

les cahiers d'acteurs

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS



CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE DE PARIS

contacts

Chambre de Commerce
et d'Industrie de Paris (CCIP)
27, avenue de Friedland
75008 Paris

• Département Aménagement et
Environnement

DGAEI-DMC

Tél. : 01 55 65 74 03

Mail : cyeatman@ccip.fr

• Délégation de Paris
Département Développement
Territorial

Tél. : 01 53 40 46 57

e-mail : imaes@ccip.fr

• Délégation

de Seine-Saint-Denis

Tél. : 01 48 95 10 28

e-mail : aménagement93@ccip.fr

• Délégation du Val-de-Marne

Tél. : 01 49 56 57 06

e-mail : cfoymard@ccip.fr

• Délégation

des Hauts-de-Seine

Tél. : 01 46 14 26 40

e-mail : urba92@ccip.fr

La CCIP représente
plus de 310 000 entreprises.
Acteur économique essentiel de
la région-capitale,
elle mène ses actions
au travers de ses quatre
grandes missions : représenter,
accompagner, former
et développer l'attractivité
du territoire.

Conformément à ses missions de représentation des ressortissants de sa circonscription (Paris, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne), la CCIP est attentive à l'ensemble des facteurs qui concourent à l'amélioration à moyen et long terme de la situation économique des entreprises et au développement du territoire francilien.

● Le projet d'extension du T3 facilitera les déplacements en transport en commun et l'accessibilité de nombreux pôles économiques et commerciaux et de zones en développement. L'intérêt majeur du projet réside en l'interconnexion avec d'autres moyens de transport en commun desservant tant Paris que les départements de la première couronne. Les correspondances prévues participeront à l'optimisation des réseaux franciliens, devant ainsi créer un effet de maillage dynamisant, en particulier pour l'activité économique.

Toutefois, la CCIP émet certaines réserves quant au projet présenté : l'extension du T3 doit prendre en compte les effets sur le système global de transport de Paris et des villes limitrophes, les contraintes économiques auxquelles sont soumises les entreprises ainsi que celles se rapportant à leur fonctionnement quotidien, et ce, aussi bien dans le cadre de la réflexion générale sur le choix du tracé que lors du chantier lui-même.

De plus, la CCIP souhaite que les coûts de cette infrastructure soient mieux précisés, tant en termes d'investissement que de fonctionnement, afin de mieux mesurer son bilan financier et son incidence sur le financement global des transports en commun franciliens qu'il importe de considérer dans son ensemble. Si l'intérêt de renforcer les transports en rocade est manifeste, le projet de tramway ne pourra répondre que partiellement aux enjeux et ne doit pas obérer l'étude d'autres projets tels que le projet de métro en rocade en proche banlieue (encore connu sous le nom d'ORBITALE) dont le potentiel en matière de développement du territoire régional semble important.

Fort de l'expérience acquise, notamment par sa Délégation de Paris dans le cadre de la réalisation du Tramway sur les Maréchaux Sud (TMS), la CCIP se félicite que le projet d'extension soit cette fois-ci soumis au débat public et souhaite, à travers ce cahier d'acteur, exprimer le point de vue des entreprises afin que leurs attentes puissent être prises en compte.

cndp
Commission particulière
du débat public
Extension
du Tramway
à Paris

13

CAHIER

MÉDIACITÉ 04/2006



les cahiers d'acteurs

■ Le choix du tracé : analyse des variantes proposées du point de vue économique et social

● Analyse des trois variantes envisagées entre la Porte des Lilas et la Porte de la Villette

Le parcours sur le boulevard des Maréchaux (empruntant le boulevard Sérurier dès la porte des Lilas puis le boulevard Mac Donald) présente un intérêt certain en termes d'impact économique et social mais aussi au regard des futurs projets d'aménagement. Sur le tronçon compris entre la Porte des Lilas et la Porte de Pantin, le tracé empruntant le boulevard Sérurier se caractérise par une densité de population ainsi qu'une densité d'activités économiques et commerciales supérieures à celles observées au niveau des boulevards d'Algérie et d'Indochine. Sur le tronçon compris entre la Porte de Pantin et la Porte de la Villette, le boulevard Sérurier présente l'inconvénient de passer dans une zone peu résidentielle. Pour autant, la fréquentation du site de la Villette (10 millions de visiteurs/an), et la réalisation prochaine de deux projets d'aménagement d'envergure, Villette perspective (25 000 m²) et le Quart Nord-Est (près de 200 hectares), doivent être pris en compte dans le choix du tracé.

La 2^e variante, en limite de Pantin par la route des Petits Ponts, concerne un nombre important de riverains et d'emplois. La 3^e variante (à l'intérieur de Pantin) dessert plus de riverains et se caractérise par une densité plus grande d'activités économiques et commerciales. De plus, avec la réalisation du projet immobilier de bureaux sur la ZAC des Grands Moulins, le potentiel de voyageurs sur ce secteur ira en grandissant. Cependant, il faut aussi prendre en considération le temps de parcours, plus long et plus coûteux, et les difficultés techniques (reconstruction du pont au-dessus du canal de l'Ourcq, etc.). Il conviendra de mesurer le trafic réel pouvant utiliser ce mode de transport, compte tenu des dessertes déjà existantes pour le centre-ville de Pantin.

● Analyse d'une proposition supplémentaire : prolongement jusqu'à la porte de Clichy

Le projet s'arrête actuellement à la porte de La Chapelle. Cependant, une extension jusqu'à la porte de Clichy apparaît particulièrement intéressante pour le renforcement de pôles économiques et urbains d'envergure, la desserte de la Plaine Saint-Denis (connexion avec la ligne 13 du métro) et Saint-Ouen (qui accueille les Pucés et ses 5 millions de visiteurs par an), des sites d'activités et de nombreux projets d'aménagement (ZAC Victor Hugo, site des Docks à Saint-Ouen, etc.). Son opportunité mériterait d'être étudiée en intégrant les difficultés de circulation liées au franchissement de la Porte de la Chapelle.

● Analyse des deux variantes envisagées à l'ouest

Au vu de la décision du Comité International Olympique de confier l'organisation des Jeux de 2012 à Londres, la Ville de Paris et la Région ont reporté à un terme non défini l'extension à l'ouest du tramway T3. Cette extension pourrait permettre la desserte d'un nombre significatif d'entreprises et d'équipements notamment sportifs, le second tracé semblant le plus pertinent, mais il convient effectivement de bien mesurer son opportunité en liaison avec les autres projets d'aménagements tels que le projet de tramway Meudon-Boulogne-Saint-Cloud.

● Localisation des stations

Il est nécessaire de définir des critères objectifs dans la localisation des stations. À cette fin, une information plus fine sur les flux concernés par le projet (type de clientèle, motifs de déplacement...) pourrait être pertinente. Une concertation sur le terrain pourrait être engagée avec les acteurs économiques locaux.

■ Le bilan financier : nécessité de mieux évaluer les coûts globaux de l'infrastructure et sa rentabilité

Il est indispensable que soient mieux précisés les coûts de l'infrastructure, particulièrement en termes de coût de fonctionnement. Dans le choix de nouvelles infrastructures, il est nécessaire de pouvoir mesurer leur incidence sur le financement global des transports en commun francilien dont il est important de pouvoir mesurer l'évolution à moyen et long terme.

Il est indiqué, dans le dossier du débat public, que « la rentabilité économique du projet d'extension (...) ne pourra être déterminée qu'une fois le tracé et l'emplacement des stations, la restructuration du réseau d'autobus, le site du garage de maintenance connus ». Il semble nécessaire de pouvoir disposer d'éléments plus précis sur la rentabilité et le bilan économique et financier des différentes options pour pouvoir valider l'intérêt d'une telle infrastructure et arrêter le choix final du tracé.



CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS

La prise en compte des problèmes d'accessibilité

Conséquences sur la circulation automobile

- Il faut limiter au maximum les effets de coupure qui seront créés aux entrées de Paris, en raison de la priorité aux feux donnée aux rames du tramway à chaque carrefour (toutes les 4 minutes aux heures de pointe). Ces effets sont susceptibles d'entraîner une réduction notable du temps de passage autorisé pour les circulations Paris - banlieue, de l'ordre de 20 %, et il importe de connaître quelles mesures seront prises pour compenser cette diminution (par exemple, augmenter l'efficacité des carrefours).
- Le dossier du débat public indique que le projet entraînera une réduction de capacité de 25 % des boulevards des Maréchaux soit 5 % du trafic en plus sur le périphérique. Ce chiffre semble sous-évalué. Le report de trafic sur le périphérique et les voies du réseau secondaire en proche couronne risque d'être important, ce qui pourrait accroître la congestion automobile. La disparition des voies de circulation sur les boulevards des Maréchaux créera nécessairement des points de tension sur ces axes. Il est indispensable d'étudier le moyen d'y remédier et d'approfondir les études d'impact sur la circulation automobile radiale et de rocade.
- Par ailleurs, il semble nécessaire de mieux évaluer les conséquences de l'infrastructure sur la circulation des taxis. La proposition du syndicat des centraux radio-taxi de mettre en place une commission d'évaluation pour l'usage par le taxi des infrastructures tramway, chargée d'identifier et de mesurer les impacts de la mixité sur le projet de tramway, doit permettre de proposer une solution adaptée.

Stationnement et livraisons

La bonne gestion du stationnement et des livraisons constitue une des conditions essentielles de réussite du projet afin de permettre un bon fonctionnement des commerces et entreprises situés à proximité des Maréchaux. La CCIP a déjà souligné le fait que la politique visant à la réduction de l'usage de l'automobile dans la capitale influence fortement les conditions d'acheminement et de livraison des entreprises parisiennes. Afin de mettre en œuvre un dispositif approprié, le débat pourrait être enrichi par un bilan sur les espaces de livraisons installés, à titre expérimental, notamment à Bordeaux (Espace de Livraison de Proximité) et à Paris, place de la Concorde (Espace de Livraison Urbaine).

L'accompagnement des entreprises avant et pendant le chantier

Nombre de commerces et services de proximité (locaux vacants exclus) susceptibles d'être impactés par les travaux dans le cadre du prolongement du T3

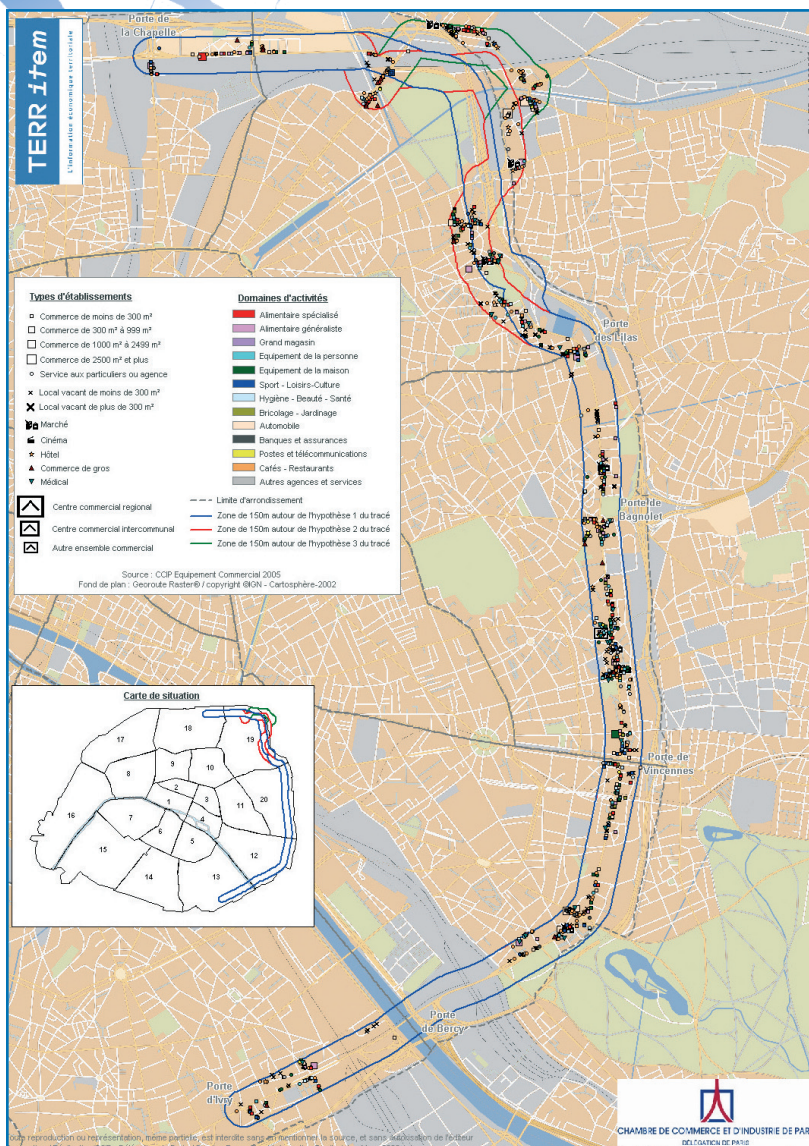
	Total		Département 75		Département 93	
	50 m	150 m	50 m	150 m	50 m	150 m
• Extension Est Hypothèse 1	422	731	422	731	0	0
• Extension Est Hypothèse 2	489	839	484	820	5	19
• Extension Est Hypothèse 3	529	927	486	820	43	107
• Extension Ouest Nord	101	245	101	245		
• Extension Ouest Sud	217	414	217	414		

Source : TERRitem Équipement commercial 2005

Nombre d'établissements (tous secteurs confondus) susceptibles d'être impactés par les travaux dans le cadre du prolongement du T3

	Total		Département 75		Département 93	
	50 m	150 m	50 m	150 m	50 m	150 m
• Extension Est Hypothèse 1	2 287	4 280	2 287	4 278	0	2
• Extension Est Hypothèse 2	2 025	5 217	2 002	4 979	23	238
• Extension Est Hypothèse 3	2 164	5 535	2 010	4 977	154	558
• Extension Ouest Nord	701	1 462	701	1 462		
• Extension Ouest Sud	702	2 053	702	2 053		

Source : INSEE Fichier SIRENE 01/01/2005



Équipement commercial de l'extension Est du T3

● **Avant les travaux : une information complète, une concertation réussie, une bonne sensibilisation des acteurs économiques à l'impact du chantier.**

• Les commerces et les activités de proximité situés dans le corridor du tramway ont besoin d'une information précise et continue sur les évolutions du projet d'extension et son calendrier.

• La CCIP souligne la nécessité d'une concertation continue avec les représentants locaux des acteurs économiques que sont notamment les associations de commerçants. Il est, en particulier, nécessaire de prendre en compte en amont la problématique de déplacement des marchés.

• Enfin, les dirigeants d'entreprise doivent être sensibilisés à l'impact des futurs travaux sur leur propre activité. Il faut notamment les inciter à développer une comptabilité adaptée.

● **Pendant les travaux : La nécessité de prendre en compte la question des livraisons et de prévoir une indemnisation des entreprises et commerces ayant subi un préjudice économique du fait des travaux.**

• Une réflexion doit être menée sur la mise en place d'un dispositif de livraison adapté à la période de travaux en tirant les enseignements des enquêtes déjà menées par la CCIP-délégation de Paris auprès des établissements implantés le long du tracé du TMS.

• Les résultats de la 5^e vague d'enquête de la CCIP-délégation de Paris (novembre 2005) sur l'évolution du chiffre d'affaires dans le cadre

des travaux du TMS mettent en évidence l'impact négatif du chantier du tramway sur l'activité économique des commerces et activités de proximité des boulevard des Maréchaux Sud. Il est donc justifié de mettre en œuvre un dispositif d'indemnisation approprié. La CCIP demande que le dispositif d'indemnisation institué dans le cadre des travaux des Maréchaux Sud soit étendu aux extensions Est et Ouest du T3. Des aménagements doivent cependant être apportés. En particulier, le dispositif doit d'office adopter une approche souple concernant l'application des critères jurisprudentiels ouvrant droit à indemnisation. Par ailleurs, il est nécessaire de remédier à l'insuffisante prise en compte des commerces non sédentaires, eu égard au nombre de marchés présents sur les tracés envisagés.