

## *La Petite Ceinture ferroviaire : une opportunité exceptionnelle pour les transports en Ile-de-France !*

⇒ Le transport envisagé par les pouvoirs publics pour le Sud de Paris doit être **utile au maximum de Franciliens**

⇒ Installé sur la **Petite Ceinture ferroviaire**, il serait **plus efficace et moins cher** que sur les Boulevards des Maréchaux



Photomontage : tramways sur la Petite Ceinture (© Bruno Bretelle)

### *Vérifiez vous-même !*

#### **Pour qui ?**

La Petite Ceinture ferroviaire est une infrastructure particulièrement attractive, notamment pour les **liaisons de banlieue à banlieue** qui explosent. La Petite Ceinture, véritable **périphérique ferroviaire de Paris**, est la seule infrastructure capable de concurrencer le périphérique routier efficacement, rapidement, à moindres nuisances et coût (documents [1] et [2]). Enfin, contrairement à une idée largement répandue, la Petite Ceinture offre de **meilleures correspondances** avec les lignes de métro, RER et trains que les Boulevards des Maréchaux.

#### **Combien de voyageurs ?**

Avec sa vitesse commerciale supérieure à celle du métro, un tramway sur la Petite Ceinture ferroviaire attirerait bien plus d'utilisateurs qu'un transport équivalent sur les Boulevards des Maréchaux. En effet, l'implantation sur la voie publique allonge les temps de parcours (en raison des carrefours, et de la présence de piétons à proximité).

#### **Quel impact sur la circulation et la pollution ?**

Une étude officielle ([1], voir page 2) montre qu'un tramway sur la Petite Ceinture le long des 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> arrondissements convaincrat davantage d'automobilistes d'utiliser ce nouveau transport écologique, que toute solution sur les Maréchaux. Il permettrait donc une réduction plus importante de la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile. Enfin, un tramway sur les Maréchaux ne réduirait pas la place de l'automobile, puisqu'il occuperait autant d'espace que le site propre bus existant !

#### **Quelle économie ?**

Rien que sur la rive gauche de Paris, un tramway sur la Petite Ceinture permettrait d'**économiser plus de 300 millions de francs** (document [1]), tout en transportant davantage de voyageurs. Réaliser en priorité un tramway sur les Boulevards des Maréchaux serait un **gaspillage incompréhensible** d'argent public !

#### **Quels délais ?**

La Petite Ceinture existe déjà ! Les travaux pour sa réouverture ne porteraient que sur une modernisation de l'infrastructure et une amélioration de l'accès aux stations. Concernant le tramway sur les Boulevards des Maréchaux au sud de Paris, un minimum de 5 ans serait requis pour les études et la réalisation, parce que toute l'infrastructure est à créer, après travaux de déviation des réseaux d'eau, de gaz, d'électricité, etc . implantés sous la chaussée.

#### **La beauté du site ?**

Avec un tramway, les espaces verdoyants du site de la Petite Ceinture seraient sauvegardés. La largeur de l'emprise permettrait en de nombreux endroits l'accès aux promeneurs. Mieux encore, il serait possible d'engazonner les voies, comme cela se pratique couramment : la Petite Ceinture ne pourrait pas être plus verte qu'avec un tramway y circulant !

## Données officielles [1]

→ Données issues du rapport officiel du Syndicat des Transports d'Ile de France (version 2000)

Comparaison sur le sud de Paris, entre le Pont du Garigliano (15<sup>e</sup>) et la Porte d'Ivry (13<sup>e</sup>)

Site du tramway :	Petite Ceinture	Blds des Maréchaux*
longueur utile	7,7 km	7,9 km
nombre de stations	13 stations (toutes accessibles)	17 stations (toutes accessibles)
interstation moyenne	640 m	490 m
longueur en souterrain	3,2 km (42 %)	0 km
temps de parcours	<b>17 minutes</b>	24 minutes au mieux
vitesse commerciale	<b>28 km/h</b>	20 km/h au mieux
nombre de voyageurs (pointe)	<b>17 000 voyageurs / heure</b>	maxi 9 100 voyageurs / h *
utilisateurs ayant abandonné la voiture (pointe)	<b>1 360 voyageurs / heure</b>	maxi 640 voyageurs / h *
part du trafic en relation avec la banlieue	73 %	70 %
correspondances métro	<b>5 lignes</b>	4 lignes + branche Ivry (L7)
temps de correspondance avec le réseau ferré	2 minutes 20 (en moyenne)	2 minutes 20 (en moyenne)
population locale directement desservie	240 500 personnes	<b>249 100 personnes</b>
bruit	Ambiance sonore préexistante	
coût financier total (conditions éco. janvier 1996)	<b>1 770 MF</b>	2 103 MF

\* en prenant l'option d'une ligne indépendante, retenue par les autorités.

## Avantages pour les riverains et l'environnement

### Quelle complémentarité entre Petite Ceinture et Boulevards des Maréchaux ?

- Les Boulevards des Maréchaux, sinistrés par l'excès automobile, nécessitent une **requalification urbaine** vigoureuse. Or ce n'est pas un tramway qui y réduira la place des voitures (les autobus PC1 et PC2 ont déjà leur espace protégé), mais une réelle volonté politique de redistribuer l'espace qu'elles accaparent au profit des piétons, des vélos et d'espaces verts. **Coup double**, grâce aux économies réalisées avec un tramway sur la Petite Ceinture par rapport à un tramway sur les Boulevards des Maréchaux, il sera possible de requalifier mieux et plus rapidement ces derniers.
- Les riverains du pourtour de Paris souhaitent conserver un transport en commun d'intérêt local, comportant des arrêts rapprochés. **En prolongeant le tramway T2 (La Défense/Issy) sur la Petite Ceinture**, à la fois on affirme sa vocation de tramway express à l'origine de son succès, et on justifie le **maintien de la desserte locale sur les Boulevards des Maréchaux**, chère aux riverains, par le bus PC1. Par contre, le projet de remplacer le bus PC1 par un tramway sur les Maréchaux entraînerait la suppression d'au moins 6 arrêts ; les voyageurs entre Porte de Charenton et Porte de Champerret subiraient une rupture de charge à Balard et Porte d'Ivry.

### Du bruit sur la Petite Ceinture ferroviaire ?

Pour vous faire une idée, voici le témoignage que rapporte « Actualités Ile de France », le journal de la Région Ile de France (n°32, janvier 2001) sur le tramway T1 (Saint-Denis / Bobigny) : « Depuis qu'il y a le tramway, on respire ! On avait bien un peu peur des vibrations qu'il allait causer. En fait, on ne l'entend quasiment pas. » témoigne Jean-Pierre, dont la boucherie est installée au bord de la voie (...) L'engin évolue avec une telle discrétion que les wattmans doivent actionner leur sonnerie à l'approche des passages piétons et des carrefours. (la Petite Ceinture ne franchit ni carrefours ni passages à niveau)

On peut également citer les travaux de la SNCF pour tester de nouveaux dispositifs révolutionnaires réduisant les bruits de roulement, dont les résultats sont qualifiés par un responsable de « très concluants ». Les tramway sont des matériels ferroviaires légers. Ils sont plus silencieux que les normes anti-bruit ne l'imposent. Sur la Petite Ceinture, le matériel roulant circulerait sur des voies ballastées ou engazonnées, qui absorbent vibrations et bruits résiduels. La protection phonique pourrait même être renforcée par la plantation de haies vives en bordure de voies.

### Une coulée verte sur la Petite Ceinture ou sur les Boulevards des Maréchaux ?

Avec, au sud de Paris, 42 % du trajet en souterrain (35% pour l'ensemble des 23 km de ligne), une promenade aurait plutôt des allures de coulée sombre ! Pour veiller à la sécurité des promeneurs dans les longs tunnels qui égrènent le parcours, le gardiennage serait coûteux et limiterait l'amplitude d'ouverture. Devra-t-on aussi, comme pour la coulée verte de la Bastille, vendre une partie des terrains aux promoteurs immobiliers, afin de financer les squares ainsi créés ? A contrario, l'espace repris à l'automobile sur les Maréchaux (7 m de large pour deux files) ferait cette fois une vraie coulée verte continue, de plain-pied, sûre, d'une surveillance facile et accessible à toute heure !

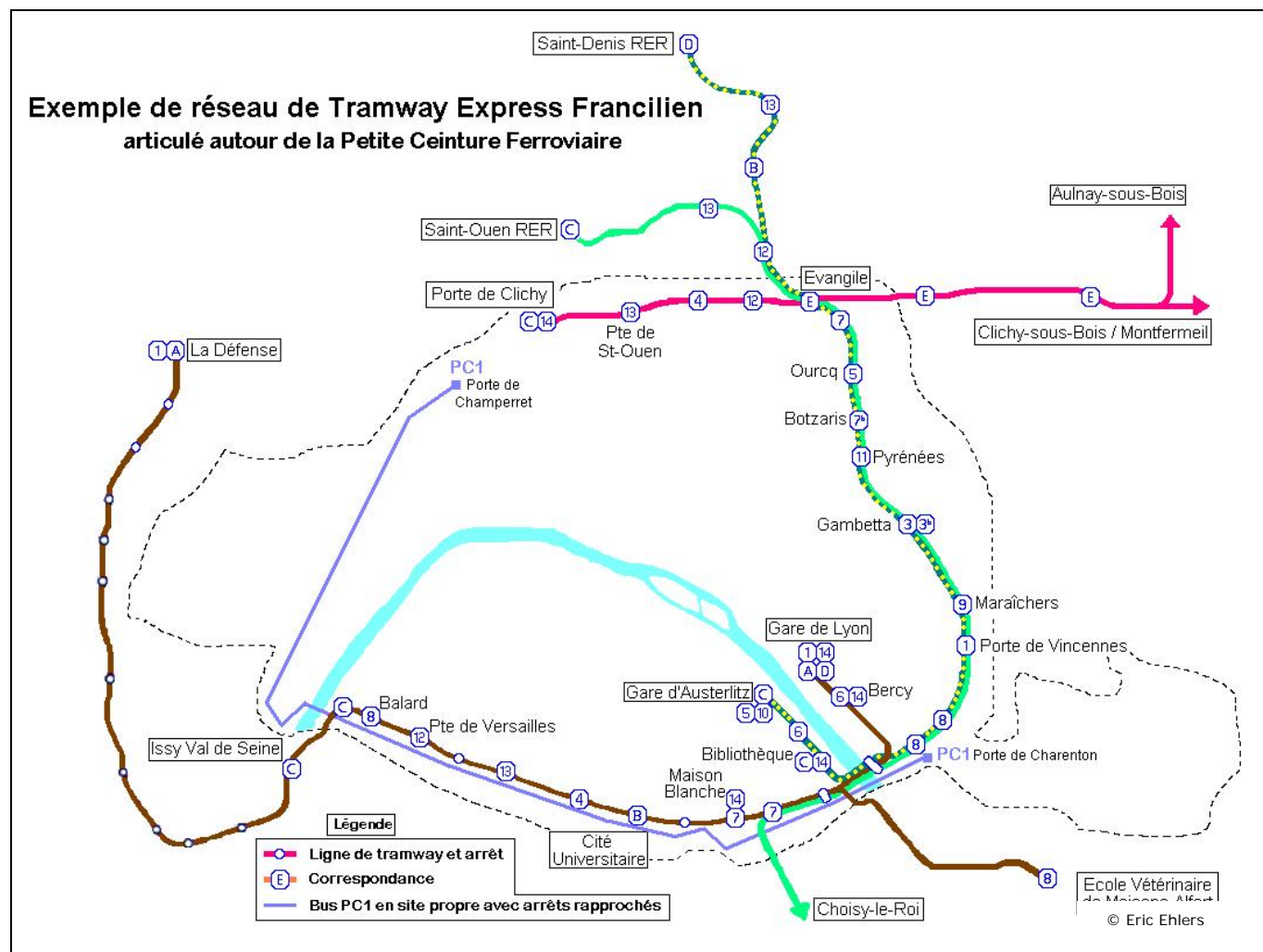
## Notre projet de Tramway Express Francilien

**TEF**  
Tramway Express Francilien

Après le RER, l'Île de France a besoin du TEF !

La Petite Ceinture peut constituer le **moyeu d'un Tramway Express Francilien** extrêmement performant, intermédiaire entre le RER, les trains de banlieue, le métro et les autobus. Comme l'infrastructure existe déjà, sa remise en service serait très peu onéreuse, comparativement à la réalisation d'un tramway ex-nihilo sur voirie (qui nécessite de lourds travaux de déviation des réseaux).

Les possibilités de branchements et de dessertes à partir de la Petite Ceinture sont très nombreuses, comme l'illustre le schéma exemple ci-dessous. Grâce à la faculté du tramway de faire circuler plusieurs lignes sur la même infrastructure, les correspondances pourraient être effectuées sans changer de quai !



Sources : projet ADTCEP et étude Systra

La première liaison pourrait être « Gare de Lyon – La Défense », englobant le T2 (tramway La Défense – Issy Val de Seine) prolongé sur la Petite Ceinture Sud.

La desserte régionale assurée sur la Petite Ceinture serait complétée au sud de Paris par la desserte locale en transport en commun en site propre qui existe déjà (bus PC1 actuellement).

## Rien n'est définitif : participez à l'enquête publique !

Une enquête publique sur le projet "Tramway des Maréchaux Sud" a lieu **jusqu'au 5 avril 2003**. Si vous souhaitez faire entendre votre opinion, inscrivez vos remarques sur les **registres** prévus à cet effet **dans les mairies des 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> arrondissements**, et participez à la **réunion publique**, qui se tiendra le **11 mars 2003** de 20h à 23h au Parc des Expositions de la Porte de Versailles, hall 7, amphithéâtre Sirius.

