



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

RFF

Question orale n° 594

Texte de la question

M. Georges Sarre attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur un problème qui a trait au transport parisien. L'avenir du site de la petite ceinture ferroviaire autour de Paris fait l'objet de propositions multiples. La municipalité parisienne envisage notamment d'y créer des espaces verts. Or ce site, propriété de l'Etablissement public Réseau ferré de France, pourrait aussi permettre de développer les transports en commun circulaires autour de la capitale, par la mise en service d'un tramway silencieux utilisant l'infrastructure existante. Il lui demande quelle est en la matière la position de l'Etat, s'il estime possible de supprimer l'infrastructure ferroviaire ou s'il entend lui donner un nouveau rôle, au service de la priorité aux transports en commun.

Texte de la réponse

M. le président. M. Georges Sarre a présenté une question, n° 594, ainsi rédigée:

«M. Georges Sarre attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur un problème qui a trait au transport parisien. L'avenir du site de la petite ceinture ferroviaire autour de Paris fait l'objet de propositions multiples. La municipalité parisienne envisage notamment d'y créer des espaces verts. Or ce site, propriété de l'établissement public Réseau ferré de France, pourrait aussi permettre de développer les transports en commun circulaires autour de la capitale, par la mise en service d'un tramway silencieux utilisant l'infrastructure existante. Il lui demande quelle est en la matière la position de l'Etat, s'il estime possible de supprimer l'infrastructure ferroviaire ou s'il entend lui donner un nouveau rôle, au service de la priorité aux transports en commun.»

La parole est à M. Georges Sarre, pour exposer sa question.

M. Georges Sarre. Monsieur le ministre délégué à la ville, je voudrais que vous me renseigniez sur l'avenir du site de la petite ceinture ferroviaire qui fait le tour de la capitale et fait l'objet de propositions multiples.

La municipalité parisienne envisage notamment d'y créer des espaces verts. Or ce site, propriété de l'établissement public Réseau ferré de France, pourrait aussi constituer un atout utile pour développer les transports en commun circulaires autour de la capitale par la mise en service d'un tramway silencieux utilisant l'infrastructure existante. Quelle est en la matière la position du Gouvernement ? Estime-t-il possible de supprimer l'infrastructure ferroviaire ou entend-il lui donner un nouveau rôle, au service de la priorité aux transports en commun ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à la ville.

M. Claude Bartolone, ministre délégué à la ville. Comme vous, monsieur le député, Jean-Claude Gayssot pense qu'il convient de s'interroger sur le devenir de la petite ceinture et sur sa meilleure utilisation possible.

Certains pensent en effet à transformer cette infrastructure en coulée verte, comme cela a pu être réalisé ailleurs, mais la multiplication des tunnels et la fréquente situation en tranchée de la ligne compliqueraient le projet et réduiraient l'intérêt d'une telle transformation.

Il convient cependant, d'étudier toutes les possibilités d'utiliser cette emprise en rocade à l'intérieur de Paris et de penser au potentiel ferroviaire, reconnu, pour améliorer le transport, avant de songer à d'autres utilisations possibles de cette infrastructure. Au-delà d'un simple arbitrage entre les besoins de déplacement des Parisiens et leurs besoins d'espaces verts, celle-ci peut présenter aussi un intérêt plus large en étant susceptible de

faciliter les déplacements des habitants de l'agglomération.

Par ailleurs, des utilisations différentes peuvent coexister, depuis le boulevard Victor, dans le XV^e arrondissement, jusqu'à la porte de Clichy, en passant par la porte de Bercy. L'usage des emprises de la petite ceinture doit donc être arrêté dans la concertation avec tous les partenaires publics ou privés concernés.

A cette fin, M. Jean-Pierre Duport, préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris, a engagé les réflexions techniques préalables à cette concertation avec Réseau ferré de France, propriétaire de l'infrastructure, le Syndicat des transports parisiens et les entreprises publiques de transport.

Le ministre de l'équipement pense qu'il convient de déterminer, sur ces bases, la meilleure utilisation de ces infrastructures dans l'intérêt des Parisiens et de l'ensemble des habitants de l'agglomération.

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir apporté la réponse que ne pouvait me faire M. Gaysot puisqu'il est en visite officielle en Inde. Ce que je voudrais vous dire, c'est que je ne suis pas, moi, dans la même position que lui. Vous vous souvenez de ce que l'on disait lors de certain débat au sein d'une grande formation politique: «Il y a le courant qui s'interroge». Il est bon de se poser des questions. Encore faut-il essayer d'apporter des réponses. Une étude est engagée. Dont acte. Mais quand verra-t-on la fin de ces travaux ? Quand aurons-nous des résultats ? Je sais que différentes hypothèses peuvent être envisagées et qu'il faut, en effet, se concerter. Mais il ne faut pas non plus que la concertation constitue une politique en soi, et un prétexte pour ne rien faire. On se concerte, on parle, on se parle, mais deux ans après on en est toujours au même point. Je n'insisterai pas sur la situation à Paris: pollution, encombrement de la circulation, manque d'espaces verts.

Toutes les hypothèses, intellectuellement, sont défendables. Mais il ne faut pas laisser, comme on le fait depuis trop longtemps, les habitants de Paris et des environs dans l'incertitude. Nous avons besoin, d'une part, de transports collectifs, et, d'autre part, d'espaces verts. Mais ce n'est pas la même chose et, contrairement à ce que j'ai entendu, je doute, très franchement, qu'il soit possible de concilier les deux.

Bien sûr, il y aura des aménagements, des embellissements. Parfait. Mais si l'on retient l'option transports collectifs, il est clair, comme il a été dit, que tout cela sera assez limité, compte tenu des tunnels et des difficultés de tous ordres. En revanche, le transport pourrait être très utile.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre délégué à la ville. Monsieur le député, vous venez de faire une nouvelle démonstration de votre connaissance des dossiers parisiens. La concertation dont j'ai parlé ne durera pas ad vitam aeternam, si vous me permettez l'expression. Dans le cadre de la négociation du contrat de plan Etat-région, nous serons rapidement fixés sur les intentions du Syndicat des transports parisiens et des différents organismes de transport, ce qui nous permettra, si l'hypothèse transport était retenue, de voir comment elle pourrait être financée et à quelle échéance.

Sur la question importante que vous posez, il nous sera donc possible d'éclairer bientôt le point de vue des uns et des autres.

Données clés

Auteur : [M. Georges Sarre](#)

Circonscription : Paris (6^e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 594

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1^{er} février 1999, page 511

Réponse publiée le : 3 février 1999, page 693

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 1^{er} février 1999