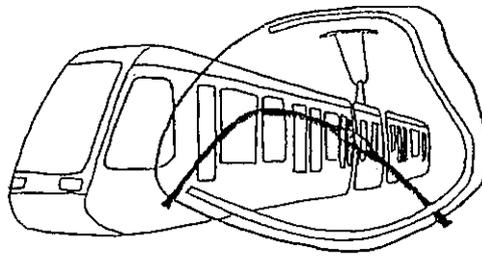


**PETITE
CEINTURE**

"Parva cintura..."



**GRAND
PARIS**

...omnibus semper."

ASSOCIATION LOI 1901 ***
8 RUE PIERRE GIRARD - 75019 PARIS
TÉL 01.42.00.21.19

Le T8 aux Buttes-Chaumont

La gare Eole-Evangile :

Du 14 juin au 16 juillet 2010 eut lieu l'enquête publique relative au projet de création de la gare Eole-Evangile à construire sur le RER E entre la gare Magenta et celle de Pantin sur la partie sud du remblai ferroviaire de Paris-Est.

Parmi les observations figurant dans le rapport du commissaire enquêteur daté du 26 septembre 2010 , on relève que le prolongement du T8 (de Saint-Denis - porte de Paris à Eole-Evangile <http://www.tram-y.fr>) devrait voir son calendrier fixé dans les meilleurs délais et sa tête de ligne fixée dans le parc des Buttes-Chaumont en utilisant les voies de la Petite Ceinture ferroviaire (rapport page 51).

Dans sa réponse RFF , future maître d'ouvrage de la gare Eole-Evangile et propriétaire de la Petite Ceinture, ne récuse pas cette possibilité ce qui implique d'intégrer cette hypothèse dans les études concernant le prolongement du tramway T8 inscrit dans les projets de transport du SDRIF dont la réalisation est programmée en phase 2 (de 2014 à 2020).

Comme la voie d'accès nord à la gare Eole-Evangile, réservée aux circulations douces , comportera un passage à niveau avec la Petite Ceinture, les quais de la station du T8 prolongé pourraient se situer de part et d'autre de cette voie de façon à laisser un passage suffisant entre eux à l'image de l'espace qui sépare les quais de la station du T3 à la station Cité Universitaire.

Les rails de la PCF sont situés 7,60 mètres plus bas que la chaussée du pont de la rue d'Aubervilliers et le projet de la ville de Paris, figurant dans le dossier d'enquête publique sur la gare Eole-Evangile (pièce B -Notice explicative - page 32), qui positionne la plate-forme du T8 entre le pont-rue et la PCf, n'autorise pas une telle disposition .

Cette plate-forme imposera la construction d'un ouvrage d'art dont l'assise foncière neutralisera plusieurs voies ferrées, constituera un obstacle physique en travers de l'accès nord à la gare RER de nature à entraver les déplacements des voyageurs et n'a fait l'objet d'aucun accord au sein du comité de pilotage prévu par l'article 6 du protocole d'accord sur la PCf signé entre la ville de Paris et RFF en mai 2006.

L'association PCGP propose une variante qui consiste à déplacer au sud le tracé du T8 et le rapprocher le plus possible du remblai ferroviaire de Paris–Est de façon à libérer un maximum de surface aménageable dans le triangle compris entre le remblai de Paris–Est, le raccordement ferroviaire de l'Evangile et la rue d'Aubervilliers.

Elle implique de revoir les missions du raccordement ferroviaire de l'Evangile qui n'est emprunté que par quelques trains de fret en transit entre les réseaux Nord et Est, essentiellement en provenance ou à destination du port de Gennevilliers, et dont le trafic pourrait être reporté sur la Grande Ceinture Nord comme l'a mis en évidence une étude APUR/INGEROP de décembre 2009.

http://www.apur.org/sites/default/files/documents/271_4.pdf

Les travaux définis par cette étude pourraient être pris en charge dans le cadre du réseau de fret ferroviaire, mentionné à l'article 2 –IV de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, destiné à relier les ports du Havre, de Rouen et de Paris.

Les stations du T8 prolongé dans Paris :

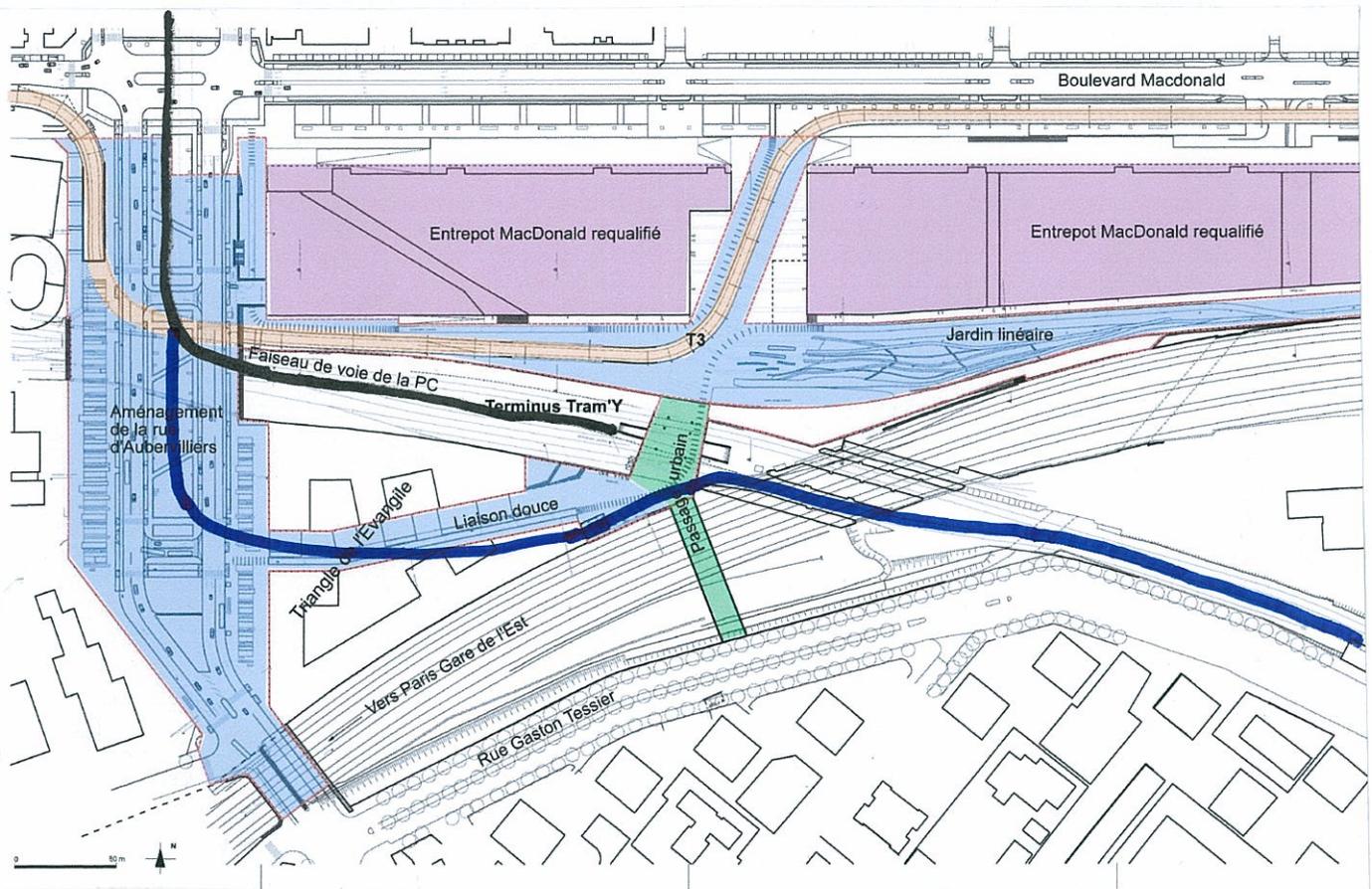
Outre la station Evangile le prolongement parisien du T8 comporterait 4 autres stations :

- la station **Corentin Cariou** (ex gare Pont de Flandre)
- la station **Parc de la Villette** construite à l'aplomb du canal de l'Ourcq à l'image du terminus ouest du T1 aménagé au-dessus du canal Saint-Denis
- la station **Ourcq** entre l'avenue Jean Jaurès et la rue Petit
- la station **Manin** dans la tranchée du parc des Buttes–Chaumont.

Le tunnel situé au sud de la station Manin (tunnel de Belleville) pourrait accueillir des rames de réserve et servir de garage d'extrémité de ligne.



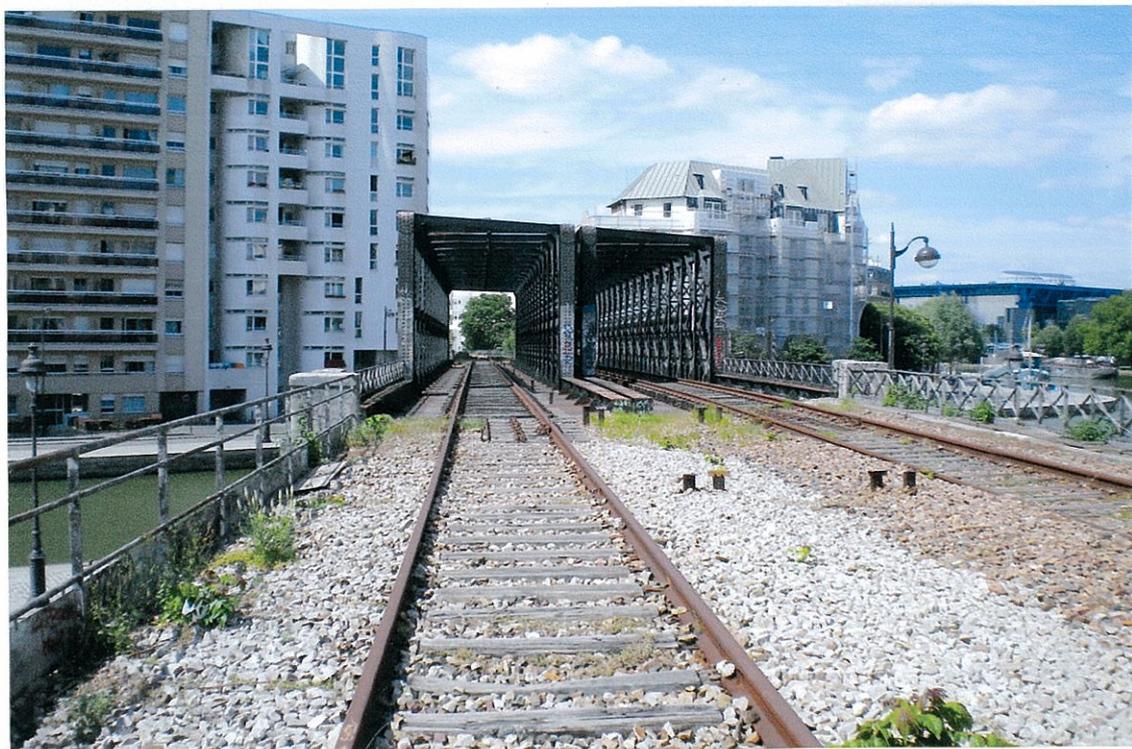
Le triangle de l'Evangile avec la Petite Ceinture ,son faisceau ferroviaire et le raccordement réseau Est/réseau Nord.



Le T8 prolongé :
 tracé ville de Paris
 tracé association PCGP



Une nouvelle desserte pour la cité des sciences et de l'industrie : la station
Corentin Cariou avec un accès au parc d'activités Pont de Flandre, rue de Cambrai



La station Parc de la Villette remplacerait le pont cage du canal de l'Ourcq et
servirait de passerelle piétonne entre les quais de la Marne et de l'Oise



Entre l'avenue Jean Jaurès et la rue Petit les quais de la station Ourcq seraient bordés de talus plantés



La station Manin , terminus de la ligne, implantée dans la tranchée du parc des Buttes-Chaumont comporterait un accès direct au parc en extrémité sud

Le matériel roulant :

Les rames à mettre en service sur le prolongement du T8 devront être compatibles avec celles de la ligne principale Saint-Denis, Epinay.Villetaneuse.

Ces rames sont des tramways Citadis 302 (longueur 32 m , largeur 2,40 m) identiques à ceux mis en service sur la ligne T2 .

Ce matériel roulant à plancher bas sera adapté à toute extension future de la ligne au-delà des Buttes-Chaumont ,notamment aux stations souterraines qui seraient aménagées dans les tunnels de Belleville et de Ménilmontant puisque l'étude SNCF de mai 1997 intitulée *Réouverture de la Petite Ceinture Est au service voyageurs* fixe à 30 m la longueur des stations Pyrénées et Martin Nadaud .

Conclusion :

Le prolongement du T8 à l'intérieur de la capitale permettra de donner naissance à une nouvelle infrastructure métropolitaine reliant Saint-Denis et Aubervilliers à Paris , le stade de France aux Buttes-Chaumont, facilitant au passage la desserte du nouveau campus Condorcet, du quartier du Millénaire, du pôle d'échanges Eole-Evangile , de la Cité des sciences et de l'industrie et de deux grands parcs de loisir, celui de la Vilette et celui des Buttes-Chaumont.

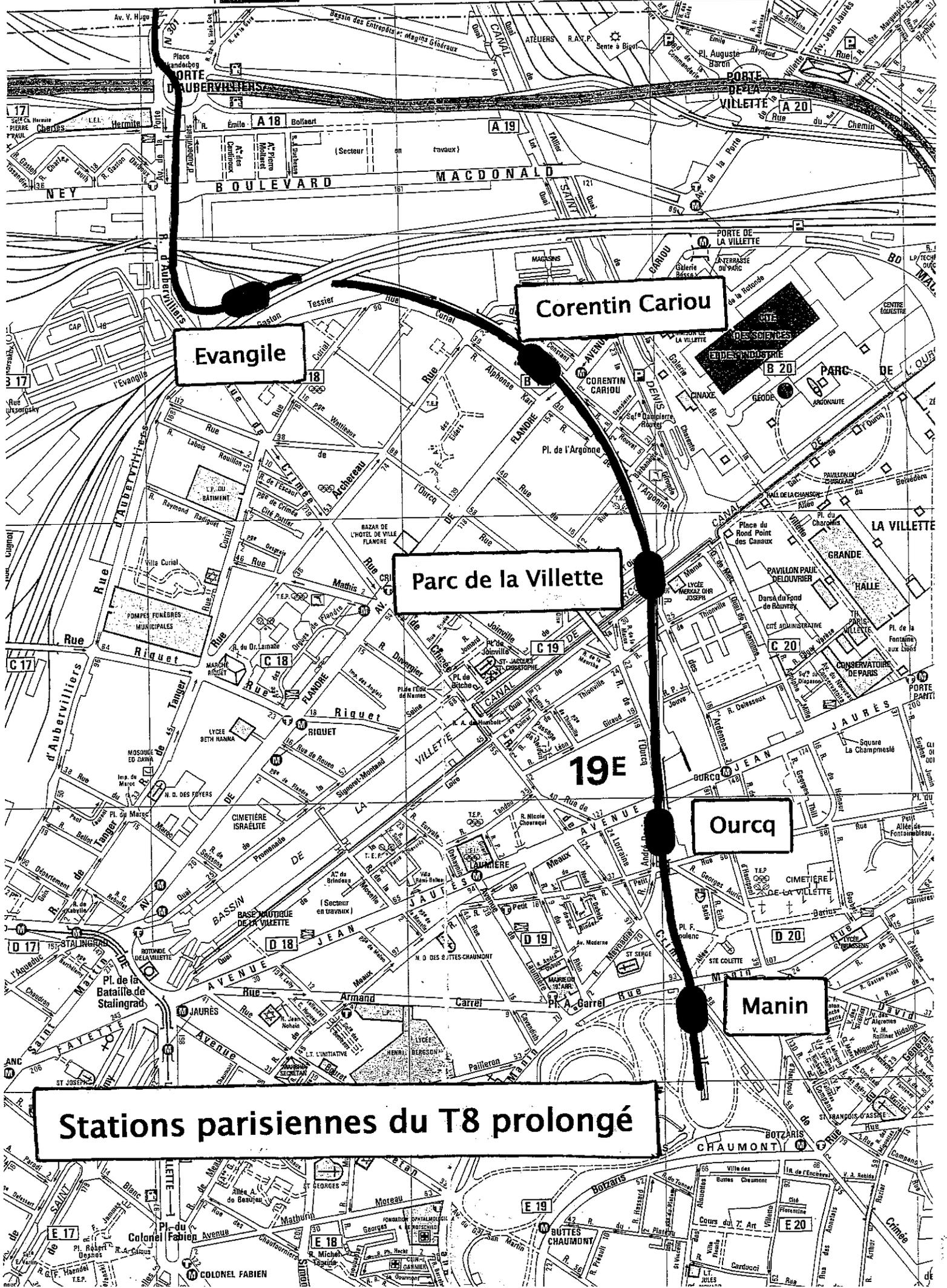
Une correspondance avec une ligne fluviale entre le bassin de la Vilette et la préfecture de Bobigny pourrait trouver place quai de la Marne ou de l'Oise connectée à la station Parc de la Vilette.

Un tel projet mériterait de figurer dans les aménagements structurants de la région Ile-de-France lorsque le SDRIF intégrera les dispositions des lois relatives au Grand Paris et au Grenelle de l'Environnement qui encouragent le maillage des réseaux et donnent la priorité à leur régénération .

Le 18 novembre 2010



Jacques GAUTHIER



Evangile

Corentin Cariou

Parc de la Villette

Ourcq

Manin

Stations parisiennes du T8 prolongé

4. Les observations visant à la préservation et à la réutilisation des voies de la petite ceinture ferroviaire.

Ces observations sont nombreuses et souvent d'une particulière richesse documentaire.

- La volonté est de préciser le devenir des voies ferrées de la petite ceinture et de ses accessoires, gare, diverses emprises ...etc. A cet égard est rappelé l'information donnée par une représentante de RFF, le 26 septembre 2009, à l'occasion d'une visite de la petite ceinture est, à savoir l'objectif de RFF : y préserver tout ce qui pourrait servir dans le cas d'une réactivation future d'un service de transport urbain de voyageurs.
- Le souhait qu'à l'occasion de ce projet rien ne soit fait qui aliène les emprises de la PCf et qu'elles soient l'objet d'un maintien scrupuleux.
- La traversée piétonne à niveau et les clôtures de part et d'autre de cet aménagement menace la pérennité de son site il serait préférable de concevoir un nouvel ouvrage souterrain ou aérien pour la traversée.

Le CE se rappelle bien que l'enquête porte sur la future gare.

Réponse de RFF.

La PCf fait en effet l'objet d'une préservation en vue d'une éventuelle future réactivation, particulièrement dans ce secteur. Dans le cadre du projet de la gare Evangile, le MOA RFF a décidé en accord avec tous les partenaires du projet (Etat, Région, Ville de Paris et STIF), de réaliser le lien urbain par une traversée à niveau au droit de la PCf, afin d'améliorer significativement le projet urbain et l'inter modalité des différents systèmes de transports (RER E – T3 – T8). Par ailleurs, une importante économie financière est obtenue grâce à cette optimisation du projet.

Cette traversée à niveau n'est pas compatible avec une exploitation éventuelle de la PCf avec des circulations de fret « lourd ». Seul le mode Tram plus souple reste envisageable, qu'il s'agisse de transport de voyageurs ou de fret (Tram-fret). L'éventualité d'une réouverture de fret « lourd » est de fait hautement improbable aujourd'hui comme demain : des matériels à traction thermique lourds et bruyants dans un environnement urbain dense n'étant pas susceptibles d'être tolérés par les riverains. Qui plus est, aucune activité économiquement viable ne semble pouvoir trouver sa place sur ce tronçon de la PCf ne desservant aucun site d'importance susceptible d'être utilisé comme terminus pour du fret lourd.

En revanche, le projet de la gare préserve la possibilité pour le T8 d'avoir un terminus sur la PCf au droit de la gare et de pouvoir éventuellement être prolongé sur la PCf, ce qui est entièrement compatible avec la traversée à niveau.

Il faut également noter que la Ville de Paris s'est engagée à financer la sécurisation de ce passage (avec dénivellation si nécessaire), le jour où le besoin s'en ferait sentir.

Avis du commissaire enquêteur.

En ce qui concerne la circulation de fret lourd, il faut se rappeler que par exemple en 1895 le total du fret empruntant la PCf était de 780 000 tonnes dont 20 000 tonnes de trafic local et 760 000 tonnes de transit grand réseau. Aujourd'hui, des solutions différentes ont été adoptées pour les transits de réseau à réseau. Le trafic de fret local n'est pas condamné.

Pour le fret local, à l'exemple des cargo-tram de Dresde qui approvisionnent une usine en centre-ville, des solutions peuvent être trouvées qui permettent de faire circuler du fret sur une voie de tramway.

La traversée à niveau n'est donc pas de nature à condamner la circulation de tram-trains, la vitesse en exploitation sur ce genre de traversée doit être à moins de 15 km/h, sur 25 mètres ce n'est pas dramatique.

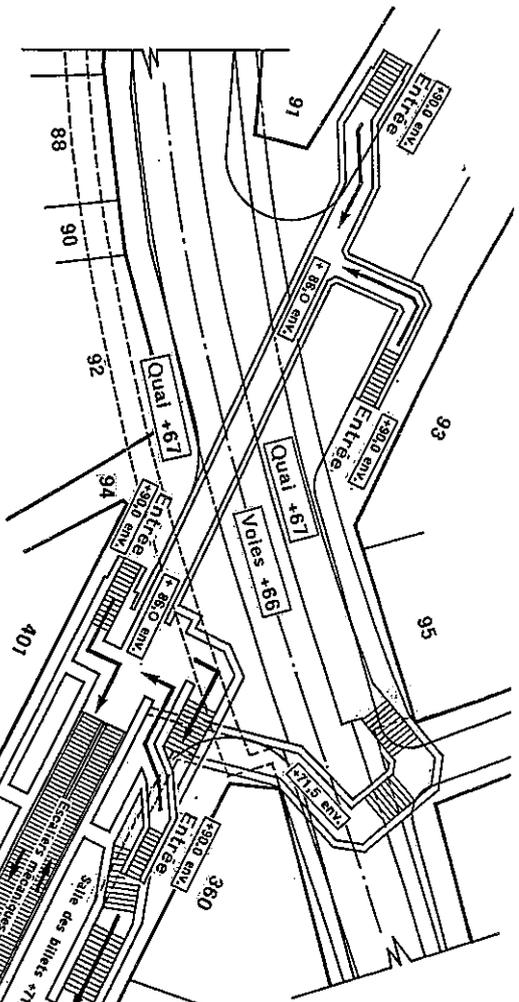
5. Les observations concernant le T8

- Le prolongement du T8 devrait voir son calendrier fixé dans les meilleurs délais.
- Le T8 devrait être prolongé au moins jusqu'aux Buttes Chaumont où devrait être situé sa tête de ligne en utilisant les voies de la PCf.

Réponse de RFF.

L'enquête porte sur la future gare Evangile et non sur le T8. Cependant, comme mentionné ci-avant, le projet de la gare préserve la possibilité pour le T8 d'avoir un terminus sur la PCf au droit de la gare et de pouvoir éventuellement être prolongé sur la PCf.

Avis du commissaire enquêteur.

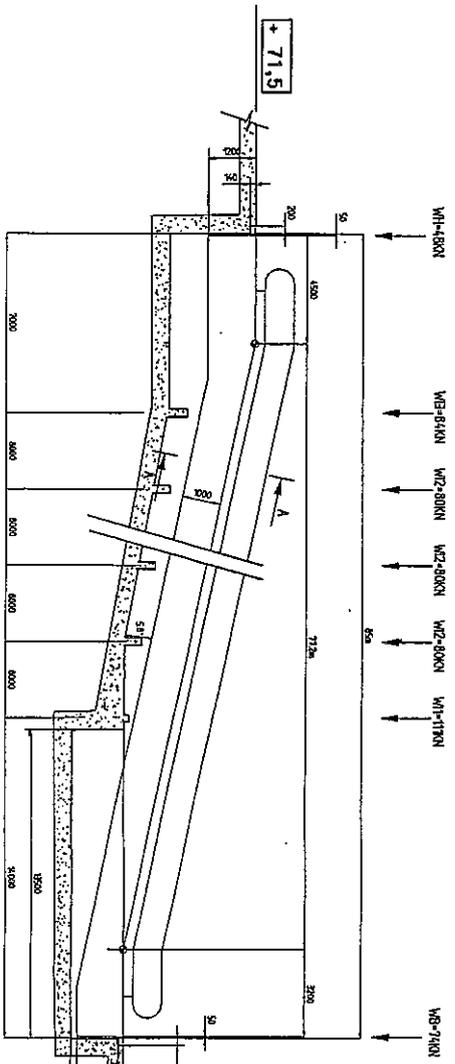


LEGENDE	
—	Installations existantes
- - -	Installations à créer
+60,0	Niveau approximatif chaussée
+66,0	Niveau couloir sous chaussée
+71,5	Niveau salle des billets RATP
+63,5	Niveau quai tramway
+63,0	Niveau voie Petite Ceinture

Station PYRENEES
 Accès à la Station tramway
 Principes d'Aménagement



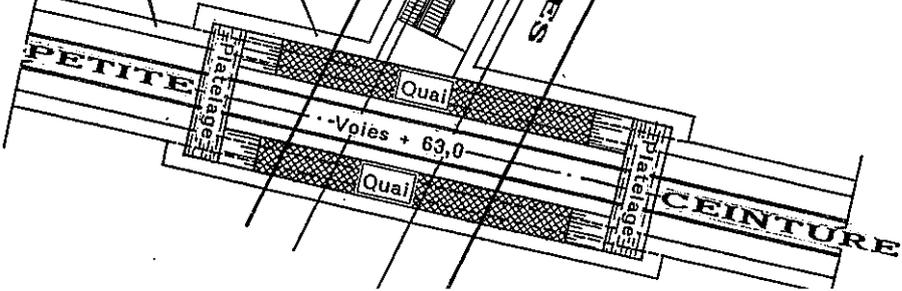
COUPE DE PRINCIPE DES PLANS INCLINES



PROFITEUR longueur 85m
 Largeur gâble : 1000 mm
 Drapeau : 6m

Gabarit du tunnel augmenté pour implantation de la gare

Gabarit du tunnel actuel



Station MARTIN NADAUD

Correspondance Métro / Tramway

Principes d'Aménagement

Echelle



LEGENDE	
—	Installations existantes
- - -	Installations à créer
+85.7	Niveau approximatif chaussée
+81.9	Niveau contour sous chaussée
+81.8	Niveau salle des billets RATP
+84.8	Niveau quai tramway
+84.3	Niveau voie petite Ceinture

