Janvier 2013

Argumentaire

LA BANLIEUE DEMANDE LE MAINTIEN DU SITE DE LA PETITE CEINTURE FERROVIAIRE DE PARIS POUR RESERVER L'AVENIR

La Mairie de Paris et Réseau Ferré de France (RFF) lancent une concertation sur le devenir de la Petite Ceinture ferroviaire (PCf).

Il est rappelé que cette ligne avait été expressément écartée lors de la concertation de 2003 sur le Tramway des Maréchaux Sud (TMS), mis en service en 2006 sous le nom de T3. A noter que si la fréquentation de celui-ci a été conforme aux prévisions, et même les a dépassées sur certains créneaux, il n'en est pas du tout de même de la vitesse commerciale restée en phase transitoire (18 km/h théorique, 16 réelle quand tout va bien) au lieu des 20 annoncés. Les irrégularités de trafic sont quotidiennes, entraînant sur surcharge de certains tramways, tandis que les suivants qui « collent aux signaux » sont quasi vides. La moindre perturbation en un point (accident, véhicule bloqué sur les voies dans un carrefour…) se répercute sur l'ensemble de la ligne. Cette fragilité –prévisible dès le départ- est inadmissible pour les usagers. En revanche, l'effet « muraille roulante » est très efficace pour dissuader les automobilistes de banlieue de venir à Paris, répondant ainsi à l'objectif principal du projet.

Il peut paraître paradoxal de lancer maintenant une concertation sur la PCf, alors que les T3a et T3b viennent d'être mis en service. Mais, outre l'urgence du renouvellement du protocole de 2006, il n'est pas inutile, et même nécessaire, de regarder l'avenir à 10/20 ans. Or, déjà dès avril 2006, une discrète étude RFF/Systra montrait tout l'intérêt d'une remise en service de la PCf à base de trams-trains voyageurs et fret avec les zones logistiques judicieusement réparties le long de la ligne : grande capacité, vitesse élevée sans aléas de circulation, pas de coupure particulièrement pénalisante pour les usagers à la Porte de Vincennes… Cette étude peu médiatisée, pour ne pas dire « étouffée » car elle gênait la concertation concomitante sur le prolongement du T3, qui n'oubliait pas les riverains avec des protections phoniques appropriées, avait eu au moins l'avantage d'aboutir au classement de la plateforme de la PCf en zone UGSU au PLU de Paris. A propos, dans un souci de transparence, à une époque où les administrations se gargarisent « d'open data », toutes les études sur la PCf devraient être accessibles au public (téléchargeables…).

On ne peut qu'être pour le développement des transports en commun et donc la préservation conservatoire des infrastructures existantes. De ce fait, il convient d'affirmer avec force que toute la PCf doit être préservée, et non démantelée en 3 parties comme le préconise une récente étude de l'APUR avec l'assentiment de RFF enclin à « brader » tout le sud de la ligne, alors que des exemples étrangers (Berlin, Londres…) montrent l'intérêt d'une réactivation des lignes de ceinture.

Car quel sera l'avenir de la société et de la Métropole dans un monde avec moins de pétrole, plus de pauvres et une demande croissante de déplacements ? A cet égard, le retard prévisible du métro du Grand Paris n'est pas rassurant. La PCf pourrait jouer un rôle régional, à moindres frais et rapide à mettre en œuvre, satisfaisant les besoins de transport de rocade de la proche banlieue sur environ 5 km, avec notamment les rabattements bus et certaines lignes ferrées, sans risque d'engorgement comme à Cité Universitaire où l'on a « découvert » que 2 trains pouvaient stationner en même temps…

En conclusions, la banlieue demande le maintien du site de la Petite Ceinture ferroviaire au Nord, à l'Est et au Sud sur la plus grande longueur possible, c'est-à-dire au moins depuis Maison-Blanche. De ce fait, plateforme et gabarits doivent être respectés partout, et en particulier dans les nouveaux quartiers type Masséna-Bruneseau ou Bercy-Charenton. La ligne doit donc être inscrite au plan de mobilisation de la Région, même si la réalisation est différée de quelques années.