

les cahiers d'acteurs

ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE LA PETITE CEINTURE DE PARIS ET DE SON RÉSEAU FERRÉ



contacts

ASPCRF
Association Loi 1901
(J.O. du 06/01/1993)
11, rue Oswaldo Cruz
75016 Paris
Tél. : 01 40 50 87 07
Tlc. : 08 25 24 48 19
contacter@petiteceinture.org
www.petiteceinture.org
Siret : 438 934 572 00019



L'Association Sauvegarde Petite Ceinture (ASPCRF) a été fondée fin 1992 pour promouvoir la réutilisation ferroviaire de la ligne de Petite Ceinture de Paris, aujourd'hui sous-utilisée. Elle milite pour la défense et la sauvegarde du réseau ferré de la Petite Ceinture de Paris et préconise sa réhabilitation comme système de transport collectif régional.

Le chemin de fer de Petite Ceinture de Paris est une ligne ferroviaire intra-muros bouclée en 1869. On peut l'apercevoir, franchissant par des ponts le cours de Vincennes, la rue de Vaugirard près de la Porte de Versailles et l'avenue Jean Jaurès au métro Ourcq, s'enfonçant en de profondes tranchées au sein des parcs Montsouris et des Buttes-Chaumont, ou encore sous le boulevard Ornano à la porte Clignancourt. Parfois, des constructions la dissimulent, comme à Maison-Blanche sur l'avenue d'Italie. Ailleurs, elle est souterraine comme au cœur du 20^e arrondissement.

Actuellement, la Petite Ceinture est faiblement utilisée par la SNCF. Le service urbain de voyageurs, florissant au début du XX^e siècle (39 millions de voyageurs en 1900) fut en grande partie interrompu en 1934, mais des trains de voyageurs grandes lignes et de marchandises l'empruntèrent jusqu'en 1993. La section avenue Henri Martin - Porte de Clichy constitue un maillon de la ligne C du RER depuis 1988. Aujourd'hui, seule la plate-forme située dans le quart Sud-Ouest du 16^e arrondissement a perdu sa vocation ferroviaire, ce qui laisse encore vingt-trois kilomètres d'une plate-forme à double voie disponible au Sud, à l'Est et au Nord de Paris, pour un transport en commun.

■ L'extension du tramway à Paris

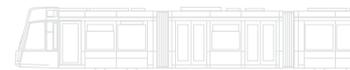
● Introduction

Dans le cadre de sa politique d'amélioration de la qualité des transports publics, la Ville de Paris a entrepris l'aménagement d'une ligne de tramway en rocade sud sur les boulevards des Maréchaux entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Ivry. Cette future ligne T3 sera mise en service fin 2006. La Ville de Paris souhaite désormais entamer le prolongement de cette nouvelle ligne vers l'Est de la Capitale et, dans un second temps, vers la Porte d'Auteuil à l'Ouest. Afin d'appréhender au mieux l'intérêt de ce projet, il est utile de revenir sur la genèse du projet de ligne de tramway T3.

cndp

Commission particulière
du débat public
Extension
du Tramway
à Paris





les cahiers d'acteurs

● Genèse d'un projet

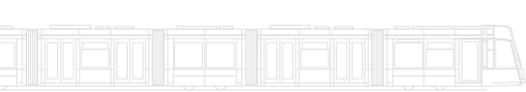
Lancé en 1995 par la Ville de Paris, le projet de tramway en Rcade Sud suscita des débats très vifs quant au choix du site de son implantation : Petite Ceinture ferroviaire ou boulevards des Maréchaux. Dès 1995, notre association a opté pour la solution visant à prolonger la ligne de tramway T2 (La Défense à Issy Val de Seine) sur la section Sud de la Petite Ceinture ferroviaire. Notre position a été confortée par une étude comparative réalisée par le Syndicat des Transports d'Île-de-France⁽¹⁾. Les performances en terme de transport étaient en effet nettement en faveur de la Petite Ceinture ferroviaire, que ce soit au niveau de la vitesse commerciale (28 km/h contre 15 à 20 km/h), du nombre de voyageurs transportés (17 000/heure contre un maximum de 10 000/heure) ou du coût (270 millions d'euros HT contre 320 millions d'euros HT, aux conditions économiques de janvier 1996). Toutefois, un consensus entre la Ville, l'État et la Région Île-de-France a privilégié, dès 2000, le site des boulevards des Maréchaux. Les décideurs ont mis en avant un objectif d'aménagement urbain local (requalification urbaine des boulevards des Maréchaux) plutôt qu'un objectif de transport ferroviaire à plus grand débit et à vocation régionale.

● Le nécessaire maintien de la Petite Ceinture Sud

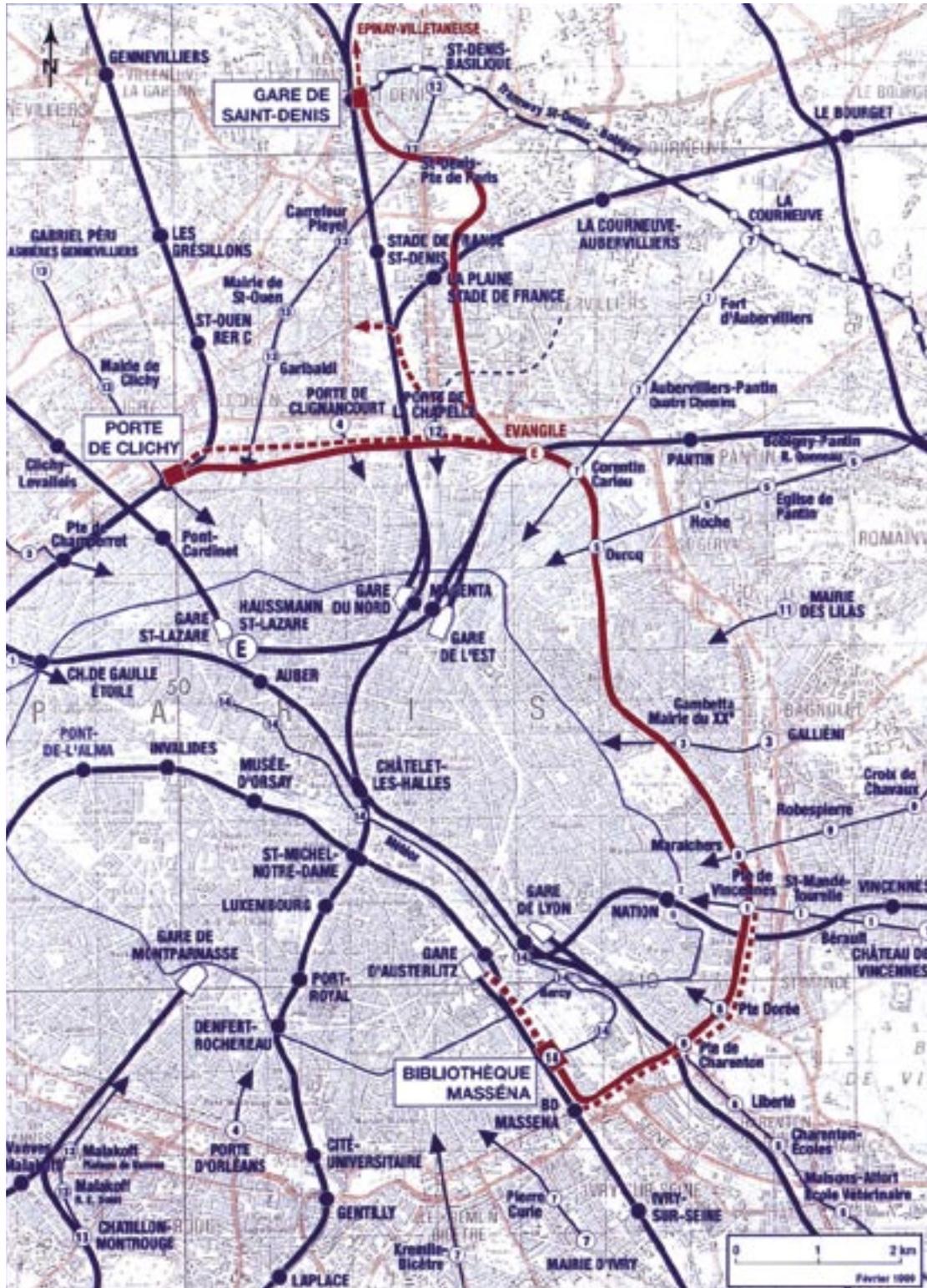
La ligne de tramway T3 en cours de réalisation sur les boulevards des Maréchaux apportera une amélioration réelle en termes de confort, de capacité et de vitesse comparativement à l'actuelle ligne de bus PC1 et constituera une opération d'aménagement urbain avec un fort impact local. Toutefois, cette nouvelle ligne offrira un service moins performant en terme de vitesse et de nombre de voyageurs quotidiens que celui offert par une ligne de métro, sur un axe qui justement subit une forte croissance de la demande. Nous estimons donc qu'à moyen terme, la mise en service d'une ligne ferroviaire, de type tram-train, sur le tronçon Sud de la Petite Ceinture ferroviaire s'avérera nécessaire pour doubler la future ligne T3.

● Pour une desserte nouvelle de l'Est et du Nord de Paris

La Ville de Paris engage dès à présent les études d'extensions de la ligne T3 vers l'Est et le Nord de Paris. L'extension proposée serait située sur les boulevards des Maréchaux, dans le prolongement de la ligne en cours d'achèvement. Pour les mêmes motifs de vitesse et de volume de trafic que dans le débat concernant le Sud de Paris, la réalisation d'une ligne de transport ferroviaire empruntant les sections Nord et Est de la Petite Ceinture nous paraît plus pertinente à court et moyen termes que le prolongement proposé de la ligne T3 sur les boulevards des Maréchaux. Le point de départ de cette nouvelle liaison de rocade pourrait se situer, par exemple, au sein du nouveau quartier « Paris Rive Gauche », au niveau de la gare « Bibliothèque François Mitterrand », pôle de correspondance entre la ligne 14 (Météor), de la ligne C du RER et de lignes de bus. Cette nouvelle offre, dont le terminus pourrait se situer Porte de Clichy, permettrait d'améliorer considérablement la desserte de quartiers actuellement mal desservis par le métro (Charonne, Ménilmontant, parc des Buttes-Chaumont) en leur offrant des liaisons avec le réseau existant et la future gare « Évangile Aubervilliers » sur la ligne E du RER (Éole). En effet, alors que la section Sud de la Petite Ceinture ferroviaire est voisine des boulevards des Maréchaux, la section Est de la ligne s'éloigne de ces mêmes boulevards pour s'enfoncer dans Paris intra-muros.



ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE LA PETITE CEINTURE DE PARIS ET DE SON RÉSEAU FERRÉ



- Projet de ligne de tramway « Bibliothèque François Mitterrand - Porte de Clichy » (avec possibilités de branches en banlieue Nord) utilisant les sections Est et Nord de l'infrastructure de la Petite Ceinture
- - - Variantes abordées dans cette étude.

Carte extraite de l'étude Systra de février 2000 (Note 1).

ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE LA PETITE CEINTURE DE PARIS ET DE SON RÉSEAU FERRÉ

● Conclusion

L'Association Sauvegarde Petite Ceinture espère que la consultation publique en cours permettra d'ouvrir le débat sur l'opportunité du projet proposé de prolongement de la ligne T3 en examinant les autres variantes, dont la principale est la remise en service de la Petite Ceinture ferroviaire à l'Est et au Nord de Paris. En plus de ses atouts pour désenclaver certains quartiers parisiens, la remise en service de la Petite Ceinture forme un projet d'aménagement régional dont l'intérêt n'est pas limité à Paris. Plusieurs études officielles réalisées ces dernières années ont souligné cet aspect. Dans l'une d'entre-elles⁽²⁾, on peut lire dans sa conclusion générale que « Les atouts de la Petite Ceinture permettent d'inscrire celle-ci, à terme, dans les futurs projets pour répondre aux besoins de transport périphériques et inter-banlieues. La ligne est l'un des maillons essentiels d'un dispositif régional cohérent visant à combler le déficit d'infrastructures de transport en commun en périphérie [...]. Elle constitue une opportunité unique dans la mesure où l'emprise existe déjà. La vitesse élevée permet d'envisager des déplacements rapides (30 km/h [NDLR : de vitesse commerciale]), un nombre élevé d'usagers et un maillage avec les grandes radiales RER, tangentiels et Transilien ».



En gare de Pont de Flandre, près du parc de la Villette, stationne le train spécial du 7 juillet 1999 destiné aux élus de l'Île-de-France et aux acteurs institutionnels. Ce train est assuré par un TER moderne (X72500).

© Bernard Chateau (D.R.)

Notes :

(1) « *Création d'une ligne de tramway en rocade sud de Paris* », Syndicat des Transports d'Île-de-France, Direction des Investissements, note DR 1235C, de février 2000. Cette étude a été confiée au STIF à l'issue de la rencontre du 2 octobre 1995 entre le Ministre chargé des Transports et le Maire de Paris.

(2) « *La réouverture de la Petite Ceinture : potentialités et enjeux pour le système de transport de Paris Île-de-France* » de mai 2002 réalisée par le cabinet Degest, réalisée à la demande des Comités d'Établissements régionaux de la SNCF concernés par la Petite Ceinture (Paris-Saint Lazare, Paris Nord, Paris Est, Paris Sud-Est et Paris Rive Gauche) et du Comité d'Établissement SNCF Direction clientèle.