



Non au démantèlement de la Petite Ceinture ferroviaire ! Oui à son utilisation pour renforcer les transports publics !

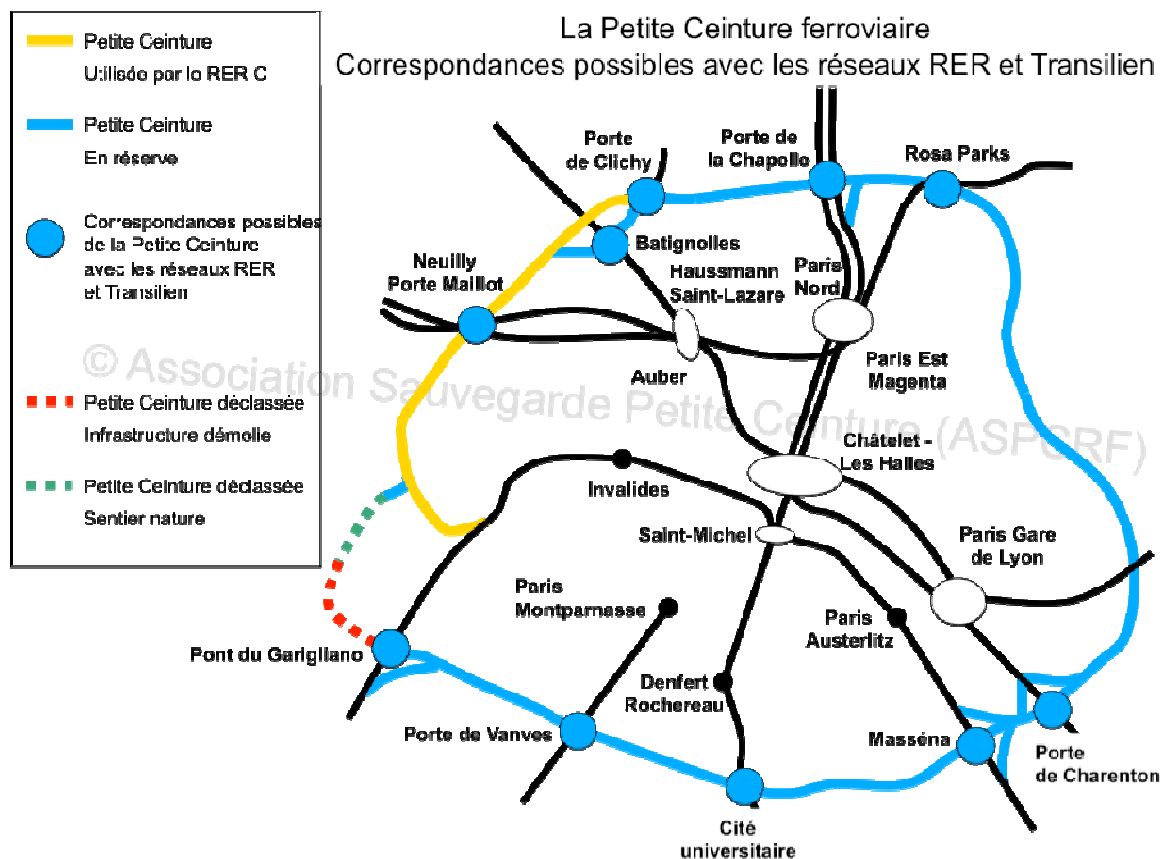
LA NÉCESSITÉ DE RENFORCER LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Coïncidence très symbolique : à l'heure où le prix du baril de pétrole avoisine à nouveau à la hausse les 100 dollars à New-York (contre plus de 110 dollars à Londres) et que la saturation du réseau des lignes franciliennes de métro et de RER ne cesse de croître, Réseau Ferré de France et la Ville de Paris envisagent le dépeçage des 23 km actuellement inutilisés de la Petite Ceinture ferroviaire et **l'abandon de tout projet de transport sur une partie de cette infrastructure.**

L'augmentation tendancielle du prix du pétrole amorcée depuis 2007 menace les systèmes économiques de production et de transport fortement dépendants du pétrole, comme le transport routier. Elle nécessite de repenser les structures urbaines et de renforcer les transports publics afin de diminuer la dépendance au pétrole. Or, le réseau francilien de lignes de métro et de RER souffre d'une saturation croissante. C'est pourquoi **la nécessité de créer de nouvelles lignes de transport ferroviaire de voyageurs d'envergure régionale** est difficilement contestable.

LA PETITE CEINTURE PERMET UNE LIAISON DE ROCADÉ RAPIDE

Dans ce cadre, **la possibilité de remettre en service des infrastructures existantes est un atout précieux.** Or, la **Petite Ceinture ferroviaire de Paris**, qui assura un transport urbain de voyageurs pendant plus de soixante-dix ans jusqu'en 1934 et qui continua d'être utilisée pour le transport de marchandises jusqu'en 1993, **est toujours disponible sur 23 km** pour renforcer les transports publics. Réutilisée, elle fournirait une **liaison de rocade rapide**, de type métro, entre les quartiers nord, est et sud de Paris, ainsi qu'entre un grand nombre de lignes de RER, de métro et de trains de banlieue, sans passer par le centre de la capitale, comme le montre la carte ci-dessous :





Du fait qu'elle existe, **sa remise en service prendrait moins de temps et coûterait moins cher** que la construction d'une ligne entièrement nouvelle de métro de rocade en tunnel profond à travers des zones urbaines denses de banlieue, comme ce qui est prévu pour le réseau du Grand Paris (qui a aussi son intérêt).

On nous objecte souvent que la ligne de tramway T3, ouverte en 2006 au sud de Paris, en cours de prolongement vers l'est et le nord pour 2012 et dont l'itinéraire est proche de la Petite Ceinture, pourrait assurer ce service de rocade. C'est oublier que la longueur du T3 entraînera sa scission à la porte de Vincennes, ce qui génèrera une correspondance supplémentaire pour circuler entre le nord et le sud de Paris, alors que la Petite Ceinture permettrait une liaison directe. Par ailleurs, les performances d'un tramway, en terme de vitesse commerciale et de nombre de voyageurs transportables aux heures de pointe, demeurent limitées par le nombre des arrêts et par celui des carrefours devant être franchis à faible allure. **Le succès du T3 le conduit à une saturation proche.**

En réalité, les performances du T3, certes supérieures à celles d'une ligne de bus, conviennent cependant davantage à une desserte locale à courte ou moyenne distance, tandis que les performances potentielles de la Petite Ceinture ferroviaire seraient en terme de vitesse et de capacité celles d'une ligne de métro adaptée à une desserte régionale. **La Petite Ceinture et le tram T3 ne sont donc pas concurrents : ils sont complémentaires !**

LA NATURE FERROVIAIRE DE LA PETITE CEINTURE EST AUJOURD'HUI MENACÉE

Malgré son potentiel en terme de transport public et d'aménagement urbain pour dessiner la ville de demain, **la nature ferroviaire de la Petite Ceinture est menacée.** Dans son édition du 13 novembre 2011, *le Journal du Dimanche* a annoncé que Réseau Ferré de France (RFF), jusqu'à présent attaché à préserver la vocation ferroviaire de ces 23 km, opère actuellement en effet un virage inquiétant : « "Jusqu'ici, nous tenions au maintien de tous les rails, en cas de reprise du trafic. Désormais, nous sommes prêts à renoncer à la vocation ferroviaire de certaines portions", confie Olivier Milan, responsable du dossier à la direction régionale de RFF. L'entreprise publique serait même disposée à "céder" certaines sections à la Ville. »

L'article du *Journal du Dimanche* ajoute : « La portion sud, du pont du Garigliano à la porte d'Italie, pourrait ainsi être "déclassée" du réseau ferré national pour devenir une promenade pérenne (comme c'est déjà le cas dans le 16^e, entre Auteuil et la Muette) ; les rails et les équipements de sécurité seraient alors démontés. Quant à la portion est, entre la gare Évangile et la porte Dorée, elle pourrait accueillir une nouvelle ligne de tramway qui passerait par les Buttes-Chaumont et le Père-Lachaise. "Une piste de réflexion intéressante", estime Olivier Milan. Le reste demeurera en l'état, dans les 17^e-18^e et 12^e-13^e, histoire de ne pas "insulter l'avenir" ferroviaire. »

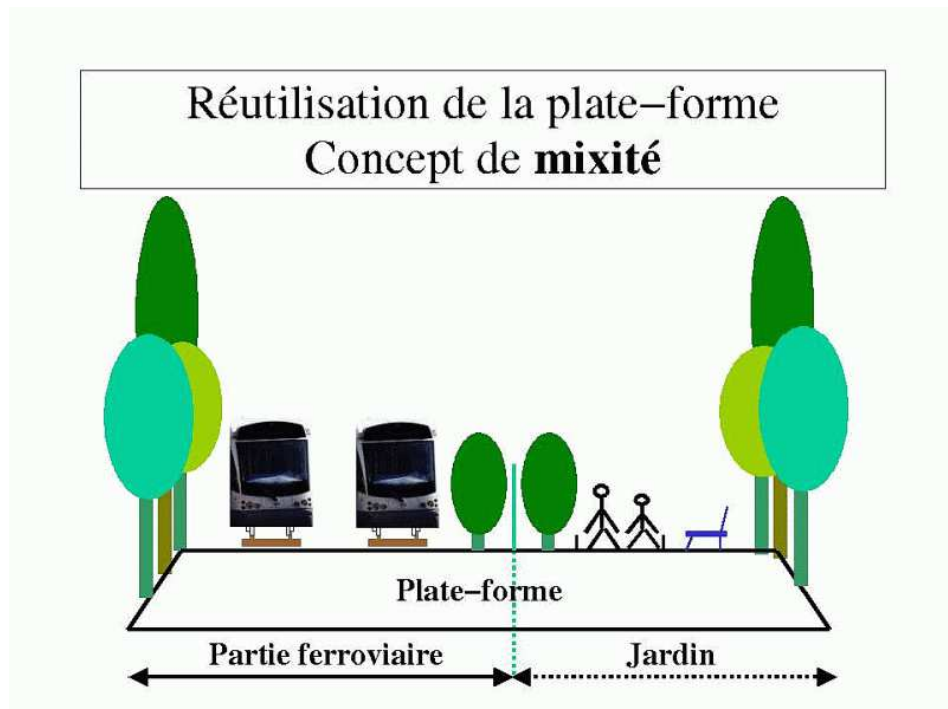
On le voit, **en échange de la remise en service envisagée, mais toujours pas décidée, d'un transport ferroviaire sur la section est, la partie de la section sud de la Petite Ceinture située dans les 14^e et 15^e arrondissements serait déclassée.** Si ce projet était concrétisé, cela signifierait qu'il deviendrait impossible de relier directement par la Petite Ceinture des points majeurs de correspondance du sud de Paris, comme Cité Universitaire (RER B) ou Pont du Garigliano (RER C) à ceux du nord, comme la future station Rosa Parks, près de la porte d'Aubervilliers (en construction sur le RER E). Quand on évalue les besoins croissants de transport dans le 15^e arrondissement, accrus par l'arrivée du ministère de la Défense à Balard et le projet de Tour Triangle à la porte de Versailles, l'abandon, même partiel, de la Petite Ceinture apparaît clairement comme irresponsable : là réside l'insulte à l'avenir.

Le Conseil de Paris a voté le lundi 14 novembre l'organisation d'une « conférence de consensus » au sujet de l'avenir de la Petite Ceinture. Cette méthode, dont le fonctionnement s'inspire de celui d'un jury d'assises, a remporté les suffrages du Conseil face à la proposition initiale des élus Verts (EELV) d'organiser un débat public. Pourtant **une large consultation de la population, voire un référendum régional, permettrait de mieux faire valoir l'intérêt général** face aux groupes de pression et de construire un projet qui prenne en compte l'avis de tous, y compris celui des habitants des quartiers traversés, en particulier des riverains, dont les inquiétudes mal entendues conduisent trop souvent à de fortes oppositions et à des blocages.

NOS PROPOSITIONS POUR RÉUTILISER LA PETITE CEINTURE

Notre association considère que l'écologie urbaine ne se limite pas à planter des arbres, mais doit considérer l'ensemble des fonctions de la ville : organisation de l'espace, organisation des flux de transport de personnes, d'énergie ou de biens. On ne peut donc accepter de voir disparaître une infrastructure de transport dont les potentialités sont aussi considérables que celles de la Petite Ceinture.

C'est pourquoi nous demandons que **l'ensemble de la Petite Ceinture ferroviaire disponible (soit 23 km, du pont du Garigliano aux Batignolles via l'est de Paris) reste propriété de Réseau Ferré de France**, conformément au protocole d'accord RFF / Ville de Paris signé en juin 2006. Nous demandons instamment **le maintien de la voie ferrée sur l'ensemble du site**, y compris sur les zones destinées à accueillir une promenade réversible (15^e arrondissement). Nous rappelons que cette disposition, évoquée dans l'article du Journal du Dimanche ("une des voies ferrées sera conservée pour permettre le passage occasionnel d'un train, l'autre recouverte d'un cheminement en chêne"), est prévue dans les projets présentés encore récemment par la Ville de Paris et Réseau Ferré de France et nous souhaitons qu'elle soit confirmée.



Notre Association, qui depuis vingt ans défend la remise en service d'un transport en commun ferroviaire sur la Petite Ceinture et la mise en valeur de son patrimoine, s'oppose à son démantèlement annoncé. Nous considérons que la Petite Ceinture peut faire l'objet d'un projet alliant transport et urbanisme : **la mise en service d'un matériel de type tramway sur la Petite Ceinture est compatible avec une mise en valeur des**

paysages traversés et un respect de la vie des riverains, comme le montre la ligne de tramway T2 entre La Défense et Issy-Val de Seine.

Nous préconisons **le concept de mixité des usages de la plate-forme de la Petite Ceinture** : là où elle est suffisamment large, il serait possible de faire cohabiter la ligne ferroviaire et des



aménagements paysagers (promenade, jardins partagés, conservatoire de la faune et de la flore, etc.). Dans le 15^e arrondissement, un tel aménagement peut être réalisé entre la place Balard et la rue du Hameau, en empruntant l'ancien raccordement entre la Petite Ceinture et les ateliers du métro. Cette promenade pourrait être prolongée jusqu'à la rue de Vaugirard par l'aménagement des soubassements du viaduc en pierre de la ligne, actuellement occupés par un garage.

Par ailleurs, **la reprise des circulations ferroviaires en train spécial**, que notre Association a organisées jusqu'en 2003, demeurerait parfaitement compatible avec les projets de la Ville de Paris dans le 15^e arrondissement et serait le moyen privilégié pour le public et les institutionnels de découvrir ou redécouvrir cette ligne dans son intégralité et son unité, préalable naturel et logique à un éventuel débat public.

PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION SAUVEGARDE PETITE CEINTURE



L'Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré (ASPCRF), fondée fin 1992, milite pour la préservation et la remise en service au trafic voyageurs des emprises subsistantes (23 km) de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris, actuellement faiblement utilisée par la SNCF et Réseau Ferré de France. Force de proposition depuis sa création, l'Association a également organisé des circulations ferroviaires de découverte de la ligne en 1993, 1999, 2000 et 2003. Ces événements ont tous connu un immense succès populaire et médiatique. La reprise de ces opérations est liée à la réalisation de quelques travaux sur la ligne, dont nous espérons la concrétisation prochaine dans le cadre des réflexions entreprises par la Ville de Paris et Réseau Ferré de France.

Train spécial dans la tranchée des Buttes Chaumont le 22 juin 2003
Cliché : © Romain Mortelette

POUR NOUS CONTACTER

- www.petiteceinture.org