

# LA PETITE CEINTURE SUR PNEUS



## Pourquoi ce projet alternatif ?

- Parce que l'extension du tram T3 amplifierait les inconvénients du tronçon en cours de réalisation.
- Parce que le débat sur le T3 serait faussé s'il devait se cantonner à l'alternative : un tram sur les boulevards ou sur la Petite Ceinture. C'est l'ensemble des transports en rocade, aux portes de Paris, qu'il faut considérer, y compris le projet Orbitale, et sans a priori sur le choix du matériel roulant.
- Parce qu'une solution innovante existe qui permettrait une desserte sur la Petite Ceinture ferroviaire sans perturber son voisinage. Cette solution, proposée depuis 1992, n'a jamais été officiellement étudiée.

## Les inconvénients du T3 et de son extension

Ils sont nombreux :

- Projet municipal et non régional,
- Prix record au km : 33,8 M€ ("Ville & Transport" du 15/06/05),
- Vitesse faible : **gain moyen de 3 minutes par voyage** ("Dossier Extension T3", §5.1, page 79),
- Mauvais compromis entre desserte fine et axe lourd,
- Effet "passage à niveau" pour les voies radiales,
- Démarrage problématique des rames en forte rampe, etc...

Il faut attendre de pouvoir juger le T3 sur pièce avant de décider une extension qui triplerait sa longueur !

## Le débat sur le T3 doit s'élargir à l'ensemble des rocades

- L'offre en rocade est très maigre aux portes de Paris : outre le PC, quelques lignes de bus transversales, lentes et de faible débit. Pas de rocade en deçà de 10 km du centre (grand tram), et pas de chemin de fer de type RER en deçà de 16 km (Grande Ceinture).
- Aux portes de Paris, à 5 ou 6 km du centre, trois projets existent à des stades très différents : la remise en service, épisodiquement évoquée, de la Petite Ceinture ; la réalisation précipitée et l'extension du T3 ; et la ligne « Orbitale » de métro automatique souterraine, promue, oubliée puis ressuscitée par la RATP, et omise dans le "Dossier Extension T3" :
  - **Orbitale est hors de prix** : 3,6 milliards d'euros.
  - le T3 est très onéreux pour l'offre qu'il apportera en débit et en vitesse, **mais il capte la totalité de l'investissement sur sa zone, et pour longtemps.**
  - la Petite Ceinture a le mérite d'exister; son **offre potentielle est énorme**, mais aucune des solutions toutes faites que l'on a voulu lui appliquer n'est satisfaisante.
- En contraste, existe un formidable réseau lourd de transport, essentiellement radial : réseau fragile, en cas d'inondation majeure par exemple. Un réseau sur lequel on a multiplié les investissements en zone centrale : M1, RER A + SACEM + rames à 2 niveaux, RER D, Météor, Eole...
- Grâce à ses caractéristiques (tracé, espacement des stations, gabarit), seule la Petite Ceinture peut rétablir, à un coût raisonnable, l'équilibre du réseau en faveur des rocades, et l'équilibre modal en faveur des transports publics, face à l'énorme trafic automobile supporté par le Périphérique.
- Mais cette ligne est étroitement insérée dans le tissu urbain, et, en cela, sa situation est unique.  
**A une ligne si particulière, il faut apporter une solution spécifique.**

## Le projet « Petite Ceinture sur pneus »

Il comporte :

- La réouverture de la section disponible de la ligne de Ceinture, sur ses parties Nord, Est et Sud, de l'Avenue de Clichy au Boulevard Victor, soit sur 23 Km.
- La remise en état et l'équipement de la plate forme, des ouvrages d'art, et des anciennes stations, en maintenant leur espacement d'environ 1 Km, et en modernisant leurs accès.
- **Une exploitation limitée à la période 7 heures – 21 heures et interrompue le dimanche**, pour respecter la quiétude des riverains. La ligne prendrait ainsi en charge essentiellement les trajets domicile – travail/école.
- **Un matériel roulant sur pneus très peu bruyant**, comme le métro parisien, grâce à une voie mixte rail + piste, solution éprouvée depuis plus de 40 ans.
- Une optimisation acoustique des trains, les rames sur pneus actuelles étant déjà bien tolérées par les riverains de la ligne aérienne M6 à Paris. **Seule la discrétion d'un matériel sur pneus peut faire accepter aux riverains la remise en service de la Ceinture, après un si long abandon.**
- **Un matériel roulant à gabarit large**, comme à Lyon (métro sur pneus, largeur : 2,90m), compatible avec le maintien du trafic SNCF résiduel. Ce gabarit améliore également le confort et la capacité. Il exploite au mieux le potentiel de la ligne.
- Des choix techniques adaptés et concourant à la compatibilité avec le trafic SNCF : circulation à gauche, signalisation type SNCF à cantons courts, électrification par rail latéral pouvant coexister localement avec la caténaire, etc.
- Une conduite manuelle pour éviter le surcoût d'une automatisation.
- Des quais hauts, pour un embarquement aisé dans les rames ; avec dispositif interdisant l'accès aux voies en bouts de quais, et le vagabondage sur la ligne (avantage pour les riverains et pour l'exploitant, impossible à obtenir dans le cas d'un tramway).
- **Des correspondances avec le métro ne nécessitant pas d'ouvrages spéciaux** : là où une telle correspondance est possible, les bouches de métro sont à proximité des stations de la Ceinture, et le trajet sur trottoir pour les rejoindre n'est pas plus long qu'un trajet typique de correspondance entre deux lignes du métro.
- **Un maintien de la végétation** qui contribuerait à l'agrément du voyage, et à celui de la ligne pour les riverains; une couverture onéreuse des voies serait inutile.
- Un garage – atelier dédié, qui pourrait trouver sa place dans les emprises aujourd'hui désaffectées, à proximité de la ligne.
- **Une exploitation par la RATP** : la Régie connaît le matériel sur pneus ; c'est sa vocation que de gérer une desserte du type proposé. La Régie exploite déjà le T2 sur emprise RFF, et elle a connu autrefois la mixité : RER + desserte marchandises SNCF légère, sur les lignes A et B.
- Des travaux sur une emprise libre : pas de gêne au voisinage ; les entreprises intervenantes ne seraient pas non plus gênées et pourraient mener à bien les travaux dans les meilleurs délais.
- En résumé : **l'alliance innovante et attractive d'une infrastructure ferroviaire historique du 19<sup>ème</sup> siècle avec la technologie du 21<sup>ème</sup> siècle, offrant capacité et rapidité, ceci dans un environnement verdoyant, calme et non pollué, qui serait pleinement respecté.**
- Le maintien sur les boulevards des Maréchaux d'une véritable desserte fine par bus ou par des véhicules moins polluants, peut-être à terme des trolleybus.

Si ce projet est plus coûteux que le T3, son offre est bien supérieure, et il est moins coûteux que T3 + Orbitale réunis !

## Conclusion

Le "Dossier Extension T3", §2.1.3 p41, trouve au métro un débit trop important pour la demande prévue, et des désagréments pour les voyageurs, en raison d'un trajet supposé nécessairement souterrain.

On a montré ici que métro, rapidité, capacité élevée, régularité, confort, ligne en plein air, verdure, et respect de la quiétude des riverains, n'étaient pas incompatibles, si l'on fait les bons choix.

Quant à la demande, il est bien aventureux de faire des pronostics. L'expérience a montré que les voyageurs organisent leur trajet en fonction de l'offre.

Et puisqu'on envisage de construire, à moins de 2 km de la Ceinture, "Orbitale" qui offrirait un débit bien supérieur à celui du T3, c'est certainement parce que la demande y est supposée forte.

Pour l'immédiat, formulons trois souhaits :

1. En raison des nombreux points d'interrogation sur ses performances réelles et ses effets, il faudrait **attendre le retour d'expérience du T3 Sud**, avant de décider une extension qui triplerait sa longueur !
2. Il est indispensable de **préserver l'intégrité du tracé en site propre de la Petite Ceinture, et son plein gabarit**, notamment à la jonction de l'avenue de France avec le bd Masséna : Alerte à tous les défenseurs de la Ceinture !
3. Enfin, on aurait avantage à prendre en compte la solution proposée ici et à lui affecter équitablement des moyens d'étude. Il faudrait aussi inclure dans la réflexion le projet de ligne Orbitale, en proche banlieue.

=====