

Concernant l'**acheminement des matériels de transport urbain entre usine et réseau exploitant**, c'est en effet dommage que l'on recourt maintenant pratiquement exclusivement à la route : c'est le cas pour les "tram-trains" Dualis (un comble !) en cours de livraison sur la tangentielle nord, pour les tramways bien sûr, et pour des métros (par exemple les rames de la ligne 13 rénovées en province).

Il y a sans doute des raisons de disponibilité de sillons sur les lignes qui pourraient être utilisées, d'autant plus que ces convois n'y rouleraient qu'à vitesse réduite.

Comment arriveront les rames du GPE pour lesquelles la SGP vient d'émettre un appel d'offre ? On me dit que la "**voie Garonor**", entre le **triage du Bourget** (extrémité est) et le site de l'**ancienne usine Citroën d'Aulnay** (93), où doivent se situer des **ateliers du GPE**, serait utilisée ?

De mémoire, dans mes archives : quelques **photos** anciennes montrant l'acheminement d'Aytré (17) à Lyon de rames du métro sur pneus de cette ville, via le RFN après dépose des pneus, à la fin des années 1970, et une photo célèbre qui montre l'une des premières rames sur pneus de la ligne 1 du métro parisien, livrée dans les années 1960 aux ateliers RATP de Fontenay-sous-Bois (94) tirée par une loco vapeur SNCF (141 TB ?) sur le **raccordement toujours en service** entre la gare de Fontenay sur la ligne de la Bastille (aujourd'hui RER A) et ces ateliers.

Plus récent : une photo montrant l'arrivée des nouvelles rames MF77 livrées aux ateliers de Vaugirard dans les années 1980, via le raccordement entre la Petite Ceinture (Grenelle marchandises) et ces ateliers, en franchissant à niveau la rue Desnouette, la circulation automobile étant bloquée par des agents munis d'un drapeau rouge.

Raccordements RATP (ex-CMP, ex-Nord-Sud) - RFN :

1) **Ateliers de Charonne** (rue de Lagny, 20e) reliés (par PN sur la rue de Lagny, toujours en service) aux lignes **M1 et M2** (aujourd'hui M2 seulement), et à la **Petite Ceinture** via un raccordement en forte pente sur lequel le matériel circulait en étant retenu par câble et treuil ! C'est par ce raccordement historique que sont arrivées les premières voitures du métro parisien en 1900. Il a disparu vraisemblablement dans les années 1970 (de mémoire). On en voit encore la trace : pan de mur en béton plus récent, entre les murs de soutènement anciens en maçonnerie du remblai de la Ceinture, surplombant les ateliers de Charonne.

2) **Ateliers de Vaugirard** (15e) : reliés à la **Petite Ceinture** par le raccordement Desnouettes mentionné plus haut, franchissant à niveau sans barrières la rue Desnouettes. Il a servi à l'approvisionnement des deux lignes du Nord Sud, puis sous la RATP jusque dans les années 1980 au moins (?). Ce raccordement est aujourd'hui défermé. Ces ateliers sont reliés à la ligne **M12** (ancienne ligne A du Nord-Sud).

3) **Ateliers de la Villette** (19e) : c'est l'atelier RATP du service d'entretien des voies du métro. Il est relié au RFN par le moignon subsistant de l'ancienne **ligne de Pantin à La Plaine St Denis et aux Docks de St Ouen** (dont quelques centaines de mètres

ont mystérieusement disparu à l'ouest du canal St Denis alors que cette ligne aurait pu constituer une rocade bien utile de tram-train). Des trains SNCF viennent y livrer du ballast (estacade de déchargement de wagons-trémies par gravité) et des rails. Raccordement toujours en service. Ateliers reliés à la station Pte de la Villette de la ligne **M7**.

4) **Ateliers de Fontenay-sous-Bois** (94) : c'est un atelier de Grande Révision relié par un raccordement souterrain au terminus Château de Vincennes de la ligne **M1**, qui devrait être utilisé pour prolonger la ligne M1 à Fontenay. Le raccordement avec le RFN se situe entre ces ateliers et la gare RER de Fontenay sous Bois, ligne **RER A RATP**, ancienne ligne SNCF (ex-Cie des Ch. de fer de L'est) de la Bastille à Boissy St Léger jusqu'en 1969 (anciennement jusqu'à Brie Conte Robert et à Verneuil L'étang, sur la ligne de Troyes et Mulhouse).

5) **Ateliers de Massy** (91) : ces ateliers de la ligne de Sceaux, maintenant **RER B RATP**, sont reliés au réseau SNCF via une voie de raccordement avec les faisceaux de garage mitoyens situés le long de la Grande Ceinture. Il s'agit donc d'un raccordement à "gabarit RFN" (pour ne pas dire UIC 505-1, incertain).

6) **Sucy-Bonneuil** (94) : Une liaison ferrée existe entre les voies du **RER A RATP** (côté ouest de la ligne) et celles du **faisceau de garage SNCF**, près de l'embranchement SNCF vers le port fluvial de Bonneuil, entre la Marne et la station Sucy-Bonneuil du RER A. Ces voies SNCF sont reliées aux faisceaux d'échange de Valenton. Une voie de liaison a dû exister côté ouest de la ligne de la Bastille, avec les faisceaux de Valenton, immédiatement au sud de la gare de Sucy-Bonneuil, passant sous la ligne RER A vers Boissy.

J'espère n'avoir oublié personne !

N.B. : vous le savez peut-être déjà, une **enquête publique est en cours, du 3/10 au 21/10**, concernant **l'acquisition par la SGP d'emprises en tréfonds et en surface situées dans le 13e**, nécessaires à la réalisation du **prolongement sud de M14 à Orly**. L'occasion de regarder de près, dans les documents mis à disposition du public pendant cette EP, ce qui est prévu au **franchissement de M14 avec la Petite Ceinture**, sur le site de la **future station Maison Blanche de M14** : la récente "étude gabarit transport" de SNCF Réseau concernant la Petite Ceinture parle sur ce site d'une traversée souterraine de la Ceinture prévue pour "trains légers" ! S'agirait-il d'une restriction de la charge à l'essieu sur la Ceinture ?

Voir le dossier de l'EP en mairie du 13e ou demander au commissaire enquêteur. Je ne suis pas sûr d'avoir le temps.

Pierre B.