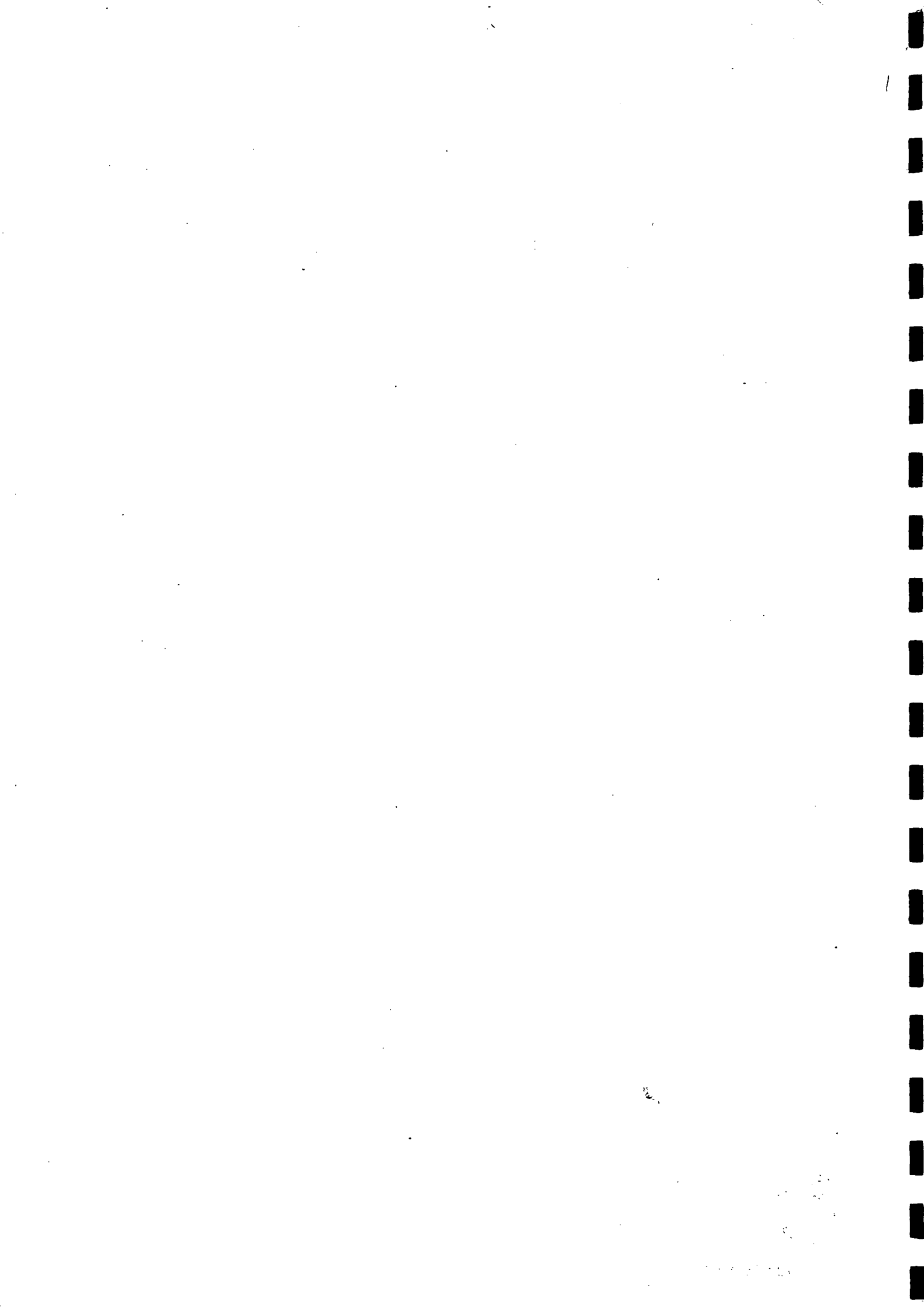


**LES UTILISATIONS POSSIBLES
DU
PATRIMOINE
FERROVIAIRE**







1978

Cette étude a été réalisée par une équipe du Groupe d'Etudes de Systèmes de Transports et d'Aménagement de la Société des Engins MATRA.

Cette équipe a bénéficié de la collaboration active de la S.N.C.F., du SECRETARIAT D'ETAT AUX TRANSPORTS – Direction des Transports Terrestres – et de la D.A.T.A.R.

DÉLÉGATION A L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'ACTION RÉGIONALE

AVENUE CHARLES FLOQUET - 75700 PARIS

PARIS, LE

13 AVR. 1976

TÉL. 793.61.70

PREFETURE DU LOIRET
20 AVR 1976
COURRIER

Le Ministre d'Etat,
Délégation à l'Aménagement du
Territoire et à l'Action Régionale

AT/MT -

à

Monsieur le PREFET
de la Région du CENTRE

Cl. Documents d'intérêt durable.

OBJET : Valorisation du patrimoine ferroviaire.

PREFETURE DU LOIRET
20 AVR 1976
COURRIER

Le patrimoine ferroviaire national, c'est-à-dire principalement celui que gère la S.N.C.F., a une valeur considérable tant par les grandes superficies qu'il couvre jusque dans le cœur des villes, que par les ouvrages qui y ont été édifiés et entretenus depuis plus d'un siècle.

Il serait sans doute inconcevable aujourd'hui de reconstituer un tel potentiel technique et économique, même progressivement, s'il n'existait déjà.

Or, l'évolution rapide de la technique comme celle de la richesse nationale, ont pu conduire à penser, souvent légèrement, que certains aspects de ce potentiel devenaient caducs : lignes secondaires face à la concentration démographique urbaine et à la concurrence routière, lignes interrégionales radiales ou transversales face à la concurrence aérienne ou de modes nouveaux de transports terrestres.

Il convient en fait de tirer le meilleur parti du patrimoine existant.

C'est aujourd'hui une volonté qui est largement partagée.

Elle se traduit dans le domaine ferroviaire sous plusieurs formes :

DATE	20 AVR. 1976
N°	1424
DESTINATAIRES	ET
REMARQUES	
SIGNALE	8

./...



- Amélioration par la S.N.C.F. de ses services inter-régionaux de voyageurs, tant radiaux que transversaux, sur le plan de la vitesse, de la fréquence, du confort; l'objectif étant, du point de vue de l'aménagement du territoire, d'offrir un niveau de ces services aussi homogène que possible. Aussi dans bien des cas l'infrastructure devra être modernisée, et lorsque la rentabilité en sera insuffisante, des fonds de concours des collectivités locales à la S.N.C.F. seront nécessaires.

- Rationalisation des services régionaux de voyageurs routiers ou ferroviaires dans le cadre du schéma régional de transport. La plupart des régions devrait avoir établi de tels schémas à la fin de 1977. En règle générale, il ne devrait pas y avoir de demi-mesures : les dessertes ferroviaires omnibus seraient soit intensifiées, lorsque leur coût financier reste raisonnable, soit remplacées par des services routiers mieux organisés lorsque les collectivités de la région y trouvent bénéfice. Dans le premier cas, l'infrastructure existante est valorisée, allégeant ainsi la charge et parfois le développement des infrastructures routières. Dans le deuxième cas, l'intérêt de l'infrastructure ferroviaire n'est plus lié qu'à la desserte locale des marchandises, qui devrait faire l'objet d'une réflexion semblable.

En complément de ces actions qui correspondent à des politiques bien affirmées, doivent être également étudiées et envisagées d'autres mesures qui peuvent prendre dans certains cas une importance particulière :

- la réactivation pour une desserte ferroviaire normale de voyageurs de lignes déclassées ou réservées au trafic de marchandises et qui se trouvent en position stratégique par rapport à des développements urbains ou touristiques, récents ou prochains. Une telle mesure peut relever soit d'un schéma régional de transport, soit d'un plan de transport d'agglomération ou de région urbaine ;

- l'interconnexion de réseaux urbains de type tramway avec certaines sections urbaines ou suburbaines du réseau de la S.N.C.F. Toutefois, l'interconnexion de réseaux du type tramway et du réseau de la S.N.C.F. appelle, préalablement à tout projet concret, une étude technique de systèmes d'exploitation compatibles qui sera prochainement entreprise en accord avec le Secrétariat d'Etat aux Transports et la S.N.C.F. ;



- la libération et le maintien dans le domaine public des emprises devenues inutiles pour l'exploitation ferroviaire (circulaire n° 73-318 du 29 juin 1973 du Ministre de l'Intérieur, circulaire AT/MT 3376 du 19 septembre 1975 du Ministre d'Etat, DATAR).

C'est pourquoi la DATAR, en liaison avec le Secrétariat d'Etat aux Transports et la S.N.C.F., a fait réaliser une étude exploratoire sur les utilisations possibles du patrimoine ferroviaire.

Vous trouverez, ci-joints, quelques exemplaires du rapport de cette étude.

Je vous demande de bien vouloir poursuivre cette réflexion à votre niveau, notamment, avec la collaboration des services du Ministère de l'Equipement, du Ministère de la Qualité de la Vie, ainsi que de la S.N.C.F., et le cas échéant dans le cadre de l'élaboration du schéma régional de transport.

(Vous voudrez bien me tenir informé de l'évolution de vos réflexions ou de vos projets, portant sur les divers points que je viens d'évoquer.

Pour le Ministre d'Etat et par délégation

L'Aménagement du Territoire et à

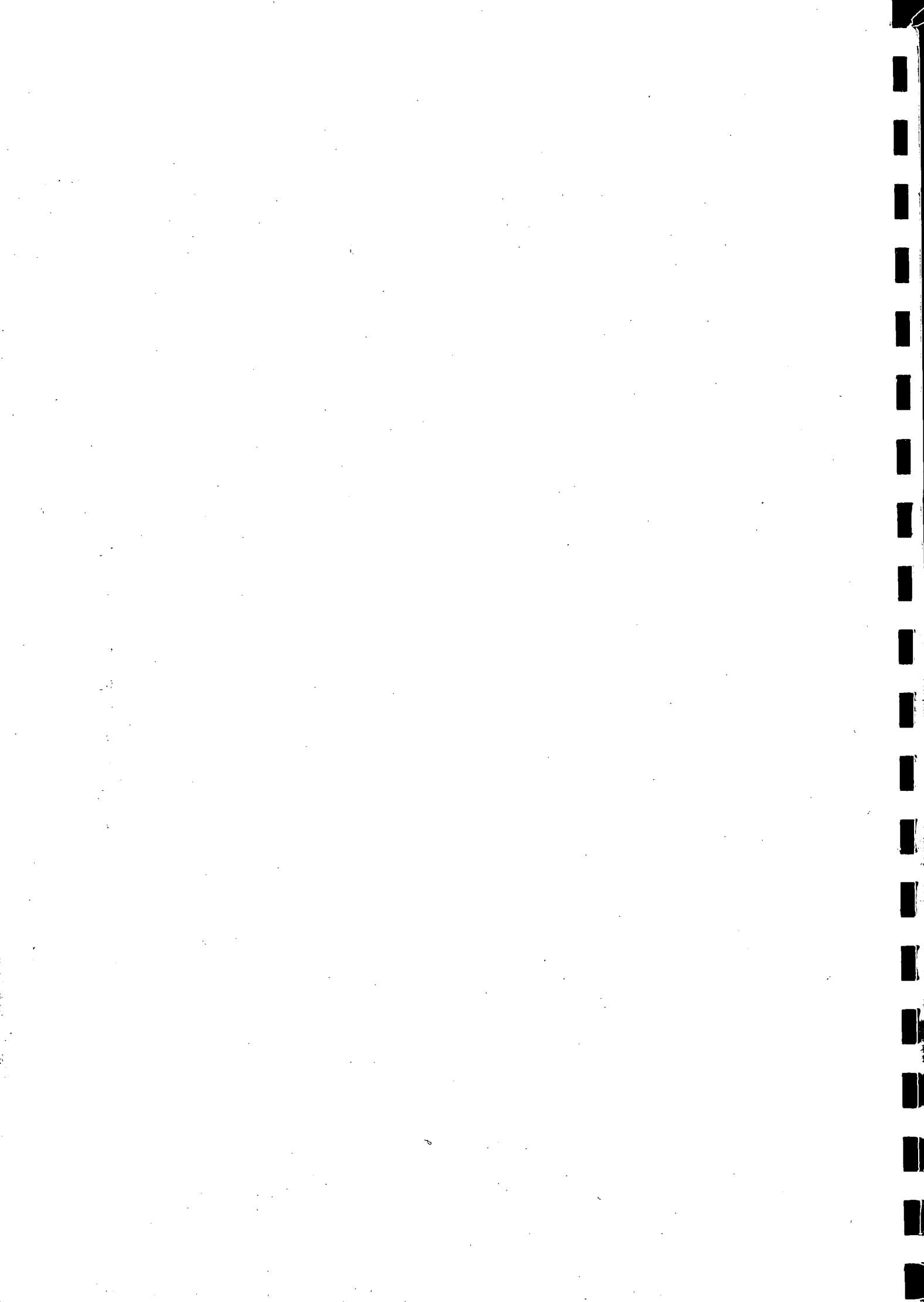
Francis Essig

Francis ESSIG



SOMMAIRE

	Pages
AVANT PROPOS	3
PRESENTATION	7
1 ère Partie : Les différents contextes d'une utilisation renforcée du patrimoine ferroviaire.	11
1.1 - Amélioration des dessertes existantes interurbaines.	13
1.2 - Réactivation des dessertes suburbaines et intégration des chemins de fer dans les réseaux de transports des grandes agglomérations.	17
1.3 - Réutilisation des emprises déclassées.	41
2 ème Partie : Modalités d'intervention	51
2.1 - Introduction.	53
2.2 - Système de transport de capacité intermédiaire.	55
2.3 - Etude de faisabilité de modes compatibles.	57
2.4 - Les dessertes ludiques.	68
3 ème Partie : Réutilisation des emprises déclassées ou en voie de déclassement.	71
3.1 - Introduction	73
3.2 - La décision de déclassement d'une ligne et les modalités de liquidation par la S.N.C.F. des biens immobiliers qui la constituent.	74
3.3 - Aménagements types.	77
3.4 - Exemples de réutilisations.	86
3.5 - Conclusion.	112
Annexes :	



AVANT - PROPOS

Cette étude sur les utilisations possibles du **patrimoine ferroviaire français** est réalisée pour le compte de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale.

Elle fait suite à une série de réflexions menées par le Département Aménagement et Transport de la Société MATRA, au cours de laquelle il est apparu que la prise de conscience de la pénurie possible de certaines ressources, notamment énergétiques, rendait très actuelle la proposition d'une **meilleure utilisation du patrimoine ferroviaire existant**.

Ces infrastructures sont dans de nombreux cas peu ou mal utilisées, souvent même désaffectées, mais "récupérables". Leur avantage incontestable est d'avoir été réalisées avant l'ère de l'expansion rapide des grandes villes, et de constituer notamment dans le tissu urbain des grandes agglomérations, des percées, dont il serait regrettable de ne pas tirer profit.

Le but de la présente étude est donc de présenter un panorama le plus complet possible des contextes dans lesquels un renforcement de l'utilisation du patrimoine ferroviaire est envisageable, et d'esquisser pour quelques cas précis, certaines directions souhaitables pour la recherche de solutions.

Ce document constitue le **rapport final** de l'étude. Il comprend trois parties :

- 1 ère partie** : Les différents contextes d'une utilisation renforcée des patrimoines ferroviaires.
- 2 ème partie** : Modalités d'intervention.
- 3 ème partie** : Réutilisation des emprises déclassées ou en voie de déclassément.



La carte du grand CHAIX en 1921

Noter la complexité du réseau ferré français : grandes lignes, lignes secondaires des grands réseaux, chemins de fer secondaires.

SNCF

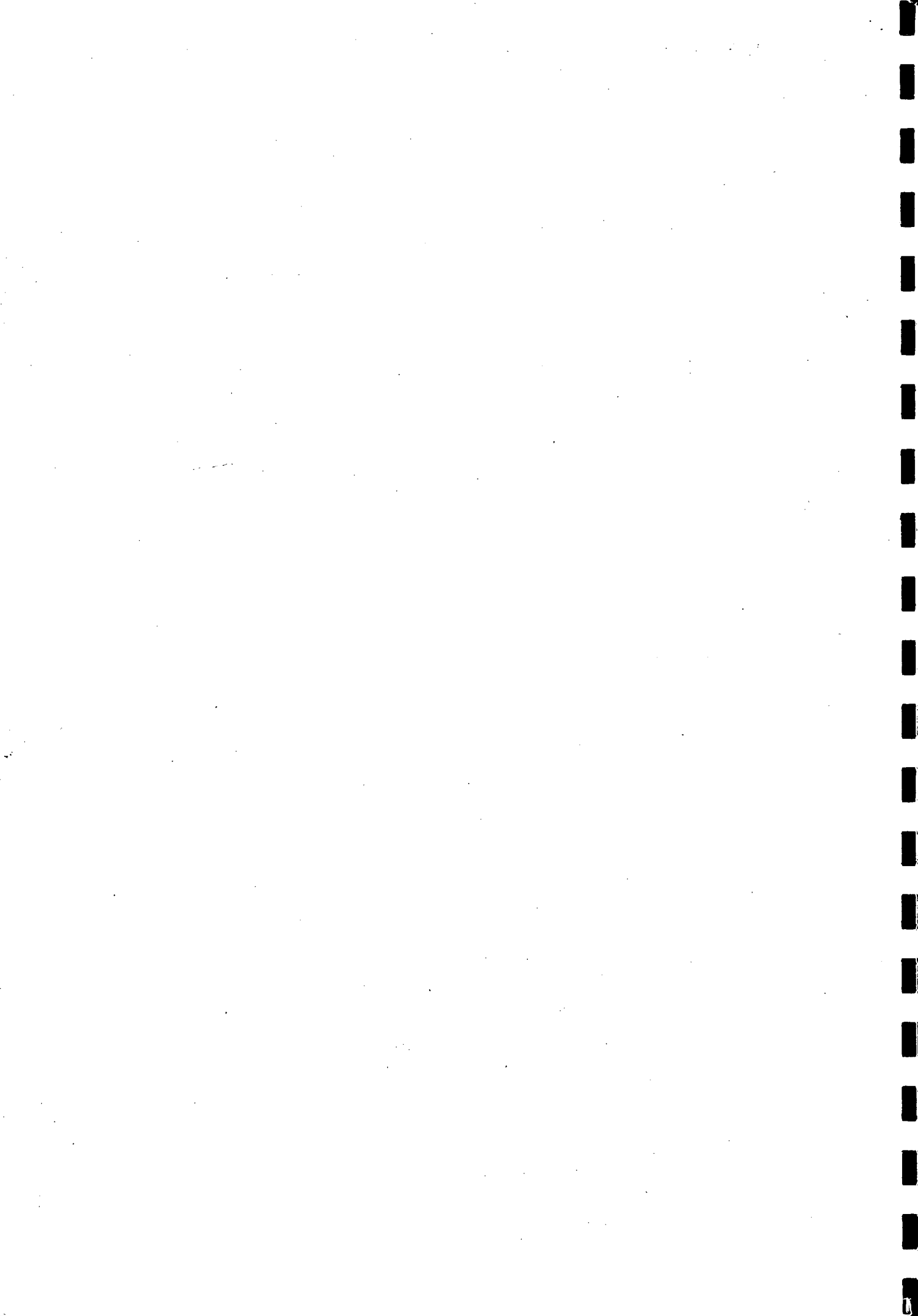
DIRECTION GÉNÉRALE
ÉPAGES GÉNÉRALES
ÉVALUATION

LÉGENDE

- Lignes à double voie
- - - Lignes à voie unique
- - - Lignes à voie étroite

Echelle: 1/2 000 000

**LES PRINCIPALES LIGNES
FERROVIAIRES (1973)**



PRESENTATION

"L'année 1914 marque l'apogée du rail en France, quelques grandes lignes transversales à double voies, embranchements et lignes de raccordement à voie unique, affluents des grandes lignes ou les reliant entre elles. . . tramways électriques urbains et suburbains s'étendant parfois comme à Marseille, Lyon, Bordeaux, Lille, Valenciennes et même Paris, très loin dans la grande banlieue. . ." (1).

Un simple regard sur les cartes figurant le réseau français aux différentes époques montre clairement l'évolution. Devenu pléthorique avec le développement des transports automobiles, ce réseau a été progressivement concentré, de nombreuses lignes ont été déclassées et parfois leurs emprises transférées à d'autres usages.

Ce processus a été accéléré par la réorganisation du trafic marchandises de détail, basée sur une desserte routière à partir des grands centres et dans certaines régions par les transferts de trafic vers la route dus à la déperdition tarifaire.

En juillet 1969, une nouvelle phase de réduction du réseau et des services offerts a été engagée. C'est en effet à cette date qu'a été signé entre l'Etat et la SNCF un contrat de programme qui s'est fixé comme objectif la fermeture ou le transfert sur route de 10 000 km de service omnibus ferroviaire de voyageurs.

En application de ce contrat de programme, la SNCF propose à l'Etat un aménagement progressif de l'ensemble de ses services omnibus et assimilés de voyageurs par des suppressions, transferts sur route ou maintien d'une exploitation ferroviaire réorganisée. L'Etat compense, sur la base du coût marginal global, le déficit des services dont il décide le maintien ; ces compensations sont effectuées en six tranches annuelles cumulatives de 3 670 km (augmentées d'une 7ème tranche à partir de 1976, par avenant au contrat de programme).

En fait, compte-tenu de nouvelles orientations données en 1974, l'objectif initial de transfert sur route de 10 000 km de services voyageurs omnibus ne sera pas atteint.

Dans de nombreux cas, la fermeture de services ferroviaires omnibus ne correspond pas à l'abandon de l'exploitation de la ligne. Il y subsiste souvent une desserte de marchandises ou de voyageurs en rapides et express.

La cessation d'un service ferroviaire omnibus de voyageurs s'est accompagnée dans presque tous les cas de vives protestations, de nombreux commentaires dans la presse, c'est un événement politique local. Aussi bien cette évolution est-elle la mieux connue.

Après cette suppression éventuelle de services ferroviaires omnibus, la ligne, s'il s'agit d'une petite ligne, continue généralement à être utilisée dans des conditions économiques par le trafic marchandises lorsque celui-ci est suffisant pour justifier le maintien.

D'autre part, il est bien entendu que des services omnibus voyageurs peuvent être supprimés sur des lignes importantes où circulent des trains rapides et express sans que cette suppression ait des répercussions sur les conditions générales d'exploitation de la ligne.

(1) - Géographie des chemins de fer français. Tome I page 8 - Librairie Chaix, 1955.

Enfin, lorsque s'agissant d'une ligne à très faible trafic total marchandises et voyageurs, il apparaît plus économique de supprimer tout trafic ferroviaire sur la ligne en question, elle est temporairement désaffectée avec l'accord du Ministère.

Ce n'est qu'ultérieurement que peut intervenir le déclassement de la voie et des emprises lorsqu'il apparaît qu'aucune reprise d'un trafic ferroviaire n'est à prévoir.

Le déclassement ne touche pas une fraction aussi importante du réseau que la réorganisation des services omnibus. Le déclassement permet la vente du domaine, mais seuls quelques services de l'administration, la SNCF, ou les anciennes compagnies départementales connaissent avec précision l'importance et la localisation des emprises ferroviaires éventuellement cessibles pour d'autres usages. On peut estimer à 300 km par an en moyenne la longueur des emprises ferroviaires vendues à des collectivités publiques ou à des particuliers dans le passé récent.

Ainsi, progressivement, la SNCF, l'Etat et les Départements se dessaisissent de certains éléments du patrimoine ferroviaire et foncier malgré la position souvent stratégique qu'il occupe notamment dans un contexte urbain ou suburbain. En outre, dans certaines zones les formes d'occupation de l'espace évoluent rapidement.

Ces évolutions conduisent à une utilisation du patrimoine ferroviaire qui n'est pas toujours optimale.

Au moment où le réseau ferroviaire français connaît l'une des phases les plus importantes de sa reconversion, il est opportun de s'interroger sur certaines évolutions. Cette étude ne prétend nullement "faire le tour de la question". Son principal but est d'aider ceux qui ont des responsabilités dans ce domaine, à se concerter et à rechercher ensemble des solutions pour une utilisation rationnelle du patrimoine ferroviaire disponible, que la collectivité et les usagers seraient en droit d'attendre.

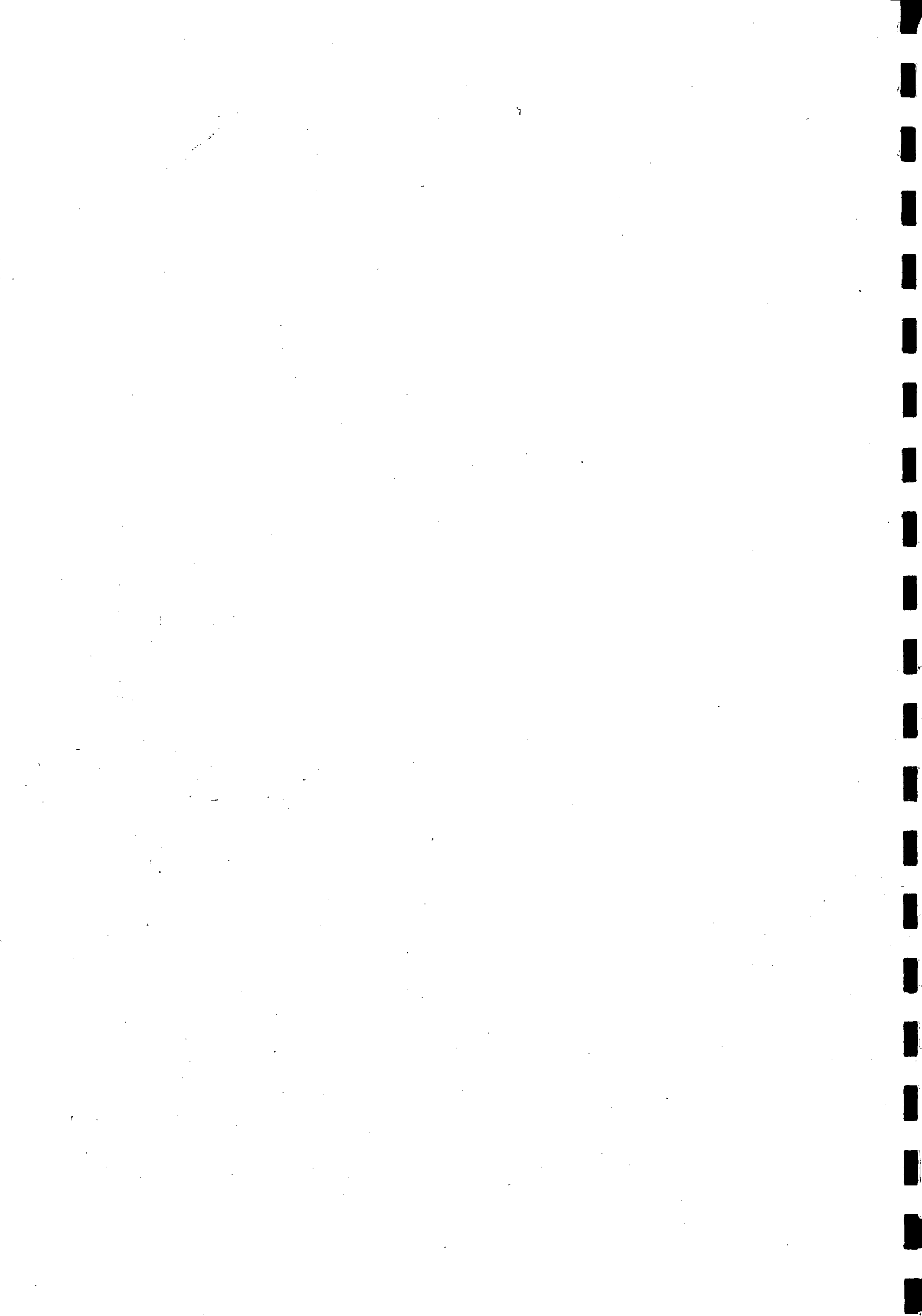
La première partie de cette étude explore quatre propositions générales correspondant à des contextes différents dans lesquels peut être envisagé un renforcement du patrimoine ferroviaire.

- **Revaloriser et promouvoir les services ferroviaires** maintenus pour les usagers sur les moyennes et courtes distances. On peut penser qu'en aménageant les horaires, en organisant les correspondances, en offrant de meilleures fréquences, il serait possible d'accroître la fréquentation en arrêtant ainsi l'évolution vers la fermeture pour déficit d'exploitation. C'est aussi le meilleur moyen de préserver le patrimoine foncier que représentent les chemins de fer omnibus en zone dense.
- **Intégrer le réseau de chemin de fer dans le système de transport interne des grandes agglomérations** qui peut être ferroviaire.
- **Rétablir un service de voyageurs sur certaines relations délaissées**, est également une possibilité dans quelques zones où des développements urbains importants ont été réalisés, depuis l'époque où les conditions d'exploitation ont imposé la cessation du service.
- Enfin, l'ensemble du **patrimoine foncier** que représente le domaine des chemins de fer acquiert une importance et une valeur croissantes. Les conditions générales auxquelles la Compagnie Nationale est maintenant assujettie par le contrat de programme de 1969 constituent une incitation à gérer ce domaine en fonction d'une rationalité différente de celle qui a prévalu jusqu'à maintenant. La gestion de ces emprises foncières devrait être un souci commun du transporteur et des aménageurs.

A l'appui de cette exploration générale, la **deuxième partie** s'attachera à proposer un certain nombre d'interventions possibles, à définir leurs modalités et à fournir les éléments d'une méthode. La réflexion portera notamment sur le concept de "modes compatibles" qui peut présenter un intérêt tout particulier dans l'interconnexion des réseaux interurbains et urbains.

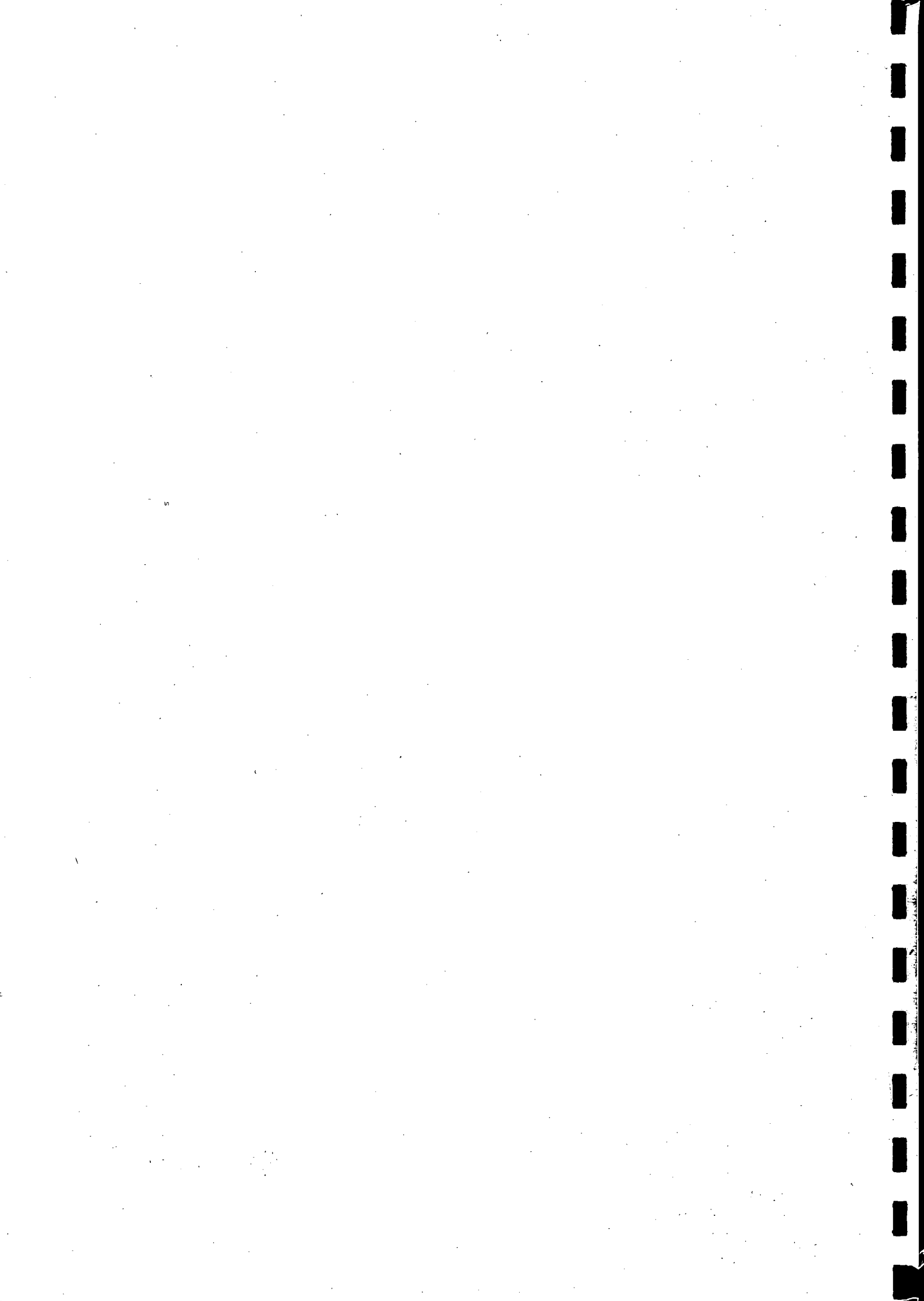
En complément de cette partie, quelques propositions seront formulées pour une étude des **dessertes ludiques**. Les chemins de fer départementaux ou locaux possèdent en effet de nombreuses voies ou emprises, en particulier sur le littoral, qui sont utilisables pour des dessertes touristiques.

Enfin, la **troisième partie** de l'étude sera consacrée aux possibilités de réutilisation des emprises déclassées ou en voie de déclassement, compte tenu de la valeur marchande souvent modeste de ces emprises face à l'intérêt de préserver à toutes fins utiles les trouées de communication qu'elles constituent.



PARTIE 1

**LES DIFFERENTS CONTEXTES D'UNE UTILISATION
RENFORCEE DU PATRIMOINE FERROVIAIRE**



1.1. AMELIORATION DES DESSERTES EXISTANTES INTERURBAINES

Compte-tenu des normes actuelles de gestion, la SNCF n'est susceptible de retenir que des projets permettant de maintenir ou d'améliorer l'équilibre d'exploitation existant. Dans ces conditions, en dehors des services de voyageurs à grande distance, peu de projets sont susceptibles d'être pris en charge par la Société Nationale. Celle-ci n'aura que rarement l'initiative de la promotion de projets de cette nature.

Dans tous les cas, les collectivités peuvent s'entendre avec la SNCF pour développer certains services de dessertes si elles estiment qu'ainsi ils répondent aux besoins latents actuels ou à développer.

Ces aménagements peuvent comporter des réorganisations profondes, fondées sur le développement des fréquences, l'extension des services, l'allongement de la période d'exploitation journalière, etc. . . L'Etat envisage parfois d'aider au démarrage de ces services nouveaux lorsqu'il les estime suffisamment fondés, par une participation de la DATAR et pour une période temporaire de lancement.

Les réflexions sur les schémas régionaux de transports, que le Gouvernement a demandées aux Collectivités locales de conduire, seront, entre autres, l'occasion d'analyser les aménagements des dessertes omnibus ou suburbaines, à charge pour elles d'en assurer éventuellement la garantie, en tout ou en partie, tant que ces aménagements n'auront pas trouvé leur équilibre financier.

Les décrets d'application relatifs à la prime de versement transport qui intéressent les agglomérations et leurs banlieues comptant plus de 100 000 habitants, peuvent encourager de telles initiatives.

Dans l'état actuel des choses, **ce sont les projets de relations régionales qui retiennent surtout l'attention.** Le succès de la desserte cadencée réalisée en LORRAINE a vaincu un certain scepticisme initial et plusieurs projets sont envisagés à l'heure actuelle voire en application pour certains, ce sont :

- les extensions de Métrolor,
- l'amélioration de Métrazur,
- Strasbourg-Colmar-Mulhouse ("Métralsace"),
- Metz-Sarrebruck ("Métrohouilles" ou "SARLOR"),
- Nancy-Epinal-Remiremont ("Métrovosges"),
- Lyon-St Etienne,
- Nantes-St Nazaire (La Baule) ("Métrocéan"),
- Calais-Dunkerque,
- Lille-Arras, Lille-Douai, Lille-Valenciennes, Lille-Béthune,
- Nîmes-Montpellier-Sète.
- Tours-Blois-Orléans,
- Marseille-Toulon,
- Bordeaux-Arcachon.

A ces projets, on pourrait ajouter :

- Desserte du sillon alpin : Annecy-Chambéry-Grenoble,
- Grenoble-Lyon,
- Besançon-Sochaux-Montbéliard-Belfort-Mulhouse,
- Caen-Rouen,
- Pau-Tarbes,
- Béziers-Narbonne-Perpignan.

De tels projets visent à l'établissement d'une desserte renforcée et souvent cadencée, c'est-à-dire qu'ils assurent une fréquence élevée avec des départs régulièrement échelonnés.

L'échelle de ces projets est très variable. "Métralsace" est un projet assez ambitieux, avec une vingtaine de trains par jour et par sens, dans une région dense ; "Métrovosges" est un simple renforcement de desserte, une mise en cadence étant techniquement très difficile.

De plus, les études sont diversement avancées, "Métrohouilles" n'est encore qu'un voeu des conseils généraux et nécessite de complexes négociations entre la région Lorraine, le Land de Sarre, la S.N.C.F. et la Deutsche Bundesbahn. Certains projets nécessitent des mises au point : pour Nantes-St-Nazaire par exemple du fait de l'éloignement du centre de la nouvelle gare de Nantes. Pour d'autres projets (Lyon-St Etienne, "Métralsace"), les dossiers établis en liaison avec la S.N.C.F. sont, ou vont être, soumis aux conseils généraux ou régionaux. Enfin des services mis au point et décidés par les collectivités locales seront lancés en septembre 1975 : Calais - Dunkerque, "Métrovosges".

Il paraîtrait souhaitable d'organiser ces réflexions et initiatives sur trois points :

- **Classement des liaisons**

La première tâche est de classer les liaisons possibles à partir d'indicateurs simples : état actuel de l'offre, trafics route et fer, importance des populations desservies, contraintes techniques, bilan des services omnibus préexistants, volonté politique de les réaliser.

Les schémas régionaux de transports prévoient de tels indicateurs pour les opérations qu'ils étudieront.

Cette tâche, effectuée en collaboration avec la S.N.C.F., devrait permettre d'apprécier l'intérêt de chacune de ces liaisons et d'en sélectionner un sous-ensemble prioritaire sur lequel seront réalisés des avant-projets sommaires.

- **Réalisation d'avant-projets sommaires**

Sur les liaisons les plus intéressantes, un APS - avant-projet sommaire – (s'il n'a pas été fait), permettra d'évaluer clairement les caractéristiques de chaque possibilité de desserte.

On pourra s'inspirer du cadre suivant :

- Présentation** : Description des besoins satisfaits. Rappel des caractéristiques actuelles de l'offre.
- 1 ère partie** : Définition technique du projet :
- variantes possibles (points desservis, fréquences, matériel, . . .).
 - grilles horaires correspondantes.
 - implications techniques : investissements (infrastructures, matériel roulant, . . .), déplacements de trains, etc. . .
- 2 ème partie** : Etude légère de clientèle :
- Explicitation des hypothèses d'étude :
 - 1) fil de l'eau,
 - 2) volontaristes.
 - évaluation du trafic induit.
- 3 ème partie** : Evaluation économique-financière :
- évaluation multicritère de chaque variante (cf. ANNEXE 1 : critères à prendre en compte).
 - prévision de budget d'exploitation et conditions de l'équilibre.
 - ordre de grandeur des garanties.
- Conclusion** : Faisabilité du projet (proposition d'une variante).

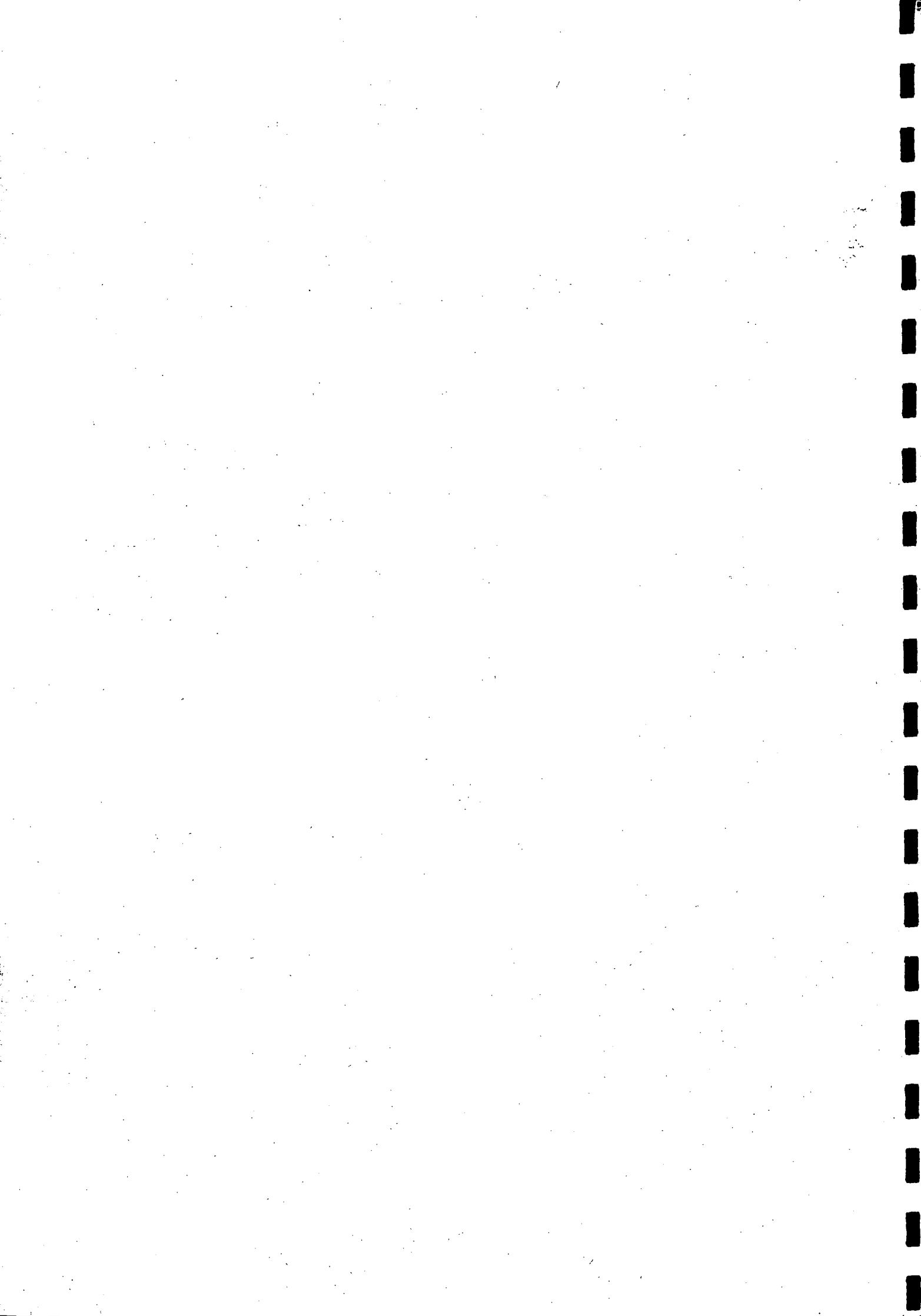
On se référera en définitive au document méthodologique sur l'élaboration des schémas régionaux de transport qui sera prochainement publié (novembre 1975).

● **Etablissement d'une convention-type S.N.C.F. – Collectivités locales.**

Pour l'achat de matériel ferroviaire.

Pour l'exploitation de nouveaux services.

Ces conventions types sont préparées par la Direction des Transports Terrestres et seront disponibles à la fin de 1975.



1.2 - REACTIVATION DES DESSERTES SUBURBAINES ET INTEGRATION DES CHEMINS DE FER DANS LES RESEAUX DE TRANSPORTS DES GRANDES AGGLOMERATIONS.

La possibilité d'avoir plus largement recours au réseau ferroviaire existant, pour la desserte des grandes agglomérations, est un sujet qui suscite depuis quelques années un regain d'intérêt. C'est dans l'agglomération parisienne, où pourtant l'intégration est la plus avancée que les propositions ont été les plus nombreuses. Elles se sont heurtées jusqu'à présent, soit à des difficultés techniques — importance du trafic de marchandises ou nécessité d'entreprendre d'importants travaux pour les correspondances —, soit à des difficultés d'exploitation — recettes prévisibles insuffisantes.

Bien que de tels projets soient susceptibles de constituer des solutions intéressantes en Région Parisienne, c'est probablement dans les grandes agglomérations régionales, mal pourvues en moyens de transports publics, qu'il y a le plus à faire.

"Le chemin de fer n'a pas joué dans les agglomérations de province un rôle structurant sur la répartition de l'habitat suburbain, qui s'est surtout développé depuis le début du siècle" (1).

Cette circonstance, qui n'est d'ailleurs pas générale, constitue dans bien des cas une difficulté réelle dans la mesure où les extensions urbaines périphériques se sont faites indépendamment des infrastructures ferroviaires existantes. Dans le même temps, il y a probablement des possibilités encore inexploitées d'offrir de nouveaux services et de faire jouer au chemin de fer un rôle structurant dans les périphéries des grandes agglomérations. Sont présentées dans les pages qui suivent quelques fiches montrant l'intérêt et les difficultés que sont susceptibles de présenter quelques opérations. Il ne s'agit à ce stade que d'un travail très préliminaire, illustratif et non exhaustif, d'opérations dont la faisabilité ne peut être précisée à ce stade.

REGION. PARISIENNE

— La Petite Ceinture

La réouverture au trafic voyageur de la Petite Ceinture a fait et fait encore actuellement l'objet de nombreuses études.

Un premier projet consiste à relier la partie sud de la Petite Ceinture à la ligne Issy-Plaine — Puteaux, qui actuellement est en cours de prolongation jusqu'à la Défense. Plusieurs terminaux sont envisageables. La variante maximum réaliserait la liaison directe Défense- Bastille. Ce projet pourrait être réalisé en plusieurs étapes, en réalisant successivement les liaisons :

- La Défense-Balard
- La Défense-Bd Masséna
- La Défense-Bastille

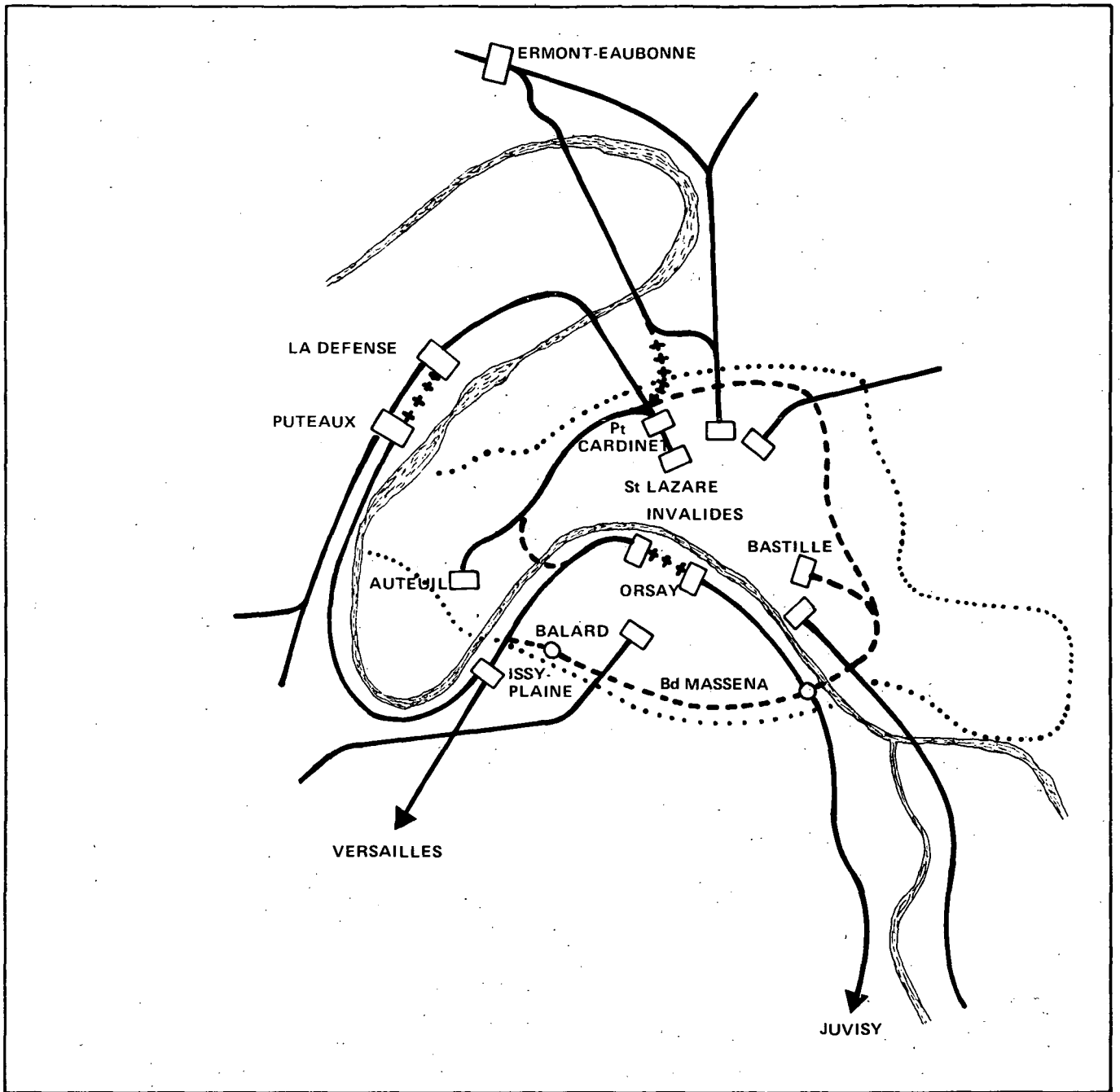
Dans cette partie sud, la Petite Ceinture n'est utilisée que très faiblement pour le trafic marchandise, son ouverture au trafic voyageur permettrait de desservir des quartiers générateurs de trafic non négligeables.

- La Défense
- Pont de Saint Cloud
- Porte de Versailles
- Cité Universitaire
- Porte d'Italie
- Bastille

Un autre projet intéressant la Petite Ceinture est le projet de liaison Ermont-Juvisy. Il permettrait de rabattre une partie de trafic voyageurs de la banlieue nord-ouest vers les quartiers ouest de la capitale sans pour autant venir encombrer Saint-Lazare. Il s'agit de raccorder la ligne sous-employée d'Ermont à Paris nord par Gennevilliers et Saint-Ouen à la partie Ouest de la ligne de la Petite Ceinture.

Des correspondances avec le Métro seraient aménagées à la Porte de Clichy (ligne 13) à Pereire (ligne 1) et à la Porte Maillot. Ultérieurement la ligne pourrait être prolongée jusqu'au Champ-de-Mars par le Tunnel de Boullainvilliers et le pont sur la Seine actuellement inutilisés, et se raccorder ainsi à la future ligne Juvisy — Orsay — Invalides — Versailles, obtenue par la réalisation de la jonction Invalides — Orsay.

(1) Mémoire de Maîtrise de Géographie de M. BUISSON sous la direction de M. ROCHEFORT, Université de PARIS I.



PARIS – PETITE CEINTURE

- Lignes actuellement ouvertes au trafic voyageurs
- - - - Lignes fermées au trafic voyageurs
- ++++ Liaisons projetées ou en cours de réalisation
- Limites de la ville de Paris.

La Grande Ceinture

L'extension d'un service voyageurs sur la Grande Ceinture serait susceptible d'assurer un double service :

- Concentration de trafic au profit des principales pénétrantes de l'agglomération parisienne.
- Création de transports en commun permettant la mise en relation des principales villes de la moyenne banlieue :
 - Versailles avec la banlieue Sud et Orly,
 - L'Est parisien également avec le Sud.

Compte tenu de l'importance du trafic marchandises sur la moitié Nord de la grande ceinture, 200 trains par jour, seule la partie Sud paraît, dans l'immédiat, pouvoir être utilisée par les voyageurs.

Les résultats d'exploitation des sections en service à l'heure actuelle ne devraient pas faire écarter à priori ce projet, car il s'agit de courtes sections. L'intérêt d'une relation directe telle qu'Orly-Versailles est évident, car celle-ci permettrait d'éviter le passage par le Centre de Paris.



GRANDE CEINTURE DE PARIS

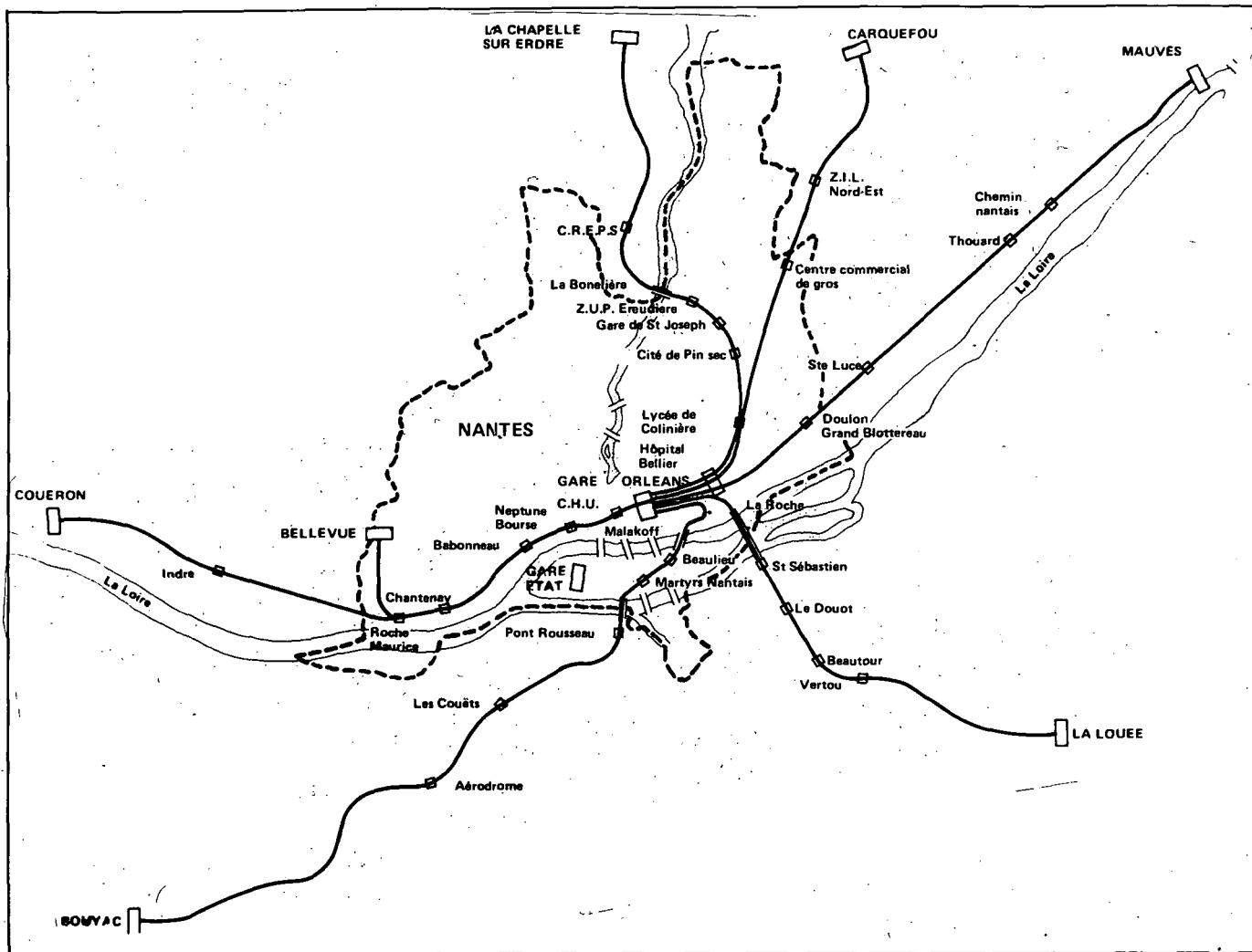
- 1^{er} tronçon : Pontoise (Poissy) – Versailles
- 2^e tronçon : Versailles – Massy-Palaiseau
- 3^e tronçon : Massy-Palaiseau – Noisy-le-Sec (Gare de l'Est)
- 4^e tronçon : Noisy-le-Sec (Gare de l'Est) – Poissy (ou Pontoise)

PARIS PETITE CEINTURE - FRONT DE SEINE

Tronçons de lignes	Trafic		Nbre voies	Electrif.	Long. Approxim.	Zones desservies	Correspondance	Existante	A créer	Remarques
	Voyag.	Marc.								
o Passy										
Champ de Mars	0	0	2	3è rail	1.5	16ème Sud				
Invalides					2.	Seine 7ème	Méto Invalides lignes 14,8			Liaison Invalides. Orsay prévue au VIè Plan
Quai d'Orsay	0	0			1.5	Seine 7ème				
Saint Michel					1.5	Seine 6ème	Méto St Michel 4			
Austerlitz					2	Seine 5ème	Méto et gare Austerlitz 10,5	x		
					8.5km					
o Auteuil-Passy										
Pont Levallois	oui	oui	2 + 1	3è rail	5	16ème - 17ème	Porte d'Auteuil 10 Porte Dauphine 2 Méto Porte Maillot 1	x	x	Seul tronçon utilisé pour les voyageurs actuellement. Un train toutes les 10 minutes dans chaque sens
Pont Cardinet	oui	oui	2 + 1		1	17ème	Pérelre	x		
o Pont de Levallois	non	oui	1 + 1	3è rail	0	17ème	Lignes 3	x		Ligne assez chargée en trains de marchandises
Avenue de Clichy	non					18ème	13 bis	x		
Avenue de St-Ouen		100				18ème	13	x		
Porte de Clignancourt							4	x		
Porte de la Chapelle							12	x		
Corentin Cariou							7	x		
Ourcq						20ème	5	x		
Martin-Nadaud							3 7bis	x		
Maraichers							9	x		
Porte de Vincennes						12ème	1	x		
Porte de Charenton							8	x		Etude très récente réalisée par SNCF et District de Paris. Investissements très importants pour l'électrification et les correspondances avec les stations de méto.
Maison Blanche						13ème	7	x		
Cité Universitaire							Ligne de Sceaux	x		
Porte d'Orléans						14ème	4	x		
Porte de Vanves		10					14	x		
Porte de Versailles						15ème	12	x		
Place Balard							8	x		
Quai d'Issy les Moulineaux					25		Issy-Puteaux	x		
Issy les Moulineaux ou vers Invalides					40km					

GRANDE CEINTURE DE PARIS

Tronçons de lignes	Trafic		Nbre Voies	Elect.	Long. Approx.	Zones desservies	Nbre habit.	Correspondances	Exist.	A créer	Remarques	
	Voy.	March.										
1er Tronçon												
Pontoise	Non	Oui	2	Oui	0	Grande banlieue Ouest	18 000	Vers Paris-St-Lazare	x			
Eragny - Neuville	↓	↓	↓	↓	↓		5 000					
Conflans	↓	↓	↓	↓	↓		26 000	Paris-St-Lazare		x		
Achères	↓	↓	↓	↓	↓		11 000	" "				
Poissy	↓	30	↓	↓	↓		34 000					
St-Germain	↓	↓	↓	↓	↓		41 000	RER (?)				
Mareil-Marly	↓	↓	↓	↓	↓		14 000					
L'Etang la Ville (G de C)	↓	↓	↓	↓	↓		2 500					
St Nom la Bretèche	↓	↓	↓	↓	↓		1 000	Puteaux St-Lazare		x		
Noisy le Roi	↓	↓	↓	↓	↓		3 000					
Versailles Chantiers	↓	↓	↓	↓	40		95 000	Paris	x		Exploitation voyageurs à l'étude	
							250 000					
2ème Tronçon												
Versailles-Chantiers	Oui	Oui	2	Oui	0	Grande banlieue Sud Ouest	95 000	Paris	x		Seul tronçon actuellement exploité voyageurs	
Massy-Palaiseau	↓	↓	↓	↓	15		4 000	Ligne de Sceaux	x			
							61 000					
3ème Tronçon												
Massy-Palaiseau	Non	Oui	2+	Oui		Grande banlieue Sud-Est et Est	61 000	Ligne de Sceaux	x			
Massy-Verrière	↓	↓	↓	↓	↓		10 000					
Rungis-Wissous	↓	↓	↓	↓	↓		7 000					
La Belle-Epine	↓	↓	↓	↓	↓		-					
Orly	↓	60	↓	↓	↓		31 000					
Villeneuve-St-Georges	↓	trains par jour	↓	↓	↓		31 000	Austerlitz-Gare		x		
Valenton-Le Mesnil - Brévannes	↓	↓	↓	↓	↓		23 000	Lyon		x		
Sucy-Bonneuil	RER	↓	↓	↓	↓		30 000	RER	x			
La Varenne St-Hilaire	RER	↓	↓	↓	↓		-	RER	x			
St-Maur - Champigny	RER	↓	↓	↓	↓		150 000	RER	x			
Nogent - Le Perreux	Non	↓	↓	↓	↓		56 000					
Neuilly - Plaisance - Montreuil	Non	↓	↓	↓	↓	114 000						
Rosny-sous-Bois	Non	↓	↓	↓	↓	31 000						
Noisy-le-Sec	Oui	↓	↓	↓	↓	34 000						
Pantin	Oui	↓	↓	↓	↓	48 000						
Gare de l'Est	Oui	↓	↓	↓	↓	45						
							630 000					
4ème Tronçon												
Noisy-le-Sec	Non	Oui	2	Oui	0	Grande banlieue Nord	-					
Bobigny	↓	↓	↓	↓	↓		40 000					
Le Bourget-Ville	↓	↓	↓	↓	↓		10 000	Gare du Nord		x	Tronçon très chargé en trafic marchandises	
Stains	↓	↓	↓	↓	↓		32 000	"		x		
Pierrefitte-Villeteuse	↓	↓	↓	↓	↓		27 000	"		x		
Enghien	↓	↓	↓	↓	↓		12 000					
Argenteuil	↓	200	↓	↓	↓		83 000	Gare St Lazare	x			
Sartrouville - Houilles	↓	↓	↓	↓	↓		70 000	"		x		
Maison-Laffitte	↓	↓	↓	↓	↓		25 000	"		x		
Achères	↓	↓	↓	↓	↓		11 000	"				
Pontoise	↓	↓	↓	↓	↓		34 000					
Poissy 1er tronçon	↓	↓	↓	↓	35 km							
							344 000					



- NANTES

La configuration des lignes de banlieue aux abords de Nantes présente des caractéristiques intéressantes : (1)

- bonne desserte possible de l'axe de la Loire - Ancenis Nantes - Savenay - Saint Nazaire
- desserte de la rive gauche vers Pornic, et extension vers la côte de Vendée.
- desserte Sud en direction de Clisson et Cholet.
- desserte Nord en direction de Châteaubriant.

Certaines de ces lignes se situent sur des axes de développement industriel et urbain, c'est le cas en particulier, de Basse-Indre - Coueron - Savenay et de l'axe sud vers Clisson le long de la Nationale 148.

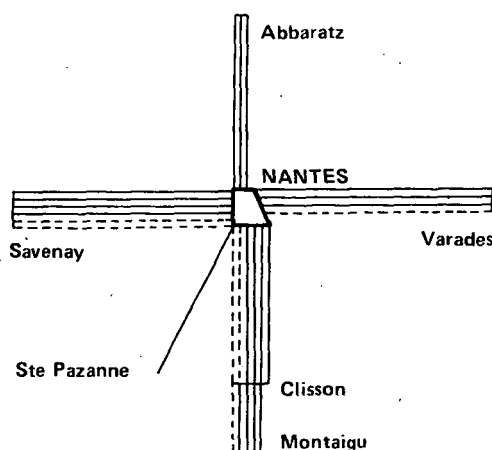
La pénétration dans le centre ville est satisfaisante, et certaines dessertes internes sont même envisageables au prix de quelques aménagements. Un élément particulièrement important est la traversée en tunnel du centre-ville par la ligne du Croisic auquel une station souterraine pourrait être adjointe qui présenterait l'avantage de se trouver dans une situation très favorable.

Au total, près de 200 km de lignes pourraient apporter une contribution importante aux transports dans l'agglomération Nantaise. Cependant aucune de ces lignes n'est électrifiée, ce qui peut constituer un handicap pour l'exploitation et la qualité du service offert.

Enfin, au-delà de l'agglomération nantaise proprement dite, la desserte cadencée Nantes - Saint-Nazaire constitue un projet susceptible de relier dans les meilleures conditions les deux pôles urbains de l'estuaire.

La desserte du futur aérodrome régional de Notre Dame des Landes pourrait être réalisée par un embranchement de la ligne de Châteaubriant sur emprises désaffectées

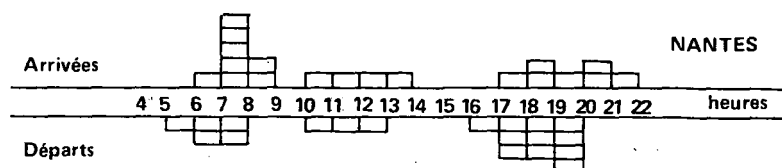
(1) La Municipalité de Nantes a élaboré il y a plusieurs années un projet de desserte de la banlieue nantaise, certains éléments vont faire prochainement l'objet d'études technico-économiques.



REPRESENTATION DE L'OFFRE

Nombre de trains au départ de NANTES

Source : Chaix



Répartition dans la journée des trains en gare de NANTES

- LILLE – ROUBAIX – TOURCOING

Lille : 200 000 habitants

Agglomération Lilloise : 900 000 habitants

Il existe actuellement une petite ceinture et une grande ceinture qui ne sont utilisées que pour les marchandises et le transport des cheminots.

La petite ceinture va de la gare Saint Sauveur à la Porte Vauban tandis que la grande ceinture dessert toute la périphérie de Lille.

Leur ouverture au trafic voyageurs peut présenter un certain intérêt d'autant plus qu'il existe déjà de nombreuses gares.

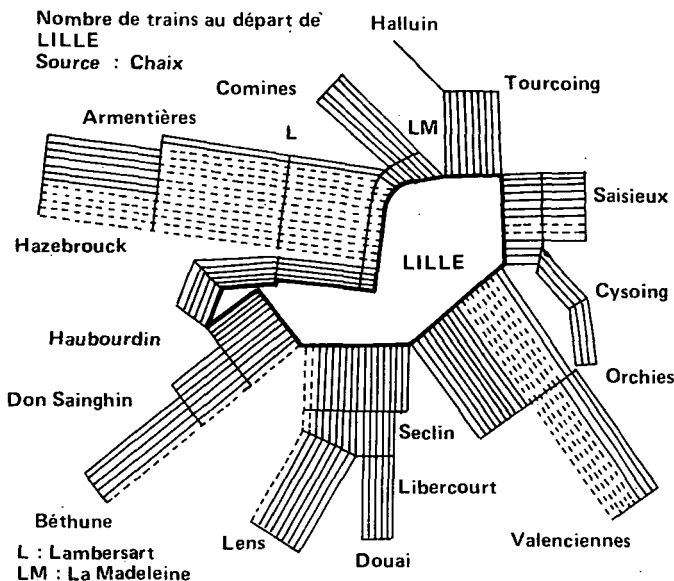
Par ailleurs, il faut noter que le tronçon de ligne Lannoy-Asq a été déclassé en 1954, mais comme il se situe en bonne partie en rase campagne, son emprise est peut-être récupérable. Cette ligne permettrait de relier Tourcoing et Roubaix et peut-être de réaliser une jonction avec le métro Villeneuve d'Asq - Lille, afin de réaliser un bouclage Lille – Roubaix – Tourcoing – Villeneuve d'Asq.

Pour l'aire urbaine centrale, le schéma propose une structure en croix Arras – Tourcoing et Béthune – Douai.

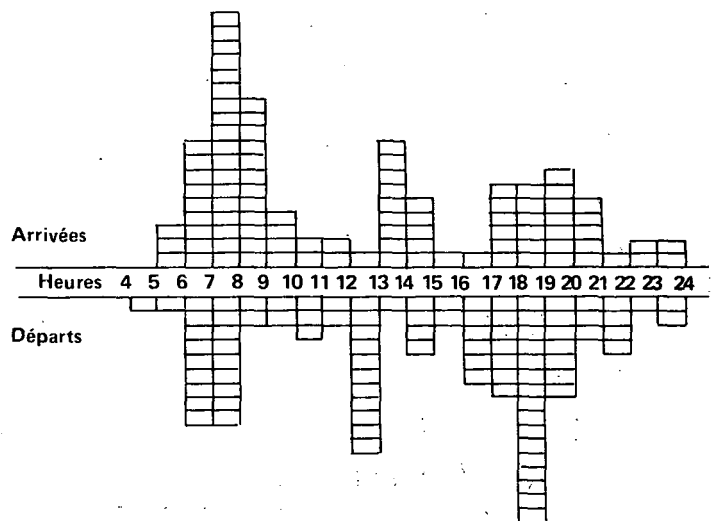
L'observation de la situation actuelle montre que le niveau de service des transports publics sur l'axe Arras Tourcoing est nettement insuffisant, eu égard aux besoins exprimés. L'examen du moyen et long terme montre que, non seulement ces besoins de transports ne vont pas régresser, mais qu'ils vont être de plus en plus importants et que les exigences se manifesteront en termes d'accessibilité, de fréquence, de confort, . . . bien plus, satisfaire ces besoins et même les précéder, est un élément essentiel de la stratégie du développement régional. Or, l'axe Arras – Tourcoing, ainsi que l'ensemble de l'A.U.C.* , bénéficient déjà d'un bon niveau d'équipement en infrastructures ferroviaires.

Une série de solutions et de variantes pour la desserte de l'A.U.C.* ont été étudiées par la SETEC en particulier. Les opérations susceptibles d'être menées sont nombreuses et prometteuses, mais elles sont tributaires de réponses qui seront offertes à une série de problèmes généraux, institutionnels et techniques, qui se posent au niveau de l'Aire Urbaine. Ces études sont actuellement reprises dans le cadre de l'élaboration d'un schéma régional de transport.

REPRESENTATION DE L'OFFRE



Répartition dans la journée des trains en gare de LILLE



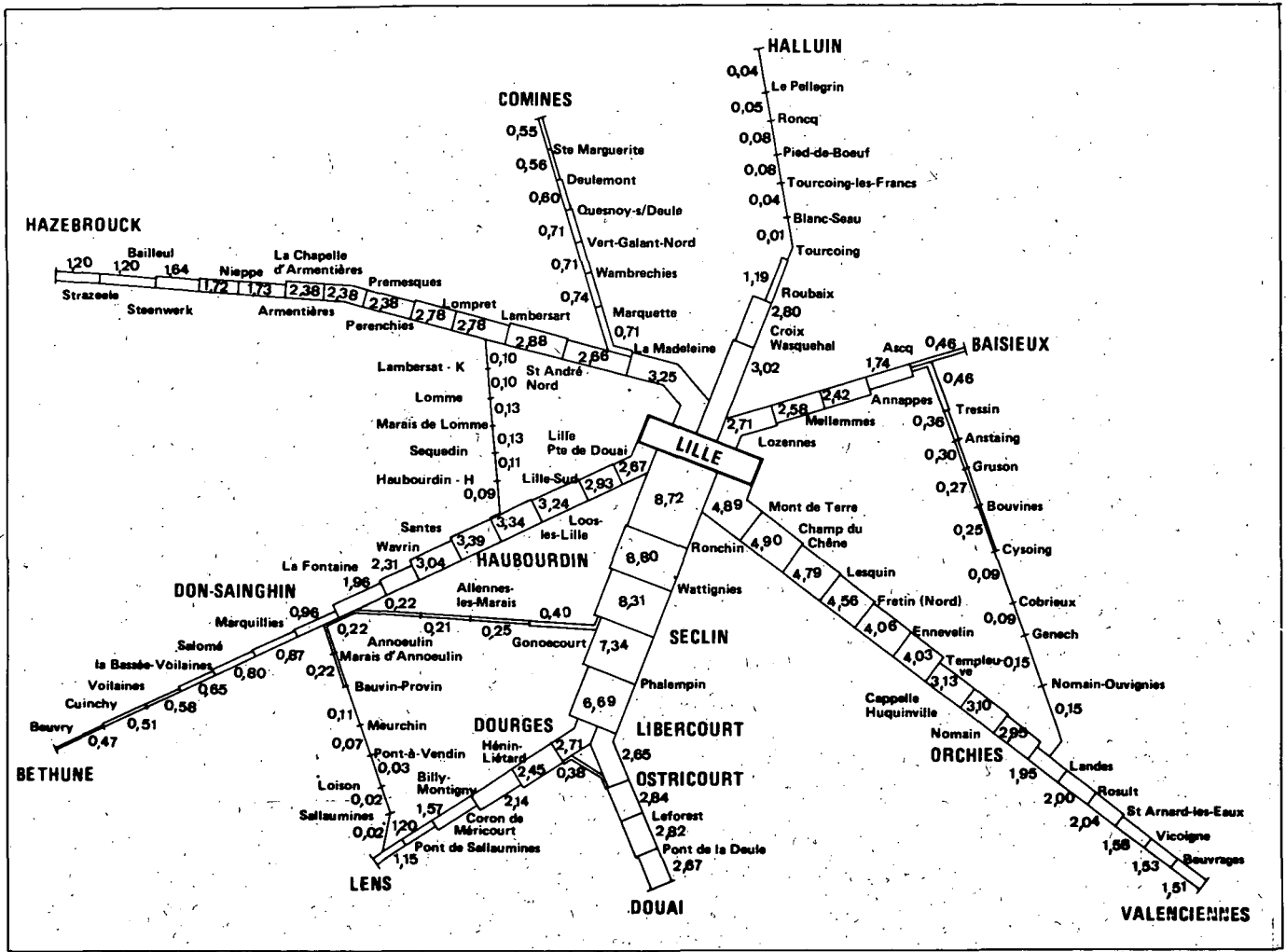
* A.U.C. Aire Urbaine Centrale de la région Nord.



LILLE – ROUBAIX – TOURCOING

————— Voies ferrées ouvertes au trafic

----- Infrastructures à réaliser



REPRÉSENTATION DE LA DEMANDE SNCF

Trafic de la banlieue de LILLE
Débit journalier moyen en milliers de voyageurs (1967)

Source : Documents SNCF

- NORD – PAS-DE-CALAIS

Calais – Dunkerque

Le développement de la zone industrialo-portuaire de Dunkerque est à l'origine d'une croissance démographique et urbaine rapide sur le littoral de Calais à Dunkerque.

Afin de développer l'échange non seulement des travailleurs, mais aussi des étudiants, de la clientèle des commerces et des services, une desserte cadencée Calais – Dunkerque sera créée en 1975. Elle pourrait comporter plusieurs extensions dans une zone où les transports internes vont rapidement devenir un problème majeur.



AGGLOMERATION DE BORDEAUX




EVOLUTION 1960-1970 ET GRANDES OPERATIONS ENVISAGEES

OREAM
BORDEAUX
AQUITAINE
OCT. 1972

ACTIVITES INDUSTRIELLES

Zones d'activités industrielles

 existantes
 programmées
 envisagées

Etablissements de plus de 500 emplois
 30  500 emplois
 500 emplois additionnels 1960-1970
 nouveaux décidés



BUREAUX

permis de construire accordés à usage principal de bureaux (1964-1971)
 grandes opérations envisagées

LOGEMENTS

opérations de plus de 100 logements réalisées
 grandes opérations envisagées

COMMERCES



 commerces de détail de plus de 2000 m² de surface de vente
 grandes opérations envisagées

GRANDES VOIES DE CIRCULATION

mises en service 1965-1972
 programmes VI plan

— voies ferrées existantes
 — zone de bruit de l'aéroport
 ▨ vignoble
 ▨ forêt

Coiture

 0
 5 km

Impression EXA PLANIS

- BORDEAUX

Bordeaux : 300 000 habitants

Agglomération Bordelaise : 500 000 habitants

La S.N.C.F. a mis en service depuis quelques mois une correspondance grandes lignes entre Bordeaux – Saint Louis et Bordeaux – Saint Jean.

Cette liaison, qui a une longueur de 16 kms environ ceinture les 3/4 de Bordeaux. Sur ce parcours il n'existe actuellement que deux gares :

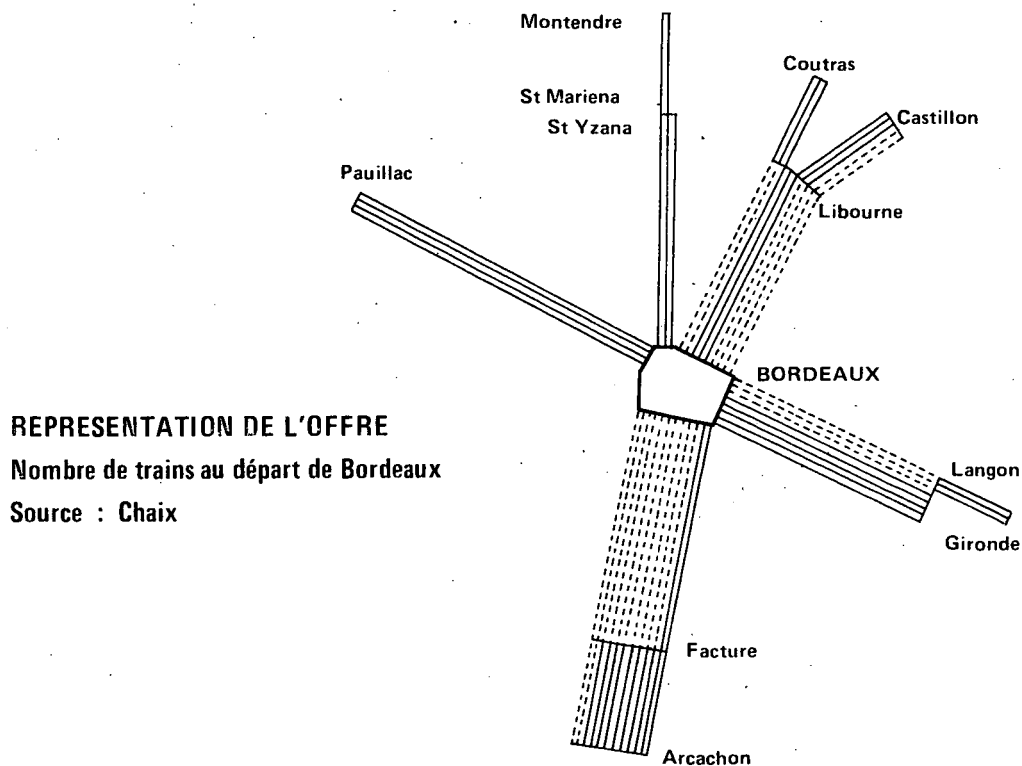
– Caudéran – Mérignac et Talence – Médoquine.

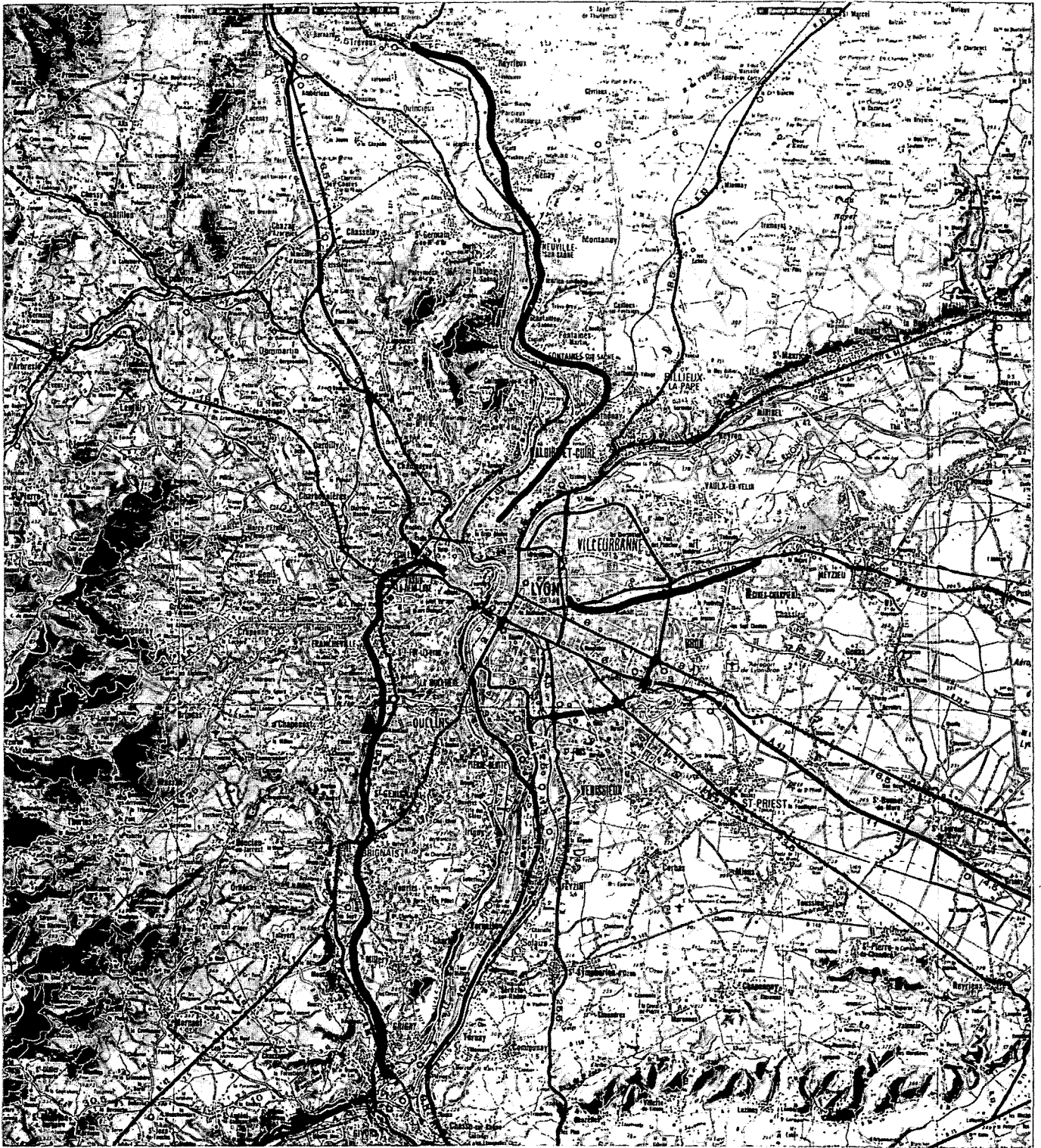
Par ailleurs on devrait pouvoir prolonger cette ligne et desservir la rive droite de la Gironde (Bordeaux – Benauges, Cenon, Lormont, Bassens et Ambes qui sont les zones industrielles de Bordeaux).

A l'ouest cette ceinture passe pratiquement au centre de l'agglomération Bordelaise puisqu'elle laisse à l'extérieur Talence, Pessac, Mérignac, Le Bouscat. . . .

Une première étude a montré la nécessité d'une desserte Nord Sud de Bordeaux en site propre.

Par ailleurs, le C.E.T.E. de Bordeaux a entrepris récemment une étude plus complète de cette desserte avec le raccordement d'autres dessertes : Aéroport, lacs Girondins. . . .





LYON

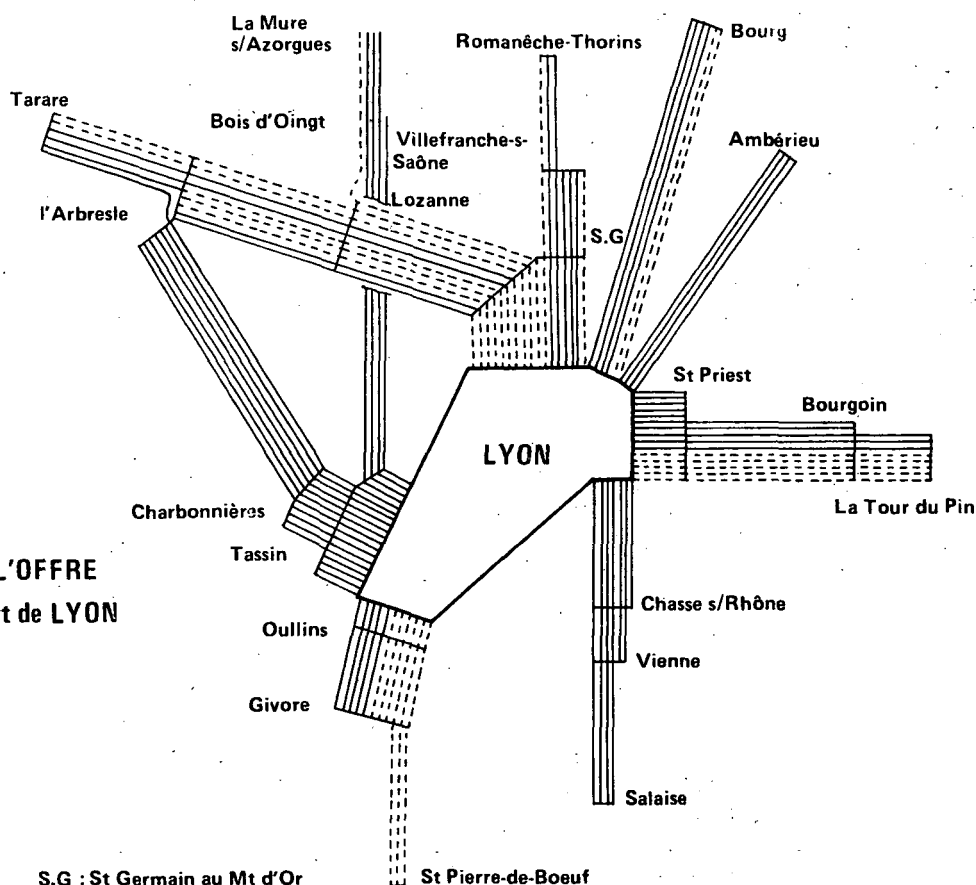
- LYON

Lyon : 550 000 habitants

Agglomération Lyonnaise : 1.100 000 habitants

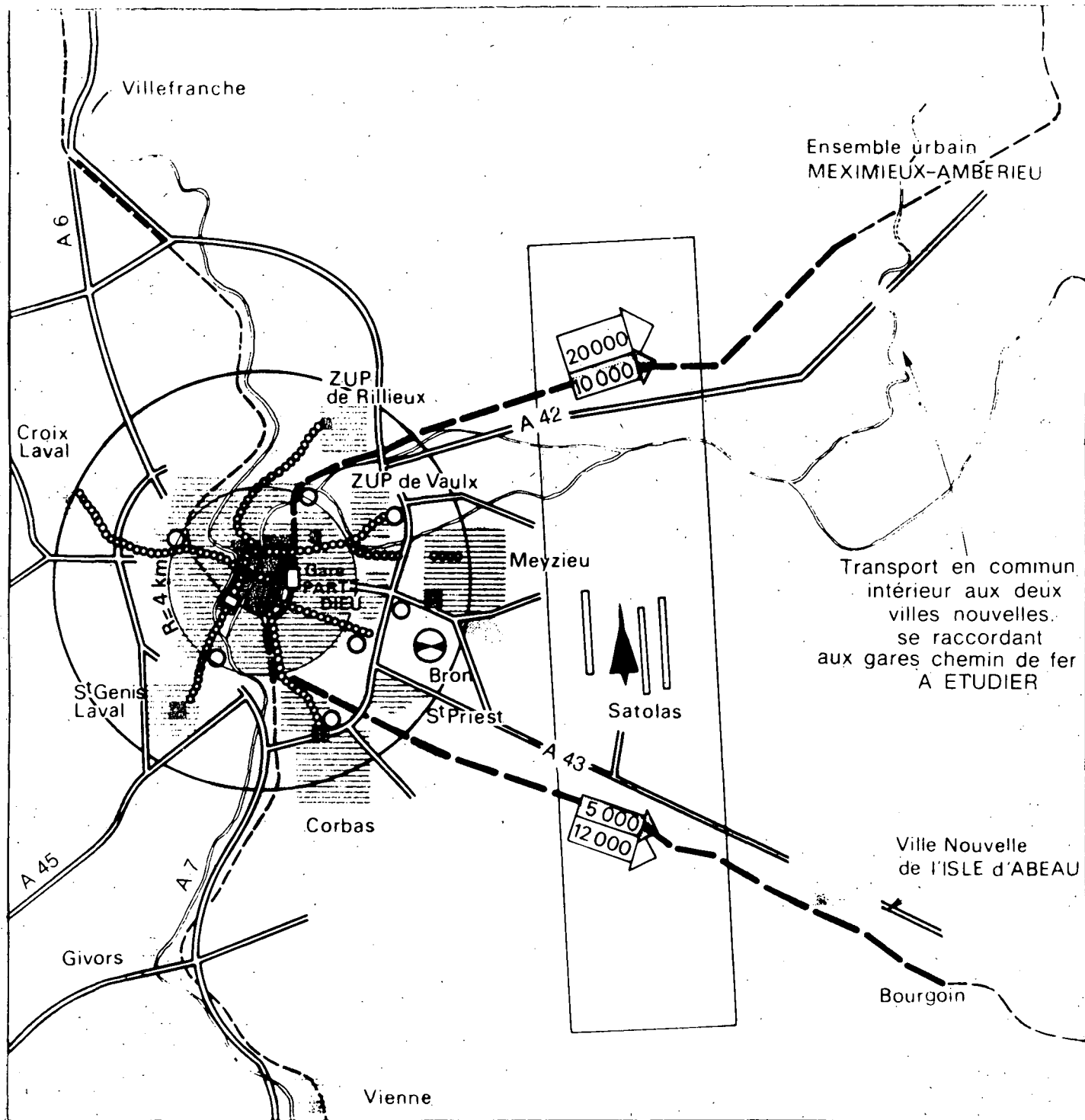
Plusieurs lignes qui desservent l'agglomération Lyonnaise ne sont pas utilisées par les voyageurs. Il s'agit pour l'essentiel de :

- 1 - Trevoux — Lyon Croix Rousse qui longe la Saône. Il faut noter que la ligne est coupée à 500 mètres environ de Croix Rousse, et que d'autre part une ligne du Métro doit reprendre son tracé.
- 2 - Lyon Est — Villeurbanne — Saint Genis (Compagnie privée de l'Est de Lyon). Cette ligne (voie normale unique) possède plusieurs passages à niveau, ce qui peut être un handicap important à sa réactivation.
- 3 - Givors — Tassin puis Lyon Saint-Paul. Givors est déjà en relation directe avec Lyon, mais il s'agit là d'une ligne qui dessert l'Ouest de la Région Lyonnaise.
- 4 - Une desserte cadencée Lyon-St Etienne a été décidée par les autorités départementales et régionales. Le nouveau service doit débiter en Avril 1976.













REPRESENTATION DE L'OFFRE
Nombre de trains au départ de LYON
Source : Chaix

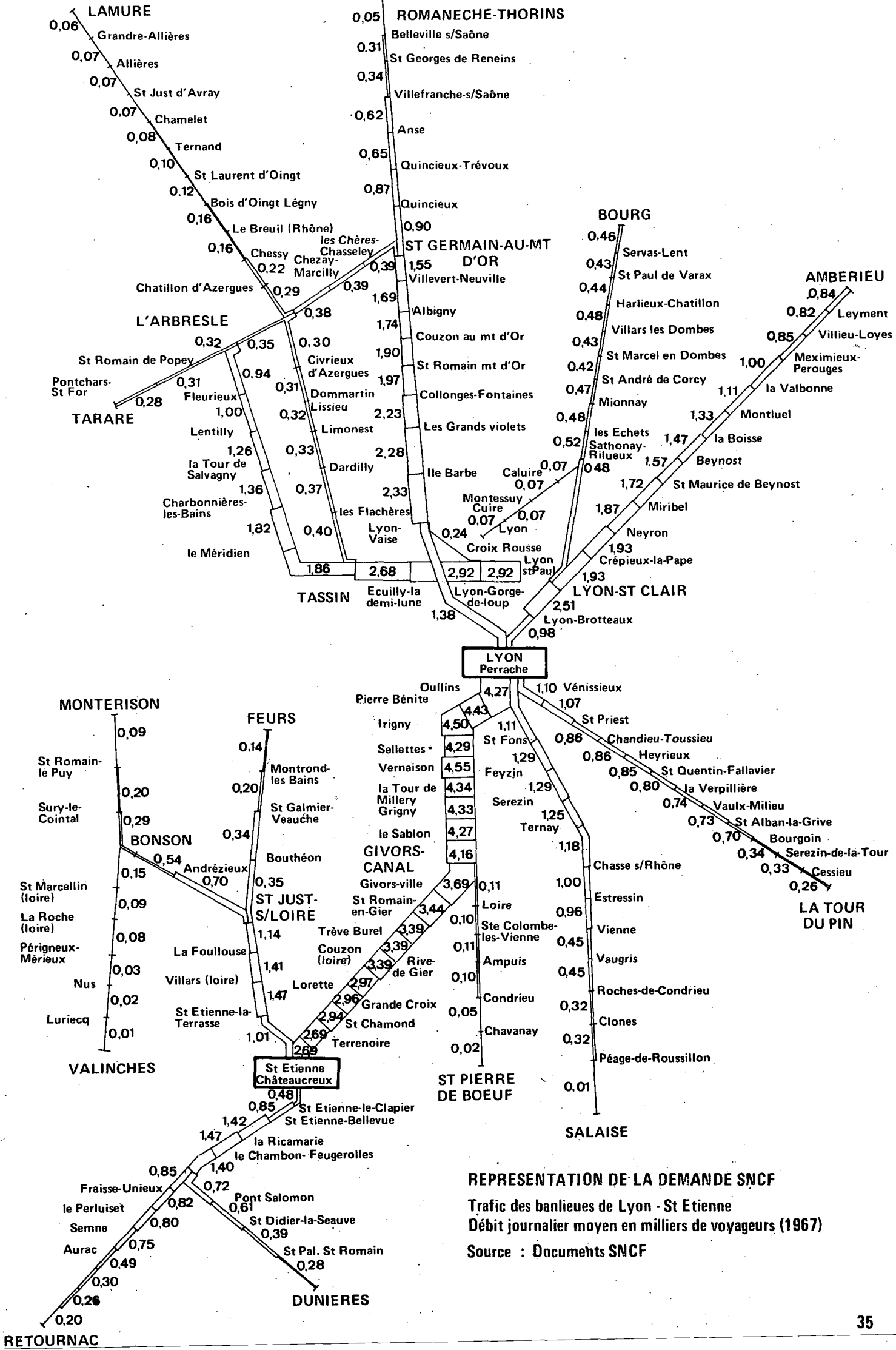
Certaines de ces relations sont susceptibles de permettre des correspondances avec le réseau métropolitain en cours de réalisation. De tels projets, particulièrement dans le cas de l'agglomération Lyonnaise, devraient être étudiés en référence aux cadres géographiques de la Région Urbaine et de l'ensemble métropolitain Lyon - Grenoble - St Etienne.



**SCHEMA D'UN SYSTEME DE TRANSPORT EN COMMUN EN "SITE PROPRE" :
DANS LA REGION URBAINE DE LYON**

- Centres et zones centrales.
-  Zones d'urbanisation dense.
-  Zones d'urbanisation diffuse.
-  Lignes de métro souterrain ou aérien.
- Lignes de chemin de fer de grande banlieue :
 -  à haute fréquence
 -  à fréquence moins élevée
-  Gare Part-Dieu : échange de lignes de grande banlieue avec métro et transports de surface.

-  Parkings d'échange totalisant environ 40.000 places pour voitures. Localisation approximative à 5 ou 8 km du centre.
-  Voitures individuelles.
-  Trains de banlieue.
- Nombre approximatif de personnes revenant en heure de pointe du soir de l'agglomération de Lyon vers les villes nouvelles.
-  Principales voies autoroutières de rocades et de dégauchement de l'agglomération lyonnaise.



REPRESENTATION DE LA DEMANDE SNCF
Trafic des banlieues de Lyon - St Etienne
Débit journalier moyen en milliers de voyageurs (1967)
 Source : Documents SNCF



ROUEN

- ROUEN

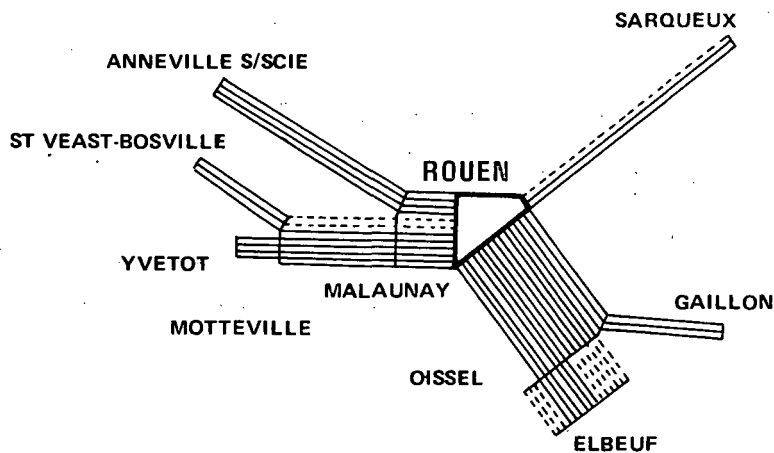
Population Rouen : 125 000 habitants

Agglomération Rouennaise : 370 000 habitants

Toute la boucle de la Seine – rive gauche, entre Elbeuf et Rouen, est fortement peuplée. Or, il existe plusieurs lignes de Chemins de Fer (en grande partie à 2 voies) qui desservent parfaitement les zones donnant lieu à des migrations alternantes journalières. On peut, à priori, envisager les dessertes suivantes :

- 1 - Elbeuf-ville, Grand et Petit Couronne, Grand et Petit Quévilly, Rouen Rive gauche, Rouen Rive Droite.
- 2 - Elbeuf – Saint-Aubain, ou le Vaudreuil, Tourville, Oissel, Saint-Etienne du Rouvray, Sotteville, Rouen Rive Droite.
- 3 - Préaux – Isnanville, Saint Martin du Vivier, Darnetal, Rouen Rive Droite, Maromme, Malaunay, Le Houlme.

L'infrastructure et la plupart des stations existent, mais il faudrait les adapter aux nécessités d'une desserte cadencée si une étude technique et technico-économique confirmait une telle éventualité. La desserte ferroviaire de la ville nouvelle du Vaudreuil doit être techniquement possible, cette solution est probablement conditionnée par les choix qui seront faits pour la desserte interne de la ville.








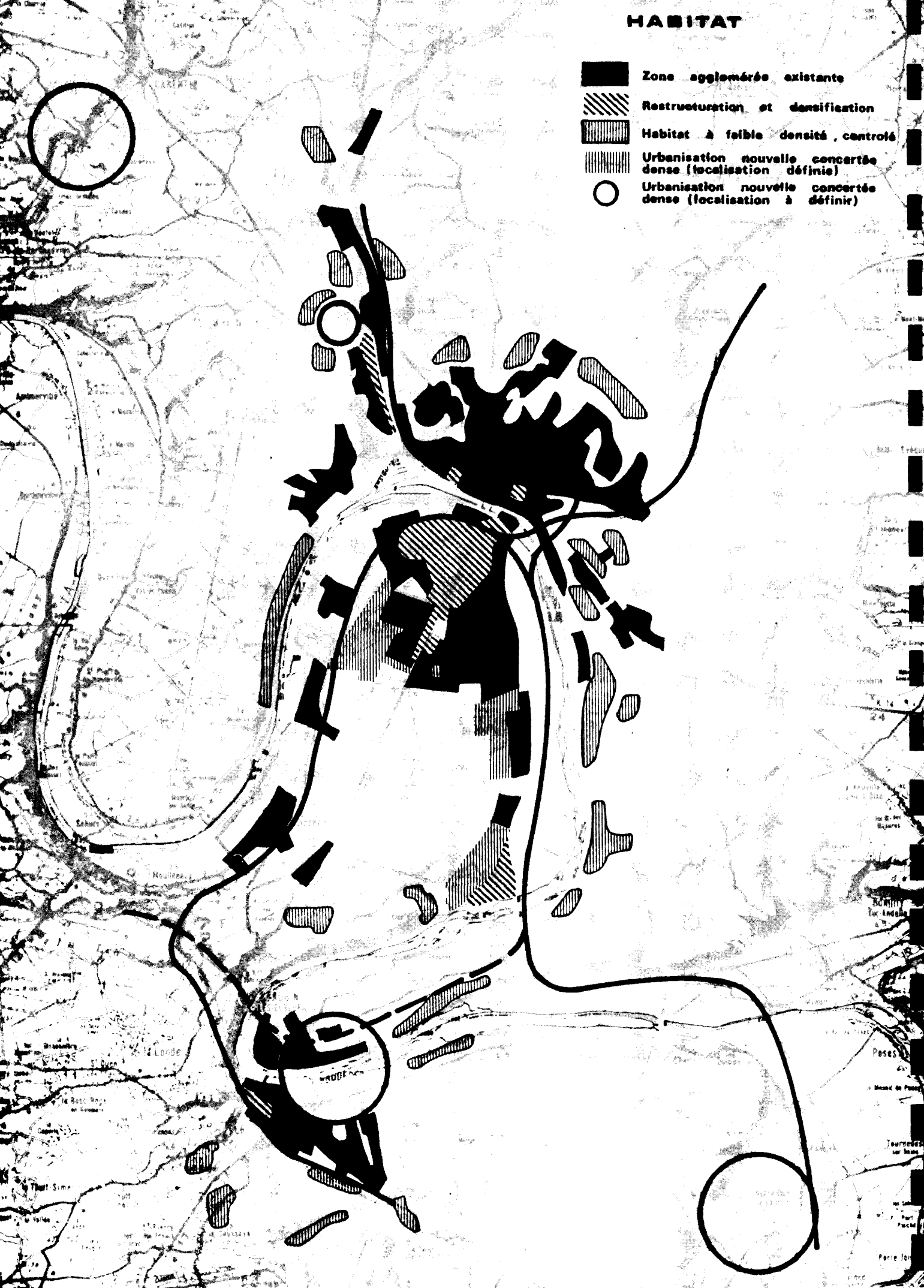
REPRESENTATION DE L'OFFRE

Nombre de trains au départ de ROUEN

Source : Chaix

HABITAT

-  Zone agglomérée existante
-  Restructuration et densification
-  Habitat à faible densité, contrôlé
-  Urbanisation nouvelle concertée dense (localisation définie)
-  Urbanisation nouvelle concertée dense (localisation à définir)

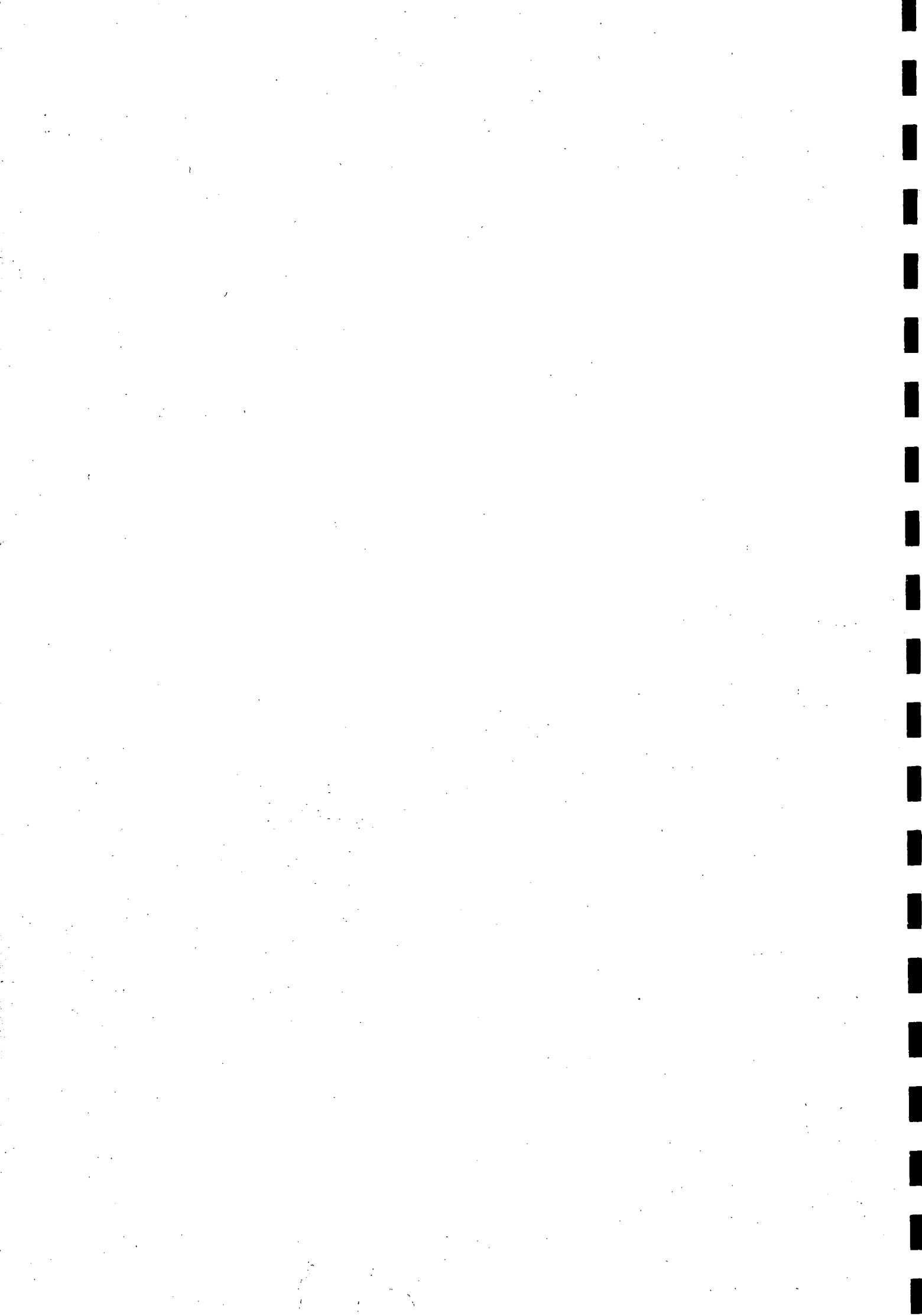


- CONCLUSION

Une analyse très sommaire de la situation des grandes agglomérations peut laisser supposer que le chemin de fer est susceptible d'apporter une contribution plus importante aux transports collectifs. Une série de difficultés devraient néanmoins être surmontées.

- En premier lieu, et c'est peut être là le plus important pour la S.N.C.F., les transports de voyageurs sur moyenne et surtout sur courte distance ne sont pas — sauf exception — une activité présentant les conditions de rentabilité qui sont maintenant exigées de la Société Nationale.
- En second lieu, aux abords des grandes villes les réseaux susceptibles d'être intégrés aux transports urbains et suburbains, sont parfois intensément utilisés pour les marchandises. Il y a là une contrainte d'exploitation qui peut également expliquer le peu d'écho rencontré par ce type de projet.
- Enfin, comme on l'a déjà signalé, l'une des caractéristiques des développements urbains d'après-guerre est, qu'ils se sont faits en dehors des corridors ferroviaires. Ce n'est pas une règle absolue et la plupart des villes nouvelles ne sont pas dans ce cas, il n'en reste pas moins vrai, que cette circonstance réduit le nombre de projets de rentabilité recherchée. En caricaturant à peine la réalité, on pourrait dire que les récents développements urbains ont ignoré les possibilités du chemin de fer, parce que le service n'existait pas et que les services ferroviaires n'existent pas — ou plus — parce que les formes urbaines s'écartent du chemin de fer.

En dépit de ces difficultés, il existe très certainement des cas où la démonstration pourrait être faite, que ce cercle vicieux n'est pas une fatalité.



1.3 - REUTILISATION DES EMPRISES DECLASEES

Il existe en Région Parisienne au voisinage des grandes agglomérations, ou encore dans certaines zones denses, d'anciennes emprises ferroviaires, partiellement ou totalement désaffectées. Plusieurs ont été mentionnées telle la Petite Ceinture. D'autres situées en dehors des zones urbaines sont moins connues.

— Ancien chemin de fer des Côtes-du-Nord.

Ligne continue de St Brieuc à Morlaix par Paimpol et Lannion (ligne littorale), sur laquelle existe encore des ouvrages importants.

— Chemin de fer de Provence.

Ligne Nice — Vence — Grasse — Draguignan — Fayence — Meyragues, qui possède encore sa plateforme.

Ligne Toulon — St Raphaël
etc . . .

Pour les emprises situées en milieu urbain ou à sa proche périphérie, il existe une prise de conscience de la nécessité de réserver pour le long terme certaines emprises déclassées, comme en témoigne la nouvelle procédure de plans de transport définie pour les agglomérations (1).

Pour les autres, l'histoire résumée des anciennes emprises de la Compagnie des Chemins de Fer de Provence est illustrative du processus de leur démantèlement.

En 1954, les emprises de la Compagnie des Chemins de Fer de Provence étaient encore conservées dans leur ensemble : 75 km de voies étroites s'étendant à proximité du littoral de Toulon à St Raphaël. Depuis cette époque, le développement du tourisme et de l'urbanisation s'est traduit par une pression croissante sur le sol. Progressivement des fractions de l'ancienne ligne et des emprises annexes ont été cédées à des municipalités pour des travaux de voirie, à des promoteurs pour des lotissements, à des particuliers pour divers usages.....A l'heure actuelle, il ne reste plus que 15 km de plateforme et de talus, dont la vente d'ailleurs est prévue à brève échéance.

Pour l'instant, la réutilisation de ces emprises reste soumise à quelques initiatives locales (Associations privées, délégué au Tourisme).

(1) Le recensement des emprises et une étude de leurs possibilités d'utilisation sont demandés (Dossier d'agglomération).

— Réactivation du transport collectif sur certaines liaisons qui présentent des caractéristiques de dessertes intéressantes.

— Utilisation diverses et notamment touristiques, voie routière, pistes cyclables, circuits équestres, sentiers de grandes randonnées, etc....

Il reste, au niveau national, à mettre sur pied une procédure permettant d'étendre ces mesures à l'ensemble des zones sensibles (littoral, montagne, parc régional, etc...) de manière à ralentir sinon stopper le "mitage" progressif de ces emprises.

Nous donnons ci-après quelques exemples-types de réutilisations possibles.

● Réactivation des transports collectifs

Il est clair que dans un cas comme celui de la liaison Toulon — Saint Raphaël, entre le moment où ont été prises les décisions de déclassement et celui de leur exécution les conditions se sont radicalement modifiées. L'écoulement du trafic routier pendant toute la saison touristique se fait dans des conditions très difficiles. Un moyen de transport en site propre même avec des performances modestes, offrirait une vitesse commerciale supérieure à celle que permet la route.

Il existe en France plusieurs réseaux ou éléments de réseaux qui risquent de connaître le même sort que les chemins de fer de Provence.

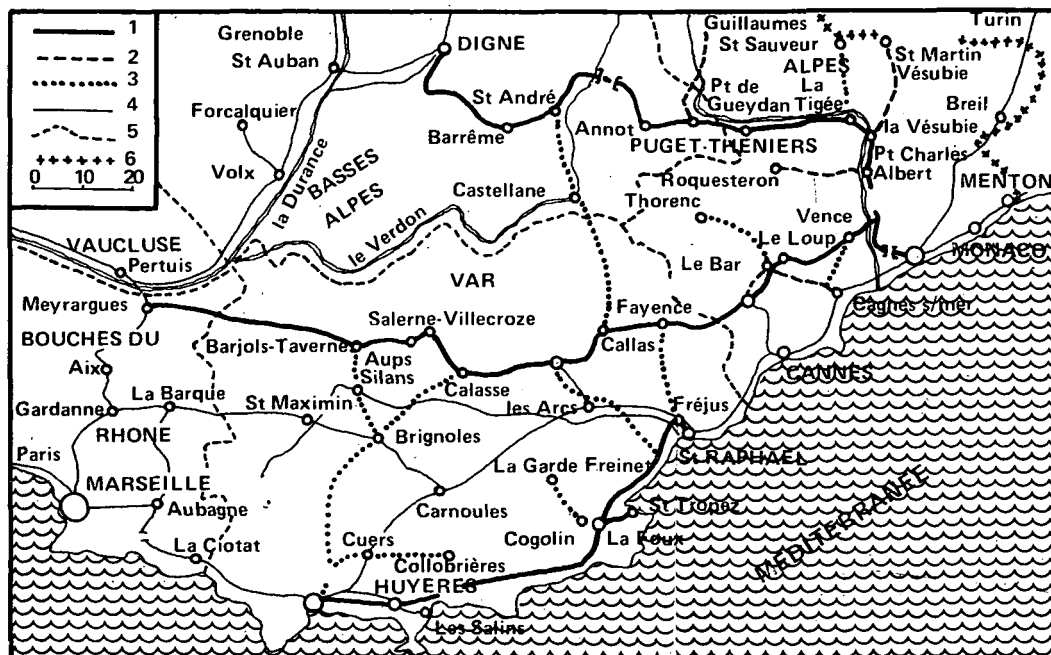
PARIS — CHARTRES par Gallardon

Il ne s'agit pas dans ce cas d'une simple création de service ; la ligne a été construite, mais jamais mise en service, déclassée, puis déposée et les emprises concédées sur une partie du tracé, principalement pour l'autoroute Paris — Chartres.

Entre Paris et Palaiseau, l'emprise présente une largeur de 30 à 100 mètres et fait l'objet de plusieurs projets concurrents :

- pénétration dans Paris de l'autoroute A 10
- prolongation de la ligne de métro n° 14
- autres projets de moindre envergure.

La saturation progressive de la ligne de Sceaux dont le doublement peut s'avérer nécessaire sous peu, donne un regain d'intérêt pour cette emprise qui permet une pénétration dans Paris à la gare Montparnasse. Les investissements à réaliser pour la mise en service sont certainement considérables, mais l'étude de ce projet devrait être considérée comme prioritaire, ne serait-ce que pour prendre les mesures conservatoires nécessaires et ménager l'avenir.



RESEAU DES CHEMINS DE FER DU SUD DE LA FRANCE (1954)

- 1 et 2 – Ligne Sud-France des Chemins de Fer de Provence à voie étroite unique aujourd'hui déclassée et dont les emprises ont été dans la presque totalité transférées du rail à la route.
- 3 – Ligne Sud-France projetée mais non construite.
- 4 – Ligne S.N.C.F. en exploitation.
- 5 – Limite de département.
- 6 – Frontière d'Italie.

Etat de la ligne

L'emprise de cette ligne appartient à la S.N.C.F. de Paris à Palaiseau. Au-delà, la voie a été déposée, puis la ligne déclassée en 1953 de Massy à Gallardon, soit sur 50 km.

De Paris à Palaiseau, l'emprise est très large (de 30 à 100 m suivant les endroits). La situation est la suivante :

- A - Montparnasse (km 0) — Porte de Vanves — Montrouge (km 4)
Bagneux
Chatillon

Ligne en activité marchandises (une centaine de trains par jour) mais l'autoroute A 10 et le prolongement de la ligne de métro n° 14 doivent récupérer au moins en partie l'emprise, et de ce fait hypothèquent l'utilisation de la plateforme à des fins ferroviaires autres que la ligne de métro programmée.

- B - Bagneux — Fontenay-aux-Roses — Sceaux — Antony — Verrières — Massy-Palaiseau
Le Plessis-Robinson (km 16,113).

La S.N.C.F. est toujours propriétaire de la bande de terrain qui n'a jamais été totalement aménagée. Elle doit être reprise par l'autoroute A 10 qui doit être construite en 78-82. Toutefois, la DDE des Hauts-de-Seine qui serait dans l'obligation de payer le terrain à la S.N.C.F. ne reprendrait que ce qui lui est strictement nécessaire.

Le tracé de cette autoroute a déjà été établi par la DDE des Hauts-de-Seine.

- C - Palaiseau — Le Val d'Yvette — Orsay Ouest — Gometz — Limours (15 km env.).

Le déclassement ayant été effectué il y a 20 ans, il serait nécessaire de suivre la ligne pour connaître avec précision son état. En fait, les deux ou trois premiers kilomètres ont été récupérés par la section d'autoroute déjà réalisée, tandis que les sept derniers kilomètres l'ont été par la voie expérimentale de l'aérotrain.

Cette ligne de Paris à Bures est parallèle à la "Ligne de Sceaux", à une distance de l'ordre d'un kilomètre. Au-delà, elle diverge.

Les travaux de l'autoroute n'étant pas commencés et son emprise n'étant, semble-t-il, même pas définitivement arrêtée, une opération coordonnée autoroute-transport en site préétabli pourrait être envisagée.

Par ailleurs, du fait de la croissance du trafic ferroviaire de voyageurs, l'utilité à terme d'une ligne nouvelle, PARIS-CHARTRES, pourrait être réexaminée.

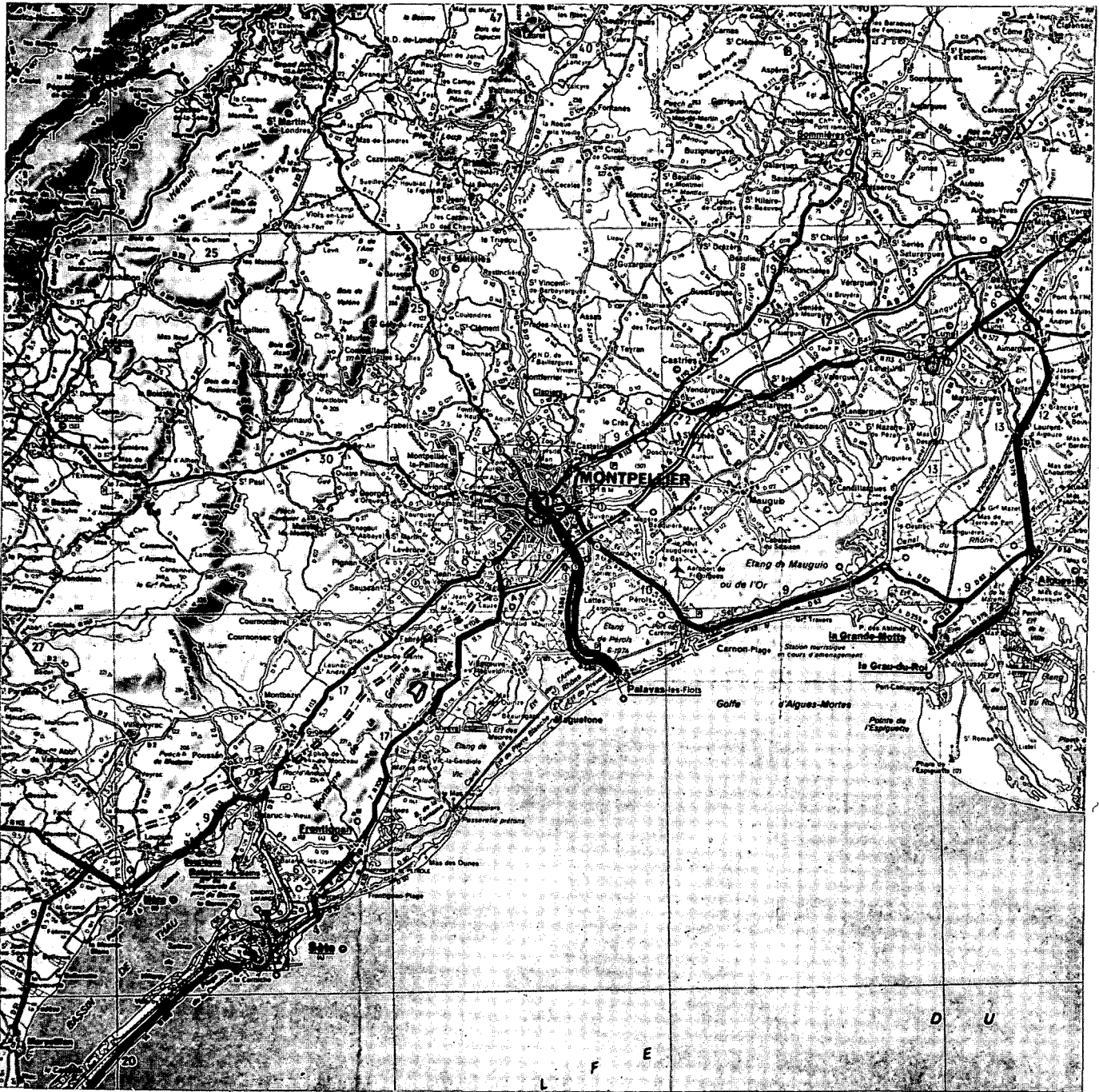
Première Evaluation de la Population concernée :

Les chiffres donnés sont ceux connus en 1970 et ne concernent que les communes citées.

Montrouge	45 000
Bagneux	48 000
Chatillon	25 000
Fontenay-aux-Roses	24 000
Le Plessis-Robinson	23 000
Sceaux	20 000
Antony	57 000
Verrières	10 000
Massy	37 000
Palaiseau	24 000
Total	313 000

Villebon	5 000
Orsay	4 000
Gometz	500
Limours	2 500
Total	12 000
GRAND TOTAL	325 000

En fait, la population de la zone touchée par cette ligne nouvelle est bien supérieure.



LIGNE MONTPELLIER — PALAVAS

- MONTPELLIER – PALAVAS

Montpellier : 170 000 habitants

Palavas : 3 000 habitants

Cette ancienne ligne des chemins de fer de l'Hérault n'est plus exploitée et son emprise appartient au département.

D'après la D.D.E. de l'Hérault, la situation serait la suivante :

- La voie (voie normale mais unique) est toujours en place sauf aux deux extrémités. Sur les 11,500 km initiaux, 9 500 km approximativement seraient intacts, tandis que 2 km environ ont été remis aux villes de Montpellier et de Palavas.
- La gare de l'Esplanade à Montpellier remise à la ville serait rasée pour faire des aménagements urbains.
- Le viaduc qui conduit à cette gare est maintenant emprunté par une voie routière.
- La gare de Palavas est rasée, elle aussi, son emplacement sert maintenant de parking.

Par ailleurs, l'emprise de l'ancienne ligne de Celleneuve – Gare Chaptal – Gare de l'Esplanade aurait été entièrement utilisée pour faire la voie Express de Montpellier.

● **Itinéraires touristiques : Cyclotourisme, circuits équestres, sentiers de randonnées pédestres.**

Nous aurons l'occasion dans la 3ème partie de cette étude de revenir plus précisément sur ces types de réutilisation. Citons cependant quelques exemples, soit d'opérations déjà réalisées, soit de projets de réutilisation d'anciennes emprises ferroviaires autres que pour les transports collectifs.

– **Pistes cyclables**

ST MALO DE GUERSAC – ST NAZAIRE (Loire Atlantique)

Cet ouvrage est un exemple concret de réutilisation d'une emprise après arrêt du service ferroviaire. La piste utilise l'ancienne ligne de chemin de fer à voie unique et reçoit un trafic moyen journalier de 1 500 deux-roues (vélos et vélomoteurs). Il s'agit principalement de déplacements domicile - travail.

TOULON – CARQUEIRANNE (Var)

Cette piste utilise un tronçon de l'ancienne emprise des chemins de fer de Provence (ligne Toulon - St Raphaël). Sa réalisation déjà ancienne, impose aujourd'hui que des travaux, notamment de signalisation, soient entrepris pour assurer une plus grande sécurité des usagers, principalement dans les parties terminales de la piste (pénétration dans les zones urbaines).

Par ailleurs, une réglementation plus sévère de son utilisation devrait permettre d'éviter que d'autres véhicules (poids lourds) ne s'en servent comme parking.

L'intérêt de cette piste a d'abord consisté à assurer des déplacements domicile-travail. Aujourd'hui, son utilisation s'oriente plus franchement vers le cyclotourisme notamment de week-end.

LAC D'ANNECY (Haute-Savoie)

Il existe un projet de création de piste cyclable autour du lac d'Annecy. Cette piste devrait emprunter un tronçon de l'ancienne voie ferrée Annecy – Faverges. Il s'agit en quelque sorte d'un "circuit découverte" du lac d'Annecy.

– **Circuits équestres et sentiers de grandes randonnées**

G.R.1 - Ligne de VALMONDOIS (Région Parisienne)

Un tronçon de cette ligne est déjà utilisé par le passage des sentiers de grande randonnée n° 1 de Valmondois à Nesles la Vallée. L'utilisation des tronçons restants pose des difficultés importantes d'ordre foncier du fait de l'acquisition par des particuliers de certaines parties de l'emprise.

Ligne DOMFRONT – LAVAL (Tronçon Ambrières – Ceaucé) – Mayenne.

La délégation départementale au tourisme projette en Mayenne plusieurs sentiers de grande randonnée. Il existe actuellement deux sentiers proches : l'un au nord (Paris – Domfront – Avranches) l'autre à l'est (Caen – Argentan – Le Mans). Le sentier en projet Domfront – Laval pourrait ainsi utiliser l'axe Ceaucé – Ambrières, d'autant plus qu'une partie de ce tronçon se situe dans le parc régional de Normandie – Maine, et qu'un plan d'eau doit être créé au sud d'Ambrières grâce à la construction d'un barrage à St Fraimbault. Cependant, il existe localement une opposition assez importante au projet de création de ce barrage.

Ligne LAVAL — MESLAY-DU-MAINE (Mayenne)

Une partie de ce tronçon doit être conservée pour permettre la desserte de la zone industrielle de Bonchamps. Cette zone est située au nord de la R.N. 17 (Laval — Le Mans) mais une extension est prévue au sud de la Route Nationale.

Le reste du tronçon (près de 17 km) peut être utilisé pour un sentier de grande randonnée ainsi que pour une piste équestre reliant les clubs hippiques de Laval et de Meslay du Maine.

Ligne LA FLECHE — SAUMUR (Tronçon Beaugé-Clefs)

Ce tronçon que l'on projette de déclasser présente pour la ville de Beaugé un certain intérêt touristique. La voie traverse en effet à proximité de la forêt domaniale de la Chaudelais des zones pittoresques et boisées. Beaugé classé "station verte de vacances" possède un club hippique que pourrait utiliser l'emprise S.N.C.F. pour créer un sentier équestre.

Nous reviendrons dans la suite de l'étude sur ce projet, car la Direction Départementale de l'Équipement se montre réservée à son sujet. Il n'est pas impossible en effet que l'une des conclusions du schéma régional de Transport actuellement à l'étude ne conduise pas à la réouverture de ce tronçon pour rétablir la continuité de cette ligne secondaire.

Ligne ST QUENTIN — HIRZON (Tronçon Lusoir — Guise) Aisne

Ce tronçon d'une longueur de 27 km est encore propriété de la S.N.C.F., mais le Département compte acquérir prochainement l'emprise pour une réutilisation en sentiers équestre et pédestre. La largeur moyenne de l'emprise (6 à 8 m) permet en effet un double aménagement sur l'ensemble du parcours.

● Réutilisation ponctuelle du domaine foncier des chemins de fer.

Le domaine foncier des chemins de fer recouvre non seulement les emprises des voies, mais également une série d'installations diverses (gares, ateliers, bâtiments, entrepôts, etc...) La gestion de ce domaine relève de la S.N.C.F. d'une part et pour l'essentiel, ou des Directions Départementales de l'Équipement lorsqu'il s'agit du patrimoine des anciennes Sociétés Départementales.

Pendant de nombreuses années, et en dépit de la valorisation accélérée des sols urbains, peu d'initiatives immobilières ont été prises. Depuis peu, les opérations urbaines d'envergure réalisées autour des gares et sur leurs emprises annexes se multiplient : Maine — Montparnasse, Gare de Lyon — Bercy, Lille, Lyon, Fougères, etc. Curieusement cette évolution a été très tardive et limitée en France alors qu'elle a pris en Amérique du Nord très tôt une ampleur considérable.

Le contexte et la tradition des chemins de fer sont en France très différents de ceux des Compagnies américaines. Il n'en reste pas moins vrai que dans les conditions actuelles, la S.N.C.F., comme d'ailleurs les Directions Départementales, vont être de plus en plus sollicitées pour valoriser ou mettre en vente les éléments de patrimoine qui ne sont pas contraints par les nécessités de l'exploitation.

Dans le cadre de la réutilisation à des fins touristiques, de certaines emprises déclassées ou en voie de déclassement ; plusieurs administrations régionales (D.D.A., Délégation au Tourisme) envisagent l'aménagement des anciennes installations attenantes aux emprises (gares, bâtiments) sous forme de Halte-Repos (circuits équestres) ou de gîtes-d'étapes (sentiers de grandes randonnées ou pistes cyclables).

C'est le cas notamment de trois anciennes gares situées sur la ligne St Quentin — Hirzon dans l'Aisne.

Conclusion.

Quels sont les types d'actions qui peuvent être envisagés pour éviter le déclassement de certaines voies ou l'abandon d'emprises de voies déjà déclassées ?

De la même manière que la DATAR est intervenue pour examiner avec le Ministère de la Défense l'opportunité de la cession de certaines installations militaires qui ne correspondent plus aux exigences de la Défense Nationale, il serait utile qu'une procédure similaire soit mise en place.

Une telle procédure devrait s'appuyer sur une série d'investigations :

— Pour commencer, un **bilan rétrospectif** de l'abandon ou de la réutilisation d'anciennes emprises déclassées devrait être établi. Ce bilan aurait pour but de mettre en lumière, d'une part les opérations de déclassement qui apparaissent aujourd'hui comme des erreurs, et d'autre part les enseignements que l'on peut tirer d'exemples de réutilisations effectivement réalisées.

— Il s'agirait, ensuite, d'effectuer un inventaire des emprises partout où la demande de transport a considérablement évolué depuis l'époque où les décisions de cessation de service sont intervenues. Cette évolution peut conduire dès maintenant à des réutilisations.

— Il conviendrait ensuite de recenser les solutions envisageables pour chaque type d'infrastructure.

Mesures conservatoires pour une partie des voies déclassées dont l'intérêt se justifie à long terme pour différentes raisons : réinsertion dans le tissu urbain par le jeu de la dynamique urbaine, possibilités d'utilisations touristiques, etc. . .

Recherche de conditions d'offre radicalement nouvelles pour les dessertes collectives dont la non-rentabilité est souvent décrite comme "structurelle" : simplification de l'infrastructure, assouplissement des contraintes réglementaires, etc. . .

En matière de modes d'exploitation et de matériels, en effet il devrait être possible d'envisager des procédures et des systèmes de transports mieux adaptés aux conditions économiques actuelles ainsi qu'aux caractéristiques de la demande. Les matériels actuellement en service à la S.N.C.F. répondent à des types de services différents de ceux qui caractérisent les zones semi-urbaines faiblement densifiées où se trouve la majorité des emprises déclassées.

— Enfin, il serait judicieux de rassembler même sommairement les principales **données relatives à la demande**, de manière à confronter celle-ci avec les solutions techniques envisageables pour chaque cas. Il ne s'agirait pas de réaliser une véritable étude de faisabilité, mais d'esquisser un avant-projet sommaire.

L'objectif minimum à atteindre devrait être d'éclairer les décisions de déclassement et de cession qui ne manqueront pas d'intervenir dans un proche avenir. Il faudrait au moins parvenir à **prendre les mesures conservatoires** dans tous les cas où celles-ci se justifient.