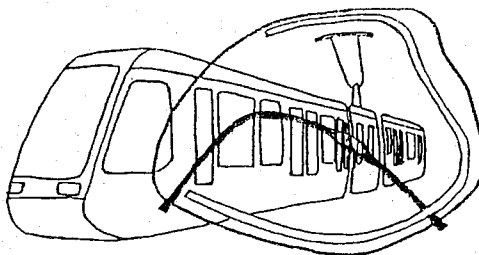


**PETITE  
CEINTURE**

*"Parva cintura..."*



**GRAND  
PARIS**

*"...omnibus semper."*

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

# Révision du PDUIF

Enquête publique 15 avril–18 mai 2013

Le projet de PDUIF adopté le 16 février 2012 par le conseil régional présente deux lacunes tellement incompréhensibles qu'elles peuvent être considérées comme des omissions délibérées de la part dudit conseil.

Il s'agit de la liaison ferrée Paris - Roissy CDG et de la ligne de Petite Ceinture

### **La liaison ferrée Paris-Roissy CDG**

L'intérêt national de cette infrastructure , déclarée d'utilité publique le 19 décembre 2008, a été rappelé par le premier ministre dans son discours du 6 mars 2013 relatif au Nouveau Grand Paris avec toutefois une restriction concernant son financement.

Ce projet ne bénéficiera d'aucune subvention , ni de l'Etat, ni des collectivités locales . Ni la région IDF, ni les départements qui la composent, ni la ville de Paris, ni celle de Tremblay-en-France où seront établis les terminus de la ligne nouvelle ne seront autorisés à verser le moindre euro à cette opération qu'il s'agisse des emprises foncières à acquérir, des travaux à réaliser ou des 5 navettes à mettre en service.

Cette liaison est inscrite au SNIT d'octobre 2011 ( Rubrique 8 - Projets d'optimisation du transport aérien ) pour un montant de 1000 M € et dans son avis n° 2012 SG 172 sur le projet de PDUIF ( conseil de Paris des 12 & 13 novembre 2012 ) , la mairie de Paris souhaite qu'elle figure dans le projet soumis à la présente enquête publique avec une condition qui en rend l'adoption impossible par le conseil régional .

Cette condition consiste dans l'enfouissement de l'infrastructure au niveau de la porte de La Chapelle ce qui implique, pour la circulation des navettes, la réalisation d'un tunnel profond passant sous celui de la ligne 12 du métro et pour les trains de fret, la construction d'un pont-rail de franchissement de la Seine entre Gennevilliers et Epinay-sur-Seine .

Ces travaux ont été chiffrés à la somme de 530 M € ( étude APUR de décembre 2009 ) soit un surcoût de plus de 50 % par rapport à l'estimation retenue par le SNIT ce qui condamne définitivement ce projet .

Cette exigence dont la nécessité n'a jamais fait l'objet d'un examen technique pluridisciplinaire, ni d'un débat contradictoire au sein d'un comité de concertation – l'opération d'aménagement Paris Nord–Est n'en dispose pas ce qui explique son enlèvement – ne peut entraîner que le maintien du statu quo actuel et paralyser les projets concernant la restructuration de la porte de La Chapelle et de la gare Chapelle charbon .

Pour sortir de cet immobilisme , l'association PCGP propose de conserver les ponts–rails de la porte de La Chapelle , de mettre en valeur leur qualité architecturale dans le grand paysage urbain de cette porte de Paris où ils font écho à la monumentalité de l'échangeur routier BP/A1 , de rénover les 2 voies ferrées pour en réduire les nuisances sonores comme la RATP a su le faire pour le viaduc de la ligne 2 du métro qui , sur plus de 2 km entre les stations Anvers et Colonel Fabien , longe un bâti dense et peuplé et de réaliser des mesures acoustiques au passage d'un train Francilien qui préfigurerait les navettes de la liaison Paris–Roissy CDG .

Les voies du CDG Express, au lieu de rejoindre la gare de Paris–Est, traverseraient la gare Chapelle charbon , épargneraient le site industriel de CAP 18 et termineraient leur parcours dans une gare souterraine aménagée à faible profondeur entre la ligne du T3 au nord et la gare Rosa Parks au sud.

Le hall d'échanges de la gare, situé au-dessus des voies, serait de plain-pied avec la voirie à l'image de la gare CDG1 – Roissy Pôle qui constituerait l'autre terminus de la ligne CDG Express en correspondance avec le RER B nord + et le CDGVAL. La dalle de couverture du hall d'échanges serait aménagée pour accueillir le terminus de la ligne T8 prolongée de Saint–Denis à Rosa Parks.

Rosa Parks deviendrait ainsi le pôle d'échanges majeur du Nord–est parisien puisqu'il mettrait en connexion le RER E, le T3, le T8 et le CDG Express. Il aurait comme conséquence directe d'accélérer l'aménagement de la porte de La Chapelle en collaboration avec la CA Plaine Commune et de relancer le dossier de la mutation de la gare Chapelle charbon, gare enclavée impropre au trafic de fret.

Pour accroître l'attractivité du pôle d'échanges Rosa Parks, l'association PCGP propose de remettre en service la section nord de la Petite Ceinture, l'autre grande oubliée du dossier de révision du PDUIF.

## La Petite Ceinture nord

Cette infrastructure négligée depuis plus de 70 ans a bien du mal à sortir du coma malgré d'importants investissements réalisés dans les dernières années par la mairie de Paris : reconstruction des ponts-rails avenue de Flandre ( 19ème arr. ) et rue de Patay ( 13ème arr. ) , édification d'une galerie couverte et d'un passage à niveau gare de la place de Rungis ( 13ème arr. ) et régénération du pont-rail du cours de Vincennes et de la rue de la Voûte ( 20ème et 12ème arr. ).

Dans son avis précité n° 2012 SG 172 , la mairie de Paris a souhaité que cette ligne soit identifiée dans la carte – page 159 du projet de PDUIF – *en tant qu'infrastructure dont le devenir est à l'étude* ce qui dénote un renouveau d'intérêt de la part des élus parisiens en faveur de la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture.

Cette vocation a d'ailleurs été confirmée par le résultat de la concertation publique que la mairie de Paris et RFF ont organisée en janvier/février 2013 sur le devenir de la Petite Ceinture puisque la majorité des avis exprimés par les participants a conclu à la réactivation des missions ferroviaires de la ligne avec un matériel roulant et des stations adaptés à leur environnement urbain .

Cette concertation prometteuse devrait se poursuivre par la présentation de projets novateurs tant de la part de la mairie de Paris que de RFF qui a enrichi la réflexion par la publication d'un document de novembre 2006 intitulé : *Etude des conditions d'exploitation de la Petite Ceinture dans l'Est parisien* .

Cette étude , du fait des concepts originaux qu'elle propose, aurait mérité une concertation plus étoffée que celle conduite par les deux partenaires officiels , notamment dans les domaines de l'urbanisme , de l'architecture, du transport , de l'environnement et de l'économie .

La composante sociale et économique en matière de mobilité a été escamotée au profit d'une composante écologique qui n'a pas démontré sa pertinence à voir la fréquentation évanescence et impalpable du *sentier nature* aménagé sur l'ancienne ligne d'Auteuil entre les gares de Passy et d'Auteuil ( 16ème arr. )

Il n'y a rien de commun en effet entre un tram-train circulant sur la Petite Ceinture susceptible de transporter 250 personnes toutes les 10 minutes et de rares promeneurs curieux de découvrir une piste caillouteuse sans aire de repos, de jeu ou de pique-nique...

Le tram-train, c'est ce que propose l'étude RFF/SYSTRA de novembre 2006 pour faire revivre la Petite Ceinture , ce tram-train comparable au Citadis Dualis qui circulera sur la tangentielle nord entre Epinay-sur-Seine et Le Bourget en 2016 mériterait d'être présenté sur la ligne pour que le public puisse en apprécier les qualités. Cette présentation pourrait avoir lieu dans les gares *Pont de Flandre* ( 19ème arr.) et *Rue d'Avron* ( 20ème arr.) aisément accessibles depuis l'avenue Corentin Cariou pour la première et la rue Ferdinand Gambon pour la seconde.

Pour ne pas heurter la frilosité des élus des arrondissements de l'Est parisien que l'idée d'une remise en service de la ligne révulse – le tram-train serait, selon eux, synonyme de nuisances sonores insupportables pour les riverains – l'association PCGP propose de limiter la restructuration de la Petite Ceinture à la section nord , celle comprise entre Les Batignolles ( 17ème arr.) et la gare Pont de Flandre (19ème arr.) avec centre de garage et de maintenance sous l'entrepôt Ney.

Cette section, qui traverse les deux grands périmètres de rénovation urbaine de Clichy-Batignolles-Saussure et de Paris Nord-Est, est la plus urgente à traiter afin qu'elle ne compromette pas le rythme d'avancement des aménagements en cours mais au contraire qu'elle les accompagne et les stimule.

Le démarrage des travaux sur le secteur Chapelle international (18ème arr.) est actuellement en panne car le devenir de la Petite Ceinture qui le borde au nord reste à régler . Faut-il conserver à l'identique ou modifier le raccordement Marcadet qui relie la Petite Ceinture à la gare de Paris-Nord ? Faut-il envisager la création d'un embranchement ferré depuis la Petite Ceinture jusqu'au futur centre logistique que la SOGARIS est chargée de construire ?

Cet hôtel logistique, conçu par l'atelier d'architecture SAGL & associés, comporte un niveau souterrain qui pourrait accueillir l'embranchement du Tram-Fret de la Petite Ceinture .

Paris et les départements 92, 93 et 94 constituent 80% de l'actionnariat de la SEM SOGARIS et une étude de faisabilité de cet embranchement serait la bienvenue puisque le PDUIF affiche l'ambition de développer le fret ferroviaire en milieu urbain.

## Conclusion

L'association PCGP forme le voeu que le projet de PDUIF réintègre dans la nomenclature des infrastructures propres à assurer le développement de l'activité économique, de l'emploi, de l'habitat social , du tourisme et du transport des marchandises dans la région Ile-de-France :

- la liaison ferrée Paris – Rosa Parks / Roissy CDG 1 & 2 destinée à la desserte directe de l'aéroport depuis la capitale sans enfouissement des voies porte de La Chapelle
- la ligne de Petite Ceinture dans son intégralité avec mise en service prioritaire de la section Pont Cardinet / Pont de Flandre

Paris le 17 avril 2013



Jacques GAUTHIER  
Président

Documents joints :

1. Etude APUR – CDG Express – Aménagement des voies ferroviaires de la porte de La Chapelle – Décembre 2009 – page 25
2. CDG Express – Dossier du débat public de 2003 – page 48
3. Plan des voies gares CDG 1 Roissypole et CDG 2 – TGV
4. Plan de l'opération d'aménagement Clichy-Batignolles-Saussure
5. Plan du secteur Chapelle International
6. Plan Paris Nord-Est secteur central
7. Plan secteur Chapelle charbon
8. Tracé CDG Express : Rosa Parks / CDG 1 & 2

### 3.3 Tunnel profond

Basé sur la création d'un tunnel entre les deux faisceaux, ce tracé est contraint par son passage sous le tunnel de la ligne 12 de métro, entraînant des pentes limites quant à la circulation de certains trains voyageurs. Cette solution implique par ailleurs la déviation de la canalisation CPCU située sous le tube du métro.

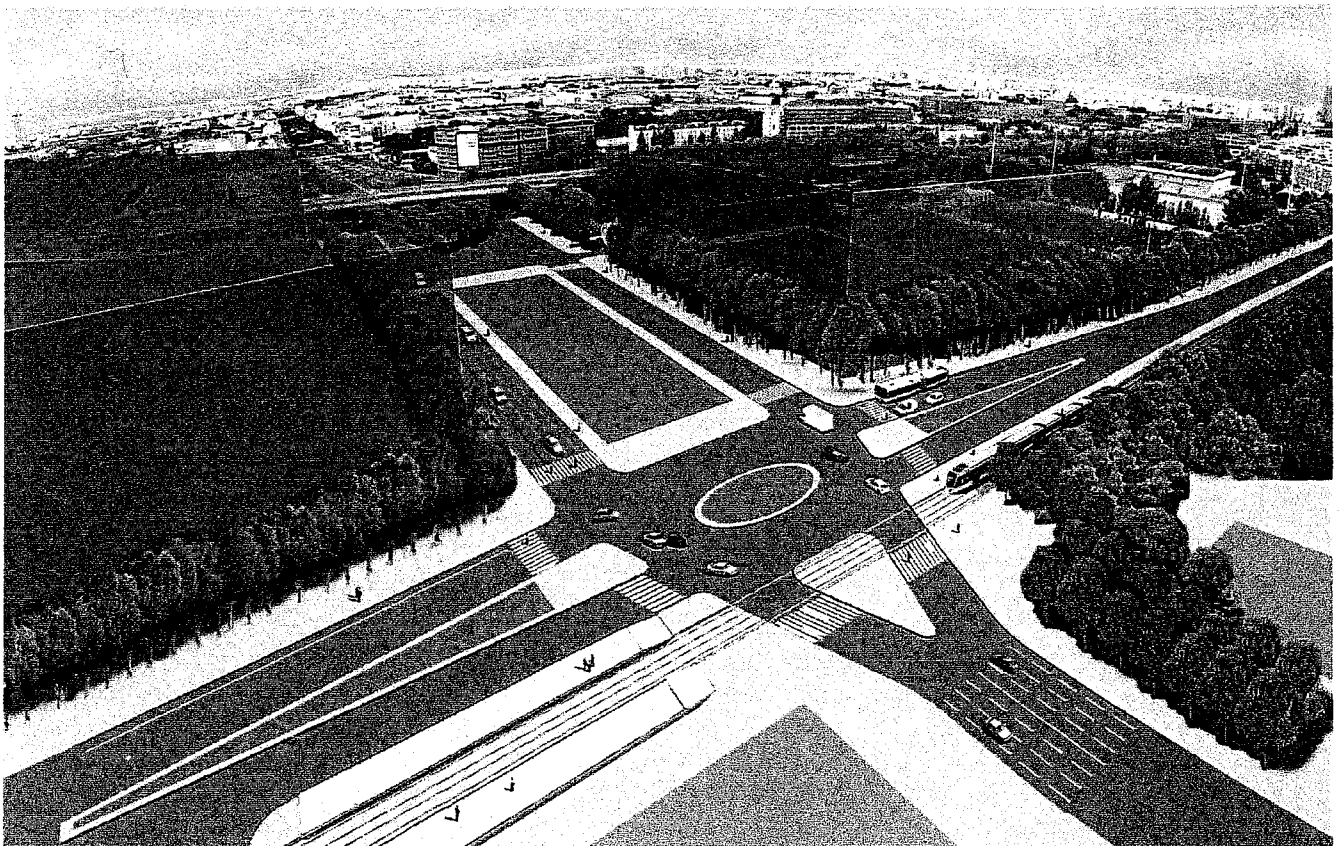
Ce tracé comporte au total 1450m de tunnel et 324 m de tranchée couverte pour le raccord avec les plateaux de voies existants (109m côté faisceau Est, et 215m côté faisceau Nord). Il implique donc l'aménagement des dispositifs de sécurité nécessaires aux tunnels dont la longueur dépasse 800m (désenfumage, dispositifs d'évacuation, séparation des activités voyageurs et marchandises, etc). A ses deux extrémités, les raccords avec les faisceaux existants sont similaires à la solution de base.

Comme pour la solution précédente, ce tracé ne peut accepter que les circulations admettant des pentes de l'ordre de 30 à 35‰, ce qui élimine d'emblée toute possibilité pour le fret. Ce tracé implique donc également la réalisation d'une solution alternative afin de conserver le maintien de la desserte ferroviaire des Docks de Saint-Ouen et du port de Gennevilliers.

Sans impact en surface, cette variante est tout à fait compatible avec le projet de requalification de la porte ainsi qu'avec l'arrivée du tramway T3 à cette Porte.

Cette solution présente toutefois des aléas d'ordre technique importants, en particulier pour la traversée de la zone d'activités Cap 18 où subsistent les fondations des anciens gazomètres, ainsi qu'en raison de la géologie (nappe, gypse, vestiges, etc.)

Ce tracé est chiffré à 430 M€. Néanmoins, ce tracé nécessite, comme le précédent, la réalisation préalable d'un raccord pour conserver la desserte du port de Gennevilliers, estimé à 100M€.





## CDG Express : un projet de service novateur, qui répond au cahier des charges de la demande

### ■ UN SERVICE INTÉGRÉ AU VOYAGE AÉRIEN EN RUPTURE AVEC L'EXISTANT

Le projet de desserte ferroviaire dédiée CDG Express a été conçu selon un profil similaire aux réalisations étudiées tout en profitant du bénéfice des expériences conduites à l'étranger. Il se distingue par sa lisibilité, sa simplicité, sa fonctionnalité et assure une bonne intégration avec le voyage aérien.

#### ■ Le service CDG Express

Opérationnel de "cinq heures du matin à minuit", le service tend à se rapprocher de la qualité offerte dans l'univers aérien.

Depuis l'esplanade de la Gare de l'Est complètement réaménagée (où, en particulier, le terminal des taxis devrait favoriser la dépose et la prise en charge simultanée d'une quinzaine de véhicules), une signalétique et des cheminements clairs seront mis en place.

Ils permettront au voyageur de rejoindre facilement le terminal aérien situé au cœur de la gare, afin d'enregistrer ses bagages et d'obtenir sa carte d'embarquement, avant de rejoindre tranquillement le quai dédié au service (avec la garantie de pouvoir prendre son avion).

Là, un train attendra en permanence les voyageurs, qui accéderont de plain-pied à des rames ergonomiques et confortables où ils prendront une place assise, même en heure de pointe.

À bord, ils seront accueillis et auront accès à toutes les informations concernant leur voyage, en particulier les horaires des vols délivrés par des écrans installés dans chaque rame.

À l'arrivée à Roissy CDG, il leur sera facile d'accéder à n'importe quelle aérogare grâce au nouveau système de transport interne à l'aéroport qui sera mis en place en 2006 et auquel CDG Express sera étroitement connecté.

L'opportunité d'assurer la livraison des bagages en gare de l'Est pour les passagers à l'arrivée à Roissy CDG a également été étudiée ; elle a été abandonnée en raison du grand nombre de difficultés présentées (en particulier les contraintes de sûreté et de douanes, l'absence d'espace disponible en gare pour créer une salle de livraison des bagages et le délai prohibitif d'acheminement des bagages).

### ■ UN MATÉRIEL ROULANT ADAPTÉ

#### → Les trains

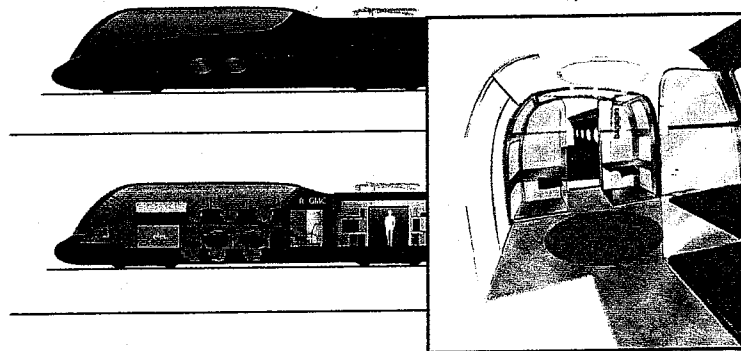
Le respect des exigences du cahier des charges (garantie du temps de trajet, compartiment sécurisé pour les bagages enregistrés) suppose la construction de matériels roulants. Ils devront présenter un certain nombre d'adaptations ou d'innovations par rapport aux matériels roulants existants.

Dans le souci d'une meilleure maîtrise des coûts d'investissements liés, l'approche conduite préconise de s'appuyer sur des séries de matériels existants ou en projet, dont les performances sont déjà éprouvées ou clairement identifiées. Des appels d'offres seront lancés en temps voulu, garantissant une certaine souplesse de proposition.

#### → Le parc

Pour une desserte tous les quarts d'heure et un temps de parcours de 20 minutes maximum, le besoin de matériel en roulement est de cinq rames.

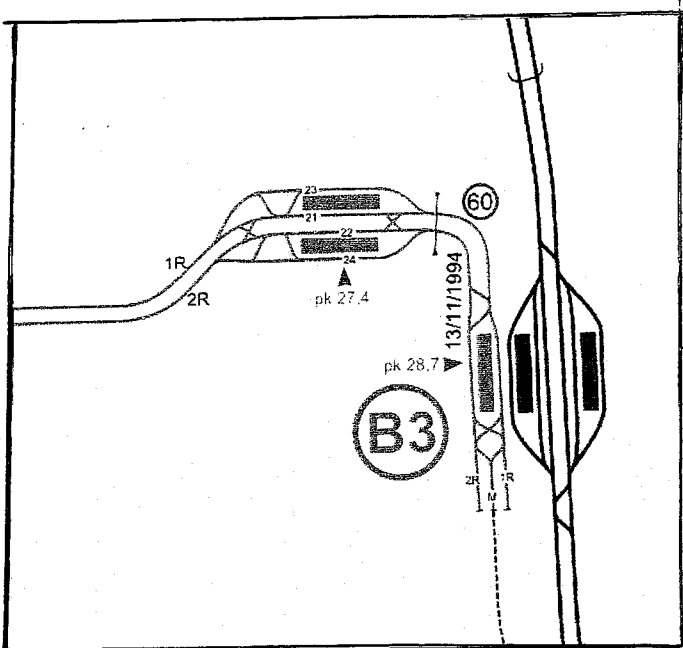
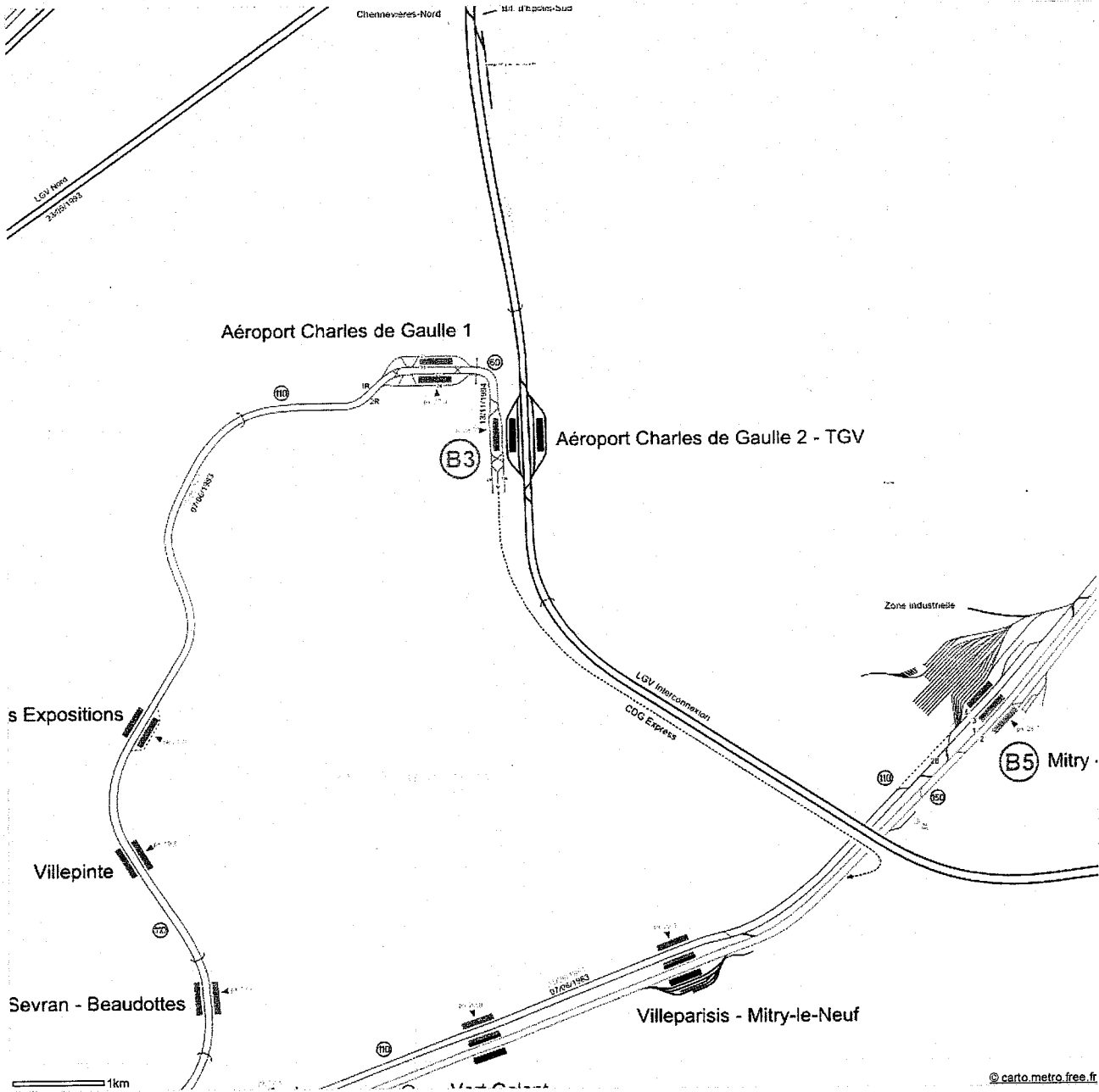
Ces rames pourront être composées, soit d'une unité indéformable de six voitures, soit de deux unités de trois voitures. Deux rames supplémentaires au minimum sont prévues pour pallier les incidents éventuels et assurer la maintenance.



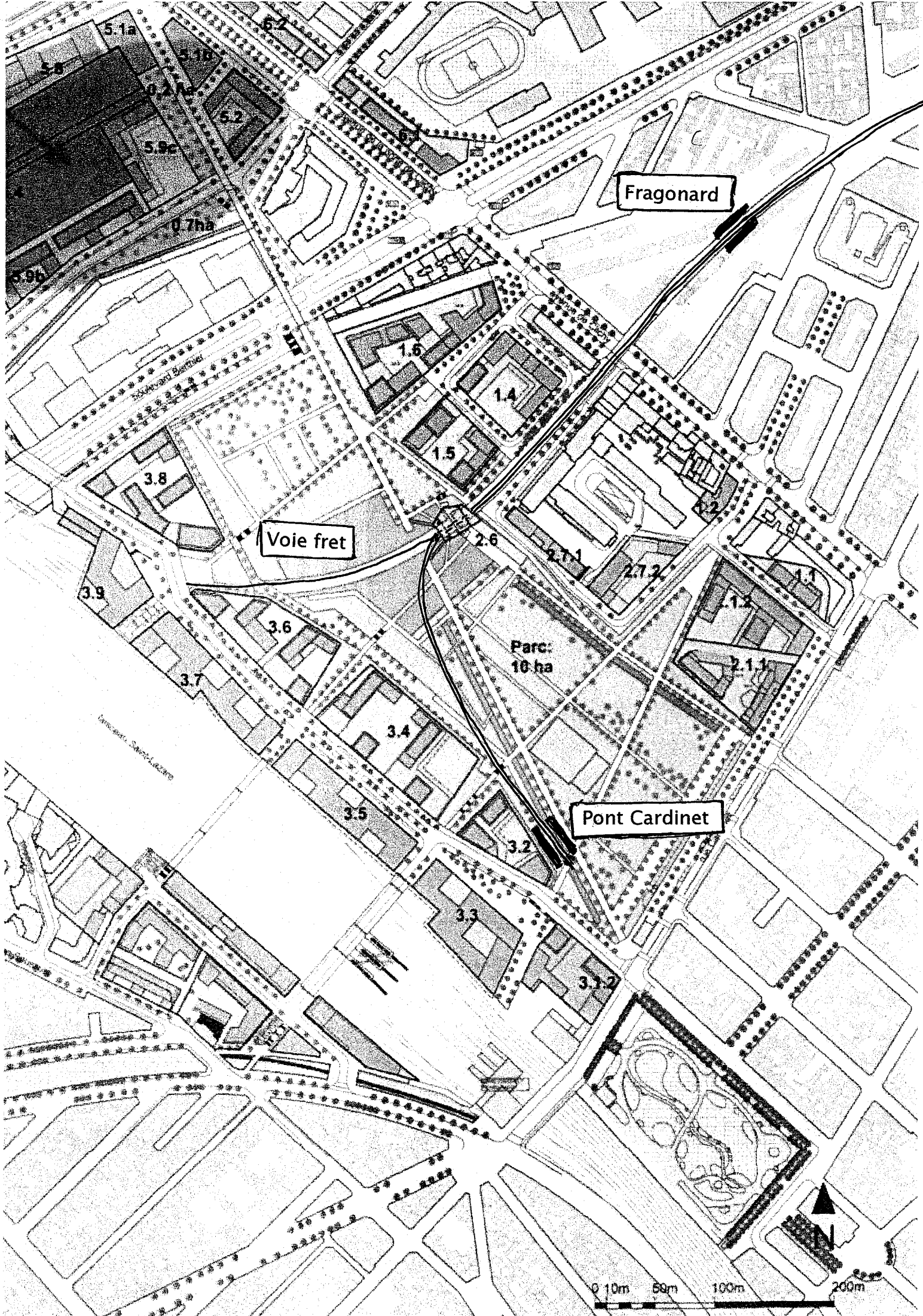
Les premières études ont porté sur des matériels nouveaux mais dérivés de matériels à l'étude, modernes et donc plus silencieux, capables de remplir les fonctionnalités suivantes :

- aptitude à la vitesse de 160 km/h
- rame de 400 à 450 places assises de confort élevé
- matériels dotés de systèmes de communication performants, y compris avec le service aérien
- aménagements intérieurs permettant aux voyageurs n'ayant pas enregistré leurs bagages de les conserver à proximité de leur place assise
- compartiment pour les bagages enregistrés
- accessibilité totale aux personnes à mobilité réduite et équipements liés
- matériel équipé d'un système de contrôle de vitesse et de sécurité
- écrans d'information dans les rames





La gare CDG 1 -Roissypole qui dispose de 4 voies à quai deviendrait le terminus commun des lignes CDG Express et RER B. Sa connexion avec le CDGVAL est aisée. Cette disposition éviterait la construction d'une seconde gare CDG Express au sud de la gare CDG 2-TGV éloignée des accès à l'aéroport et dont la connexion avec le CDGVAL est complexe.

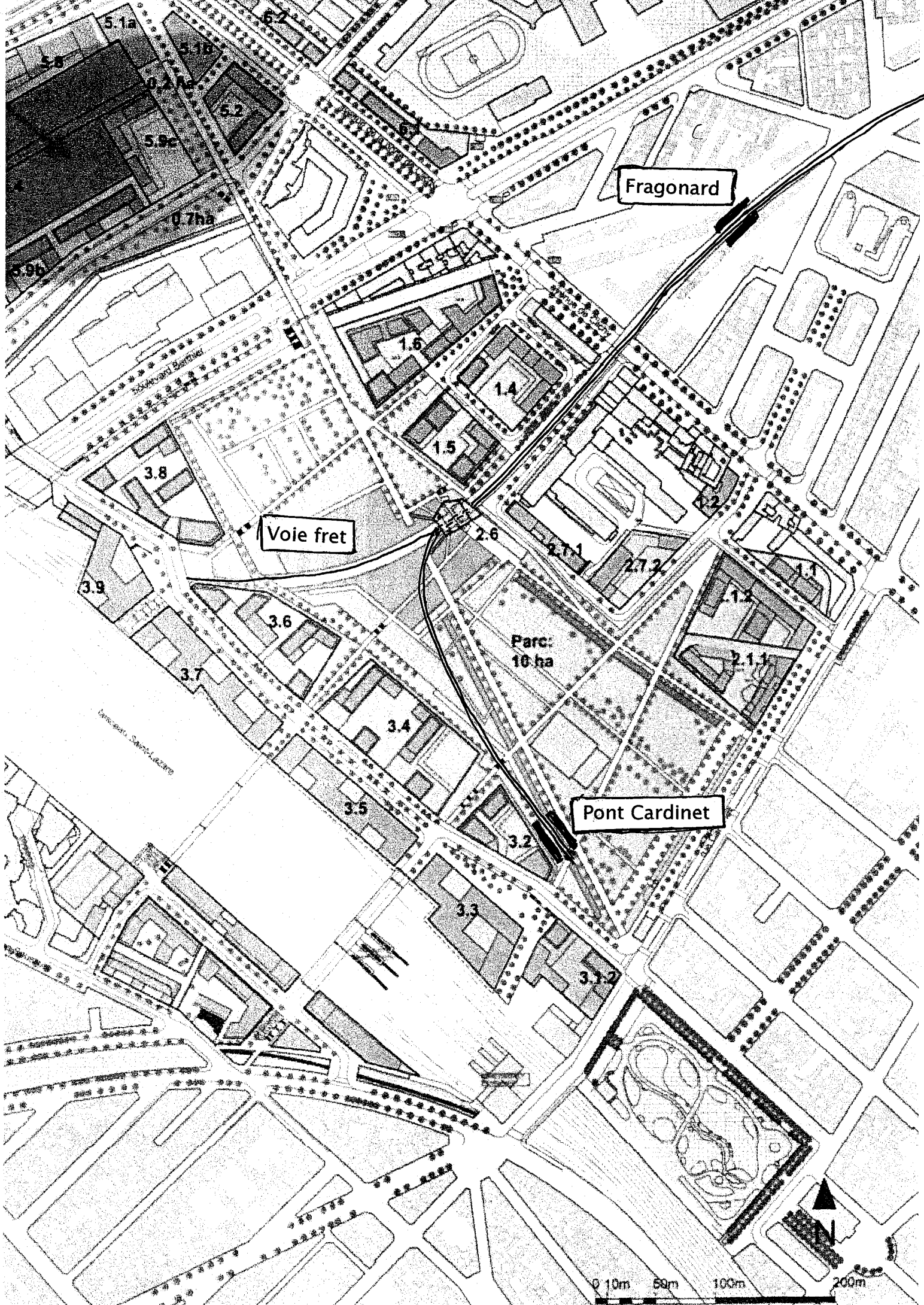


Fragonard

Voie fret

Pont Cardinet

Parc: 10 ha

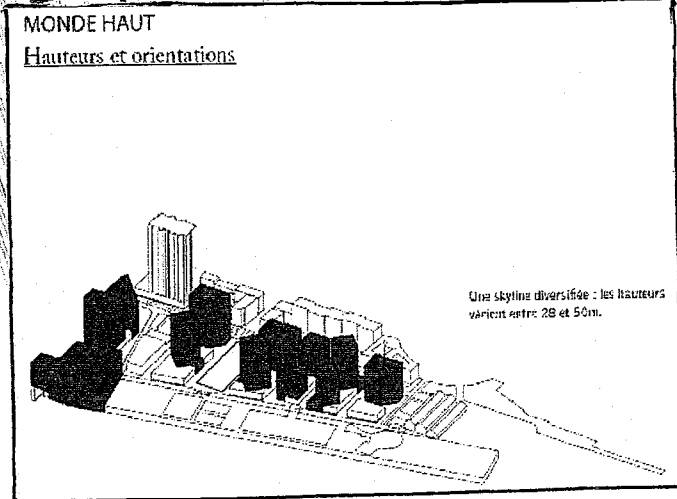
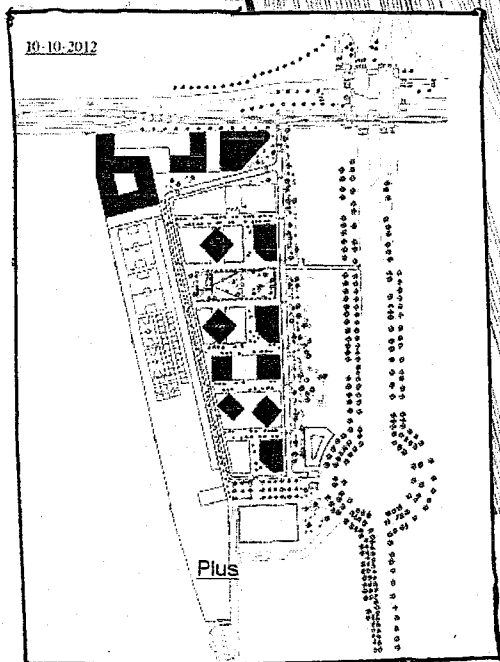
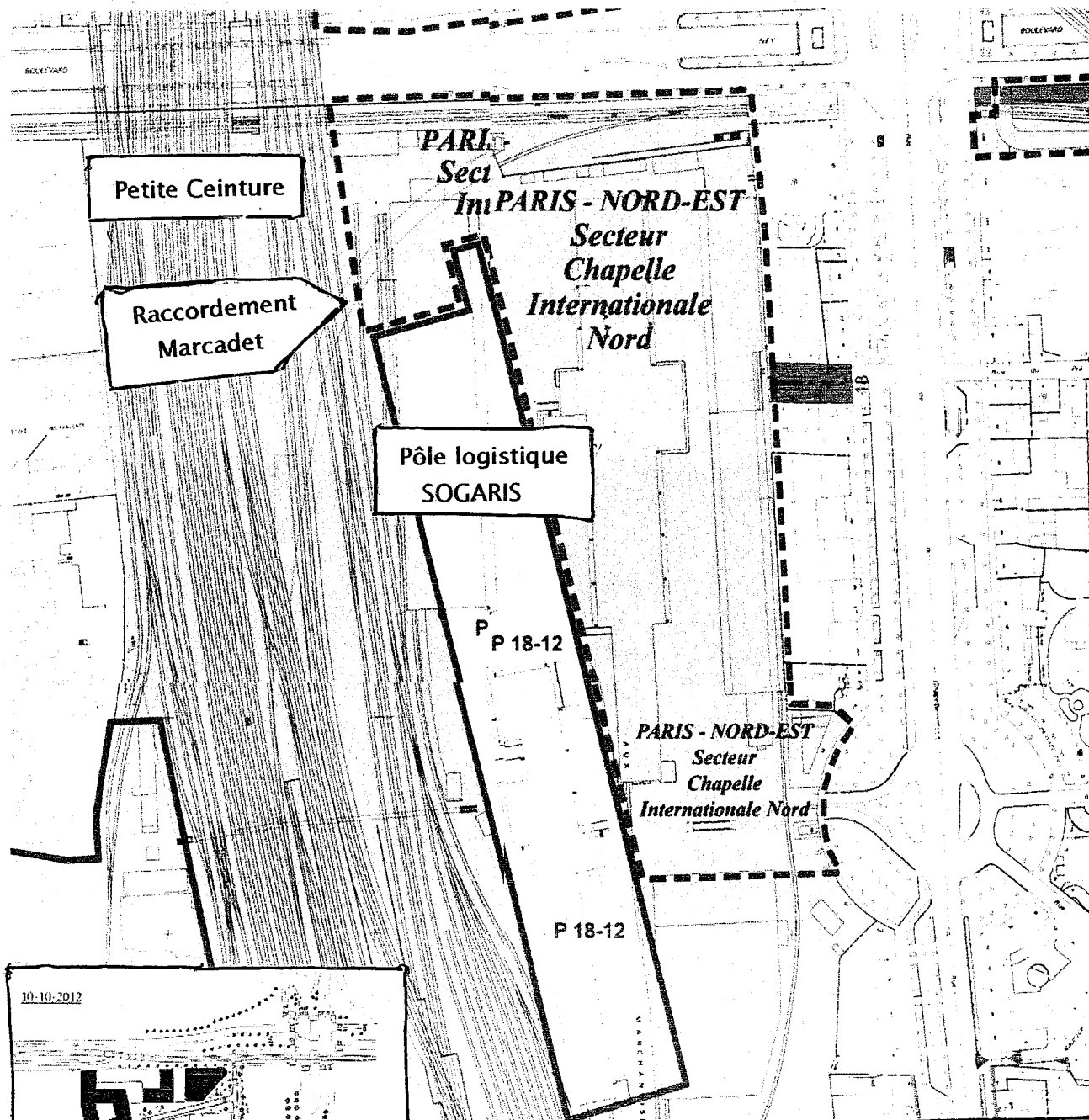


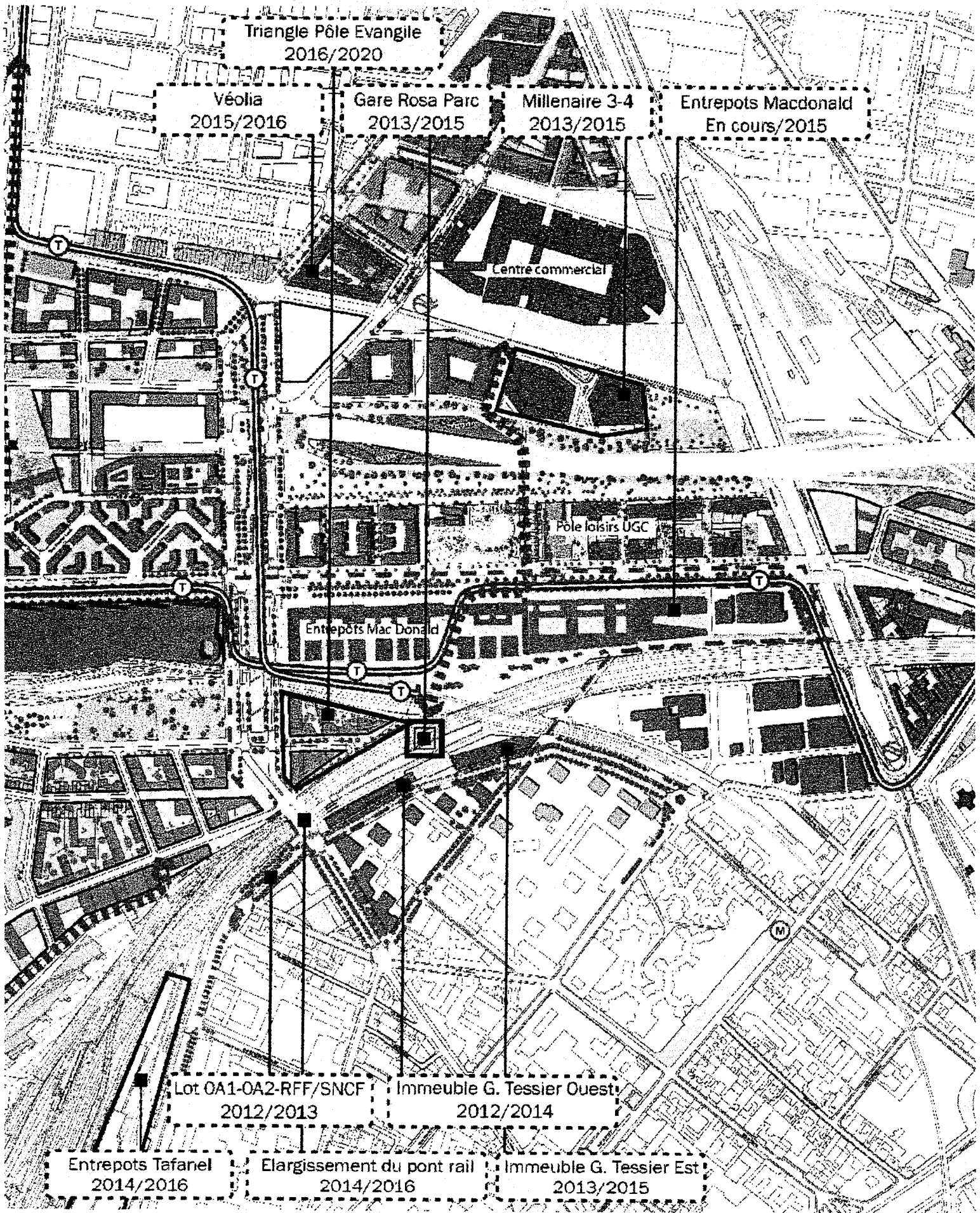
0 10m 50m 100m 200m

ANNEXE n°1

AU PROJET DE DELIBERATION DU 2012-208

Périmètre du secteur Chapelle Internationale-





Triangle Pôle Evangile  
2016/2020

Véolia  
2015/2016

Gare Rosa Parc  
2013/2015

Millenaire 3-4  
2013/2015

Entrepôts Macdonald  
En cours/2015

Centre commercial

Pôle loisirs UGC

Entrepôts Mac Donald

Lot OA1-OA2-RFF/SNCF  
2012/2013

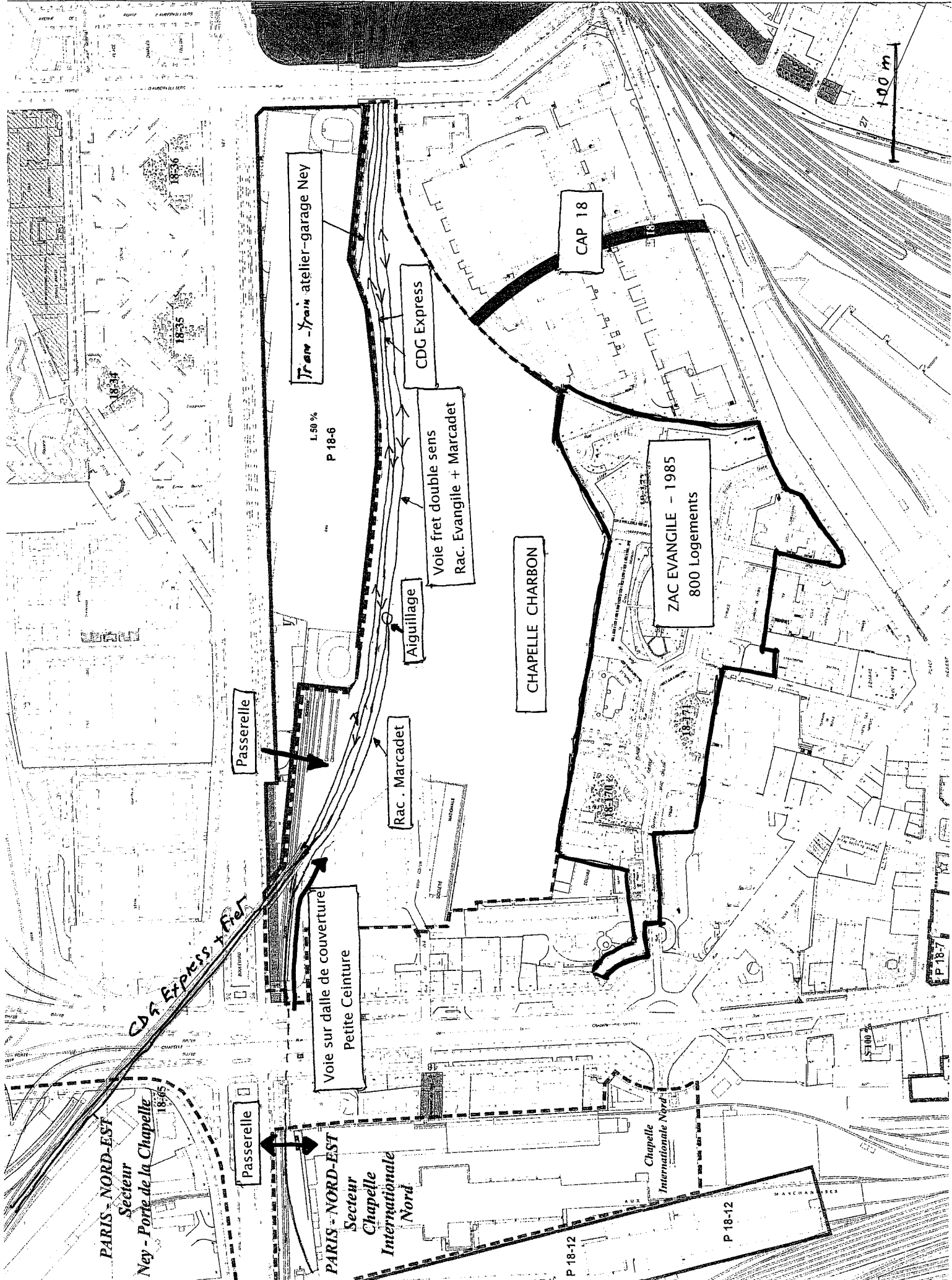
Immeuble G. Tessier Ouest  
2012/2014

Entrepôts Tafanel  
2014/2016

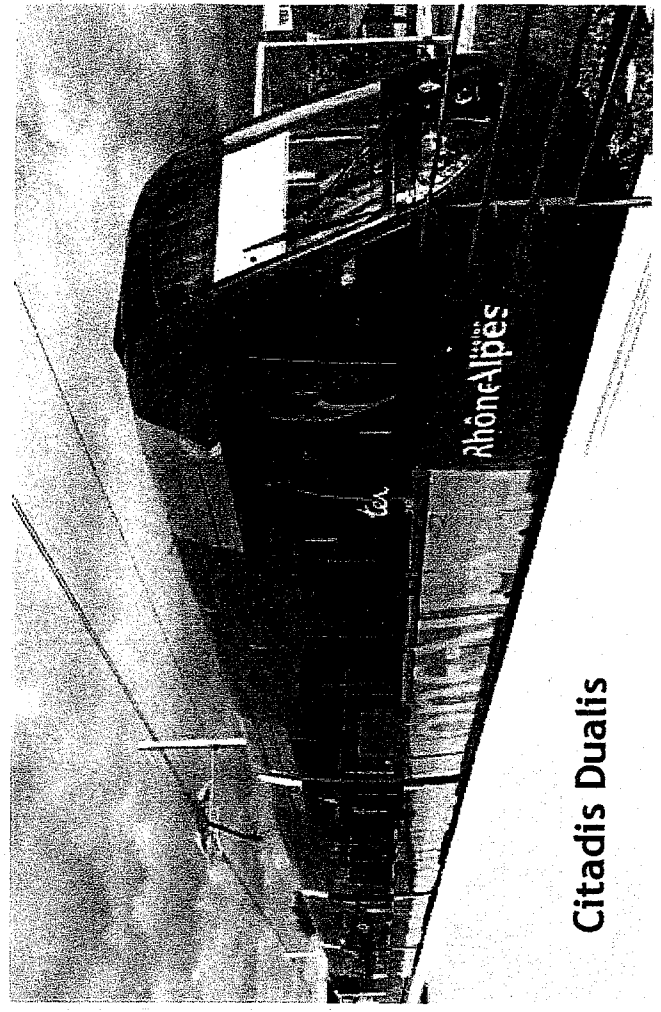
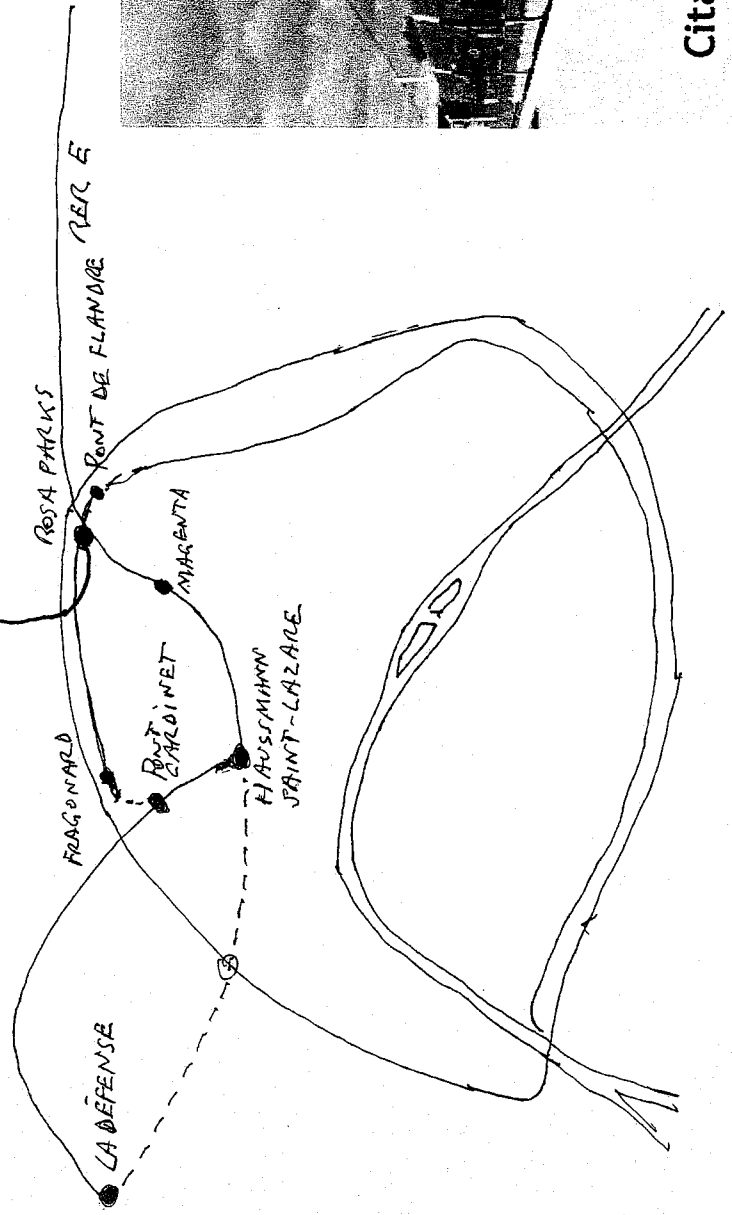
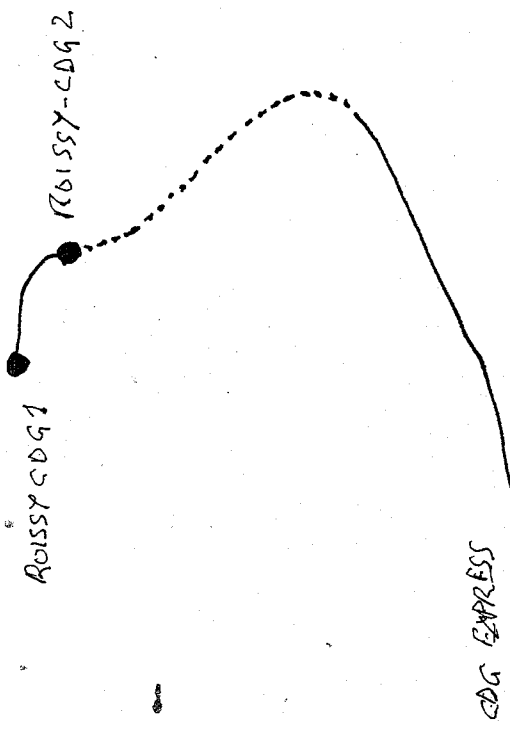
Elargissement du pont rail  
2014/2016

Immeuble G. Tessier Est  
2013/2015





Francilien suburban train – Bombardier



Citadis Dualis