la coulée verte la plus chère du monde, avec tous les ouvrages d'art à entretenir. Le coût d'entretien actuel, du fait que la plateforme est propriété de RFF, est dilué au niveau national. Par contre, la coulée verte, c'est dans la poche des Parisiens et d'eux seuls (Du moins je l'espère, sinon je me casse en Belgique…) qu'on viendra piocher pour son entretien.
Et puis pour les touristes, je persiste à penser qu'il y a bien plus de choses à voir à Paris qu'une coulée verte morcelée et entrecoupée de longs passages en tunnel et sous dalle. Au mieux, les touristes viendront, mais pour constater de visu que nous avons été assez c… pour mettre un tram en voirie et transformer le site propre qui aurait pu l'accueillir en coulée verdâtre domestiquée.

9 «je suis d'accord»

Sandra 22 janvier, 09:18

Enfin quelqu'un qui sait contredire sans insulter :-) Des propos polis et modérés... voire consensuels ! Il est aussi appréciable de pouvoir discuter avec des gens qui n'ont pas les mêmes idées ni les mêmes avis.

Chapeau 22 janvier, 09:29

Définition du Larousse :
Discuter : faire l'examen minutieux de quelque chose dans un exposé écrit ou oral, en évaluer la véracité, la valeur, etc.

C’est ce que les parleurs (souvent favorables à la mixité des usages sur la PC ferroviaire) font comme le demande les animateurs de ce site en illustrant leurs propos.

Galtar 22 janvier, 13:57

Bonjour Runtime_error, très bien expliquer ! Cordialement.

saraly 22 janvier, 17:13

Bonne explication en effet.
Je préciserais d’ailleurs pour la distance entre le bâti et la PC, les 6m en vue principale et 2m en vue secondaire c’est par rapport à l’emprise de la PC qui s’étend jusqu’à 2m après les rails. Donc ça fait 4 et 10m par rapport aux rails.

Marc Askat 24 janvier, 20:04

Merci bcp pour ces précisions.

Marc Askat 22 janvier, 09:57

@Sandra : "je viens d’acheter un appartement et j ne veux pas d’un train sous ma fenetre" ALORS POURQUOI AVEZ VOUS ACHETER UN APPARTEMENT DEVANT UNE VOIE FERRÉE ????? si vous vous êtes fais arnaquer par le vendeur voyez ça avec lui mais ne pénalisez pas les 10 millions d’habitant de la capitale de la 5eme puissance mondiale d’un axe de transport nécessaire et bon marché pour un luxe visuel !!!!!!

6 «je suis d’accord»

Liliane 22 janvier, 10:09

L’argument qui consiste à dire que le T3 et la PC sont éloignés dans les 19ème et 20ème arrondissement est faux puisque leur distance est de 0 mètres à moins de 1400 mètres. J’ai 70 ans et pour moi le parcours à pied du carrefour Manin-.Crimee, Porte de Pantin prend 5-6 minutes....Je le répète installer plusieurs tramways à proximite dans le Nord-Est parisien est déraisonnable. D’autant plus que ce mode de transport urbain risque d’être dépassé dans les années à venir. Les technologies évoluent. Actuellement, il faut d’abord évaluer le T3 mis en service en Décembre et finir la réalisation des transports du Grand Paris. Cela rendra service à un beaucoup plus grand nombre de personnes. Pour ceux qui habitent Ménilmontant (leur quartier est sympa et ils n’ont rien a envier aux autres), quelques minutes de marche supplémentaires leur feront gagner quelques années de santé qui épargneront des coûts supplémentaires à la sécurité sociale !!!

12 «je suis d’accord»

Marc Askat 22 janvier, 10:14

70 ans, donc a la retraite, vous pensez a ceux qui travaillent madame ? dsl mais y’as des gens qui bossent et qui ont besoin de transports : 1400 metres le matin quand vous devez aller travailler, déposer vos gosses a l’école, faire vos courses et ne pas être a la bourre au taff. Sans vouloir vous offenser madame, si vous voulez vivre votre retraite dans un jardin soyez gentille de déménager en

province, a paris il y as des gens qui veulent bosser et qui ont pas de sous ...
Donc reconstruire un métro dans 15 ans a plusieurs milliards, navré de vous dire ça mais ce n'est pas vous qui en subirez les conséquences ...

saraly 22 janvier, 11:57

Je commence à en avoir marre de me répéter.
1.4 km en marchant à 5km/h (allure moyenne d'un adulte en bonne santé) c'est 17min, la rue de Ménilmontant étant en forte pente ça serait plutôt 20-25min (en montant comme en descendant, les jours de pluie ou de neige on a peur de glisser). La ville de Paris fait 10km de diamètre, donc 1.4km est loin d'être une distance négligeable. De nombreuses lignes ont des distances inférieures, à titre d'exemple j'ai regardé les distances au niveau de la rue d'Alésia/rue de la Convention qui peuvent s'apparenter à la rue des pyrénées (absence de lignes transversales, à mi chemin entre la ligne 2/6 et le T3). Distance Alesia (L14) - Plaisance (L13) : 1km. Plaisance - Convention (L12) : 1.4km. Convention - Bouciaut (L8) : 750m. Bouciaut - Javel (L10 et RERC) : 1km. Il y a donc bien des lignes à des distances inférieures ou égales à 1.4km et je pense que les habitants ne considèrent pas qu'elles sont redondantes loin de la.
Regardez sur Google Maps, c'est flagrant que le XXe est traversé par moins de lignes et a moins de station. Les deux autres quartiers de Paris qui me semblent avoir le même problème sont la partie 18e-19e proche des voies provenant de la gare de l'est (mais on comprend pourquoi) et la partie du 13e-14e entre la ligne 4, 6, 7 et T3a.
Pourquoi serait-il déraisonnable d'installer un tramway ici, à part déranger votre tranquilité ? Beaucoup d'arrondissements ont le droit à un maillage très resserré mais nous n'aurions pas le droit non ! Et puis franchement votre remarque sur la marche et la sécurité sociale est un peu suffisante. Vous savez les gens dans le XXe marchent déjà beaucoup, on n'a pas le choix !!!! Comme dit dans le commentaire précédent, quand on doit aller travailler à 1h de chez soi, gagner 10min oui c'est très important, d'autant que les temps de trajet en IDF sont déjà très longs comparés à la moyenne nationale. Quand on a des bagages, qu'il pleut ou qu'il neige, qu'on a des enfants, qu'on a des difficultés à marcher 1.4km c'est vraiment beaucoup !

J'ai regardé la distance Manin-Crimée / Porte de Pantin. Google Maps me donne 1.1km à parcourir en 14min. Parcourir cette distance en 6min ça veut dire marcher à 11km/h. Je vous félicite donc pour votre forme olympique à 70ans !

Aussi je vous rassure, le processus pour un nouveau moyen de transport prend souvent entre 10 et 15ans entre l'idée du projet et sa mise en service. Il y a des études publiques, des concertations, des études complémentaires qui tout ça prennent au moins entre 5 et 10 ans. Si il est envisagé de faire un tramway il y aura des études publiques qui évalueront l'intérêt d'une telle desserte,et vous pourrez encore une fois donner votre avis. Vous n'aurez pas un tramway sous votre fenêtre l'année prochaine (d'autant que le T8 n'est pas encore en service et son prolongement à Rosa Parks toujours à l'étude). La vraie étude du tramway ne se fait pas aujourd'hui loin de la ! Donc oui si il y a des études de faisabilité elles se feront dans les 3-4 prochaines années et on aura déjà le recul nécessaire concernant la fréquentation du T3.
Vous comprenez donc que vu la durée du processus, on ne peut pas dire "ben on verra dans 15ans". Si la situation est si bouchée en IDF c'est bien parce que

pendant 20ans on n'a pas pris la mesure de la situation. En matière de transport il faut prévoir 10-20 ans à l'avance. Et non on ne peut pas compter sur de "nouvelles avancées technologiques". La science n'avance pas aussi vite croyez moi. Les tramways modernes français sont en service depuis les années 80, il y a eu des améliorations bien sur mais entre un prototype et sa mise en service il faut attendre des dizaines d'années. Enfin si on entend parler que le tramway commence à être dépassé et que plusieurs collectivités abandonnent des projets, c'est plus pour des raisons budgétaires qu'autre chose. Parce que si y a quelquechose qui risque d'arriver plus vite que "une nouvelle technologie" c'est bien l'augmentation exponentielle du baril de pétrol.

Marc Askat 22 janvier, 11:57

@Sandra "La liberté s'arrête là où commence celle des autres, et nous sommes nombreux à ne pas vouloir voir et entendre passer un train sous nos fenêtres !" Justement, **VOTRE PLAISIR de ne pas voir passer un tram (et non un train) ne dois pas passer devant l'intérêt de celui d'une mégapole de 10 millions d'habitants aux transports déjà saturés ...** prenez vous le rer dés fois ?

8 «je suis d'accord»

Marc Askat 22 janvier, 13:56

"Et nous sommes nombreux à ne pas vouloir voir et entendre passer un train sous nos fenêtres" pourquoi avez vous acheter un logement en face d'une voie ferrée alors ?

Galtar 22 janvier, 14:09

La petite ceinture était là bien avant les constructions venues près d'elle....Bonjour Sandra, a l'achat de votre appartement (donc avant de l'acheter, vous l'avez visité et regarder la "vue" qui donne face à la petite ceinture), pas une seule fois, vous vous etes poser la question d'une éventuelle remise en service de la ligne ? Soit auprès de votre promoteur, de la mairie(meme si c'est RFF qui gère la PC) ou habitant du quartier ?
Cordialement

Marc Askat 22 janvier, 15:12

@Sandra "Personne ne ment ici, tous les participants sont sincères, quelle que soit leur position. Certains souhaitent voyager plus vite et plus loin, d'autres préfèrent un environnement calme et vert sous leur fenètre, tous veulent améliorer leur quotidien."
Non, vous avez menti a plusieurs reprises, sorti de faux témoignanes puis de faux arguments avant que l'on comprenne que vous aviez acheter un logement en face des voies ferrées sans même vous poser de questions car un photomontage indiquais une coulée verte .. sincèrement navré pour vous mais vous ne pouvez pas faire payer les conséquences de ce choix a tout le monde ...

7 «je suis d'accord»

Théotiste 22 janvier, 17:05

Bonjour,

Je suis arrivée sur ce site par hasard. J'ai toujours été passionnée par l'histoire de Paris et par ses particularités patrimoniales et historiques, et je considère que la Petite Ceinture en fait partie.
J'ai cherché vainement un sujet posant cette question simple : Doit-on toucher ou non au site de la Petite Ceinture ? Et bien entendu il n'existe pas.

Je me doute que ma modeste contribution à ce site participatif ne changera en rien les choses, car il semble évident que ce symbole atypique datant de plus d'un siècle est voué à une destruction prochaine sous le couvert d'une « restructuration » liée à une « réurbanisation » soit disant nécessaire.

Plus clairement, le monde moderne va investir la Petite Ceinture à grand renfort de béton, de pistes cyclables et de promoteurs immobiliers.
A chaque fois, je me demande comment il est possible que notre génération démolisse, arrache et détruise certains édifices ou constructions historiques pour les remplacer par d'obscurs pis-aller.
(Un exemple parisien : les bancs publics en fer forgé contre des bancs en plastiques esthétiquement sujets à débat).

Donc, vers quel usage pourrait évoluer la Petite Ceinture ? Et bien aucun selon moi, pourquoi diantre faudrait-il absolument lui trouver un autre usage que le sien : être un endroit vert, quelque peu désert et une trace emblématique de ce que fut autrefois le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs ?
Au pire, réutilisons ces rails que l'on souhaite démanteler, réinvestissons ces gares qui n'attendent que des voyageurs.
Ce serait une maigre consolation face aux envies des parisiens contemporains, toutefois je crains fort de voir disparaître prochainement la Petite Ceinture, et personne ne m'empêchera de penser que c'est bien dommage.

4 «je suis d'accord»

Galtar 22 janvier, 18:45

Bonsoir Théotiste, la petite ceinture n'est pas voué à la destruction total, mais propriétaire de RFF, elle concerte tout les acteurs principaux avec l'accord de la mairie de Paris, de garder ou non l'intégralité DES 23 km de voies ferrés, et si oui ou non la possibilité d'un éventuel trafic léger voyageur ou Fret peut etre envisagé. Je vous invite a taper sur Google, le role de RFF sur une infrastructure ferroviaire, et la SITUATION actuelle de la petite ceinture. Un petite rappel à tous qui veulent en faire une "coulée verte", la petite ceinture est TOUJOURS relié aux principales gares parisiennes, dont ces VOIES traverses tous les faisceaux de ces gares, que ce soit gare du Nord, de l'Est, Saint-Lazard, de Lyon et Austerlitz, donc quelque soit l'issu de ce débat, une "coulée verte"ne peut se faire dans l'intégralité des 23 km de la PC. Cordialement.

Marc Askat 24 janvier, 19:58

Bonjour,
Je comprend tout a fait ton point de vue car moi aussi passionné de cette voie. toutefois, je considère faire partie d'une poignée de privilégiés qui en profite, depuis sa naissance ... toutefois si tout le monde avais le droit d'aller sur la petite ceinture, dans une ville de 10 millions d'habitants cela ne serais pas possible. Et surtout elle serais vite dans un sale état.
La croissance démographique, le prix du m2, la saturation des transports, la petite ceinture VAS etre transformée, dire le contraire serais hélas, se mentir.

Et de vous a moi, je défend l'idée d'un transport leger sur la petite ceinture de type tramway dans une optique logique et durable, meme si je prefererais clairement qu'elle reste un lieu secret, caché et sans doute dernier bastion sauvage de Paris.
Maintenant je n'ai pas envie que, sous couvert d'y faire une coulée verte, mes enfants doivent financer un projet titanesque de metro dans 10 ans, pour palier notre erreur.
Si on avais pu éviter l'opéra bastille, la dalle des olympiades, le cul de sac du rer e a saint lazare et de nombreuses erreurs d'urbanisme (même si on savais a l'avance la connerie de la chose).
La ligne de la bastille as été transformée en coulée verte de Bastille au bois de Vincennes me direz vous ? certes, mais parce-que le RER A as repris son tracé en souterrain, a l'aide d'un tunnel et a grand coups de milliards ...
Pour la petite ceinture, pas de mystère, 1+1 est toujours égal a 2, et je n'ai pas envie de d'expliquer a mes gamins qu'une génération d'idiots a laquelle j'appartiens les as encore sur-endettés en faisant des choix de complaisances, non conscient des générations futures et des besoins a court terme de notre mégapole et dans le but de simple de faire plaisir aux plus aisés sur le dos des plus pauvres ...
un tramway n'apporte l'écologie que quand il est bien fais, quand il genere des bouchons de nuit a toutes les portes qu'ils traversent quand le periph est fermé pour travaux, c'est qu'il y as un probleme, surtout quand une voie abandonnée en site propre passe a proximité, et bien c'est ce que se disent les riverains de la petite ceinture sud, dont moi .. je ne suis sur ce forum que pour éviter que la meme erreur soit faite a l'est, la ou le tram passe suffisamment loin des maréchaux et suffisamment prés de quartiers mal desservis pour espérer que le caractère complétement automutilatoire de la chose soit compris, et évité.
Bonne soirée et merci d'avoir poser cette excellente question !

Pastiche 22 janvier, 19:37

Lorsque je suis arrivée dans l'appartement que j'occupe depuis 35 ans il y avait encore des trains et j'ai apprécié lorsque cela s'est arrêté. je ne tiens pas à voir repasser à nouveau des trains sous mes fenêtres Je ne vois pas l'intérêt de mettre un nouveau mode de transport alors que nous avons maintenant le Tram, les bus fréquents et le métro proche. moi aussi je voudrais bien comme dans le 16ème et le 12ème avoir vue sur un jardin je préfère entendre les oiseaux plutot que le bruit d'un train.

11 «je suis d'accord»

Galtar 22 janvier, 21:31

Bonsoir Pastiche, et encore plus de pollution...Dans 20/40 ans, les oiseaux seront "rares" sur Paris... Hausse des températures, canicules fréquentes, plus de particules nocifs pour la santé... Pourquoi a tout prix "sacrifié" une ligne ferroviaire, qui peut dans le grenelle de l'environnement jouer un role important... En faite, c'est surtout les "riverains" de la PC qui veulent a tout prix en faire une "coulée verte" juste devant chez eux, ne connaissant peu ou pas la PC en détail, surtout en imaginant une coulée verte sur les 23 km du tronçon ! En ce moment, une partie des voies sur berge est rendu aux piétons, idem pour la place de la République, alors pourquoi a tout prix une coulée verte sur la PC éxactement ??.. Moi je propose, qu'on ferme toutes les lignes de métros, de RER, qu'on fasse des "coulées vertes", des boutiques dans les galeries de métros et pistes cyclables.. C'est inutile de penser cela de ma part, mais beaucoup de personnes ne connaissent point en détails la "configuration" de la PC, qui est

traversé par beaucoup de tunnels et parfois de plus de 1 km... Je ne suis pas contre la nature, loin de là, mais ces personnes propose une "coulée verte" a chaque fois sur l'intégralité de la PC, alors qu'il impossible, (eh oui, la PC, utilise toujours une infime partie du RER C, donc dans ce cas là, fermons le RER C...),alors qu'il est possible d'aménager la petite ceinture et jardin dans diverses endroits, car sa plate forme est très large dans certains lieux..Cordialement.

Marc Askat 24 janvier, 16:44

Tout comme les riverains de la petite ceinture sud qui râlent maintenant de la lenteur du tramway et des bouchons énormes qu'il cause pte de Vanves, d'Orleans, de Versailles et d'Italie ... les riverains de la porte de pantin apprecient aussi ... ainsi que de sa fréquence ridicule aux heures creuses, Alors qu'ils ont milité en grande majorité contre le tram sur la petite ceinture bien fais pour eux ? non, ils ont simlplement été trés mal informés par la mairie ... au final ils ont définitivement le tram sur les maréchaux avec tous ses inconvénients, mais ils vont avoir une coulée verte sur la petite ceintutre, parsemée de tunnels et de dalles ... ou un type en velo ira plus vite que le tram ou les voitures ...

Liliane 22 janvier, 20:59

Certains partisans d'un projet de tramway sur la PC présentent des interventions méprisantes et totalement déplacées vis à vis de ceux où celles qui ne partagent pas leur avis. Ils doivent accepter que ce sont deux conceptions différentes de Paris qui sont en discussion, tramway tous les kilomètres mais pas devant leur domicile puisqu'ils habitent ailleurs ou tramway certes lorsqu'il est indispensable comme le T3, mais aussi réflexion et espaces verts de convivialité au service de tous pour la PC actuellement. Ce débat doit être respectueux et être un lieu d'échange.Malheureusement, certains ne l'ont visiblement pas compris

10 «je suis d'accord»

Galtar22 janvier, 21:40

Bonsoir Liliane, certes quelques personnes peuvent se laisser emporter par l'euphorique du débat, mais sans "insulte" envers autrui...Comme vous aurez pu constater, moi pour la sauvegarde de la PC, je suis plus partisans d'un transport léger dit "train tram" comme le T 4 pour que la PC reste dans le RFF, et de l'utilisation d'un FRET local fait par des OFP(opérateurs ferroviaires de proximité), pour la desserte comme la gare des Gobelins dans le 13ème ou évangile dans le 18ème. Cordialement.

Galtar 22 janvier, 21:44

La petite ceinture peut partager en meme temps des jardins aménager ou pistes cyclable par endroit, quand la plate forme ferroviaire le permet..Je n'ai rien contre cela, et souhaite que tout le monde trouve un compromis dans ce débat que concerne l'avenir de la PC. Bonne soirée.

runtime_error 23 janvier, 00:11

Bonsoir Liliane
J'aime bien votre façon toute impartiale et pas du tout caricaturale de décrire le débat.
Pourquoi cette obstination a déformer les propos des défenseurs de la vocation ferroviaire ? Ce qui est défendu par la plupart d'entre nous, répétons le une énième fois, c'est un usage mixte de la PC, et nous estimons que le tram est nécessaire au niveau régional. Ce n'est pas parce que vous estimez qu'il n'est pas nécessaire au niveau de votre arrondissement que vous pouvez en déduire qu'il ne présente pas d'intérêt du tout !
Et ceci resterait valable même si la PC et le T3 étaient strictement contigus dans votre arrondissement.
Je suis persuadé que vous pouvez comprendre cela, mais je pense que c'est votre volonté farouche de récupérer la parcelle de la PC traversant le parc des Buttes Chaumont qui vous aveugle, et vous conduit à tenter de développer un argumentaire anti-tram qui devient de plus en plus contestable.
Alors oui, vous pouvez critiquer nos idées et propositions, mais encore une fois, s'il vous plait, évitez de les déformer, nous avons tous à y gagner !
Je vous rappelle que de nombreuses autres villes Européennes ont, à la différence de Paris, gardé une bonne partie de leur réseau de tram initial, et disposent d'une toile bien plus dense que le réseau Parisien actuel. Taxeriez vous les aménageurs de ces autres capitales de dangereux passéistes ? Croyez vous qu'il soit pour autant un enfer de vivre dans ces villes ? Regardez Amsterdam et son Sneltram qui partage une partie de son trajet avec une ligne de métro : Pensez vous que les aménageurs Néerlandais n'ont pas été « raisonnables » en réalisant cette apparente redondance ?
Sinon, vous noterez au passage que le plus virulent des défenseurs du maintien de la vocation ferroviaire est un riverain…
Enfin, si certains commentaires ont pu vous offenser, il faut dire également que vous l'avez quand même bien cherché : On ne peut pas troller le forum comme vous l'avez fait, et s'attendre à ce qu'il n'y ait pas de réactions épidermiques de la part de certains… Sur ce, j'arrête de nourrir le troll !
Bonne soirée.

Sandra 23 janvier, 08:21

Merci à ceux qui, bien que pro-tram passionnnés, tentent de tempérer le débat. Notamment Runtime_error, Galtar, et Chapeau, avec qui j'ai eu de nombreux échanges enflammés, mais qui restent polis et respectueux envers leurs 'adversaires'. Je ne suis pourtant pas du genre parano, mais depuis hier je suis persécutée par un certain Marc Askat, qui répond à chacune de mes intervention en me traitant de menteuse. Peut être pourrez vous lui faire comprendre qu'il va un peu trop loin.

Sandra 23 janvier, 09:43

Bonjour Runtime_error : oui, c'est vrai, "le plus virulents des défenseurs du maintien de la vocation ferroviaire est un riverain"... du 13e ! Arrondissement réservé à "la préservation de la biodiversité et à l'aménagement urbain".
PS : j'ai oublié de citer Nicolarchitecte parmi les pro-tram passionnés mais respectueux (je ne voudrai pas me faire d'autres énemis :-)

philippe 23 janvier, 11:16

Liliane troll le forum ??!! Mais arretez de fantasmer ! En quoi donner son avis est considéré comme du troll ? Parce que nous ne sommes pas d'accord avec vous ? L'hopital se fouterait il de la charité ? Dès qu'un "anti-tram" laisse le moindre commentaire, vous lui tombez dessus, je crois qu'on peut appeler ca du lobbying... Encore si vous aviez de vrais argument ca pourrait etre interessant, mais ce n'est pas le cas ! Vous dîtes qu'il s'agit d'écologie... comment se fait il que les verts soient contre la réutilisation des voies ferrées de la PC ?
http://elus.paris-eelv.fr/?Realiser...
Une question de coût, avez vous réellement regardé le prix du T3 ? Certes il s'agit de réhabilitation et non de création, mais tout de même !! Pensez vous qu'une coulée verte couterait autant ?
http://www.lejdd.fr/Ecologie/Actual...
Il faut également savoir que suite à une étude sur le prix de l'immobilier aux abords des trams, les logements situés à moins de 200m des voies du T3 subissent une décote de 5%. Imaginez ceux qui donnent directement sur les voies !! Alors oui c'est sûr vous ne vous sentez pas concernés par cela puisque vous habitez en dehors de Paris...
En outre, je pense que je ne serais pas entierement contre un nouveau tram si celui ci avait réellement une utilité, par exemple relier la périphérie au centre de Paris... Mais non ! Réhabiliter la PC ferait juste un joli doublon du T3.
Finalement, Pourquoi les quartiers nord et nord est de Paris devraient être une fois de plus privés de verdure. L'inégalité avec le sud de la ville doit être abolie !
Maintenant envoyez moi vos commentaires, photos pro tram, je suis prêt... De toutes façons, personne ne changera d'avis et comme d'habitude ce seront nos chers dirigeants qui auront le dernier mot... moi je dis juste ca c'est moche :

Sandra 23 janvier, 11:28

Bonjour Philippe :-). Et merci pour cette jolie photo, qui ressemble au boulevard d'indochine, et sur laquelle on voit bien les magnifiques fils électriques qui ont remplacé nos arbres centenaires et défiguré notre paysage. Contraste avec les

(véritables) jolies photos de bordeaux plubliées précédemment ! C'est peut être ce qui attend la PC...

saraly 23 janvier, 11:41

Troller en insistant plusieurs fois que la PC est proche du T3 et que donc il n'y a aucun intérêt dans le XIXe de mettre un tram. Alors que tout le monde voit bien que non les deux lignes ne sont pas proches dans le XIXe et le XXe et 1.4km ce n'est pas rien. Mais j'ai déjà répondu plusieurs fois à ce sujet donc je ne recommencerais. Et à chaque intervention d'un riverain du XIXe je demande ce qu'il propose pour les habitants du XXe qui ont des tunnels sur plus de 3km, et je n'ai toujours pas eu de réponse à part une piste cyclable (je fais du vélo mais je trouverais ca un peu glauque et dangereux).
Je ne pense pas avoir été désagréable vis à vis de vous Liliane, mais c'est de la mauvaise foi de continuer à insister la dessus. Si le projet existe depuis plus de 10ans c'est donc qu'il a une pertinence.
Tout le monde a le droit de s'exprimer ici bien sur, mais quand d'un côté les "pro-coulée verte" accusent les "pro-rails" de tomber sur eux dès qu'ils s'expriment, on a aussi l'impression que les riverains (et tout particulièrement dans le XIXe) empéchent la poursuite du débat car eux habitent en face et ont donc la "priorité". Ce n'est pas parce que en effet je n'habite pas à 10m de la PC que je n'ai pas le droit de donner mon avis. Les gens à 300m pourront en profiter aussi et leurs avis comptent tout autant.

Chapeau 23 janvier, 17:02

Mes contributions ont pour objectif de démentir des idées reçues et contradictions qui pourraient être évitées avec de la relecture.

Un exemple concret : "une piste cyclable ce serait bien sur la Petite ceinture parce que le tram sur la PC ça sert à rien car il y a déjà le T3".

Je passe sur le côté, à mon sens, populiste du discours...

Bah le long du T3, il y a déjà une piste cyclable. Pourquoi en faudrait-il encore une, ça sert à rien, ça fait doublon ?!

Ca reste très ridicule comme débat vu comme cela et c'est parfois comme cela.

Rappelons que les "partisans" du tram sur la Petite Ceinture défendent, comme le fait l'association Sauvegarde Petite Ceinture, études officielles à l'appui de RFF, SNCF, STIF, RATP, Cours des Comptes, un projet régional et d'intérêt général (face à des envies locales légitimes mais qui ne sont pas incluses dans un contexte autre que particulier et surtout, non étudiées !) qui associe une mixité des usages qui intègre des jardins, des pistes cyclables (on ne dit pas que ça fait

doublon), un transport ferré léger et rapide qui propose un autre service que celui du T3 mais complémentaire à une échelle régionale.

> De la Gare du Nord à Denfert Rochereau, il y a le RER B, le métro, le bus 38. Pourquoi ne supprime t-on pas l'un de ces transports ?

> De Châtelet à Gare de Lyon, il y a le RER A, le D, le métro lignes 1 et 14.
Ca fait pas beaucoup ?

> Pourquoi la Petite Ceinture ouest doit-elle restée ferroviaire alors qu'il y a le bus PC1 toutes les 5 minutes ?
> Le RER A et la ligne 1, c'est le même trajet. Pourquoi on ne supprime pas ?

> De l'Etoile à la Nation, il y a beaucoup trop de transports (lignes 1, 2, 6, RER A,)
Il faut les supprimer car ils sont aériens et c'est scandaleux !

Tout cela pour dire (de façon ironique parfois) que ces modes de transports proposent un service différent mais COMPLEMENTAIRE !

Les 23 km de la Petite Ceinture doivent rester dans le giron de RFF.

Marc Askat 24 janvier, 14:01

"Certains partisans d'un projet de tramway sur la PC présentent des interventions méprisantes et totalement déplacées vis à vis de ceux où celles qui ne partagent pas leur avis." FAUX, ils démontrent juste point par point que vous et madame @Sandra innondez de mensonge le forum depuis son ouverture, et font le travail des moderateurs en ne vous laissant pas déverser de fausses informations, preuves a l'appui. Libre a tous de se faire une opnion en se renseignant ...

KEMPEN 24 janvier, 16:43

Bonjour,
Marc , puisque vous habitez le 13em et travaillez dans le 19em, venez habitez dans le 19em , et lorsque vous aurez habité quelques années, vous saurez de quoi vous parlez, je ne suis pas en total accord avec Sandra, mais pourquoi voulez vous toujours une confrontation entre locataires et propriétaires, entre "pauvre" et moins pauvres, etc... etc... ne croyez pas que les moins pauvres ne galèrent pas aussi pour aller travailler... et n'ont pas de pression au boulot.. et qu'ils vivent au paradis ....Soyons solidaire pour un projet ou si nous laissons les "promoteurs " actuels s'en occuper librement, personne ne s'en sortira gagnant (sauf eux), pour ma part, je pense (sur la partie de la PC qui traverse le 19em) que la remise en service d'une desserte ferroviaire passagers régulière est une hérésie, ne serait ce que financièrement (c'est pour ça que cela a été arrêté a

une époque ou les infrastructures étaient encore en état) le tramway nouvellement installé résorbe le flux de passagers (je le vois passer aux heures de pointe tous les jours) que faire d'un autre moyen de transport parallèle ?? Pour le fret, pour alimenter Paris lorsqu'il n' y aura plus de pétrole, c'est également une hérésie, les énergies de remplacement sont déjà présentes, et c'est pas pour demain la fin du pétrole (ou du gaz) mais de plus en plus chers...? et c'est pas avec 10 wagons de marchandises que vous allez approvisionner Paris , c'est du délire....Je pense que la vraie question est le financement des projets que nous voudrions promouvoir.. sont ils finançables... sans retombées économiques, sans pouvoir être amortis .. et je ne parle même pas de profit... Pensons à des projets possibles dans ce domaine....
voilà pour du positif , bonne soirée jck

Galtar 24 janvier, 18:35

Bonsoir Kempen, alimenter Paris avec une dizaine de wagons FRET n'est pas une hérésie ! Je vais pas vous faire un sujet sur le transport FRET ferroviaire en France qui va très mal...(Fermeture de presque la totalité des gares de triages au profit du "tout routier")Pour Paris et sa région, il ne reste plus que le triage du Bourget (Les trois autres qui sont Achères, Villeneuve-saint-georges et vaires sur marne partiellement fermer pour le trie des wagons"isolés"...) Quand je parle de Fret sur la PC, il s'agit simplement d'un transport de FRET local, comme pour la desserte de la gare des gobelins des le 13ème ou celui de l'évangile dans le 18ème.

Marc Askat 24 janvier, 19:19

"depuis hier je suis persécutée par un certain Marc Askat"
Non, on appelle ça un droit de réponse : vous postez des mensonges, puis je démontre leur caractère frauduleux points par points de façon argumentée, ce a quoi vous n'apportez en suite plus rien ...vous ne répondez plus, comme si vous

n’aviez au final pas d’autres arguments que celui de votre confort visuel a défendre ... avez vous répondu a mes réponses ? non, vous avez re-poster exactement la même chose plus loin en espérant que cela ne se vois pas ... c’est assez triste.

KEMPEN 25 janvier, 09:46

bonjour
En réponse a GALTAR, j’ai habité lorsque j’étais jeune pas très loin du triage de Vaires, je connais bien, et comme vous, je suis contre l’hégémonie du transport routier (gros camions sur longues distances) source de pollution et de mortalité sur nos routes, je pense qu’il n’est pas incompatible de prévoir une trouée verte avec une possibilité d’utiliser les voies pour un transport touristique, et un transport de fret en cas d’urgence (cas de force majeur) pour préciser ma pensée, je suis contre un usage régulier (genre TRAM) voyageurs qui doublerait les lignes de tramway actuelles , le matin lorsque je vais travailler , et le soir au retour, je constates que ces wagons ne sont pas remplis, encore moins surchargés, et presque vides la journée ! (je parle du nouveau tronçon empruntant le 19em), j’emprunte un bateau électrique entre le porte de la villette et le centre cial du millénaire , voila une solution intelligente...Depuis sa création (4 ans) il est gratuit, car auparavant réservé aux personnels du site ICADE/EMGP.....cette navette est composée de 3 bateaux (vedettes de Paris) et j’ai discuté avec un responsable qui m’a dit que bien rempli en moyenne, elle ne pouvait être rentable (en étant payante) et son utilité est de "booster" le centre cial qui a du mal a démarrer) c’est pourquoi la caisse des dépôts financent en grande partie (en la laissant gratuite pour l’instant) les solutions écologiques ne peuvent voir le jour et surtout perdurer que si elles ont une "rentabilité" économique directe ou indirecte, et nous pouvons défendre et faire passer cette vision de la société qu’a ce prix.

Galtar 25 janvier, 10:01

Bonjour Kempen, merci de votre argumentation claire et précis. Cordialement.

KEMPEN 23 janvier, 10:24

Bonjour,
En tant que riverain de la petite ceinture , Parisien depuis des dizaines d’années, Administrateur et membre de plusieurs associations de Conservation du Patrimoine, je m’élève contre la "récupération" par certain de ce patrimoine Parisien qu’est la petite ceinture, et sa transformation "immobilière et spéculative", oui à une promenade verte (comme à Bastille), oui un train touristique sur certains tronçons possibles (j’ai déjà travaillé à un projet de ce type hors Paris) oui à une utilisation des infrastructures existantes rénovées (gares, etc...) pour des expos, artisans, artistes , espaces culturels , loisirs, jardins partagés etc...
Non à une récupération mercantile qui va bétonner et défigurer un des rares espaces naturels (ou la nature a repris ses droits) de la capitale, je suis évidemment pour une vraie concertation avec toutes les parties prenantes, mais pas à une manipulation de cette enquête pour arriver à oblitérer les vœux de la grande majorité .

9 «je suis d’accord»

Sandra 23 janvier, 10:45

Bonjour Kempen. Immobilier et patrimoine ne s'opposent pas forcément. Ainsi les immeubles en cours de construction dans le quartier de l'ourcq ne touchent pas à la PC. Il ne font que remplacer les anciennes usines (CPCU), garages et entrepots existants autour et détruits récemment. Il est évidemment préférable de contruire des immeubles en harmonie avec la nature en préservant notre environnement.

KEMPEN 23 janvier, 11:24

bonjour Sandra,
j'ai également apprécier la démolition du hangar CPCU et le reste autour, mais les immeubles qui vont être construits, sont des immeubles de grand standing, pas pour la population actuelle et même les propriétaires plus récents du 19em ?, le propriétaire du terrain (ville de Paris) a fait une excellente affaire avec le promoteur (j'ai été en contact avec lui)) ..
Je suis pour la mixité sociale dans le 19em, et toutes les actions qui vont dans ce sens sont les bienvenues, je pense que l'idée de la ville de Paris avec la petite ceinture , est la même que pour l'opération que vous citez..... et pas sans arrière pensée très mercantiles .
Répondez a cette question, : pourquoi dans les tronçons de la petite ceinture des arrondissements de l'ouest Parisiens privilégiez vous la trouée verte, et pour les arrondissements du Nord et Est Parisiens, l'immobilier et le retour du rail sous nos fenêtres.....nous valons moins bien que nos concitoyens du 16em ?
mais peut être que nous n'avons pas les mêmes valeurs ?
Cordialement
jean claude KEMPEN

Sandra 23 janvier, 11:40

Re-bonjour :-). Le projet 'canal square', auquel participe en partie la mairie de paris, propose 20 logements sociaux réservés aux personnes modestes. Cet autre projet, dont voici une photo, est entièrement réservé aux personnes modestes. Il comporte 30 logements sociaux, 95 logements étudiants, et un centre pour polyhandicapés.

Sandra 23 janvier, 11:46

Celui ci comporte 24 logements sociaux :

KEMPEN 23 janvier, 11:47

rebonjour,
ou ce situe ce projet ? je ne reconnais pas le site
pouvez vous répondre a ma dernière question concernant la différence de traitement des Parisiens (et pour recentrer le débat sur le sujet) merci
jean claude KEMPEN

Sandra 23 janvier, 11:48

Celui ci 93 chambres pour jeunes travailleurs :

Sandra 23 janvier, 11:50

Celui ci 41 chambres pour jeunes travailleurs :

Sandra 23 janvier, 11:51

Et celui ci 85 logements étudiants :

Sandra 23 janvier, 11:54

Tous ces projets, réservés aux personnes modestes, sont situés dans le quartier de l'ourcq le long de la PC.

Kempen : je suis entièrement d'accord, je ne comprends pas pourquoi tout le sud de paris serait réservé à "la préservation de la biodiversité et à l'aménagement urbain", alors que le nord serait voué à conserver une 'vocation transport'

Sandra 23 janvier, 12:09

Donc sur 9 projets prévus dans le quartiers de l'ourcq le long de la PC, 5 sont entièrement réservés aux personnes modestes (logements sociaux, pour étudiants, et travailleurs), 2 seulement (dont le mien) ne comporteront que des logements propriétaires, et un sera mixte.

Sandra 23 janvier, 12:13

5+2+1=8... Le 9e projet est composé d'un jardin partagé et d'un terrain de sport :

Galtar 23 janvier, 15:13

Bonjour sandra, merci de vos interventions qui permet d'avoir un débat riche malgré nos divergences sur la petite ceinture.. Là ou je suis d'accord avec vous, c'est sur que le 19ème arrondissement, là ou vous avez acheter votre logement, a bien changé depuis...C'est très bien la rénovation de tout le secteur. Maintenant, cette concertation est là pour trouver un avenir à la PC, que ce soit pour moi un transport léger comme un "train tram" (comme le T 4 pour garder la PC en RFF),ou du FRET local fait par des OFP(opérateurs ferroviaires de proximité). Pour vous une coulée "verte" et des jardins partagés..J'espère qu'a la fin de cette concertation, tout le monde trouvera un équilibre juste pour un projet sur la PC, tout en préservant votre tranquillité, la faune et la flore de la PC, en gardant au maximum sa vocation d'origine de faire circuler "des" trains..Maintenant, c'est à RFF, de faire valoir ses priorités sur la PC,et qu'elle envisage oui ou non de garder l'intégralité de la plate forme ou de la morceler par morceau à la ville de Paris pour une "coulée verte"... Cordialement

Sandra 23 janvier, 15:34

Bonjour Galtar. Tout ceci pour démontrer au 'plus virulent des riverains' que la vue sur le canal et l'éventuelle coulée verte ne seront pas réservées à des privilégiés. Tous les habitants du quartier (classes riches, pauvres, et moyennes) disposeront des mêmes prestations en terme d'isolement et partageront le

même environnement. C’est çe que j’appelle de la mixité sociale. Alors j’attends le prochain message qui me traitera de menteuse, d’égoïste, et de privilégiée.

Chapeau 23 janvier, 16:38

Ce cadre de vie est effectivement agréable au premier abord. Les photos de synthèses et les panneaux publicitaires sont toujours vendeurs.

Il y a aussi une question qui n’est pas inintéressante : comment ces gens se déplacent-ils ? Le réseau actuel répond-il à leur besoin ?

Le réseau actuel est saturé. 70% des déplacements se font hors de Paris (2 millions d’habitants pour la capitale et 10 millions de franciliens hors parisiens.) La Petite Ceinture à l’ouest est utilisée globalement par les "banlieusards" pas par les parisiens dans l’immédiat et pourtant, elle va garder sa vocation ferroviaire et rapide

Si vous vous intéressez à la géographie (c’est essentiel pour ce débat), vous vous rendrez compte que vous aurez toujours la même logique quelque soit l’échelle.

Enfin, dire que le 16e est privilégié par rapport au pauvre peuple du nord est (je reste dubitatif pour certains endroits), il ne faut pas tomber dans le populisme.

Le secteur Henri Martin > Président Kennedy n’a pas vu passer de trains durant 60 ans ! La réouverture en 1988 a permis aux franciliens de rejoindre plus aisément le centre de la capitale grâce à la conservation de l’emprise ferroviaire. Et les exemples de ce type ne manquent pas !

La section Henri Martin > Passy, restée dans le domaine de RFF permet de répondre à la forte hausse de la fréquention de la Petite Ceinture ouest (qui dessert le 16e et le 17e) et d’ici quelques années, un terminus sera aménagé afin d’éviter aux trains de rejoindre le centre de Paris qui ne peut plus recevoir de trains supplémentaires.

Il est donc primordial que RFF reste le propriétaire des 23km de la Petite Ceinture ferroviaire.

Marc Askat 24 janvier, 13:58

@KEMPEN pour info, @Sandra as acheter un appart dans le projet tout sauf social nommé "canal square", et cinsiste toujours sur le fait que la mairie y participe (un autocollant sur l’affiche au final) je vous invite a lire tous ses messages et a vous faire une opinion. sur la personne et sur la véracité de ses déclarations.

Encore une fois j'invite les modérateurs f FAIRE LEUR TRAVAIL et a ne pas laisser n'importe qui poster de FAUSSES INFORMATIONS qui biaisent le débat. Laisser dire cette personnes et d'autres que les tramways sont trés bruyants et meurtriers, que les transports parisiens ne sont pas saturés, que les gens n'ont pas besoin de transports plus rapide, que les quartiers de menilmontant, belleville et Butte chaumonts sont trés bien desservis, qu'on peux toucher les voies en tendant les bras de sa fenetre etc ... . il est inacceptable de laisser ce genre de personnes déblaterer ce genre de mensonges sans réagir dans un tel débat, on ne peux s'insurger des reactions virulentes des personnes les plus renseignées quand on vois ce a quoi elles sont confrontées, cela fais plus de 20 ans que certaines des personnes qui participe a ce débat animent et font vivre les associations de defense de la petite ceinture, de riverains, de projets verts sur ses talus, de transports urbains, d'urbanisme et du patrimoine, les voir devoir supporter que des personnes viennent déliberement biaiser le débat avec de fausses informations pour des raisons douteuse, comme particulierement encore une fois, @Sandra. C'est le travail des modérateurs de ne pas laisser les gens mentir aux autres dans un débat ou le but est de comprendre mais surtout d'informer ...

Sandra 24 janvier, 14:14

Marc : à vous de vérifier, le projet 'canal square' comporte bien 20 logements sociaux réservés aux personnes modestes (ceci grace à la participation partielle de la ville de paris dans l'investissement nécessaire, c'est le principe), et la grande majorité des immeubles du quartier de l'ourcq, existant déjà ou en construction, sont également des logements sociaux. Vous savez ce qu'est un logement social ? C'est un logement réservé aux locataires des bailleurs sociaux tels que paris-habitat (très présent dans le quartier).

Marc Askat 24 janvier, 14:20

@Sandra et c'est reparti ... ! "la grande majorité des immeubles du quartier de l'ourcq, existant déjà ou en construction, sont également des logements sociaux"

- Et donc de gens qui contrairement a VOUS ont BESOIN de transports !!!!!

"Vous savez ce qu'est un logement social ?"

- OUI, J'Y HABITE !!!!!

" C'est un logement réservé aux locataires des bailleurs sociaux tels que paris-habitat (très présent dans le quartier)."

- Merci de m'expliquer ce qu'est un HLM ... pour info l'opac c'est mon bailleur, et moi je n'ai pas les moyens de me payer un appart dans canal square, car oui, 20 logements sociaux, et les reste des logements du programme ??? c'est quoi ??? encore un mensonge .. j'habite un logement social dans le 13 , je bosse dans le 19 et je galere une heure tous les jours et encore, avec de la chance et quand ça roule bien, pour aller bosser dans ce quartier. Arretez de parler de sujets que vous ne conaissez pas juste par espoir de conserver la plus value de votre investissement immobilier en vous cachant deriere les FAUX INTERETS DES PLUS PAUVRES, c'est innacceptable. Vous décrivez typiquement MA situation en m'expliquant ce dont j'ai besoin !!! j'ai une info : vous avez tout faux, et le pire c'est que vous le savez !!!!

Sandra 24 janvier, 14:31

Marc : paris-habitat (ancien opac) est votre bailleur ? C'est le mien aussi ! Enfin un point commun entre nous :-)

Marc Askat 24 janvier, 14:49

"Enfin un point commun entre nous :-)" Certes, mais vous devez donc avoir de nombreux voisins qui galerent dans votre HLM pour aller bosser a bab el oued, c'est juste nul pour eux d'avoir ce genre de déclarations. Certains de mes voisins ne voient pas leur gosses parcequ'ils passent leur temps dans les ransports, d'autres perdent des taff les uns aprés les autres a cause des retards, et j'en ai quatres qui sont vos futurs voisins limite collé au cpcu, vos déclarations donc, passent trés mal auprés de moi, mais surtout auprés d'eux. le fait de savoir qu'ils vont peutetre avoir un transport rapide et radial dans le quartier les fais rever, par contre, voir des gens qui habitent et travaille dans le quartier, ont la sécurité de l'emploi etle temp de se promener et faire du sport, proposer une coulée verte, alors qu'ils ont déjà les Buttes Chaumont et le parc de la Villette, ils ne veulent pas de gachis, ils ne veulent pas de fioritures, ils veulent pouvoir garder leur travail, VOIR ET NOURRIR LEURS GOSSES : C'EST CA, LA PRIORITÉ DE NOMBRE DE VOS VOISINS.

Liliane 23 janvier, 12:30

Bonjour Philippe,
Je crois que vous n'avez pas lu mes interventions qui sont toutes pour une coulée verte et des jardins partagés dans la PC et pour la defense du parc des Buttes Chaumont. Je suis opposée à la circulation d'un tramway dans ce parc a proximite des promeneurs, joggeurs et enfants. Je pense que le T3 ne doit pas être double par un autre tramway. Je pense comme beaucoup d'entre nous que les caténaires sont inesthétiques.....

10 «je suis d'accord»

Galtar 23 janvier, 14:49

Bonjour Liliane, plusieurs questions pour vous, n'est il pas raisonnable de partager la petite ceinture là ou c'est possible avec des jardins, pistes cyclables dès que la plate forme ferroviaire le permet ?.. Quand vous parler de "coulée verte", c'est sur tout son tronçon de 23 km, jusqu'au RER C, en coupant toutes les gares parisiennes ? Car comme je redis pour la énième fois, la PC toujours relié aux principales gares de Paris, "traverse" leurs faisceaux..(Voies ferrés).

Galtar 23 janvier, 14:54

Les rues de Paris, beaucoup de promeneurs, de joggeurs, et enfants (qui vont à l'école) sont à proximité,et il n'y a point d'accident sauf quand un "fou du volant" en provoque un... Cordialement.

Chapeau 23 janvier, 16:07

Je rejoins les propos de Galtar en grande partie. L'association Sauvegarde Petite Ceinture et moi même prônons la MIXITE des usages . Il ne s'agit pas de dire que c'est noir ou blanc mais de démontrer l'intérêt architectural, paysager qu'aurait une ligne de transport qui serait une vitrine de la capitale française.

En effet, pouvoir se déplacer en train, autrement que dans un tunnel de métro, à l'air libre, sur une ligne bordée d'animations organisées par les riverains et de végétaux, c'est un paradis mobile, utile, accessible, peu coûteux et écologique qui démontrerait le savoir faire français en la matière.

En ces temps de crise, il ne faut pas encourager la fuite des franciliens vers d'autres régions à cause du manque de transport (C'est le souhait de 54% d'entre eux) mais améliorer ceux-ci car l'Ile de France reste un bassin d'emploi incontournable.

Le passage du tramway dans les Buttes Chaumont ne va rien détruire au sein du parc du même nom qui sera, au contraire, plus facile d'accès aux banlieusards de la région notamment.

Il y a bien une piste cyclable le long du T3, personne ne la considère comme concurrente du tram. Elle est complémentaire. Le STIF rappelle d'ailleurs dans ces brochures et études relatives aux modes de déplacements doux, que ceux-ci sont COMPLEMENTAIRES du réseau ferré lourd.

Aussi, concernant la Petite Ceinture ferroviaire qui est une ligne ferrée appartenant à RFF sur ces 23 km, elle est à considérer dans un ensemble régional où 87% des déplacements sont concentrés sur Paris et l'agglomération centrale en Ile de France. (Etude du STIF sur les mobilités en IDF > http://www.stif.info/IMG/pdf/Enquet...

La mixité des usages est possible et démontrée sur la Petite Ceinture ferroviaire qui doit rester propriété de RFF sur les 23km de ligne.

Marc Askat 24 janvier, 13:49

"Je suis opposée à la circulation d'un tramway dans ce parc a proximite des promeneurs" mais quand est-ce qu'o n vas arreter de laisser les gens poster n'importe quoi ??? La petite ceinture est dans une tranchée a 10 metres en contrebas du parc !!! le spromeneurs ne verrons ni n'entendrons le tram qu'en passant sur la paserelle ! et encore ! MERCI AUX MODERATEURS DE NE PAS LAISSER LE FORUM INNONDE PAR DE FAUSSES INFORMATIONS.

Maria-Elisa 23 janvier, 18:47

Quand j'étais enfant, il n'y pas si longtemps, mon père m'emmenait à Molitor en passant par Pont Cardinet et en empruntant un tronçon de la petite ceinture en train. J'ai été désolée quand j'ai vu que ce train avait été supprimé. Puis, petit à petit, j'ai vu la nature reprendre ses droits dans cette zone abandonnée. Aujourd'hui, il s'agit d'un creuset de verdure et de biodiversité au sein de Paris. Nous avons un besoin intense de préserver la nature. Toute la zone de la petite ceinture pourrait donc être efficacement exploitée comme parc de promenade ouvert au public (piétons et vélos). Il est important que cette verdure et cette faune presque

redevenues "sauvages" le restent. Il ne faudrait donc pas transformer cet espace en jardin "trop bien entretenu". Le coût d'aménagement serait donc assez minime et les bénéfices pour les parisiens et les banlieusards énormes.

12 «je suis d'accord»

Sandra 24 janvier, 08:18

Bonjour à tous. Chapeau : Pour répondre à votre question sur les déplacements, les riverains du quartier de l'ourcq disposent déjà de nombreux moyens de transport : les lignes de métro 5 et 7, avec accès direct aux gares du nord et de l'est (sans correspondance), les bus 54 et 60, le fameux T3, et les vélos et trotinettes très utilisés sur les pistes cyclables dans le quartier.
La plupart de ces déplacements sont réalisés matin et soir par les travailleurs du quartier. Et que font ces travailleurs le midi pendant leur pause d'une ou deux heures ? Ils mangent dehors et font du sport ! Certains mangent dans les petits restaurants du quartier, les autres apportent leur repas et déjeunent sur les bords du canal. Et vous seriez surpris de constater le nombre croissant de personnes qui courent à pied ou font du vélo non seulement le midi pendant leur pause mais aussi le matin avant de travailler, le long du canal, au parc de la villette, et autour des buttes chaumont, même en hiver. Une coulée verte reliant ces deux parcs, réservée aux piétons et cyclistes, serait donc très appréciée par tous ici, tant par les habitants que par les travailleurs.
De nos jours nous ne pensons qu'à se déplacer, toujours plus vite et plus loin. Mais posons nous un peu, et profitons de l'environnement et du charme que possède chaque quartier.

10 «je suis d'accord»

Marc Askat 24 janvier, 13:45

@Sandra : Encore un mensonge, ils n'ont accès qu'aux ligne 5 et 7, déjà totalement saturées aux heures de pointes, et ce après une longue marche pour ceux qui ne sont pas sur les avenues. vous ne prenez pas les transorts en commun, merci encore une fois de ne pas poster de fausses informations.

Sandra 24 janvier, 14:00

Marc : vous ne connaissez pas le quartier, moi j'y habite et j'y travaille. Les bus 54 et 60 possèdent plusieurs stations dans le quartier, et le T3 n'est pas très loin (il n'y a que 4 stations d'un bout à l'autre du quartier, entre la place de stalingrad et la porte de pantin où passe le T3). De plus les gares du nord et de l'est, tout de même les points clés, ne sont situées qu'à 3 stations sans correspondance. Je ne vais tout de même pas poster les plans de bus et de métro sur le site pour vous le montrer...

Marc Askat 24 janvier, 14:12

@Sandra :"moi j'y habite et j'y travaille" donc comme je le disais, VOUS NE PRENEZ PAS LES TRANSPORTS EN COMMUN. encore une fois, vous avez menti ... Je travaille a Corentin Cariou, dans ce quartier, et j'habite dans le 13eme. Donc ne venez pas me parler de transports ... Canal Square je connais très bien, je passais a pied devant lors de mes rés nombreuses promenade sur la petite ceinture depuis plus de 20 ans que je la fréquente.

Marc Askat 24 janvier, 14:15

@Sandra, je vous le redit chaque mensonge de votre part impliquera une réponse claire et argumentée. Et je ne serais pas le seul ...si la moderatrice ne fais pas son travail, on le fera, ne n'ai pas passer 10 ans a me battre pour ce lieu pour voir son avenir compromis par un torrent de mensonges et d'inepties.

Sandra 24 janvier, 14:29

Marc, si je prends régulièrement les moyens de transport cités, je suis notamment une habituée et une grande fan du bus 60, que je prends souvent en cours de route lorsque je vais travailler et pour faire mes courses dans le 20e) et de la ligne 5 du métro, station stratégique, puis menant aux gares du nord et de l'est, à république, et à bastille.

Marc Askat 24 janvier, 14:30

"La plupart de ces déplacements sont réalisés matin et soir par les travailleurs du quartier" FAUX , et pour ceux qui sont vraiment du quartier ils TRAVAILLENT LOIN ! comme TOUS LES FRANCILIENS EN MAJORITE pour le sport , rien que dans le quartier il y as les Buttes Chaumont ... et le PARC DE LA VILETTE qui occupe plus d'1/10eme de la superficie de Paris !! ! Sandra : encore un mensonge ... modératrice ?

oisebarba 26 janvier, 15:26

Bonjour,
Je suis entièrement d'accord avec vous et pourtant, je prends les transports tous les jours aux heures de pointe. Oui, c'est un peu saturé mais pour avoir pratiqué la ligne 13 entre Mairie de St Ouen et St Lazare, je pense qu'il ne faut pas se plaindre. Je n'habite ni avenue de Flandre ni avenue Jean Jaurès mais près du canal et c'est une chance. Grâce à mon smartphone et mes alertes RATP, si la ligne 7 ne marche pas bien, je peux toujours me rabattre sur la ligne 5. Tout ça pour dire que nous avons la chance à Paris d'avoir au minimum 2 lignes de métro pas loin de chez soi ou les bus ou les vélib et maintenant le T3. Quand j'ai la chance d'avoir une journée de repos en semaine et que je me balade dans le quartier, j'ai constaté la même chose que vous, Sandra. Et je pense que faire une coulée verte sur la petite ceinture serait une suite logique à l'ambiance déjà existante du quartier (je parle des sportifs et du nombre de gens qui peuvent se balader le long du canal la semaine et surtout le week-end).

Sophie Animatrice 24 janvier, 09:16

Bonjour ! Une visite supplémentaire est ouverte demain le 25 janvier à 10h30. Pour faire face aux nombreuses demandes... **Inscrivez-vous** !

1 «je suis d'accord»

fantomas 25 janvier, 13:21

a quand un train sur la PCF ? ainsi les franciliens pour juger sur pièce.

Marc Askat 24 janvier, 14:05

@Sophie Animatrice : Merci d'intervenir sur les messages des utilisateurs @Sandra et @liliane comportant délibérément de fausses informations. **De nombreuses informations concernent la Mairie de Paris, la RATP ainsi que des inepties plus simples telles que les transports a Paris ne sont pas saturés.** Il est de votre devoir de ne pas laisser les gens participant au débat se laisser arnaquer par ce genre de fausses informations totalement populistes et mensongères.

3 «je suis d'accord»

Marc Askat 24 janvier, 14:08

@Sophie Animatrice : "la petite ceinture dans les Buttes Chaumont passe au milieu des promeneurs" ... serieusment .... vous ne pouvez pas laisser les gens dire ce genre de mensonge dans ce type de débat ! La petite ceinture passe dans une tranchée a 10 mètres de profondeur dans le parc ! VOUS ETES MODERATRICE , votre devoir est d'empecher le débat de se faire envahir par de fausses informations, dans le cas contraire, le débat comme votre présence NE SERT A RIEN.
Dans le pire des cas invitez les gens a lire les documents disponibles sur le site dans les situations de post mensongers en postant un lien !!!

Sophie Animatrice 24 janvier, 14:46

Monsieur,
Le fait que des non spécialistes s'expriment n'est pas un problème selon nous. Nous ne ne sommes pas là pour vérifier la véracité de ressentis. Nous ne considérons pas un ressenti comme un mensonge mais comme l'expression d'un point de vue, certes subjectif, mais qui mérite d'être entendu. Si des informations vous semblent erronées (je dis bien des informations et non pas des points de vue) vous pouvez le préciser. Cet espace participatif permet le dialogue entre les contributeurs, et non pas entre les contributeurs et nous qui ne sommes pas légitimes pour apporter des éléments techniques. En revanche nous rassemblons les différents points abordés afin de permettre à RFF et à la Ville de Paris, d'apporter des éclairages lors de la réunion de restitution. Modestement, à ma place d'animatrice... :)

Marc Askat 24 janvier, 15:18

"Le fait que des non spécialistes s'expriment n'est pas un problème selon nous"
Certes !
"Nous ne ne sommes pas là pour vérifier la véracité de ressentis"
RFF ne peux pas sapper tous ses partenaires de dialogues pour mettre en place ce débat sans s'imaginer une seconde que les acteurs présents depuis plusieurs décénnies vont laisser se diffuser ce genre de fausses informations. La plupart des riverains ne sont même pas au courant de cette concertation !!!!! vous n'avez pas tracter dans les boites aux lettres ni informés les premiers concernés directement !!!!!

thomas19 24 janvier, 14:32

Il faut plus de transports dans la direction banlieue-paris, la PC ne répond pas à ce besoin.
Au niveau des transports en rocade il y a déjà les lignes 2 et 6 du métro, ainsi que le tramway T3. Ce qu'il faut maintenant c'est une grande ceinture verte permettant de se rendre rapidement et écologiquement partout dans paris !
La PC n'est pas facile d'accès la plupart du temps, ce n'est donc pas l'idéal pour une ligne de transports en commun. Par contre les piétons et cyclistes seront prêts à faire cet effort pour supplémentaire pour béénficier d'un endroit calme et isolé du bruit de la rue.
Pour moi l'idéal serait de faire une grande coulée verte ouverte aux modes de déplacements doux. Ce serait le juste milieux entre un projet uniquement environnementaliste comme une forêt linéaire (ou plutôt circulaire) inaccessible et un projet de train ou tramway. On a besoin de se promener/déplacer mais aussi de respirer !

7 «je suis d'accord»

Marc Askat 24 janvier, 14:38

"Il faut plus de transports dans la direction banlieue-paris, la PC ne répond pas à ce besoin. " Sur quoi vous basez vous pour dire cela ? C'est le T8 qui dois prendre la petite ceinture EST : il partira d'Epinay, croisera le RER B, le RER E et rejoindra Porte de Vincennes (voir la Porte de Bercy si le projet est réalisé en totalité) ou il chopera les rer A et D ! Avez vous lut le projet ? car c'est clairement le but avancé : connecter les banlieues entre elles en utilisant une infrastructure existante sans avoir a percer un tunnel de 30 kms dans 15 ans et creuser un peu plus lés dépenses publiques. je vous invite a consulter les documents du projet sur ce meme site qui répondrons clairement je pense a vos interrogations.

Sophie Animatrice 24 janvier, 15:24

La parole des partenaires, experts et professionnels a toute sa place dans cette concertation. Lors d'un séminaire dédié et s'ils le souhaitent sur ce site, dans la continuité des échanges existant de longue date comme vous le soulignez. Ce que pensent et ce que souhaitent les riverains comme les habitants de la métropole peut être dit sur ce site ou en participant aux réunions dans les

arrondissements. La réunion de restitution invite tous les publics rassemblés.
Bien à vous

Marc Askat 24 janvier, 15:39

"Ce que pensent et ce que souhaitent les riverains comme les habitants de la métropole peut être dit sur ce site ou en participant aux réunions dans les arrondissements." Mais les riverains n'ont pas été informés, et la plupart des réunions auront lieu a des heures ou les gens normaux travaillent et/ou s'occupent de leur famille, ce site web étais, enfin je le pensais, enfin un endroit ou ils pouvaient venir s'informer et donner leur avis, de plus , encore une fois les riverains n'ont pas été informés et découvrirons dans leur boite aux lettres une invitation a venir a une réunion ou ils ne pourrons pas se déplacer.

Marc Askat 24 janvier, 14:34

Bilan : les deux défenseurs ardants de la coule verte sur ce débat n'avancent que des arguments clairement mensongers (dsl mais c'est vrai, relisez les posts précédents, faut pas etre einstein ni chercher longtemp sur le net pour voir la supercherie ...) et ne sont que deux personnes : l'une habite et travaille dans le même quartier (ne prend pas les transports pour travailler donc) et l'autre a 70 ans et est a la retraite ... sympa pour les riverains qui bossent, bel exemple de respect des autres et de partage des espaces. laissons les pauvres s'entasser dans les transports pendant que vous vous promenez sur votre coulée verte. c'est vraiment incroyable de lire ce genre de trucs ...

3 «je suis d'accord»

Sophie Animatrice 24 janvier, 14:51

Monsieur, nous vous remercions de respecter le fait que des personnes sur ce site puissent exprimer des avis divergents des vôtres, avec leurs arguments.
Cordialement

Marc Askat 24 janvier, 15:12

Madame, entre un argument et un fait il y as une différence, vous n'effectuez en rien votre travail de modératrice, je vous rappelle par ailleurs que vous êtes légalement responsable des propos tenus sur ce site, les quelques utilisateurs qui démontent bec et ongles les mensonges de quelques utilisateurs qui innondent le forum de fausses informations n'ont PAS A FAIRE CE TRAVAIL pour lequel VOUS ETES PAYEE.
Dire que les transports parisiens ne sont pas saturés n'est pas un argument, il suffit de les prendre le matin pour s'en rendre compte ... et ce n'est qu'un exemple parmi tans d'autres des choses incroyables lues sur ce site ...

FERDANT 24 janvier, 15:57

@Marc : si je suis la plupart du temps d'accord avec le fond de votre argumentation, je me permets respectueusement de vous inviter à traiter avec plus de calme et moins de fougue les contributeurs qui publient leur avis.

Que celui-ci puisse être considéré comme invalide, farfelu, non documenté, redondant, comique ou simplement différent du vôtre ne saurait lui interdire d'être publié au même titre que les arguments cohérents, étayés, sourcés, démontrables et pertinents publiés par d'autres ;-)

Marc Askat 24 janvier, 16:36

Certes, je suis d'accord, mais pas quand les personnes mentent ouvertement pour des raisons de confort de de plus-value immobiliere, en se faisant passer pour ce qu'elles ne sont pas : des riverains de la petite ceinture, qui de surcroit galèrent dans les transports chaque jours pour se rendre dans le 19eme et le 20eme : ce que je fais et ce que je suis. Je ne peux pas laisser ces gens dépeindre de façon fausse mon quotidien. surtout pour un caprice visuel. Entendre ces personnes qui ne prennent pas les transports dire qu'il n'y en a pas besoin, qu'ils ne sont pas saturés alors que je missionne chaque matins pour les prendre ... ce n'est pas acceptable.

Marc Askat 24 janvier, 16:24

Question claire pour les pro coulée verte : Dans un quartier ou les transports sont déjà saturés aux heures de pointes et ou de grands projets immobiliers d'habitations et d'entreprises sont en constructions comme vous le précisez (par exemple je travaille dans Zac Claude Bernard + 4000 personnes a terme avec les entrepôts McDonald et hors habitations). Cet ajout massif de population vas avoir comme effet, exactement comme a la défense , de saturer de façon critique les transports existants matin et soir.
Alors que le quartier possède une infrastructure qui n'as qu'a être ré-activée, pourquoi voulez vous y installer une coulée verte au risque de devoir d'ici peu soit la raser (ce qui serais regrettable et malheureusement inévitable) soit construire le même tracé mais en tunnel a un cout exorbitant ? **Que proposez vous comme alternative crédible face a ce probleme serieu qui impacte majoritairement les moins bien lotis ?**

8 «je suis d'accord»

Marc Askat 24 janvier, 16:29

Pour info : En ce moment chaque matin et chaque soir, c'est 15 minutes de perturbations en moyenne sur les ligne 7 et 5 avec des pics plus ou moins élevés qui s'accumulent aux problèmes existants dans le cas d'une ou plusieurs correspondances.
Le tramway quand a lui est lié aux aléas de la circulation et vas donc trop lentement pour une desserte de longue distance, de plus en 2015 la station de RER E rosa parks vas ouvrir, attirant sur ce dernier une charge considérable de personnes voulant eviter le pole de Magenta, dans lesquels les habitants des 19eme et 20eme sont obligés de se rendre pour prendre le RER E (la station Pantin n'est pas reliée au métro, seule une longue correspondance en tram est possible).

Marc Askat 24 janvier, 19:29

Bizarrement toujours pas de réponses de @Sandra et @Liliane ...

FERDANT 8 février, 17:38

Marc,

Je pense que nous allons devoir - hélas - nous résoudre à nous passer de réponses aux questions posées à Liliane : celle-ci ne semble pas vouloir s'abaisser à nous répondre.

En revanche, nous aurons, jusqu'à la fermeture de cet espace de "discussion" (?), l'immense honneur de nous voir gratifier de ses opinions, tout à fait remarquables ;-)

Liliane 24 janvier, 16:51

Monsieur Marc Askat, je suis désolée d'avoir à vous dire que c'est vous et non nous, qui dites des séries de contre vérités. Votre comportement sur ce site vis a vis des personnes tout à fait respectables qui ne partagent pas votre avis est totalement inacceptable !!!!Vous devez accepter que sur ce site des conceptions différentes de Paris puissent s'exprimer et c'est bien le but de ce débat. Je connais parfaitement les transports en commun du 19 eme et les fréquente régulièrement y compris aux heures de pointe. Je connais aussi le parc des Buttes Chaumont et sa fréquentation quotidienne. Nos avis et analyses divergent . Cependant une courtoisie élémentaire envers ceux qui ne partagent pas vos opinions doit être respectée.

7 «je suis d'accord»

Marc Askat 24 janvier, 17:04

Non madame, pas quand il s'agit de mensonges, toutes les données fournies par mes oins peuvent être vérifiées, sur le net ou simplement en prenant les transports. Une question simple as été posée plus bas : que proposez vous comme alternative crédible en matière de transports si une coulée verte est réalisée, car les transports dans ce quartier sont déjà saturés aux heures de pointes, et la zac Claude Bernard ainsi que les projets alentours ne vont rien arranger : n'hésitez pas a y répondre de façon constructive et argumentée si vous y tenez, mais encore une fois, a chaque mensonges, il y aura une réponse :)

Liliane 24 janvier, 17:21

Monsieur Marc Askat, je suis étonnée de votre réponse aussi rapide car je pensais que vous seriez soit à votre travail , soit dans les transports car c'est une heure de pointe !!!!!Sinon, je suis désolée de vous redire que vous faites partie des soi-disant justiciers avec lesquels il est impossible de discuter car ils n'acceptent en aucun cas l'expression d'opinions contraires.

6 «je suis d'accord»

Marc Askat 24 janvier, 17:58

@liliane - Pour info :
1 - On as inventer le smartphone madame, tout comme on as inventer des tramways silencieux ...
2 - Non, je ne finis pas le travail a 17h21, peu de personnes le finissent a cette heure, et ce soir c'est heure sup.

3 - les heures de pointes sont au pluriel comme leurs nom l'indique, reprenez les transports avant de débiter des inepties. Encore un fail, bravo madame ...
4 - Je viens de passer 20 minutes a parler avec un collegue pro-coulée verte cycliste , il avais de trés bons arguments que vous n'avez jamais évoqué , comme le fait que le site soit plat, sans dénivelés importants et avec de nombreux tunnels qui croisent sa route ...
CA c'est un argument, rien a voir avec vos déclarations précédentes, mais au final on as abouti au fait que pour une mégapole de 10 millions d'habitants, c'est difficilement possible car tous le monde ne peux avoir de vélo (nous sommes juste trop nombreux ...), que la surveillance des tunnels serais complexe, qu'il faudrais de trés nombreux gros ascenseurs etc, projet intéressant mais pas viable sur le long terme.
Vous voyez, c'est facile de débattre avec des gens qui ont de vrais arguments ou qui sont concernés. Encore une fois, mon seul probleme, ce sont les déclarations mensongères de certains user de votre type, on ne débat avec les gens en les désinformant. Prenez un travail précaires, puis le métro tous les jours pour aller bosser, essayez d'esquiver les retards pour garder ce taff, et réfléchissez a ce que vous avez dis auparavant... La vous serez dans la situation de la plupart es habitants d'HLM de ces quartiers. On reparlera ensuite.
Encore une fois, bravo pour ce fail ...
Bravo pour le fail, j'aurais pas pu espérer mieux :D

FERDANT 24 janvier, 17:57

Chère Liliane,

Vous trouvez que certains contributeurs « *n'acceptent en aucun cas l'expression d'opinions contraires* ». Tel n'est pas mon cas, et à plusieurs reprises je me suis adressé à vous sans pour autant que vous daigniez répondre (ce qui serait pourtant utile, s'agissant d'un "débat", qui suppose des échanges).

Puisque vous connaissez « *parfaitement les transports en commun du 19e* » (sic) et les fréquentez assidûment aux heures de pointe, peut-être pourriez-vous nous communiquer les chiffres officiels de fréquentation des lignes concernées ?

Vous ne semblez pas considérer que les transports soient saturés, ce qui est votre droit le plus strict. Mais sur quels chiffres et à partir de quelles sources basez-vous votre analyse ?

Ces informations sont de nature à éclairer ce débat de manière dépassionnée, et à instruire ceux d'entre-nous qui n'ont pas la chance de disposer de votre expertise en la matière.

D'avance merci pour votre éclairage.

6 «je suis d'accord»

Marc Askat 24 janvier, 18:06

FERDANT, liliane a 70 ans, est a la retraite, et ne prend pas les transports tt les matins pour aller travailler ... pour les chiffres ils sont disponibles sur ce site, mais ne prennent pas en compte l'arrivée des 3000 personnes sur la ZAC Claude Bernard , le pôle du Centre commercial Millénaire, les projets immobiliers de logements et de bureau du secteur et les correspondances sur le RER E a Rosa Parks. : http://labs.data-publica.com/ratp/
A prendre donc, même si les chiffres sont deja assez hauts, avec prise en compte

de ces données ....
Pour une estimation a la louche, passez sur les quais mitoyens des lignes 5 et 7 a de gare de l'est a partir de 18h, c'est vraiment pas cool .... et encore je pèse mes mots ... sans compter les gens qui se tapent dessus certains jours pour un écrasement de pied ou un contact un peu rude a la fermeture d'une porte (a Louis Blanc c'est bizarrement souvent le cas). Bref, c pas la joie.
Bonne journée a vous !

liliane 25 janvier, 11:05

Monsieur, Je ne suis pas une experte comme vous le dites avec ironie, mais une habitante du 19 eme qui emprunte les transports en commun parisiens et ceux d'île de France. J'ai notamment emprunté les transports paris-banlieue et inter banlieues jusqu'en Septembre 2012. J'ai observe que le réseau de transports parisiens est actuellement beaucoup plus dense et pratique que celui de la banlieue . J'ai observe que la ligne 7 aux heures de pointe est inégalement chargée en fonction des stations. J'observe aussi qu'actuellement le T3 mis en circulation en Décembre n'est pas surchargé. J'observe aussi que la ligne 7bis n'est en général pas très fréquentée.
Les chiffres des fréquentations actuelles ne sont pas en ma possession . Mais je sais que la ligne 7 est au 3ème rang en terme de fréquentation, la 5 au 5eme rang et la 7bis est la ligne de métro la moins fréquentée. La thèse que je défends est la suivante a partir de ces constatations : 1-Il est nécessaire d'évaluer le T3 récemment mis en service dans le 19 eme avant d'envisager des transports ferroviaires supplémentaires, 2-Il est indispensable de terminer les travaux prévus pour les transports du Grand Paris, ils sont indispensables notamment pour la Seine St. Denis qui habrite des universités et des entreprises....3-il est actuellement très difficile de se projeter à 5 ou 10 ans en terme de démographie ,4-il est aussi très difficile de localiser ou se situeront les futurs besoins en transport parisien de d'île de France, cela dépendra à la fois de l'habitat et des lieux de travail, 5-il est aussi très important de préserver des espaces verts à Paris et sa banlieue et de préserver les parcs existants. Dans ce contexte, je ne suis pas certaine qu' un trafic ferroviaire sur le tronçon Nord-Est de la PC constituera la réponse adaptée, car trop proche à mon avis en beaucoup d'endroits du T3 actuel. Je vous remercie de respecter mon avis. À cette étape de mon analyse, je me prononce donc dans l'immédiat pour des espaces verts et des jardins partagés dans la PC la ou cela est possible .

FERDANT 25 janvier, 13:28

Chère Liliane,

Heureux de voir que vous abandonnez les affirmations pour des opinions, des observations, votre ressenti et votre expérience, qui sont absolument respectables, comme sont également respectables les autres avis qui s'appuient sur des études, des chiffres, des documents publiés et sourcés.

Je partage également votre analyse sur plusieurs points :

Le T3b doit être évalué correctement : on ne doit en effet pas se contenter des déclarations de la RATP et de Bertrand Delanoë qui expliquaient le jour de l'inauguration que 165000 voyageurs sont attendus quotidiennement sur ce tronçon flambant, deux fois plus que pour le bus PC sur la même zone, et ce sera peut-être encore davantage, si l'on se réfère à la fréquentation du T3, en fonction depuis 2006 entre la porte d'Ivry et le pont du Garigliano : 137000 usagers tous les jours, au lieu des 100000 prévus initialement. La fréquentation future du prolongement vers la porte d'Asnières (5 km de plus), décidé par un vote du conseil de Paris le 7 décembre 2012, ajoutera 82 000 voyages/jour. La Cour des Comptes explique également avec sévérité la sous-évaluation de fréquentation et la sur-évaluation de la vitesse moyenne.

Les transports de rocade sont indispensables aux Franciliens, Parisiens et banlieusards compris : les transports en communs sont un instrument d'aménagement du territoire puissant, utile et efficace.

"il est actuellement très difficile de se projeter à 5 ou 10 ans en terme de démographie ; il est aussi très difficile de localiser ou se situeront les futurs besoins en transport parisien et d'île de France" : OUI, cent fois OUI, et c'est à cause de cette incertitude que préserver la ligne Ferroviaire de Petite Ceinture est une précaution intelligente et pertinente pour l'avenir.

"il est aussi très important de préserver des espaces verts à Paris et sa banlieue et de préserver les parcs existants" : ABSOLUMENT, c'est d'ailleurs ce qui figure dans certaines propositions de mixité d'usage qui préservent le côté naturel du site.

Tout en respectant votre avis sur la trop grande proximité du T3 et de la PC, je ne le partage en revanche pas du tout, mais "à cette étape de mon analyse, je me prononce" également "pour des espaces verts et des jardins partagés sur la PC là où cela est possible", en complément d'un moyen de transport écologique et silencieux, afin de répondre aux besoins de transports et de Nature des Franciliens.

Marc Askat 24 janvier, 18:23

Corentin Cariou : Station sans correspondances collée a une gare abandonnée de la petite ceinture :
3 millions de voyageurs par ans, et cela vas augmenter radicalement avec les programmes immobiliers en cours, le centre commercial, le pole RER-E Rosa Parks / Mac Donald etc ...
Pour info, Denfert Rochereau , ligne 4, 6 et RER B confondu atteint 4 millions de voyageurs par an ... une ligne de metro et une ligne de rer en plus et on as seulement 1 tiers de fréquentation en plus. Je vous laisse imaginer quand la station rosa parks et les projets alentours seront terminés.
Encore un exemple, a la défense, on as continué a construire des grattes ciel, mais on as pas prolongé le rer E, il s'arrete a St Lazare, créant une rupture de charge a la correspondance entre la gare et les quais souterrains, et donc, les problèmes qui y sont liés.
Essayez de prendre le RER A a 18 heures a la Grande Arche ... Construire sans prévoir les transports adaptés AVANT finalisation du projet, ça donne 10 ans de galeres, pour info, a la defense, les travaux du rer E n'ont meme pas encore commencés ...

9 «je suis d'accord»

Marc Askat 24 janvier, 18:27

Ps bis : Quand bien même la petite ceinture était vouée a un tram, le temps d'être construit, les habitants du 19 vont quand même galérer. La seule question est de savoir combien de temps, ça dépendra si ce projet traine encore 20 ans, ou si il est enfin lancé ... car un grand projet, c'est entre 3 et 10 ans a se faire ...

Bertrand Pâris 24 janvier, 23:11

Pourquoi ne pas en faire un circuit de promenade écolo pour les piétons et les cyclistes, avec des espaces de jeux pour les enfants ?

7 «je suis d'accord»

Marc Askat 25 janvier, 14:52

Parce-qu'il faudra tut détruire dans 10 ans pour en faire un métro car les transports sont déjà saturés, et qu'en plus il faudra attendre au minimum 5 ans pour le réaliser, bref, 15 ans de galères dans les transports pour les habitants de ces quartiers. Et encore, ils sont mal desservis car pauvre, donc il risquent d'attendre encore plus longtemps ...
Une coulée verte sur une ligne abandonnée c'est un luxe qu'on se permet quand l'abandon est du par un remplacement de l'infrastructure ancienne par une infrastructure plus moderne et plus performante (ex coulée verte bastille remplacée par le RER A). Dans le cas contraire, c'est un non sens très couteux sur le moyen et long terme ... et ce, au détriment des plus pauvres habitants de ces quartiers.
Mais bon, virons les pauvres en banlieue, ça permet de construire des ensembles immobiliers de luxe dans ces quartiers tellement bobos ...

FERDANT 25 janvier, 08:51

Bonjour,

Pour ceux qui douteraient de l'impartialité de la Ville de Paris sur l'avenir de la Petite Ceinture Ferroviaire, une petite visite de son site s'impose :
http://www.paris.fr/accueil/paris-a...

On y trouve reproduit une sélection de trois contributions :

une de Nollez sur l'usage ludique de la PC ;

une de Liliane sur son indiscutable expertise anti-transports ;

une de Vincent sur un usage plutôt ferroviaire passéiste.

Les nombreuses contributions argumentées et sourcées sur un usage de transport en commun **sont étrangement absentes de cet échantillon !**

J’ose espérer que ces trois auteurs ont été avertis que leurs propos sont repris ailleurs que sur le site de la concertation, au sein d’une sélection réalisée par le site Paris.fr

Si les mentions légales du site de la concertation traitent des droits d’auteur et de reprise du contenu, la Charte du site reste muette sur l’utilisation et la reproduction de certaines contributions en dehors du site, suivant un choix qui peut paraître discutable.

13 «je suis d’accord»

Bruno 25 janvier, 11:38

Bonjour Ferdant,

Un grand merci pour cette information. Au moins nous savons dès aujourd"hui que ce débat est biaisé depuis le début. Pas besoin d’attendre le 14 février.

saraly 25 janvier, 12:32

Oui merci pour ces informations, le parti pris de la Ville de Paris est clair. Mais je me demande si les élus réalisent que les parisiens travaillent, que ce ne sont pas que des touristes ou des retraités, et qui ne pourraient profiter de ces aménagements que le dimanche, et encore Paris n’est pas connu pour son fort ensoleillement. Pourquoi rejeter une mixité d’usage qui serait utile à tous ? C’est assez désolant.

FERDANT 25 janvier, 12:51

L’Association des Usagers des Transports demande le maintien intégral du site de la petite ceinture ferroviaire de Paris pour préserver l’avenir

La Mairie de Paris et Réseau Ferré de France (RFF) lancent une concertation "express" sur le devenir de la Petite Ceinture Ferroviaire (PCF). Ni le STIF, ni la Région IDF, ni la SNCF, ni la RATP ne contribuent à l’organisation de cette consultation des seuls Parisiens.

Un protocole de 2006 entre RFF et la ville de Paris autorisait l’utilisation temporaire de certaines emprises de la petite ceinture. Son renouvellement imposait le calendrier. Il n’en est pas moins nécessaire de regarder l’avenir à 20-30 ans. Une étude RFF/SYSTRA de 2006 montrait l’intérêt de la remise en service de la PCF tant pour un tram-train voyageurs que pour la logistique urbaine, avec des zones logistiques multimodales réparties le long de la ligne, comme la gare des Gobelins (sous la dalle des Olympiades), Bercy-Charenton, Batignolles. Cette étude, qui n’oubliait pas les riverains, a été trop peu médiatisée, mais a abouti au classement de la PCF en zone de Grands Services Urbains au PLU de Paris. Dans un souci de transparence, l’AUT demande que cette étude, et d’autres sur la PCF, soient rendues accessibles sur le site de la concertation.

L'AUT a toujours été pour le développement des transports en commun et la préservation des infrastructures existantes, comme le précisent ses statuts. De ce fait, elle s'oppose au tronçonnage de la PCF en trois parties au sort différent comme le préconise la seule étude présentée par la ville de Paris dans sa consultation. Des exemples étrangers (Berlin, Londres...) montrent l'intérêt d'une réactivation des lignes de ceinture. Un prolongement du T8 de Rosa Parks à Porte de Vincennes pourrait constituer une première étape de remise en service, mais il serait indispensable d'aller au moins jusqu'à la Porte de Charenton pour assurer une correspondance avec le RER D, puisqu'une station est prévue à cet endroit dans un avenir certes indéterminé, et mieux encore jusqu'à la station Bibliothèque François-Mitterrand, pour la correspondance avec le RER C et la ligne bleue du Grand Paris Express.

La fréquentation du T3, mis en service en 2006, a dépassé les prévisions. Victime de son succès, la ligne frise déjà la saturation aux heures de pointe et lors de grands salons au Parc des Expositions et de spectacles au Palais des Sports. La vitesse commerciale est inférieure aux 20 km/h initialement prévus, la traversée des carrefours étant une source d'irrégularités. Le tram se révèle surtout performant pour assurer, mieux que le bus PC, une desserte locale fine. Mais il devra tôt ou tard être doublé par un mode de transport plus rapide et plus capacitaire, en site propre intégral…Les matériels ferroviaires légers modernes sont très peu bruyants et seront assurément encore plus silencieux à l'avenir ; des protections phoniques adéquates achèveront s'assurer la tranquillité des riverains. L'emprise est souvent assez large pour que les deux voies coexistent avec un chemin de promenade et des plantations.

Que sera l'avenir de Paris-métropole dans un monde avec un pétrole plus cher et une demande croissante de déplacements ? La PCF peut jouer pour un coût modéré un rôle régional en tant que rocade rapide en correspondance avec les lignes radiales. Alors que les points de correspondance entre modes lourds sont actuellement très rares dans les arrondissements périphériques, elle en offre en effet avec les RER B à E et toutes les lignes de métro sauf les 2 et 6. En conclusion, l'AUT demande le maintien intégral de la petite ceinture ferroviaire, du Pont du Garigliano aux Batignolles via la Porte de Vincennes. Le prochain protocole doit préserver partout la plateforme et le gabarit UIC, et n'avaliser aucun aménagement irréversible, y compris dans les nouveaux quartiers type Masséna-Bruneseau ou Bercy-Charenton, et une voie ferrée circulable épisodiquement doit être maintenue.

http://www.aut-idf.org/L-AUT-demand...

Galtar 25 janvier, 12:57

Bonjour Ferdant, merci pour ces informations... C'est vrai, a croire que toute cette concertation est faussé..Que le projet sur la PC est déjà "fait", et qu'il est politique d'après le lien que vous avez partager... Cordialement.

Marc Askat 25 janvier, 14:58

@FERDANT , maintenant on sais pourquoi @Sophie Animatrice ne semble pas génée quand certaines personnes inondent le débat de fausses infos qui semblent aller concrètement dans le sens proposé.
La meilleure et la pire contribution est celle de Vincent, bon sang mais je rêve d'une petite ceinture dédiée au traffic quotidiens de trains de collection du musée des transports (toujours pas ouvert) dans un écrin intact , la petite ceinture telle qu'elle est aujourd'hui, ce serais simplement génial ... Toutefois, ça serais vraiment un luxe que seul le Qatar pourrais nous offrir, en financement le percement du tunnel de remplacement de la petite ceinture actuelle ...
Maintenant, certaines portions comme le segment pont-cardinet / RER C ou Clichy - Rosa Parks, definitivement dédiés au raffic fret sncf selon le projet présenté a la base (clairement rff ne les pretera pas ceux la). pourrais voir passer ce genre de beautés, le faisceau ne sera pas utilisé en permanence je pense ...

liliane 25 janvier, 17:50

Bonjour,
Je souhaite préciser ma position qui n'est pas du tout à priori anti-transport en général. Ils sont bien évidemment indispensables en milieu urbain. Mais, à mon avis comme je l'ai longuement développé ce matin, je me prononce pour la préservation des espaces verts et donc des parcs et pour leur extension sous la forme d'une coulée verte sur le site de la PC dans le 19 eme arrondissement de Paris. J'émets cette opinion en qualité d'habitante de ce quartier.

Marc Askat 25 janvier, 15:38

"Mais je me demande si les élus réalisent que les parisiens travaillent, que ce ne sont pas que des touristes ou des retraités, et qui ne pourraient profiter de ces aménagements que le dimanche"
Voila, de vous a moi, j'ai toujours voté PS, mais depuis peu je commence sérieusement a penser voter a droite aux municipales, typiquement pour ce genre de choses ... Si la mairie met une coulée verte sur la petite ceinture au lieu d'un tram ou d'un metro et rend irréversible ses aménagements. concrètement meme si c'est Dati qui se présente je voterias pour elle. Une faute aussi chere sur le long et le moyen temre pour le porte monnaie et la vie des parisiens serais simplement inacceptable et se paierais dans les urnes trés cher ... A croire qu'ils ont envie de se faire laminer ... serieu je comprend pas ... Comment on peux se dire écolo et créer ce genre d'aménagement qui auront des conséquences aussi graves ...J'ai juste envie de me racheter une bagnole tellement je galère dans le métro ...

8 «je suis d'accord»

saraly 25 janvier, 16:05

Je ne suis pas sûre que au contraire la droite défendrait la réouverture de la PC au traffic ferroviaire, il faut se rappeler que c'est Tibéri qui avait arbitré pour la construction du T3 sur les maréchaux et non sur la PC (même si 5 ans après ils dénonçaient cela !). De plus les deux aménagements réalisés en promenade verte sont (ou ont été) réalisés dans le XVIe et le XVe, arrondissements traditionnellement à droite. Ils pourraient cependant utiliser ce projet pour contrer le PS si il y a un vrai mécontentement de la population, mais avec ces promenades vertes ça ne serait pas tellement crédible.
Les aménagements réalisés depuis 10 ans ont permis de rendre la ville plus agréable, mais il faut qu'ils fassent attention à ne pas tomber dans l'excès pour le coté "ville loisir". Il faut aussi penser à une vision pratique de la ville. D'autant

plus que les deux ne sont pas incompatibles, les surlargeurs de la PC sont importantes et peuvent tout à fait accueillir des jardins ou de la nature à l'état libre.

Marc Askat 25 janvier, 17:38

C'est justement ce que je pense, clairement, a droite, si ce projet est présenté par l'équipe Delanoé, une coulée verte sur cet axe, c'est du pain bénit pour la droite. Ils seraient vraiment bete de pas sauter sur l'occasion. En plein bazar sur la fermeture des voies sur berge et le cloisonnement de la place de république ... c'était vraiment pas malin ...

runtime_error 25 janvier, 19:28

Tout ceci est effectivement lamentable.
J'ai arrété de voter vert à cause de leur vision étriquée de l'écologie, et notamment leur position vis à vis du devenir de la PC. Ma sensibilité reste définitivement à gauche, mais je ne voterai désormais plus PS, et même quand il faudra voter contre la droite, désolé, mais ce sera blanc.
Cette monumentale erreur que la municipalité s'apprête à commettre ne se payera probalement pas dans les urnes à Paris, mais j'espère qu'elle coûtera cher au PS en banlieue. Le plus ironique, c'est que j'ai voté et élu le compagnon d'Anne Hidalgo aux législatives...

oisebarba 26 janvier, 15:03

Justement parce que les parisiens travaillent, je ne pense pas qu'ils soient heureux d'avoir un tram ou un train qui passent devant leur fenêtre quand ils rentrent chez eux le soir sans oublier le week-end.

runtime_error 26 janvier, 17:28

Oisebarba, tous les parisiens (Et les banlieusards) qui travaillent ne sont pas forcèment des riverains de la PC... Ces derniers représentent une quantité infinitésimale par rapport à l'ensemble de la population active de l'IDF.

Fantomas 25 janvier, 13:25

La petite ceinture est une voie ferré (mode de transport terrestre le plus écologique).
Sa destruction serai donc un scandale pour tous ceux qui souhaite se déplacer vite et écologiquement à l'heure du pétrole cher

12 «je suis d'accord»

Marc Askat 25 janvier, 14:59

Bha, comment dire, t'as tout dis ...

Marc Askat 25 janvier, 15:41

@Sophie Animatrice2 , bravo, avec l'état du débat, et ce que peuvent lire les gens sur ce site : http://www.paris.fr/accueil/paris-a...
Ce débat viens de perdre définitivement toute crédibilité.
Merci a FERDANT pour cette info, sérieusement, si c'est aussi gros que ce qu'on peux lire, vous venez d'offrir a Rachida "Dior"Dati la mairie de Paris ... c déprimant.

2 «je suis d'accord»

Benjamin 27 janvier, 00:26

Une coulée verte avec pistes cyclables et surtout, pourquoi pas la réutilisation des voies pour un vélo rail ! Ça serait une première pour Paris et un véritable atout.

3 «je suis d'accord»

Mijac 27 janvier, 16:12

A propos du dépôt de bus provisoire au niveau du square de Charonne loué par RFF à la RATP, je suis très étonné que personne ne se soit inquiété du problème de la restitution du site en son état initial.
Les nombreuses nuisances engendrées par ce dépôt provisoire seront-elles effacées et remplacées par une politique de conservation de l'équilibre écologique tel qu'il existait précédemment ?

3 «je suis d'accord»

Chapeau 7 février, 02:30

je suis très étonné que personne ne se soit inquiété du problème de la restitution du site en son état initial

Sans vous décourager, c'est comme qui dirait peine perdue pour la biodiversité dès lors que vous y aménagez ce type d'installation bitumée.

Balthazar 27 janvier, 16:38

Une réouverture partielle ou complète de la petite ceinture : l'amélioration et la modernisation des transports en commun le permettrait sans susciter la gêne possible des riverains (les tramways les plus récents sont très silencieux), permettrait de soulager de nombreuses lignes de métro et de bus tout en présentant l'avantage non négligeable d'être dans Paris intra-muraux contrairement aux récents tramways installés. Pourquoi ne pas d'ailleurs proposer un service automatique et continu permettant de se déplacer entre 1h et 5h du matin ? L'aménagement des zones limitrophes en aires de jeu ou d'expression artistique n'est pas a exclure.

5 «je suis d'accord»

Sandra 28 janvier, 08:21

Bonjour Balthazar. J'habite actuellement sur le périphérique intérieur (boulevard d'indochine) sur lequel a été récemment mis en circulation le T3 (le

15/12/2012). Il s'agit du tramway le plus récent et le plus proche de la petite ceinture. Il est situé à qq mètres seulement de la PC. On peut le voir et l'entendre passer lorsqu'on se trouve sous les voutes de la PC au niveau de la porte de la villette. C'est le tramway le plus récent... et apparemment le plus bruyant ! Il est bien plus bruyant qu'un bus ou qu'un camion. Et il en passe un toutes les 3 ou 4 min... dès 04h30 du matin ! On l'entend passer, même fenêtres fermées (double vitrage), et télé allumée.

saraly 28 janvier, 08:46

Je crois que vous confondez m et km Sandra, arrêter de répéter que la PC est à quelques mètres, c'est de la mauvaise foi et vous le savez.
J'ai pris le tramway ce week end entre porte des lilas et porte de pantin (et il m'a fallu presque 10min en bus pour rejoindre le tram de chez moi, donc pas quelques mètres). En l'attendant à porte des lilas, je ne l'ai entendu arriver que quand il était à moins de 100m à cause de tout le bruit de la circulation, déjà très fort. Et c'était encore pire au niveau de la porte de pantin qui est bouchonnée de partout, à cause du tram j'imagine. Par contre quand je suis passée au niveau du boulevard d'indochine, j'ai remarqué que la circulation automobile était bien plus faible, c'est peut être pour cela que vous entendez plus le tram.

Sandra 28 janvier, 09:01

Bonjour Saraly. Il s'agit bien de qq mètres, dix mètres sur le boulevard d'indochine, et deux mètres dans le quartier de l'ourcq. Plusieurs photos postées sur ce site par des riverains l'ont déjà montré.

saraly 28 janvier, 09:24

2m ? Heu je viens de regarder sur google map la distance entre le boulevard de l'indochine et la PC, en suivant la rue Petit j'ai 850m, et non 2m !!! Arrêter de raccourcir les distances, ça commence à être affligeant ! Il serait tout à l'honneur des gens du XIXe de réaliser qu'ils ne sont pas les seuls concernés d'ailleurs.

Sandra 28 janvier, 09:28

Voici une vue prise par mappy sur le quartier de l'ourcq, montrant l'extrême proximité des batiments actuels et à venir (en remplacement de l'usine cpcu) par rapport à la petite ceinture, plusieurs étant situés à 2 ou 3 mètres.

Sandra 28 janvier, 09:35

Saraly : Le boulevard d'indochine n'est pas situé sur la petite ceinture mais sur le périphérique intérieur. Le T3 passe à dix mètres des immeubles sur le boulevard d'indochine. Et la petite ceinture est située à deux mètres des immeubles du quartier de l'ourcq. Vous confondez les deux quartiers. Je les prends tous les deux pour exemple car je vis actuellement dans l'un et vivrai bientôt dans l'autre.

Sandra 28 janvier, 09:40

Voici qq photos d'immeubles situés très près et même sur la petite ceinture dans paris.

saraly 28 janvier, 10:48

Je crois que vous m'avez mal compris, je ne parlais pas de la distance rail PC/bati. Je répondais à votre affirmation : "Il [le T3] s'agit du tramway le plus récent et le plus proche de la petite ceinture. Il est situé à qq mètres seulement de la PC". Et donc non la PC n'est pas située à qq mètres du T3 dans la majeure partie du XIXe et XXe. Comme je le disais 850m entre le boulevard d'Indochine où passe le T3 et le quartier de l'Ourcq où passe la PC. A certains endroits la PC est même plus proche de la ligne 2 que du T3 !!!!!
Je ne nie pas que beaucoup d'habitations ont été construites proches de la PC, il faudrait être aveugle pour ne pas le voir. C'est un vrai problème à prendre en compte bien sûr, mais tout comme les déplacements des franciliens. Et un service de nuit est donc évidemment inenvisageable.
Cependant je maintiens que ce n'est pas possible que des immeubles se trouvent à 2m des rails de la PC, puisque LEGALEMENT la distance minimale est de 4m : le bati avec vues principales doit être construit à 2m de la limite légale, qui est à 2m des rails de la PC, soit 4m.

thierry 29 janvier, 16:57

je propose à bathazar ne venir habiter à 5 mètres de la petite ceinture on verra si il sera toujours aussi enthousiaste pour la mise en place d'un tramway . thierry

Balthazar 29 janvier, 17:12

J'ai vécu à Golf Juan une certaine période, dans un immeuble proche d'une ligne de train, autrement plus bruyante qu'un tramway. Je ne propose pas d'installer un TGV sur la petite ceinture, mais un transport en commun conçu pour employer structure qui, de base, avait été construite pour un train. Sachant qu'il existe des matériaux à la fois esthétiques et effecicace pour isoler du bruit (non pas chaque habitation mais les parties dites "trop proches" des riverains récalcitrants.

Gilles Jardinier 1er février, 10:57

Bonjour,
pour Saraly, Oui, certains immeubles, tous construits par ICF-La Sablière, se trouvent vraiment tout près des voies. Certains sont à l'applomb de l'emprise, deux au moins ont fait disparaître une des 2 voies, rendant impossible la remise en Service des trains. On se demande comment ils ont pu obtenir les permis de construire ?

Gilles Jardinier 7 février, 09:52

Sandra, votre photo tirée de Mappy montre surtout l'usine CPCU. Sur cette partie est de la parcelle, le projet Semavip que vous montrez "Sandra6 février, 13:11 " verra la réalisation d'un petit jardin public. Pas d'immeuble au droit des voies ici (c'est l'exception). Et il est vrai que, du coup, l'immeuble construit sur l'ouest de la parcelle, rue et quai de la marne, s'octroie une belle plus-value.

Liam 28 janvier, 12:53

A ce jour,
Réhabilité la petite ceinture ? On peut vraiment ce poser la question d'un tel projet.
Avec le T3b qui vient tout juste de commencer à être exploiter.
Il aurait sans doute été plus judicieux de voir les possibilités offert par la petite ceinture avant de crée le T3.
Le principales avantage de la petit ceinture c'est qu'elle n'a aucun impact sur la voirie parisienne, donc elle n'impacte pas la circulation, elle est donc plus rapide. De plus l'infrastructure était en partie présente même si elle mérite d'être rénové et mise aux normes.
Mais la municipalité parisienne à préférer un projet (Le T3) que l'on connaît et qui lui a un impact direct sur la circulation. Qui est plutôt lent. Sans compté que pour une raison X, si une voiture reste bloqué devant lui, et bien le tram se retrouve lui aussi bloqué. De plus à porte de Vincennes il y a correspondance obligatoire pour pouvoir continuer son chemin Pour être clair je trouve le tram tel qu'il est inadapté à la ville de paris. Contrairement à la petite ceinture.
Maintenant, Plus d'un milliard d'euros ont été dépensé, le T3 devrait être encore prolongé jusqu'à porte d'Asnières. De nombreux ouvrages de voirie (pont, souterrain…) payés par l'état ont été détruits en utilisant à nouveau l'argent de l'état pour faire place au T3.
Et à présent on se pose la question, mais que fait-on de la petite ceinture. Je crois que la décision a plus ou moins été prise car au niveau de quai d'ivry les infrastructures de la petite ceinture qui se trouvaient a moins de 5 mètres des voies du T3 ont été supprimé avant la mise en service du T3.
Personnellement je garderais la petite ceinture en renfort. Car soyons clair paris n'a certainement pas besoin d'une énième ligne de tram ou métro circulaire pour le moment.
La priorité est à donner au transport en île de France. Prolongement de la ligne RER E et du métro 14.

Thierry 29 janvier, 13:59

le 19e a un réseau associatif important, sous l'égide de la mairie, un appel a projet pourrait leurs être adressé, avec un cahier des charges précis en terme de respect de l'environnement de la petite ceinture et du voisinage. Une zone d'intervention leurs serait dédié pendant un an renouvelable. Thierry

4 «je suis d'accord»

JD9557 29 janvier, 14:00

Londres vient de remettre en service ''sa petite ceinture'' en décembre 2012. Réutiliser à PARIS cette infrastructure circulaire pour des circulations ferroviaires (voyageurs et marchandises pour approvisionnement local) est une nécessité. Les travaux à réaliser seront certainement moins onéreux que d'autres projets pharaoniques, donc réalisables plus rapidement.

9 «je suis d'accord»

KEMPEN 29 janvier, 15:05

bonjour,
non impensable, même pour faire rouler un train touristique quelques fois par an les travaux d'infrastructure reviennnent sur l'ouest de la pc a plus de 800 millions d'euros.... (voies a remettre aux normes, signalisation a faire, immobilier a refaire ,tunnels et viaducs a remettre aux normes et expertises solidité... je connais ça monte très vite...très très haut ;
JC KEMPEN

Chapeau 7 février, 02:26

Pourquoi à l'ouest ? C'est le RER C... Des visites en train seront organisées avec SNCF et l'association Sauvegarde Petite Ceinture à partir du mois d'avril sur le RER C.

Qui vous a fourni ces chiffres ? L'objectif pour les trains touristiques, ce n'est pas de rouler à 60km/h bien au contraire.

SNCF Infra a bien réalisé quelques travaux en janvier 2012 pour faire circuler un train corail dans tout le sud de Paris...donc rien n'est impossible !

Thierry 29 janvier, 14:06

autre projet : entreprendre en partenariat avec un cabinet de paysagiste et toutes les écoles primaires du 19e ou collège le tracé d'une grand randonnée imaginée par les enfants. Avec en amont des ateliers préparatifs au sein des classes, concevoir un tracé, des réalisations d' oeuvres collectives que l'on pourrait retrouver sur le parcours , puis une participation concrète des enfants sur le terrain au moment des travaux. Thierry

5 «je suis d'accord»

Thierry 29 janvier, 14:14

appel à projet : lors d'une journée à déterminer , ce qui le souhaite pourrait acheter un petit arbuste de son choix ou une plante verte qui résiste au froid , l'ensemble de cette récolte serait exploité par des paysagistes qui en feraient un jungle parisienne sur un site prévu a cet effet, thierry

6 «je suis d'accord»

Thierry 29 janvier, 14:17

un grand plateau en bois recouvert par un simple toit pour des activités silencieuses de yoga et de relaxation en tout genre géré par les associations concernées. Thierry

6 «je suis d'accord»

Thierry 29 janvier, 14:24

un grand plateau en bois avec un toit avec quelques tables et chaises fixes avec damier d'échecs peints , ce serait un espace de jeux d'échecs géré par les clubs concernés. Thierry

4 «je suis d'accord»

Thierry 29 janvier, 14:37

proposer un service de vélo taxi de Flandres aux Buttes Chaumont. Thierry

3 «je suis d'accord»

Thierry 29 janvier, 14:41

utopie : une piscine en plein air d'une longueur de 150m avec de la pelouse et du sable tout autour. Thierry

2 «je suis d'accord»

Thierry 29 janvier, 14:46

petits lopins de terre de 5 mètres carrés que l''on pourrait louer pour pas cher sur deux ans non renouvelables pour cultiver son jardin avec ses enfants. thierry

6 «je suis d'accord»

Chapeau 7 février, 02:21

Si vous avez un tramway, votre bien foncier est valorisé de 20 à 25% en moyenne. Vous pourrez tirer des bénéfices par rapport au prix d'acquisition initial.

KEMPEN 29 janvier, 14:57

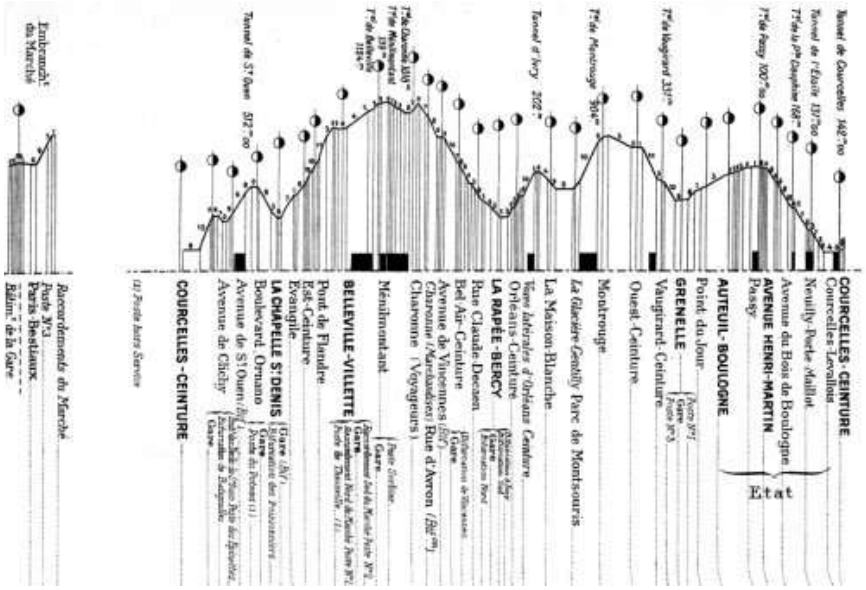
Bonjour,
depuis plusieurs jours , je me triture le cerveau pour trouver une solution réunissant les pro et les contre le ferroviaire...EUREKA....j'ai trouvé.... gardons les rails et louons des "vérails" (engins à pédale à quatre roues circulant sur les rails a la puissance des mollets), c'est écologique, très sportifs...etc.... on mettra des bandages

en téflon sur les roues métalliques pour les gentils riverains (dont je suis) VOILA l'idée ... et c'est peut être pas qu'une blague (je n'ai pas vu le dénivellé.... sinon il faudra installer des contrôles anti dopage.....)
jc KEMPEN

3 «je suis d'accord»

Chapeau 7 février, 02:19

La carte du profil de la ligne est arrivé !



Thierry 29 janvier, 15:45

replanter des arbres de toute nature, un maximum d'arbres, récréer une forêt , un couloir vert traversant Paris, une bouffée d'oxygène pour les poumons des petits parisiens thierry

9 «je suis d'accord»

Thierry 29 janvier, 15:55

proposer avec le concours d'un centre équestre un mini circuit à cheval pour les enfants. thierry

4 «je suis d'accord»

Thierry 29 janvier, 16:00

un livre dont chaque page serait agrandi et exposé sur de grands panneaux tout au long du parcours , l'auteur de ce livre changerait tout les deux ans. Thierry

1 «je suis d'accord»

Bruno BUREL 30 janvier, 10:19

La "Petite Ceinture" est avant tout une voie de communication pour acheminer des gens entre différents lieux. Elle doit garder cette fonction primitive.
On peut l'utiliser avec des trains ou des tramways, comme sur certaines portions. On peut aussi la réaménager en voie piétonne et cyclable. C'est ce qu'il faut faire sur les portions qui ont été abandonnées depuis plusieurs décennies.
Il est alors intéressant d'y planter des arbres, des fleurs, etc.pour agrémenter des promenades.
Mais elle doit rester une voie de déplacement et favoriser la marche à pied et l'utilisation du vélo en la raccordant aux autres voies latérales du même type.

2 «je suis d'accord»

Magali 30 janvier, 12:47

sur la petite ceinture on pourrait imaginer :
- des parcours de santé (ou parcours sportif) (cela requiert très peu d'installations et est accessibles au plus grand nombre)
- des installations comme tables de ping pong, permettant à chacun de jouer et de rencontrer d'autres joueurs du quartier
- des zones de jardinage - espaces dédiés aux écoles, en particulier à proximité des grands ensembles d'immeubles et tours.
- des parcours colorés, planté d'arbres au pied desquels se poser un instant en regardant les gens se promener, les fleurs, les oiseaux, les abeilles (mini bancs de pierres)
- pourrait on imaginer, là où les zones le permettraient, des nichoirs pour observer les oiseaux ?
- une borne de station météo, avec un topo les mesures qu'elle prend, et sur les vents et nuages du moment ?
- un mur sur lequel on construirait une mozaïque, au fur et à mesure des passages, chacun amenant un peu de matière et sa colle ?
- des zones de dessins et tag
- une zone de pêche , avec les limitations nécessaires à la navigation usuelle ?
- des installations ludiques et initiant aux sciences, comme à la cité des sciences ? et permettant à des enfants et gens qui ne se connaissent pas de partager un moment.

ex : dans les zones des tunnels : installation sur la fluorescence
ex : installation "vitesse du vent en temps réel"...
- des mini tables / bancs de pique nique.
- de mini zone d'entrainement/exercices roller ou skate ponctuant le passage
- des bacs à sable, et tout au long du parcours plein de petites installations pour enfants comme des mini chateaux fort en bois aux dimensions des enfants
- des infos sur l'histoire du quartier ou sur ses constructions et projets notables.
- des installations qui permettraient de voir le vent jouer, et produire des sons harmonieux..

voici un pêle mêle du moment. certaines de ces idées ont d'ailleurs été proposées.
la plupart des zones/installations de pose, d'échange, de jeu, de "rapprochement" etc empieterait peu sur une zone de circulation piétonne. (je ne connais pas les normes pour les pistes cyclables).
j'imagine que si la vocation de circulation devait etre préservée au vu des besoins du trafic d'ici 15-30 ans, cela nécessiterait de penser des façons de préserver la voie au dessus delaquelle les installations sur la petite ceinture serait installée.
l'idée est d'avoir un peu de beau et de permettre des moments d'évasion au milieu du béton. surtout pour ceux qui ont rarement l'occasion de quitter paris et l'idf, ou qui profiteront + de ces installations car elles seront à proximité (une sortie au vert (loisir enfant, famille) nécessite de se payer un titre de transport, pour ceux qui ne peuvent prendre les forfaits).

5 «je suis d'accord»

Galtar 4 février, 21:37

Bonsoir Magali, vous oublié qu'au moins 50 pour 100 de la petite ceinture est en tunnel... Cordialement.

Laurent-pereire 30 janvier, 13:46

Je rentre il y a quelques jours de New York où j'ai pu observer leur "coulée verte". C'est un espace vraiment merveilleux et agréable à vivre. Dans une ville où les espaces verts sont très rares comme à Paris, je pense qu'il serait indiqué de réaménager les espaces de la petite ceinture en longue et belle promenade. Ce parcours serait une respiration salutaire pour toute la cité. Pour enrichir encore l'espace, on pourrait imaginer d'aménager les gares (souvent de beaux édifices) en bars ou restaurants ou les promeneurs pourraient effectuer des haltes.

9 «je suis d'accord»

FERDANT30 janvier, 19:58

Bonsoir,

Cet été, en tant que membre contributeur et financeur privé de la High Line, j'ai pu profiter de ce superbe espace de promenade au cœur de la ville, créé par Joshua David et Robert Hammond sur une ligne promue à la démolition.

C'est la cousine d'Amérique de notre promenade de la Bastille, en plus moderne et plus réussie. Ce sont des fonds privés qui financent des aménagements coûteux et performants (ascenseurs, jardiniers, équipiers).

La Petite Ceinture Ferroviare, en revanche, CONSERVE SON POTENTIEL DE TRANSPORT SUR 23 KM ! Si des aménagements sont possible suivant les principes de mixité d'usage, ce serait une FAUTE LOURDE de la découper en morceaux et d'empêcher un usage futur dans son intégrité.

L'aménagement des gares est par ailleurs une chose souhaitable car les bâtiments sont superbes, une fois dégagés des gangues de commerces parasites qui leur ont fait perdre, pour certaines, le cachet particulier qu'elles arboraient à l'origine.

Didier Virlogeux 30 janvier, 18:51

Je vois un espace naturel, loin du bruit et de l'agitation de la ville. Un espace pour se déplacer aussi, à pied ou à vélo. Je suis à moins de 10 km de mon lieu de travail (Gennevilliers) et pourtant je mets 1h10 pour m'y rendre en transport en communs. En vélo, par la petite ceinture, je mettrais moins de temps ! La petite ceinture doit également offrir un accès privilégié au bois de Vincennes pour de nombreux parisiens.

13 «je suis d'accord»

Chapeau 7 février, 02:17

En train la distance est d'autant plus réduite grâce à la Petite Ceinture qu'à Gennevilliers, des pistes cyclables ont été créées le long du T1 prolongé.
Donc train+vélo comme complémentarité des modes de déplacement grâce à la Petite Ceinture. (pas seulement bien entendu !)

Gilles Jardinier 1er février, 12:14

Bonjour,
beaucoup de débats hors sujet sur cet espace ... lol ...
je suis globalement en accord avec les contributions de Galtar .

de mon point de vue de naturaliste, spécialiste des jardins et de la biodiversité, je suis certain que tous les "Usages" sont envisageables et possibles sur la PC, En priorité les activités ou occupations de l'espace qui auraient vocation à développer les loisirs, la promenade, la culture, les arts, des activités pour les habitants et les familles. (etc...)
Néanmoins, c'est comme les bonnes choses : "avec modération".
La biodiversité peut supporter pas mal de fréquentations, mais pas trop, et pour autant qu'elles se pratiquent dans le respect du milieu.
Trop de randonneurs à pieds peuvent tuer la biodiversité sur des secteurs fragiles (les plus intéressants). Le vélo, et autres engins à roulettes, c'est pire, la vitesse doit en être strictement limitée.
"L'autoroute à promeneurs" en cours de construction sur la section du XVeme me semble présenter de grands dangers pour la biodiversité, ne recommençons pas ce genre d'erreurs dans l'est de Paris.
Curieusement, les expériences ont montré que la biodiversité s'accommode très bien du passage des trains, pas trop fréquents et à très petite vitesse. Avec un entretien minimal de la voie, une "conduite raisonnée" de la végétation spontanée, comme on dit à la DEVE. (rouler au milieu des fleurs et des promeneurs) ...
Donc, tous les usages peuvent cohabiter, mais chacun avec modération. Des études locales très poussées des contraintes de chaque section doivent encore être faites. Un vrai plan d'aménagement à l'échelle locale doit être élaboré ; Des cartes détaillées, au 1.000eme, voire au 500eme, doivent être produites, avec des orientations d'usages, à discuter et débattre de manière participative.

6 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 1er février, 12:19

Ah oui, pardon, voir le post voisin : pour "optimiser" la biodiversité, la PC doit s'inscrire dans les "Trames vertes", et donc être reliée aux ensembles de biodiversité traversés et voisins, notamment reliée par des "corridors protégés" aux grands parcs et aux Bois. Liaison avec le bois de Vincennes indispensable.

ESTRYN 1er février, 12:46

Avis sur le devenir de la petite ceinture
J'aimerais qu'une partie de la petite ceinture soit dédiée à une promenade artistique. Cette promenade artistique serait un lieu d'exposition réservée pour les jeunes artistes contemporains, par exemple ceux qui sont en résidence dans des centres comme la Cité des Arts. Les œuvres pourraient être permanentes comme des installations, des sculptures à l'instar de ce qui a été mis en place dans le parc de Vassivière en Limousin ou à Kassel en Allemagne
En tout état de cause, il faudrait garder une grande partie des rails des traces de l'ancienne petite ceinture comme ce qui a été fait à New York avec la High Line avec des bancs en bois qui seraient faits avec les traverses du chemin de fer.
Merci de transmettre mes propositions aux décideurs et au public

Claire Estryn
claire.estryn202@gmail.com

5 «je suis d'accord»

charles 5 février, 19:42

Oui, c'est une très bonne idée, d'autant que le coût du m² à Paris est tel que les artistes non connus n'ont plus les moyens d'avoir un atelier sur Paris, qui devient peu à peu un désert pour certaines catégories de personnes ;

Chapeau 7 février, 02:14

On peut envisager un itinéraire artistique grâce au train comme cela se fait par exemple avec les homologues portugais de RFF, REFER, au sein de la gare centrale de Lisbonne.

heleneparis14 2 février, 17:42

La petite ceinture de part son tracé cerclant tout les arrondissement de Paris pourrait être une ligne de commerce, à l'instar des marchés d'arrondissements, il y aurait boulanger, poissonniers, fromager, vendeurs d'habits, rôtisseurs. Ce serait l'esprit d'une ballade autour des produits de consommations de base pour l'habitant parisien. Au lieu de descendre dans les rues, on descend sur la petite ceinture. Des petits squares pour enfants parsemés sur le linéaire de la promenade, des activés théâtres à ciel ouvert ou juste avec une couverture (fluidifier les flux, compartimenter en ouvrant sur le passage), des parking à poussettes, à vélo ?, des stands pour faire garder son chien ou le faire courir dans une zone dédiée. Le reste du temps, un lieu de logistique et de relais à rungis pour l'approvisionnement et la vente dans Paris. Et pourquoi ne pas faire circuler des trains wagon isolés ambulants de vente de hotdog, de glace les jours d'ouvertures ? Un parc non pas d'attraction mais de campagne, de verdure, de bienfaits 3 jours par semaine pour le marché, de transports logistique par des petits trains pour les autres jours ? Un mode altérné ouvert, qui s'adpate.
Ce serait alors une couronne et par arrondissement, on retrouverait les ambiance de quartier : meilleurs baguettes, meilleurs boucher, plante aromatiques de qualité, etc. Chaque quartier ayant sa spécialité.
Il me semble indispensable de conserver cette dualité, mode fret approvisionnement de la ville en intramuros

relié par le fer aux plateformes logistiques proches, on pourrait y faire circuler aussi des convois exceptionnels, armée, trains de vacanciers, de colonies d'enfants, etc.....

3 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 2 février, 19:29

Superbe idée,
à part l'armée, bien sur ! au fait, c'est pour réprimer les manifs dans l'est de Paris ? smile

heleneparis14 2 février, 20:26

L'armée ? en cas d'attaques nucléaires ou militaires, de guerre..., stratégie défensive de convoi exceptionnel à dépécher rapidement ou en secret, les services secrets traversent Paris pour déjouer l'adversaire !

Banban 2 février, 20:01

Cette "ornière" (expression de Télérama) que vous nous laissez, dommage qu'elle n'aie pas été tout simplement... remise en état, comme d'aucuns et même nombreux le réclamaient en 2006, au lieu de construire ce tramway de surface. Mais s'il apparaît difficile de boucler le tramway, alors finissez avec la petite ceinture !

6 «je suis d'accord»

Olivierdz 3 février, 21:20

En ces temps de SDF par milliers dans la rue, on pourrait envisager de convertir de courts tronçons des tranchées de la PC en habitat social géré par des associations, sans bouleverser le plan d'urbanisme.
Il ne s'agit pas de créer des barres de HLM, mais de l'habitat enfoui sur deux niveaux – le niveau rue pouvant être transformé en jardins.
Le cas échéant, les premiers mètres des tunnels pourraient servir de salles communes (foyer, cuisine, salles à manger, douches…)
Il ne s'agirait en rien d'un habitat indigne, car :

- Des milliers de personnes habitent des logements troglodytes dans diverses régions de France et du monde et s'en disent heureuses
- Il est possible de conserver une tranchée moins large pour apporter la lumière, ou alors apporter l'éclairage naturel en sous-sol par des solutions à base de fibres optiques (cf. par exemple http://www.parans.fr/systeme-eclairage-naturel-parans.php)

200m de tranchées permettraient de loger plusieurs centaines de SDF et mal-logés.

Galtar 4 février, 21:32

Bonsoir oliviertdz, voici une photo prise à porte de la Chapelle récemment, ou s'est installé un camps de "ROM'S", juste au niveau du raccordement de MARCADET, qui relie les faisceaux de la gare du Nord via la PC....

Chapeau 7 février, 02:12

Les touristes et clientèle internationale du Roissybus doivent être très contents du spectacle offert dans leur entrée sur Paris, porte de la Chapelle.

Galtar 7 février, 03:59

Tout à fait d'accord Chapeau, c'est désolant....

dominique2 4 février, 11:38

Il existe déjà beaucoup, et de plus en plus, d'espaces de culture, de promenades, loisirs etc dans et autour de Paris..Tant mieux.
Croyez-vous que les SDF et autres accepteront de venir s'enterrer dans des tunnels, alors que les gens veulent air et lumière ? Ce sera l'enfer, au plein sens du terme.
Il faut penser non seulement aux loisirs, mais aussi aux travailleurs qui ont un besoin essentiel se déplacer.. La Petite Ceinture ne doit pas être dévoyée de son objectif originel. : lieu de transport collectif pour tous, Parisiens, Franciliens et autres.

6 «je suis d'accord»

Emmanuel 4 février, 13:20

Bonjour Dominique, vous trouvez qu'il existe beaucoup d'espaces verts dans Paris. Sachez que seulement 3% du 18eme arrondissement est couvert d'espaces verts pour 9% de la population parisienne totale. La Petite Ceinture dans le 18eme est un formidable vivier de nature et un vrai poumon vert pour cet arrondissement, quoique que puissent en dire certains détracteurs ici et qui de toute façon n'habitent pour la plupart pas à Paris. La Petite Ceinture doit être une coulée verte, et qui plus est la PC n'est pas une priorité pour le STIF, qui est l'organe régionale pour le transport.

Chapeau 4 février, 14:52

Par rapport à Saint Denis et à d'autres communes de la Petite Couronne, Paris n'est pas à plaindre en matière d'espaces verts. Chaque parisien est à moins de 400 m d'un square, jardin public. Il y a 250 parcs et jardins sur toute la capitale. Je ne peux pas en dire autant en Seine Saint Denis.

"La Petite Ceinture n'est pas une priorité pour le STIF."

Un document officiel qui l'atteste ?

Gilles Jardinier 4 février, 17:47

Pour Chapeau, les surfaces d'espaces verts par habitant :
Wikipedia n'est pas toujours une référence très fiable mais :
http://fr.wikipedia.org/wiki/Enviro...
<< Espaces verts
Paris est la capitale la plus dense d'Europe en population et la part des espaces verts est des plus réduites. En effet, on ne compte dans la ville intra-muros que 5,8 m2 d'espace vert par habitant ou 14,5 m2 en comptant les deux bois de Boulogne et de Vincennes,** contre 36 m2 à Amsterdam, 45 m2 à Londres, 59 m2 à Bruxelles ou encore 321 m2 à Rome. Les arrondissements du centre-Nord de Paris en sont les plus déficitaires. Des parcs et jardins ont été créés au cours des deux dernières décennies afin de pallier cette carence mais la ville ayant besoin d'espaces pour ses activités économiques, le logement ou ses équipements publics (crèches, lieux dédiés au sport...), il n'est pas toujours possible de créer des jardins sur les rares terrains libérés. Ainsi outre l'aménagement de nouveaux espaces verts, la municipalité a introduit la notion de « coefficient de biotope » dans son plan d'urbanisme afin d'imposer aux promoteurs immobiliers de végétaliser une surface minimale attenante à toute construction2. >>
Note ** selon le mode de calcul : Pour la Région IdF, ces chiffres pour Paris sont de de 3,9 m2 (et 9,3 m2 avec les bois de Boulogne et de Vincennes).
voir une carte des communes et arrondissements : surface d'espaces verts par habitant dans Urbanisme et habitat,
PDF] L'environnement en Île-de-France - Mémento 2011 - IAU îdF
www.iau-idf.fr/fileadmin/Etu...
en page 84, 4eme page de ce chapitre

rappel : l'UE considère une norme minimum de 10 m2 par habitant, dont au mois 1m2 "facilement accessible " = moins de 5minutes à pieds ...

Galtar 4 février, 21:27

Bonsoir a tous, voici la PC en février 2013 avec un de ses nombreux tunnels.. Pour info, si j'habite pas Paris, je suis née et TRAVAIL dans Paris... Beaucoup de personnes qui parlent de coulée "verte", ne connaissent point les lieux, et néglige les avantages du mode ferroviaire.. Cordialement.

Emmanuel 4 février, 23:12

C'est lassant les photos de tunnel comme s'il n'y avait que des tunnels sur la Petite Ceinture, alors que cela n'en représente qu'une minorité. Sur la large majorité du tracé de la PC, oui pour une coulée verte (on sait ce que c'est merci lol) - d'autres contributeurs et contributrices ont je crois émis diverses propositions quant aux façons d'utiliser intelligemment les tunnels.

Galtar 5 février, 04:04

Bonjour Emmanuel, point lassant de voir des tunnels sur la PC, car elle est construite en majorité en tunnel, quand elle n'est pas en tranchée profonde, hauteur ou remblais...Je pense que vous ne connaissiez pas assez les lieux pour donner un vrai avis de la PC. Cordialement.

Cédric du Cantal 4 février, 15:24

bonjout
pourquoi ne pas développer un pédalorail comme il en existe dans le Cantal ?
voir le lien http://www.pedalorail.com
plus facile que le vélorail, un petit moteur électrique aide aux déplacements
cordialement

ASA PNE 4 février, 17:58

Le projet de l'APUR ''saucissonne'' la petite ceinture : A l'ouest et au nord, on ne change rien et c'est le tout transport ferroviaire. A l'est, on reconvertit en ligne de tram et pour le sud (les petits veinards !), on propose la verdure, les promenades plantées, les pistes cyclables...Il faut imaginer un aménagement qui permettrait à chacun de s'approprier le lieu avec comme fil conducteur une "trame verte" qui assurerait le lien entre toutes

les portions et avec des connexions aux différents ensembles de biodiversité environnants (parc de Vincennes, bois de Boulogne, Buttes-Chaumont, jardins et allées plantées en bordure de la petite ceinture). Pour le 18e, la petite ceinture ne peut pas être qu'une ligne de chemin de fer dans un secteur qui manque cruellement d'espaces verts et de lieux de convivialité. Oui à la fonction ferroviaire de la petite ceinture à condition qu'elle permette de combiner d'autres usages !

4 «je suis d'accord»

Galtar 4 février, 21:21

Bonsoir ASA PNE, la petite ceinture, j'y étais seulement hier, pour faire état des lieux, dans le nord, de évangile en passant par Clignancourt jusqu'à la ZAC de Clichy Batignolles. Contrairement à l'ouest et sud, le nord de la PC est indispensable pour une vocation ferroviaire justifié comme le raccordement de l'évangile dans le XVIIIe pour le port de Gennevilliers. Actuellement la ZAC des Batignolles en cours de travaux, doit accueillir une futur central à béton et doit etre relié via la PC pour un transport FRET, qui permettra de réduire le nombre de camions de "béton" sur Paris. C'est pour cela qu'une coulée verte est impossible vers ces secteurs... Cordialement.

Chapeau 7 février, 02:09

ASA PNE, oui la vocation ferroviaire est totalement compatible avec d'autres usages et c'est même beaucoup mieux d'envisager la mixité des usages plutôt que l'opposition de ceux-ci.

A l'ouest, au dessus du RER C, il y a des jardins et square pour les enfants.

Un exemple concret de ce qui est mis en place sur le T2.

Cliché ASPCRF, août 2012

Ditevin 5 février, 00:00

Je souhaite que la Petite Ceinture ait au moins un usage touristique, que ce soit à pieds, en vélo ou en tramway (panoramique, j'y tiens).
Je souhaite en effet la pérennité de certains paysages qui sont si incroyables, voire même surréalistes à Paris...

8 «je suis d'accord»

Ditevin 5 février, 00:01

Une autre photo :

Ditevin 5 février, 00:03

Une troisième :

Ditevin 5 février, 00:08

La voie semble infinie :

Ditevin 5 février, 00:15

Qu’y a t-il après cette courbe ? Une invitation à la curiosité !
Merci aux auteurs de ces belles images.

Chapeau 7 février, 02:05

Ah la Petite Ceinture, ses mystères, ses anecdotes, son histoire, son paysage, son potentiel, ses débats passionnés...

> Oui à l’immersion totale au sein de ces paysages en train et à petite vitesse ! Ca donne envie !

> Oui à la préservation de la continuité ferroviaire de la Petite Ceinture sur ces 23 km au sein de RFF.

Ci-dessous, cliché ASPCRF, immersion au coeur des Buttes Chaumont grâce à un train organisé par l'association Sauvegarde Petite Ceinture, RFF, SNCF et la région Haute Picardie en 2003.

Galtar 7 février, 04:03

Bonjour Ditevin, très belles photos en effet ! Cordialement.

Agnes 5 février, 16:57

Pour avoir découvert et visiter plusieurs fois la Petite Ceinture et habitant à proximité , ce qui apparaît fondamental c'est ce couloir de nature, de fraîcheur (dont les tunnels) , de calme , qu'il faut absolument maintenir sur toute sa longueur
* parce que Paris est faible en espaces verts par rapport à la densité de sa population (et en particulier dans bien des secteurs traversés), -et comparativement à d'autres capitales-,
* parce que le réchauffement de cette ville qui va s'intensifier avec le bouleversement climatique en cours exige un développement de la végétalisation et donc une protection de cet espace de liberté pour la nature , * parce que c'est un lieu privilégié pour la biodiversité ,
* parce que la préservation de sa continuité permet une trame verte ouverte solidairement aux piétons, aux multiples expressions artistiques (grafs, expos,ateliers ouverts, Histoire, .../gares et tunnels), aux habitants proches pour jardinage et loisirs de proximité, répondant à leurs besoins qu'ils doivent pouvoir exprimer démocratiquement,
Elle doit être protégée de tout bétonnage et emprise immobilière, voir son patrimoine architectural préservé et développer au maximum arbres et végétation sur sa totalité ;le devenir de la Petite Ceinture doit aussi être vraiment l'affaire de toutes les parisiennes et tous les parisiens qui d'ailleurs témoignent localement de leur vif intérêt.

11 «je suis d'accord»

Charles 5 février, 19:38

Les voûtes représentent une somme d'espaces importante qui pourraient être mis à disposition d'associations, par exemple. Il est une, la vache bleue, pour la cité qui met ses voûtes à disposition d'artistes pour qu'ils utilisent ces espaces comme ateliers. Promouvoir la culture en ancrant les artistes dans Paris intra muros serait un plus pour la ville.

8 «je suis d'accord»

Sandra 6 février, 16:30

Bonjour à tous ! La concertation se termine bientôt... Merci à tous les intervenants en faveur de la coulée verte :-) Merci aussi et surtout à nos élus, aux maires de Paris et du 19e, pour le beau travail déjà réalisé dans le nord est sur les bords du canal, et pour les magnifiques programmes sociaux et en accession actuellement en cours de construction dans le quartier de l'ourcq. Messieurs Madec et Dagnaud : merci pour votre sincérité et votre soutien, nous vous faisons confiance, ne nous oubliez pas, ne laisser pas passer un tramway devant nos fenêtres, préservez notre environnement, notre tranquilité, notre qualité de vie. Nous avons besoin de calme et d'espaces verts, de promenades et de repos, donnez nous la coulée verte promise depuis des années, désirée et attendue par les riverains. Elle complètera à merveille ce grand projet, en reliant les parcs de la villette et des buttes chaumont, elle apportera beaucoup aux petits commerçants et aux associations du coin, elle sera appréciée par les promeneurs et les touristes, et participera autant que Paris Plage à la reconnaissance et à la renommée de la Ville de Paris. En conclusion : vive le Grand Paris, vive la mixité sociale, et vive la coulée verte !

9 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 6 février, 19:53

et surtout vive la section PS du XIXeme !

Galtar 7 février, 04:10

Bonjour Sandra, j'espère que vous avez autant "d"énergie", pour défendre la nature autre que dans la PC et le réchauffement climatique... Cordialement.

Nicolarchitecte 7 février, 15:00

Aucune Coulée verte promise, vous l'avez déjà eu...!!!
Faut pas exagérer...!!! Celle de Paris-Bestiaux... Ils vous faut tout...!!!! Il vous en faut combien de coulées "vertes" ?
Il y a largement la place pour tout le monde en ménageant bien entendu les voies du tram qui peuvent être vertes elles au moins (pas comme les routes pour le vélo, la poussette ou les rollers et futur nid à crottes de chiens-chiens...)...
Il y a largement de la place pour les piétons entre les rails avec aménagements paysagers...!!!!
NON A LA COULEE DE M.....!!!
OUI AU TRAMWAY VERT...!!!

BETANCOURT 6 février, 19:15

L'association "la Vache Bleue" collectif d'artistes venus de différents horizons artistiques et geographiques est installée dans la petite ceinture du 19eme arrondissement depuis 1993,plus precisement dans l'allée située au 25 Quai de l'Oise, où une quinzaine de voûtes, qui nous louons au RFF sont aménagées en ateliers pour les artistes.
Pour ceux qui ne conaissent pas la histoire,il est important de savoir que ce site, laissé longtemps à l'abandon, et desinvesti pour tous.a éte repris par les artistes fondateurs dans un etat de decharge , d'ininsalubrité et sans electricité ni eau.
Ce pour vous dire que depuis 1993,nous avons commencé l'amenagement de l'allée et ce grace à la forte motivation des artistes pour mettre en ouvre des travaux importants pour assainir et nettoyer les voûtes et les parages.Ainsi le projet de création d'une allée pour les artistes a vu le jour.Par la suite les artistes soucieux de créer un environnement écologique ont pu à trvers l'aménagement d'une terrase et d'une haie végetale

donner un nouveau visage à cette allée appellée"allée des artistes"..
Aujourdh'ui, notre association dispose d'un espace culturelle (galerie et salle despectacle) qui ouvre l'allée sur le quartier à la berge piétonne et cyclabe du canal de l'Ourcq ;Désormais nous souhaiterions continuer ce projet et nous pensons qu'il peut s' integrer dans l'ameénagement de la petite ceinture,.
Nous sohaiterions donc developper au long de l'allée et apartir de la terrase éxistent un jardin potager artistique.
Cet emplacement se vera ainsi transformé en parcours nonchalant ;cheminement poétiqueentre nature et ouvres artistiques,car notre objetif de départ a été et continue d'être de faire de l'association la Vache Bleue" un lieu où l'art et la nature vivent en harmonie.Cela dans un esprit d'échange entre les artistes,les amateurs d'art et le public en général,un lieu ouvert à tous où la création,le partage et la conviavilité permettent l"enrichissement culturel

2 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 6 février, 19:51

Encore une superbe idée.
Pourvu que M le Maire du XIXeme n'aille pas faire démolir ce pont et ces voutes, pour construire pour ses électeurs.

Husson 6 février, 23:24

aucune question qui permette de donner un avis sur le pourquoi de l'état actuel de la petite ceinture
responsabilité partagée de rff de la sncf de la ratp , du stiff, des lobby des transporteurs routiers et surtout des politiques qui sont les décideurs en matière d'aménagement du territoire et accessoirement de la séparation de rff et de la sncf
actuellement la municipalité parisienne profitant de la situation de faiblesse et d'embarras de rff essaie en dévoyant la mission de l'apur d'acter la mort de la petite ceinture par un débat faussé
la vision à court terme du monde politique est affligeante
l'évidence de l'intérêt de cette structure ferroviaire n'est pas sérieusement contestable
je suis désespéré par la bêtise et l'incompétence des décideurs et surtout de la municipalité qui arrive à faire douter certains parisiens de cette évidence et en les divisant
sauvons notre héritage du 19ème siècle promis, un jour, à un bel avenir alliant un transport de fret et de personnes dans la variété de son paysage écrin de verdure tunnel viaduc...
sauvons les dernières plateformes indispensables à une utilisation optimum
tirons la sonnette d'alarme pour ramener nos élus à la raison

14 «je suis d'accord»

Galtar 7 février, 04:07

Bonjour husson, voilà un beau discours concret ! Cordialement.

Gilles Jardinier 7 février, 07:57

Tiens, Sandra, connaissez-vous la "jurisprudence du coq" ?
Le parisien qui s'installe dans un village et qui veut empêcher le coq de chanter ?
"attendu que la poule est un animal ignorant et stupide, et que nul n'a jamais pu empêcher un coq de chanter ... "
... Ni les trains de trainer sur une voie ferrée, c'est leur karma .
Il y a aussi celle de l'autre parisien qui voulait faire raser le clocher de l'église, le bruit des cloches lui causant

des nuisances ...
Bien à vous.

4 «je suis d'accord»

FERDANT 7 février, 08:40

Sandra me fait penser au film "Nous irons tous au paradis", où une bande de potes pensent faire une excellente affaire en achetant un pavillon, lequel se trouve être en bout de piste d'un grand aéroport (il est acheté durant une grève des transports aériens) et le premier réveil des nouveaux propriétaires est « agité » et bruyant).

Certains riverains voudraient donc nous infliger les conséquences de leur propre impéritie ! Oui, de même que construire dans une zone inondable, c'est s'exposer à de possibles inondations, habiter à côté d'une voie ferré non déclassée, c'est s'attendre à y voir passer des trains (!!!).

Il serait navrant que les élus parisiens donnent raison à une minorité imprévoyante au regard des besoins d'une immense majorité, spoliée de moyens de transport performants.

D'autant que les débats locaux l'ont rappelé : lorsque les troubles de proximité posent un problème, les aménageurs en tiennent compte, parfois de manière très coûteuse (exemple de la porte de Clichy et de l'enterrement du RER C pour un surcôut de plus de 100 M€) !

Galtar 7 février, 14:25

Mdr l'histoire du coq et tout à fait vrai....

Liliane 7 février, 09:25

Je relis les dernières interventions des membres des différentes associations....Arrêtez de tourner systematiquement en dérision les interventions qui ne vous conviennent pas !!!! Ce procédé constitue la preuve de votre faiblesse argumentaire....En 1 siècle et demi, vous DEVEZ COMPRENDRE que Paris a CHANGÉ, les SOLUTIONS actuelles ne sont plus celles d'hier. Notre capitale possède déjà un réseau de transport dense. Il faut absolument profiter de l'espace de la PC pout y aménager des activités douces au service de tous y compris de tous les Franciliens qui seront très heureux de pouvoir les partager avec les parisiens, marche....avec respect de la flore et de la faune. Avec les changements climatiques, la région parisienne à absolument besoin de ces espaces. Enfin, je le répète les modes de vie sédentaires ne sont pas sains, une bonne marche à pied constitue une bonne prévention pour de nombreuses pathologies. Une littérature médicale abondante existe a ce sujet , nul besoin de vous la citer ici, vous la trouverez aisément.....Privilégions les transports du GRAND PARIS au lieu de réaliser dans Paris un nième transport redondant et nuisible écologiquement et pour les milliers de riverains. Le temps est venu de développer des espaces verts dans Paris, véritables parcours de santé dans une ville dense. C' est probablement cela qui sauvera Paris et ses habitants de l'asphyxie et non un horrible tramway bruyant source de nuisances sonores, visuelles et autres.....Pour paraphraser certaines interventions, je peux ajouter que nos enfants et petits enfants nous REMERCIERONT.

Galtar 7 février, 14:39

Bonjour Liliane, je fais partie d'aucune associations, certes "grands parleurs" pour la vocation ferroviaire de la PC, je suis indépendant. Mes connaissances du monde ferroviaire date de mon enfance, donc on peut dire que je suis "ferrovipathe"..(taper sur Goole pour l'explication). Je suis ni salarié de RFF, de la SNCF ou autre organisme de transport privé mais simple éboueur à la mairie de Paris.Je n'ai rien contre la nature, bien au contraire, mais pour moi une coulée "verte" ne doit pas se faire sur une ligne de chemin de fer qui était bien avant les habitations venues très près d'elle, et pas au détriment de ses formidables possibilités d'utilité en rocade que se soit voyageur ou FRET... Cordialement.

Nicolarchitecte 7 février, 14:45

Bonjour à tous, méditez ceci chère Liliane au sujet du Grand Paris :
http://laboratoireurbanismeinsurrec...
On en reparle dans 50 ans... promis !!! ;-)
...Et c'est quoi vos solutions miracles ? Densification maximum et TOUT Bagnoles...!!! Comme le souhaite aussi Sandra... Vous avez compris qu'il fallait préserver l'espace, c'est déjà bien, mais pas comment...!!!! L'écologie urbaine est un tout un art que vous feriez bien d'apprendre...!!! Regardez les résultats affligeants de toutes les Coulées "vertes" qui ont été faites... Elles n'ont de verte que le nom...!!!
Déclasser la Ceinture signifiera la curée des promoteurs... !!!!
NON AU BÉTON, NON AU BITUME, NON AUX VOITURES...!!!

Galtar 7 février, 17:01

Bonjour Nico,très convainquant le rapport !!! A lire impérativement !

Bruno 7 février, 17:34

Bonjour Liliane,

Pendant que vous critiquez les défenseurs de l'utilisation ferroviaire d'une voie ferrée, le baril de pétrole est remonté à 117 dollars soit un peu plus de 87 Euros.

Vous avez raison de dire que les choses ont changé : les prix des matières premières et de l'énergie augmentent fortement depuis quelques années. Avec un pétrole cher, que devient le mode de livraison en juste-à-temps, sans stock, qui utilise le transport routier de manière intensive et qui sert à approvisonner Paris, notamment en denrées alimentaires ?

En fait, votre vision du monde n'existe déjà plus...mais vous ne le savez pas encore. C'est pour cela que ne comprenez pas les arguments des intervenants favorables à la réutilisation ferroviaire de la Petite Ceinture.

Husson 7 février, 13:18

enfin le débat s'élargit
eh oui le monde a changé
en 150 ans la population mondiale a explosé, la bagnole a vécu son heure de gloire et comme elle a pu nous faire rêver elle fait encore rêver une bonne parie de la planète
les responsables de l'aménagement du territoire sont à la ramasse partout les chinois détruisent leur civilisation et leur pays, en Afrique ce sont des megabidonville qui prolifèrent sans espoir
pour revenir à nos moutons à paris il y à 150 ans les logements étaient peu meublés et par des menuisiers locaux et sans sanitaires , l'essentiel des approvisionnements étaient alimentaires mais aujourd'hui entre les machine à laver, les baignoires, les canapés et toutes les autres saletés ikéaenne,les télés l'informatique, le matériel de sport, les vélos, les ascenseurs etc...en bref tous les produits de notre société de consommation qui durent peu et qu'il faut aussi évacuer
paris n'est pas un sanctuaire qui repousse tous ces problèmes d'intendance chez ses voisins
un peu de bon sens, la petite ceinture ferroviaire n'est pas un bien de consommation à jeter à des récupérateurs avides
sa conception et sa réalisation ont été remarquables (à une époque ou cela était encore possible) elle a beaucoup manqué d'entretien, après une bonne révision elle repartira pour un tour
et blablabla
si on arrive même pas à gérer et optimiser ce que nous avons déjà que penser de l'usine à gaz qu'on appelle grand paris ou paris métropole !!
et reblabla

11 «je suis d'accord»

Husson 7 février, 13:18

enfin le débat s'élargit
eh oui le monde a changé
en 150 ans la population mondiale a explosé, la bagnole a vécu son heure de gloire et comme elle a pu nous faire rêver elle fait encore rêver une bonne parie de la planète
les responsables de l'aménagement du territoire sont à la ramasse partout les chinois détruisent leur civilisation et leur pays, en Afrique ce sont des megabidonville qui prolifèrent sans espoir
pour revenir à nos moutons à paris il y à 150 ans les logements étaient peu meublés et par des menuisiers locaux et sans sanitaires , l'essentiel des approvisionnements étaient alimentaires mais aujourd'hui entre les machine à laver, les baignoires, les canapés et toutes les autres saletés ikéaenne,les télés l'informatique, le matériel de sport, les vélos, les ascenseurs etc...en bref tous les produits de notre société de consommation qui durent peu et qu'il faut aussi évacuer
paris n'est pas un sanctuaire qui repousse tous ces problèmes d'intendance chez ses voisins
un peu de bon sens, la petite ceinture ferroviaire n'est pas un bien de consommation à jeter à des récupérateurs avides
sa conception et sa réalisation ont été remarquables (à une époque ou cela était encore possible) elle a beaucoup manqué d'entretien, après une bonne révision elle repartira pour un tour
et blablabla
si on arrive même pas à gérer et optimiser ce que nous avons déjà que penser de l'usine à gaz qu'on appelle grand paris ou paris métropole !!
et reblabla

11 «je suis d'accord»

FERDANT 7 février, 18:14

Bien étranges dialogues de sourds parfois, sur ce site.

On peut lire : "*les modes de vie sédentaires ne sont pas sains*" sous la plume (ou le clavier) de ceux qui voudraient interdire aux Franciliens de se déplacer de manière efficace.

Je suis perplexe !

10 «je suis d'accord»

Clement 8 février, 14:46

A sa construction la petite ceinture traversait des communes rurales
loin des constructions actuelles
Il faudrait un classement pour conserver ce patrimoine.

11 «je suis d'accord»

Galtar 8 février, 14:51

Bonjour Clément, très beau plan très bien archivé de l'époque !!!

Gilles Jardinier 8 février, 19:14

Merci Clément, Superbe.
Avez-vous une source, pour avoir ce plan en HD ?

clement 8 février, 19:50

Il s'agit d'une carte d'état major dressées entre 1818 et 1881
voir site geoportail

Nat_19e 8 février, 23:13

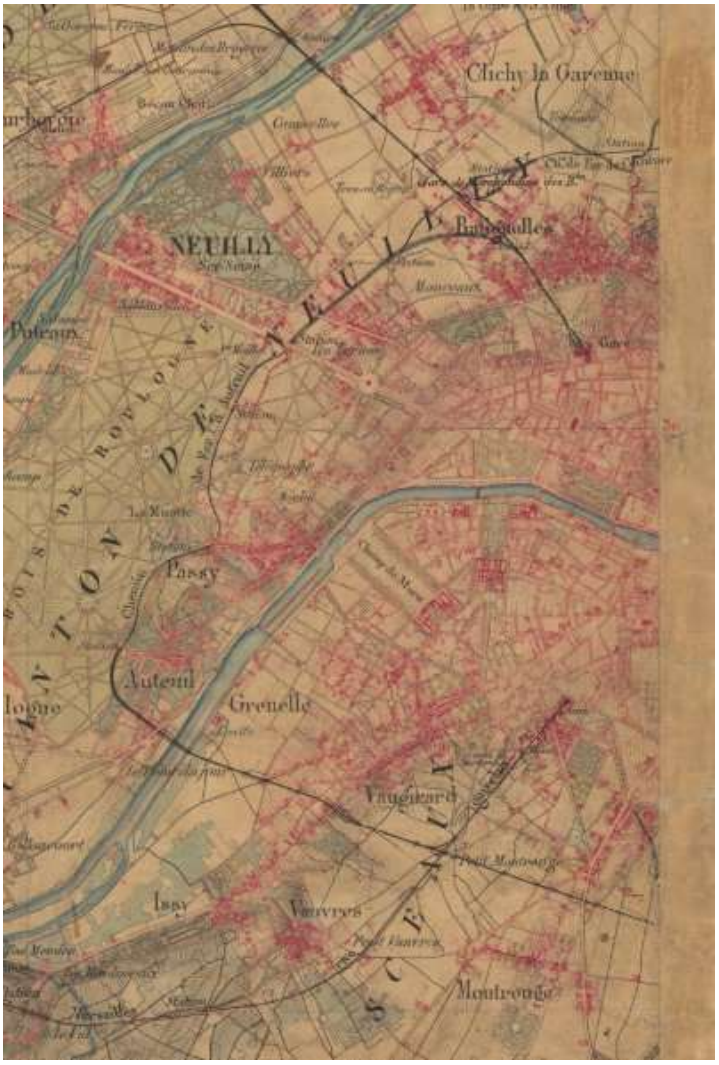
Merci Clément, quel classement pourrait s'appliquer selon vous ? C'est un patrimoine assez indéfinissable une voie ferrée, je me demande bien dans quel cadre cela rentre. Au moins la petite passerelle au dessus des voies, à l'ancienne station de Ménilmontant, est classée il me semble.

clement 8 février, 23:35

Je pense à un classement Patrimoine industriel ou
Patrimoine ferroviaire

Clement 8 février, 17:00

Voici la partie Ouest
A noter le nom change après Batignolles pour chemin de fer d'Auteuil



11 «je suis d'accord»

Galtar 8 février, 18:11

Incroyable ce plan de l'époque !!!

Pierre2975 9 février, 11:04

Paris manque avant tout d'espaces verts et de services de loisirs. Donc au final, le peu d'espaces verts est surpeuplé dès qu'il y a un rayon de soleil et les parisiens vont chercher loin (en province) une nature plus sauvage et qui permet de se ressourcer au calme et de pratiquer des loisirs et du sport... Autre problème, le caractère très artificialisé de Paris (par rapport à Londres ou Berlin par exemple) font que les canicules y sont (encore plus) difficilement supportables et celles-ci sont amenées à se multiplier dans les années à venir avec le changement climatique.
Certes on ne remplacera pas par une ceinture verte un weekend à la campagne
mais on voit bien que cet enjeu de nature et de loisir en ville n'est pas qu'un caprice de bobo mais une nécessité vitale. L'avenir de ce site est donc selon moi un mixte entre circulations douces vélo + piéton, espaces verts permettant de se ressourcer au contact de la nature (certes pas très sauvage) et des équipements de loisirs comme des piscines et des espaces pour faire du sport.

10 «je suis d'accord»

Galtar 9 février, 23:24

Bonsoir... Oui dans des tunnels.... On devrait fermer tout les tunnels de métros et en en faire des coulées "verte", piscines et toilettes publique... Cordialement.

Chapeau 10 février, 16:08

La biodiversité est incompatible avec des flux humains massifs.

La Petite Ceinture ferroviaire, si elle est aussi riche au point de vue biodiversité, c'est bien parce que c'est une infrastructure ferroviaire et que la circulation humaine y est interdite ce qui préserve la nature des dégâts humains.

Emmanuel 11 février, 14:36

Bonjour Peirre,
Entièrement d'accord avec vous et montrons aux "naturosceptiques" que le bon choix est celui d'une vraie coulée verte gérée intelligemment pour le bien être de tous, et non pas seulement celui des riverains...les dérèglements climatiques touchent tout le monde globalement, et chaque action locale est importante car elle se cumulent a toutes autres pour produire des effets à long terme. Toutes les bonnes volontés sont demandés pour faire entendre notre voix de plus en plus majoritaire , rejoignez nous dans l'Association pour préserver la Coulée Verte sur la Petite Ceinture en envoyant un courriel à espacenaturesurlapc@gmail.com

Nat_19e 9 février, 12:52

Je ne vois pas comment ce site si particulier (une voie ferrée circulaire) pourrait se prêter à des souhaits aussi contradictoires : conserver son caractère sauvage, sa faune et flore installée sur ce corridor de ballast inaccessible (il faut éviter l'afflux massif de piétons et cyclistes donc ?)... rester un espace libre dans une ville trop urbanisée (il faut éviter d'y construire piscines et équipements sportifs donc ?) être un espace de circulation linéaire (imagine t-on vraiment marcher/pédaler dans ses kilomètres de tunnels ?)

Sauf peut-être à lui conserver sa vocation initiale...

11 «je suis d'accord»

FERDANT 9 février, 14:23

Des propositions ont été émises par des associations comme par des particuliers, visant à promouvoir un usage équilibré et non exclusif de mixité, tant dans l'espace lorsque les surlargeurs le permettent, que dans le temps (vu le mauvais état des finances actuel).

Parmi les plus avancés dans la réflexion, on trouve notamment l'association Sauvegarde Petite Ceinture, représentée sur ce site de concertation par Chapeau

et Passy. Les idées de JJ Varin sont également très intéressantes pour les aménagements naturels.

Bruno 9 février, 15:14

Bonjour,

Le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), voté le 25 octobre 2012 par le Conseil Régional, est disponible sur le site de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAURIF) : http://www.iau-idf.fr/debats-enjeux/le-schema-directeur-de-la-region-ile-de-france-sdrif.html.

Le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif)évoque la Petite Ceinture de la manière suivante (source : document 2-Defis_Projet_spatial_Objectifs.pdf, page 136) :
« L'armature historique de ports urbains et de sites ferroviaires, parfois dégradés et sous-utilisés, est disponible notamment en cœur de métropole entre Paris intra-muros et l'A86.

Pour jouer un rôle alternatif au mode routier dans l'approvisionnement de la ville mais également dans l'évacuation des déchets, ceux-ci devront être préservés, modernisés et mis en réseau grâce aux interfaces entre domaines routiers, ferroviaires et fluviaux.

La Petite Ceinture mérite de conserver sa vocation fret. Pour ce faire, toute autre aménagement devra être réversible et précaire.

Enfin, l'urbanisation dans leur environnement immédiat devra être compatible avec l'activité de ces sites.

L'intervention de la puissance publique pour préserver ou reconquérir ces emprises foncières, dégradées voire polluées et parfois sous exploitées, est indispensable pour éviter leur aliénation, voire leur disparition alors que leur nécessité est dorénavant avérée pour répondre aux exigences du développement durable. »

On comprend mieux pourquoi la Région Île-de-France n'a pas été conviée à cette "concertation" municipale.

10 «je suis d'accord»

Galtar 9 février, 23:27

Bonsoir a tous, je sais la petite ceinture condamné pour des profits "personnels" électorales....Que dire ?

2 «je suis d'accord»

FERDANT 10 février, 08:48

Voter, par exemple ?

Galtar 10 février, 09:32

Bonne initiative.... Mais bon, quand je vois la plupart des intervenants et questions sur le devenir de la PC, ses chances de vocation ferroviaires sont moindre par rapport a l'enjeu "personnel" électoral....

Emmanuel 10 février, 21:28

Il semble venu le temps de se mobiliser face aux associations qui luttent pour le rétablissement du transport ferroviaire (train de fret, TGV, train...) sur la Petite Ceinture. Si vous voulez agir en association, alors créons l'Association "Sauvons la Coulée Verte de la Petite Ceinture" ! Envoyez votre e-mail à espacenaturesurlapc@gmail.com

8 «je suis d'accord»

Emmanuel 11 février, 14:43

L'usage de la petite Ceinture ne peut pas être envisagé pour du transport ferré lourd comme les trains de fret, les TGV et autres trains grandes lignes sans desserte locale dans les arrondissements dans Paris intra-muros. RFF a admis avoir plusieurs options pour faire passer les trains TGV et fret ailleurs, demandons à RFF d'abandonner cette option tout de suite. Même les partisans de conserver la Petite Ceinture en ceinture ferroviaire sont largement d'accord sur ce point fondamental.C'est semble t -il un des consensus important constaté lors des débats tant en mairies qu'ici en ligne.

7 «je suis d'accord»

ASPC 15 février, 17 :18

Je pense que la petite ceinture devrait être réservée aux cultures maraîchères bio avec des espaces réservés aux maraîchers qui ont été « virés » de Paris et autour. Cela permettrait l'achat de légumes/fruits direct producteur/consommateur pour les Parisiens. Voir également le projet (oublié le nom) de plantation dans tous les espaces publics d'arbres fruitiers etc. dont les riverains doivent s'occuper (donc protéger) avec cueillette gratuite. Utile pour les plus démunis et responsabilisant. Sauf erreur source Le Grand Paris BFM

5 «je suis d'accord»

Aménagements

Dans quelle mesure la Petite Ceinture peut-elle contribuer à une offre de nouveaux aménagements urbains pour les Parisiens ?

Diego 16 janvier, 20:42

De nouveaux aménagements urbains ce n'est pas s'attacher à des projets nostalgiques d'un autre temps tel que ceux proposés par les militants pour un retour ferroviaire et grands parleurs de ce site... et qui étouffent les autres interventions.

9 «je suis d'accord»

Chapeau 18 janvier, 00:12

Tout le monde est libre de s'exprimer sur ce site d'information. En tant que citoyen, j'use de ce droit. La maison s'en excuse par avance.

Lorsque l'association Sauvegarde Petite Ceinture est auditionnée par la Ville de Paris, **grâce aux conseils de quartiers**, concernant l'intérêt de la préservation des gares pour les mettre en valeur et les rénover dans leur style d'origine, au sein des quartiers, ce n'est pas de la nostalgie, c'est de l'exercice citoyen, **c'est être force de propositions.**
Voyez ce qui est prévu dans le 14e pour les habitants.

Diego 16 janvier, 20:54

De nouveaux aménagements urbains, ce sont des aménagements inventifs qui répondent aux enjeux de notre monde en transition... déjà respecter ce havre naturel et de respiration qu'est la petite ceinture... C'est inventer des usages en respect de ce lieu insolite qui est un chef d'oeuvre de graffs, de vestiges architecturaux et de retour de la nature... Des lieux d'expression artistiques... des jardins... des espaces laissés sauvages pour laisser la nature s'exprimer.... des lieux de distribution pour les AMAP ... des lieux pour les acteurs du paris durable et inventifs... des lieux qui travaillent avec et font découvrir la nature, nature qui est un patrimoine inestimable qui plus est dans un milieu très urbanisé et dont les citadins ont tellement besoin....

12 «je suis d'accord»

Alice 16 janvier, 22:23

Les nouveaux aménagements sont par définition la traduction et la projection de notre future appropriation de la Ville. Paris des futures générations sera celui de l'adaptation aux nouvelles exigences de la vie. Il est temps de réfléchir à l'air de Paris demain, au calme auquel nous aspirons, et à l'espace vide. Il n'est pas nécessaire d'hypothéquer le futur à travers une notion mercantile d'offre et de demande d'usages et de services.

5 «je suis d'accord»

Bruno 17 janvier, 07:35

Bonjour,

Aujourd'hui, la Petite Ceinture est peu accessible au grand public. Son caractère calme et verdoyant constitue l'argument principal des partisans d'une promenade de type « coulée verte ». Mais en réalité, de nombreux obstacles : tunnels et tranchées profondes très difficilement accessibles - rendent inutilisables une bonne partie de l'infrastructure pour un tel projet, brisant la continuité des espaces à ciel ouvert.

Par ailleurs, si tout projet concernant la Petite Ceinture doit prendre en compte la question du respect du cadre de vie des riverains, afin que les aménagements envisagés ne le dégradent pas de manière intolérable, cette question ne doit pas bloquer les initiatives publiques dans le difficile contexte énergétique et économique actuel.

Ces initiatives peuvent s'appuyer sur le fait que la reprise d'un service de transport de voyageurs permettrait d'optimiser l'utilité sociale de la ligne bien mieux qu'une seule promenade de type « coulée verte », car le transport est combinable à la valorisation des espaces inutiles pour l'exploitation, comme les terrains situés le long des voies et les bâtiments des gares. Ces espaces seraient affectables à des usages culturels, associatifs ou de vie de quartier, et deviendraient accessibles aux habitants des quartiers traversés comme à ceux de l'agglomération francilienne. Le transport ferroviaire constituerait ainsi l'épine dorsale de tous ces lieux, mettant en œuvre « l'effet réseau » de la Petite Ceinture dans l'agglomération francilienne.

Sur les sections en tranchée profonde, il serait envisageable de concevoir une passerelle en bois ou en métal qui serait établie au niveau de la voirie et s'étendrait par exemple sur la moitié de la largeur de la tranchée, Cette passerelle permettrait aux promeneurs de profiter directement de la végétation de l'un des deux talus établis en haut des murs de soutènement de la tranchée ferroviaire, et de suivre ainsi le linéaire de la ligne. Au-dessous de cette passerelle, la plate-forme de la Petite Ceinture, établie au fond de la tranchée, resterait utilisable pour un transport de voyageurs. Un tel projet rendrait possible la promenade et associerait les deux modes de déplacement que sont le transport en commun ferroviaire et la promenade.

Par exemple, dans le 14e arrondissement, cette promenade pourrait être associée à celles respectivement de l'hôpital Broussais et de la porte de Vanves qui recouvrent déjà la Petite Ceinture, permettant ainsi de relier de plain-pied par rapport à la voirie les gares d'Ouest-Ceinture (porte de Vanves) et de Montrouge-Ceinture (porte d'Orléans), dont les bâtiments existent encore.

Sur les sections en remblai et en viaduc, un projet de transport sur la Petite Ceinture permettrait de renforcer la biodiversité sur sa plate-forme et son rôle de corridor écologique.

Les espaces situés le long des voies inutiles à l'exploitation pourraient être préservés pour permettre le développement de la biodiversité. Cette dernière serait même enrichie par les aménagements destinés à minimiser les nuisances du transport ferroviaire :

Dans les zones en remblai, par des murets en pierre, des palissades en bois ou des digues de terre végétalisées,

Dans les zones en viaduc, par des galeries recouvertes de végétation.

L'agence régionale francilienne pour la biodiversité, NatureParif, a déjà souligné l'intérêt des infrastructures ferroviaires comme la Petite Ceinture pour développer la biodiversité : « Le potentiel des talus ferroviaires est également important. Ainsi, dans le cas de la Petite Ceinture ferroviaire parisienne, l'alternance des remblais et déblais, tout comme la très faible fréquentation engendre une grande variété de milieux, donc une importante richesse écologique. » : http://www.natureparif.fr/attachments/actes-du-colloque.pdf

Sur les sections en viaduc, une solution pour la promenade consisterait à utiliser les voûtes du viaduc et non sa plate-forme. Par exemple dans le 15e arrondissement, près de la porte de Versailles, les arches du viaduc s'étendant de la rue du Hameau à la rue de Vaugirard sont occupées par un garage. Elles pourraient être aménagées en une promenade couverte et directement située au niveau de la voirie, ce qui résoudrait également le problème de l'accessibilité.

Les aménagements proposés pourraient faire l'objet d'une concertation avec les habitants des quartiers concernés.

Au final, la combinaison de la remise en service d'un transport ferroviaire et de la valorisation des espaces inutiles à l'exploitation améliorerait la qualité de vie des riverains en leur offrant :

Un accès aux transports en commun amélioré,

Un environnement à la biodiversité préservée ou enrichie,

De nouveaux espaces publics créés,

Une valorisation du patrimoine de la ligne,

Une valorisation du patrimoine foncier ou bâti longeant la ligne.

Ceux qui veulent découvrir à quoi pourrait ressembler la Petite Ceinture peuvent se rendre sur la ligne de tramway T2 entre les stations Issy-Val de Seine et Puteaux. En voici une illustration avec les aménagements réalisés à la station Belvédère..

12 «je suis d'accord»

Monsou75 17 janvier, 19:43

Je ne suis pas favorable à de nouveaux aménagements urbains. La Petite Ceinture doit rester un espace de biodiversité et de circulation douce pour les piétons.

18 «je suis d'accord»

ceintured'or 18 janvier, 11:38

Si la petite ceinture n'existait pas il faudrait l'inventer, justement elle existe nous avons le devoir de la préserver.
Elle est Le passeport biodiversité de notre ville pour les années à venir, il est urgent d'agir pour la sauvegarde de cet espace de nature autant que de limiter toute velléité d'aménagement préjudiciable.
Ne "dénaturons" pas la nature.

16 «je suis d'accord»

Dawar 18 janvier, 17:52

La petite ceinture est une chance inespérée pour créer (ou laisser) une continuité végétale à Paris. Ceux qui décideront d'y implanter des bâtiments ou des opérations immobilières seront jugés dans 20 ans quand la ville deviendra invivable ! Et pour répondre à la question, ces nouveaux aménagements pourront être des coulées vertes, des jardins partagés, des parcs, des zones interdites de circulation comme refuges pour la rare faune parisienne. Il y a déjà de quoi faire rien qu'avec ça.

13 «je suis d'accord»

Diego 18 janvier, 20:55

Des aménagements qui favorise sur la petite ceinture et dans tous Paris toute cette population, qu'elle puisse se nourrir, dormir, circuler, se reproduire... Les humains ont tellement besoin d'eux même et surtout en ville :

De nombreuses espèces animales peuplent la ceinture, dont quelques mammifères comme le Hérisson d'Europe, et la Pipistrelle commune dont la plus grande colonie d'hivernage se situe dans l'un des tunnels de la Petite Ceinture. La Fouine vient y chasser, les renards y circulent.

Vingt-cinq espèces d'oiseaux y ont été recensées, parmi lesquelles le Rouge-gorge familier, le Troglodyte mignon, la Fauvette grisette ou l'Accenteur mouchet.

La Petite Ceinture est un milieu idéal à la survie du Lézard des murailles. On y trouve aussi quelques mollusques terrestres comme l'Escargot de Bourgogne, l'Escargot petit-gris et l'Escargot velu. La grande diversité des végétaux à fleur attire de nombreux insectes ; 95 espèces de coléoptères y ont été recensées en 2002.

Il est essentiel pour l'Humain de laisser une place à la nature et de ré-apprendre à vivre en harmonie avec elle

10 «je suis d'accord»

Meshell 18 janvier, 22:59

Évidemment, une piste cyclable là où c'est possible et tant mieux si par endroits il y a des dénivelés ! Et pourquoi pas deux styles de pistes , une pour enfants et adultes et une pour plus de 14 ans , les deux bien sûr en A-R . Et la piste pour les plus grands pourrait aussi aller sous les tunnels. Et donc il pourrait y avoir des loueurs de vélo et des ateliers de réparation. Je pense aussi à la création de jardins partagés, et des lieux de distribution pour les AMAP, facilement accessibles.

5 «je suis d'accord»

Fantou 19 janvier, 13 :00

Je souhaite plus d'informations très précises sur la dite aire technique du parc Martin Luther *King*

.
Jusqu'à présent je n'ai entendu et lu que des informations presque contradictoires de la part de la maison du projet de la rue Cardinet.

Merci beaucoup.

1 «je suis d'accord»

Chapeau 19 janvier, 17 :43

Des jardins publics, aménagés sur la Petite Ceinture, n'engendreraient-ils pas aucune nuisance, contrairement à des circulations ferroviaires ?

Les nuisances engendrées par des circulations ferroviaires seraient de deux ordres : sonores et visuelles.

Le rapport du STIF de 1998 (ex-STP) conclut que les nuisances sonores ne dépassereraient pas les seuils légaux et peuvent être minimisés au moyen de dispositifs techniques existants.

La crainte de riverains de la Petite Ceinture concernant les nuisances visuelles est de devoir supporter les regards curieux des voyageurs d'un tram-train en direction des lieux de leur intimité quotidienne (salle à manger, chambre à coucher, etc).

Effectivement, aujourd'hui, les études concernant la remise en service d'un transport en commun de voyageurs et rendues publiques ne disent rien sur le traitement de ces éventuelles nuisances visuelles occasionnées aux riverains.

Mais ces nuisances visuelles ne seraient pas l'exclusivité d'une utilisation ferroviaire de la Petite Ceinture : la présence de promeneurs devant les fenêtres des appartements de riverains, dans le cas où des espace verts publics seraient aménagés, occasionnerait également une gêne pour ces riverains.

Par ailleurs, l'aménagement d'espaces verts publics souleverait la question de leur gardiennage, notamment la nuit, afin d'éviter que des accès rendus trop faciles et trop localisables à la plate-forme de la Petite Ceinture permettent à des individus mal-intentionnés de s'y promener.

En conclusion, la question des nuisances se pose pour tous les types de projets de réutilisation de la Petite Ceinture ferroviaire.
L'opposition de certains riverains rencontrées lors du projet de prolongement de la ligne T2 souligne la nécessité d'assurer une information et une consultation suffisante des riverains.

Le succès des lignes de rocades, T1, T2, T3, RER C dans l'ouest parisien, projets en cours sur la Grande Ceinture ferroviaire démontre la nécessité de conserver les 23km de la Petite Ceinture ferroviaire dans le giron de RFF afin de disposer à moindre coût de liaisons rapides telles qu'elles sont prévues en grande couronne pour la Grande Ceinture par exemple.

14 «je suis d'accord»

Sandra 19 janvier, 19:24

Bonjour Chapeau. Tu oublies de préciser qu'une partie de la petite ceinture n'appartient déjà plus à RFF en qu'on en a fait une coulée verte. De plus les études démontrant la possibilité de faire circuler un tramway dans le nord est de paris démontrent également et étrangement que ceci n'est pas possible dans le sud ouest... Pourquoi une telle inégalité, sachant qu'en matière de transport en commun, le nord est est déjà beaucoup plus couvert que le sud ouest ? Enfin un tramway sur la petite ceinture ferait doublon avec le T3, situé à qq mètres seulement, et dont le trajet serait strictement parallèle !

Chapeau 20 janvier, 11:45

RFF a été crée en 1997. La seule coulée verte à Paris est celle de la Bastille réalisée dans les années 70 au moment ou RFF n'existait pas...
Le sentier nature entre Passy et Auteuil appartient à RFF aujourd'hui encore. La Ville de Paris verse un loyer à RFF faute d'accord sur le prix.

Chapeau 20 janvier, 11:52

De plus les études démontrent la possibilité de faire circuler un tramway ?

Quelles études ?

Le nord est beaucoup plus couvert que le sud

Qui le dit ? Quelle étude le montre ?

Un tram sur la Petite Ceinture ferait doublon avec le T3

Quelle étude l'indique ?

Sandra 20 janvier, 15:23

Les normes légales déterminées par les autorités ne correspondent jamais aux limites tolérables subies quotidiennement par un être humain. C'est valable ici pour le bruit, mais aussi dans d'autres domaines, pour toutes autres sortes de pollution. On ne va tout de même pas attendre de devenir sourd pour se plaindre.
Concernant l'intimité et la sécurité des riverains :
Rassurez vous, les gens ne sont pas voyeurs, peut être juste un peu curieux. En cas de coulée verte, les promeneurs diront simplement 'ils ont de la chance d'habiter ici'. En cas de tramway, les voyageurs diront par contre 'les pauvres ils n'ont pas de chance'. Quant aux caméras, elle ne seront jamais assez nombreuses, et les vues sur les logements sont toujours 'floutées'.
Mais on est bien plus en sécurité dans un jardin que dans les transports en communs, où certains sont attirés par nos sacs, d'autres par l'envie de pousser des inconnus innocents sur les voies, d'autres encore par la satisfaction de les filmer avec leur portable au lieu de les aider à se relever.
Et si nous devons embaucher quelques gardiens pour protéger notre coulée verte, tant mieux pour eux, ceci permettra de créer des emplois.
Enfin si le trafic est si important dans le nord est de paris, en particulier au niveau du T3, situé à qq mètres de la petite ceinture, et dont le trajet est srictement parallèle, pourquoi avoir supprimé tous les bus PC sur le boulevard sérurier lors de la mise en circulation du T3 sur le boulevard d'indochine ? Si les bus propres ont été complètement supprimé, c'est que le tramway peut largement supporter le trafic actuel et futur, sinon au aurait conservé les deux modes de transport afin de diviser le trafic par deux.

runtime_error 20 janvier, 18:02

Sandra, pourquoi ne répondez vous pas aux questions que vous pose Chapeau ? Quelles sont donc ces fameuses études que vous citez ? Un débat constructif c'est justifier ses positions avec un argumentaire cohérent et vérifiable, et non pas d'asséner des contre-vérités et de bifurquer vers le hors sujet quand on est à court d'arguments. Tout ce que vous gagnerez avec une telle attitude c'est d'être taxée de mauvaise foi, ou pire.
Dans le XIX et XX, le T3b et la PC sont au contraire loin d'être proches et parallèles, la simple consultation d'une carte devrait vous en convaincre. C'est

cet écart de tracé qui sert d'argumentaire à l'étude de l'APUR pour proposer l'implantation d'un tram sur cette section. Sur la section sud, au contraire, le T3a et la PC sont effectivement très proches et parallèles. Et c'est sur ce constat (et lui seul…) que l'APUR s'appuie pour proposer l'abandon de la vocation ferroviaire sur cette section.
Ce qui est curieux, c'est que autant la proposition relative à la section Est est argumentée et été visiblement étudiée, autant la proposition relative à la section sud est vide de toute autre justification que celle mentionnée plus haut. Maintenant, y voir un traitement de faveur pour le Sud comme vous le sous-entendez me semble quand même un peu farfelu. D'ailleurs, on pourrait renverser l'inégalité, et plaindre les habitants des arrondissements du Sud qui n'auront pas leur nouveau tramway pour compléter le T3a ?
Car c'est bien cela qui justifie, à mes yeux, le maintien de la vocation ferroviaire : Un futur tram ne ferait pas doublon avec l'actuel, car il ne remplirait pas le même rôle. Ce rôle ce serait celui d'un transport périphérique rapide (plus rapide que le T3 car en site propre) avec beaucoup moins de stations que le T3, et qui relierait les grands axes radiaux. Bien que les tramways T3 apportent une amélioration par rapport aux anciens bus PC, il restent dévolus au même rôle que ces derniers, à savoir un service de cabotage en périphérie. Les bus ont été supprimées car on a estimé, probablement à tort, que la capacité du tram serait suffisante. Force est de constater que ce n'est pas le cas, puisque le T3a a atteint en quelques années d'exploitation sa limite de capacité de transport. (Ce qui justifie d'autant plus la nécessité de le délester vers un autre axe). Et cette limite de capacité risque également d'être atteinte sur le T3b.
Encore une fois, pour résoudre ce problème, il ne s'agit pas de diviser le trafic par deux en installant deux modes de transport concurrents qui assureraient le même rôle (ce que serait le retour des bus), mais de séparer le flux de voyageurs entre ceux qui effectuent un court trajet entre deux portes Parisiennes (Qui utiliseraient donc le T3) et ceux qui transiteraient en périphérie sur une plus longue distance (Et qui utiliseraient donc le tram sur la PC).

Sandra 20 janvier, 19:27

Bonsoir runtime_error. Je confirme mes propos concernant le T3 récemment mis en circulation au parc de la villette, à la porte de pantin, et sur le boulevard d'indochine que je connais bien puisque j'y habite. Il est bien situé à qq mètres seulement de la petite ceinture. En rentrant du travail je passe sous une voute de la petite ceinture... je vois et j'entends passer le tramway ! N'hésite pas à venir le constater :-). Je confirme également que si c'était nécessaire les bus PC du boulevard d'indochine, propres et faisant un trajet identique, aurait dû être conservés afin de diviser le trafic par deux. Ceci ne te parait il donc pas logique ?

Chapeau 20 janvier, 22:01

Le tramway est un bus amélioré qui est soumis aux aléas de la circulation comme l'autobus.

Mettre un bus le long du tramway ce serait globalement ridicule puisque le tramway a la priorité aux feux. Le bus aurait pu l'avoir mais comme les élus ont décidé de mettre un tramway, ce n'est pas pour que les gens prennent le bus !

Il est important de conserver les 23 km de la Petite Ceinture ferroviaire au sein de RFF comme le rappelle l'association Sauvegarde Petite Ceinture dans son communiqué de presse
> .http://petiteceinture.org/IMG/pdf/c...

Liliane 20 janvier, 19:57

Il est faux d'affirmer que le T3 et la PC sont éloignés. Il suffit de regarder la carte de l'APUR pour observer que la PC démarre au niveau du T3 pour le rejoindre ensuite et que leur distance n'est que de quelques mètres à environ 1km 400..
Il fallait à l'époque choisir entre PC et T3. Le choix du T3fut plus judicieux car situe plus en périphérie de la capitale. Maintenant, il n'est plus utile de quadriller le nord est parisien par des tramways hautement nuisibles à l'environnement sonore et esthétique, et redondants avec les autres modes de transport. Il faut profiter de cet espace pour pérenniser un véritable lieu écologique avec faune et flore et surtout ne pas y introduire des rails et caténaires qui risquent d'être inutiles et probablement obsolètes dans quelques années lorsque cette mode actuelle et discutable du tramway paraîtra totalement aberrante.

9 «je suis d'accord»

Chapeau 20 janvier, 22:10

Le réseau bus est interrompu. Le réseau ferré fonctionne en ce jour de neige.

L'APUR justifie l'utilisation de la Petite Ceinture Est par l'éloignement de la PC au niveau du parc des Buttes Chaumont.
Il est peut être faux d'affirmer que T3 et la PC sont proches mais il est encore mieux de le prouver ! Veuillez avoir des éléments concrets et officiels pour étayer vos propos s'il vous plaît afin d'avoir de vrais éléments en main pour pouvoir se faire sa propre opinion en tout état de cause.
Je réitère ma question : le tramway sans fil électrique est-il HAUTEMENT NUISIBLE au point d'avoir une attaque cardiaque ?!

Sandra 21 janvier, 07:15

Bonjour Liliane. Merci et bravo... Tu as raison !!!

Sandra 21 janvier, 07:28

Bonjour Chapeau. Le T3 ne fonctionnait presque pas ce week end ! Quelques tramways seulement sont passés sur le boulevard d'indochine ces deux derniers jours... Grace à la neige nous avons retrouver un peu le calme passé qe nous avions persque oublié. Mais ce matin dès 04h30 un bruit de tonnerre retentissait déjà : oui le tramway fonctionne à nouveau. Tant mieux pour les usagers et tant pis pour les riverains. Cesse donc de citer des nombres et de montrer des photos sorties des documents que tu sembles connaitre par coeur et qui semblent être devenus tes livres de chevet. Il est inutile de recopier des études que les organisateurs du site connaissent certainement déjà... Le site est aussi fait pour donner des idées, des avis, des sentiments et des ressentis bel et bien réels !

Chapeau 21 janvier, 07:38

"Tant mieux pour les usagers, tant pis pour les riverains"

Ca a le mérite d'être clair. Vous reconnaissez vous même être favorable à votre propre et seul intérêt accompagné des innombrables riverains que vous connaissez. Vos connaissances n'atteignent pas le nombre de 302 000 personnes.

Je ne vous permets pas d'être aussi méprisante vis à vis des personnes ("les études comme lecture de chevet", favorables ou pas au transport sur la Petite Ceinture, qui prennent le temps de justifier et d'illustrer leurs propos face à des personnes qui se basent sur des discours plus ou moins fondés et justifiés par une expérience subjective.

Ce site est soumis à une charte et à des mentions légales qu'il n'est pas inintéressant de consulter.

Sandra 21 janvier, 07:50

Chapeau, ne déforme pas mes propos qui n'insultent et n'agressent personne. Il est aussi intéressant de discuter avec des gens qui ont d'autres idées et d'autres avis. On peut exprimer ses pensées en restant respectueux.

Chapeau 21 janvier, 08:06

"Cesse donc de citer des nombres et de montrer des photos"

Nous sommes en démocratie à ce que je sache.

Les animatrices de ce site nous recommandent de publier des documents sérieux et concrets pour illustrer nos propos.
Rien ne vous empêche d'en faire autant, ça m'intéresse.

Par ailleurs, en français, le vouvoiement est de rigueur. C'est ce que j'ai appris grâce à l'Education Nationale.

Sandra 21 janvier, 09:45

Le tutoiement est également une marque de sympathie. A la sécurité sociale on tutoit volontier les collègues avec qui on travaille, même à distance car situés sur des situés distincts, à qui on parle par tel ou on écrit par mail mais qu'on a pourtant jamais vu.

saraly 21 janvier, 13:43

Parce que vous trouvez que 1.4km c'est rien ? En marchant à 5km/h (allure normale d'un piéton, adulte et en bonne santé) ça fait 17min ! Et 1.4km c'est au niveau de la rue de Ménilmontant qui est une des rues les plus pentues de Paris, donc faudrait plutôt compter plus de 20min. Personnellement j'habite pres de cette rue, à moins de 5min de la PC, mais à plus de 15min du plus proche arrêt du T3. Donc oui le week end quand j'ai le temps je l'utilise quelque fois mais en tout cas pas pendant la semaine (alors que je travaille près d'une station du T3). De toute façon pour une ville d'environ 10km de diamètre, 1.4km c'est loin d'être négligeable. Et sur l'étude de l'APUR ils mettent bien en évidence que les quartiers de la rue de la mare et de la rue de bagnolet sont dépourvus de transports rapides, ils considèrent d'ailleurs (et j'imagine que tout le monde est d'accord avec ça) qu'un logement est bien desservi si il est à moins de 500m d'une station de transport lourd. Un jour comme aujourd'hui, avec de très nombreux trottoirs enneigés et glissants, le démontre bien d'ailleurs.

(Sandra il est d'usage de se tutoyer au travail et sur certains forums internet, mais sur des sites participatifs où nous ne nous connaissons pas, l'usage est de se vouvoyer, ce que font d'ailleurs la plupart des contributeurs).

Bbkorp 20 janvier, 23:24

Bonsoir ! Je vous joins le lien de mon étude sur le tronçon Nord de la Petite-Ceinture, il démontre les qualités intrinsèques de ce fabuleux patrimoine (que l'on retrouve évidemment partout ailleurs sur l'ensemble du tracé de la PC restante).
Les avantages de la Petite-Ceinture en terme de connexions, de maillage et d'intégration urbaine constituent un véritable "don" du passé.
Notons que la biodiversité ne perdurera pas si la Mairie de Paris s'en charge. Elle sera aussitôt aseptisée, régulée, fermée à des heures bien réglées - Nous avons tout à y perdre... Ce "paradis terrestre" de 23 Km est un "hasard" urbain, il est magnifique je vous l'accorde mais il possède deux destins inéluctables : soit ce dernier est réactivé afin de créer une véritable desserte fiable et efficace respectueuse de l'environnement et des riverains autour de paris - soit il se mute en jardins hygiénistes bien régulés et ratissés. Enfin je voudrais rappeler que le rail est le plus fidèle allié de la nature - en tout point... A réfléchir...
Voici le lien :http://bbkorp.com/2013/01/17/derniers-jours-dune-condamnee-enquete-de-la-korp/

9 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 00:12

Merci de contribuer de façon argumentée à ce débat, c'est instructif.

Vertecoulée 21 janvier, 10:32

Des jardins sauvages, des potagers de quartiers. Dans les tunnels : des ateliers créatifs de quartiers , bref tout ce qui peut encourager les liens associatifs et sociaux , au libre choix des quartiers, avec une piste cyclable qui relie le tout. Une sorte de ceinture de multiples "ensembles de quartier". Le tout hors circuits commerciaux : un circuit vert, solidaire et de flaneries collectives et créatives

10 «je suis d'accord»

Diego 21 janvier, 13:14

Il est grand temps d'arrêter la surenchère d'aménagements et d'infrastructures qui réduise chaque jour un peu plus la place de la nature, du végétal et de l'animal sur terre... il en est une question de survie pour l'humanité... également, la petite ceinture et son végétal joue un rôle de régulation thermique de Paris, une des ville les plus denses au monde... elle est une réserve précieuse de biodiversité à préserver et à développer (on en a déjà parlé)..... elle joue un rôle d'absorption des eaux (voici un article sur les conséquences de l'artificialisation des sols à outrance : http://www.natura-sciences.com/agri...)...

6 «je suis d'accord»

Bruno 21 janvier, 13:45

Bonjour Diego,

Justement, remettre en service un transport ferroviaire de voyageurs sur la Petite Ceinture ne nécessite pas de construire de nouvelle infrastructure puisqu'elle existe. Cette infrastructure a été mise en service durant le Second Empire pour du transport ferroviaire. Donc la réutiliser à nouveau pour un transport en commun ferroviaire, c'est tout simplement « faire du neuf avec du vieux ».

Sinon, avez-vous pris le tramway T2 entre les stations Issy-Val de Seine et Puteaux ? Vous y verrez qu'il est aisé de concilier des réponses à des besoins en terme de transport et des besoins en terme de biodiversité. Par exemple à la station Belvédère, dont des photographies ont été postées sur ce site.

Maintenant, pour prendre du recul sur cette question de la biodiversité, une étude récente menée par le Conservatoire botanique national du bassin parisien (Cbnbp), a conclu que « les premiers facteurs responsables de cette situation étant l'urbanisation galopante et l'agriculture intensive avec utilisation d'herbicides, pesticides et autres engrais chimiques. »

Source : http://www.rfi.fr/science/20120113-appauvrissement-banalisation-flore-ile-france

Conclusion : le principal danger pour la biodiversité, ce n'est pas de remettre en service un transport de voyageurs sur la Petite Ceinture.

Marguerite 21 janvier, 16:34

Oui, elle le peut en offrant de nouveaux jardins ouvriers, ou des jardins solidaires, des jardins partagés, sans clôture hermétique qui empêcherait la faune actuelle de circuler !
Dans mon quartier des assoc sont demandeuses....de tels aménagements !
...et pourquoi pas imaginer un vélo rail sur certains tronçons pour se promener !

7 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 00:21

Le vélo rail semble une bonne idée mais sur des pentes, ça devient vite fatiguant !
Un vrai train, ça reste beaucoup plus agréable pour découvrir une ligne de chemin de fer !

Pour rappel, cela a été possible **grâce à RFF, SNCF et le conseil régional de Picardie qui participaient à l'organisation des trains que l'association Sauvegarde Petite Ceinture organisait jusqu'en 2003.**

Même la Picardie participait à une activité qui ne semble pas la concerner au premier abord.

La Petite Ceinture ne concerne donc pas que la Ville de Paris, et **il est regrettable que la région, le STIF, SNCF et les communes limitrophes ne soient pas consultées dans le cadre de cette "concertation élargie".**

Cliché ASPCRF, train des élus en 1999

Liliane 21 janvier, 16:40

Pour ceux qui habitent à Ménilmontant et qui pensent que par temps de neige et de verglas, ils auraient eu la possibilité d'utiliser la PC, je précise que cela n' aurait pas été possible car les rails à l'air libre à de nombreux endroits auraient été gelés comme ceux du T3 hier. Le tramway n'est pas le mode de transport urbain adapte à toutes les conditions climatiques.

6 «je suis d'accord»

Bruno 21 janvier, 17:23

Bonjour,

« Le tramway n'est pas le mode de transport urbain adapte à toutes les conditions climatiques. »

Où avez-vous vu cela ? Les autres lignes de tramway en Île-de-France (comme les lignes T1, T2 et T4) ont fonctionné hier. La ligne B du RER également, notamment à la traversée du parc Montsouris.

Au fait, avez-vous pris le temps de regarder l'étude du STIF sur la remise en service de la Petite Ceinture Est que j'ai citée ?

Chapeau 25 janvier, 00:43

Le T1, circulant totalement en zone urbaine, est équipé de chasse neige et son plancher bas n'est pas intégral contrairement au T3a et T3b ce qui a permis l'exploitation du T1 sans aucune difficulté...

RF 23 janvier 2013)
Matériel du T1 conçu en 1986...

Sophie Animatrice 22 janvier, 11:39

Bonjour à tous ! La participation sur ce site est en croissance depuis plusieurs jours et nous accueillons régulièrement de nouveaux contributeurs à qui nous souhaitons la bienvenue ! Pour que les débats continuent de se dérouler dans le respect des opinions de chacun et qu'ils soient agréables, nous vous remercions de vous adressez aux autres contributeurs avec courtoisie et respect de leur vie privée. Nous sommes sinon contraints de supprimer les messages qui ne respecteraient pas les règles proposées dans la charte de la communauté de concertation, que vous pouvez également consulter. Merci à tous !

2 «je suis d'accord»

Catherine 22 janvier, 15:19

Bonjour,
Cette petite ceinture pourrait être un lieu riche d'activités, de rencontres et d'échanges sur tout son pourtour, animé par différentes associations.
Je suggère :

- piste cyclable exclusivement à la place des rails
- parcelles de jardinage sur les flancs : apiculture, petits élevages -jardins potagers et de fleurs - tables et chaises partagés pour pique nique
- kiosques à boisson et gargottes de restauration le long de la voie cyclable

L'expérience des Jardins du Ruisseau est à ce titre remarquable : jardinage en collectifs, parcelles d'insertion et

pédagogiques, ateliers, fêtes, moments de grande convivialité où les habitants se rencontrent et où les liens de solidarité fleurissent... Je suis membre de l'association depuis 1 an et ai déjà énormément agi, rencontré et appris grâce aux membres, plus que dans n'importe quelle autre instance parisienne.
Pourvu que ces initiatives soient préservées et essaiment sur tout le tour de la petite ceinture ! Catherine, habitante du 18ème.

8 «je suis d'accord»

Litvine 22 janvier, 15:59

la petite ceinture serait bien dans un role de "respiration" elle pourrait etre l'occasion pour les assos qui y travaillent deja de se rejoindre dans un projet pedagogique, democratique et citoyen ;, elle peut devenir un lieu ou en prend soin, on experimente , on invite tout en preservant un silence en laissant des plages vierges observables, c'est en tout cas une tres bonne idée que de la sortir d'un trop grand abandon, Sylvie artiste et animatrice

8 «je suis d'accord»

Bruno 22 janvier, 17:45

Bonjour,

La Promenade Plantée du 12e arrondissement de Paris et la High-Line de New York furent aménagées sur des voies de chemin de fer qui se terminaient en cul-de-sac, appelées habituellement « embranchements » :

La High-Line réutilise un embranchement ferroviaire qui desservait des abattoirs.

La Promenade Plantée du 12e arrondissement de paris fut aménagée sur la portion parisienne de la ligne de Bastille qui, après la reprise de sa partie banlieusarde par le RER A en 1970, était devenue un embranchement réservé au transport de marchandises. D'ailleurs, à partir de 1970 , la gare aux marchandises de Reuilly était desservie depuis la Petite Ceinture. La portion parisienne de la ligne de Bastille était donc devenue en quelque sorte un embranchement de la Petite Ceinture !

Un autre embranchement, propre dès sa création à la Petite Ceinture celui-là, fut celui qui desservait depuis le quartier de Belleville, au Nord du parc des Buttes-Chaumont, le marché aux bestiaux et les abattoirs de la Villette. Cet embranchement fut également transformé partiellement en promenade, l'autre partie laissant la place à des immeubles : c'est aujourd'hui l'allée Darius Milhaud.

La Petite Ceinture, à la différence de la Promenade Plantée et de la High-Line, n'est pas un embranchement. Bien au contraire, elle fut conçue dès son origine comme un lien entre des lignes radiales qui pénètrent dans Paris.

Aujourd'hui encore, même si à certains endroits des travaux liés à des opérations d'aménagement bloquent **temporairement** la possibilité de faire circuler des trains aux Batignolles, à Évangile et à Tolbiac, la Petite Ceinture est connectée au RER C à la hauteur de la station Pont du Garigliano ainsi qu'aux voies des gares d'Austerlitz, de Lyon, de l'Est, du Nord et Saint-Lazare.

Par ailleurs, l'utilisation d'un matériel de type tram-train permettrait d'y ajouter des interconnexions entre la Petite Ceinture et des lignes de tramway utilisant la voirie en banlieue.

14 «je suis d'accord»

FERDANT 22 janvier, 18:20

J'ajoute à ce qui vient d'être écrit que si la High-Line (cousine d'Amérique de la voie verte Bastille, quasi-exclusivement à l'air libre) est devenue un endroit de promenade formidable dans une ville qui a besoin d'espaces de respiration, c'est par la volonté de personnes privées qui se sont battu pour cette ligne qui n'avait plus aucun avenir ferroviaire potentiel. Le coût de la transformation a été en grande partie supporté par des parrains privés.

La Petite Ceinture Ferroviaire, en revanche, conserve tout son potentiel de transport en commun et se trouve à plus de 40% de son parcours en souterrain. Le financement d'aménagements est également une patate chaude que les acteurs des projets tentent de se refiler...

Nicolarchitecte 2 février, 23:56

Précision, une autre portion de coulée verte a été réalisée sur un morceau de Ceinture vers les Abattoirs de la Villette, comme la High line de NYC, il s'agit de Paris-Bestiaux. Ne l'oublions pas cette ligne car c'est le second exemple dans Paris avec la promenade de la Bastille. Il s'agit de l'allée Darius Milhaud, et toute la poésie des talus a disparu pour laisser la place à un tapis de Bitume... Il y a donc déjà une coulée verte entre les Buttes-Chaumont et la Villette... Et le résultat n'est pas très vert...

Diego 23 janvier, 09:55

La ville de Paris publie son plan pour la biodiversité et en parallèle ne cesse d'urbaniser et construire sur les friches... Le bois dormoy un des derniers bois ensauvagés en ville transformé en maison de retraite en est un exemple parmi tant d'autres et cela concerne plusieurs dizaine d'hectare ; cherchez l'erreur ?
Ce plan pour la biodiversité n'est il qu'une vitrine ou bien va t-on enfin mettre des moyens réels et prendre des mesures concrètes pour favoriser, protéger et développer la nature en ville ?
Va t-on privilégier le foncier, des projets ferroviaires passéistes, une vision du vieux monde ou bien saisir cette chance unique de transformer la ville au bénéfice réel de l'Homme et de la Nature ?
L'emprise de la petite ceinture est un espace unique et plein de potentiel pour cela...

9 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 00:58

Voyez ce cliché très instructif.

On entend sur ce site et au café du commerce qu'il est scandaleux de construire des immeubles d'habitation le long d'une voie ferrée "qui ne sert plus depuis des années et qui ne sert plus à rien car il y a le T3 à côté qui est déjà saturé."

Voyez ce que la Ville de Paris est en train de construire : un immeuble disposé à recevoir deux coffres prêts à l'emploi pour accueillir le passage des trains : celui

de droite pour les TGV redirigés vers Austerlitz, celui de gauche pour du tram fret potentiellement vers la gare des Gobelins.
Et ça, c'est sûr, RFF y tient !

Il faut savoir s'en prendre aux bonnes personnes, à savoir les élus et non les associations et citoyens qui s'expriment (enfin qui essaient !).

Il faut donc conserver la connexion des lignes radiales au réseau national de la Petite Ceinture sur ses 23 km en la maintenant dans le sillage de RFF.

Cliché ASPCRF 2012, avenue de France, double coffrage à double voie

Laclos 23 janvier, 18:46

Bonjour,
Il me semble que la première question a poser est la suivante :
RFF a t-il les moyens de réhabiliter totalement les rails de la petite ceinture ?
J'en doute fort, a l'heure ou la SNCF vend ses gares les unes après les autres...
Partant de ce premier constat, je ne vois pas comment on pourrait refaire circuler des trains pour les parisiens...
On le sait, Paris souffre cruellement d'espaces verts.
Il me semble alors que la petite ceinture représente une formidable opportunité de palier a ce problème.
Une immense coulée verte, des jardins partagés un peu partout ou les parisiens pourraient venir s'y détendre, cultiver ses propres légumes, y rencontrer ses voisins de palier a qui il ne parle jamais... Bref, une parenthèse dans une ville de fous ou on a jamais le temps de rien....

10 «je suis d'accord»

Bruno 23 janvier, 19:03

Bonjour,

Le projet de remise en service d'un transport de voyageurs, comme tout projet de ce type en Île-de-France, sera pris en charge par le STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France), qui dépend de la Région Île-de-France.

Ce point que vous abordez est intéressant car, dans le cadre d'un projet de transport de voyageurs ; qui paiera ? Paris et sa banlieue. Ce qui est logique, puisque ce cera un projet utile aux Parisiens et aux Banlieusards.

Par contre, dans le cas de la coulée verte que vous préconisez, qui paiera ? Paris seule. Les aménagements dans le 15e arrondissement pour la promenade réversible coûtent déjà plus de 7 millions d'Euros pour 1,3 kilomètres sans tunnel.

Par ailleurs, si on veut développer la surface végétale dans Paris, il existe d'énormes possibilités dans nos rues, dont la surface totale est bien plus importante que celle de la Petite Ceinture :
http://www.youtube.com/watch?v=YrcTMVw00Fg

Voici un plan cohérent et adapté à l'ère du pétrole cher et du du réchauffement climatique : végétaliser les rues et réaliser des aménagements mixtes, transport en commun ferroviaire, jardins et gares sur la Petite Ceinture.

Laclos 23 janvier, 19:14

Et les gares vendues les une après les autres ?
J'aimerai avoir votre avis...
Sans stations d'arrêt, on descend ou ?

Et si on recréer des accès, qui va payer ? Le STIF encore ? Ca va finir par faire cher tout ça.

fantomas 23 janvier, 20:24

alors la c'est mal connaitre les élus.
s'il y a un truc chèr et beau à faire , peu importe combien ça coute, il faut le faire.
Pour une seule raison : c'est électoralement vendeur.

Bruno 23 janvier, 21:41

@Laclos :

Et les gares vendues les une après les autres ?
J'aimerai avoir votre avis...
Sans stations d'arrêt, on descend ou ?

C'est simple : on fait comme sur la ligne de tramway T2, entre les stations Issy-Val de Seine et Puteaux, où on n'a pas besoin des bâtiments des anciennes gares pour le transport de voyageurs. Il suffit d'installer des abris de quais semblables à ceux de la ligne de tramway T3.

Les anciens bâtiments voyageurs ont souvent été acquis par les communes. Par exemple, le Musée d'Histoire Urbaine et Sociale de Suresnes a été aménagé dans le bâtiment de la gare de Suresnes-Lonchamp.
Voir ici pour plus d'informations :
http://www.suresnes.fr/Culture-Loisirs/Culture/MUS-Musee-d-Histoire-Urbaine-et-Sociale

Et si on recréer des accès, qui va payer ? Le STIF encore ? Ca va finir par faire cher tout ça.

Il suffit d'avoir des accès aux quais depuis la voirie. Faudra-t'il créer de nouveaux accès pour les gares vendues : oui.
Mais pour le projet de coulée verte que vous défendez, il faudra également créer des accès...

Concernant le prix d'un projet, il faut le ramener au nombre de personnes à qui il sert. Entre un service de métro à plusieurs dizaines de milliers voyageurs par jour et une coulée verte, surtout l'hiver, saison où les parcs et jardins sont moins fréquentés, il y a une nette différence de fréquentation à l'avantage du transport en commun.

Sandra24 janvier, 08:53

Bonjour à tous. Bruno : il me semble qu'une coulée verte, un peu d'herbe et quelques plantes, devrait tout de même couter moins cher (je n'ai pas de chiffres concrêts mais ceci parait logique) que de reconstruire entièrement un réseau ferré, dont certains tronçons sont dans un tel état qu'ils ne pourraient actuellement pas supporter le passage d'un tramway. Ces tronçons risqueraient de s'écrouler et devraient donc entièrement être reconstruits, notamment dans le quartier de l'ourcq selon un rapport de l'apur. En plus de la structure métallique elle même il faudrait aussi compter le réseau électrique et les trains...

Chapeau 25 janvier, 01:11

Nous sommes bien d'accord Sandra qu'au café du commerce, planter des plantes vertes, ça ne coûte pas cher !

Mais étant des citoyens sérieux qui ne tombent pas dans des discours faciles, regardons ce que fait actuellement la Ville de Paris dans le 15e pour préserver la biodiversité :

abattage de 47 arbres...

création d'accès (ce n'est curieusement pas possible pour du transport...)

Coût : 7 millions d'euros LE kilomètre

Résultat : ça ! Cliché ASPCRF novembre 2012

Rentabilité : 0€, aucune, nada ! Les parcs et jardins sont gratuits !

L'avantage de l'utilisation mixte de la ligne entre jardins et transport ferré est que le transport est lui payant et un amortissement de l'investissement est possible.

Nicolarchitecte 28 janvier, 23:57

Bravo Chapeau et Bruno... Super l'aménagement Paysager rue de Fribourg.... Enfin des rues vertes sans voitures.....!!!! Virer les bagnoles, pas les tramways verts....!!!! Vive la collectivité intelligente, pas l'anarchie automobile...

Bambou 23 janvier, 22:00

Ayant vécue à Paris qq mois, je manquais cruellement de contact avec la nature, certes il y'a des parcs parisiens un peu partout, mais tous sont aseptisés nettoyé, délimités. Les parisiens sont selon moi en manque certain de verdure sauvage, de bois, et de calme sonore, et visuel. Il est donc très important de conserver cette petite ceinture et de préserver ainsi la vie sur ce petit (minuscule) bout de la planète.

12 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 01:14

Heureusement que les parcs sont nettoyés et la Petite Ceinture aussi grâce aux chantiers d'insertions et à l'association Espace notamment car Paris serait une vraie déchetterie à l'air libre vu la propreté des français...

Sophie Animatrice 24 janvier, 09:08

Bonjour ! Pour information à tous, suite aux nombreuses demandes de participation aux visites guidées organisées par RFF, un nouveau créneau est ouvert ce vendredi à 10h30. **Inscrivez-vous** si ce n'est pas déjà fait !

1 «je suis d'accord»

Chapeau 25 janvier, 01:16

Si les visites avaient eu lieu en train, il y aurait eu plus de participants, donc de démocratie, et si ces visites étaient organisées en fin de semaine (et non le vendredi), ce serait encore plus démocratique et juste !

Isabelle 27 janvier, 16:39

Une prochaine visite de prévue ? J'ai raté celle du 25 janvier. Comme ces visites ont l'air d'intéresser beaucoup de monde une 3e visite ne serait peut-être pas de trop ? Merci

Hachepé 25 janvier, 17:51

Garder tant que possible les multifonctions à cette ligne. Eviter le béton qui ne permet plus de revenir en arrière si besoin se fait sentir.
Maintenir les rails, et les utiliser pour désengorger le transport. Pourquoi ne pas développer conjointement le transport sur la Seine ?
Faire un parcours agréable, silencieux, avec des endroits aménagés et d'autres sauvages, riche en espèces tant végétales qu'animales. Observer des insectes, oiseaux des jardins, rapaces, hérissons, n'est ce pas un cadeau du ciel dans une ville...
Ne pas tout aménager de façon définitive. Les projets peuvent aussi avec le temps et les besoins. Il y a beaucoup de réflexions intéressantes. Laisser la possibilité de changer par endroits en fonction d'une autre aspiration de la qualité de vie.

8 «je suis d'accord»

Renardo 26 janvier, 00:46

bonsoir
on parle de l'avenir d'une infrastructure de transport , je suis donc tres etonne de l'absence du STIF , de la region cette concertation concerne tous le monde non ?

12 «je suis d'accord»

Chapeau 30 janvier, 20:10

Il faut croire que le STIF et la région (les décideurs) dérangent la Ville de Paris...

Bruno 26 janvier, 18:20

Bonjour,

Voici un site Internet qui présente les jardins familiaux longeant la station Belvédère de la ligne de tramway T2, dans les Hauts-de-Seine :
http://www.griottes.fr/parcelles-de-paradis

Attention pour les anti-tram : On y voit des tramways, de la caténaire et des gens qui semblent heureux de pouvoir jardiner à côté de voies ferrées en exploitation (les inconscients) !

On y voit également la bulle immobilière française, l'une des dernières bulles immobilières occidentales à exploser, représentée sous la forme d'un potiron ;-)

6 «je suis d'accord»

Jane S 27 janvier, 14:25

Avoir des jardins partagés, ce serait bien...
Les équipements existants pourraient être mis à dispositions ou loués à des associations, des artisans, des créateurs

8 «je suis d'accord»

Bruno 27 janvier, 20:35

Bonjour,

Je n'ai pas encore vu dans ce débat de référence au contexte économique actuel. Or la situation est très mauvaise : le chômage atteint des sommets, le pétrole est à son plus haut en moyenne annuelle et la croissance est nulle. Et j'ai l'impression qu'on discute de l'avenir de la Petite Ceinture au sein d'une agglomération de 11 millions d'habitants prise dans ces difficultés, comme si nous étions encore à une époque de prospérité économique où la croissance était encore de 4 ou 5% par an (autrement dit, comme dans les années Soixante) !

D'une part il y a la question du financement : est-ce que la Ville de Paris a les moyens de financer un projet de coulée verte sur la Petite Ceinture et si oui, avec quelle conséquence sur la fiscalité ? L'endettement de la Ville avoisine aujourd'hui les 3 Milliards d'Euros. Il n'est pas dit que dans le difficile contexte économique actuel, elle puisse se permettre d'emprunter beaucoup plus.

D'autre part, il ne faut pas se voiler la face, le phénomène auquel nous assistons depuis 2008 est tout simplement une baisse du niveau de vie d'une grande partie de la population, sous l'effet conjugué de la hausse du coût de la vie et de la stagnation, voire de la baisse des revenus. La voiture individuelle commence à revenir cher à utiliser pour bon nombre de gens et cette évolution risque d'avoir de grosses conséquences sur la fréquentation des transports en commun dans les années à venir.

9 «je suis d'accord»

Fred 28 janvier, 18:51

La petite ceinture pourrait devenir une nouvelle "coulée verte", offrant un lieu de promenade agréable aux parisiens.

8 «je suis d'accord»

Sandra29 janvier, 08:50

Un grand merci à tous les participants à la réunion de concertation qui a eu lieu hier soir à la mairie du 19e et qui semble avoir suscité beaucoup d'intérêt, non seulement aux nombreux riverains pour leur motivation et leurs interventions, mais aussi aux représentants de l'APUR et de RFF pour leur position modérée et leurs propos réalistes, et surtout au maire du 19e et à son adjoint pour leur présence et pour l'attention et les réponses apportées à toutes les questions et inquiétudes : merci à tous les deux pour ces paroles sincères et rassurantes.

7 «je suis d'accord»

Bruno BUREL 2 février, 11:18

Très bonne réunion. Cependant, il eut été intéressant d'avoir un "zoom" sur la partie qui concerne le 19ème arrondissement et quelques chiffres "à la louche" sur les coût de maintenance actuelle et des investissements envisageables selon tel ou tel solution, avec leurs frais de fonctionnement.

Chapeau 4 février, 00:45

Les habitants du 14e ont dénoncé cette concertation biaisée en pleine réunion publique et à l'unanimité.

Le collectif Montsouris souhaite utiliser la Petite Ceinture pour améliorer la desserte de la ZAC Rungis. Cela permettrait de désengorger le T3.

Ceux du 18e n'étaient pas défavorables à la mixité des usages.

Bruno BUREL 4 février, 11:55

Dans le 19ème, il est clair qu'à part quelques jusqu'au-boutistes du chemin de fer, tout le monde était pour une voie verte piétonne et cycliste entre le parc des Buttes Chaumont et la nouvelle gare Rosa Parks. Elle permettreit de créer un axe Nord-Ouest dans l'arrondisselmnt, qui est surtout traversé par des avenues Est-Ouest (Flandre, Jean-Jaurès), le métro (lignes 5 et 7) et coupé par le canal de l'Ourcq.
Par contre, il y a nécessité de sortir de l'indécision !

Bruno BUREL 29 janvier, 09:57

Pour l'aménagement de la Petite Ceinture dans le 19ème en voie piétonne, cyclable et verte depuis le Parc des Buttes Chaumont jusqu'à l'ancienne Gare de Flandre ou plus loin Evangile, qui desservirait le Parc de la Villette, la Cité de la Musique, la Cité des Sciences et plus loin le Cent Quatre et le Jardin Eole.

2 «je suis d'accord»

Galtar 29 janvier, 17:53

Bonsoir Bruno BUREL, évangile ne peut etre construit une piste cyclable ou coulée verte... En ce moment meme se construit sur l'emplacement meme de la PC, la FUTUR gare ROSA PARK du RER E, juste derrière l'entrepot MC donald lui meme en cours de mutation. Cordialement

Bruno BUREL 29 janvier, 19:29

Bonsoir Galtar, Merci d'attirer l'attention des lecteurs sur la nouvelle gare ROSA PARKS, auparavant nommée Évangile, et .qui devrait être mise en service en 2015. Ce pôle d'échange multimodal attend 85 000 usagers quotidiens usagers ne seront qu'à 3 minutes de la gare Magenta/Gare du Nord et à 7 minutes de la gare Hausmann/St Lazare. comprendra une gare du RER E en correspondance directe avec le tramway T3 et à terme le T8, une station velib et autolib.

Il serait étonnant que l'on ne puisse pas raccorder d'une manière ou d'une autre la voie piétonne de l'ancienne ceinture à cette gare, qui attirera donc piétons et cyclistes qui pourront aller en quelques minutes au Cent Quatre, au Parc de la Villette et directement au Parc des Buttes Chaumont.
Je suis allé voir sur place samedi dernier !

Galtar 29 janvier, 21:16

Cordialement.

Zug1234 29 janvier, 10:19

Bonjour,
j'envisage d'acquérir un appartement (projet immobilier nexcity à l'angle de la rue des Ardennes et de la rue de Thionville) et donc en plein en face de la petite ceinture...évidemment c'est un élément déterminant de savoir si un train va passer juste devant les fenêtres ou non !!!! j'ai beaucoup lu sur le sujet mais rien ne se dégage très nettement comme projet de (ré)aménagement de la petite ceinture et dans quels délais ...? étant provinciale, (et donc habituée au "grand" calme !) je n'ai pas toutes les informations sur le quartier, son évolution etc... et j'aimerais avoir les avis éclairés des gens du quartier et autres, pour me faire un point de vue plus précis avant de finaliser un éventuel achat. Merci par avance.

Sandra 29 janvier, 11:09

Bonjour Zug1234. Je me suis retrouvée dans la même situation que vous mais dans le sens contraire. J'ai d'abord acheté un logement dans le quartier de l'ourcq suite à une publicité immobilière citant et représentant clairement une promenade plantée (coulée verte) sur la petite ceinture, et c'est seulement après que j'ai eu connaissance des documents d'étude préconisant le passage du tramway sur la petite ceinture. J'avoue que ceci m'a alors inquiétée d'autant plus que plusieurs participants à ce site de concertation postent de nombreuses références vers ces documents et paraissent sûr d'eux. Mais aujourd'hui je suis rassurée et je ne regrette pas cet achat. Personnellement je fais entièrement confiance aux élus du 19e et de la Ville de Paris pour choisir la meilleure solution. Dans 50 ans les besoins et les moyens auront peut être évolué, mais en attendant je pense franchement que vous pouvez être tranquille pour les

prochaines années. Une petite remarque tout de même : votre nom me rappelle un train... :-)

Sandra 29 janvier, 14:58

Re-bonjour Zug... J'ajouterai que Nexity est une société sérieuse et que cap19 est un très beau projet. Ce genre de logement est rare dans Paris. Je connais le quartier de l'ourcq et je l'ai vu évoluer (dans le bon sens :-) avec l'aménagement des berges du canal et le prolongement des pistes cyclables ainsi que le développement du parc de la villette et de la cité des sciences (sans oublier Paris plage :-).

Galtar 29 janvier, 17:49

Bonjour Sandra, sincèrement comme déjà dans plusieurs échanges sur la PC, il y'a très forte chance que votre "secteur" vois quelque "chose" passer... C'est d'après le projet de l'APUR... Cordialement.

Sandra 30 janvier, 08:17

Bonjour Galtar. Dans 50 ans la question se reposera peut être encore et la position des réverains et de leurs élus sera identique. En attendant la situation actuelle est claire et il faut voir la réalité en face. Je comprends votre déception mais le tramway ne passera pas sur la PC. La position de l'APUR et de RFF sont en réalité bien plus nuancés et modérés et tous les deux sont prets à faire des concessions. Ils reconnaissent que les besoins et les moyens ne nécessitent pas et ne permettent de doubler le T3. Ce n'est pas gentil de faire peur aux gens pour rien. On ne joue pas ainsi avec l'avenir et la vie des gens.

Galtar 30 janvier, 15:54

Bonjour sandra, certes certainement la vocation ferroviaire ne sera PEUT ETRE pas garder en RFF sur la PC, mais mes positions ne sont pas d'après vos termes :"de jouer avec la vie des gens".... Simplement le souhait de voir un jour rouler sur la petite ceinture des "trains" qui est sa vocation avant toute chose, et non une "coulée verte" comme vous connaissiez mes positions par rapport a cela... Le réchauffement climatique n'est pas une illusion, et dans 20/30 ans, la température globale terrestre aura bien augmenter...Cela est une vérité et non pour faire peur aux "gens"..Cordialement.

FERDANT 30 janvier, 19:34

Bonsoir Zug1234,

Lorsque l'on souhaite acquérir un bien immobilier, il est prudent d'enquêter sur l'emplacement, l'exposition, le voisinage, les commerces, les sujétions diverses, le bruit et les nuisances, les transports, les voisins fêtards, l'isolation, etc.

Acheter en face d'une ligne de chemin de fer appartenant au réseau ferré national, non déclassée et dont l'usage futur n'est gravé dans aucun marbre à ce jour, c'est supporter la possibilité d'y voir passer des trains, ce qui semble une évidence partout dans le monde (sauf à Paris !).

Il nous est dit que la présente "concertation" doit permettre au propriétaire et à la Ville de se faire une idée de l'usage futur, et que rien n'est décidé à ce stade. Permettez-moi de penser que les promoteurs qui souhaitent vous vendre le bien qui vous intéresse partagent la même idée que certains personnages politiques, qui ne partagent de la démocratie participative que le côté médiatique et gadget. En bref, vous n'êtes pas obligé de les croire !

Sandra29 semble avoir été encore plus imprudente que vous, puisqu'elle s'est inquiétée des réalités du terrain après l'acte d'achat (!).

De plus, elle fait "entièrement confiance aux élus du 19e et de la Ville de Paris pour choisir la meilleure solution", ce qui me porte à croire qu'il est difficile de guérir facilement de la naïveté ;-)

En revanche, je partage partiellement son analyse pour le proche avenir : les finances des institutionnels sont au plus bas et les dépenses courantes ne pouvant même plus être assurées dans bien des cas, un transport ferroviaire sur la PC prendra - hélas - un certain temps à voir le jour.

D'ici-là, les matériels, le roulement, les équipements auront encore progressé en efficacité comme en discrétion. Si j'étais à votre place (et j'adorerais, pour voir à terme passer des trams), je ne serais pas plus inquiète que les riverains du T2 qui, après des années à voir passer du matériel moche, vieux et bruyant, puis des mois de travaux lourds, ont pu profiter d'un tram tout neuf et performant dont la proximité valorise grandement leur logement.

Si je partage l'analyse : "Ce n'est pas gentil de faire peur aux gens pour rien. On ne joue pas ainsi avec l'avenir et la vie des gens.", je l'applique d'abord à la publicité mensongère des promoteurs (avec l'assentiment silencieux de la Ville qui appose son logo sur ses publicités).

Enfin, je regrette une fois encore de la décevoir, mais comme le rappelle Galtar, la vocation d'une voie ferrée non déclassée est de voir passer DES TRAINS !

Chapeau 30 janvier, 20:07

Je rejoins totalement Ferdant !

Lors des réunions publiques, Olivier Milan, le responsable du dossier chez RFF a bien rappelé que déclasser une ligne de chemin de fer n'est pas une simple formalité.

C'est à la région et à l'autorité organisatrice des transports, le STIF d'en décider le sort ;et non pas à la Ville de Paris qui n'a aucun rôle car elle n'est propriétaire de rien sur la Petite Ceinture ferroviaire.

Cette petite ceinture ferroviaire doit être préservée au sein de RFF dont les études du STIF, de SNCF, de RFF démontrent les potentialités pour du transport de voyageurs par tram-train dans un objectif régional.

Galtar 30 janvier, 21:22

Merci Ferdant pour votre soutient et votre bonne argumentation ! Cordialement

Sandra 31 janvier, 08:34

Lors des réunions publiques, toutes les positions se rejoingnent : La voie ferrée ne sera pas démantelée, en vue d'une éventuelle future réutilisation, lorsque les besoins réels en matière de transports ainsi que les moyens techniques et les budgets financiers auront évolué. Dans 50 ans peut être que la question se reposera encore. En attendant il est certain que le tramway ne passera pas sur la PC d'ici là.

Galtar 31 janvier, 13:48

Bonjour sandra, si la "petite ceinture" vous appartient, félicitation....J'espère que serez gérer cette infrastructure...

Diego 29 janvier, 18:09

Arrêtons de vouloir à tout prix tout aménager et laissons une place à la Nature qui est vitale pour l'humanité aussi

9 «je suis d'accord»

Zug1234 29 janvier, 18:53

Merci de votre réponse, c'est donc plutôt rassurant. Le quartier risque d'évoluer favorablement si j'ai bien compris. Ma première impression (visuelle, par jour de pluie et grisaille) n'était pas très favorable. je vais suivre de près les informations concernant la petite ceinture.

1 «je suis d'accord»

Philippe 29 janvier, 22:56

J'ai trouvé très interessant le débat qui a eu lieu à la mairie du 19°. Ce qui était très rassurant c'est que les 3/4 des personnes présentes étaient contre l'utilisation d'un tram ou d'un fret. Ca change du lobbying de ce site où quelques fanatiques des machines postent systématiquement des chiffres et des photos tentant de démontrer que les "pro-coulée" sont inconscients alors qu'eux détiennent la vérité. Ils pensent qu'une coulée verte serait un gouffre financier pour la mairie, mais ce qu'ils omettent de préciser c'est qu'un tram silencieux voudrait dire changement total des voies qui ne sont pas adaptées, réhabilitation des tunnels, sécurisation, achats des trains, etc... Sincèrement je ne connais pas les montants mais je doute qu'une coulée verte couterait autant. Ce que je sais c'est que le T3 a couté plus d'un milliard d'euros et que de remettre un autre tram sur la PC SERAIT un doublon. Alors moi je dis vive le vert, vive les jeux, vive les ballades ET les petits oiseaux ! ;)

Sandra 30 janvier, 08:26

Bonjour Philippe. Personnellement j'ai été plutôt surprise par la position de l'APUR et de RFF en réalité bien plus nuancés et modérés que les extraits sélectionnés et incomplets présentés par les pro-tram sur ce site. La réalité c'est que les besoins et les moyens actuels ne nécessitent pas et ne permettent pas de doubler le T3. Je pense qu'on est tranquille pour les 50 ans à venir :-)

FERDANT 30 janvier, 08:44

Bonjour,

J'ai trouvé très intéressante la réunion qui a eu lieu à la mairie du XXe. Il était rassurant de voir qu'une proportion non négligeable de l'audience avait bien compris le potentiel transport de cette ligne de chemin de fer, et l'impérieuse nécessité de ne pas la saucissonner pour préserver son avenir (même Madame le Maire semblait avoir pris conscience de ce besoin d'intégrité).

En fait de "lobbying" de "fanatiques de machines", on trouve sur ce site, outre les habitants qui donnent un simple avis "je veux ci" ou "je veux ça" (avis tout à fait recevable), des citoyens Franciliens qui ne détiennent pas la vérité mais qui connaissent leur sujet, les contraintes économiques et les besoins en déplacements, et qui ont lu et compris ce que n'importe quel autre contributeur est capable de lire et comprendre sur le devenir de cette ligne de chemin de fer. Personne n'a prétendu qu'une réouverture future aux transports serait gratuite et qu'une adaptation ne serait pas indispensable, mais le rapport coût/bénéfices/utilité ne joue absolument pas en faveur d'une coulée verte intégrale (dont plus de 40% en souterrain, dont plusieurs de plus d'un kilomètre, souvenons-nous en !!!).

Sur l'objection "doublon du T3", de nombreuses contributions sont déjà présentes sur ce site qui détaillent la saturation des lignes et la complémentarité d'une ligne de maillage inter-réseaux par rapport à un moyen de cabotage circulaire : lisez-les ?

L'APUR (agence non indépendante puisque chargée d'appliquer la politique de la Ville, et dont le Conseil d'Administration est présidé par Anne Hidalgo) comme RFF (structure de défaisance plombée par sa dette) n'ont à leur disposition que les données valides à ce jour. Les responsables des années 50 et 60 qui ne juraient que par le Dieu Automobile n'avaient à leur disposition que les données de l'époque. Les décisions que nous jugeons incongrues aujourd'hui étaient fondées alors. Ne pas préserver l'intégrité de cette ligne de chemin de fer pour un usage transport futur serait une FAUTE que les générations à venir sauraient nous reprocher !

Je dis également vive le vert, vive les jeux, vive les balades (où l'on peut déclamer des ballades), et vive les petits oiseaux, dans un cadre de verdure préservé autour d'un moyen de transport pertinent, silencieux, écologique et rapide aux service de la grande majorité des Franciliens !

Galtar 30 janvier, 16:08

Bonjour Phillippe et Sandra, alors bonne ballade dans des tunnels de plus de 1 km... On doit etre le seul pays au monde a vouloir faire pousser des arbres , des jardins sous terre sans jamais que le soleil pénètre... PS, je ne suis pas un fanatique, et si vous étiez si"VERT" , renseignez vous sur la SITUATION catastrophique du transport ferroviaire FRET en France avec la fermeture de presque de la quasi totalité des gares de triages en France (abandon du trie du wagon "isolé"),qui a pour conséquence encore plus de camions sur les routes... Ou sont vos amis les "verts" pour cela ?? Ou est le grenelle de l'environnement ? On en parlera dans 20/ 30 ans.. Cordialement.

Sandra 30 janvier, 16:24

Re-bonjour Galtar. Il me semble que certaines espèces peuvent pousser plus ou moins à l'ombre, évidemment pas en absence complète de lumière, et la création d'aérations est certainement possible dans les tunnels. Mais la meilleure utilisation de ces espaces me parait être des entrepots pour la voirie ou des locaux associatifs. Dans de nombreuses entreprises certains bureaux ne possèdent pas de fenêtres et ceci n'empêchent pas les gens de travailler :-) Devant mon immeuble il y avait un entrepot de la voirie... Il a été détruit pour laisser passer le T3 ! Installer ce genre d'entrepots parfois peu esthétiques pourrait souvent permettre de valoriser l'environnement visuel de nos quartiers.

Galtar 30 janvier, 17:34

En effet Sandra, en tout cas vu le nombre de tunnel sur la petite ceinture, et si votre "secteur" est prévu pour accueillir cette "coulée verte", j'ai hate par "curiosité"de voir a quoi cela ressemblera, et sur du long terme...(Qui va gérer cela ??...). Cordialement

FERDANT 30 janvier, 20:12

Bonsoir Sandra,

Pour votre information, parmi les espèces qui poussent à l'ombre, on trouve des organismes eucaryotes pluricellulaires ou unicellulaires (Liliane doit nommer cela des "champignons").

Certains ont une action psychotonique qui induisent une psychostimulation et des modifications sensorielles.

La lecture de certaines contributions sur ce site pourrait d'ailleurs faire penser aux conséquences d'une consommation abusive (d'autant plus qu'illégale) de ces espèces ;-)

Sandra 31 janvier, 08:05

Bonjour Ferdant. Personnellement j'ai une grande préférence pour les simples champignons de Paris (frais, pas en boite), notament ceux couramment nommés 'à farcir'. Il parait qu'ils contiennent beaucoup de protéines.

Sandra 31 janvier, 08:10

Galtar et Ferdant : à part la culture (légale) des champignons (de paris), que pensez vous de l'utilisation des tunnels comme zone de stockage, pour entreposer du matériel de construction ou d'entretien, ou peut être comme lieu de travail ou de loisir ? La création d'aérations y est certainement possible. Elle serait d'ailleurs obligatoire si le tramway devait y passer (dans 50 ans) pour des raisons de sécurité évidentes.

FERDANT 31 janvier, 08:29

Bonjour Sandra,

À moins de faire l'impasse sur mes contributions (que j'espère claires, suffisamment documentées et compréhensibles), je pense que vous savez que je suis à fond pour l'évidence même : l'utilisation en TRANSPORT d'une ligne de chemin de fer.

Certains utilisent un tournevis comme burin, du papier d'alu comme fusible, des canards sauvages comme enfants du Bon Dieu, mais je considère (et je connais pas mal de monde dans ce cas) qu'un site qui a été superbement conçu pour du transport ferroviaire est particulièrement bien adapté à ... du transport ferroviaire.

Une fois encore (désolé de radoter), je n'ai rien contre les pistes de danse de flamenco, les terrains de curling ou de polo, les fermes d'élevage de gastéropodes, les discothèques sans issues de secours, l'entreposage de masques à gaz en prévision d'une attaque chimique ou le passage des péniches, mais sur une ligne de chemin de fer qui présente un potentiel d'utilisation non négligeable au service des Franciliens, je n'imagine que le passage de moyens de transport ferroviaires !

Sandra 31 janvier, 08:49

Ferdant : Vous oubliez que la ville et la voie ferrée elle même ont évolué depuis. La ville s'est construite autour de la PC, et l'espace est parfois si restreint autour qu'il ne sera pas facile d'installer le matériel nécessaire. De plus la voie ferrée a beaucoup vieilli, et certaines portions sont aujourd'hui si délabrées qu'il sera

indispensable de les remplacer complètement (c'est le cas dans le quartier de l'ourcq, d'après les documents d'étude de l'apur). Tout ceci coutera très cher, et aujourd'hui ni RFF ni la Ville de Paris ne possèdent les moyens d'entreprendre un tel chantier. D'autant plus que les travaunx du T3 ne sont pas encore terminés, et que priorité sera donnée au projet du Grand Paris et aux transports dans les banlieues (et non dans Paris).

Galtar 31 janvier, 13:57

Bonjour Sandra, donc vous vous contre-dite !! Vous admettez que SI la ville de Paris acquiert une partie de la PC à RFF, elle n'aura pas les moyens d'investir dans l'infrastructure ! Donc imaginez une coulée "verte", qui payera ? L'entretien des tunnels sera a la charge de qui ? Les normes de sécurité des tunnels, car pourri par l'humidité, imaginez les sommes considérables pour les remettre en norme, soit pour accueillir comme vous dite, du matériel de voirie, associations ou autres choses, ne pourrons celles ci payer de leurs poches.. Cordialement.

Sandra 31 janvier, 14:07

Bonjour Galtar. Je pense simplement que la coulée verte coutera certainement beaucoup moins cher que le passage du tramway. Ceci me parait plus que logique, puisque tous les aménagements nécessaires à la coulée verte en matière de propreté et de sécurité seront également indispensables au passage du tramway, mais qu'à coté un peu d'herbe et quelques plantes couteront évidemment bien moins cher qu'un circuit électrique. De plus la coulée verte n'implique pas le remplacement complet de certaines portions de la PC alors que c'est inévitable pour le passage du tramway.

Sandra 31 janvier, 14:14

Galtar : Autre solution, le statut quo ! Ni coulée verte, ni tramway... Cout : gratuit pour tous !!! C'est ce que préconisent certains, et ce qui pourrait finalement se produire...

Galtar 31 janvier, 14:16

En tout cas, si a l'issu de ce débat, la petite ceinture est "saucissonner" en plusieurs tronçons, il lui sera fatal pour sa vocation ferroviaire dans l'avenir..C'est curieux tout ça, on parle de prolongements de métro en tunnels,(ligne 4, ligne 12 , ligne 14...),du grand Paris express en tunnel(Plusieurs milliards d'euros...)
de doubler le tunnel du RER B/ D de la gare du nord à Chatelet, et sur la petite ceinture beaucoup de personnes veulent a tout prix la "condamner" pour leurs besoins personnels ou "confort", que ce soit en coulée verte, pistes cyclables, jardins, entrepots de stockages(idée de Sandra pour les tunnels...), lieux de fetes.... Ou est la logique dans tout ça ??

Sandra 31 janvier, 14:30

Et d'autres souhaitent simplemet éviter un changement de ligne et gagner dix minutes de trajet... Ceci ne vous parait il pas un peu égoiste, par comparaison aux nombreux travailleurs de banlieue qui pour venir à Paris doivent prendre leur voiture plus le train et le métro, et doivent donc payer à la fois l'essence et le parking plus le billet de train et le ticket de métro ?

Galtar 31 janvier, 15:11

Hors sujet... Je parle de la Petite ceinture et de de son avenir Sandra... Quand je parle des prolongements de métro ou autres projets, c'est pour comparer les idées "parfois" farfelue comme des pistes cyclables dans les longs tunnels de la PC ou faire pousser des pousser des potagers toujours dans ces tunnels...Je n'ai rien contre la nature, bien au contraire, et y'a d'autres espaces sur Paris, pour développer vos demandes de "coulée verte"..Personnellement, je suis plus pro-transport FRET ou il s'avère utile sur la PC, et transport TRAIN TRAM comme le T 4 (Aulnay-sous bois/ Bondy), pour garder la PC en RFF....

saraly 31 janvier, 15:13

Bonjour Sandra : si RFF propose cette concertation c'est parce que dans l'état actuel des choses, l'entretien des voies (et des tunnels) leur coûtent très cher. De plus je ne sais pas si vous avez fait une visite de la petite ceinture ou êtes au courant de son état, mais en de nombreux endroits elle est pleine de détritus. Sous la rue de Bagnolet les odeurs sont insupportables. A ce jour, la PC est squattée par de nombreuses personnes (il y a même un camp de Roms dans le nord) et dégradée très régulièrement. La situation pour de nombreux riverains est difficile. Un intervenant à la réunion du XXe s'est notemment interrogé sur l'avenir à très court terme de la PC. De plus au dessus des nombreux tunnels il y a des habitations !! Il faut donc les entretenir et éviter qu'ils s'effondrent. Comprenez-bien qu'on ne peut plus rester dans un status quo. Et que de toute façon les couts seront importants.
Et si coulée verte il faudra de toute façon construire des accès routiers (pour les véhicules de secours notemment) mais aussi des accès pour les personnes à mobilité réduite. Il faudra réhabiliter les ouvrages d'art, mettre les tunnels aux normes et reconstruire des viaducs (ça va pour le moment quand ils sont empruntés que par qques personnes par jour, quand ça sera des milliers pas sur que ça tienne). Quoiqu'on fasse les cout seront très importants.
Et les tunnels vouloir en faire un lieu de stockage de matériel me paraît aberrant. La PC est complètement déconnectée du réseau routier, comment vouloir y acheminer facilement du matériel ?! Il faudrait construire une route toute bétonnée, pas très sympa la coulée verte ! Et comme lieu de loisir cela pose de gros problèmes de sécurité. En Allemagne pendant un concert dans un ancien tunnel ferroviaire du même type il y a eu 19 morts...

Et vos propos sur les gens qui veulent "gagner 10min de temps de trajet" sont un peu désobligeants. Vous savez la moyenne du temps de trajet domicile-travail est de 19min en province et 34min en IDF (source INSEE). Personnellement je mets 45min et je vais dans le sud de Paris. Je ne traverse même pas Paris et je mets 10min de plus que la moyenne sur l'IDF. Donc gagner 10min ne me paraît pas superflu non. Et je pense que de nombreuses personnes sont dans cette situation, même en habitant et en travaillant à Paris. 45min de trajet ça fait 1h30 par jour, c'est beaucoup vraiment. Et en heure de pointe ces trajets on les fait

debout entièrement. Tout le monde n'a pas la chance de pouvoir aller à son travail à pied, merci de respecter tous les travailleurs quels qu'ils soient et ou qu'ils habitent. Parce que vouloir son petit jardin en bas de chez soi et dire aux gens qui sont près des tunnels de la PC qui ne pourront donc pas en profiter et ne pourront pas non plus se rendre facilement aux sections vertes "ben euh tant pis pour vous, ça vous va de stocker du matériel de construction ?", on pourrait aussi trouver cela égoïste, mais je me garde de tout jugement.

Sandra 31 janvier, 15:26

Bonjour Saraly. Je n'ai pas voulu être désagréable, mais en réalité nous sommes tous un peu égoiste, en souhaitant le meilleur (pour soi même avant tout, il faut bien l'avouer) tant en matière de transport qu'en matière d'environnement.
Galtar : Le problème des banlieues n'est pas hors sujet, car le projet du Grand Paris est en concurrence voire en contradiction avec le passage du tramway sur la PC, simplement parce la Ville de Paris et les sociétés de transports ne possèdent pas les moyens nécessaires pour investir simultanément dans ces deux programmes.

Galtar 31 janvier, 21:18

Bonsoir Saraly, merci de votre compréhension,@ Sandra jusqu'à présent, j'ai toujours proposé pour la petite ceinture un transport UTILE pour tous, de partager là ou c'est possible des aménagements pour jardins, pistes cyclables ou autres..Et non pour mon confort personnel de voir passer des trains sur la PC..
Un transport utile qui peut se faire comme j'ai dit à plusieurs reprises pour voyageur, un TRAIN TRAM de type comme le T 4 (Aulnay- sous bois/Bondy) pour garder la PC en RFF, et un transport FRET local dit léger, pour du transport local comme la gare de Gobelins dans le 13ème ou évangile dans le 18ème. Tout est préservant le plus possible la faune ,la flore et la tranquillité des riverains le plus possible.. Cordialement.

saraly 1er février, 10:31

Si à chaque fois qu'on propose une amélioration pour des moyens de transports on se fait taxer d'égoïste on n'aurait construit aucun TGV, ni aucun métro. Avant de construire une nouvelle ligne de transport il y a toujours une déclaration d'utilité publique, parce qu'elle est censée profiter au plus grand nombre.
De plus comme Galtar je ne défends pas mon intérêt ni mon confort personnel, je remarque en effet que les arrondissements de périphérie et notemment le XXe sont mal desservis en transport. Quelqu'un avait mentionné de façon pertinente qu'il n'y a qu'une dizaine de correspondance au delà de la rocade constituée des lignes 2 et 6, alors que cela concerne les arrondissements du 12e au 20e, soit 9 arrondissements et environ 1.6millions d'habitants (75% de la population parisienne). Et on peut d'ailleurs inclure tous les habitants des communes limitrophes, concernés eux aussi, et la on dépasse très facilement 2 voir 3 millions de personnes. Donc tous ces gens n'ont droit qu'à des lignes les menant au centre de Paris et ils sont quasiment toujours obligés de rejoindre le centre ou les lignes 2 et 6 pour effectuer des déplacements. Alors bien sur maintenant il y a le T3 mais franchement c'est pas rapide, et surtout la fréquence est assez faible, même en heures de pointe. Voila pourquoi je pense qu'une desserte rapide en rocade (mais un tram peut aller aussi vite qu'un métro, en étant plus silencieux) est nécessaire. Pas pour mon petit confort de

gagner 10min, je vous ai donné mon exemple pour vous montrer que même dans Paris on peut avoir des temps de trajet important, et que ça reste supérieur à la moyenne nationale. Vouloir rapprocher son temps de trajet domicile-travail de la moyenne en IDF et idéalement de celle en province, je ne vois pas en quoi c'est être égoïste non.

Chapeau 4 février, 00:41

RFF et l'APUR (dépendant de la Ville) n'ont pas la même liberté de parole que l'association Sauvegarde Petite Ceinture qui n'est pas une entité de RFF, SNCF, la RATP ou autre entités publiques ou privées par exemple.

Zug1234 30 janvier, 21:44

Comme le forum est plein de personnes bien informées, j'aurais une question très simple mais fondamentale (et pardon par avance si l'info figure déjà quelque part mais je suis "nouvelle") : y-a-il une date butoir, une échéance précise, un calendrier .... qui déterminera le projet choisi pour l'aménagement de la petite ceinture ou bien les débats vont-ils continuer ad vitam aeternam...et y-a-t-il des tendances (pro tram/train, pro coulée verte) qui semblent s'affirmer ?Merci

Sandra 31 janvier, 09:24

Bonjour Zug1234. Tout ce que je sais d'après les réunions auquelles j'ai participé, c'est que la grande majorité des parisiens en général et des proches riverains en particulier ainsi que nos élus (tout de même les derniers à prendre la décision :-) sont clairement pour la coulée verte et contre le passage du tramway sur la PC. Certains parce ce qu'ils souhaitent préserver l'environnement, d'autres parce qu'ils sont conscients que les besoins en matière de transport et les moyens financiers ne nécessitent pas et ne permettent pas de refaire encore le tour de Paris, et que priorité doit être et sera donnée au projet du Grand Paris et au développement des transports dans les banlieues. De plus je tiens à préciser que l'APUR et RFF ont une position très nuancée et modérée, et qu'ils sont prets à des céder certaines portions de la PC à la Ville de Paris et à des associations selon un mécanisme réversible notamment dans le quartier de l'ourcq. La voie ferrée ne sera certainement pas entièrement démantelée en vue d'une éventuelle future réutilisation (peut être dans 50 ans :-) et toutes les installations réalisées telles les pistes cyclables et les promenades plantées seront réversibles. Mais en attendant le train ne passera pas sur la PC d'ici la. La décision finale devrait en principe être connue le 14 février. Zug : n'hésitez pas à me contacter directement par mail si vous le souhaitez avoir plus d'informations sur le quartier de l'ourcq :-)

runtime_error 31 janvier, 23:19

Bonjour,
Je n'ai assisté à aucune des réunions de quartier, mais au vu des commentaires de certains intervenants qui y ont participé, il semble que RFF n'envisage pas de déclasser la ligne, mais de mettre à disposition, ou louer, certaines parties à la Ville de Paris (A prix d'or j'espère, car RFF a bien besoin de ce financement). Quoi qu'il en soit, si la ligne n'est pas déclassée, il y a un risque que des véhicules ferroviaires y recirculent un jour. Le problème c'est que ce risque est difficilement quantifiable, et si il y a reprise des activités ferroviaires sur la PC,

ceci peut se produire d'ici 50 ans… ou 10 ans. Mais ce risque est bien réel, puisque la réversibilité des aménagements semble retenue.
N'oubliez pas que toutes les projections qui sont faites en matière de transport s'appuient sur un instantané de la situation actuelle, et restent donc soumises aux aléas et évolutions réelles de la conjoncture économique, géographique et énergétique.
Par ailleurs, vis-à-vis de ce risque, je ne pense pas que vous pourrez compter sur le support de la Ville de Paris : Si RFF reste propriétaire, la PC restera une infrastructure nationale, et il sera difficile pour la Ville de Paris et ses élus de s'opposer à une réactivation si celle-ci est déclarée d'intérêt régional, voire national, et supportée comme tel.
Tout cela pour dire que si certains estiment que l'on peut aujourd'hui se permettre de prêter une oreille complaisante aux revendications des riverains, il ne peut être garanti que cela sera toujours le cas à l'avenir, même proche.
Donc, avant d'acheter, vous avez tout intérêt à vous faire confirmer auprès des représentants de RFF, et d'eux seuls, le statut futur de la PC.
Ne prêtez surtout aucune crédibilité aux promoteurs, aux élus, et aux riverains : RFF est le seul acteur compétent sur le sujet, et la première catégorie pourra même aller jusqu'à vous mentir.
Dans tous les cas, si vous décidez d'acquérir un bien à proximité d'une voie ferrée non déclassée, cela reste du ressort de votre seule responsabilité.

Chapeau 4 février, 00:38

RFF ne souhaite en aucun cas céder gratuitement ses terrains à la Ville.

RFF souhaiterait se désendetter

La Ville ne veut pas entretenir les tunnels car c'est un gouffre financier de premier ordre

Vaste programme !

Pour que RFF gagne des sous sur la Petite Ceinture, il faudrait faire circuler des trains comme c'est la vocation d'une ligne ferroviaire qui appartient au réseau ferré national.

renardo30 janvier, 22:28

surtout ne pas oublier que ces voies , ces gares font partie de l'histoire de paris et de sa region ; c'est notre patrimoine , les enlevees et les detruires serait une grave erreur

12 «je suis d'accord»

Emmanuel 31 janvier, 23:35

La plupart des gares non-utilisées sur le tracé "ferroviaire lourd" envisagées par RFF ont été vendues. La gare d'Ornano en décembre 2012 et la Gare de Saint Ouen appartient il me semble à la Mairie de Paris. Il semble que l'objectif de RFF sur la PC est pour un usage fret et liaison nationale, sans intérêt pour la région et les Franciliens.

Chapeau 1er février, 06:00

Les bâtiments des gares ne sont pas indispensables à une reprise du trafic voyageurs régional. Je reprends une nouvelle fois les gares du T2 reconverties en locaux associatifs ou musée municipal comme celui de Suresnes.

Emmanuel 1er février, 09:35

Dans l'exemple de la partie Nord de la PC, il n'y aurait plus aucune desserte locale par la PC. Il serait temps de comprendre que la PC n'a plus de vocation a desservir les usagers autour de la PC. Nous avons déjà le réseau de transports intra-muros le plus dense des capitales. Ayons une vision plus globale des transports en Ile de France.

Chapeau 4 février, 00:34

Vous avez raison, le réseau parisien est dense MAIS SATURE.

RFF a des demandes officielles à court terme pour la desserte de la centrale à béton des batignolles notamment.

Sur le reste, RFF est victime de l'indécision politique des élus de la capitale de la 5e puissance économique mondiale intégrée au coeur de la 1e région économique d'Europe alors que RFF, SNCF, le STIF, la RATP, SYSTRA, la Cour des comptes dénoncent la non utilisation de la Petite Ceinture ferroviaire.

Voici une étude du STIF concernant le potentiel de la Petite Ceinture :

> http://www.petiteceinture.org/IMG/p...

Il faut absolument conserver la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture sur les 23km de la ligne afin de permettre un nouvel aménagement urbain mêlant espaces verts et transport ferroviaire pour les parisiens et franciliens.

Renardo 30 janvier, 22:34

il serait beaucoups plus urgent de s'attaquer au tout automobile et a la manifique chappe jaunatre poser sur paris , on travaillerai sur du long terme , un vrai travail de fond : la pollution et pas sur un coup ponctuel

Nicolarchitecte 31 janvier, 14:56

Bonjour, Bien sûr, c'est ce que je précise dans plusieurs posts....!!! On crie haro sur la Ceinture et le train mais on oublie que 90% de l'espace public est envahi par la voiture, qui pollue, salis, sans mauvais, tue, pue, occupe tout l'espace...!!! Non vraiment, la municipalité actuelle n'a pas pris la mesure des révolutions qui sont en marche au niveau de l'urbanisme... Ils n'ont pas osé s'attaquer réellement à la problématique... Il faut rendre les rues aux piétons, vélos et trams sur un vrai maillage de quartiers, comme ce qui se fait dans d'autres pays européens... A Paris, rien, la voiture reste reine....!!! Et arrêtez les aménagements compliqués avec, potelets, biroutes, chaines, trottoirs, bitume, etc... Comme sur la fameuse coulée verte triste, moche et sinistre.... Faites simple, pierre, pavés, talus d'herbe folle, rail de tram, verdure et c'est tout.... Regardez le quartier de Montorgueil... c'est nettement plus vivable....!!! et regardez là :
https://www.youtube.com/watch?v=Yrc...

saraly 31 janvier, 15:48

Tout à fait ! La petite ceinture c'est 50ha, mais combien d'ha réservés aux voitures dans Paris ??? J'invite tout le monde à consulter ces belles images en couleur de Paris au début du XXe siècle, au moment où les déplacements en voiture étaient anecdotiques : http://www.gizmodo.fr/2013/01/24/pa...
Pourtant les déplacements étaient possibles, il y avait déjà de nombreuses lignes de métro, des centaines de kilométres de lignes de tramway dans toute l'IDF, des lignes de chemin de fer de banlieue et notre fameuse PC.
Seulement 7% des parisiens se déplacent encore en voiture aujourd'hui, et pourtant nous sommes toujours confinés sur les trottoirs et en sous-terrain avec les métros. Les habitants de la banlieue ne sont pas égaux des parisiens en terme de desserte, et le grand paris express permettra de réduire déjà fortemment la circulation automobile. Mais il faut associer cela à une reconquête de la rue pour tout le monde. Contraindre les piétons et cyclistes à s'isoler encore une fois de la circulation automobile en se déplaçant sur la PC, est une forme de soumission à la voiture.
Enfin pour tous ceux qui souhaitent supprimer l'activité ferroviaire et notemment les rails de la PC, il y a eu des trams circulant sur le boulevard des maréchaux au début du 20e siècle, on a enlevé les rails pour en remettre plusieurs années plus tard. Ne refaisons pas la même erreur.

Sandra 31 janvier, 16:33

Je pense que les personnes qui utilisent leur voiture dans Paris ne prendront pas le tramway, car ils n'utilisent déjà pas le bus ou le métro. Pas parce que les transports en communs sont pleins, mais simplement parce que certains (dont je ne fais pas partie, je le précise tout de même :-) trouvent qu'un véhicule individuel c'est plus pratique. Il faut remplacer toutes les voitures polluantes par des voitures propres, électriques. C'est techniquement possible, et rapidement. Mais il parait que ce ne serait pas rentable. C'est le lobby du pétrole... et des taxes !

saraly 31 janvier, 17:08

Ce n'est pas aussi simple. Comme je le disais seuls 7% des parisiens se déplacent encore en voiture pour aller travailler. Dans ces 7% il y a des gens qui travaillent dans des banlieues difficilement accessibles en transport (saclay, velizy par exemple) qui prennent leur voiture bien qu'ils préfèreraient utiliser les transports, si il y en avait des efficaces (et le grand paris sera une solution). Après il y a aussi des personnes qui n'ont pas trop le choix, les gens en fauteuil roulant notemment. Mais je pense que la part de personnes qui préfèrent juste être tranquille dans sa voiture n'est plus que de qques pourcent et on ne pourra de toute façon pas faire mieux oui.
Mais Paris est quand même très embouteillée, la plupart de ces déplacements ne sont pas liés aux parisiens, mais aux habitants de banlieue mal desservie, aux camions de livraison et autres. Et puis on peut être pas trop mal desservis mais si le trajet pour se rendre au travail nécessite de passer par le centre pour revenir en périphérie, ça peut être vite lassant. La réduction du nombre de voitures passe indéniablement par une amélioration de l'offre de transports. Le grand paris est nécessaire mais il concerne beaucoup la lointaine banlieue, notemment à l'est où il reprend le trajet du RER E. Pour les gens en banlieue limitrophe, il faudra toujours aller dans Paris pour effectuer les correspondances.

Nicolarchitecte 31 janvier, 15:33

Il faut conserver et mettre en valeur TOUT le patrimoine architectural de la Petite Ceinture, et aussi de la Grande Ceinture... C'est toute l'âme du lieu...!!!
Jolies gares, frontons, quais, colonnades, accès, guichets ouvragés, ouvrages d'Art, sculptures doivent être intégralement conservés et mis en valeur...!!! N'oublions pas que les gares de Petite Ceinture en service sur la ligne C du RER sont toutes classées aux Monuments Historiques....!!!
Si les deux voies ne sont pas réutilisées tout de suite, à cause des coûts immédiats car le tram des Maréchaux a couté près d'un milliard d'euros et aussi parce que le T3 est encore tout neuf (mais déjà saturé...)... On pourrait en attendant laisser les deux voies, en combler une avec du sable, joli, écolo, simple et pas cher, et par pitié arrêtez les biroutes en béton, tapis de bitume, aménagement inutiles, potelets et autres bordures stupides... et l'autre la laisser au promeneurs du rail et envoyer de temps à autre de vrais trains historiques à vapeur en marche à vue....!!! Cela serait tellement plus poétique... Car quand on voit le résultat sans âme de la Coulée verte Bastille, on va à la catastrophe.... Et l'Amtuir (le musée des transports urbains parti de Saint-Mandé à cause d'un projet immobilier...) qui cherche sa voie aurait tout intérêt par exemple à envoyer son matériel roulant de musée sur la Ceinture... Ce serait super d'entendre à nouveau le vapeur siffler sur la Petite Ceinture...!!! Ce serait à coup sûr la fête sur la Ceinture avec animations ferroviaires dans toutes les gares...!!! De grâce, il faut conserver l'âme du lieu...!!!!

15 «je suis d'accord»

Galtar 31 janvier, 21:26

Bonsoir nicolarchitecte, ça c'est un très beau projet pour laisser rouler des trains à vapeur sur la PC qui rencontrerai un succès fou sur Paris.... Cordialement

silbernag l2 février, 19:52

GÉNIAL C'EST D'UN PROGRÈS À TOMBER PAR TERRE QUE DE RESTAURER LE TEUF TEUF DES ANNÉES 50 OH ! NOSTALGIE ON ADORERAIT DE VOIR LE TRAIN PASSER COMME DES VACHES QUI RUMINENT
SANS DOUTE POUR CE NICOLARCHITECTE SOMMES NOUS LES HABITANTS DU 20 ÈME DES VACHES MIREILLE

Nicolarchitecte 2 février, 20:11

Hahaha... Vous ne manquez pas d'humour....!!! Bravo beau discours bien construit, très étoffé et argumenté, raisonnement intelligent...!!!
Mais pourquoi faire simple quand on peut compliquer ? En France on ne manque pas d'idées... Il suffisait d'y penser... Il n'y a qu'à enlever les rails et faire un pré à vaches...!! Très bonne idée...!!! Et méfiez vous la grosse vache risque d'être mal polie....!!!! :-)

Galtar 2 février, 21:33

Bonsoir Silbernalg, votre humour est sidérant... Que dire ??? En ce moment, on traverse une grave crise économique, ce n'est pas une coulée "verte" qui va crée des emplois... En parlant de vache, c'est une "insulte" envers ces animaux qui n'ont rien demander.. Faire vouloir roulez des trains dans un lieu qui est sa vocation, n'a rien de burlesque... C'est curieux, la plupart des gens qui sont contre toute "vocation" ferroviaire sur la PC, alors que je pense pas que vous défendez meme les causes de la nature qui sont de lutter contre la pollution, que se soit pour le développement du transport, comme le FRET sur rail, et non sur la route qui est malheureusement le cas en France... Prenez aussi les transports en communs sur Paris, et vous verrez qu'ils sont INSUFFISANT !!! Un maillage sur la PC, d'un train TRAM comme le T 4, serait l'idéal dans certains secteurs de Paris...A tout ceux qui sont aussi contre le "FRET" sur la PC, je vous invite a taper sur Google la situation catastrophique du transport ferroviaire FRET en France, qui chute d'année en année qui pour conséquence encore plus de camions sur les routes...En ce moment, le maire de Drancy, veut fermer la dernière gare de triage en ile de France qui est celui du Bourget...Laissons vivre le transport ferroviaire en France et halte à la casse du FRET ferroviaire partout en France qui a des lourds conséquences économiques et environnemental ! ... Cordialement.

Chapeau 4 février, 00:13

Pour information, en période de crise économique et de chômage, il ne faut pas oublier que RFF est le 2e investisseur public en France.
Pouvoir investir en Ile de France, 1e région économique d'Europe dans le domaine ferroviaire, ce serait un signal fort pour l'emploi.

Liliane 31 janvier, 17:22

Je souhaite apporter des informations complémentaires au sujet du débat qui a eu lieu à la mairie du 19 eme arrondissement, le 28 Janvier : Monsieur le maire et tous les habitants du 19ème qui se sont exprimés étaient clairement CONTRE le projet d'une reprise d'un trafic ferroviaire sur la PC passant dans l'arrondissement. Les habitants de notre quartier se sont ensuite prononcés en faveur d'une coulée verte qui relierait le parc de la Villette au parc des Buttes Chaumont , ce qui présenterait l'avantage de compléter l'espace de promenade mis à disposition de tous. Ainsi , on pouvait remarquer que tous les habitants du quartier étaient en accord TOTAL avec leur maire, Monsieur MADEC. Au total, cette soirée-débat en présence des décideurs de la mairie du 19 eme a permis de préciser le devenir de la PC souhaite par les habitants et leur maire.

8 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 31 janvier, 19:25

La majorité des parisiens devraient être concernés car il s'agit d'une ligne d'intérêt régional... Peut-être qu'il n'y a que les futurs riverains des futurs projets des promoteurs qui se mobilisent...!!! Mais sincèrement, cela m'étonnerait que tout le monde soit d'accord sur la Coulée Verte... La couleur verte est très consensuelle et de toute façon encore une fois, Coulée Verte n'est pas contraire au rail...!!! Bien au contraire...!!!
Je reste très très méfiant sur les aménagements qu'ils prévoient... Adieu rails luisants, fil lumineux conducteur, adieu poésie du lieu, insolite, mystérieux, envers du décor, La ville vue de l'intérieur... Lieu mythique, espace de liberté, de création, de découverte, lieu plein de magie... Eh bien c'est toute cette magie qui va disparaitre dans la coulée verte...!!!
Lorsque les entreprises de BTP vous auront présenté leur catalogue (immonde) de VRD, vous comprendrez ce que je veux dire... Ils vont uniformiser le lieu,qui ressemblera à un vulgaire square de banlieue, sans âme, sans esprit, sans vie, bien triste, comme la Coulée Verte de la Bastille qui est d'une tristesse affligeante (voir les commentaires d'Hirondelle aussi)... Voir tous les avis à ce sujet... Inévitablement, vous aurez des biroutes en béton (séparation flux piétons et vélos), potelets maçonnés, guérite informe, aménagements inutiles, de mauvaise qualité bien sûr (comme la coulée verte où tout est détruit) et autres chicanes sans raisons dans les parcours... Pourquoi faire simple lorsque l'on peut faire compliqué... Typiquement français... Tout ça pour pouvoir sortir le chien ou pousser les cailloux entre deux banc publics... Et pendant ce temps les malheureux parisiens seront entassés dans le métro ou bien à attendre comme des cons dans leur bagnole sur le Périphérique parmi de milliers d'autre... Expliquer moi comme cela se fait que des millions d'usager prennent le périphérique qui tourne en rond et sont coincés tous les jours et que l'on a pas encore ouvert la moindre ligne de rocade digne de ce nom...??? Incroyable...!!!! Nos urbanistes ne sont pas très visionnaires... On est dans la bagnole depuis trop longtemps...!!! Depuis l'après guerre... Et le T3 est bien trop lent malheureusement...
Vraiment, lorsque l'on voit comment on traite l'espace public en France, il y a de quoi avoir très peur...!!! Toute la magie du lieu disparaitra, même la nature qui envahit les rails aujourd'hui, herbe folle, clématites et buddleias seront remplacés par des vulgaires noisetiers de Bysances ou autres thuyas taillés au carré...!!! Bravo.... Vous aurez gagné la destruction d'un lieu unique, témoignage de l'urbanisme et de l'histoire de Paris, poumon de nature et d'espace libre... C'est le dernier espace libre parisien et on va le détruire...
Il faut conserver tous les ouvrages d'art et d'architecture, les gares, les rénover, les restaurer. Ce patrimoine définit l'âme du lieu et les parisiens, croyez moi, y sont très attachés...!!! Et Si les fils conducteurs disparaissent du ballast, c'est une évidence, c'est un peu plus l'âme de Paris qui s'en va... C'est une aberration... Le vandalisme architectural a frappé avec les Halles de Paris, la gare de Bastille, les sorties Guimard... Voila le vandalisme urbanistique... Regardez le résultat affligeant près de Bibliothèque ou encore l'Opéra Bastille non relié à la coulée verte (comme Saint-Mandé d'ailleurs...)... Les projets urbains de l'ampleur de lignes d'infrastructure lourde comme les métro et trains sont planifiés sur des décennies et l'on va en une seule génération tout démolir pour le caprice de quelques riverains appâtés par les promoteurs véreux...!!! écœurant... Dégouté... J'ai habité 30 ans à Daumesnil, j'ai attendu la Coulée Verte, et bien croyez moi, la déception fut très grande...!!!!

Galtar 31 janvier, 21:27

Très bon discourt Nicolarchitecte !!! Bravo !

Nicolarchitecte 31 janvier, 21:48

Une précision de taille, une Coulée verte existe déjà entre les Buttes Chaumont et le Parc de la Villette....!!! Alors vous en voulez combien de coulées vertes....??? Il s'agit de l'ancienne branche Paris-Bestiaux...!!! Alors pourquoi vous-faut il encore la Ceinture qui ne demande qu'à être réutilisée à des fins ferroviaires...!!!

Sandra 1er février, 18:00

Bonjour Nicol. Ca c'est une nouvelle !!! Si une coulée verte (promenade plantée ouverte et réservée aux piétons et cyclistes) existait déjà entre les parcs de la villette et des buttes chaumont, je pense que les habitants seraient au courant... Mais vous avez certainement lu dans l'avenir :-)))

Nicolarchitecte 1er février, 18:09

Eh bien oui Sandra, le lien entre les Buttes-Chaumont et la Villette existe déjà et a été implanté sur l'ancienne Bifurcation de Paris-Bestiaux de la Ceinture...!!! Et vous ne le savez même pas... Vous avez un bel exemple de la coulée verte qui devient surtout une Coulée de béton...!!!! mais ça a été construit sur l'ancienne voie ferrée... Regardez le résultat, vous ne voyez même plus le minuscule jardin au milieu...!!! Renseigner-vous, mais quelle tristesse cet aménagement... Voir également les commentaires d'Hirondelle...
Donc finalement, il vous faudra toutes les voies ferrées si possible pour relier les Buttes-Chaumont et la Villette... Combien vous faut-il de coulées vertes ???

Sandra 3 février, 17:15

Bonjour Nicol. Vous avez dû rêver... Ou lire dans l'avenir ! Vous avez une photo ? Je serai curieuse de voir ça ! Sincèrement je n'ai jamais entendu parler d'une coulée verte reliant les parcs de la villette et des buttes chaumont... S'agit il vraiment d'une promenade plantée ouverte et réservée au piétons et cyclistes ?

Sandra 3 février, 17:55

Nicol : Si vous aviez aussi une adresse, un point d'accès piéton, ce serait sympa, j'irai voir de près ! Entre les parcs de la villette et des buttes chaumont, tout de même, ça m'étonne...

Nicolarchitecte 3 février, 21:44

Bonsoir Sandra, désolé de n'avoir été plus précis. Je pensais sincèrement que vous connaissiez déjà cette promenade, habitant le quartier. Eh bien il s'agit de l'ancienne branche Paris-Bestiaux de la Ceinture qui a été déclassée dans les années 80 à peu près en même temps que la construction de la Coulée verte et correspondant également avec l'ouverture du Parc de La Villette, qui étaient les anciens abattoirs de Paris.
Une voie a été réservée pour les piétons et les cyclistes, mais l'aménagement global a été surtout un prétexte à urbaniser et densifier le quartier, et les promoteurs ont construits des milliers de logements... Aujourd'hui c'est toujours le lien "vert" entre les deux parcs. Il s'agit de l'Allée Darius Milhaud qui part de la

Rue Manin et qui se prolonge jusqu'à la Villette par l'Allée Arthur Honegger. Bonne balade, voici deux vues en plan, l'une actuelle et celle de 1949.

Nicolarchitecte 3 février, 21:45

Et voila le plan actuel avec les Allées Darius Milhaud et Arthur Honegger.

Nicolarchitecte 3 février, 21:47

Et voici le croisement rue Goubet. Pour moi c'est beaucoup trop bétonné... bonne balade et bonne soirée, Nicolas

Chapeau 4 février, 00:08

C'est ce que l'on appelle bien connaître son quartier !

Sandra 4 février, 10:10

Bonjour Nicol. Et merci beaucoup pour ces informations :-) Je connais parfaitement ces rues... Je les empreinte régulièrement ! Elles ressemblent à toutes les rues de Paris, elles sont composées d'immeubles, accessibles aux voitures (sauf les qq mètres de l'allée qui bordent un petit cimetière), parfois ponctuées de qq arbres. Enfin bref... Ce sont des rues comme les autres...Elles ne constituent absolument pas une coulée verte !!!

Sandra 4 février, 10:23

Voici la fameuse (prétendue) coulée verte :

Sandra 4 février, 10:37

Voici un autre point de vue de la même ’coulée verte’ :

Nicolarchitecte 4 février, 17:03

Bonjour à tous, oui Sandra, c'est ce que je tente d'expliquer. L'emprise de la Ceinture sera dévorée inexorablement par la Ville et la Coulée de verdure révée sera en grande partie bétonnée... Vous n'arrivez même plus à cerner les lieux. Vous dites qu'il s'agit d'une rue comme une autre. Eh bien non, il s'agit bien de l'ancienne voie de Ceinture sur laquelle on a laissé un mince filet vert, pour les piétons et les vélos. Je le répète, la Ville comblera le trou. UNIFORMISATION ET DENSIFICATION...!!! Tel est le maître mot des promoteurs...
Voici une vue aérienne en 1949, le talus était bordé de platanes et il était verdoyant. En 2012 il est couvert d'immeubles de béton R+10. Les ouvrages d'art ont été supprimés, car on a également comblé le tout par des parkings souterrains... Ce qui explique le côté très minéral.... Bref, la vraie promenade manque sérieusement de charme, et il y a bien eu une opportunité de faire une coulée verte entre les Buttes-Chaumont et la Villette, opportunité gâchée...

Nicolarchitecte 4 février, 17:05

Et voici l'image aérienne d'aujourd'hui... Sans appel...!!!

Nicolarchitecte 4 février, 17:28

Voici une vue de la Porte de Pantin en 1949 avec la grande haie d'arbres et l'emprise de la Ceinture en tranchée avec ses talus verdoyants.

Nicolarchitecte 4 février, 17:30

La même vue aujourd'hui. Les arbres ont tous disparus. Des immeubles de grande hauteur ont été construits sur les talus... Et la Coulée verte a été réduite comme une peau de chagrin....

Sandra 5 février, 08:13

Bonjour Nicol. Nous ne sommes plus en 1949. Aujourd'hui la ville avance, c'est inévitable, il faut bien loger les gens. En 2011 le boulevard d'indochine était encore bordé d'arbres centenaires... Les arbres ont été coupé pour laisser passer le tramway ! Nous avons déjà bien assez de transports à Paris. Nous avons une seconde chance avec la PC. Tentons de préserver ce qu'il reste. Battons nous pour la coulée verte !!!

Nicolarchitecte 5 février, 11:34

Bonjour Sandra, il s'agit d'un exemple de l'évolution urbaine et de la disparition des espaces verts pour de vulgaires et banals immeubles... Ce n'est pas parce que c'est en 1949 qu'il ne faut pas regarder en arrière... Bien au contraire et il faut arrêter de se regardez le nombril comme vous le disiez si bien... L'histoire, nous apprend à ne pas répétez les nombreuses erreurs passées.... Et l'histoire de Paris ne s'est pas faite en un jour....
Relisez donc : Paris, histoire d'une ville : XIXe-XXe siècle, de Barnard Marchand et vous comprendrez toute le subtilité de l'évolution d'une ville dans le temps, la complexité de son tissu urbain ; Vous vivez tous les jours sur ce tissu urbain, fruit de plusieurs siècles d'évolution... Il faut arrêter la densification, elle n'est pas inévitable. Et alors, Paris justement est trop dense, nous le disons tous... Et justement, la voies ferrées est bien plus vide que pleine ; la coulée verte apportera son lot de bétonnage et bitume noir, vous le savez... Vous ne faites plus la différence antre une rue parisienne lambda et l'Allée Darius Milhaud.... Ce n'est pas ce que vous voulez... Moi non plus ; Il faut avoir un minimum d'esprit critique et donc rester très vigilant sur les aménagements qui se profilent...
Une très belle opportunité à été gâchée sur la branche Paris-Bestiaux, pour relier les Buttes Chaumont et la Villette, et vous pensez que l'on devrait recommencer la même opération ? Pensez-vous que sur la Petite Ceinture il faille densifier de la même manière ? Cela a déjà été fait sur les gares de triage à cet emplacement justement, et sur toutes les anciennes gares de marchandises de la capitale, c'est pourquoi je vous ai mis un plan de 1949, qui illustre l'inexorable avance du bétonnage et les chances gâchées par la conquête des espaces ferroviaires...
Votre avis est totalement en contradiction avec votre désir de jardins...!!!! Nous avons tous le désir de jardins, mais la voiture ne roule pas dans un jardin, vous le savez, et la ville ce n'est pas que des rues pleines de voitures...!!! Défendez le rail qui est beaucoup plus écologique que la voiture. C'est d'ailleurs une des raisons pour laquelle Delanoë a choisi le tram sur les maréchaux... Pour contrer la voiture, mais pas de la bonne manière, et je ne suis pas pour les abattages stupides de platanes centenaires...
Si vous densifiez la ville, alors il faut un maillage de transports en commun cohérents. Quand le métro à été conçu au début XXe siècle, peu d'habitations se trouvaient derrière la barrière des Fermiers Généraux. C'est justement là que la Ville à bâti le plus ces cinquante dernières années et qu'a t'on fait pour le transport en commun...?? Pas grand chose... A part le RER qui reprenait les tracés anciens.... Et c'est tout, Malheureusement... Arrêtez de prendre pour parole d'Évangile les études de l'APUR et du STIF qui sont orientées... Ils se sont efforcés ces dernières décennies à tenter de désaturer la ligne A du RER... Même pas de doublement du tronçon central des ligne B et D du RER, qui sature... Alors vous pensez quand j'entends parler du Grand Arc Express, j'ai l'impression que l'histoire radote en France, exactement les mêmes erreurs que précédemment... Exactement les mêmes acteurs en guerre, Ville contre l'État....
Il est totalement irréaliste de construire 60 km de métro dans 20 ans... en plus à coups de tunneliers. Dans un pays en crise...!!! C'est une certitude, alors que nous avons deux Ceintures facile à rouvrir à moindre coûts, l'une de 32 km

l'autre de 157 km... Le "plat de spaghetti" autour de Paris ne date pas d'hier, puisque qu'on en parle déjà depuis près de 50 ans des rocades...!!!! Combien a t'il fallu d'Orbitale et autre Lutèces...???!!!! Et toujours rien... Rien n'a été fait parce que la SNCF a toujours voulu garder ses voies de Ceinture pour pouvoir avoir l'interopérabilité entre ses gares parisiennes.... C'est une des raisons majeures pour laquelle elle n'a pas été introduite dans le réseau de transports publics ; elle avait d'ailleurs été conçue également pour les marchandises.
Il y a une très forte demande de transport en rocade, c'est une évidence ; la preuve, le T3 a été construit en rocade, mais il n'est pas suffisant, et rapide, là est le véritable problème. Il a été choisi par Delanoë car il est une réponse plus voyante à la requalification urbaine des maréchaux, et uniquement pour ça... La Ceinture quand à elle souffrait de la guerre interne éternelle et politique entre la Ville et l'État, entre l'ancienne CMP devenue RATP et la SNCF, aujourd'hui RFF... Ne vous trompez pas d'adversaires... Nous sommes tous pour l'écologie dans la ville, une voie ferrée dans la ville est toujours plus vide qu'une rue pleine de voitures, c'est une évidence....!!!

Sandra 5 février, 13:21

Bonjour Nicol. Si le T3 ne convient pas, il ne fallait pas le construire. Et si il ne suffit pas, il ne fallait pas supprimer les PC 2 et 3 (bus propres). Le passage du T3 sur la PC était une alternative étudiée à l'époque mais elle n'a pas été retenue. Le passage par les portes de pantin et de la vilette lui a été préféré. Le tramway n'est ni silencieux, ni esthétique, il est plus bruyant qu'un bus, qu'un camion, ou qu'une voiture. Le roulement métallique récurrent des roues sur les rails n'est humainement pas tolérable au quotidien. Le seul véhicule plus bruyant qu'un tramway c'est une moto dont le pot a été sciemment modifié pour faire du bruit.

Nicolarchitecte 6 février, 10:19

Bonjour Sandra, encore une fois le bruit est un faux problème... C'est un problème principalement politique la réouverture de la Ceinture...

Regardez une carte du bruit en région Île de France, la circulation routière est beaucoup plus sournoise... Elle s'immisce partout, elle nous pollue tous... C'est un ronflement régulier infini ; pour le tram, on a des solutions techniques pour réduire les fameux 60 db ponctuels dans le pire des cas....!!! La voiture c'est tout le temps..!!! Et ça monte à près de 90db sur le Périph....!!! Et la courbe est logarythmique...!!!
J'ajoute que le "bruit du tram" (vos mots) est surtout dû aux freinage en station et aux courbes.... (C'est eux qui le disent au sujet du bruit, pas moi car le tram ne me gène pas, au contraire....) Et sur la Ceinture vous aurez deux fois moins de stations et aucune de courbes serrées...
Comment expliquez-vous donc que ces dernières années on ait construit des tramways partout dans les centres ville ??? Le tram de Strasbourg a été un succès retentissant... A Paris, ils ont mis le temps à se réveiller, mais il fallait construire le Tram-train sur la Ceinture. Aujourd'hui le T3 a englouti tous les fonds, surtout pour la beauté des Maréchaux, moins pour le Tram en lui même.... Il s'accompagne d'une requalification de l'espace urbain embelli, pavage, pierre, herbe entre les voies, etc...
Mais tôt ou tard nous aurons besoin de la Ceinture, le T3b se tortille dans tous les sens comme un escargot... Il est inimaginable de tronçonner, découper, une ligne d'un intérêt vitale pour nous tous...!!!
Nous avons un besoin vital des deux Ceintures Grande et Petite, à l'heure ou les métros sont saturés, ne gâchez pas ces chances pour l'Ile de France...!!!
Regardez en Allemagne , à Berlin, le RingBahn, ou encore le tram qui roule dans les pâquerettes sans barrières moches...
Les voitures (comme les vélos d'ailleurs trop souvent), roulent sur le bitume, pas sur l'herbe...!!!

Sandra 6 février, 12:40

Nicol :
J'habite depuis dix ans sur le périphérique intérieur, les voitures ne m'ont jamais dérangée, et depuis deux deux mois je suis très gênée par le tramway. Et je ne

suis pas un cas unique, tous mes vois voisins et ma gardienne se plaignent des nuisances du tramway. J'ai décidé de quitter mon logement pour fuir le T3... Et je n'ai pas envie de me retrouver face au T8 ! Certains de mes voisins sont forcés de prendre le T3 pour aller travailler parce qu'on leur a supprimer leur PC... Et ils le prennent à contre coeur ! Les riverains sont énervés et déprimés à cause des nuisances du tramway... Il ne faut pas les nier ! Elles sont réelles !!!
Les limites légalement autorisées sont toujours calculées au plus haut et ne correspondent jamais aux conditions humainement acceptables au quotidien. C'est vrai dans tous les domaines de la santé. Nous le savons tous. Un tramway c'est plus bruyant qu'un bus, un camion, ou une voiture. Et c'est pas esthétique. Je le confirme car je le vis tous les jours depuis deux mois. Il faut vraiment être sourd et aveugle pour ne pas s'en rendre compte. Personne ne souhaite voir et entendre passer un train sous ses fenêtres. C'est évident, c'est de la pure logique, ce n'est pas à prouver. De nombreux logements sont situés à 2m des voies ferrées ! Vous ne vous rendez pas compte ? Et ne prétendez pas encore que c'est impossible car en principe interdit... Plusieurs photos sur ce site l'on clairement montré !
Il est inutile de nous promettre un tramway sans fil et sans bruit, vous savez que c'est techniquement et/ou financièrement impossible, le T8 de la petite ceinture sera identique au T3 du périphérique intérieur.

Galtar 6 février, 13:53

Bonjour Sandra.... D'après votre phrase : "les voitures ne m'ont jamais dérangé..." celles qui circulent sur le périphérique... Ou est votre logique dans la phrase ?? Et vous parler de coulée verte... Cordialement.

Olimori 31 janvier, 21:47

La petite ceinture est une VOIE FERREE, pas une piste cyclables pour bobos.
La promenade plantée du XIIe je trouve ça nul personnellement. Surtout dans les tunnels ! Alors n'allez pas recommencer les mêmes erreurs.

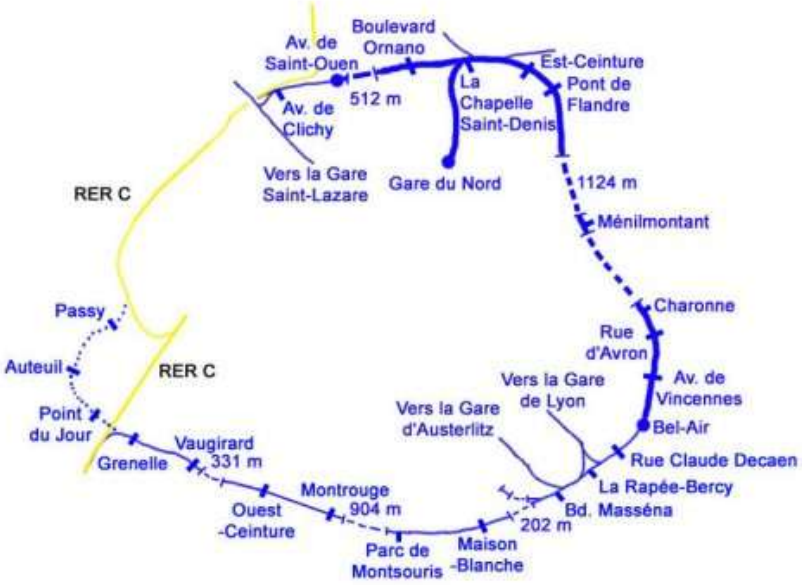
11 «je suis d'accord»

Emmanuel 1er février, 21:38

Il ne faut pas recommencer les mêmes erreurs absolument pour que les prochaines coulées vertes sur tout le parcours de la PC soit un réel sucés pour tous les amoureux des espaces nature.

Chapeau 4 février, 00:07

Le seul soucis est que la Petite Ceinture regorge de tunnels ferroviaires... 50% des 23km de la ligne...



FERDANT 5 février, 09:49

Sandra,

Loger les gens est une préoccupation très légitime, mais qu'en faire ensuite, après les avoir entassés dans des barres affreuses ? Prier pour qu'ils n'aient pas à se déplacer autrement qu'à pied dans leur quartier ? Soyons sérieux !

Urbaniser suppose des compétences et une vision qui va au-delà du traitement d'un seul sujet : les besoins en déplacements ne risquent pas de décroître dans les années à venir et il faut pourvoir à ces besoins, ou du moins prévoir de pouvoir y pourvoir dans l'avenir.

L'antienne que vous psalmodiez à loisir sur ce site, qui consiste à nier ces besoins : "Nous avons déjà bien assez de transports à Paris" au mépris de toutes les études et rapports parus à ce sujet n'est que le reflet de votre perception, admettez-le !

Mikafullan 31 janvier, 22:22

Habitant et amoureux du 13ème arrondissement ; il me semble essentiel de donner un peu de vert à ses habitants... Oui à une piste cyclable ou à un projet similaire à la coulée verte...

10 «je suis d'accord»

Emmanuel 1er février, 09:39

Absolument, préservons encore tant qu'il est encore temps ce qui reste de vert dans Paris, en s'inspirant du Passé et des expériences de coulées vertes sans en reproduire les erreurs. Disons NON à du transport de fret et à une ligne TGV Paris-Normandie qui utiliserait la PC (dixit RFF).

Galtar 2 février, 09:55

Bonjour Emmanuel, je tiens a signaler que la petite ceinture a toujours en sa possession un raccordement ACTIF dit de l'évangile(XVIIIe), pour le port de Gennevilliers indispensable au FRET...Quel est cette histoire de TGV de Paris/ Normandie...?? A ma connaissance, il y'a un projet d'utilisé la petite ceinture au sud de Paris pour relié la gare de Lyon et Austerlitz pour des échanges de matériels "haut le pied".(TGV vide, locomotives, wagons voyageurs vide..).Dans le nord de Paris, d'après RFF, un éventuel transport FRET serait envisagé pour la ZAC des Batignolles pour la futur central a béton. Cordialement.

Chapeau 4 février, 00:05

La LGV normandie n'est pas dans les lignes prioritaires.

En revanche, il est prévu par RFF et SNCF que les TGV venant du sud-est de la France empruntent la Petite Ceinture pour désengorger la gare de Lyon et arrivent à la gare de Paris Austerlitz.

Les immeubles en constructions prennent en compte ses spécificités. Les futurs locataires ne pourront pas dire que ça ne se voyait pas !

Gilles Jardinier 12 février, 01:21

oui, j'adore cet immeuble, je ne me lasse pas de l'admirer quand je passe par là. l'architecte a du se faire vraiment plaisir.
allez, Nicolas, dites-nous tout : c'est vous qui avez signé cette "chose" ?
Vous parliez des modénatures... Vous avez noté que les dispositions et couleurs des fenêtres reprennent un célèbre motif de trains de banlieues ?

FERDANT 1er février, 10:07

Sandra,

Vous écrivez "*nous sommes tous un peu égoïstes*" : serait-ce l'aveu d'un certain cynisme ? Je ne m'étonne guère que des politiciens sans vergogne s'amusent à additionner les égoïsmes des uns et des autres à travers un projet farfelu dans la seule fin de faciliter leur élection : c'est tellement plus simple et confortable que d'avoir une vision à long terme et le courage politique de la porter ! Pour votre information, si l'assurance vieillesse et les mutuelles existent (par exemple), c'est parce qu'à un moment de notre histoire, certains courageux ont mis de côté leur égoïsme pour penser à la collectivité !

Permettez donc que d'autres aient une vision moins egotique du **service public** et de l'**intérêt général**, se projettent plus loin dans l'avenir que le délai d'une mandature, et aient d'autres ambitions que celles d'un gestionnaire ferroviaire qui pense désormais plus en terme de ressources foncières que de sillons ferroviaires.

Que le Grand Paris finisse par voir le jour dans l'avenir n'est pas du tout incompatible avec un usage transport de la PC, pas plus que cet usage ne serait incompatible avec la bio-diversité et la mixité d'usage. La crise actuelle rend difficile le financement des infrastructures ; ce n'est pas une raison pour priver les Franciliens de toute possibilité **FUTURE** d'utiliser la ligne **ferroviaire** de Petite Ceinture !

La ligne coûte cher à entretenir, et RFF se comporte à la manière d'un propriétaire qui n'assume pas toujours ses responsabilités (écoutez les très nombreux riverains qui se plaignent à juste titre sans trop être écoutés des troubles de voisinage : nombre de propriétaires privés se verraient contraints dans de telles situations de faire face à leurs obligations !). RFF doit déjà faire face à un endettement colossal ; cette ligne peu utilisée est un fardeau pour lui, d'où l'urgence de trouver des usages qui le déchargent en partie de son entretien. Dommage que les hypothèses sur lesquelles les études réalisées avec l'APUR soient aussi timorées du point de vue transport.

Les coûts commencent à être abordés lors des réunions locales (pas trop tôt !). C'est un point important de considérer que **TOUT** aménagement ou **TOUTE ABSENCE** d'aménagement implique un coût (et d'éventuelles contreparties) :

laisser la ligne à l'état actuel de semi-abandon implique dans tous les cas notamment la préservation des ouvrages d'art : coûteux travaux, gestion de "l'abandon" coûteux socialement et politiquement et bénéfice zéro !

aménager des espaces verts, des usages ludiques implique la construction d'accès PMR, des mises en conformité et en sécurité : coûteux, bénéfice social non chiffrable (mais possiblement payant dans les urnes à court terme) !

réutiliser la ligne pour du transport : coûteux MAIS profitable à une très importante quantité de Franciliens qui **FINANCENT** les transports et aimeraietn en profiter : **meilleur rapport usage/coûts/bénéfice !**

Il serait simpliste (et erroné) de considérer que laisser la ligne en état ou en faire une "coulée verte" coûterait moins cher qu'une exploitation transport. Sandra, renseignez-vous correctement sur ce point ! Faudra-t-il que

certains autistes attendent des années un nouveau rapport de la Cour des Comptes pour leur démontrer leur erreur, comme cela est arrivé pour le lamentable choix des Maréchaux pour le tramway T3 ?
Extrait : "*Malgré des éléments chiffrés a priori favorables à la solution du projet réutilisant la petite ceinture ferroviaire, le rapport final présenté par le STP48 en février 2000 apparaît globalement orienté en faveur du tracé empruntant les boulevards des maréchaux,* ***dont il minimise ou ne quantifie pas les inconvénients.*** *" "Trafic supérieur aux objectifs fixés*", "*conditions d'exploitation décevantes, réduisant le gain pour la collectivité.*", "*vitesse commerciale inférieure à son objectif*", "*vitesse d'un tramway implanté sur la voirie routière très inférieure à ce qu'aurait permis une ligne de chemin de fer telle que la petite ceinture ferroviaire*", "*taux de rentabilité socio-économique du projet* ***exceptionnellement élevé et surestimé***

", "*rentabilité interne financière du projet pour la RATP* ***négative***

". CC 11/2010

Toute ligne qui se créé ou qui rouvre doit évidemment faire l'objet de travaux lourds. Il n'a jamais été question d'exploiter la ligne dans l'état de délabrement actuel. On remarquera cependant qu'il y a tout juste un an, un train de plusieurs voitures conduites par la plus grosse loco diesel du parc SNCF a traversé sans aucun souci les 15e, 14e et 13e arrondissements (!).

Les présentations réalisées tant sur ce site que lors des réunions publiques sont suffisamment orientées et partiales pour que le grand public n'use pas de curiosité pour creuser plus loin les projets et les alternatives : **ne vous contentez donc pas de ces bribes d'infos qui vous sont jetées en pâture et documentez-vous pour que votre avis dépasse le niveau du café du Commerce !**

13 «je suis d'accord»

Emmanuel 1er février, 10:22

La vocation n'a jamais eu et n'aura jamais une vocation régionale de transport. Elle a été crée initialement pour le transport de troupes pour protéger Paris au 19eme siècle et pour le transport de voyageurs dans Paris intra-muros jusqu'à l'arrivée du métro qui a sonné le glas de la commercialisation de la PC. Le Grand Paris Arc Express a un objectif de transport global en Ile de France pour faciliter le transit entre banlieues, et désengorger Paris intra-muros. Utiliser la PC pour les transports lourds ne feraient qu'attirer encore plus de voyageurs dans Paris, au lieu de les répartir plus équitablement sur le réseau régional actuel et futur. Ce serait un cercle vicieux où plus de voyageurs demande plus de transports dans Paris intra-muros, ce qui ne semble pas être l'approche réaliste et pérenne de la Mairie de Paris.

FERDANT 1er février, 11:48

Emmanuel,

Si vous consultez l'histoire de la ligne, vous apprendrez qu'elle a principalement été établie bien avant la naissance de la SNCF, par les opérateurs privés des réseaux de chemin de fer, pour leur permettre les communications entre les réseaux, notamment et principalement pour le trafic marchandises, puis, par la suite, également pour du transport de voyageurs.

Si l’arrivée du Métro en 1900 a entraîné la fin du transport circulaire de voyageurs, les conditions économiques d’alors ont bien évolué depuis : consultez les chiffres de fréquentation des lignes !

La réouverture en mode transport permettrait par exemple de soulager Châtelet-les-Halles de sa saturation actuelle.

Quant à "l’approche réaliste et pérenne de la Mairie de Paris" (sic), elle laisse perplexe les observateurs étrangers qui disposent de ce type d’infrastructure et qui soit l’utilisent soit la remettent en service.

Notre situation économique et démographique n’est plus celle des "trente glorieuses" ; on peut se boucher le nez et la vue pour ne pas s’en soucier, il n’en reste pas moins qu’un sillon ferroviaire mal exploité est, pour une capitale comme la nôtre, une ressource rare que nous avons le devoir de ne pas laisser découper pour des raisons futiles.

Emmanuel 1er février, 12:04

La bonne solution doit prendre en compte les bons maux. Des lignes intra-muros sont saturées, oui et pourquoi ? car on n’a pas le choix que de passer dans Paris intra-muros, même quand on n’a pas envie d’y passer. Ceci a bien été compris du STIF avec le projet Grand Paris Arc Express. Aujourd’hui pour aller d’Anthony à La Défense, en transport en commun, le plus rapide serait de passer dans Paris ! Une abérration !

Galtar 1er février, 23:45

Tout à fait d’accord Ferdant !! Cordialement.

Chapeau 3 février, 23:53

"La Petite Ceinture n’a pas de vocation de transport" Pourquoi laisser ouvert la section ouest ?
Il est prévu d’augmenter la fréquence des trains sur la Petite Ceinture ouest de 15 minutes à 7 minutes en 2017. La vocation transport est confirmée.

Lorsque l’on fait un minimum de géographie, les logiques de déplacements sont les mêmes et se retrouvent tout en étant complémentaires.

Une petite photo du train spécial du 15 janvier 2012 dans le 13e à hauteur de la Poterne des Peupliers avec ces 5 voitures corails et la plus grosse locomotive de la SNCF !

La Petite Ceinture doit permettre aux franciliens, parisiens et riverains des nouveaux quartiers périphériques de se déplacer aisément et rapidement sur les 23 km de la ligne. C'est cela aussi l'urbanisme, penser aux déplacements futurs.

Gilles Jardinier 1er février, 21:40

Comme les débats en Mairies, la consultation de ces contributions est très frustrante.
Personne ne semble capable de donner des chiffres "clairs et précis" (comme disent les journalistes). On se chamaille même sur des distances "géographiques", pourtant faciles à vérifier avec un logiciel comme Gogole mappe.
Et les documents de la consultation se gardent bien de donner des **chiffrages de coûts précis** de ces aménagements.
Pourtant, à l'évidence, RFF les connait, ces coûts ! sinon, il faudrait virer tous les cadres de RFF pour incapacité.
La Mairie de Paris doit les connaître aussi ... Pourquoi refuser de les communiquer dans cette pseudo-concertation ?
Sandra, par exemple, qui visiblement travaille pour le Cabinet du Maire du XIXeme, pourrait nous faire profiter de ces informations de base.
Je demande donc que soient communiqués les chiffres les plus sincères des estimations de coups comparés des différentes options, tronçon par tronçon.
Sur le tronçon Villette - Buttes -Chaumont, dont on parle beaucoup (par exemple), combien coûterait chacune des options ? "coulée verte", pistes cyclables, conservation des voies sans circulation de trams, mis en service d'un "tram léger", sorte de navette à bon marché ?
avec ou sans remise en état des gares intermédiaires ?
Plus compliqué : pour la section en tunnels, des Buttes-Chaumont à Charonne, Combien coûterait : 1) la sécurisation du tunnel "pour ne rien y faire" (juste éviter qu'il ne s'effondre à nouveau, comme au Père Lachaise) ?
2) Un aménagement léger, avec sécurisation renforcée, aération et éclairage, pour y permettre le passage de piétons et vélos ? Y ajouter les accès à distances régulières, avec ascenseurs, pour l'accessibilité pour tous ...
et 3), la remise en état pour le passage des navettes ferroviaires ?
On chiffrera à part le coût d'une nouvelle gare de correspondance nécessaire avec la station Gambetta et la Mairie du XXeme.
Voilà, j'espère que ce n'est pas trop demander, aux Services qui ont déjà ces chiffres.

On pourrait aussi avoir pour bases de comparaison les coûts de la jonction des lignes 3bis et 7bis, dont on parle beaucoup pour cette même zone ?

3 «je suis d'accord»

Galtar 1er février, 23:43

Bonsoir Gilles Jardinier, en tout cas sur ce point, la remise en état de l'infrastructure de la PC que ce soit céder à la ville de Paris ou garder par RFF pour un éventuel transport coutera beaucoup d'argent...Cordialement.

Chapeau 3 février, 23:40

Les 23 km de la Petite Ceinture sont entretenus par SNCF Infra pour le compte de RFF. Des visites d'inspections ont lieu régulièrement pour vérifier l'état de l'infrastructure.
Une information importante : RFF et SNCF sont des entreprises spécialisées dans ces questions et pas la ville de Paris. Cette dernière ne souhaite pas reprendre à sa charge ce type d'entretien qui n'a pour conséquence que d'alourdir l'endettement de la Ville.

Dans la réunion du 18e, RFF rappelait que l'infrastructure doit permettre la circulation d'un train, même à faible vitesse, comme cela semble logique pour une voie ferrée.

Chapeau 3 février, 23:43

Par ailleurs, je vous rejoins Gilles sur le manque d'informations, de données objectives et chiffrées pour permettre à chacun de se faire une opinion sur le sujet.

L'association Sauvegarde Petite Ceinture apporte les éléments dont elle dispose.

Galtar 4 février, 04:09

Le XVIIIe arrondissement ou passe la PC, doit garder sa vocation ferroviaire d'après RFF pour relier la ZAC des Batignolles et sa futur central à béton.

Liliane 2 février, 10:23

Je tiens à signaler que ce ne sont pas seulement les riverains qui se sont prononcés à la mairie du 19 eme contre le projet de reprise d'un trafic ferroviaire sur la PC située dans leur quartier mais TOUS les habitants du 19 eme.

6 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 2 février, 10:57

TOUS les habitants du XIX...!!! Nous revenons en dictature...!!! Vous faites erreur... Arrêtez de dire n'importe quoi...!!!
J'ajoute que vous avez déjà une Coulée verte entre les Buttes Chaumont et la Villette sur l'ancien tracé de Ceinture de Paris-Bestiaux... et vous avez vu le résultat....!!! D'une tristesse, d'une mièvrerie sans âme... une belle coulée de béton...!!!

silbernagl 2 février, 15:03

Pas d'accord avec les coulées vertes tristes

Nicolarchitecte 2 février, 16:36

Bonjour Mireille, Merci d'argumenter vos dires car personnellement je n'en manque pas...!!! Relisez les nombreuses discussions à ce sujet d'ailleurs et allez vérifier...
La Coulée Verte en soit est une bonne idée, très consensuelle, on est d'accord, mais on oublie que les voies ferrées sont déjà vertes....!!! Et que le rail s'accommode parfaitement de la verdure... Et qui dit coulée verte dit aménagements, c'est là que les problèmes commencent....!!! Tant que les clématites et budleias poussent tranquilles au milieu des herbes folles, c'est magique. J'ai bien connu toutes ces coulées vertes avant, avec trains, et après... Et le résultat est sans appel... Il n'y a qu'à voir comment est traité l'espace public en règles générales en France. Sans aucun goût, sans âme, illustration des catalogues de BTP... Béton, biroutes, potelets laids, bordures béton, bornes casse-gueule, etc...
- Tout d'abord la rénovation du Viaduc Daumesnil, très bien, mais finalement impossible de planter des hautes tiges sur le viaduc pour des raisons structurelles...
- Extrémité Bastille, on bute à 20 m de haut sur un vulgaire parking de bitume noir... Super... Et aucun lien avec la Bastille... Bref ce n'est jamais fini...
- Pas de Vélos sur le viaduc aussi, interdits... donc les vélos c'est en bas au milieu du bitume...
- Avenue Daumesnil, on a restauré le pont de Reuilly Diderot, super, bel ouvrage, mais le pont suivant n'a pas eu cette chance... Vulgaire passerelle en acier....
- Côté Surcouf, des commerces, super... Malheureusement, ce n'est pas un quartier très commerçant.. Surcouf est en liquidation... Au passage quelques centaines de logements construits... plein de béton partout...
- Un jardin enfin.... mais il est trop petit... et prétexte à la vente de logements des opérations immobilières alentours...
- La gare de Reuilly est une horreur, plus une trace de rails, plus une trace des quais et de l'âme ferroviaire... On a bétonné sans vergogne autour de la gare, classée du coup, et des immeubles de 12 niveaux densifiant au maximum l'espace... Il ne reste au milieu qu'un mince filet d'herbe avec des bancs publics issus des catalogues de VRD à bas prix... 2000 logements de promoteurs au passage.... Bref quartier défiguré, sans âme, sans esprit, et couvert de bitume avec en plus une nouvelle avenue avec des bagnoles....!!!!
- Les tunnels : no comment... Séparation des flux piétons et cyclistes par des poteaux en béton sur tapis de bitume.... quelle tristesse...
- Enfin on sort du tunnel, la partie la plus agréable, et enfin on peut faire du vélo.... Oui mais non... mais ils ont supprimé le bel ouvrage d'art et il faut redescendre sur l'avenue Arnold Netter pour remonter après, rupture de charge et pas prévu pour le vélo donc... Chicanes stupides....!!! Bref il faut zigzaguer...

▸ Au passage aménagements du petit labyrinthe, détérioré, massacré comme les guérites de surveillance, mobiliers urbains rouillés et détruits.... Tapis de bitume pour les cyclistes....
▸ On remonte vers la Ceinture, la rue Montempoivre est devenue un coupe-gorges...
Sous cette opération immobilière juteuse de milliers de logements en carreaux de salles de bains vulgaires et immondes...
▸ On traverse les maréchaux et enfin on peut faire un peu de vélo normalement.
▸ On arrive à l'extrémité et on bute sur le Périph. Magnifique champignon d'acier ouvragé...!!! Que vient faire cette chose incongrue...???!!! Il faut le longer pour arriver à Daumesnil pendant une longue distance... Super pour les poumons d'être au milieu des pots d'échappements... Et pourquoi cela ne continue t'il pas à Saint-Mandé ? Parce que le maire de Saint-Mandé de droite comme Chirac à l'époque a préféré construire des centaines de logements sur les emprises ferroviaires.... C'est ça la Coulée verte... ça devient une coulée de béton.... Alors franchement, soyez plus critique envers les aménagements en majorité ratés, sans âme, sans esprit... et surtout manne financière pour les promoteurs véreux....!!!
Voulez-vous que j'aborde le sujet de la branche de Ceinture Paris-Bestiaux... ? Idem en pire... Le lien entre le Parc de la Villette et les Buttes-Chaumont existe déjà sur une emprise ferroviaire...!!! Ils ont construit des milliers de logements, supprimé toute voie ferrée, pour un mince filet vert pour Vélos et piétons appelé coulée verte et qui est recouverte en majorité de bitume et asphalte...!!! Non franchement, allez jeter un oeil aux exemple cités...

FERDANT 3 février, 14:10

Je tiens à signaler à Liliane que cette concertation concerne TOUS les Parisiens (et même en principe tous les Franciliens, même si la Ville de Paris semble considérer avec un certain dédain ce qui peut se penser au-delà du périph').

Dans les réunions de quartier, je n'ai pas constaté d'unanimité particulière mais des tendances plus ou moins affirmées en fonction des arrondissements.

Il nous est dit que la synthèse sera effectuée mi-février : nous pourrons y confronter la réalité de ce qui s'est dit ... et les propos de Liliane.

Nicolarchitecte 4 février, 18:57

Pour appuyer mes propos concernant les aménagements facheux de la Coulée verte de Bastille, voici une vue du parking hideux de l'extrémité. On distingue à peine le viaduc, qui en revanche a bien été restauré sur le reste du parcours. L'absence de liaison avec la ville en ces points stratégiques est problématique.

Nicolarchitecte 4 février, 19:04

Toujours au sujet de la Coulée verte, voici l'autre extrémité, côté Saint-Mandé : le champignon d'acier... Ici le tunnel ferroviaire devenu inutile passe sous le Périphérique : No man's land et mal famé... Coupe-gorges... Pour rejoindre le bois de Vincennes, il faut longer le périphérique pendant 1 bon km, le nez sous les pots d'échappements...
J'ajoute que le tunnel menait à Saint-Mandé, qui a préféré construire des centaines de logements sur les emprises ferroviaires... Et dire M... à la Coulée Verte de Chirac... de droite également...!!! Quel massacre... Alors que le chemin aurait été directement jusqu'au lac de Saint-Mandé...!!!

Silbernagl 2 février, 15:01

Je suit habitante du 20 ème arrondissement à côté du quartier Saint Blaise qui a le triste record de la plus haute densité urbaine au m2 d'Europe. Depuis que j'y habite (1989 soit 24 ans !) on nous parle d'un "Poumon St Blaise" qui est resté dans les oubliettes et s'est soldé par deux squares (Les Cardeurs et La Salamandre) qui n'ont vraiment rien de vert. L'arrondissement compte près de 200.000 habitants, (soit la taille d'un ville moyenne en France), avec une forte représentation de jeunes couples, d'enfants et d'adolescents. A part le cimetière d du Père Lachaise qui n'est pas précisément un terrain de jeux et deux faméliques petits squares (Squares Séverine et Sarah Bernhardt) il n'y a rien où aller se détendre et RESPIRER. Alors que cette petite ceinture représente l'opportunité d'un espace naturel où les habitants peuvent se rencontrer, participer

ensemble à
des jardins partagés et entretenir la biodiversité... Pour mémoire, c'est dans ce coin de Paris que Jean-Jacques Rousseau venait cueillir des espèces rares pour enrichir son herbier.
Alors qu'à New York les architectes se sont inspiré de la coulée verte à Paris pour transformer le réseau ferroviaire devenu obsolète en magnifiques promenades avec de arbres , jardins, fontaines, bancs, nous à Paris nous continuons à tergiverser maniant la chèvre et le chou du style un peu de transport par çi, un peu de vert par là et passer à côté de ce magnifique espace de CALME et de découverte de la ville autrement.
Être contre une ville plus verte va dans le mauvais sens d'un vrai projet urbanistique qui intégrerait qualité de vie, habitat, quartier à visage humain...
Être contre s'inscrit dans le sens inverse du progrès, d'un changement de mentalités
J'envoie un courrier dans ce sens à la Maire du 20 ème, aux deux adjoints à Mairie de Paris présents à la réunion du 28 janvier
Mireille Silbernagl

6 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 2 février, 16:54

Bonjour Mireille, merci d'argumenter vos propos car personnellement habitant des quartiers de Ceinture depuis fort longtemps, merci de jeter un oeil plus avisé sur les aménagements qui ont été réalisés... Voir ci-dessous les critiques au sujet des promenade de Bastille et celle de la Villette...
Il faut comprendre que si la Ville s'approprie le lieu, la voie sera ouverte au bétonnage... Au contraire, une voie ferrée est toujours plus verte que le tapis de bitume... Et n'oubliez pas que le ferroviaire a toujours été au milieu d'un jardin avec ses talus arborés...!!!
L'exemple de New-York ne correspond en rien au cas parisien, car il ne reprend que 2 km d'une ligne de fret désaffectée sur viaduc... Il ne s'agit en aucun cas d'une ligne d'intérêt régionale comme la Ceinture...!!!! Et Notre Ceinture est pour la moitié du reste du parcours laissé vacant, en tranchées ou tunnels...
Alors vous pensez- vraiment que l'on va tronçonner une ligne aussi vitale en petits morceaux pour le petit plaisir de quelques uns situés au bon endroit... Au grand Dam de tous les parisiens....!!!
Cette découverte de la Ville autrement, pas besoin de tout chambouler, vous pouvez laisser les rails et l'âme ferroviaire, laisser le lieu accessible à la balade et aux trains à vapeur historiques par exemple ; vous aurez une belle vue du voyage dans la ville... Il faut restaurer les belles gares, quais et guichets, il faut embellir ce patrimoine et non le détruire....
J'ajoute enfin que dans votre quartier, le XXe, la Ceinture part en tunnel et nous avons déjà le square de la gare de Charonne et franchement il y a de la place pour tout le monde à cet endroit... même pour laisser deux malheureuses voies ferrées au milieu des herbes folles..!!!! Criez haro sur la bagnole mais pourquoi la Ceinture....!!!

Pierre Moine 11 février, 21:02

Mlaheureusement, l'exemple de la Coulée verte bétonnée à outrance sur toutes ses parties aménageables ne laissent augurer que peu d'avenir à la transformation de la Petite Ceinture en coulée verte. Regardez ce qui est devenu de l'ancien raccordement Paris Bestiaux : du Béton, alors qu'une coulée verte avait été promise. La préservation du caractère ferroviaire de la Petite Ceinture "Verroviaire" de Paris permet au contraire de faire cohabiter voies ferrées et aménagements verts sur les emprises non récupérables par le train.
Cordialement.

Liliane 2 février, 16:40

Le grand argumentaire des défenseurs acharnes du rail est de répondre systématiquement à leurs opposants d'avis contraire, défenseurs des espaces vers, qu'ils disent n'importe quoi : preuve de faiblesse de leur argumentaire et de leurs idées !!!!!

3 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 2 février, 17:02

Bonjour Liliane, bel argumentaire fournit, riche et détaillé...
Relisez bien sérieusement nos argumentaires très précis et arrêtez de troller sur le forum...!!!

FERDANT 3 février, 14:05

Il me semble que les réponses des citoyens pragmatiques qui défendent l'intérêt général face à des intérêts particuliers s'appuient sur des documents de référence et des études publiées.

En consultant attentivement les contributions des "jveux pas d'transport sous mes f'nêtres", on pourrait s'étonner de ne pas trouver autant d'arguments dépassant le niveau d'un avis individuel (au demeurant tout à fait légitime également).

Mais si Liliane lisait attentivement les contributions qui la dérangent, elle y verrait le souci de la préservation de la quiétude des riverains et la volonté de conserver et de faire vivre les biotopes si particuliers et si agréables, qui bordent les voies de circulations ferroviaires.

En matière de faiblesse d'argumentaire et d'idées, il serait probablement judicieux de se souvenir de la parabole de la paille et de la poutre ;-)

Bruno3 février, 15:06

Bonjour Liliane,

il serait plus utile au débat que vous répondiez aux arguments qui sont donnés au lieu de dire n'importe quoi. Mais peut-être est-ce trop d'effort pour vous que de lire et d'essayer de comprendre des arguments qui ne vont pas dans le sens de vos préjugés ?

Chapeau 3 février, 23:32

Le principe d'un débat est de répondre à des arguments avec l'appui de documents officiels comme je le fais avec d'autres contributeurs.

Sur les 5 "grands parleurs", 4 sont favorables à l'utilisation de la Petite Ceinture sur ses 23 km pour du transport de voyageurs en associant pour les riverains des jardins partagés et des usages associatifs pour les gares. On essaie de trouver le compromis grâce aux études réalisées et aux applications concrètes de ce type d'aménagements tels qu'ils existent sur le T2.

Tram+espaces verts = c'est possible ! Cliché ASPCRF août 2012

Nicolarchitecte 5 février, 12:09

Bonjour à tous, Pensez-vous vraiment que nous ne défendons pas l'écologie ? Bien au contraire...!!! Exemple, tram de Tours...

Liliane 2 février, 17:25

On peut se demander qui troll ??? Vos réponses sont toutes du même niveau.....

3 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 2 février, 18:32

Bonsoir Liliane, bravo pour votre réponse très enrichissante pour le forum... Il s'agit d'échanges d'idées et chacun est libre de s'exprimer et d'exposer intelligemment son argumentaire pour débattre... Et il y a une foule d'idées...
Je n'ai fais que répondre à un seul de vos commentaire et vous me répondez agressivement....
Je vous invite chaleureusement donc à répondre en cliquant sur "commentez" plutôt que de lancer d'autres fils de discussions...
J'ajoute enfin que sur le fond, nous ne sommes pas en désaccord, je suis pour plus de verdure dans la ville, bien évidement... Le rail n'est pas, bien au contraire, l'ennemi de l'écologie.... Je tiens à préciser simplement que 90% de l'espace public dans nos villes est justement occupé par la voiture... Alors pourquoi sacrifier la Ceinture... Le risque le pire est le bétonnage, c'est ce qu'il est advenu de Paris-Bestiaux et la Coulée Verte Bastille en partie...!!!
Bonne soirée à vous...!!!

FERDANT 3 février, 13:57

Je partage l'avis de Liliane : ses réponses sont effectivement toujours du même niveau, mais ce n'est pas bien grave, à force, on s'habitue ;-)

Pierre Moine 11 février, 20:56

Je me réjouis des réponses de Nicolas, toutes de même niveau, effectivement, c'est à dire argumentées, reposant sur des données objectives, d'une personne connaissant viisiblement. Alors des réponses de même niveau, plutôt que des clichés et des lieux communs, je prends. PS : il est dommage de constater que les défenseurs de la transformation de la Petite Ceinture n'aient que des impressions à partager, face aux contributions éclairées et éclairantes des défenseurs de la Petite Ceinture Ferroviaire. Cordialement.

Paul-Louis Corteel 2 février, 20:44

Tant qu'on n'a pas pris conscience de l'utilité des déplacements sur cet axe, et qu'on n'a pas trouvé les moyens de les assurer (pourtant, ce serait bien moins cher que les orbitales du Grand Paris qui ne ramasseront que bien peu de voyageurs sur leur parcours), il faut que la Petite ceinture vive ! que les Parisiens s'y baladent et y fassent la fête, sans compromettre la possibilité future du transport.

7 «je suis d'accord»

Chapeau 3 février, 23:26

L'APUR et la SNCF avaient envisagés en 2000 une utilisation de la Petite Ceinture par le train pour relier les différents parcs et jardins de Paris.

La SNCF avait imaginé des trains sur batterie, une première en France, sans qu'il y ait de câbles au dessus des voies.

Il est de toute façon indéniable que personne ne connaît l'avenir et que la préservation des 23 km de la Petite Ceinture soit plus que jamais nécessaire au sein de RFF.

Voici cette étude, page 45 : http://www.apur.org/sites/default/f...

Jerzy Quinlan 3 février, 12:11

Bonjour à tous, au risque de répéter de nombreux commentaires, je vous fais part de mon point de vue sur la question. Dans un premier temps, le tracé de la PC et ceux des tramways sont très proches. Aussi, est-il ridicule d'y penser un moyen de transport collectif à la charge de la SNCF ou de la RATP. Toutefois, une piste cyclable serait un compromis intéressant, bien que le terrain, fortement encastré, présenterait des difficultés d'accès. Le vélo, nous sommes nombreux à le solliciter, mais il faudrait développer des garages pour les stationner à l'abri. Cependant, il serait dommage de se défaire des rails. Pourquoi pas réfléchir à un transport alternatif fonctionnant à l'huile de coudes ou des "guinguettes" roulantes ? Dans un autre temps, de nombreuses connexions avec les parcs et jardins sont possibles. C'est justement cette notion d'intégration aux espaces limitrophes qu'il serait important de soulever avec des enjeux techniques difficiles à régler. Naturellement, le côté vert du réaménagement doit être pris en compte. Paris comme de nombreuses villes a souffert, entre autres, de l'arrivée des voitures. Le retour après une semaine passée en peine montagne peut valoir tous les discours. C'est pourquoi, il faudrait se saisir de cette opportunité pour faire respirer cette espace, sans toutefois créer un gouffre financier avec l'achat d'essences chères. La nature se débrouille pas mal toute seule là-bas, même si elle ne parvient pas à absorber les encombrants divers qui reposent sous les tunnels. Enfin, c'est une chance inespérée de faire quelque chose de bien dans une ville qui ne sait pas encore penser l'écologie. Bien sûr, je n'insisterai pas sur les enjeux financiers qui se cachent derrière le projet. Certains entrepreneurs doivent regarder la PC avec des yeux tout lumineux. Il va falloir se battre.

2 «je suis d'accord»

Galtar 3 février, 23:01

Bonsoir Jezzy Quinlan, la PC quelque soit son avenir sera là !! Enfin sur certain tronçons, comme pour la ZAC des Batignolles pour desservir la futur central à béton dans cette zone qui doit etre construite et traverser le parc Martin Luther King partiellement ouvert mais toujours en cours de construction. Cordialement.

Liliane 3 février, 12:29

Bonjour Nicolarchtect, Dans le rapport que je cite, il s'agit bien de courant compris entre 600 et 750 Volts, ce rapport concerne donc aussi les lignes électriques des tramways. En ce qui concerne la pollution des grands boulevards et celle du périphérique, nous sommes d'accord en ce qui concerne le risque des microparticules dues à l'usage du diesel. En conséquence, il est question de supprimer les avantages fiscaux du diesel , la France étant encore le seul pays européen à favoriser encore son utilisation. Heureusement, la législation sera probablement modifiée. De même, le principe de précaution concernant les lignes électriques doit s'appliquer maintenant pour les futures installations.

2 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 3 février, 15:16

Bonjour Liliane, Merci de cliquer sur "commentez" dans le même fil de discussion sinon tout se retrouve mélangé... ça serait tellement plus facile de suivre les discussions...
J'ai consulté votre document ED EBF Saisine 2008/006... Il prouve un certain pragmatisme au sujet de l'énergie électrique car il faut bien reconnaître que c'est plus écologique que le moteur à explosion mis à part nos centrales nucléaires...!!!
Il s'agit dans ce que vous décrivez de Haute Tension, et les valeurs mesurées d'électromagnétisme pour quelques centaines de Volts sont négligeables... La SCNF ne ferait pas rouler ses TGV dans les gares parisiennes car là ce n'est pas du 750V... C'est ce qu'il y a aussi dans le métro, pas troisième rail...
Vous aurez plus d'ondes maléfiques avec votre grille pain et votre four à micro-onde. Pourquoi vouloir à tout prix trouver tous les arguments possibles et imaginables contre le rail pour anéantir ce qu'il reste de cette Ceinture... Eh bien vous aurez une ville uniformisée, pleine de bagnoles qui tuent et polluent tous les jours... On ne va pas remettre les voitures ou locos à pédales ??? ;-)
D'autre part, merci de vous acharner contre les promoteurs qui ne manqueront pas remplir l'espace laissé vacant de béton et bitume... Ne vous trompez pas d'adversaires car nous sommes nombreux à militer pour l'écologie et la défense

de transports publics de qualité dans la Ville... Ils nous répètent régulièrement que notre métro suffit... Effectivement, on a construit toutes les lignes au début du XXe siècle et quasiment rien depuis... Notre ville a besoin du transport public, confortable, écologique, rapide et sûr. Surtout si les promoteurs densifient la ville. Que proposez-vous si on ferme la Ceinture ? Ok, le Grand Paris Express, mais le soucis, c'est que, au mieux, rien n'ouvrira avant une bonne dizaine d'années dans le meilleur des cas, et encore ils ne sont pas sûrs du tracé... Ce sont des travaux titanesques et démesurés alors que nous avons deux Ceintures existantes, la Grande et la Petite.
Nous sommes du même point de vue écologique mais nous ne voyons pas les mêmes moyens pour arriver à une ville plus écologique....
Honnêtemnt, que pensez-vous de l'Allée Darius Milhaud, établie sur la ligne de Ceinture Paris-Bestiaux ? Bonne journée à vous, Nicolas

Bruno BUREL 4 février, 12:19

J'habite allée Darius Milhaud et je suis très satisfait des plantations qui ont été faites entre le rue d'Hautpoul et la rue Goubet. Elles amènent du calme. La prolongation jusqu'à la Villette serait à revoir.

Bruno BUREL 6 février, 16:01

Je devrais rajouter que l'allée Darius Milhaud puis l'allée Arthur Honegger n'ont pas été pensées comme une voie de communication piétonne et cyclable de la rue de Crimée vers La Villette, mais comme plusieurs tronçons successifs d'aménagements hétéroclites au pied des immeubles. Et de fait, il me vient pas à l'idée d'aller à la Cité de la Musique en suivant ces allées ! C'est ce qu'il faut éviter pour la Petite Ceinture dans son ensemble et dans le 19ème en particulier.

Nicolarchitecte 6 février, 16:48

Bonjour Bruno, effectivement, cette promenade n'a pas été préservée sur sa continuité et il y a donc plusieurs ruptures de charge succesives. Mais chaque tronçon est tout de même sans voitures en grande partie. Cette rupture de charge se retrouve de la même manière sur la coulée verte de Bastille en différents points, ce qui est dommage ; exemple : au croisement de la rue du Sahel et de l'avenue Michel Bizot / Arnold Netter. Même problème, les ouvrages d'art ont été supprimés entrainant un contact direct entre la promenade, piéton, vélos et les voitures.... Bref, c'est désagréable de se retrouver au milieu des voitures avec feux rouges à vélos et piétons, pentes puis cotes...

Lansade Gérard 3 février, 21:11

Bien sûr . Une école d'horticulture par exemple . Des parcours pédagogiques d'observation de la biodiversité avec locaux relais favorisant l'intergénérationnel avec des ascenseurs- descenseurs d'accès pour les personnes à mobilité réduite .
des parcours sportifs d'aventures .

3 «je suis d'accord»

Galtar 3 février, 22:42

Bonsoir.... Beaucoup de personnes parlent de la PC sans jamais avoir mis les pieds... Et ne connaissent point les lieux. Voici un des nombreux tunnels que j'ai prix moi meme aujourd'hui... Et voulez faire une coulée verte ???

Emmanuel 3 février, 23:02

Jolie la photo de nuit ! Vous voulez peut être aussi une simulation d'une photo prise à 3 mètres d'un train qui passe ? elle sera probablement d'un effet flouté artistique très remarqué de part les vibrations engendrées...

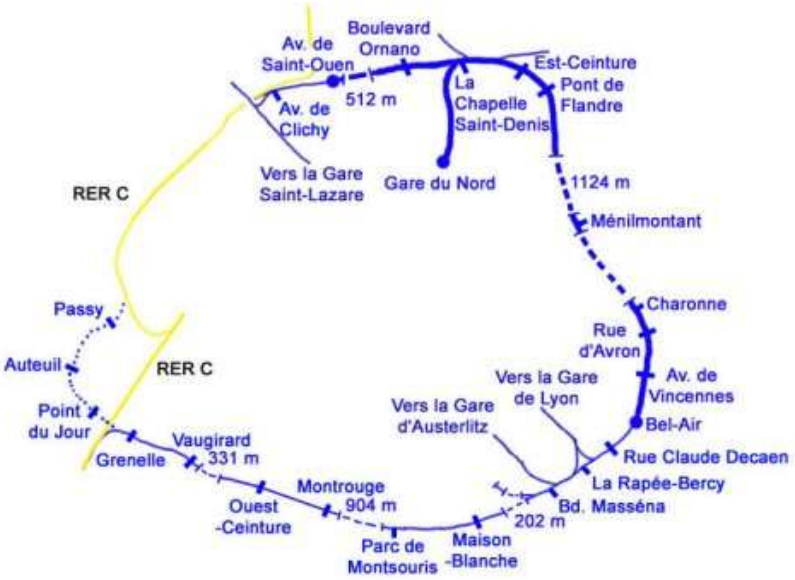
Galtar 3 février, 23:08

Très drole Emmanuel, j'imagine que vous ne savez meme pas ou a été pris cette photo de la PC... Je vais pas polémiquer avec vous. Bonne soirée a vous, cordialement.

Chapeau 3 février, 23:15

Pour étayer les propos de Galtar avec précision car tel est l'objectif d'un débat : être précis tout en justifiant ses thèses avec des documents officiels.

Cette carte indique les longueurs des tunnels de la Petite Ceinture qui sont loin d'être négligeables...



Emmanuel 3 février, 23:23

SI vous étiez objectif, vous pourriez aussi mentionner les longueurs de la PC qui sont en talus et en contrebas, aussi....Ce serait intéressant !

Chapeau 4 février, 00:48

Je n'organise pas la concertation...la maison s'excuse !

Galtar 4 février, 04:05

Merci chapeau de la précision ! Cordialement

Alix 3 février, 21:53

Habitant du 19°, mon avis est vite tranché. Affecter de nouveau la petite ceinture aux transports, serait une aberration urbaine. En effet, elle est aujourd'hui bordée par de nombreux immeubles, on voudrait faire subir aux habitants de nouvelles nuisances ? Au titre d'un renforcement du réseau alors que celui-ci est suffisamment dense !?
Par ailleurs, les investissements que cela nécessiterait seraient péniblement rentabilisés avec les gains de temps de transport dérisoires que cela pourrait générer.
Pour la partie du 19°, ce qui ferait du sens, serait un couloir vert (écologique, jardins partagés, promenade) reliant les parcs de la Villette et des Buttes Chaumont. (La petite ceinture est déjà empruntée par de nombreux visiteurs, avec certains risques sécurité qu'il faudrait éviter ....).
Ce serait une belle opportunité pour le 19° qui mérite également des aménagements, comme ceux de la coulée verte ou ceux de l'ouest parisien.
Je suis d'accord sur le fait que la petite ceinture, par son histoire, fait partie du patrimoine de la ville et qu'il faut le préserver. Cela pourrait être le cas en proposant l'aménagement de certaines surfaces (ex : gare du pont de Flandres) en musée de la Petite Ceinture, point de départ d'une promenade verte ...
Cordialement.

6 «je suis d'accord»

Galtar 3 février, 22:50

Bonsoir Alix, pour une fois, meme si je suis contre la "coulée verte", vous proposez un compromis, comme dans votre phrase "Je suis d'accord sur la petite ceinture, par son histoire, fait partie du patrimoine de la ville et qu'il faut préserver." Tout a fait d'accord sur ce point, mais en faite la PC a une architecture particulière qu'elle est construite soit en tranchée profonde, viaduc,ponts,longs tunnels de plus de 1 km ou remblais, ce qui complique la "coulée verte"... Cordialement.

Emmanuel 3 février, 23:00

Une coulée verte aux multiples facettes, tel est l'enjeu qui nous attend pour un aménagement réussi au service de toutes et tous.

Galtar 3 février, 23:05

Bonsoir Emmanuel, je pense que vous connaissiez point les lieux, et qu'une coulée verte ne peut se faire des tunnels de plus de 1 km ! Cordialement.

Chapeau 3 février, 23:12

Effectivement, vouloir une coulée verte dans le 19e alors que c'est le secteur où il y a le plus de tunnel, c'est pas très pertinent. Je vous invite à voir la carte à l'état brut qui n'est hélas pas disponible sur ce site.

Je ne vois pas en quoi est-il aberrant qu'une ligne ferroviaire soit affectée au transport de voyageurs ? En quoi est-il aberrant qu'il y ait des avions dans un aéroport ?
Vous notez à juste titre que le réseau ferroviaire francilien est dense mais il est au bord de l'implosion quotidiennement.

Enfin, les habitants de la rue Gaston Tessier dans le 19e ont les voies ferrées de la gare de Paris Est devant leur immeuble.

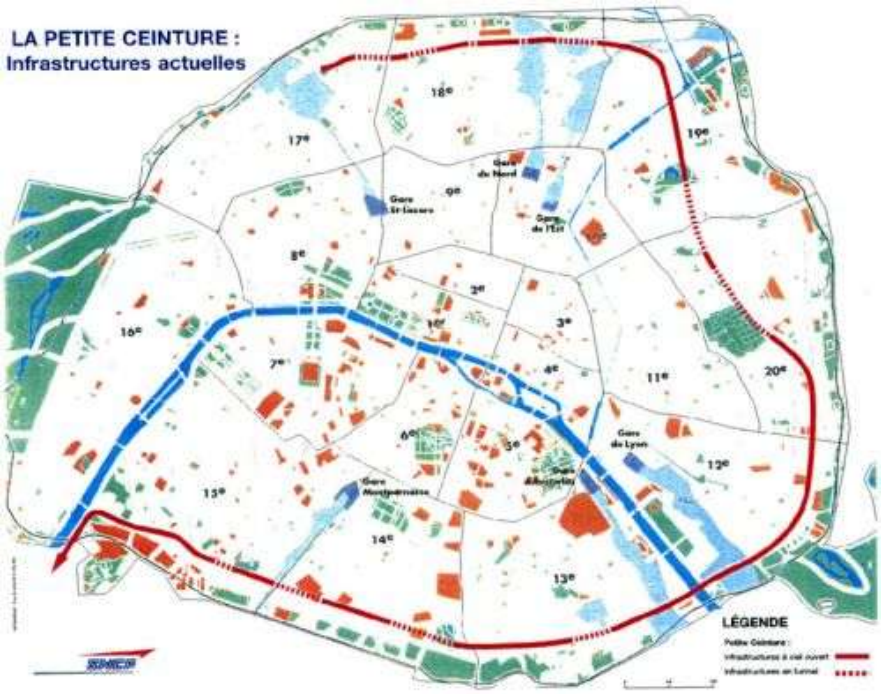
Si l'on est cohérent, il faut fermer les lignes ferroviaires qui passent devant au plus près des habitations, non ?

De nombreux utilisateurs des transports constatent l'état déplorable du réseau. C'est pourquoi des associations comme l'association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture et l'association des Usagers des Transports (AUT) demandent le maintien de l'ensemble des 23km de la Petite Ceinture ferroviaire dans le giron de RFF.

Nous nous basons, non pas sur les discussions du café du commerce mais sur des rapports, études officielles et indépendantes réalisée par divers organismes

notamment la Cour des Comptes qui souligne la complémentarité de la PC avec le T3.

Voici le rapport en question : http://www.petiteceinture.org/IMG/p...



Emmanuel 3 février, 23:29

Bonsoir Galtard et Chapeau, C'est un double-strike ce soir ! quelle chance ! Vos présuppositions sont à l'image de vos théories malheureusement qui ne font peu de cas des études et projets de l'organisme en charge des transports en Il de France , le Stif il me semble. La PC est bien anecdotique par rapport aux vrais enjeux de transports en Ile de France...

Chapeau 4 février, 00:52

La région Ile de France et le STIF sont contre le démantèlement de la Petite Ceinture ferroviaire.

Vous n'avez donc aucune confiance en la cour des Comptes qui a dénoncé publiquement l'incapacité des élus à améliorer les transports franciliens plutôt que de requalifier des boulevards (réussi néanmoins)

Nicolarchitecte 6 février, 10:32

Bonjour Alix, vous ne semblez pas connaître la Coulée Verte qui a été ouverte il y a une vingtaine d'années sur l'ancienne ligne de Paris-Bestiaux des Buttes-

Chaumont a la Villette et qui a repris tout l'ancien tracé ferroviaire... Il s'agit des Allées Darius Milhaud et Arthur Honegger.
Comme le dit Sandra dans un autre fil, c'est pour elle, une rue comme toutes les rues parisiennes. Eh oui c'est la le problème, l'emprise ferroviaire a été dévorée par les promoteurs, le béton et le bitume et il ne reste au centre qu'un mince filet de verdure... Bravo....!!! Belle exemple de coulée verte....!!! Alors qu'il existait des talus herbeux et des haies de platanes le long des voies ferrées... Vous voyez le résultat... Densification et uniformisation de la Ville, comblement des espaces libres... C'est l'âme de la Ville qui disparait... Les vélos roulent aussi sur le bitume, ne l'oublions pas, les tram peuvent rouler sur l'herbe et laisser de l'espace aux piétons..!!!
(exemple tram d'Angers, avec piétons, vélos et tram séparés : lequel est le plus vert ?)

Ditevin 3 février, 22:44

Cela dépend surtout de l'utilisation qui sera faite de cette Ceinture. Si elle a pour vocation la promenade, il faudra aménager des points d'accès pas trop éloignés les uns des autres avec possibilité de se restaurer si la longueur du circuit est importante. Mais a priori, rien de bouleversant.
En revanche, dans l'optique d'un retour possible à une utilisation ferroviaire, il ne faut surtout pas aménager de nouveaux logements ou bureaux le long de la Ceinture, car la qualité de vie des nouveaux riverains s'en trouverait fortement dégradée.

Emmanuel 3 février, 22:58

Les habitations existent déjà tout prés des voies de la Petite Ceinture à moins de 5 mètres....Le retour du ferroviaire ne pourrait que détériorer la qualité de vie des riverains qui habitent déjà sur les lieux.

Ditevin 3 février, 23:27

C'est exact, Emmanuel, mais ce n'est pas nous qui déciderons, d'où l'emploi du conditionnel dans mes propos.

Emmanuel 3 février, 23:32

A titre individuel certainement pas en effet, c'est un enjeu citoyen. Espérons que le décideurs aient le temps de lire ou d'avoir un retour fidèle de nos débats...

Ditevin 3 février, 23:43

Si toutefois ces débats ne sont pas une simple manœuvre de diversion, car j'ai le sentiment que les décideurs savent déjà ce qu'ils vont faire, et que si nous voulons nous faire entendre, il faudra descendre dans la rue, comme d'habitude...

Chapeau 4 février, 00:55

Voici une étude de RFF concernant les nuisances sonores ferroviaires.

A lire les interventions, on a l'impression que les entreprises ferroviaires françaises n'ont que faire de ces questions.

La Petite Ceinture a servi de test à RFF et SNCF en 2000 pour tester des voies silencieuses et qui absorbent les bruits.

Chapeau 4 février, 00:58

Les tests dans le 18e en gare d'Ornano de la voie anti-vibratoire et des matériels ferroviaires silencieux.
Cliché ASPCRF

Alix 3 février, 23:32

Chapeau, je connais un peu l'endroit, non pas au travers de discussions "du café du commerce" mais parce que j'habite en face. Concernant les tunnels, il y aura bien des solutions pour contourner cette problématique, pour preuve les réalisations à Londres et à Lyon. Il reste en dehors de cela, une belle surface extérieure à exploiter ! Je pense que vous n'habitez pas en face d'une voie ferrée ... Les gens des immeubles de la rue Teissier préféreraient certainement habiter en face d'un parc et n'ont malheureusement pas eu la chance d'en débattre !
Vous parlez de l'état "déplorable" du réseau ... il s'agit là d'un autre débat.

4 «je suis d'accord»

Chapeau 4 février, 01:04

Il s'agit là même du débat. Une ligne de transport est conçue pour faire du transport.
Les gens de la rue Tessier sont arrivés après la création de la ligne.

"j'habite en face", "je pense que" >> tout cela n'est justifié par des documents officiels. C'est que j'appelle le "café du commerce".

J'habite en face d'une école maternelle et je ne scande pas à tous les étages qu'il faut fermer l'école maternelle à cause des gamins qui pleurent, hurlent pour un oui ou pour un non à partir de 7h30 du matin du lundi au samedi...

Je suis à côté d'une autoroute, du RER et de la Grande Ceinture. Si je devais réclamer du silence, tout ces transports seraient supprimés...

Alix 4 février, 01:47

Je confirme que l'état des transport en commun et l'amélioration de leur qualité est un autre débat.

Et par ailleurs, il faut certainement être sourd pour ne pas faire le choix d'éviter une nuisance sonore. Et ce n'est pas la cour des comptes qui le dit, mais la santé publique !

3 «je suis d'accord»

Chapeau 4 février, 03:52

Dans quelle étude ?

dominique2 4 février, 11:21

Il n'y a pas que les Parisiens. Inutile de construire si ce n'est pas accompagné d'une offre de transports publics pour tous. On peut d'ailleurs aménager cette ceinture en la rendant verte, comme les trams modernes. Les transports en commun sont saturés, et ce sera pire encore, si on ne prévoit pas déjà de les développer.
On peut mettre des wagons ou un trolley avec toit de verre afin d'en faire de merveilleux moyens pour visiter Paris : les touristes adoreront.

12 «je suis d'accord»

guignard-hamon,claire .4 février, 13:10

Habitante du XIV°,à un endroit où la petite ceinture est très encaissée,j'ai plusieurs fois eu l'occasion de me promener sur les voies,notamment lorsque le CDQ a préparé ,en lien avec d'autres, une "nuit blanche" en 2009 (silencieuse, éclairée et respectueuse de l'environnement...) ; Lorsque l'on marche dans cet espace, outre le plaisir de voir la végétation de près,le plus extraordinaire c'est l'effacement des bruits de la ville,au profit de faune et oiseaux.
une promenade qui emmènerait du parc Montsouris à la Seine vers l'ouest,avec des accès faciles me paraitrait donc une bonne idée , avec aménagement des tunnels-fréquents sur ce parcours-(bistrots, sports, installations d'artistes,etc.):cela n'engagerait pas l'avenir de façon irreversible (retour possible à des liaisons ferroviaires légères quand on sera plus au point côté technique),et offrirait des balades possibles aux parisiens comme aux banlieusard proches,dans un cadre ferroviaire "valorisé" ,cf les gares restant à aménager,avec leurs escaliers de descente,les quais,etc. Moins on en fera sur les voies elles mêmes ,plus cela restera discret, mieux ce sera ,...jardins de proximité et velo-rails sur certains tronçons, pourquoi pas,mais en gardant un sentier bien identifié pour les seuls pédestres,qui souhaitent le rester en musardant sous les frondaisons .

11 «je suis d'accord»

Vinciss 4 février, 21:17

L'aménagement de la petite ceinture est la dernière de cette envergure pour réaliser une coulée verte qui relie les parisiens du sud à ceux du nord, ceux de l'est à ceux de l'ouest avec des circulations douces, des jardins potagers, des ateliers d'artistes sous les arcades des ponts et dans les tunnels, des gares transformées en maison pour les jeunes, en maison de l'envoronnement et mises à la disposition des assoc... Ni béton, ni bitume, du vert, de l'air, un poumon pour Paris et les Parisiens !

11 «je suis d'accord»

Alix 4 février, 21:47

Chapeau, Vous semblez ignorez que les transports ferroviaires provoquent des nuisances sonores et vibratoires, et que en vertu de l'article L 571-9, le Maire est tenu d'en prévenir les risques ; or compte tenu des constructions existantes, il s'exposerait à une sérieuse problématique !

Pour résumer, en tant qu'habitant du 19°, et comme les autres copropriétaires de mon immeuble qui se situe face à la petite ceinture, nous ne souhaitons pas la remise en service de trains : nous n'avons pas besoin de transports en commun supplémentaires, et nous ne voulons pas de nuisances générées par des trains en face de nos fenêtres.

Pourvu que la petite ceinture devienne plutôt un lieu de verdure, de balades, de rencontre et de culture, nous gagnerions tous en qualité de vie.

4 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 5 février, 01:56

Bonjour Alix,
vous ouvrez une porte très intéressante, pleine de perspectives ... c'est comme les tunnels, dites donc.
Monsieur le Maire du XIXe, qui ne pouvait pas ignorer qu'il existe une voie ferrée à cet endroit, et qui ne pouvait pas ignorer non plus que RFF proposerait fatalement un jour de la remettre en service (avant que les tunnels ne s'écroulent -sans doute), aurait sciemment lancé des programmes de constructions de logements dans la zone sujette aux nuisances précités. Et incité des habitants à s'y installer. ???
De ce fait, non seulement il n'aurait pas - selon vous - "prévenu les risques", mais il aurait fait en sorte de les aggraver ??? Contrevenant de ce fait, toujours selon votre affirmation, à l'article L 571-9, ?
Dites-donc, vous savez que c'est grave, ça ... ?
ça ressemble fort au scandale de l'amiante, dites donc, ce que vous nous contez là.
Vous nous la baillez belle, et je vais en suivre avec attention les rebondissements..

Pierre Moine 11 février, 20:45

Le syndrome NIMBY a encore frappé, d'accord pour bénéficier de transports mais surtout pas sous ma fenêtre ! Mais Alix, comment ferez vous pour faire taire les hordes de pietons, si la Petite Ceinture était transformée en promenade à bobos avec leur chien. De quoi regrettez les nouveaux tramways silencieux sur des traverses à semelles en caoutchouc silencieux. Cordialement

Alix 5 février, 11:58

Chapeau, en plus d'être sourd, vous êtes également aveugle : vous n'aviez pas vu que les trains ne passaient plus sur la petite ceinture depuis des années ?... Ah nostalgie quand tu nous tiens !
Revenons en au présent et au futur. La remise en circulation de trains ne fait pas de sens dans l'urbanisme actuel : le gain de temps serait dérisoire par rapport aux investissements que cela nécessiterait (incluant la protection des habitations existantes contre les nuisances !) alors que la ville a plutot besoin d'espace vert. La petite ceinture, qui est devenue un couloir écologique, est une réelle opportunité pour tous : parisiens, visiteurs, touristes, riverains ....."un poumon pour Paris"

Galtar 5 février, 17:57

Bonsoir Alix, votre argument est FAUX, la petite ceinture est certes plus utilisé sur sa majeur partie, mais dans le XVIIIe, un raccordement dit de l'évangile, pour le transport de FRET du port de Gennevilliers est relié à la PC... Passer par là et vous verrez... Cordialement

Galtar 5 février, 18:00

Toujours le raccordement de l'évangile, qui rejoint les faisceaux de la gare de l'EST.

Fantomas 5 février, 18:09

le rail est le plus fidèle allié de la nature - en tout point.
une fois le trafic rétabli on pourrais aménager les gares pas encore vendues par RFF en lieux de service mulitimodeaux.

11 «je suis d'accord»

alix 5 février, 21:01

Mais on n'a pas besoin de rétablir le trafic.

Chapeau 6 février, 17:56

Qui le dit Alix à part le café du commerce ?

Voici un train touristique proposé par le COPEF, ami de l'association Sauvegarde Petite Ceinture, RFF et SNCF dans le 12e en gare de Bel Air près de la Villa du même nom.

L'association souhaite la reprise de ces circulations ponctuelles pour permettre au plus grand nombre de découvrir la nature, les paysages, l'histoire de cette ligne ferroviaire.

Il faut donc conserver la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture sur ces 23km afin d'offrir aux parisiens des loisirs populaires et originaux grâce au train en permettant des aménagements dans les gares.

Cliché Bernard Chatreau, 30 septembre 2000

Alix 5 février, 20:55

Galtar,
je parlais du 19°.

Galtar 6 février, 14:05

Bonjour Alix, merci de votre précision..Juste une petite remarque, actuellement dans le XIXe, la futur gare ROSA PARKS du RER E se fait actuellement sur l'emprise meme de la PC, juste derrière l'ancien entrepot Macdonald en cours de reconversion.

Sandra 6 février, 13:11

Bonjour à tous. A ceux qui opposent la volonté et l'objectif de RFF et de la Ville de Paris, et qui citent des extraits sélectionnés des documents d'étude de l'APUR, en voici un particulièrement intéressant et parfaitement clair sur l'avenir de la petite ceinture dans le quartier de l'ourcq du 19e :
"RFF est partenaire de l'opération d'aménagement réalisée par la SEMAVIP à travers la cession de surlargeurs pour la construction de logements sociaux et en accession ainsi que pour la réalisation d'aménagements paysagers et la mise à disposition des voutes dans le cadre d'un projet de réhabilitation et de développement de l'activité artisanale... Quelques surlargeurs seraient achetés par la SEMAVIP et intégrés au périmètre opérationnel... Il est aussi prévu d'aménager un espace vert de proximité sur certains surlargeurs. Ils s'agirait de jardins partagés. La ville de Paris louerait les emprises et cèderait à une association la gestion du jardin."
Il n'y aucune place pour le tramway dans ce projet...!

5.1.2 Ourcq Jaurès

Relation du projet aux espaces de la petite ceinture

Le projet se développe sur les abords de la petite ceinture entre l'avenue Jean Jaurès et le canal de l'Ourcq.
Dans le cadre de ce projet RFF est partenaire de l'opération d'aménagement réalisée par la SEMAVIP à travers :
- la cession de surlargeurs pour la construction de logements sociaux et en accession ainsi que pour la réalisation d'aménagements paysagers,
- la mise à disposition des voutes de l'Ourcq dans le cadre d'un projet de réhabilitation et de développement de l'activité artisanale.

Le plan-masse du projet composé, de manière assez classique, un front bâti assez haut à l'alignement des rues de l'Ourcq et de Thionville et un traitement plus libre en intérieur d'îlot avec des hauteurs comprises entre R + 3 et R + 5.
Les emprises ferroviaires ne sont pas directement impactées par les nouveaux aménagements, exception faite de quelques surlargeurs qui seraient achetées par la SEMAVIP et intégrées au périmètre opérationnel.

Dans la portion au nord de la rue de Thionville, le bâti se développe à quelques mètres de distance de la petite ceinture qui passe ici en ouvrage aérien sur des voûtes maçonnées.
Ces voûtes font l'objet d'un ambitieux projet de requalification qui consistera à remettre en état les ouvrages et y installer des activités valorisantes capables d'apporter dynamisme et animation dans le quartier. C'est la première fois que ces espaces font l'objet d'un projet concret. Cela pourrait ainsi servir d'exemple pour d'autres espaces semblables de la petite ceinture, aujourd'hui très peu valorisés.
Un espace vert public sera aménagé en bordure de l'ouvrage et permettra entre autre de mettre en valeur les voûtes en rendant plus facile leur accès et leur insertion dans la ville.
Exception faite pour les difficultés techniques liées à la réhabilitation des voûtes, cette portion ne paraît pas poser problème.

Au sud de la rue de Thionville, les parcelles à bâtir étant adjacentes aux emprises ferroviaires, elles sont concernées par l'ensemble des contraintes liées à l'activité ferroviaire et notamment les servitudes de vue. Ainsi des droits de vues ont été accordés par RFF afin de pouvoir ménager des ouvertures sur l'espace de la petite ceinture. La composition ménage ici d'amples cours privatives du côté de la petite ceinture qui est ici un ouvrage aérien sur talus, surélevé par rapport au sol naturel et assez fortement végétalisé.

Cette configuration reproduit une attitude assez classique vis-à-vis de la petite ceinture qui consiste à la cacher plus qu'à la mettre en évidence. L'espace de la petite ceinture restera ainsi le privilège des quelques futurs habitants.
Dans le cadre de ce projet, il est aussi prévu d'aménager un espace vert de proximité sur certaines surlargeurs de la petite ceinture. Il s'agirait de jardins partagés.
Cet aménagement se ferait toujours dans le cadre de la convention 2004, selon un principe de réversibilité : la Ville de Paris louerait les emprises et céderait à une association la gestion du jardin.

7 «je suis d'accord»

Bruno 6 février, 13:44

Bonjour Sandra,

Vous n’avez pas bien lu. Je cite le document :

« Les emprises ferroviaires ne sont pas directement impactées par les nouveaux aménagements, exception faite de quelques surlargeurs qui seraient achetées par la SEMAVIP et intégrées au périmère opérationnel. »

Dans le cadre ce projet, il est aussi prévu d’aménager un espace vert de proximité sur certaines surlargeurs de la Petite Ceinture.

les aménagements prévus concernent les voûtes et certaines surlageurs. D’ailleurs, sur le plan, les voûtes figurent en jaune et les surlageurs concernées en vert. La double-voie ferrée figure en gris.

Les surlargeurs sont les bas-côtés d’une voie ferrée, c’est-à-dire les espaces qui entourent le gabarit de la voie ferrée (ici à double-voie), comme les talus.

Donc pas de problème pour faire circuler des trains ! ;-)

Bruno 6 février, 13:55

Au fait Sandra, juste une petite précision : la Petite Ceinture ne fait pas partie de la copropriété dans laquelle vous avez acheté un appartement. Mais chut, faut pas le dire trop fort ;-)

Galtar 6 février, 14:01

Bonjour Sandra, verdict le 14 février....RIEN n’est encore officiel !

Nicolarchitecte 6 février, 14:10

Bravo Sandra, vous admettez vous même qu’ils vont bétonner.... Bravo....!!!! Je cite : "la SEMAVIP à travers la cession de surlargeurs pour la construction de logements sociaux ..." Donc Il va y avoir du bétonnage....!!! C’est une honte....!!! Alors arrêtez avec vos jardins à deux sous... Il va y avoir un vulgaire square à crottes de chiens au milieu d’une forêt d’immeubles immondes sans âme....!!! Quelle belle MERDE l’urbanisme de l’APUR...!!!! ILS VONT BÉTONNER.... Pour se faire du fric sur notre dos, sans transports valables... écœurant...!!!!
En France, on a pas de pétrole mais on a des crottes de chiens..!!!!

Sandra 6 février, 14:48

Bonjour Nicol. Les crottes de chien c'est naturel... Ca fera de l'engrais (gratuit :-) pour la coulée verte !

Nicolarchitecte 6 février, 14:50

Voici l'exemple de la rue de Montempoivre qui est devenue un coupe-gorges sous la forêt d'immeubles de béton....!!! HONTEUX... C'est ça votre ville idéale ? Et la coulée verte a à peine la largeur d'une piste cyclable et une voie piétonne, le tout bitumé bien entendu...

Nicolarchitecte 6 février, 15:07

Voici la vue aérienne de la zone Montempoivre / Sahel, il y avait un espace gigantesque à aménager, magnifique, et sauvage... Tout a été gâché..!!! Ils ont construits au maximum laissé un mince filet vert de quelques mètres et tout de même aménagé un petit square avec toboggan.... RIDICULE, et BETONNAGE assuré...!!!
Je suis totalement contre cette façon d'uniformiser la Ville en laissant toutes liberté aux promoteurs... Vous avez vu également le résultat de l'Allée Darius Milhaud.... Alors que vous réclamez une allée verte entre le parc des Buttes Chaumon et la Villette. Avec votre raisonnement, il ne vous restera que 2 mètres de gazon et encore....!!!!

Nicolarchitecte 6 février, 15:09

Les crottes de chien à base de croquettes ne sont pas naturelles....!!! et je reste poli....

Sandra 6 février, 15:39

Nicol : Merci pour votre humour :-)

C.Vogt 6 février, 16:33

Les ponts et les tunnels existants encore sur le parcours de la Petite Ceinture devraient être peints (ponts en vert clair et tunnels en une couleur très claire et très lumineuses) et entretenus régulièrement. Des oeuvres d'art peuvent rendre les tunnels, libre de circulation, plus vivantes et une lumière douce permanente sera sécurisante dans les tunnels.
Pour garder la mémoire ferrovière de la Petite Ceinture on devrait laisser les rails sur tout le parcours de la Ceinture (exemple v. dans le parc Martin Luther King du 17e arrondissement) avec des traverses couvertes de sable pour qu'ils ne moisissent pas à l'air libre.Il faut aussi voir qui entretient quoi si ce n'est (pour l'instant au moins) pas RFF, le propriétaire.

Chapeau 10 février, 16:30

Lors des présentations en réunion publique, l'Apur et RFF soulignent la dégradation et incidents relatifs à l'usage illégal des tunnels : ordures, bagarres...

Ce qui m'épate, c'est que ces tunnels sont saccagés alors que leur accès est difficile.
> Qu'est ce que ce serait si l'accès en était plus aisé ?!

Alix 6 février, 20:49

Chapeau,
Parfois vous sortez un peu de votre café du commerce !
Cela pourrait etre une bonne idée. Mais cela reste un train de technologie "ancienne", avec des de nuisances sonores et vibratoires. Et quid de la promenade ? Le train touristique pourrait être la solution pour les tunnels.

Bruno BUREL 7 février, 10:43

Proposition pour l'aménagement de la Petite Ceinture dans le 19ème arrondissement :
Une passerelle entre "Rosa Parks" et "Rosa Bonheur"

2 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 7 février, 13:45

Tant qu'à faire, prolongeons-là jusqu'à Luxembourg !

Bruno BUREL 8 février, 09:49

Le tunnel des Buttes Chaumont surplombé par le chalet-restaurant dans l'axe de la voie et nommé aujourd'hui "Rosa Bonheur".

Bruno BUREL 8 février, 09:51

La nouvelle gare "Rosa Parks" en construction au nord de l'arrondissement.

Gilles Jardinier 8 février, 10:24

Bonjour Bruno,
J'ai bien compris, veuillez excuser l'humour facile. ... Vous-même faisiez référence à ce bon vieux Karl ...
Votre texte est très bien, mais, pour moi (en tous cas), il manque de composante "Biodiversité". (un des 4 titres de cette concertation)

Diego 7 février, 12:51

Un espace d'agriculture urbaine sur tout son pourtour, la ville de demain :
http://www.metropolitiques.eu/Quand...

4 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 7 février, 13:57

Diego, je ne sais plus si tu étais à Strasbourg ?

Gilles Jardinier 7 février, 17:35

Pour toi, Biego :
11 et 12 Octobre 2012 - Colloque à Strasbourg : " Villes jardinées et initiatives citoyennes "
En savoir plus : http://villesjardinees2012.jardinon...
et http://jardinons-ensemble.org/spip....

Bruno 9 février, 15:13

Bonjour,

Le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), voté le 25 octobre 2012 par le Conseil Régional, est disponible sur le site de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAURIF) : http://www.iau-idf.fr/debats-enjeux/le-schema-directeur-de-la-region-ile-de-france-sdrif.html.

Le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif)évoque la Petite Ceinture de la manière suivante (source : document 2-Defis_Projet_spatial_Objectifs.pdf, page 136) :

« L’armature historique de ports urbains et de sites ferroviaires, parfois dégradés et sous-utilisés, est disponible notamment en cœur de métropole entre Paris intra-muros et l’A86.

Pour jouer un rôle alternatif au mode routier dans l’approvisionnement de la ville mais également dans l’évacuation des déchets, ceux-ci devront être préservés, modernisés et mis en réseau grâce aux interfaces entre domaines routiers, ferroviaires et fluviaux.

La Petite Ceinture mérite de conserver sa vocation fret. Pour ce faire, toute autre aménagement devra être réversible et précaire.

Enfin, l’urbanisation dans leur environnement immédiat devra être compatible avec l’activité de ces sites.

L’intervention de la puissance publique pour préserver ou reconquérir ces emprises foncières, dégradées voire polluées et parfois sous exploitées, est indispensable pour éviter leur aliénation, voire leur disparition alors que leur nécessité est dorénavant avérée pour répondre aux exigences du développement durable. »

On comprend mieux pourquoi la Région Île-de-France n’a pas été conviée à cette "concertation" municipale.

9 «je suis d’accord»

Bego 9 février, 16:31

Ce qui manque le plus à Paris par rapport à d’autres grandes métropoles ce sont les espaces verts et des endroits de proximité pour pratiquer un sport. Pour moi, c’est le besoin no1 pour des gens qui habitent une grande métropole. Donc, rendez-vous pour courir ou pour marcher ou pratiquer des gyms calmes

7 «je suis d’accord»

Chapeau 10 février, 16:25

Chacun a son besoin numéro 1. Or dans une métropole, les priorités sont :

- travailler
- se déplacer
- se loger
- se nourrir

Tout ce qui peut se rajouter à cette liste est pertinent et reste un plus pour le cadre de vie.

Sur ces 4 points, je ne suis pas sûr que l’on ait résolu les difficultés.

Un exemple : vendredi soir 23h à Saint Lazare, quais et trains bondés sur la ligne 13 alors qu’il n’y avait aucun problème...enfin presque !

Emmanuel 10 février, 21:30

Il semble venu le temps de se mobiliser face aux associations qui luttent pour le rétablissement du transport ferroviaire (train de fret, TGV, train...) sur la Petite Ceinture. Si vous voulez agir en association, alors créons l'Association "Sauvons la Coulée Verte de la Petite Ceinture" ! Envoyez votre e-mail à espacenaturesurlapc@gmail.com

6 «je suis d'accord»

Alix 12 février, 00 :30

Pierre Moine,
la PC est deja empruntée par divers promeneurs, les bobos à chiens et les autres …..

Catherine BE 12 février, 19 :05

Création d'un sentier GR sur la petite ceinture :
Afin de préserver la biodiversité de la petite ceinture, tout en conservant son caractère ferroviaire, l'idée serait de transformer au moins en partie la petite ceinture en sentier Grande randonnée, à l'échelle de la métropole en la reliant aux deux Bois parisiens, et au-delà. Il s'agit de s'inspirer du GR 2013 réalisé au niveau de la métropole marseillaise. Cette approche a le mérite d'abolir la distinction entre le 'naturel préservé' et les espaces « humanisés. Le GR pourrait en particulier être compatible avec des modes de transports légers tels qu'ils sont envisagés aujourd'hui sur une partie de l'itinéraire. L'intervention d''artistes marcheurs' pour concevoir les itinéraires, les faire visiter avec leurs regards d'architectes, philosophes, poètes,… permettrait également d'enrichir l'ouverture de la Petite ceinture à d'autres publics. Le GR 2013 a été conçu comme « un musée en plein air » où « l'œuvre serait le chemin ». La préservation de l'état « naturel » de l'emprise doit être recherché afin de ne pas produire une promenade saturée, comme peut apparaître la promenade plantée (le long de l'avenue Daumesnil). Ce sentier semi urbain et métropolitain serait une balade au sein de zones denses et urbanisées, mais aussi au travers des deux grands espaces boisés des Bois de Vincennes et Boulogne, voire au-delà, en incitant les promeneurs à franchir la barrière du périphérique. Une nouvelle manière de découvrir la métropole, un itinéraire qui invite au rêve, à la découverte tout en incitant le plus grand nombre à la marche. Une des manière les plus légère d'aménager la petite ceinture permettant la mise en valeur de ce patrimoine exceptionnel tout en le préservant.

3 «je suis d'accord»

Aménagements

Quels projets urbains au service des parisiens et de la métropole proposeriez-vous ?

Sophie Animatrice 13 janvier, 09:32

Ce nouveau débat s'ouvre. N'hésitez pas à contribuer !

Bruno 13 janvier, 10:16

Bonjour,

Pourquoi je ne peux plus accéder aux messages que j'ai publiés sur ce site. Que les pages concertant une question posée soient "gelées" au bout d'un certain délai pour laisser la place à de nouvelles questions, pourquoi pas, mais il devrait être possible de consulter les interventions des uns et des autres sur les précédentes questions posées, même s'il n'est plus possible d'intervenir sur ces questions.

L'outil de gestion de contenu SPIP qui vous utiliser pour gérer ce site ne le permet pas ?

Bien cordialement.

Sophie Animatrice 13 janvier, 10:35

Tout à fait d'accord ! Nous cherchons la solution sous SPIP ou d'une autre manière. Cordialement

Sophie Animatrice 14 janvier, 10:49

Bonjour, les messages postés au sujet des précédents débats sont bien en ligne. Vous pouvez encore les consulter mais les contributions sont désormais attendues sur de nouveaux sujets que nous vous invitons à consulter.

Chapeau 13 janvier, 10:08

Je suis désolé de polluer cet espace mais pourquoi la rubrique "déplacement" n'est elle plus consultable à défaut de contribuer au débat ?

Les internautes qui découvriront le site ne pourront donc pas avoir accès au débats qui ont eu lieu ?

Pour un espace qui se prétend être démocratique, on n'encourage pas les citoyens à donner leur avis vu qu'ils ne peuvent plus consulter celui des autres.

8 «je suis d'accord»

Sophie Animatrice14 janvier, 10:47

Les débats précédents sur l'identité de la Petite Ceinture, le ferroviaires et les déplacements sont désormais fermées mais sont bien visibles en ligne. Vous pouvez toujours les consulter, mais il n'est plus possible de voter ou de les commenter. Merci de votre compréhension !

Romain Paris14 janvier, 18:22

Le fait de lancer un débat dans une rubrique pour le refermer aussitôt, alors que le débat général est prévu pour durer plus d'un mois, sous pretexte qu'un grand nombre de personnes soient déjà intervenues n'est pas acceptable. Bon, du coup, les thèmes continuent d'être développés dans d'autres rubriques, mais cela ne fait pas très sérieux.

Sophie Animatrice 13 janvier, 10:33

Pour répondre aux questions de Chapeau et Bruno : nous souhaitons poursuivre le débat en le renouvellement autour d'autres questions qui sont au cœur des échanges ayant également lieu entre les décideurs. La concertation a vocation à éclairer ces discussions. Nous avions annoncé la fermeture de certaines questions et l'ouverture d'autres, ce que nous faisons aujourd'hui. Cependant, vous avez raison, il est essentiel de voir les contributions des précédents débats. D'ici demain nous aurons trouvé la solution technique... En attendant je vous remercie de votre compréhension !

Chapeau13 janvier, 10:43

"nous souhaitons poursuivre le débat en le renouvellement autour d'autres questions qui sont au cœur des échanges ayant également lieu entre les décideurs."

Ne serait-il pas légitime que les citoyens s'expriment sur cet espace et que la réunion de synthèse prenne en compte les avis formulés par les différents parleurs (et citoyens) plutôt que de discuter des avis des décideurs dont PERSONNE n'a les échos ?
Je rappelle dans ce document de la Ville de Paris, le principe originel de cette concertation. Elle devait permettre aux citoyens de décider de l'avenir de la

Petite Ceinture ferroviaire. Ce devait être les avis des citoyens qui devaient primer.

Merci ceci dit de prendre en compte les propositions concernant l'accessibilité aux internautes des anciennes questions.

Syl20 13 janvier, 14:57

- Un grand axe exclusivement réservé à la circulation douce (si possible prolongé à l'Ouest pour terminer la boucle).
  - Un jardin & terrain de jeu de proximité qui traverse tout Paris !
  - Un espace au calme & relativement peu pollué
  - Une trame verte permettant la création de couloirs écologiques (d'où la nécessité de rejoindre les bois de Boulogne et Vincennes)
  - Une chance & responsabilité historique qui ne se renouvellera plus !

9 «je suis d'accord»

Galtar 13 janvier, 17:56

Bonsoir syl120... _Un grand axe ferroviaire réservé à la circulation des trains, de type T 4 et FRET léger pour la déserte de l'Est comme au sud vers les Gobelins... _Un espace peu pollué par les trains, car si une portion est utilisé pour le tramway, il sera silencieux ; pour le transport du FRET, des OFP (opérateurs ferroviaires de proximité), utiliserons des locomotives comme les BB 75000 ou 60000... _Une boucle ferroviaire de 23 km permettent la création d'emplois dans le transport voyageur et marchandise...(d'ou la nécessité de rejoindre le nord, des Batignolles jusqu'à Balard dans le sud de Paris) _Une chance et responsabilité pour un véritable grenelle de l'environnement pour sauver la PC qui se renouvellera plus !

bertille 13 janvier, 23:35

excellentes idées ! enfin !

Carohanh 14 janvier, 19:27

Bonsoir Sylvain et Galtar,
Personnellement j'aimerais dire que je ne suis pas enthousiasmée par le passage de locomotives diesel le long de la PC, ça doit consommer qq litres au km, ce n'est pas écologique.
D'autre part, le fret c'est du commerce. On peut proposer tout ce qu'on veut comme offre, s'il n'y a pas de besoin, il n'y aura pas de client. Bref, j'aurais du mal à considérer cela comme un progrès.
Il y a de la verdure, il faut la conserver. On a beau dire qu'il y a déjà plein verdure

partout à Paris, cela reste très concentré sur certaines zones et ne doit pas représenter tant que cela par parisien. Je ne sais pas pour le 20ème, mais je trouve que mon quartier du 19ème s'est beaucoup embelli et j'aimerais que cela continue en ce sens.

Galtar 14 janvier, 21:20

Bonsoir carohnanh, je pense que sylv20 partage le meme point de vue que vous, qui est une coulée "verte"... Ce que je suis contre, qui moi, c'est vrai de garder une vocation ferroviaire de la PC..Comme, j'ai dit et redit, les nouvelles locomotives "diesel électrique" de la SNCF, (BB 60000 et BB 75000), ne polluent guère...Une coulée "verte", n'est pas un projet au service des parisiens...Vous qui travaillez à la RATP, vous devez savoir, que déjà, prolonger une ligne de métro, tramway, coute très chère...La PC, si elle réactiver pour un transport voyageur ou FRET léger, permettra de rendre service vraiment aux parisiens, et à la métropole. Une coulée "verte", ou promenade ne rend service a aucune personne, ne crée pas d'emploi, demande beaucoup d'entretien, la faune et la flore risque elle meme d'etre menacer par les nombreux aller/venu des promeneurs... Et en hiver ? Par temps froid comme maintenant ? Vous irez dans ce lieu de promenade ???...Je pense qu'il attirera surtout dès le soir des SDF, individus en tout genre qui pourront peut etre nuire a votre tranquillité... Cordialement.

Carohanh14 janvier, 21:41

Bonsoir Galtar,
J'écris en tant que riveraine du 19ème plutôt qu'employée des transports public. Le problème du fret est que le gain sera nul si la marchandise doit être transférée sur camion avant d'atteindre son point de destination final. Or il n'y a pas beaucoup de connexions à la voirie, ce qui limite l'acheminement direct aux clients potentiels. Je n'aime pas les camions de livraison le long de la chaussée, mais j'admets que j'ai rarement vu plus pratique qu'un hayon et un bon vieux transpalette pour décharger en ville.
Actuellement, il ne traîne pas tant que cela de SDF, plutôt des riverains alors que la PC est laissée dans un état de joyeux abandon.
Du coup, je me dis que d'aménager plus proprement ne peut pas faire de mal...
Bonne soirée !

Galtar 15 janvier, 14:39

En tout cas, seul RFF aura le dernier mot pour tout cela... Propriétaire de la PC...Un équilibre est toujours possible pour ceux ou celles qui sont pour la vocation ferroviaire et ceux et celles qui veulent une coulée "verte".... Bonne journée à vous.

Outlandos d'Amour 13 janvier, 22:01

Le maintien à n'importe quel prix de la vocation ferroviaire du site. Il serait préférable que la possibilité de faire circuler du matériel lourd soit maintenue afin de rendre sa polyvalence à la plate-forme, en gardant le gabarit UIC des voies. Cela supposerait bien entendu son électrification mais en ménageant des murs anti-bruit et d'autres dispositifs du même genre, ainsi qu'en préservant la végétation très particulière du site. Les gares

seraient réhabilitées et dotées d'ascenseurs pour accès vers et depuis la voirie.
L'idée consisterait à mettre en place un transport interurbain rapide, avec relativement peu d'arrêts, faisant se joindre deux villes de la proche banlieue (< 20 km) en passant par la Petite Ceinture, les correspondances étant principalement assurées à ses points de contact vers les lignes existantes à commencer par la ligne C du RER. Il faudrait réhabiliter aussi l'est de la ligne dans le même objectif de correspondances avec les lignes au départ des gares de l'Est, du Nord et Saint-Lazare.

7 «je suis d'accord»

Chapeau 14 janvier, 08:40

Les gares ne sont pas indispensables dans leur intégralité en cas de réutilisation pour un usage de type tramway. Une mixité d'usage pour celles-ci est possible.

Les exemples du T2 ou du RER C le prouvent : une partie ferroviaire est conservée à l'image de la gare d'Henri Martin. L'autre partie de la gare sert de restaurant.
Sur le T2, la gare des Coteaux a été reconvertie en espace d'animation pour les riverains. *Cliché ASPCRF*

> Celle de Suresnes servira d'ici quelques semaines à accueillir le musée de la Ville du même nom.

Bertille 13 janvier, 23:34

de la verdure , un espace pour les piétons et les vélos ....on est trop serrés dans nos appartements .... de l'air !

14 «je suis d'accord»

Chapeau 14 janvier, 08:43

Paris dispose de 450 parcs et jardins, 2500 hectares d'espaces verts, les bois de Boulogne et de Vincennes, la coulée verte de la Bastille (quelques kilomètres déjà...)

Demandez aux habitants de Seine Saint Denis s'ils ont autant d'espaces verts que les parisiens qui ont tous un cancer du poumon (où qui vont en voir s'il n'y a pas de coulée verte)

Liliane 14 janvier, 09:44

Une piste cyclable à l'abri des voitures serait très certainement très utilisée et beaucoup plus écologique et originale que des caténaires dans les jardins publics. Elle pourrait être agrémentée d'espaces verts lorsqu'il n'y a pas de tunnels. son exclusion des autres moyens de transport lui assurerait une sécurité optimum

12 «je suis d'accord»

Chapeau 14 janvier, 22:54

Proposer un usage de transports en communs électrique au service des parisiens ET des franciliens tout en conservant l'aspect verdoyant et naturel de la Petite Ceinture ferroviaire, c'est possible et déjà mis en pratique sur le T2. La preuve en image, cliché ASPCRF.

Par ailleurs, vu l'intérêt suscité par ce sujet, l'association Sauvegarde Petite Ceinture propose aux citoyens une soirée projection-débat au cinéma La Clef ce mardi 15 janvier 2013 dès 18h45.

A 19h, le documentaire "La belle aux voies dormantes", répertorié sur ce site de "concertation" sera projeté. L'entrée est de 6€.
A partir de 20h, l'association animera un débat sur le film en présence des réalisateurs et la Petite Ceinture ferroviaire.

Pour se rendre au Cinéma La Clef :
En métro : station « Censier-Daubenton » (ligne 7), sortie « Rue Daubenton ».
En Bus : bus 47, Descendre à l'arrêt « Censier - Daubenton ».
En RER : prendre le RER C et descendre à « Paris Austerlitz », puis emprunter la rue Buffon le long du Jardin des Plantes.

GATTEGNO 14 janvier, 10:16

Paris, c'est à dire les parisiens, dispose d'une chance exceptionnelle sous la forme d'un espace libre intramuros inséré dans le tissu urbain et les habitations. Soyons inventifs, originaux, montrons aux autres capitales que nous savons rendre Paris encore plus attractif. Ce n'est pas en reprenant de vielles idées datant de plus de 100 ans du temps de la locomotive à vapeur dans un Paris qui n'existe plus, que le Paris de 2013 (et la vie de ses habitants) va s'améliorer. Il faut faire preuve d'imagination et saisir cette chance unique de pouvoir disposer de promenades ecologiques, de pistes cyclables intramuros completement isolées de la circulation, de lieux de rencontre, bref du convivial. Dire que Paris dispose d'assez voire trop d'espaces verts est ce bien raisonnable voire honnete. Dire qu'il faut transporter du materiel lourd par voie ferroviaire dans Paris depasse l'entendement et la raison !. Cet espace doit être rendu aux parisiens, il ne faut pas rajouter un énieme tram sur un tracé ferroviaire obsoléte dont la conception date de plus de 100 ans abandonné depuis des dizaines d'années car inutile.

12 «je suis d'accord»

saraly 14 janvier, 11:21

Tracé obsolète ? La ligne de bus 26 qui suit en gros le parcours de la PC sur 4km entre Porte de Vincennes et les Buttes Chaumont est la troisième ligne de bus la plus fréquentée sur le réseau RATP. Il n'y a d'ailleurs aucun tram à ce jour qui traverse Paris (les deux lignes T3a et b font le tour de Paris en rocade et ne traverse pas la ville), ce ne serait donc pas un ènième tram.
De plus les promenades et pistes cyclables dans des tunnels de plus de 1km c'est pas franchement intéressant ni sécurisant.

Chapeau 14 janvier, 23:03

Je rejoins Saralys sur ses propos.

Je rajouterai que Paris, ce sont des parisiens DANS l'une des premières régions économiques d'Europe qu'est l'Ile de France. Le RER C, ce n'est pas que pour Paris et ses parisiens.
Je vous invite à lire attentivement les documents officiels de la Cour des Comptes, RFF, la RATP, la SNCF qui ont été publiés sur ce site par différents parleurs, membres ou non de l'association.

Si l'urgence dans Paris est de mettre des buvettes dans les tunnels de plus de 1km...c'est loin d'être attractif, je pencherais à titre personnel pour du ridicule.

On peut rendre attractif la capitale par plusieurs moyens, notamment en faisant circuler des trains de découverte de la Petite Ceinture ferroviaire. Un cliché ASPCRF du succès rencontré lors des trains organisés avec l'association Sauvegarde Petite Ceinture, RFF, SNCF.

Saraly 14 janvier, 12:07

Il faut installer un tramway sur la section nord-est entre Rosa Parks et Porte de Vincennes afin de désengorger la ligne de bus 26 (troisième en terme de fréquentation sur le réseau RATP) et d'offrir une desserte nord-sud fiable et rapide pour les habitants du centre du XIXème et du XXème, peu desservis en moyen de transport rapide (métro, tram et rer) et mal connectés avec le reste du réseau. Mais aussi de relier plus facilement le nord-est avec le 93. Pour le moment on est obligé de prendre le RER B ou la ligne 13, et donc de rejoindre le centre ou l'ouest de Paris.
Pour les riverains sur la partie XIXème notamment qui seraient très proches du nouveau tramway, il faudrait peut-être proposer une aide financière pour des travaux d'isolation sonore et l'ajout de double vitrage. Installer des murs végétalisés aussi. Et au pire rajouter des caissons d'isolation (peut-être transparents ?). Comme le tramway ne traversera pas la chaussée (on peut d'ailleurs interdire la traversée des voies avec des portes glissantes basses comme sur la ligne 13), il n'y aura pas besoin d'utiliser le son de cloche. Le bruit sera donc réduit au seul bruit de déplacement du tramway (bien plus faible que des voitures et des bus). Personnellement j'ai grandi à 15m d'une station de la ligne T1 pendant plusieurs années (à cet endroit la ligne passe même à moins de 3m des habitations) et je n'ai pas le souvenir de désagréments liés au bruit.
Aux abords du tramway quand les surlargeurs sont assez grandes, on pourrait installer des jardins partagés, notamment pour les écoles proches du tracé.

Il faudrait aussi valoriser l'histoire de la petite ceinture et des quartiers traversés. Par exemple en mettant des photos des anciennes stations sur les quais des futures stations du tramway. Pourquoi pas créer un musée de la petite ceinture ou de l'histoire du Paris populaire dans une ancienne gare. Si c'est compatible (je ne connais pas les caractéristiques techniques donc ce n'est qu'une idée) peut être faire passer des anciens trains sur la nouvelle ligne de tramway pendant les week end et vacances.
Sur les parties où il n'y aura plus de vocation ferroviaire, il faudrait conserver les rails et proposer des vélo-rails à la location.

Les anciennes gares devraient être aménagées en lieux publics, comme des musées, restaurants, librairies... Certains murs pourraient être décorés par des graffeurs ou des peintres de rue (encore une fois sur le thème de la petite ceinture et de l'histoire du train à Paris).

5 «je suis d'accord»

Carohanh 14 janvier, 19:11

Bonjour,
J'aimerais nuancer l'éventuelle rapidité du tram en petite ceinture si la ligne 8 était ainsi prolongée.
La vitesse d'une ligne de tramway s'envisage en effet sur l'ensemble du tracé : on ne peut pas rouler lentement sur une moitié du tracé et vite sur l'autre, au risque de déséquilibrer le trafic. S'il y a un ou plusieurs goulot(s) d'étranglement, cela impactera ainsi l'ensemble de la ligne.
Or, la vitesse ciblée est de 18-19 km/h sur le tronçon T8 déjà en construction. Il n'est pas gagné d'obtenir beaucoup plus rapide dans le cadre d'un éventuel prolongement au niveau de la PC (à titre de comparaison, le T3 roule à 17km/h), n'attendez pas de miracle en terme de rapidité !
Sur wikipedia, il est indiqué que le coût estimé pour un prolongement entre la future gare Rosa Park et la porte de Vincennes est évalué à 260 millions d'euros pour 6,5 km.
En outre, il existe une hypothèse plus récente de prolongement de la ligne 8 : dans une étude réalisée par l'Atelier parisien de l'urbanisme en mai 2012, une autre hypothèse évoque la possibilité d'un prolongement au sud-ouest de la gare Rosa Parks, vers le quartier de la gare de l'Est. Elle se ferait dans le cadre du réaménagement de la zone élargie Paris nord-est, desservant la station de métro La Chapelle de la L2 pour se terminer à la gare de l'Est.

4 «je suis d'accord»

Chapeau14 janvier, 23:12

"le T3, le tram le plus cher de France", c'est le titre d'un article du JDD.
Le T3 roule à 16,5Km/h(Cour des Comptes) et non à 20Km/h comme prévu par la RATP et la Ville de Paris.

En terme de sources, il y a eu meilleure référence que Wikipédia par rapport à la RATP, la Cour des Comptes, RFF, SNCF, Systra...

> http://www.lejdd.fr/Ecologie/Actual...

saraly14 janvier, 23:49

J'ai regardé cette étude de l'APUR sur le quartier de la gare de l'est, ce prolongement envisagé c'est une phrase avec un "peut-être" en fin de document. Juste un mec qui a proposé une idée comme ça, comme nous tous sur ce forum.
A l'inverse le prolongement du T8 sur la PC et son intérêt (il y a plusieurs cartes assez parlantes d'ailleurs) sont détaillés longuemment dans les deux études de l'APUR sur l'aménagement de la PC, en plus de différentes études réalisées par RFF et RATP (certaines personnes ont mis des liens, c'est comme cela que j'en ai eu connaissance) dont une qui date de 2000, et qui montre l'intérêt d'une desserte reliée au T8 plutôt qu'un tracé s'arrêtant à Rosa Parks.

Vincent Degove 15 janvier, 12:06

J'aimerai proposer un projet original pour la petite ceinture. L'idée est la suivante : proposer des logements étudiants aménagés dans d'anciens wagons de la SNCF que l'on fait venir sur la petite ceinture. On pourrait faire venir des wagons à plusieurs endroits de la petite ceinture, chacun proche d'une ancienne gare qui pourrait alors accueillir les infrastructures communes de la "petite résidence universitaire".

Ce projet s'inspire de deux réalisations : l'aménagement de conteneurs en chambres au Havre, et l'utilisation de wagons comme logements d'urgence pour les sans abris par la SNCF près du pont Cardinet. Ce projet osé serait intéressant pour plusieurs raisons :
- il serait utile pour répondre à un des problèmes majeurs de la collectivité parisienne, le logement. Il pourrait être réalisé relativement rapidement, répondant à l'urgence de cette question. Le coût de l'opération, comparé aux opérations immobilières classiques, serait peu élevé, en recyclant intelligemment les wagons et anciennes gares.
- il rappellerait l'héritage ferroviaire du lieu.
- cet aménagement peut être réversible et temporaire, si l'on décide de changer l'usage du lieu.
- En formant des bouchons ponctuels limitant le passage sur le reste de la petite ceinture, il préserverait la biodiversité de la friche actuelle.

Plus concrètement :
- Pour les "chambres", on peut utiliser d'anciens wagons-couchettes, avec un étudiant par compartiment. Plusieurs options de réaménagement sont possibles, avec des coûts différents :

* il faut aménager chaque compartiment en "chambre" : lit, rangements, bureau
* il faut de toutes façons faire venir de l'électricité jusqu'aux wagons, donc sur la petite ceinture.
* pour la question des sanitaires, soit les étudiants utilisent uniquement ceux de la "gare" ce qui économise les aménagements liés à l'eau, soit on raccorde les wagons au réseau (compliqué) soit on garde des toilettes chimiques ou sèches (prix d'entretien élevé)
* l'isolation sonore et thermique des wagons est mauvaise. On peut soit choisir de laisser tel quel, soit la refaire.

- On pourrait rassembler les infrastructures communes dans les anciennes gares encore en place pour limiter le coût du projet : cuisines communes, salles de bains, espaces communs. Toutefois, vu l'état actuel des bâtiments, les normes de sécurité actuelles, le fait qu'il faille raccorder aux réseaux publics d'eau, d'assainissement, d'électricité, de communications, etc, de gros travaux seraient à prévoir (peut-être même faudrait-il construire à neuf), composant l'essentiel du coût de la réalisation.

Un wagon contient de 8 à 10 chambres, si on fait venir à chaque résidence six wagons, cela fait un potentiel de 50 à 60 étudiants par spot choisi, soit l'hébergement proposé par une petite résidence étudiante à moindre coût.

J'aimerai éventuellement, avec de jeunes amis architectes et urbanistes, proposer un projet plus construit autour de cette idée, à qui puis-je m'adresser et pensez-vous que ce projet soit intéressant ?

2 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 15 janvier, 18:44

Ce message est la suite de la question sur la nécessité de conserver la plateforme ferroviaire, et une réponse à des intervenants ; mais elle est contient également des éléments de réponse à la question quels projets urbains pour la Ceinture... Rien que la question est déjà tendancieuse d'ailleurs, on voit bien "l'idée unique" de la Mairie du jardin... Mais méfiance, les promoteurs ne sont pas loin....!!! Pour moi il est hors de question d'imaginer construire quoi que ce soit, sauf rénover les gares existantes en espaces d'exposition ferroviaires. Il faut conserver intégralement la plateforme pour pouvoir la réutiliser dans le futur en attendant un vrai projet de transport. Les espaces plus larges sont déjà des jardins....

Réponse à Marcel pour la question : La vocation transports de la Petite Ceinture doit-elle être conservée là où son utilité ferroviaire n'est plus avérée ?

...Marcel, permettez moi de vous répondre suite à votre virulente diatribe contre les "écolos bobos"...!!!

Tout d'abord, il me semble abusif de traiter tous les parisiens de bobos nantis qui roulent en 4x4... Imaginez-vous vraiment tous les parisiens comme tels ?

Les privilégiés ne-sont-ils pas justement les habitants le long de la PC ? Et la Petite Ceinture n'appartient-elle pas à tous les parisiens...???!!! Qu'elle soit aménagée en promenade avec ou sans tram-train elle restera un havre de verdure... Et cette mise en valeur du lieu donnera justement une plus value immobilière très très importante à votre logement...!!! Vous en tirerez donc profit... Je n'ai malheureusement pas la chance d'habiter ni sur la Ceinture ni sur un sur un jardin...!!! Et le dimanche je prends le métro pour aller au bois de Vincennes tout simplement...!!!! Personnellement, j'habite à 500 m du périphérique et je ne peux ouvrir ma fenêtre, même le week end, à cause du bruit sifflant perpétuel...!!! Vous vous rendez compte de la nuisance de la voiture...!!! Et personne n'ose aborder le sujet... Franchement un tram-train dans un jardin est de loin plus convivial que n'importe quel boulevard parisien...!!!! Regardez le résultat sur le T2, c'est super, il y a des potagers le long de la ligne verdoyante...

Est-ce un luxe de quitter le centre de Paris en métro...? Figurez-vous qu'avec le train on peut même aller beaucoup plus loin pour pas grand chose...!!! Prenez donc le train à la gare de Lyon pour aller à Fontainebleau...!!! simple et franchement pas cher... Pas besoin de partir à 100 km en 4x4...!!! Et quand bien même vous voudriez vous échapper en voiture... Un voyage en R4 est toujours possible et à la portée de toutes les bourses...!!! Mais si vous préférez vraiment taper le ballon le dimanche sur ce mince filet de quelque mètres... Ne vaudrait-il pas mieux aller au bois de Vincennes. Je pense que vous n'avez pas saisis que le tram n'est pas incompatible avec un jardin bien au contraire...!!! Les espaces présentent diverses largeurs et sont difficilement utilisables en tranchées, tunnels et viaducs... En revanche près des anciennes gares de marchandises ou bifurcations, il est évidement possible d'aménager des jardins plus spacieux, sur le thème du jardin ferroviaire par exemple...

Au sujet des transports circulaires autour de Paris, malheureusement les choix sont souvent politiques... Un tramway sur les maréchaux est une bien plus belle vitrine que ne l'aurait été la réouverture de la PC....!!! mais cela a un coût... Il est vraiment dommage de ne laisser le choix qu'entre le tramway des maréchaux et rien d'autre... Il fallait garder les deux projets, comme Météor et Eole qui ont tous deux été conservés... RATP contre SNCF... Lorsque l'on regarde le maillage des tramways du Paris des années 1920, on constate sa densité et qu'il longe souvent le métro aérien, preuve de la complémentarité des réseaux en fonction du tissage et maillage dans la ville... Il faut à tous prix conserver la chance de joindre tous les bouts, quitte à laisser une seule voie, utilisable pour des trains historiques de bout en bout...!!! et éventuellement rouvrir la Ceinture dans le futur entièrement. Tôt ou tard, nous auront besoin d'elle entièrement et il faudra boucler la boucle...!!! N'oublions pas qu'une bonne partie de la PC est toujours utilisée par le RER C....!!! pourquoi s'être arrêté là... En plus elle aurait plus d'utilité en transport pour les parisiens qui travaillent 5 jours sur 7 en général ; seuls les

deux jours restants peuvent être utilisé à la balade... Et pourquoi n'aurions nous pas droit à cette balade dans la ville lorsque l'on se rend au travail en tram-train ? L'intérêt de ce long chemin sinueux est justement ce voyage perpétuel dans la ville, cette découverte de l'envers du décor, et si on la tronçonne en morceaux, cela n'aura plus aucun intérêt....!!! N'avez-vous jamais voyagé sur la Ceinture ? et bien moi si, et c'était merveilleux de découvrir Paris d'une autre façon, d'osciller de quartier en quartier au grès des voies, entre viaducs et jardins, tantôt au-dessus de la ville, parfois au-dessous et de surgir au coeur des ilôts... Un voyage inoubliable... Avec le sifflet ferroviaire bien sûr...!!!

Regarder aujourd'hui la circulation dans la ville et la densité qui s'accroit, toutes les rocades sont totalement saturées...!!! Le Périph, une horreur semaine et WE compris...!!! La Francilienne, surchargée...!!! l'A86, bouchée à toute heure... et les métros, la seule ligne circulaire, la 6 et la 2 sont catastrophiquement surchargées... Ils en arrivent à faire une signalétique de masse à Nation par exemple pour diriger les flux de voyageurs... A certaines heures, on à peur de tomber sur les voies....!!!! Il faut conserver intégralement la PC et la GC, préserver leur âme ferroviaire ; leur suppression vaut-il deux coups de pieds dans un ballon ???

A propos de densification, au fait, vous vous doutez bien que ces aménagements, si l'on supprime définitivement toute âme ferroviaire, s'accompagneront de projets immobiliers juteux, qui inéxorablement densifieront encore la ville, sans prévoir de nouveaux transports... Regardez le désastre de la coulée verte, impraticable en vélo par exemple et densifiée avec pleins de nouveaux logements affreux... J'ajoute que les "écolos" comme vous dites si bien ne roulent jamais en 4x4..!!! Ils roulent à vélo majoritairement, comme moi et l'expérience cycliste de la coulée verte justement est réellement une catastrophe. !!! Je vous invite à tenter l'expérience...

Finalement , un tram train dans un jardin est largement faisable et ne va en aucun cas contre les riverains... Cependant, ils ont la fâcheuse tendance à vouloir se l'approprier seuls et préfèrent leur tranquillité du week-end 2 jours sur 7 au voyage agréable de tous les parisiens dans les transports 5 jours sur 7..... La PC totalise près de la moitié de son tracé existant en tunnel ou en tranchées ou recouvrable pour des aménagements.... Expliquer moi comment utiliser le reste des tracés....??? Des activités dans les tunnels ? Quel beau gâchis... Près de la moitié de la Petite Ceinture est en tunnel ou pourrait l'être facilement.... Et on va programmer des tunneliers à coûts de milliard pour enterrer les parisiens dans les transports publics au lieu de réutiliser la Grande Ceinture également....!!! Non vraiment, écolo dans l'âme, je suis écoeuré par la majorité des choix politiques qui ne le sont que pour le court terme et les élections et non pour les parisiens. Je n'ai guère d'illusions sur leurs intensions et je voie bien les promoteurs qui se frottent les mains pour combler le grand vide de la malheureuse Petite Ceinture... La Grande Ceinture, subira le même sort sur l'autel de l'économie de marché qui fait tourner les boîtes de BTP... Et les parisiens paieront la facture et les désagréments. Construire toujours plus de logements sans transports adaptés, ni jardins ou plutôt avec des jardins, bouts de ficelles !!!!

8 «je suis d'accord»

Jpplejardinier 15 janvier, 22:51

J'ai écris par ailleurs que le mieux pour moi serait de ne rien faire et de garder la Petite Ceinture comme espace de liberté et de rêverie.Maintenant, comme projets il y aura ....
J'ai eu en main un projet d'élève architecte (Benedetta Fratti) fort intelligent : il propose d'établir sous le pont de la rue Manin (où se trouve un espace assez vaste), un marché réservé à l'agriculture urbaine. Lieu de distribution pour les AMAP (qui en manquent), jonction avec les jardins partagés..
Il se trouve que le Collectif Jardizneuf (comité de liaison des jardins partagés du XIXème) dont je fais partie

arrive au même type de conclusion. Il y aura sans doute une place attribuée aux jardins partagés sur la Petite Ceinture ou plutôt une extension de ce qui fonctionne déjà très bien au Jardin du Ruisseau et ailleurs. Ce dont nous avons besoin dans le XIXème, c'est d'un lieu de mutualisation : de matériel, de semis, d'hébergement pour les plantes des jardins en cours de déménagement, etc...Ceci pourrait se combiner harmonieusement avec un lieu de distribution pour les AMAP et une plate-forme de compostage urbain. Nous recevons dans nos jardins des déchets ménagers que nous compostons mais les horaires d'ouvertures limités des jardins partagés sont un obstacle au développement de ces pratiques.
Si l'espace de la Petite Ceinture doit s'ouvrir, il serait bon de le faire dans l'esprit de sa vocation première :la jonction des espaces et des pratiques.
NB Cet endroit sous le Pont de la Rue Manin a fait l'objet d'une expérimentation éphémère dans l'esprit "Ville en transition" :
http://projetpc19.wordpress.com/aut...
Ce que cette expérience a montré c'est la grande visibilité de ce lieu en contrebas du pont et du Parc des Buttes-Chaumont. C'était devenu un lieu de promenade pour les curieux des aménagements en cours. Si ce n'est pas une gare, ce pourra être une vitrine. Et pourquoi pas une vitrine des jardins partagés.

11 «je suis d'accord»

vertecoulée21 janvier, 11:03

Oui : des jardins ,potagers partagés, des " projets ensembles" de quartier , un chemin de traverse de "villages " de quartier

thomas92 16 janvier, 07:19

la PµC est une autre manière de découvrir Paris.
pourquoi ne pas en faire un vrai chemin de fer touristique parisien ?
en correspondance avec le métro ce serait là un nouvel attrait pour les touristes, et une nouvelle manière pour les parisiens de connaître leur ville.

5 «je suis d'accord»

Sandra16 janvier, 14:37

Bonjour Thomas. Tu as pensé aux habitants qui vivent à proximité immédiate de la voie férée ? A leur place voudrais tu vraiment voir passer un train sous tes fenêtres ou dans ton jardin ? Ces riverains n'ont cas se pencher et tendre les bras pour toucher les rails...

Chapeau18 janvier, 00:24

Des circulations ferroviaires sur la Petite Ceinture ne généreraient-elles pas des nuisances inacceptables pour les riverains ?

Actuellement, il est envisagé d'implanter un matériel ferroviaire léger de type tramway (et plus précisément tram-train) sur la petite ceinture ferroviaire. Le tramway n'est pas un matériel de transport lourd. Dans le but de donner une information la plus fiable possible, nous vous proposons ci-dessous un extrait du rapport final de l'étude relative à "la Création d'une ligne de tramway en rocade sud de Paris", émanant de la direction des Investissements du Syndicat des Transports Parisiens (note DR 1235) datée d'octobre 1998. Ainsi, le STP indique, page 10, que :

"les calculs prévisionnels effectués pour une cinquantaine de points représentatifs indiquent que le niveau sonore est partout inférieur aux normes admissibles, de jour comme de nuit (en se basant sur le projet d'arrêté d'application du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995).

Cependant, dans quelques zones calmes (rues de Cadix, Pierre Mille et Brançion dans le 15e arrondissement, rue Gandon dans le 13e), la contribution du tramway dépasse le niveau sonore ambiant préexistant (de 0.5 à 3.5 dB(A)), mais reste inférieure à la limite admissible à ces endroits.

Pour ces zones et quelques autres, des protections phoniques sont prévues ; une étude fine permettra d'en déterminer la nature : ce pourrait être, selon les cas, des merlons de terre, des écrans absorbants bas, des écrans absorbants hauts (pour les sections en tranchée ouverte), ou encore des écrans encageant (c'est ce dernier dispositif qui semble le plus efficace). L'efficacité de ces dispositifs sera renforcée par des écrans absorbants d'entrevoie. Avec ces aménagements, les calculs prévisionnels montrent que la contribution du tramway est au plus de l'ordre de l'ambiance sonore préexistante."

Par ailleurs, des protections phoniques ont été envisagées dès 1993 dans le schéma de principe du projet de prolongement de la ligne de tramway T2 d'Issy les Moulineaux à la Porte de Versailles prévoyait déjà « la pose d'une nouvelle voie réalisée avec de longs rails soudés afin de réduire les nuisances sonore [...] fixés avec des attaches élastiques, permettant un roulement continu sans martèlement aux joints entre les rails ». Il envisageait également deux autres types de dispositifs : «
L'aménagement, le long de la plate-forme et de chaque côté des voies, de merlons de terre de section triangulaire de 1 à 1,30 mètres de hauteur. La correction acoustique est obtenue par un double effet, de masse et d'absorption propre à la terre. Ces merlons de terre peuvent être engazonnés ou plantés d'arbustes,
Des écrans acoustiques en matériau absorbant mis en place sur toute paroi verticale pour éviter l'effet de réverbération du bruit vers les immeubles. Ces écrans peuvent également recevoir une végétation grimpante et persistante. »

Quant aux nuisances visuelles, leur traitement dépend de la configuration de la Petite Ceinture. Quand la ligne est située en tranchée et sur un talus, sa plate-forme est entourée d'une végétation importante et variée, avec parfois des arbres de grande dimension, qui la cache. Quand la ligne est située en viaduc, le tablier du viaduc pourrait être enchassé dans une pergola verdoyante (recouverte par exemple de lierre) et équipée de parois de verres, afin d'éliminer toute nuisance sonore ou visuelle liée tramway. Dès lors, les riverains de la Petite Ceinture pourraient jouir d'une vue sur un paysage de verdure, au lieu d'avoir une vue sur les fenêtres des voisins d'en face ou sur des murs aveugles, comme c'est le cas actuellement.

Globalement, le projet que nous défendons entend préserver et même renforcer les effets des sites successivement rencontrés, en aménageant la ligne d'une façon qui paraisse naturelle, sans bouleversement majeur.

L'opposition de certains riverains rencontrées lors du projet de prolongement de la ligne T2 souligne la nécessité d'assurer une information et une consultation suffisante des riverains.

Topcha 16 janvier, 14:44

Le chemin de fer de 2013 n'est plus celui de 1913 : la technique a évolué tant en ce qui concerne la voie que les organes de roulement : le bruit des trains est bien inférieur à celui des autobus , si l'on choisit les bonnes solutions.
L'avenir ferroviare de la grande ceinture doit être sauvegardé, le pétrole n'est pas inépuisable.

10 «je suis d'accord»

Sandra 16 janvier, 14:52

Tu habites à proximité d'une voie férée ou du périphérique ? Moi oui ! Et je subit actuellement les nombreux désagréments du nouveau tramway (T3) mis en circulation le 15/12/2012 : bruit, vibration, et dégradation du paysage... Je devrais déménager dans deux ans tout près de la petite ceinture, et je ne voudrai pas revivre la même histoire...

Nicolarchitecte 16 janvier, 15:43

Bonjour Sandra, franchement la comparaison des nuisances entre le Périphérique et le tramway des maréchaux ne tient pas la route...!!! Regardez une carte du bruit en décibels...!!! Toutes les avenues ou rue parisienne présentent un bruit bien supérieur. Cela ne vous gène pas la voiture dans Paris, moi si, horriblement...!!! Surtout les klaxons des gens excédés des embouteillages... Ces avenues sont beaucoup plus bruyantes qu'un tramway... Il est très bien le tramway des maréchaux, je l'utilise régulièrement. Et personnellement, j'habite à 500 m du périph. et je subit le périph. quand j'ouvre la fenêtre... Vous rendez-vous compte... A 500 m de distance je suis obligé de fermer les fenêtres de ma chambre à cause de ce flux continu de voitures...!!! Si tous les automobilistes prenaient les transports publics plutôt que leur voiture...!!! D'autre part, je précise que la Ceinture est avant tout une emprise pour le transport, pour le moment elle n'émet plus de bruit, il n'y a malheureusement plus de trains, je les ai connus...Mais franchement si un malheureux train historique circulait occasionnellement sur la Ceinture, on ne peut vraiment pas parler de nuisances...!!!! Il ne faut tout de même pas exagérer....!!! Aller dans un parc d'attraction avec un train, vous verrez c'est sympa le train....!!! C'est tout l'intérêt de la variété de laVille....!!! Quand vous aurez un mièvre square avec un toboggan (comme le malheureux square rue Rottembourg, coincés au milieu d'un no man's land d'immeubles de promoteurs...) serez vous satisfaite ? Ce seul petit espace aura au pour effet de couper la Ceinture et donc de définitivement enterrer tout intérêt au lieu... Sa vie est justement sa continuité et si l'on morcelle tout ça, cela n'aura plus aucun intérêt... Un peu d'ambition pour le projet... Que ce soit à cheval, en vélo, à

pieds, ou en train historique ou non, il faut conserver tous les morceaux.
Enfin je vous invite à visiter la Coulée Verte, regardez la d'un œil critique et vous comprendrez le désastre qui attend la Ceinture...!!! Le pire ce sont les promoteurs qui guettent, dès que la PC sera déclassée, ce sera la curée....!!!

Sandra 16 janvier, 16:29

J'ai toujours vécu à Paris, j'habite depuis dix ans sur le boulevard périphérique, et les bus ou les voitures ne m'ont jamais dérangée. Par contre je suis très génée par le tramway. Je confirme que le tramway est plus bruyant que le bus ou la voiture. On ne ressent peut être pas tous le bruit de la même manière...

Chapeau 18 janvier, 00:16

Je suis d'accord avec vous Sandra, le tramway électrique est beaucoup plus dangereux pour votre santé que le bus ou la voiture diesel qui sont encore majoritaires à Paris...

Topcha 16 janvier, 15:48

1° oui, j'habite à côté d'une voie ferrée (4 voies, 20 trains par heure ...)
2° Les personnes qui habitent près d'un avnue à grande circulation (ne perlons mêm pas des autoroutes) ont 40 % de risques en plus de développer un bronchite chronique irréversible. Alors, laissons ses chances au" report modal" !

9 «je suis d'accord»

mouranche daniel 16 janvier, 17:23

un métro moderne et des plateformes pour le petit fret. Sur les talus, des jardins familiaux. Autour, des locaux d'activité et les logemets existants.

8 «je suis d'accord»

Pulco 17 janvier, 10:27

1° Il faut garder un maximum d'espaces verts pour préserver la qualité de l'air que nous respirons et la qualité de vie : création de promenades en conservant le côté nature sauvage et des jardins partagés, lieux conviviaux de rencontres entre voisins
2° développer les loisirs avec un vélo rail qui ferait la petite ceinture de Paris
3° Création de crèches avec jardin pour les enfants

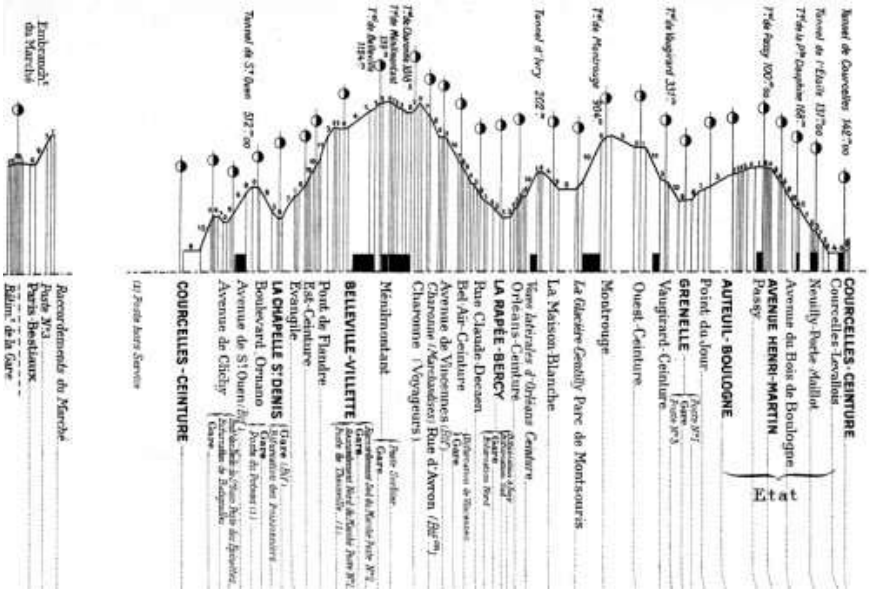
13 «je suis d'accord»

Chapeau 18 janvier, 00:29

Pour celles et ceux qui ont vu le documentaire La Belle aux voies dormantes réalisé en 2010, il y a une scène où des membres de l'association Sauvegarde

Petite Ceinture, accompagnés de l'association Espaces, font du vélo rail dans le sud de Paris.
Ils constatent que la ligne, tout comme Paris ne sont pas plats !

La meilleure façon de découvrir la ligne à court terme, reste le train !



Chapeau18 janvier, 00:35

Un train organisé avec SNCF et RFF pour les institutionnels en 1999 se situe à la gare de **Cours de Vincennes.**
Cliché Bernard Chatreau. Tous droits réservés

Isabelle Lesens 18 janvier, 19:15

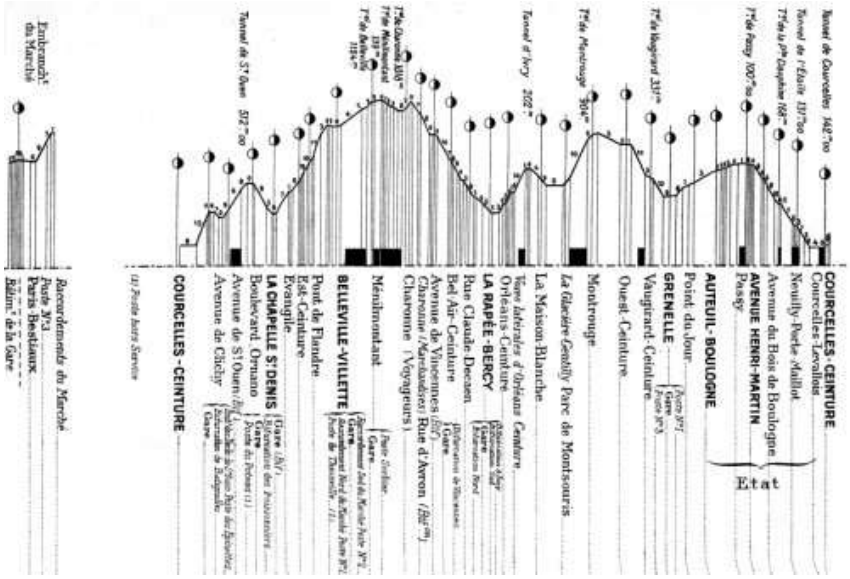
Une piste cyclable.
Elle assurerait des liaisons plates très commodes et ferait liaison avec les pistes existantes, notamment celle du TGV atlantique, celle de Bercy et de la Marne, le canal de l'Ourcq, le canal Saint-Denis, qui se retrouveraient connectées. Le succès est garanti, pour se déplacer comme pour le loisir.
Tunnels et tranchées ne sont pas un problème, si on considère la vitesse de déplacement à vélo et l'avantage fourni. Il y en a dans de nombreux pays, par ex. à Londres sous la Tamise, ou sur le tour de Bourgogne, pour n'en citer que deux.
De plus il y a presque partout assez de largeur pour une piste et des jardins.

12 «je suis d'accord»

Chapeau 19 janvier, 17:47

J'aime le vélo aussi, je n'ai rien contre, bien au contraire !

Ceci dit, je ne vais pour autant pas me lancer dans une compétition de vitesse pour traverser un tunnel ferroviaire de plus d'un kilomètre, en sachant qu'il y a des pentes et sur 1km, ça se sent dans les jambes !



Isabelle Lesens 19 janvier, 22:12

1kilomètre à vélo = 3 ou 4 minutes, et bien plus à plat que par les rues (c'est le principe des voies ferrées) : ça m'a plutôt l'air avantageux !

Chapeau 20 janvier, 12:06

Les voies ferrées peuvent être en pentes ! Le funiculaire de Montmartre peut être un exemple. La ligne 6 du métro aussi ! Passer de l'aérien au souterrain ne se réalise pas par enchantement, il faut des plans inclinés.

Diego18 janvier, 20:42

Un projet inespéré pour que les parisiens puissent encore avoir un peu de nature à leur porte... être relié.. pour ne pas perdre leur âme à force de vivre "hors-sol"... leur permettre de respirer...

14 «je suis d'accord»

Vertecoulée 21 janvier, 10:37

Une formidable voie verte reliant le petit Paris et le grand Paris, via une piste cyclable , et qui traversera les "ensembles" de quartiers et leurs projets (potagers,ateliers,animations) , comme on traverse des villages....

13 «je suis d'accord»

Jpplejardinier 21 janvier, 12:33

Belle idée que de concevoir la ville comme un ensemble de villages. Ces villages existent d'ailleurs. Il faut se poser la question des chemins de traverse qui les relieraient.C'est ce que nous faisons au sein du Comité de liaison des jardins partagés du XIXème (Jardizneuf) avec, pour commencer, une affiche "Chemins de jardins".

Louvier 21 janvier, 20:41

J'espère que "mobiliser un foncier public pour le développement d'une offre de nouveaux logements, ou d'équipements, à destination de la population' ne verra jamais le jour sur la petite ceinture et que ça sera des espaces verts, récréatifs ou culturels.

4 «je suis d'accord»

Chapeau 22 janvier, 09:25

Je suis désolé de polluer une nouvelle fois un sujet.

Déjà que **la concertation n'est pas médiatisée**, j'ai découvert une supercherie de premier plan.

En effet, **il est indispensable d'avoir internet pour participer à cette "concertation élargie."** J'ai du mal à comprendre cet élargissement réduit...

Or, il y a des gens qui ne disposent d'internet (je n'en fais pas parti mais j'essaie de penser aux autres utilement). Grâce à la Ville de Paris, on peut s'inscrire gratuitement dans les bibliothèques municipales qui disposent d'un accès internet.

Il m'arrive régulièrement de profiter de ces services.

J'ai été ébahi de constater ce vendredi que **le site de la concertation n'est pas accessible depuis les postes de la Ville.** ou plus précisément, le site n'est pas compatible, l'ordinateur plante et on ne peut donc pas s'exprimer....

C'est assez stupéfiant cette "concertation"

13 «je suis d'accord»

Sophie Animatrice 22 janvier, 10:34

Chapeau, je vois que vous gardez néanmoins du cœur à participer ! Le site internet n'est pas le seul moyen de s'informer et de participer, des réunions publiques sont annoncées et permettront sans ordinateur de s'exprimer.
La fréquentation du site est en constante augmentation : il reçoit quotidiennement entre 200 et 380 visites, des pics réguliers à 800 visites jours du fait notamment de la communication faite par le site de la Ville de Paris, les mairies d'arrondissement et plusieurs partenaires. Nous ne souffrons pas de manque de visibilité, chose que vous avez très bien comprise... Ceci dit, on souhaiterait toujours plus, je vous l'accorde, Cordialement

Chapeau 23 janvier, 18:38

Je ne voudrais pas être de mauvaise foi mais les mairies d'arrondissements ne communiquent pas sur cette concertation élargie à tous les parisiens paraît-il !

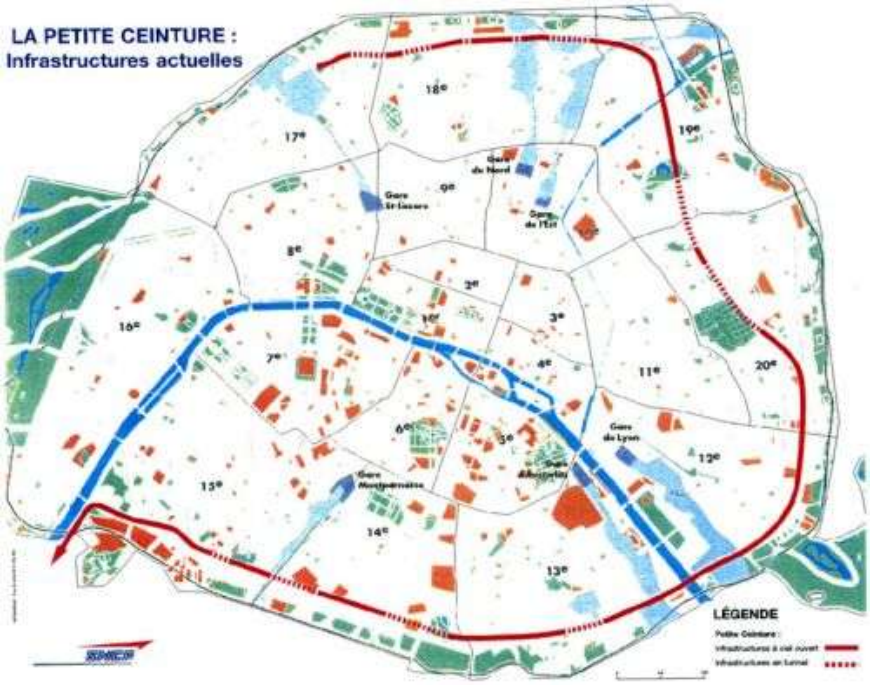
Je ne parle même pas des communes limitrophes où il n'est prévu aucune réunion curieusement...

Un exemple concret : celle du 4e dans laquelle doit se tenir le séminaire d'échange et de restitution publique le 14 février ne mentionne nulle part cette concertation virtuelle ni les dates de réunions...
Alors oui, il y a des réunions prévues, il faudrait encore être mis au courant par d'autres moyens que internet : panneaux d'affichages dans les rues, bibliothèques.

Le partenaire principal qu'est RFF ne mentionne plus en première page de son site cette concertation et encore moins les dates des réunions...

Aussi, je trouve très curieux que RFF publie une carte de l'APUR alors que RFF, et SNCF également, disposent d'une carte de la Petite Ceinture qui aurait pu être mise ligne pour savoir ce qu'est la ligne actuellement à "l'état pur."

Une carte de ce type de SNCF.



LuciusSeneca 24 janvier, 21:21

Bonsoir, Sophie Animatrice,

Félicitations pour la fréquentation du site, générée par les acteurs mentionnés et… par les sites externes, les blogs, les associations, les réseaux sociaux, et tous ceux qui souhaitent bénévolement et avec des moyens dérisoires que la faible médiatisation de cet espace de discussion n'entrave pas l'expression du public (la fréquentation quotidienne que vous indiquez n'a - hélas - rien d'exceptionnel par rapport à certains autres sites qui traitent de ce sujet).

Il n'est pas besoin d'être expert en "démocratie participative" pour déplorer que cette opération souffre néanmoins depuis son commencement d'une visibilité externe fort réduite (l'unité de bruit médiatique de la concertation est actuellement infinitésimal), le tout dans un délai fort court, et suivant une organisation qui semble globalement assez bricolée. On peut facilement comparer avec les moyens que le CNDP avait déployés pour le prolongement du T3b : si l'on rapporte le public réellement touché par les sites au nombre de kilomètres des tracés respectifs concernés, les résultats forcent à une certaine modestie de la part de Res Publica (et bien plus de la part des initiateurs de cette opération).

Les mairies d'arrondissement ont commencé tardivement à communiquer avec la timidité d'une violette (pour celles qui communiquent) et comme "Chapeau" le fait également remarquer, la mobilisation des mairies des villes limitrophes ne correspond actuellement ni à l'esprit ni à la lettre du vœu de l'exécutif Parisien. S'agissant d'un site ferroviaire qui a encore à ce jour dans les textes une vocation nationale, le peu d'empressement à solliciter l'avis des habitants de la Petite Couronne ne milite pas en faveur de l'exemplarité du débat, d'un point de vue régional.

Par ailleurs, en février, la transparence de la méthode de restitution qui permettra de synthétiser les contributions de chacun sera scrutée avec attention par tous ceux qui espèrent beaucoup du sérieux de la mission confiée à Res Publica.

Votre tâche d'animatrice est parfois ingrate et je remercie votre équipe pour les efforts que vous déployez pour maintenir un niveau de cordialité et de courtoisie dans les échanges et faire en sorte que le dialogue soit ainsi possible.

Misoute 22 janvier, 09:57

Je proposerais une coulée verte sur l'ensemble de la petite ceinture que j'imagine un peu comme la promenade plantée du viaduc de la bastille ou les quais du Rhône à Lyon, voire si on a plus d'ambition comme la high line de New York qui permettrait les activités récréatives et sportives mais surtout les déplacements doux de quartier à quartier.
Ce projet urbain aurait ainsi la double finalité de remettre la nature dans Paris, ce qui lui manque cruellement et de permettre les déplacements doux de la marche, du vélo, ... de quartiers à quartiers.
Le plus important est que la municipalité fasse confiance aux habitants et aux associations pour faire vivre ce lieu. Pas d'institutionnalisation des espaces !

9 «je suis d'accord»

Sophie Animatrice 22 janvier, 11:41

Bonjour à tous ! La participation sur ce site est en croissance depuis plusieurs jours et nous accueillons régulièrement de nouveaux contributeurs à qui nous souhaitons la bienvenue ! Pour que les débats continuent de se dérouler dans le respect des opinions de chacun et qu'ils soient agréables, nous vous remercions de vous adressez aux autres contributeurs avec courtoisie et respect de leur vie privée. Nous sommes sinon contraints de supprimer les messages qui ne respecteraient pas les règles proposées dans **la charte** de la communauté de concertation, que vous pouvez également consulter. Merci à tous !

1 «je suis d'accord»

Iluv 22 janvier, 12:01

Bonjour,
Ce débat s'avère particulièrement intéressant. J'ai lu attentivement les pros Tramway et pro promenades plantées ou autres. Je dois avouer qu'effectivement la question des transports est essentielle. Pour autant quelques points me turlupinent :
1- J'ai lu çà et là une comparaison faite avec le circulaire de Londres... Oui mais non. Car Londres ce n'est pas comparable en termes de taille et pour le coup le réseau de transports parisien est infiniment plus dense que celui de Londres donc le circulaire londonien serait plus à rapprocher du futur grand Paris.
2- Pourquoi ne pas prendre l'exemple de NY qui a aménagé toute sa High-Line en grande promenade plantée pour le plus grand bonheur des new-yorkais et des touristes (voir photo) ?
3- J'ai vraiment du mal à m'expliquer pourquoi il faudrait absolument un tramway dans le 19 alors qu'on a un tramway tout neuf a quelques centaines de mètres. Soit le premier projet de tramway était bidon, soit celui-ci est redondant.
4- Mais le point qui me chagrine le plus est bien celui-ci. Pour le Sud, dans les quartiers déjà bien cotés que bien des habitant du 19 et 20 ne pourraient pas envisager d'habiter, on propose de belles promenades plantées qui vont sensiblement améliorer la cadre de vie (venant du 12 près de la coulée verte ce n'est pas qu'un détail) et vont permettre de renchérir les produits immobiliers riverains. Mais dans les quartiers du Nord et ben on va leur mettre des transports... ben voyons, dont certains vont littéralement passer sous les fenêtres de bâtiments d'habitation déjà construits ou en voie de construction... C'est là que je ne suis pas d'accord. Qui trouve ici que le 15ème par ex est bien desservi ??? Alors mettons leur un tramway également... J'ai envie de dire si il faut améliorer les transports, faisons le partout.
Mon avis, c'est qu'il faut verdir paris, favoriser les couloirs verts par ex entre les buttes Chaumont et la Villette, permettre aux populations parisienne de se promener, faire du vélo, courir, sortir leurs enfants dans un bel environnement fleuri qui apporte de l'air à La ville et de l'humidité en été permettant de rafraîchir l'air lorsque les chaleurs sont trop importantes. Je pense que le vert rend la Ville Belle et qu'il n'y a pas que les quartiers Sud qui peuvent l'apprécier.
Je comprends l'importance des transports. Je pense qu'on peut améliorer le Bus et ce qu'on a déjà. Je pense que les grands paris désengorgera l'hyper centre et Paris Intra-Muros.

Voilà mon avis en tant que futur habitant du 19ème.

Merci et excellente journée à vous !

14 «je suis d'accord»

Sandra 22 janvier, 15:09

Bonjour Iluv ! Et bienvenue dans le 19e :-)

philippe 23 janvier, 10:46

Sans compter le prix du tram ! pour le T3 : "La portion sud du T3 a coûté 315 millions d'euros (dont 66 millions pour les 21 rames), soit 39,3 millions le kilomètre. Le tronçon en construction jusqu'à la porte de la Chapelle est, quant à lui, estimé à 887 millions d'euros (dont 149 millions pour les "aménagements qualitatifs" et 86 millions pour les 26 rames), soit 61 millions le kilomètre. Enfin, la dernière tranche en projet jusqu'à la porte d'Asnières est d'ores et déjà chiffrée à 350 millions d'euros (dont 150 millions pour l'aménagement urbain) pour 4,7 km, soit 74,5 millions le kilomètre… Sans compter le matériel roulant. " Source le JDD

Chapeau 23 janvier, 18:26

Philippe, la cour des Comptes fera très bien son travail, je n'en doute pas !

Nous disions, comme la Cour des Comptes à l'époque que pour réhabiliter un boulevard, un tramway n'était pas nécessaire. (C'est l'objectif premier du tramway T3, le réaménagement des maréchaux et non l'amélioration de l'offre de transport : le nombre d'arrêts a été diminué par rapport au bus)

Je vais tenter de répondre à vos remarques iluv :

1- J'ai lu çà et là une comparaison faite avec le circulaire de Londres... Oui mais non. Car Londres ce n'est pas comparable en termes de taille et pour le coup le

réseau de transports parisien est infiniment plus dense que celui de Londres donc le circulaire londonien serait plus à rapprocher du futur grand Paris.

Oui le réseau parisien est dense, c'est le plus dense au monde.

Les ingénieurs du 19e siècle voulaient que chaque Parisien soit à moins de 400 mètres d'une station de métro, à 10 minutes à pied d'un espace vert (ça s'appelle la vision à long terme).
Le réseau actuel est cependant au bord de l'implosion, il est tout simplement à bout de souffle.

Nous avons DANS Paris INTRA MUROS :
> la première ligne de transport au monde (le RER A),

> la première ligne de France (le RER B)

> la première ligne de France de la SNCF (le RER D)

> la première circulée de France (le RER C avec 531 trains/jours)

> la première gare souterraine du monde (Châtelet),

> la première gare d'Europe (Paris Nord),

> la première gare de France (Saint Lazare),

> la première gare circulée (1000 trains prévus sur la gare de Lyon)

D'ici à 2020, la fréquentation aura augmentée de 50 %...rien que ça !

Londres a ré-ouvert sa circulaire car son réseau connaît une saturation croissante.

L'objectif de cette circulaire londonienne comme la parisienne, c'est d'éviter d'engorger le centre de la capitale et permettre aux banlieusards de relier des pôles périphériques rapidement.

Il est donc très curieux de voir que les capitales européennes, qui connaissent comme Paris une saturation croissante de leurs transports, réouvrent leurs circulaires comme à Londres et Berlin et que Paris souhaite installer des buvettes dans les tunnels...

2. Pourquoi ne pas prendre l'exemple de NY qui a aménagé toute sa High-Line en grande promenade plantée pour le plus grand bonheur des new-yorkais et des touristes

Cet exemple correspond à la coulée verte actuelle de la Bastille. Il s'agit d'un embranchement terminal, ce n'est pas une ligne intégrée à un réseau contrairement à la Petite Ceinture qui est intégrée et raccordée au réseau ferré national.

3- J'ai vraiment du mal à m'expliquer pourquoi il faudrait absolument un tramway dans le 19 alors qu'on a un tramway tout neuf a quelques centaines de mètres. Soit le premier projet de tramway était bidon, soit celui-ci est redondant.

Le T3 n'est pas bidon. Maintenant qu'il est fait, on ne va pas revenir là dessus.
Il ne suffit pas de raisonner avec une simple carte et constater simplement la proximité des deux lignes.
L'une est en site propre intégrale et permet de se déplacer rapidement pour une desserte à l'échelle régionale(la PC), et l'autre permet de finir son trajet pour un francilien et/ou de se déplacer localement pour un riverain.

Le tramway et la Petite Ceinture sont complémentaires, elles n'offrent pas le même service aux usagers et ne concernent pas les mêmes usagers non plus ! Je reprends mon exemple du bus 38 et du métro ligne 4 : même trajet mais pas le même service, pas les mêmes usagers.

La Petite Ceinture ferroviaire doit être préservée et gérée par RFF dans le cadre d'une réouverture au service voyageurs et marchandises.

Pour votre point numéro 4, je reprendrai votre phrase qui souligne le manque de cohérence du projet commandé par la ville de Paris à l'Apur :
J'ai envie de dire si il faut améliorer les transports, faisons le partout.

Un dernier point concernant le Grand Paris : il est effectivement nécessaire mais ne verra pas le jour avant plusieurs décennies pour le premier tronçon (au sud de Paris d'ailleurs !).
Ce métro aura pour charge de transporter les nouveaux flux en plus de ceux existants.
Il faut donc trouver une solution au réseau existant le plus rapidement possible

et la Petite Ceinture ferroviaire est une possibilité indéniable qui doit rester dans le giron de RFF.

Une petite photo du T1 près de mon domicile à la Basilique de Saint Denis où les immeubles sont au pied du T1.
Cliché ASPCRF, 23 janvier 2013

saraly 24 janvier, 15:37

Merci Chapeau pour cette photo, j'habitais justement ici il y a 15 ans (la photo a bien été prise au niveau du chemin des poulies ?) et j'avais cette image en tête du tramway qui traversait les immeubles (et qui ne dérangeait pas plus que cela).

Je rajouterais à votre argumentation que la high line ne fait que 2.3km soit 10 fois moins que la PC, ce n'est pas le même enjeu, et cette ligne n'a jamais transporté de voyageurs, c'était une ligne de fret. Les anciens abattoirs de viande n'étant plus en activité, elle n'avait en effet plus d'utilité.

Et comme je m'évertue à le répéter la PC n'est pas en tout point parallèle au T3, et dans le XXeme elle est particulièrement éloignée. De plus dans le XIXe ce n'est pas si proche que cela, il n'y a vraiment que le tronçon porte de la villette-rosa parks qui soit si proche, vu que le T3 passe derrière le parc de la villette pour desservir Pantin. Et au niveau de la rue de Belleville, la distance est même plus grande qu'à Ménilmontant, 1.5km et 3 stations et demi les séparent (la PC passe entre jourdain et pyrénées).

Diego 23 janvier, 17:21

Des vignes, du houblon, des vergers cultivées en bio sur la petite ceinture et ses talus.. des lieux de distribution et vente directe pour les AMAP, maraichers et producteurs d'Ile de France
Des mini fermes urbaines re-implantées sur la petite ceinture
Des jardins potagers
Développons y l'agriculture urbaine comme cela se pratique déjà dans d'autres villes à travers le monde= relocalisation d'une partie des cultures et de la production alimentaire pour les parisiens et habitants de la métropole tout en leur proposant un contact avec la nature et un support d'éducation à l'environnement.

8 «je suis d'accord»

Laclos23 janvier, 19:47

Permettre un accès a la biodiversité de la petite ceinture aux principaux parcs et bois par le biais de la trame verte et bleue, inscrite au plan pour la biodiversité de la ville de Paris, évitant ainsi la consanguinité des espèces.
Créer des infrastructures légères sur la PC pour que les parisiens y aient enfin accès.(type jardin partagés, dont on ne cesse de louer les bienfaits)
Créer des stands AMAP
Implanter des ruchers
Implanter des fermes pédagogiques

4 «je suis d'accord»

runtime_error 24 janvier, 00:07

Oui, mais attention à ce que les aménagements que Diego et vous-même décrivez ne contribuent pas à fragmenter la PC, et ne mettent en péril son rôle de corridor écologique que l'on souhaite justement développer. Il faut veiller à préserver une continuité du linéaire, et l'isoler au mieux du contact de l'homme : C'est-ce que pourrait justement permettre des circulations ferroviaires sur l'intégralité du lineaire. Par exemple : Les sur-largeurs pourraient d'un coté être affectées aux usages que vous décrivez, l'autre coté étant inexploité et assurerait ainsi pleinement son rôle de continuité écologique. Et entre les deux circulerait le tram, garantissant ainsi la tranquillité de la zone inexploitée en y empêchant les intrusions.

A mon avis, une telle mixité optimise le rôle de la PC, car elle permet de gagner sur tous les tableaux : Ouverture d'espaces verts supplémentaires, action locale en faveur de la biodiversité en sanctuarisant une partie de l'emprise, action globale pour l'environnement du fait de l'utilisation d'un transport en commun énergétiquement efficace et offrant une alternative aux déplacements routiers, et nouveau service de transport performant.
Alors bien sûr la configuration de l'emprise ne peut pas se prêter partout à ce partage, notamment dans le zones les plus étroites où l'urbanisation est venue grignoter les sur-largeurs. Mais ceci ne remet pas en cause le développement du corridor écologique : En effet, vous n'êtes probablement pas sans savoir qu'autant une emprise ferroviaire en milieu rural peut être un facteur de morcèlement des habitats naturels, autant en milieu urbain elles favorisent la circulation des espèces. C'est particulièrement flagrant quand on consulte la carte en p 75 du dignostic de l'APUR (partie 2) : Sur les 17 grands axes terrestres de pénétration qui y sont recensés, 9 correspondent à des infrastructures ferroviaires actives.

Gilles Jardinier 3 février, 02:11

Bien d'accord avec vous deux (d'ailleurs (- ;).
Mais c'est surtout un développement de l'excellente proposition de Runtime : Pour assurer la protection et le développement de la biodiversité, il faut maintenir la continuité des milieux écologiques, et non créer des coupures.
Le modèle "de type voie ferrée rapide, ou T2", promu par Chapeau ne peut pas assurer cette fonction essentielle (certes, il remplit d'autres fonctions utiles et intéressantes pour d'autres aspects de notre développement).
Des aménagements de "type T2" maintiennent une continuité d'espaces (presque) naturels dans les emprises élargies, et c'est très positif. Je suis évidement un fan des Jardins du Cheminot, pour autant qu'ils fassent l'effort d'adopter de bonnes pratiques et abandonnent les traitements chimiques.
Mais, en même temps, ces aménagements portent leur propre dialectique, et créent une coupure longitudinale absolue sur la plateforme des voies elle-même. Le sillon de cailloux stérile, pollué, abiotique, voire antibiotique, au centre d'un tel aménagement crée un obstacle infranchissable à la biodiversité (à l'exception des oiseaux et gros mammifères). Dans les nombreuses sections qui ne disposent pas d'élargissement végétalisé, il ne reste plus que cette bande stérile, qui permet certes la continuité des trains, mais non celle de la biodiversité. On n'a plus le droit de parler, alors, de "protection de la biodiversité".
Je ne doute pas que les Services techniques de la Ville et de RFF sauront trouver la réponse appropriée à cette contradiction. Des exemples probants d'aménagements appropriés, porteurs de développement durable, existent dans toute l'Europe, Pourquoi vouloir absolument que la France et Paris se singularisent par leur stupidité ?

Notons qu'à une moindre échelle, la création d'une piste cyclable bitumée a le même effet désastreux de coupure longitudinale de la biodiversité ...

Premium 23 janvier, 20:15

Bonjour à tous,

Bien des choses ont été dites déjà par mes prédécesseurs, je ne vais donc rien dire de totalement nouveau, mais juste apporter quelques éclairages de la part d'un ancien Parisien devenu banlieusard, mais qui garde un œil sur intéressé sur cette belle voix de chemin de fer...
Dans un premier temps, et sans vouloir heurter les animateurs de ce site, il me semble que le débat est fortement orienté sur la mise en place d'une "coulée verte" sur la PC. C'est dommage, surtout au regard du nombre de posts rédigés sur une utilisation ferroviaire du site. Laissons le débat démocratique avoir lieu, même s'il ne va pas dans le sens forcement souhaité par la municipalité.
Pour en revenir au débat proprement dit, et donc à la future utilisation de la PC, je suis pour ma part convaincu qu'un usage ferroviaire est plus que jamais envisageable. Se passer de cette plateforme au XXIème siècle serait une hérésie vis à vis de toutes les préoccupations légitimes liées à la pollution et aux déplacements urbains.
La PC ne doit pas être prisonnière de quelques ambitions politiques : il est évident qu'il ne faut en aucun cas obérer l'avenir et faire perdre la vocation de transport en commun de cette plate-forme.
Arrêtons de considérer la PC comme un simple enjeu "Parisiano-bobo" et pensons à l'intérêt commun, en se disant que cette ligne permet tout simplement un débit beaucoup plus rapide que le tram des maréchaux !

14 «je suis d'accord»

FERDANT 23 janvier, 23:00

Bonsoir,

Puisque la question mentionne la "métropole", je m'interroge : mes amis et voisins de la banlieue proche me demandent quand ils vont pouvoir donner leur avis (et s'ils vont pouvoir), au sujet de cette ligne de chemin de fer dont l'intérêt, s'il n'est plus réellement national, est encore éminemment régional.

En effet, l'exécutif Parisien a émis le désormais célèbre vœu 97bis : « *qu'en amont de la journée parisienne de concertation sur la Petite Ceinture, les Maires d'arrondissement qui le souhaitent et selon la forme qu'ils auront choisie puissent organiser, une concertation locale sur le devenir de la Petite Ceinture qui pourra* ***associer les élus et habitants des communes limitrophes****.* »

Or, il semble qu'à ce jour, aucune réunion, aucun affichage, aucune information n'ait pu franchir le rideau de béton du périphérique.

Étrange...

20 «je suis d'accord»

Sophie Animatrice 24 janvier, 09:09

Bonjour ! Pour information à tous, suite aux nombreuses demandes de participation aux visites guidées organisées par RFF, un nouveau créneau est ouvert ce vendredi à 10h30. **Inscrivez-vous** si ce n'est pas déjà fait !

fantomas 25 janvier, 13:33

a quand une visite de la PCF en train ?
pourquoi la VP ne fait rien ?

Nicolarchitecte 1er février, 00:14

Bien dit Fantomas..... Bravo bonne question... Pourquoi pas en train bon sang....???

eBoc24 janvier, 15:28

Je rêve d'une ville intense et verte où l'on verrait, animation sans pareille, filer derrière les feuillages, au long des talus herbus, entre les murs et sous les gares centenaires, les rames silencieuses et futuristes d'une Petite Ceinture renaissante,
unissant les quartiers,
habitants et travailleurs,
visiteurs et promeneurs,
Paris et sa banlieue,
les styles et les époques,
le bâti et la Nature,
avant-hier et après demain,
l'élégance, le cœur et la raison !

16 «je suis d'accord»

Paul Pajot 27 janvier, 16:52

Je me demande si la Petite Ceinture devrait vraiment être ouverte à tous, pour moi tout le charme de ce lieu est lié à son inaccessibilité, son "invisibilité" qui nourrit la curiosité et stimule la mémoire des Parisiens et autres curieux(ses). La rendre accessible, surtout au tourisme, c'est un peu comme violer son intimité. Car aujourd'hui l'architecture urbanistique est soumise à de telles règles de sécurité et d'accessibilité que tout les défauts de la Petite Ceinture (ponts érodés, tunnels désaffectés, terrains vagues, gares) et la vie qui y s'est créée au long des années (végétale ou humaine), qui font, pour moi, les traits de sa personnalité et témoins de son passé, risquent d'être "polies" jusqu'aux derniers.

Je suis pour son accessibilité, mais pas direct, je suis pour jouer avec son parcours visible et invisible au travers de la ville, créer une signalétique ludique accessible par l'exterieur du lieu jouant avec la poétique de l'absence. (biensur je ne parle pas des bornes de l'histoire de paris, ou des plaques dans le métro) quelque chose de moins textuel, de plus visuel. Ca me parait plus faisable, car peu coûteux et ça pourrait préserver l'identité de ce lieu tout en augmentant son pouvoir sur notre imagination ce qui présenterait un point d'accès ludique à l'histoire de la Petite Ceinture.

Je fais actuellement un projet sur la Bièvre, rivière aujourd'hui disparue du V et XIIIe arrondissement. La problématique est la même : comment révéler une identité invisible tout en préservant son pouvoir sur notre imaginaire ? Pourquoi ne pas jouer avec le pouvoir de l'invisible pour stimuler l'imagination des nouvelles générations sur l'histoire de leur quartier ?http://invisible-bievre.blogspot.co.uk/ Voici le lien du projet, la finalisation est juin prochain, ceci n'est qu'un blog de l'avancé des travaux. Mais vous aurez une idée plus précise de mon point de vue sur ce genre de lieux mystérieux qui font la magie de notre capitale.

Pour finir, il semble évident qu'une intervention architecturale par la création d'une ligne de tramway ou autres points d'accès serait nécessaire à la démocratisation de ce lieu unique ouvert à tous. MAIS il faudra aussi préserver et respecter le pouvoir qu'elle a exercer pendant si longtemps sur notre imaginaire et qui a, de mon avis, fait que la Petite Ceinture recueil aujourd'hui tant d'attention et d'affection. Et c'est ce qui a, indirectement et collectivement, préservé la mémoire de son patrimoine historique.

Gilles Jardinier 2 février, 05:14

+1, tout à fait d'accord.
Il est curieux que si peu d'intervenants fassent ce constat :
la PC, dans son état d'abandon, est d'abord un Paysage, qui excite l'imaginaire. C'est "la Marge", la "Frontière". Dans toutes les villes, il y a toujours eu des marges, qui permettaient de "se mettre en marge", sans devoir aller bien loin. A Paris, pendant un temps, les collines - de Belleville et Ménilmontant (par ex) ont un peu joué ce rôle. Mais c'est surtout "les fortifs" qui étaient cet espace d'aventure et de liberté, avec les "apaches", etc. On a transformé les fortifs en une horreur d'urbanisme. Il ne faudrait pas recommencer la même erreur.

FERDANT 2 février, 09:18

La PC ferroviaire est dans un état similaire à la zone "non-ædificandi" des fortifications, qui été reconvertie en HBM tout autour de Paris vers 1930. Un endroit rasé, sauvage, où les marlous et les gamins des quartiers s'étaient appropriés l'usage, est devenu un endroit d'habitation moderne (pour l'époque). Les nouveaux occupants, dont certains étaient à la rue ou dans des habitats insalubres, n'ont pas considéré les HBM comme une horreur d'urbanisme à l'époque ! Il est toujours confortable de juger de situations passées à l'aune de ses propres critères modernes.

La pression foncière, démographique et économique est très intense dans la capitale, et si l'on peut réfléchir au développement durable et à l'intérêt général, la solution consistant à désengorger des transports saturés en offrant une seconde vie à la Petite Ceinture Ferroviaire tout en préservant son cadre sauvage et naturel et la biodiversité qu'il est possible de conserver semble être celle qui combine de la manière la plus harmonieuse l'efficacité, l'intérêt général et la préservation d'un biotope particulier.

Gilles Jardinier 2 février, 10:32

Pardon, Ferdant, c'est le périph et ses abords immédiats qui sont une horreur en terme de "ville" ; je ne m'étonne guère que vous le zappiez. (- ; (on est bien en train de parler de transports ?)
Les HBM, bien sûr, étaient un grand progrès pour l'époque, Beaucoup sont de magnifique bâtiments, très bien construits par les Compagnons, et ont traversé près d'un siècle sans bobo. L'erreur visible est d'avoir oublié d'en faire des "quartiers", en n'installant pas de commerces et lieux publics en Rdc.
J'accompagne aujourd'hui beaucoup de jardins partagés créés par les résidents dans ces ensembles HBM.

LAPALICE 27 janvier, 17:15

Cette concertation est tronquée. En effet tous les points abordés dans ce site Internet ne servent qu'à orienter les parisiens vers un démantèlement de la Petite Ceinture Ferrée.
▸ En effet il est mentionné en exemple la "High Line" à New-York (Projets de référence sur le site), mais pas le London Overground - http://www.lorol.co.uk/ - qui en réunissant plusieurs tangentielles vient de créer à

Londres une rocade ferrée comme pourrait le redevenir la Petite Ceinture de Paris !
▸ dans la rubrique "Je contribue" ? il est écrit : la vocation transports de la Petite Ceinture doit-elle être conservée là ou son utilité ferroviaire n'est plus avérée ? Autrement dit cette question incongrue suggère la réponse !
▸ Non indépendant, l'Atelier d'Urbanisme (APUR) qui s'est vu confier la réalisation d'une étude sur le devenir de la Petite Ceinture, à pour présidente la première adjointe au maire de Paris Mme Hidalgo candidate déclarée à la fonction de Maire de Paris, s'oriente uniquement vers un souhait de suppression des rails entre les parc André Citroën et l'ancienne gare des Gobelins, là où précisémment ladite plateforme longe de grands parcs : André Citroën, Georges Brassens et celui de Montsouris !
Autre point concernant ce site Internet, il est dommageable que la modératrice qui effectue un travail sincère et honnête n'est pas été porté à sa connaissance l'existence de rapports et autres études officiels favorables au transport concernant cette plateforme ferrée de 23 km !

Puisque cette "consultation" aurait pour objet le devenir des 23 km de la Petite Ceinture entre Pont du Garigliano et Porte de Clichy, son renouveau devrait être acté par l'emploi d'un métro léger non bruyant, d'ou l'utilité d'une rocade express afin de soulager les T3 A & B (arrivés à saturation) ainsi que les lignes 6 et 2 du métro.

135 «je suis d'accord»

Chapeau 30 janvier, 19:48

Il serait en effet intéressant de mettre en ligne les études réalisées par RFF, SNCF, la RATP, le STIF, la Cour des Comptes, Systra concernant la vocation transport de la Petite Ceinture puisqu'il s'agit aussi d'en débattre à priori ?

L'association Sauvegarde Petite Ceinture vous propose d'en prendre connaissance car nous pensons qu'il est important de connaître son sujet avant de disserter sur son avenir.

Le lien vers les différentes études concernant l'usage ferroviaire
> http://www.petiteceinture.org/etude...

FERDANT 30 janvier, 19:49

Merci à LAPALICE pour avoir relevé les lacunes qui entachent la sincérité et la neutralité de cette opération de communication baptisée "concertation".

Dès le 28 décembre dernier, j'écrivais un courrier électronique aux adresses indiquées en posant la question suivante :
« Merci pour faire exister ce site. Je suis surpris en revanche de ne voir aucun lien externe dans la partie Références. Est-ce une volonté de canaliser le public uniquement sur ce que la Ville de Paris veut qu'il sache ? Dans une perspective d'ouverture et d'écoute, il me semblerait judicieux de proposer des références vers le Net, qui comprend de nombreux sites de référence sur ce sujet. »
Devant l'absence de toute réaction, j'ai publié ma question sur le site et obtenu de Sophie Animatrice cette réponse "diplomatique" :
"Bonjour ! Nous avons mis en ligne le maximum d'informations sur ce site qui est avant tout une plateforme de dialogue. Chaque contributeur peut à loisir joindre

des documents à ses commentaires et proposer des liens vers des sources qu'il juge intéressantes. N'hésitez pas à le faire !"

J'en conclus que le "maximum d'informations" est une sélection bien mise en avant de documents qui ne peuvent aucunement fâcher les initiateurs de cette opération, et tout ce qui pourrait éclairer le jugement des internautes avec des informations sérieuses mais ne plaisant pas nécessairement doit donc se contenter d'être publié dans un message d'un contributeur !

Quand on lit certaines interventions, on voit bien la différence de traitement !

Elsaned 28 janvier, 16:59

S'il vous plaît offrez-nous des espaces de verdure, des espaces où on peut courir, où les enfants peuvent jouer. On manque cruellement de parc...
On pourrait imaginer des espaces de jeux également (pétanque !).
Des potagers pour les bobos que nous sommes... bref beaucoup de choses peuvent être imaginés. Mais ce qui est sûr c'est qu'on n'a pas assez de verdure !

11 contributions

Elsaned 28 janvier, 17:00

imaginées

Chapeau 30 janvier, 19:45

'On manque cruellement de parc"

C'est tout de même osé pour ne pas dire gonflé de prétendre cela lorsque l'on sait que la Seine Saint Denis ne dispose que de 15 parcs face aux 400 de la Ville de Paris.

Pour les millions de banlieusards dont je fais parti, c'est assez stupéfiant.

Ceci dit, même si on en rajoute, on trouvera toujours à redire. Nous sommes en France et le français aime râler !

Nicolarchitecte 31 janvier, 19:45

Moi j'ajouterais rendez nous nos rues....!!! Touchez pas à notre Ceinture...!!! Ils vont tout détruire s'ils aménagent la PC... Ce sont les voitures qui occupent 90% de l'espace public qui nous polluent...!!! Si on supprimait les voitures pour planter des avenues vertes...!!! :-) On l'a enfin notre trame verte....!!! et pas besoin de grimper sur les talus...

Jpplejardinier 29 janvier, 14:04

Suite à la réunion d'hier en mairie du XIXème, j'indique une accès au mémoire de Benedetta Fratti que j'ai évoqué ici-même à propos du pont de la rue Manin :
http://potonet.perso.sfr.fr/Stockag...

Autre idée . L'ensemble d'immeubles sur dalle situé à l'angle de l'avenue Jean Jaurès et de la rue André Danjou (XIXème)longe la petite ceinture, n'en étant séparé que par la rue Danjou.
Les jardins de cet ensemble sont remarquablement jardinés par les habitants dans un esprit favorable à la biodiversité. Dans une optique de trame verte et si les habitants sont d'accord , on pourrait envisager d'aménager une passerelle "écologique" entre ces jardins et la petite ceinture.

7 «je suis d'accord»

Bbkorp 29 janvier, 18:08

Bonsoir, je vous joins directement le PDF de l'enquête sur la Petite-Ceinture. Celle-ci démontre clairement le potentiel latent de la PC en vue d'une réactivation. Bien sur la Petite-Ceinture possède une typologie unique, elle permet une reprogrammation comprenant un tram liant les quartiers entre eux (le T3 est déjà sursaturé et son "contact" avec la circulation automobile lui empêche toute efficacité), des pistes cyclables ainsi qu'un développement de la biodiversité (déjà très présente).
La "PC" est donc un DON du passé très fort et nous nous devons de voir à long terme. Elle permet la création d'une véritable maille circulaire.

13 «je suis d'accord»

FERDANT 30 janvier, 19:35

Document intéressant et belles photos ! Bravo !

Chapeau 30 janvier, 19:40

Excellente documentation ! Bravo et félicitations !

Nicolarchitecte 31 janvier, 19:40

Bravo très intéressant...!!! Petite précision, Berlin aussi a son Ring Bahnhof de 37 km et qui fonctionne très bien...!!! Notre Ceinture fait 32 km au total... Alors franchement qu'on ne nous raconte pas de salades en nous disant que l'on a pas assez de trafic pour tourner en rond....!!!! Le T3 est déjà incapable d'assurer la demande croissante... Rappelez moi combien de voitures sont bloquées

quotidiennement dans les embouteillages sur le Périphérique...!!!!!!! Et pourtant elle tourne....

Galtar 31 janvier, 21:48

Bonsoir bbkorp, très bonne documentation précise !!!

Boulenger 30 janvier, 07:25

Avant de rêver, il serait sans doute bon de remédier au cauchemar que vivent les riverains de la PC là où celle-ci fait l'objet d'occupations illégales. Malgré nos nombreuses LRAR au RFF, nous n'avons toujours pas de réponses concrètes relatives aux procédures en cours pour remédier à un état de fait qui s'empire et engendre nuisances sonores, insalubrité, incendiés, etc.
Où en est-on, concrètement ? Une fois les problèmes réglés il sera bon de parler de coulée verte... Même si, vu le profil socioéconomique du quartier, celle-ci redevienne vite un campement illégal. Ne nous voilons pas la face...
salutations
membre de conseil syndical voisin de la PC - au niveau de la rue des couronnes paris 20

1 «je suis d'accord»

eBoc 31 janvier, 17:51

Hier, les actualités régionales télévisées (FR3 Ile de France "19/20" du 30/01/2013) et la Presse (par exemple Le Parisien, édition 75, du 30/01/2013, ou le journal gratuit « Métro ») relataient la démonstration, sur le trottoir de la rue de Bercy, devant le siège de la RATP, de déploiement d'une barrière anti-inondation, destinée aux bouches de métro.

Par ce moyen, et tous ceux que l'on nous a montrés entreposés dans l'attente de la prochaine crue centennale, on espère, nous dit-on, éviter l'inondation du métro, qui, à défaut, resterait inutilisable pendant un an, la ligne 2 exceptée.
On ne nous a rien dit du sort des tronçons centraux du réseau régional (RER, Transiliens) dans cette circonstance…

L'occasion est trop belle pour ne pas rappeler que la Petite Ceinture, lors des inondations de 1910, n'avait été (modérément) touchée qu'à l'ouest, dans la tranchée Péreire, et qu'elle a aidé le métro, lui-même très atteint (cf. les photos, films et articles de l'époque).
Sur la courbe descendante de la fréquentation de la Ceinture par les voyageurs, l'année 1910 marque d'ailleurs un rebond provisoire incontestable.

A l'heure où l'on évoque de nouveau un tel risque pour notre région, ne faut-il pas y voir une raison supplémentaire, non seulement de préserver le potentiel de transport ferroviaire du tronçon de 23 km en débat, mais de préparer sa réhabilitation, car la crue ne laissera pas le temps de remettre la ligne en état au dernier moment !

On ne joue pas avec les moyens d'approvisionnement et de déplacement d'une région de 11 millions et d'une ville de 2 millions d'habitants.
Prendre cela en compte, ce ne serait faire preuve ni de nostalgie ni de passéisme, me semble-t-il.

40 «je suis d'accord»

Galtar 31 janvier, 21:31

Tout à fait d'accord !! Déjà quelques centimètres de neige sur Paris en surface, paralyse toute circulation...(surtout le réseau bus..)

eBoc 31 janvier, 17:58

La Petite Ceinture a toujours été un lieu de modernité. Déjà, quand elle connaissait une desserte voyageurs, avant 1934, son exploitation avait été marquée par les innovations : signalisation permettant une fréquence élevée des trains, moyens de traction à forte accélération pour l'époque, quais hauts et disposition convenable des portières de voitures pour écourter les arrêts en stations, éclairage innovant des voitures, et même essai de dispositifs mécaniques embarqués d'annonce des stations par panneaux !

Dans l'entre-deux guerre, la ligne d'Auteuil, partie ouest de la Ceinture, a connu l'électrification par troisième rail, en même temps que la banlieue ouest, et, fait peu connu, la desserte, en 1938, par un prototype de micheline électrique, roulant sur pneumatiques.

C'est sur la Petite Ceinture sud qu'eurent lieu, à Grenelle, les essais du système de cabines indépendantes et automatiques ARAMIS, dans les années 1980 ; si le système n'a pas été développé commercialement, ces essais ont au moins permis à leur constructeur, MATRA, d'engranger l'expérience nécessaire pour développer le métro automatique VAL quelques années après.

Dans les années 1990, c'est le site de la Glacière et de la Poterne des peupliers (13ème) qui a connu la base d'essai des futures rames automatiques de la ligne de métro M14, installée directement sur la plate-forme ferroviaire de la Ceinture. Ces rames sont les ancêtres de celles qui sont en service sur la ligne M1 depuis 2011.

Entre temps, des essais de voies en courbes pour tester le comportement de divers matériel ferroviaires, avaient également été menés sur la Ceinture Rive Gauche. Et des tests de tenue de diverses suspensions de caténaire.

Notre époque ne devrait-elle pas s'inspirer de cette tradition pour faire aujourd'hui de la Petite Ceinture, en attendant sa réactivation (ou plutôt en la préparant), un lieu d'essai de systèmes de transport innovants, autant qu'un lieu d'inspiration et d'expérimentations nouvelles en matière sociale et d'écologie en ville (poulaillers, trams hippomobiles, collecte de l'eau de pluie à grande échelle…)

Pourquoi ne pas y tester, en vraies grandeurs et conditions d'exploitation, les trains à moteurs linéaires sur voie ferrée classique, les maglev urbains, et, bien sûr, les futures rames automatiques destinées au Grand Paris Express ?

Ce ne serait faire preuve ni de nostalgie ni de passéisme, me semble-t-il.

41 «je suis d'accord»

Mikafullan 2 février, 16:05

Plus d'espaces verts dans le sud du 13ème, déjà bien trop envahi par les grandes voies ferrées ou routières... Parcs, espaces de promenade et jardins partagés, pistes cyclables, bars et restaurant rendraient sans doute le quartier bien plus agréable...

6 «je suis d'accord»

Lansade Gérard 3 février, 22:05

Parisiens : renforcement des fréquences de bus et création d'autres petites traverses-bus à motorisation propre .
Utilisation du vélo sur les 20kms aujourd'hui aménageables de la PC par l'installation de planchers sur les rails en gardant le balast et en laissant libre cours à la biodiversité avoisinante (les lézards adorent les insectes et se faufiler dans les cailloux !) . Cette solution mixée avec une voie piétonne a la sagesse d'être réversible et de très loin la moins coûteuse . En donnant l'habitude
du vélo comme dans de nombreuses ville d'Europe (Amsterdam bien sûr mais pas que) elle contribuerait à désengorger les transports en commun utilisés par les parisiens surtout au Nord Est, à l'Est et au Sud de Paris .
Métropole : à terme une voie du boulevard périphérique devra être dédiée à des prolongations de ligne tramway comme le T8 dans l'Est Parisien et autres lignes venant de la grande ceinture . Nécessité de créer des plates formes multimodales de transport de marchandises car les poids lourds ne devront plus entrer dans Paris et la banlieue . La Seine sera utilisée pour le transport des marchandises .Des véhicules légers à propulsion écologiques seront utilisés pour terminer les parcours des marchandises pendant que les voitures individuelles leur auront laisser la place par la très faible autorisation de circuler accordée à ces derniers .

6 «je suis d'accord»

Dominique 24 février, 11:28

Prévoir des échanges avec les autres moyens de transport ferroviaires (RER, tram) chaque fois que c'est possible, pour renforcer le maillage des transports en commun autour de Paris

10 «je suis d'accord»

De Russe Anne 5 février, 14:51

Je souhaite un espace vert comme celui allant de la Place Pereire à la Porte Maillot.

5 «je suis d'accord»

Pithou 12 février, 14:37

A cet endroit, l'ex petite ceinture est toujours en service (c'est devenu le RER C branche Montmorency) et on a simplement mis une couverture de béton au dessus des voies. C'est ce que je préconise sur le sud (entre Porte de Versailles et Porte de Choisy) et dans les endroits en tranchée sur le nord-est (rue de Bagnolet, rue Manin) ... et en ce cas tout le monde est content car on garde l'infrastructure ferroviaire et on a des jardins (ou autre chose) au dessus ...

eBoc 5 février, 16:53

Bonjour à toutes et tous,

A l'intention de ceux pour qui l'appartenance de l'interlocuteur à tel groupe ou classe importe apparemment plus que les arguments qu'il avance, je précise que je ne suis membre d'aucune association. Et que je ne suis pas cheminot.

Etant né et ayant toujours vécu dans le 20ème, non loin de la Petite Ceinture, y ayant connu le trafic des trains de jonction et celui des trains de marchandises, et étant passionné par la Nature autant que par les trains et l'urbanisme, cette ligne et son sort ne pouvaient me laisser indifférent. C'est avec passion que j'en lisais l'histoire, racontée par G. Bernard dans La Vie du Rail (n°1047 et 1048 des 22 et 29 mai 1966), puis dans les autres ouvrages sortis sur le sujet dans les années 80 et 90. Je n'ai pas du rater beaucoup des trains spéciaux qui l'ont empruntée depuis les années 1970. Tandis que je l'ai croisée bien des fois, encore active, lorsque, de 1967 à 1969, encore étudiant, j'allais programmer les premiers ordinateurs en empruntant les derniers trains à vapeur.

Pendant longtemps on a dit que le trafic SNCF sur les parties est et nord interdisait tout service voyageurs local sur une partie significative de la ligne. Cela a probablement contribué à l'échec des projets de reprise partielle de la ligne par le métro ou les projets de réutilisation de sa seule section sud : leurs avantages et leur rentabilité étaient en effet limités par la modeste longueur du tronçon concerné. Et aujourd'hui on parle de la morceler, erreur manifeste !

Depuis ces dernières années où je consacre à nouveau un peu de temps à cette infrastructure, je n'arrête pas de trouver de nouvelles raisons qui militent en faveur de sa réactivation ferroviaire. Les contributions déposées sur ce site en ont déjà indiqué de nombreuses. Brièvement, j'en reformulerai ici certaines et j'en ajouterai d'autres.

Oui, il y mille raisons de réactiver un service voyageurs sur l'ensemble du tronçon disponible de la Petite Ceinture :

- Parce que ses caractéristiques propres (longueur disponible, gabarit, double voie, longueur des quais, espacement des stations, site propre) lui confèrent un intérêt exceptionnel en matière de transport public,
- Parce que la puissance de transport qu'elle peut offrir après modernisation est trois à dix fois supérieure à celle d'un tramway urbain,
- Parce qu'il serait illogique et contraire à l'intérêt général de démanteler une ligne forte au prétexte qu'une plus modeste existe à côté,
- Parce que l'arrêt de la desserte en 1934 n'est pas dû qu'à la concurrence du métro, mais aussi à l'essor des banlieues et au contexte économique de cet entre-deux guerres,
- Parce que le maillage du métro et la desserte par le réseau régional lourd sont encore déficients dans les arrondissements périphériques parisiens,
- Parce que cette couronne interne périphérique est en plein essor, et que le tissu urbain y est bien différent de celui de 1934,
- Parce que cette évolution rend la réactivation à la fois plus difficile mais plus nécessaire,
- Parce que des correspondances directes pourraient être assez facilement établies entre la Petite Ceinture et 7 ou 8 des 11 radiales régionales qui la coupent,
- Parce que ces correspondances en feraient à nouveau une partie intégrante du réseau régional, et ouvriraient ainsi, bien plus qu'elle ne l'est, la ville sur le reste de la métropole,
- Parce que les nœuds et les tronçons centraux de ce réseau régional sont saturés et que l'ajout de 7 à 8 nœuds aux 5 principaux existant dans l'hyper centre les soulagerait,
- Parce que la Ceinture, appuyée sur les trois branches du RER C en correspondance, formerait avec celui-ci deux mailles dans Paris, immergeant totalement la ville dans la Métropole,
- Parce que cela irait dans le sens du rééquilibrage de l'agglomération vers l'est, que tout le monde défend, au moins en paroles,
- Parce que "reconstruire la ville sur la ville, pour la SNCF c'est reconstruire le chemin de fer du 21èmesiècle sur celui du 19ème siècle" (J.P. Maleret, Directeur marketing Transilien : « La vocation urbaine de la SNCF en Ile de France », RGCF, octobre 2010),
- Parce que « la ville dense et durable suppose également d'être bien desservie par les transports collectifs » (Anne Hidalgo, entrevue publiée par « A Nous Paris », le 07/01/2013),
- Parce que la technologie actuelle offre une palette de solutions et de matériels roulants qui permettraient, avec un peu de pragmatisme et quelques accommodements d'horaire, d'implanter une desserte suffisamment discrète pour être acceptable aux riverains, et avantageuse pour tous,
- Parce qu'une rocade existante en zone dense est typiquement plus rapide et moins onéreuse à reconstruire, en même temps qu'elle est plus prometteuse en fréquentation, qu'une rocade plus éloignée en zone

nettement moins dense, à créer de toutes pièces en souterrain avec les aléas que connaissent souvent les creusements par tunnelier,

- Parce que les stations de la Petite Ceinture ne se situeraient pas à trente mètres sous terre, qu'y accéder serait plus aisé et l'emprunter plus agréable,
- Parce que le potentiel de transport de la Petite Ceinture, c'est aussi un potentiel économique,
- Parce que j'ai souvent besoin d'aller de la Porte de Montreuil à la BNF et à la Porte de Versailles, alors que le métro et le tram sont bien lents,
- Parce que….

Mais la raison des raisons, celle qui les englobe et les résume toutes, et qu'il serait impardonnable de manquer, c'est la vertu unique et quasi miraculeuse que possède cette ligne de réunir les contraires dans une pluralité de dimensions : Péreire et Ménilmuche, les faubourg populaires et les beaux quartiers, le train et le métro, le patrimoine industriel et la Nature, les tranchées profondes et les hauts remblais, les viaducs et les tunnels, le charme et la fonctionnalité, la banlieue et la ville, les premiers âges du chemin de fer et l'expérimentation récurrente de nouveautés techniques.

Cette vertu, qu'il serait triste de ne pas reconnaître, le projet proposé par la Ville, l'APUR et RFF, s'il se réalisait, en signerait la fin, par le morcellement et la dénaturation. Je souhaite au contraire que cette qualité se prolonge et que la Petite Ceinture réunisse bientôt avant hier et après demain.

Ressusciter ainsi cette ligne, ce serait comme renouer le fil d'une vieille histoire que seuls nos malheurs anciens avaient interrompu, et dont les crises et les incertitudes actuelles rendent la reprise si nécessaire.

33 «je suis d'accord»

Nicolarchitecte 6 février, 12:03

BRAVO...!! Vous avez tout dit...!!! Moi aussi, habitant pas bien loin de la PC, j'ai fais à plusieurs reprises ce voyage ferroviaire merveilleux dans la Ville, accompagné de son sifflet si pittoresque... Voyage merveilleux qui relie tous les quartiers parisiens....!!!
C'est un véritable scandale que l'on se pose encore toutes ces questions existentielles...!!! Les deux Ceintures sont vitales à toute la Région Ile-de-France...!!! Et complètes, pas de petits bouts....!!!!
Et arrêtons de nous rabattre les oreilles avec Arc Express qui ne verra certainement pas le jour, étant donné le chantier titanesque et absurde que cela représente... 60 km de souterrains.... C'est plus que le tunnel sous la manche... Et on va s'endetter pour combien de temps.... ??? Après Lutèce et autres Orbitales, disparus, Arrêtons le massacre...!!!
Il faut rouvrir les deux Ceintures, Petite et Grande, aux voyageurs dans la Ville...!!!

Colt 6 février, 14:56

L'usage ferroviaire de la petite ceinture ne me paraît plus utile puisqu'il y a le tramway. Une promenade verte (comme la coulée verte du 12eme) avec sentier piéton et cycliste et plantations favorables au maintien de la biodiversité permettrait de donner un peu plus d'oxygène à la capitale. Quand il fait beau les lieux de promenades ne sont pas si fréquents. Les jardins du Ruisseau sont un bel exemple de mise en valeur du lieu. On y jardine et on s'y rencontre pour un petit bol d'air hors de l'asphyxie de la circulation. Tout espace vert qui peut être gagné sur le béton rend la ville plus agréable à vivre.

8 «je suis d'accord»

Pithou 12 février, 14:34

Et dans les tunnels vous faites quoi ? Des discothèques ?

eBoc 6 février, 18:03

Le psychodrame avec les riverains n'est nécessaire qu'aux ennemis de la réactivation ferroviaire

Ceux qui cherchent activement depuis des années toutes les raisons possibles qui interdiraient la réactivation du transport ferroviaire sur la PCf , veulent masquer dix ans d'atteintes gratuites et commodes au potentiel de transport de cette rocade, sous forme d'empiétements et de coupures par des passages à niveau ; atteintes plus motivées par les projets immobiliers et urbains développés de part et d'autre de la ligne, que par un quelconque souci écologique ou de respect du cadre de vie des riverains.
Le débat actuel ne serait pas marqué d'un si fort soupçon d'hypocrisie s'il avait eu lieu il y a dix ans, avant ces méfaits.

Beaucoup de décideurs et d'élus craignent aussi qu'une Petite Ceinture réactivée ne fasse concurrence au tram T3 ou au projet utopique du Grand Paris Express dans lequel ils se sont, les uns comme les autres, imprudemment impliqués par pure démagogie. Pourtant, vu le contexte énergétique et la hausse continu de la fréquentation de transports publics, il est probable que tous ces moyens ne seront pas de trop, au moins à terme.

Dans ce combat, les adversaires de la réactivation ont besoin d'aviver les tensions et les craintes des riverains de la ligne ; Pour masquer leurs atteintes à l'infrastructure sous les thèmes de l'amélioration du cadre de vie, de la préservation de la biodiversité et du patrimoine architectural et industriel, ils ont bien besoin de riverains inquiets, et d'amateurs de Nature ou d'architecture sincères mais peu lucides sur l'ensemble des enjeux.

Si Madame le maire du 20ème trouve une grande biodiversité entre les rails du tram T3, nous sommes en droit d'en trouver une bien plus grande et développée depuis bien plus longtemps sur les talus de la Petite Ceinture, alors qu'elle était encore active.
La végétation qui s'est développée spontanément au fil des ans aux abords de la ligne pourra très bien coexister avec de nouveaux trains, comme bien des exemples le montrent.
Les arrondissement périphériques parisiens ne sont pas les plus à plaindre en matière de végétation. Et les lieux d'animation ne manquent pas à Paris, au point que l'on doive obérer l'avenir d'une si ancienne ligne de chemin de fer pour en développer de nouveaux !
Besoins d'animation, d'espace verts, de biodiversité, et préservation du patrimoine ne sont que prétextes peu convaincants, face à la destruction de la ligne et à sa momification.

Le problème des éventuelles nuisances acoustiques, lui, peut être résolu pour peu que l'on regarde du côté des nouvelles technologies et que l'on fasse preuve d'un peu de pragmatisme.

Notons d'abord que le nombre d'habitants bénéficiant d'une nouvelle desserte sur la Petite Ceinture dépasserait nettement le nombre de riverains immédiats, éventuellement gênés par le bruit ferroviaire. De simples calculs le montrent :

Soient deux stations sur la Ceinture espacées de 1100 m (espacement moyen des stations d'origine) et intéressant les personnes habitant à moins de 300 m de l'une de ces stations (en fait, sûrement plus). Si la densité brute d'habitants, supposée uniforme, est de 29 400 habitants/km² (valeur moyenne des 19ème et 20ème arrondissements réunis), les deux stations considérées bénéficieront à :
$2 \times 3{,}14159 \times (0{,}3)^2 \times 29\,400 = 16\,625$ habitants intéressés.
Tandis que les riverains immédiats de cette portion de ligne, sur une bande de 50 mètres de part et d'autre de la ligne, et sur une longueur de 1 100 + 2 x 300 = 1 700 mètres, seront au nombre de :
$0{,}1 \times 1{,}7 \times 29\,400 = 4\,998$ habitants seulement concernés par des mesures de protection sonores et vibratoires.

Et encore, sur ces 4 998 habitants, près de
0,1 x 0,6 x 29 400 = 1 764 habitants seront à la fois bénéficiaires de la desserte et concernés par les mesures de protection.
Seulement 4 998 – 1 764 = 3234 habitants seront concernés uniquement par le bruit éventuel et les protections, sans l'être par la desserte, soit 5 fois moins que l'ensemble des personnes intéressées.
Et l'espacement des stations peut être un peu plus faible, par ajout de quelques stations nouvelles à celles d'origine. Cela augmentera encore le nombre d'habitants intéressés et diminuera le nombre d'habitants seulement éventuellement gênés.
(Il est donc tout à fait normal que les contributions pro-réactivation dépassent nettement en nombre, sur ce site Internet, celles des riverains inquiets !)

Ces résultats ne signifient évidemment pas que l'on doive, au prétexte qu'ils constituent une minorité, négliger le souci des riverains quant à leur cadre de vie (et quant à la valeur de leur patrimoine immobilier, s'ils sont propriétaires ; encore que celle-ci augmentera plutôt du fait de la réactivation).

Cette inquiétude, je l'ai toujours prise en compte dans les suggestions que j'ai faites ces dernières années pour rouvrir la Petite Ceinture, notamment grâce à un matériel roulant particulièrement discret, que j'ai successivement cherché du côté du roulement sur pneus (cf. métro, Val, trolleybus, à Paris ou en province), puis du moteur linéaire sur voie ferrée conventionnelle (cf. Amérique, Asie), puis du maglev urbain (cf. Japon, Corée, Chine), puis des dernières rames à roulement fer, particulièrement légères, livrées par Alstom à Amsterdam et par Siemens à Varsovie, et que l'on peut rendre compatible avec les normes du réseau ferré national.

Ensuite, on ne voit pas pourquoi on s'interdirait le recours à des procédés et des technologies qui, sans être nécessairement utilisés en France, sont déjà en service dans des pays évolués, plus densément peuplés que le nôtre !
Je pense au procédé Silent Track, utilisé au cœur de Londres sur la ligne nord-sud Thameslink, à un autre présenté il y a quelques années et homologué par les chemins de fer fédéraux en Allemagne et en Suisse ; je pense aux dalles flottantes utilisées au Japon, et aux multiples recherches poursuivies dans tous les pays sur ce thème.

Enfin, des mesures pragmatiques ou innovantes sont imaginables, telles que la construction de murs et de couvertures transparentes (cf. la desserte ferroviaire de l'aéroport de Hongkong), l'achat des appartements les plus exposés avec garantie de relogements de leurs occupants, des accommodements sur l'amplitude horaire de desserte (plus de 90% de la fréquentation des réseaux en Ile de France a lieu entre 7h et 21h).

Toutes ces mesures ont un coût. Elles seraient la preuve pour les riverains que la collectivité est soucieuse de la préservation de leur bien être. En contrepartie, ceux-ci devraient accepter de supporter le bruit résiduel tant qu'il ne dépasserait pas les normes en vigueur.

24 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 6 février, 20:09

Vous n'avez certainement pas bien entendu. Lors de la réunion, Madame La maire a bien parlé à cet instant de la PC : " Si Madame le maire du 20ème trouve une grande biodiversité entre les rails du tram T3, ;.. ,"
Elle n'est pas stupide, elle.

liliane 6 février, 21:30

eBoc, Votre intervention est effrayante. Elle dispose de la vie des gens comme s'ils étaient de simples matériaux inertes a adapter à vos projets. C'est triste !!!!! Incroyable et extrêmement inquiétant.....

FERDANT 6 février, 23:03

Bonsoir,

eBoc nous gratifie d'une démonstration statistique, à ajouter aux autres types de démonstrations étayées et documentées que les partisans d'une réflexion globale et constructive ont publié sur ce site depuis quelques semaines.

On pourra s'effrayer de lire des chiffres ! Mais c'est oublier que les élus et les responsables doivent prendre en compte des données chiffrées pour adapter les ressources aux besoins réels et futurs de leurs administrés. Il serait assez effrayant que des élus et responsables n'aient aucune notion de statistique, de démographie et de prospective !

Paris n'est heureusement pas peuplé uniquement de Liliane dans un monde de riverains bisounours que le moindre chiffre ou train effraie !

LAPALICE 6 février, 23:32

Contribution précise concise et détaillée qui démontre concrètement que les politiques qui se sont accaparés du dossier des transports en commun n'y apportent qu'une optique électoraliste et idéologique !

liliane 7 février, 12:34

Pour FERDANT, Malheureusement pour vous Je possède aussi des notions de statistiques peut- être supérieures aux vôtres . Les statistiques ne sont souvent qu'une aide a la réflexion lorsqu'elles sont utilisées de façon rigoureuse , ce qui n'est malheureusement pas toujours le cas , car de nombreux biais sont possibles .
De toutes façons, l'ETHIQUE doit souvent primer sur les statistiques. En ce sens je maintiens que la pseudo-démonstration d'eBoc est effrayante !!!!

FERDANT 7 février, 12:44

Bonjour Liliane,

"Malheureusement pour vous, je possède aussi des notions de statistiques peut-être supérieures aux vôtres" : diantre ! Pourquoi "malheureusement" ? Je suis très content que vous ayez des notions de statistiques (et l'immodestie de vous vanter de votre supériorité sur les miennes ;-)) mais je serais encore plus ravi si celles-ci vous servaient à prendre du recul sur ce que vous lisez !

Au risque de radoter, et à titre personnel, c'est votre vision parcellaire de la ligne qui aurait tendance à m'effrayer !

eBoc 8 février, 15:31

Réponse à Liliane qui trouve ma contribution effrayante :

Compter les personnes n'est pas les offenser. Sinon il faudrait supprimer l'INSEE, les recensements, la planification, etc...
D'ailleurs les études que ce site met en ligne traitent aussi, comme tous les urbanismes et aménageurs sont obligés de le faire, des densités d'activité humaine (habitat, emplois, pôles d'attraction) et montrent des schémas de ligne avec des disques figurant les zones desservies autour des stations.
Vous qualifiez ma contribution de pseudo-démonstration. Il serait plus convaincant d'en montrer les défauts ou les erreurs, ce que vous auriez fait depuis longtemps si vous en aviez trouvés, vous qui vous dites experte en la matière.

Non seulement je maintiens mes assertions mais, de plus, je les trouve encore au-dessous de la vérité, car je n'ai rien dit des emplois ni des pôles d'attraction qui serait desservis par la Petite Ceinture.
Il est très probable qu'ils feraient encore plus pencher la balance du décompte en faveur des citoyens intéressés par la Petite Ceinture réactivée, par rapport à ceux qui seraient seulement (et éventuellement, compte tenu des protections que je suggère à leur intention) gênés par le bruit.

Vous avez écrit que je considérais la population comme de la matière !!!
Dieu m'en garde ! Je crois au contraire que chaque être humain est unique et respectable. Et je suis d'accord avec vous quand vous dites que l'éthique doit prévaloir.

Mais plutôt que d'opposer sans cesse l'échelle individuelle à l'échelle collective, sans doute pour des raisons historiques que nous connaissons bien tous, essayons de comprendre enfin que les deux doivent être prises en compte. Ignorer l'une ou l'autre, serait osciller entre des erreurs extrêmes et contraires, sans perspectives bien prometteuses. Et s'enfermer dans une alternative stérile et appauvrissante, matériellement comme moralement.

liliane 8 février, 16:14

Je confirme que je ne trouve pas ÉTHIQUE de déplacer un si grand nombre de personnes . Ou les relogerez vous ? Les drames humains induits ne seraient en aucune façon justifies dans ce cas. Les habitants des quartiers ne sont pas des pions d' un jeu de société.

FERDANT 8 février, 16:58

Liliane,

Vous agitez maintenant le drapeau de l'éthique ? C'est votre droit, et je vous prends au mot : abordons le sujet de l'avenir de la PC du point de vue de l'éthique environnementale, dont Hans Jonas (auteur de Das Prinzip Verantwortung - Le principe responsabilité), a posé les bases, de ce que nous nommons de nos jours le "développement durable" : un mode de développement qui satisfait les besoins des générations présentes, sans compromettre la capacité des générations futures de satisfaire les leurs. L'attitude de prudence par rapport aux impacts des techniques connues et de leurs conséquences futures n'est pas une attitude de rejet binaire et en bloc, mais consiste bel et bien dans le cas d'espèce de la PC de ne pas voir le site se dévoyer d'une manière irréversible dans des usages qui compromettraient sa vocation initiale, et sa réutilisation future suivant celle-ci.

Vous faites une montagne d'un exode massif des riverains qui n'existe que dans votre imagination, et tenez à tout prix à vos fantasmes de matériels anachroniques et bruyants, qui n'ont plus aucune réalité aujourd'hui.

Ouvrez les yeux, lisez plus et lisez mieux ; faites l'effort de sortir de votre cocon de peurs irrationnelles et ayez une pensée envers les habitants actuels et futurs d'île de France, qui ne sont pas les pions d'un jeu de société, mais qui aimeraient ne pas être des sardines serrées dans des rames bondées !

eBoc 11 février, 17:21

Réponse à Liliane (8 février 16 :14) qui prétend que je propose de déplacer un grand nombre de personnes ! Et qui évoque déjà les drames humains à prévoir !

Eliane, vous remarquerez, si vous relisez avec attention et objectivité ma contribution du 6 février (18 : 03), que je n'ai évoqué l'éventuelle nécessité d'acheter quelques logements et de reloger leurs occupants, qu'en dernier ressort au cas où les précautions suggérées se révéleraient malgré tout insuffisantes ; et ces précautions, sans prétention à l'exhaustivité, j'en énumérais de multiples au niveau du matériel roulant (4 technologies citées), des voies (3 technologies citées), des protections acoustiques (1 technologie citée), de l'exploitation du système de transport (1 proposition d'accommodement d'horaire).
Malgré cela, vous prétendez tout à fait arbitrairement et faussement que je propose de déplacer « un (si) grand nombre de personnes ». Je n'ai jamais cru ni dit que ce nombre serait aussi grand que vous semblez le croire ou vouloir le faire croire, sans pour autant vous avancer sur des chiffres. De grâce, si vous avez déjà fait le décompte, annoncez nous les chiffres !

Vous parlez de drame humain et invoquez à nouveau l'éthique. Nous voilà tout à fait dans le psychodrame et le pathos que le titre de ma contribution évoquait. Et nous sommes très loin d'un débat apaisé et honnête, fondé sur l'argumentation, les données et les faits, plutôt que sur des frayeurs artificiellement suscitées.

L'éthique ne devrait-elle pas conduire d'abord au sérieux et à l'honnêteté intellectuelle dans la discussion ?
L'éthique ne devrait-elle pas vous conduire plutôt à dénoncer les questions piégées et la manipulation grossière que constitue la façon dont la présente concertation est menée ?
De même que l'utilisation d'un Atelier d'Urbanisme sous contrôle de l'exécutif municipal pour faire figure d'expert indépendant ?
De même que les atteintes portées en catimini et gratuitement depuis dix ans, à l'aide du béton et de l'asphalte, contre l'infrastructure ferroviaire de la Petite Ceinture et son potentiel de transport ?
De même que les nombreuses mentions erronées, incomplètes, approximatives, floues, tendancieuses ou mensongères sur la Petite Ceinture, son histoire, son état présent, ses possibilités, que l'on rencontre depuis des années dans la Presse écrite, dans les journaux télévisés locaux, et jusque dans certains rapports de l'APUR ?
De même que le tour de passe-passe qui consiste à évacuer, dans tous les discours officiels, la fonction première de cette infrastructure pour mieux y assouvir ses intérêts partisans, en faisant fi de l'intérêt général ?
De même que la lâcheté d'une attaque en règle menée, faute de pouvoir être efficace ailleurs, contre une infrastructure de transport abandonnée qu'aucun organisme ou établissement officiel ne défend, mais seulement des citoyens isolés et des associations indignés par ce gâchis ?
De même que l'impasse faite sur toutes les propositions contraires à la ligne officielle, et la totale absence d'étude officielle de solutions alternatives, pourtant plausibles pour la Petite Ceinture au regard de l'état de l'art ?

Et l'éthique ne vous demande-t-elle pas de réagir d'abord aux nombreuses expropriations prévues aux abords des futures gares du Grand Paris Express ? Celles-là sont très certaines puisque l'ambition est de faire de la mutation urbaine autour de ces gares (nouveaux logements, commerces, bureaux, et pôles d'attractions) une source de financement du projet !
Que de destins brisés et de drames humains en perspective, pour reprendre votre langage !!!
Et ces expropriations seraient en bien plus grand nombre que ceux des quelques éventuels logements qui le nécessiteraient le long de la Petite Ceinture ; logements dont le décompte ne pourra être sérieusement fait qu'après analyse des solutions techniques que justement on s'interdit d'examiner ?

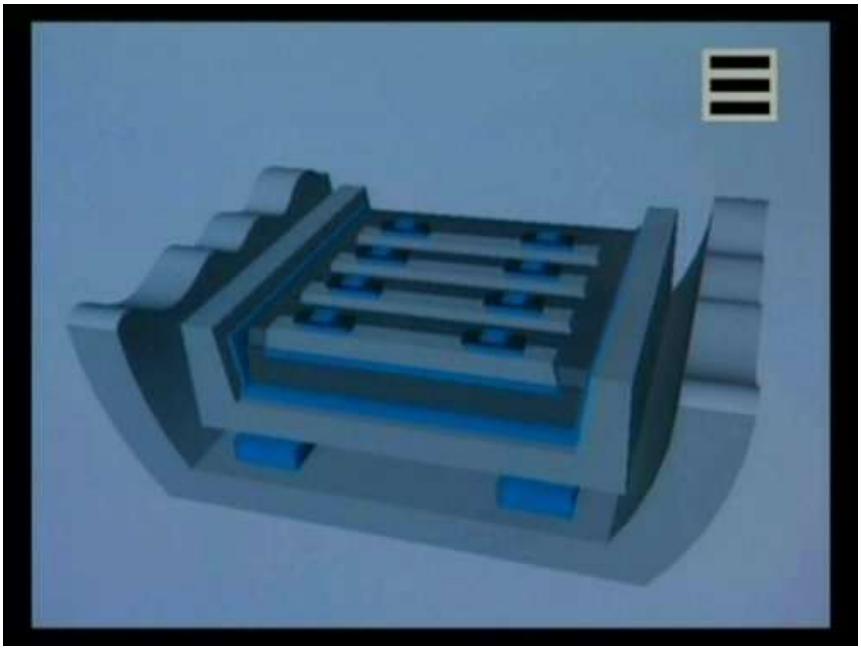
Prenez ces considérations en compte, chère Liliane inconnue, et quand vous aurez ainsi rendu votre jugement plus impartial, mais seulement alors, les lecteurs de ce site pourront prendre vos indignations et vos rappels à l'éthique au sérieux.

Et je vous fais cadeau de la belle photo ci-dessous d'une protection acoustique translucide, située sur la ligne desservant l'aéroport de Hong-Kong (34 km), dispositif qui pourrait s'imaginer fort bien sur les voies de la Petite Ceinture, dans les sites les plus proches des habitations, où la vitesse des trains pourrait être localement très limitée.
Elle est tirée d'un documentaire vidéo dont je vous recopie un passage du commentaire :
« La ligne est dotée de caractéristiques avant-gardistes pour la réduction du

niveau sonore. Des écrans acoustiques translucides ont été disposés aux endroits qui bordent les quartiers résidentiels. Ces écrans réduisent le bruit tout en évitant la sensation d'entrer dans un tunnel. La technologie des rails sur dalle flottante a été utilisée en bordure des habitations. Développée par une compagnie allemande, cette technologie comprend des coussins de caoutchouc placés sous les dalles de ciment qui supportent les rails, ce qui réduit de façon significative les vibrations à l'origine du bruit. Les trains deviennent plus silencieux. »

eBoc 11 février, 17:29

Et voilà une autre photo, Liliane, celle d'une voie ferrée posée sur dalle flotante, une technologie appliquée dans plusieurs pays, sur des lignes traversant des territoires densément peuplés (voir ma précédente intervention).
Il est vrai qu'en France, la Petite Ceinture constitue une exception : aucune autre ligne ne comporte un aussi long parcours dans une ville aussi dense. Mais dans d'autres pays, ces technologies de protection acoustique sont bien plus développées.
A une ligne aussi particulière que la Petite Ceinture, il faut appliquer des solutions spécifiques !



eBoc 11 février, 18:17

Réponse à Gilles Jardinier qui me reproche de n'avoir pas compris de quoi parlait Mme le maire du 20ème "à la réunion".

En fait, je faisais référence à une réunion publique sur l'avancement des travaux du tram T3, tenue en 2011 à la mairie du 20ème. Le tram T3 y était glorifié dans son discours et il a été dit qu'il préservait la biodiversité. Etant donné le type d'herbe qui est déposé entre ses rails, l'assertion m'avait choqué et paru quelque peu hasardeuse ! Mais je ne suis probablement pas aussi malin que Mme le maire.

eBoc 6 février, 18:29

Le tramway proposé par l'APUR sur la section est de la Petite Ceinture est un attrape nigauds. La courte longueur de ligne, et donc son relativement peu d'utilité, ne permettront jamais de rentabiliser les travaux nécessaires. surtout si l'on construit des stations souterraines sous les collines, stations onéreuses qui bloqueront toute possibilité d'allongement des rames et d'accroissement de leur capacité.

S'il se fait avec le matériel déjà acheté pour la ligne T8, tram urbain de 2,40 m de large, il impliquera une sortie du tronçon concerné du réseau ferré national, au plan de la compatibilité technique. Et donc un morcellement de la ceinture, le nord restant aux normes et gabarit ferroviaires.
Obéissant à la mode "localiste", avec des stations rapprochées et un faible gabarit, ce projet de mini-tram réussi le comble de mettre sur la Ceinture, aux possibilités bien plus fortes, un système de transport de puissance bien inférieure à celle du T3 !!!

En proposant d'abaisser, en plus, les contraintes de distance minimale de construction par rapport aux voies, c'est l'exemple même de ce qu'il ne faut pas faire !!!

A. Hidalgo (entretien publié par "A Nous Paris" en janvier) dit qu'elle veut bien ce tram, mais qu'il n'y a pas de financement pour l'instant et qu'elle vise d'abord le prolongement du T3. De plus elle se dit soucieuse de la qualité de vie des riverains, ce que l'on ne peut lui reprocher (cf. plus bas mon intervention précédente).

Ne croyez donc pas trop à ce projet qui est un leurre.

Vive la liaison Batignolles - Grenelle via Bercy, par des rames silencieuses, rapides, capacitaires et modernes, compatibles SNCF, desservant environ 25 stations, en correspondance avec 7 ou 8 radiales régionales lourdes (dont les 3 branches du RER C), et ne circulant que de 7h à 21h.

La réalisation peut être phasée, mais l'infrastructure doit être préservée dans cette optique :
1) respect des riverains et de la Nature collatérale
2) mise à profit de l'intégralité de la ressource de transport
3) maintien de l'infrastructure au sein du réseau ferré national, y compris au plan technique (non aux voies dédiées).

Voilà une quasi rocade dont les stations ne se trouveraient pas à 30 mètres sous terre, et dont la réalisation ne serait tributaire de la vitesse d'avancement d'aucun tunnelier !

24 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 6 février, 20:02

Ce n'est pas clair : vous ne dites pas sur quelle voie il va circuler ?

eBoc 11 février, 18:09

Réponse à Gilles Jardinier qui trouve que "ce n'est pas clair" :

"Le maintien de l'infrastructure au sein du réseau ferré national, y compris au plan technique, et le refus d'une voie dédiée" que je préconise, cela signifie essentiellement que la voie de roulement doit rester une voie ferrée classique à écartement standard (1,435 m) et que le gabarit à dégager au-dessus de cette voie doit être celui qui a cours sur l'ensemble du réseau ferré : le gabarit UIC (Union Internationale des Chemins de Fer, voir le schéma).

C'est en fait la situation actuelle sur chacune des deux voies de la Petite Ceinture (ou sur leur emplacement, la rive gauche ayant été mise à voie unique vers 1964).
Le refus d'une voie dédiée signifie qu'il serait extrêmement dommage de reconduire sur la Ceinture ce qui a été fait sur les lignes de tram T2 et T4, ou le gabarit a été respectivement réduit à 2,40 mètres et 2,65 mètres de large (au lieu d'environ 3m). Mais sur ces lignes, cela était excusable car motivé par la recherche d'économies sur la réalisation de quelques courtes sections nouvelles. Sur la Petite Ceinture, où le gabarit UIC des deux voies est disponible sur les 23 km, il doit être préservé.

Ce principe de roulement sur voie ferrée classique est le meilleur si l'on recherche une solution à court ou moyen terme de réactivation d'une desserte sur la Ceinture. Etant donné que RFF et la SNCF veulent conserver l'usage de la

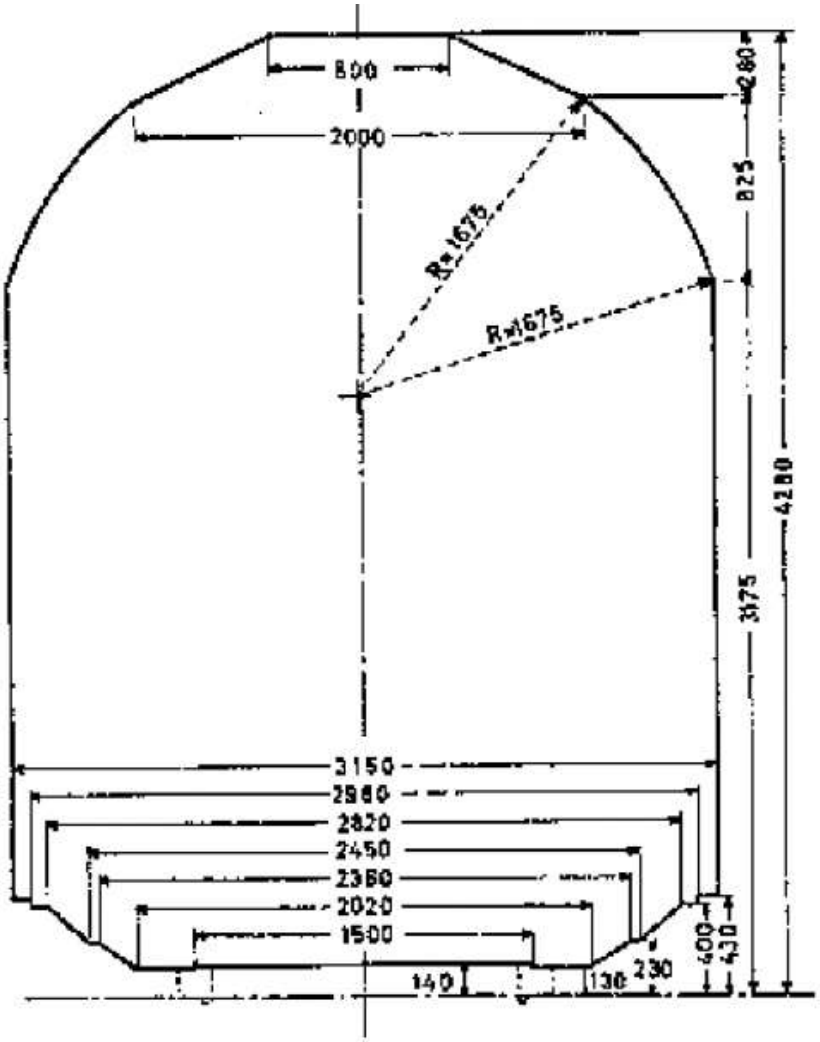
partie nord, cette solution est la seule qui permette à la fois la desserte de ce tronçon par les nouvelles rames (donc la mise à profit de l'atout majeur que constitue la longueur du tronçon disponible : 23 km) et la circulation exceptionnelle (entretien des voies, travaux) de trains classique ailleurs.
C'est aussi la solution qui préserve un maximum de possibilités pour l'avenir.

Quant à choisir le type précis de voie ferrée, on ne pourrait en décider qu'après étude : ballast, dalle, dalle flottante pour élimination des vibrations, etc.
L'électrification par 3ème rail, comme dans le métro, serait à mon sens préférable, pour plusieurs raisons, dont la diminution des coûts d'implantation en tunnel.

Concernant la végétation collatérale, il est évident que cette solution est compatible avec sa préservation, comme avec celle de la petite faune qui s'y est développée. De même la préservation des jardins partagés situés sur les côtés des emprises (12ème, 14ème, 17ème,...) est très souhaitable ; de même que le développement de nouveaux jardins sur les surlargeurs, pourvu que l'on préserve des espaces pour le garage des rames nouvelles.

Restera le problème du désherbage des voies elles-mêmes, problème actuellement pris en compte de manière plus responsable que jadis par RFF.
Si la voie est sur posée dalle, le problème disparait pratiquement.

Enfin, je profitte de cette contribution pour demander que l'on définisse sur une base claire ce que signifie la protection de la biodiversité en ville et ce qui la motive, faute de quoi cela risque de devenir une expression joker dans le discours politique, une espression qui ne voudrait plus rien dire de précis !



LAPALICE 6 février, 23:17

▸ Il faut maintenir la réversibilité des aménagements de la Petite Ceinture notamment la section entre les parcs André Citroën et Georges Brassens.
▸ Conserver en zone GSU, la Petite Ceinture, afin au Sud-Ouest de Paris, de prolonger ultérieurement le T2 par Boulevard Victor sur la Petite Ceinture jusqu'au Cours de Vincennes ce qui permettra de créer une correspondance avec le futur T8. La section du T2 entre les stations Issy Val de Seine et Porte de Versailles sur la voie publique devra être débranchée et mise en navette sous l'appellation de T2 bis, comme l'a été le M3 bis en 1972 entre Gambetta et Porte des Lilas.

47 «je suis d'accord»

Gilles Jardinier 6 février, 23:45

C'est un peu tard pour cette section ; Certains aménagements de la promenade déjà réalisé sont irréversibles.
Comme les constructions sur le tracé dans le XIXeme

LAPALICE 6 février, 23:58

M. Gilles Jardinier.

C’est dommage, vos remarques sur la Ceinture sont inexactes !

Gilles Jardinier 9 février, 07:57

Puisque la consultation est close, je peux bien vous accorder que vous avez en partie raison : mes petites "remarques", comme vous dites, sont souvent de la provocation, ceci en réaction à la manière exécrable dont a été lancée cette "con-certation", consistant à prendre les citoyens pour des premières syllabes du vocable. On nous demande de donner notre avis alors que les décisions sont déjà prises, et que la tranche de travaux considérée est déjà largement engagée, sinon terminée. Cela devient une fâcheuse habitude à la Ville de Paris.

En revanche, je suis un professionnel dans le domaine de la biodiversité, et mes contributions concernant la biodiversité et les aménagements écologiques sont très sérieuses. Et j’eusse aimé que vous y apportiez votre critique.

Monsieur de la Palice, votre proposition très technique montre que vous êtes un professionnel des transports, concerné de très près par ce Réseau. (RFF ou STIF peu importe ?). Les 40 "je suis d’accord" sortis de nulle part qui accompagnent votre contribution montrent que vous représentez un réseau de Lobbying puissant. Ce nombre est un tantinet surprenant et excessif : ... Vous aurez noté qu’aucune intervention avant la votre n’avait évoqué cette option, pourtant fort logique. (C’est dommage, comme vous dites).
et, à titre personnel, j’aime assez cette hypothèse, ce qui a motivé ma réponse.

Je maintiens que la manière dont a été conduit le chantier sur la section dont vous parlez a causé des dommages irréversibles en termes d’écologie et de biodiversité (vous vous occupez de voies ferrées, je m’occupe de biodiversité).

La configuration de la voie dans ce secteur permettait de réaliser l’aménagement à partir d’un ... ? à partir d’un train, ce qui n’est pas si incongru sur une voie ferrée, et ce que sait très bien faire la SNCF quand elle le souhaite.
Je vous rappelle juste que (personne n’a jugé bon d’en parler) la SNCF fait bien les manutentions lourdes des transformateurs sur cette section, avec un train.

Ne pas faire intervenir d’engins de chantier lourds sur pneus sur la plateforme aurait considérablement réduit les nuisances et les dommages collatéraux., bien illustrés par Chapeau, et évité d’avoir à recouvrir les voies, si c’est pour devoir les exhumer après.

Quand sera venu le moment d’intervenir pour les aménagements sur la section est, j’espère très fortement que les travaux seront réalisés conjointement par un

train de chantier SNCF, accompagné par des équipes "piétonnes" du Chantier d'insertion, sans intervention d'engins de chantier ni camions, afin de ne pas massacrer la biodiversité sur la plateforme, notamment sur les parties en talus. Cordialement.

LAPALICE 11 février, 13:58

M. Gilles Jardinier

Vos petites "remarques" qui sont souvent de la provocation (je vous cite) ceci en réaction à la manière exécrable dont a été lancée cette "con-certation" (je vous re-cite) : ce que je puis dire est que le site Internet lapetiteceinture.jenparle.net a été mis en place par la société Respublica et non par moi, j'en suis donc totalement étranger. Néanmoins je vous donne raison, cette "consultation" est orientée. Il est bon de rappeler que toutes les infos fournies sur ce site n'ont évidemment pour origine l'hébergeur !

Vous me demander d'apporter critiques et avis sur la biodiversité et les aménagements écologiques. Les voici : je ne souhaite aucun aménagement ailleurs que sur les surlargeurs. En exemple vous avez bordant au plus près la plateforme ferrée deux jardins, un dans le 12ème le jardin Charles Péguy et un autre dans le 17ème rue du Colonel Manhès. Ces aménagements naturels ont tout à fait leur place en ces lieux. La biodiversité est à privilégier dans des secteurs en vallées de Chevreuse et de la Bièvre, pas sur la Petite Ceinture parisienne.
Toutefois un mot sur la "coulée verte" reliant les parcs A. Citroën et G. Brassens. Il s'agit d'une promenade en cours de réalisation. Ces aménagements restent bien entendu réversibles. Il s'agit vous devez vous en douter de satisfaire les bobos du 15ème arrondissement en vue de 2014 année des prochaines élections municipales, rien de plus !

Sur mon appartenance en tant que professionnel des transports et concerné de très près par ce réseau, alors là je suis bien embêté que vous ayez mis en ligne ma qualité. Je suis au regret de vous annoncer que j'ignorais mon appartenance à une entreprise publique de transport comme RFF (quant au STIF - le Syndicat des Transports d'Île de France) est l'Autorité
régionale régissant les transports en Île de France qui elle-même dépend de l'exécutif régional.

Quant au 40 et que ma contribution montre que je représente un réseau de lobbying puissant, alors là je me dis que votre imagination est meilleure que celle de Steven Spielberg !
En réalité, j'aime cette plateforme ferrée intra-muros et de la richesse qu'une ville comme Paris puisse la posséder.
Pour vous permettre d'accéder à la totalité de la plateforme ferrée afin de là découvrir au mieux et cela sans sortir de chez vous, vous pouvez le faire sur http://petiteceinture.voila.net
Vous trouverez sur ce site une boite à lettres animée pour les courriels qui me

sont destinés. Cela vous permettra de m'écrire au-delà de la date d'existence du site actuel, théoriquement le 14 février.

Cordialement.

Liliane 7 février, 13:24

Encore de la dérision improductive !!!!!Les visions rétrogrades allant à l'encontre du sens de l'histoire, de l'éthique, des changements climatiques, des nouvelles habitudes de vie urbaine , sont probablement le fait de groupes de pression à finalité vraisemblablement commerciale. Nos enfants et petits enfant jugeront. vive la coulée verte sur la PC !!!!

7 «je suis d'accord»

FERDANT 8 février, 16:01

Liliane,

Au lieu de voir des conspirateurs de l'ombre dans vos contradicteurs (quelle imagination débridée, hélas pas au service de la ligne de PC), apportez donc un peu de consistance au débat en argumentant : pérorer sans arguments ne nourrit que votre ego, pas l'intelligence de la réflexion qui pourrait sortir de la discussion.

Dès lors que l'on fait l'effort de vous répondre en argumentant, vous esquivez le débat en créant un nouveau fil de discussion, sans aucune idée nouvelle et sans réponse argumentée aux questions posées.

Vous abreuvez ce site de jugements de valeurs dont nous aimerions tous admirer la solidité des fondations, mais l'édifice de vos propos est tel un barnum par grand vent...

liliane 8 février, 16:51

FERDANT, c'est vous qui ne répondez pas a mon intervention. Vous vous comportez en Monsieur Jesaistout et j'ai toujours raison. Mais au nom de quoi auriez vous RAISON ? Certaines références citées par les défenseurs d'un trafic ferroviaire sur la PC sont hautement discutables....
Je ne suis pas du tout contre les transports lorsqu'ils sont indispensables. Mais dans le cas de la PC, un transport provoquerait beaucoup plus d'inconvénients et de nuisances compte tenu de l'évolution des quartiers à proximite que d'avantages . De plus, les quartiers concernes possèdent déjà un réseau de transport dense, plusieurs bus, un tramway et des dizaines de station de métro. Dans ce contexte, j'ai dit et je le maintiens , comme le mode de vie sédentaire n'est pas sain (tous les manuels de médecine sont d'accord sur ce point), comme le réseau de transport est déjà dense dans ces endroits, des voies pédestres et éventuellement cyclables sont préférables car elles permettraient

aux personnes de se déplacer aussi (indépendamment des transports déjà en place) de façon douce et saine , active et non passive. Dans les grands ensembles urbains, il faut trouver un juste équilibre entre transports, préservation de la qualité de vie , espaces verts et pédestres. Je pense que maintenant un trafic ferroviaire sur la PC ne permettrait pas un tel équilibre, bien au contraire. Bien sur, vous me contredirez car nous ne serons jamais du même avis. Mais je le répète vous n'avez pas forcément RAISON !!!! Je suis hautement attachée au respect des règles éthiques vis à vis des personnes et au respect de l'environnement. Actuellement un trafic ferroviaire sur la PC ne respecterait ni l'un ni l'autre. Le fait de déprécier systématiquement de façon méprisante avec un discours verbeux les interventions qui ne vont pas dans votre sens est détestable.

FERDANT 8 février, 17:15

Liliane,

Quelles sont vos questions ? Où sont-elles cachées ? Dans quels articles, quelles contributions ? Je ne lis dans vos interventions que des affirmations non étayées. Contrairement à vous, je ne prétends pas asséner des vérités, et si vous trouvez les références citées discutables, je vous en prie, discutez-les ! Les conclusions d''un des seuls documents que vous ayez bien voulu apporter à la discussion ne confortaient même pas votre point de vue !

La suite de votre contribution n'est qu'une énumération de positions dont vous ne démordez pas, sans apporter d'éléments factuels à l'appui, ce que je trouve non pas détestable, mais un peu navrant de votre part.

Contrairement à ce que vous avancez, je ne prétends pas avoir raison. En vertu du principe de précaution, je conteste cependant des conclusions hâtives qui pourraient avoir un effet irréversible sur un avenir de réutilisation transport que peut-être ni vous ni moi ne connaîtront, mais dont je vous conteste le droit d'en priver les générations futures.

eBoc 8 février, 15:39

Dans le contexte énergétique, climatique, environnemental, économique et social actuel, le morcellement et la dénaturation d'une rocade lourde de transport ferroviaire située à la périphérie interne de l'une des villes le plus denses au monde (la 6ème nous dit-on), ce n'est peut-être pas l'option le plus intelligente !

22 «je suis d'accord»

Bruno 9 février, 15:13

Bonjour,

Le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), voté le 25 octobre 2012 par le Conseil Régional, est disponible sur le site de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAURIF) : http://www.iau-idf.fr/debats-enjeux/le-schema-directeur-de-la-region-ile-de-france-sdrif.html.

Le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif)évoque la Petite Ceinture de la manière suivante (source : document 2-Defis_Projet_spatial_Objectifs.pdf, page 136) :
« L'armature historique de ports urbains et de sites ferroviaires, parfois dégradés et sous-utilisés, est disponible notamment en cœur de métropole entre Paris intra-muros et l'A86.

Pour jouer un rôle alternatif au mode routier dans l'approvisionnement de la ville mais également dans l'évacuation des déchets, ceux-ci devront être préservés, modernisés et mis en réseau grâce aux interfaces entre domaines routiers, ferroviaires et fluviaux.

La Petite Ceinture mérite de conserver sa vocation fret. Pour ce faire, toute autre aménagement devra être réversible et précaire.

Enfin, l'urbanisation dans leur environnement immédiat devra être compatible avec l'activité de ces sites.

L'intervention de la puissance publique pour préserver ou reconquérir ces emprises foncières, dégradées voire polluées et parfois sous exploitées, est indispensable pour éviter leur aliénation, voire leur disparition alors que leur nécessité est dorénavant avérée pour répondre aux exigences du développement durable. »

On comprend mieux pourquoi la Région Île-de-France n'a pas été conviée à cette "concertation" municipale.

20 «je suis d'accord»

Bego 9 février, 16:33

Ce qui manque le plus à Paris par rapport à d'autres grandes métropoles ce sont les espaces verts et des endroits de proximité pour pratiquer un sport. Pour moi, c'est le besoin no1 pour des gens qui habitent une grande métropole. Donc, rendez-vous pour courir ou pour marcher ou pratiquer des gyms calmes

7 «je suis d'accord»

Emmanuel 11 février, 07:02

Il semble venu le temps de se mobiliser face aux associations qui luttent pour le rétablissement du transport ferroviaire (train de fret, TGV, train...) sur la Petite Ceinture. Si vous voulez agir en association, alors créons l'Association "Sauvons la Coulée Verte de la Petite Ceinture" ! Envoyez votre e-mail à espacenaturesurlapc@gmail.com

eBoc 11 février, 18:26

Exemple de désinformation sur la Petite Ceinture :

Le journal régional de FR3 Ile de France, présentait sans vergogne un mini reportage de 2 mn, le 30 mars 2010, à propos de la section de 1500 m transformée en Sentier Nature, dans le 16ème :

« Direction maintenant la Petite Ceinture du 16ème, entre la Porte d'Auteuil et celle de la Muette, ancienne voie abandonnée depuis 1934 !, le site a été réhabilité depuis 10 ans par une association écologique, et la Nature, vous allez voir, reprend ses droits ».

Rappelons la vérité : sur ce tronçon, la desserte locale Auteuil Pont Cardinet s'est poursuivie 51 ans de plus, jusqu'en 1985, date à laquelle sa suspension a été présentée comme provisoire par la SNCF !

Et s'affichait, au cours du reportage télévisé, un plan de Paris sur lequel la promenade du « Sentier Nature » était doublée en longueur, La Muette y étant située à la Porte Dauphine, comme vous pourrez le voir ci-dessous !

Par une multitude de tels petits mensonges, distribués au fil des ans dans les média, et dont on pourrait s'amuser à dresser la liste si l'on en avait le temps, nos édiles mènent sournoisement les citoyens vers leurs buts.

L'arrêt des circulations sur Auteuil – Passy en 1985 était motivé par les travaux d'implantation du RER C qui utilise 4,5 km de l'ancienne ligne d'Auteuil et du raccordement de Courcelles, où passent aujourd'hui plus de 180 trains par jour, pour le plus grand bénéfice écologique !
Mais de cela, aucun organisateur du présent débat sur la Petite Ceinture ne fera une publicité exagérée !

OUI, L'HUMORISTE A RAISON : ON NE VOUS DIT PAS TOUT !

20 «je suis d'accord»

saraly 11 février, 18:32

Dans le même genre, dans un article du site de la ville sur le Conseil de Paris d'aujourd'hui : "Le département en profite aussi pour apporter quelques modifications, s'agissant notamment de la petite ceinture verte que le SDRIF réservait au Fret et dont Paris veut renforcer le rôle écologique." Plus aucune mention de l'intérêt ferroviaire, la petite ceinture est devenue petite ceinture verte maintenant.
J'ai lu aussi un article du journal LeMonde il y a quelques semaines sur la concertation à propos du sort de la PC, il n'y avait aucune mention d'un intérêt ferroviaire ou des études de RFF à ce propos.

LAPALICE 12 février, 00:05

Un tramway nommé Désir, un tramway nommé Délire !

Je fut conçu en 2001. Ma gestation fut longue et douloureuse. En effet j'ai fait exploser le coût de mon installation fin 2006 sur les boulevards dit des Maréchaux Sud. Ensuite ce sont les vilains messieurs de la Cour des Comptes qui ont jugés mon inaptitude en comparaison à un tramway sur la Petite Ceinture qui aurait coûté bien moins cher pour une vitesse de 1,7 fois supérieure.

Fin 2012 lorsque mon frère cadet fut assez grand, il voulait lui aussi se voir attribuer un parcours. Comme le mien allait du pont du Garigliano à la porte de Vincennes, le sien irait donc de la porte de Vincennes à celle de La Chapelle.

Étant jaloux de mon frère aîné je décidais qu'à la moindre contrariété je cesserai de travailler. Vint l'épisode neigeux. Comme il faisait trop froid nous décidions mon frère et moi de rester au chaud au garage, lui à Lucotte, moi au stade Jules Ladoumègue. Comme mon parcours dans l'Est et Nord de Paris fut le plus long je décidais de m'octroyer un caprice supplémentaire, celui de faire une pose longue durée matin et soir porte de Pantin. La RATP qui m'employait n'arrivait même plus à me faire entendre raison !
Mes parents, Anne et Bertrand, découragés de notre désinvolture ont fini par comprendre que le fruit de leur union fut catastrophique et hasardeux.

Quant au " naufragés" du T3B, ils ont vite compris que le choix des Maréchaux résultait d'une décision typiquement "delanöesque".

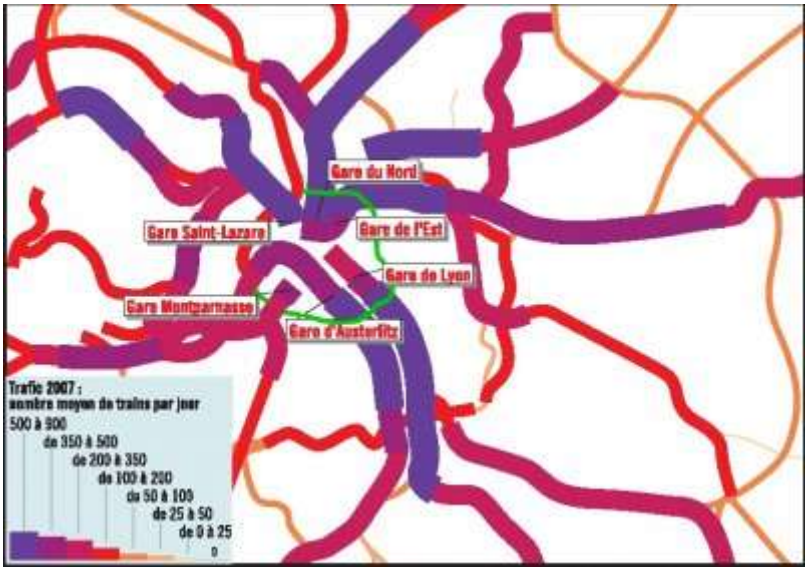
Le salut il y en a un, viendrait du T8 en provenance de Saint-Denis Porte de Paris prolongé sur la Petite Ceinture jusqu'au cours de Vincennes, et ce sans encombre !

23 «je suis d'accord»

eBoc 12 février, 15 :03

La Petite Ceinture ferroviaire : un potentiel de transport respectable, situé à un endroit stratégique du réseau régional.

Carte RFF du nombre de trains par jour, sur laquelle on a figuré, en vert, le tracé de la Petite Ceinture.



19 «je suis d'accord»

Emmanuel 12 février, 18:53

Il semble venu le temps de se mobiliser face aux associations qui luttent pour le rétablissement du transport ferroviaire (train de fret, TGV, train...) sur la Petite Ceinture. Si vous voulez agir en association, alors créons l' ***Association "Sauvons la Coulée Verte de la Petite Ceinture***" ! **Envoyez votre e-mail à espacenaturesurlapc@gmail.com**

5 «je suis d'accord»

Catherine BE 12 février, 19:03

Création d'un sentier GR sur la petite ceinture :
Afin de préserver la biodiversité de la petite ceinture, tout en conservant son caractère ferroviaire, l'idée serait de transformer au moins en partie la petite ceinture en sentier Grande randonnée, à l'échelle de la métropole en la reliant aux deux Bois parisiens, et au-delà. Il s'agit de s'inspirer du GR 2013 réalisé au niveau de la métropole marseillaise. Cette approche a le mérite d'abolir la distinction entre le 'naturel préservé' et les espaces "humanisés. Le GR pourrait en particulier être compatible avec des modes de transports légers tels qu'ils sont envisagés aujourd'hui sur une partie de l'itinéraire. L'intervention d''artistes marcheurs' pour concevoir les itinéraires, les faire visiter avec leurs regards d'architectes, philosophes, poètes,... permettrait également d'enrichir l'ouverture de la Petite ceinture à d'autres publics. Le GR 2013 a été conçu comme « un musée en plein air » où « l'œuvre serait le chemin ». La préservation de l'état "naturel" de l'emprise doit être recherché afin de ne pas produire une promenade saturée, comme peut apparaître la promenade plantée (le long de l'avenue Daumesnil). Ce sentier semi urbain et métropolitain serait une balade au sein de zones denses et urbanisées, mais aussi au travers des deux grands espaces boisés des Bois de Vincennes et Boulogne, voire au-delà, en incitant les promeneurs à franchir la barrière du périphérique. Une nouvelle manière de découvrir la métropole, un itinéraire qui invite au rêve, à la découverte tout en incitant le plus grand nombre à la marche. Une des manière les plus légère d'aménager la petite ceinture permettant la mise en valeur de ce patrimoine exceptionnel tout en le préservant.

2 «je suis d'accord»

eBoc 13 février, 15:27

La Petite Ceinture, objet jetable, recyclé, détourné, ou réutilisable et réparable ?

On a jeté bas le viaduc d'Auteuil et le pont-viaduc du "Point du Jour" en 1960.
On a réutilisé 4,5 km de la section ouest (plus le raccordement de Boulainvilliers) pour faire circuler plus de 180 trains du RER C chaque jour, depuis la fin des années 1980.
On a remplacé quelques gares par des immeubles dans les années 1970.
On a recyclé la section Auteuil – Passy (1500 m) en « sentier Nature », aujourd'hui peu fréquenté, dans les années 2000.
On a abandonné honteusement tout le reste dans les années 1990.
On a pratiquer des coupures par installations de passages à niveau piétonniers et routiers depuis 10 ans.

On nous propose aujourd'hui de détourner de leur usage premier les sections sud, sud-est (promenades !) et est (mini-tram urbain !).

Ni artistiquement ni fonctionnellement, les objets détournés de leur usage premier ne m'ont jamais paru convaincants.
Je pense que la Petite Ceinture est réparable et réutilisable sur les 23 km du tronçon disponible. C'est là le meilleur parti que l'on puisse en tirer, économiquement, socialement et écologiquement !!!
Le seul qui permette, à terme, de préserver la continuité du corridor de végétation là où il existe encore.

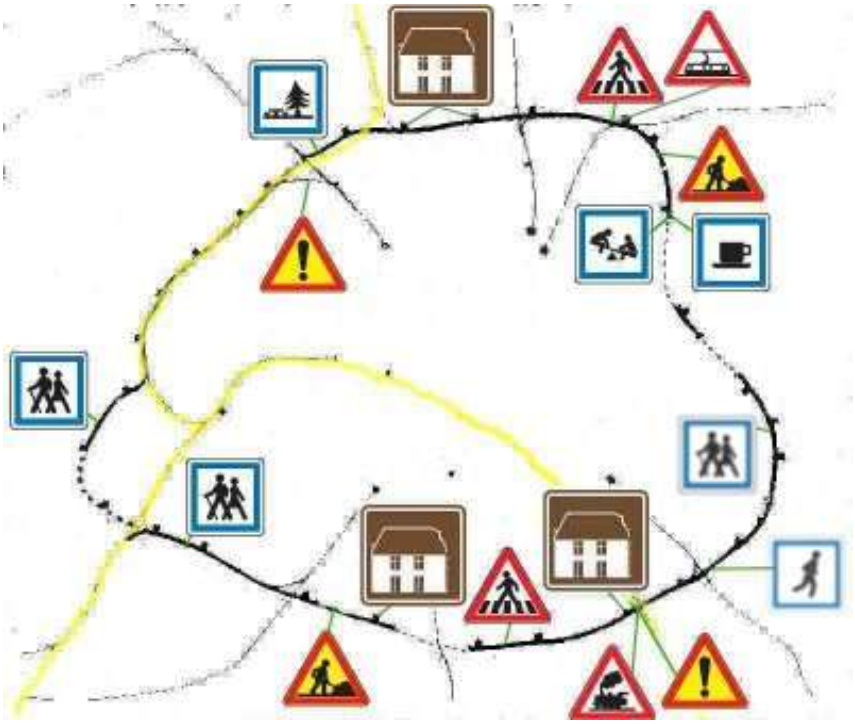
P.S. : Au fait, quel sera le coût humain, social et écologique de la réalisation des dizaines de km de tunnels profonds, des stations non moins profondes, et des pôles nouveaux à créer autour des gares du Grand Paris Express ?

8 «je suis d'accord»

eBoc 13 février, 15:59

Ci-dessous : La Petite Ceinture festive et conviviale, une co-production Ville de Paris - RFF, en route depuis 10 ans :
Passages à niveaux piétonniers et routiers (Rosa-Parks, Avenue de France, Gare de Rungis), promenades plantées réalisées, en cours ou envisagées (Auteuil - La Muette, Grenelle - Vaugirard, cours de Vincennes - Pte de Charenton), projets de suppression (Bercy-Charenton), éparpillement de la propiété, vente des gares au privé ou à la Ville. Et pendant le débat, les travaux continuent : voeu récent du conseil d'arrondissement du 12ème pour établir un nouveau passage piéton sur la Ceinture dans le prolongement de la rue Baron Le Roy.

Un incomparable gâchis à masquer par un beau débat public !



7 «je suis d'accord»