



Jean Sivardière
président de la FNAUT
tél. 04 76 75 23 31

Paris, le 18 février 2013

Mme Cécile Duflot
Ministre de l'égalité des territoires et du logement
Hôtel de Castries
72 rue de Varenne
75007 Paris

Objet : petite ceinture ferroviaire de Paris

Madame la Ministre,

La Mairie de Paris et RFF viennent de lancer une concertation "express" sur le devenir de la petite ceinture ferroviaire (PCF) de Paris. Ni le STIF, ni la Région Ile-de-France, ni la SNCF, ni la RATP ne contribuent à son organisation. Seuls les Parisiens sont consultés, alors que la PCF fait partie du patrimoine national et que tous les usagers franciliens sont concernés. La seule étude présentée par la Mairie de Paris propose un tronçonnage de l'emprise et son aliénation partielle pour des aménagements paysagers et de promenade.

Paris est sans doute la seule capitale européenne disposant d'une emprise ferroviaire comparable à la PCF et songeant à l'aliéner alors qu'elle peut jouer un rôle crucial au sein du réseau de transport public, et s'intégrer dans le projet du Grand Paris en desservant des pôles importants d'activités. Des exemples étrangers (Berlin, Londres,...) montrent tout l'intérêt d'une réactivation des lignes de ceinture.

Les déplacements par transport collectif à l'intérieur du périmètre limité par les lignes 2 et 6 du métro parisien (ancienne enceinte des Fermiers généraux) sont aisés. Plus d'un siècle après la construction de la rocade formée des lignes 2 et 6, il n'est pas anormal d'envisager une ligne de rocade plus éloignée du centre de Paris, permettant de relier entre eux les anciens "villages" intégrés à Paris en 1860, et ne faisant pas double emploi avec la rocade « Grand Paris Express », prévue de 2 à 5 km du périphérique c'est-à-dire de 5 à 9 km de la rocade actuelle des métros 2 et 6.

La PCF pourrait jouer un rôle important pour assurer des missions de transit à l'intérieur de la capitale et/ou de la petite couronne sans passer par les grandes gares parisiennes, ce qui contribuerait au désengorgement de ces dernières.

Parmi les quartiers et équipements desservis par la PCF, on peut citer : la future cité judiciaire de Batignolles, la Villette (bureaux, cité des sciences, parc, conservatoire, salle de concert internationale, Zénith), Bercy et Tolbiac (logements, bureaux, commerces, équipements de loisirs), porte de Versailles (parc des expositions).

Le tramway T3, implanté sur les boulevards des Maréchaux en 2006, se révèle performant pour assurer, mieux que le bus PC, une desserte locale fine. Il transporte 140 000 voyageurs par jour. Mais sa vitesse commerciale est limitée (15 à 18 km/h) et il frise déjà la saturation

aux heures de pointe. Comme notre association francilienne, l'AUT-Ile de France, l'avait affirmé avant même la décision de le construire, il devra tôt ou tard être doublé par un système plus rapide et plus capacitaire, en site propre intégral.

La PCF peut jouer pour un coût modéré un rôle régional de rocade rapide en correspondance avec les lignes radiales. Alors que les points de correspondance entre modes lourds sont actuellement très rares dans les arrondissements périphériques, elle en offre en effet *avec les RER B à E, les Transilien de Montparnasse et toutes les lignes de métro sauf les 2 et 6.*

Tous les acteurs s'accordent à souhaiter une ville dense, plus écologique, utilisant l'espace public disponible de manière optimale afin de limiter l'étalement urbain. Cet objectif implique une réduction de la circulation automobile, et un rôle plus important des transports collectifs et des livraisons urbaines.

Or une étude RFF/SYSTRA de 2006 montrait l'intérêt de la remise en service de la PCF tant pour un tram-train voyageurs que pour la distribution du fret, avec des zones logistiques multimodales réparties le long de la ligne : gare des Gobelins sous la dalle des Olympiades, Bercy-Charenton, Batignolles. Cette étude, qui n'oubliait pas les riverains, a été trop peu médiatisée, mais a mené au classement de la PCF en zone de Grands Services Urbains dans le Plan Local d'Urbanisme de Paris.

Dans l'immédiat, l'AUT Ile-de-France réclame le maintien intégral du site de la PCF pour préserver l'avenir, du Pont du Garigliano aux Batignolles via la Porte de Vincennes : aucun aménagement ne doit être avalisé, y compris dans les nouveaux quartiers type Masséna-Bruneseau ou Bercy-Charenton, et une voie ferrée circulaire épisodiquement doit être maintenue.

Un prolongement du tramway T8 de Rosa Parks à Porte de Vincennes pourrait constituer une première étape de remise en service, mais il faudrait aller au moins jusqu'à la Porte de Charenton pour assurer une correspondance avec le RER D, puisqu'une station y est prévue dans un avenir indéterminé, et même jusqu'à la station Bibliothèque François-Mitterrand, pour assurer des correspondances avec le RER C et la ligne bleue du Grand Paris Express.

Nous n'ignorons pas que de nombreux parisiens souhaitent que l'emprise de la PCF soit transformée en espaces verts, mais nous estimons que c'est l'espace occupé par la voiture en circulation ou en stationnement (en particulier en développant l'autopartage à grande échelle) qu'il faut récupérer, et non le site propre d'un transport collectif susceptible d'absorber du trafic automobile.

Nous souhaitons vous rencontrer prochainement afin de vous préciser notre point de vue sur l'avenir de la PCF.

En vous remerciant de votre attention, nous vous prions de croire, Madame la Ministre, à l'expression de notre haute considération.

Jean Sivardière