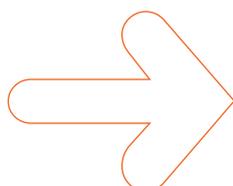


# RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE AU CAHIER D'ACTEURS N°1

## DE L'ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE LA PETITE CEINTURE DE PARIS ET DE SON RÉSEAU FERRÉ



L'association propose d'utiliser la Petite Ceinture Ferroviaire pour accueillir le tramway. La maîtrise d'ouvrage considère qu'il s'agirait là d'un autre projet que celui qui est soumis au débat public, répondant moins bien aux objectifs d'amélioration des déplacements des personnes en rocade de Paris et des communes voisines. L'extension du tramway T3 sur les boulevards des Maréchaux permet également de desservir au mieux les importants périmètres en développement situés de part et d'autre du boulevard périphérique (projets au niveau de la Porte des Lilas, GPRU, Paris Nord Est, projets d'urbanisation de Montreuil et de Pantin...). Cette note vise à apporter des précisions aux éléments de ce cahier d'acteurs et à démontrer la bonne adaptation du projet proposé aux objectifs qui sont les siens.

En premier point la maîtrise d'ouvrage rappelle les objectifs du projet :

### 1] CRÉER UN SERVICE DE TRANSPORTS PUBLIC EN COMMUN À DIMENSION RÉGIONALE

La réalisation du tramway en rocade de Paris est spécifiquement conçue pour faciliter l'utilisation du réseau francilien de transports en commun. 35 millions de déplacements s'effectuent chaque jour en Île-de-France dont 2/3 concernent la banlieue. Le premier tronçon du tramway T3 en cours de réalisation sur les boulevards des Maréchaux Sud sera emprunté par 100 000 usagers chaque jour grâce à une forte intermodalité avec les lignes de banlieue. Avec l'extension, 300 000 usagers seront transportés, dont 60 % des utilisateurs auront pour origine ou destination une commune riveraine.

Cette ligne en rocade est conçue pour compléter le réseau de transports collectifs existants, organisé pour l'essentiel en radiales. En effet, si le réseau des transports publics franciliens est l'un des plus complets dans l'hyper centre par rapport aux métropoles comparables, il offre une desserte plus faiblement maillée dans le reste de l'agglomération. Il est donc indispensable de pallier cette difficulté en complétant le réseau existant et de pouvoir ainsi desservir les usagers des communes riveraines et de la périphérie de Paris tout en assurant une véritable intermodalité.

L'emplacement des stations est étudié pour faciliter les correspondances avec les lignes radiales de transport collectif : tramways, métros, RER et bus, en particulier les lignes de bus Paris/banlieue et lignes Mobilien (bus en site propre avec fréquence et vitesse commerciale élevées). De nombreuses stations du tramway correspondront aux grands pôles d'attraction comme les portes de Paris où convergent les autres modes de transport public. Par exemple, du Pont du Garigliano à la Porte de La Chapelle, le tramway sera connecté à 17 lignes de métro et de RER, 22 lignes Mobilien, 22 lignes de bus parisiens et 31 lignes de bus de

banlieue. Le réseau de bus sera adapté pour optimiser les correspondances avec le tramway. Des études sont d'ailleurs en cours pour prolonger certaines lignes de bus de banlieue à l'intérieur de Paris et certaines lignes parisiennes vers les communes limitrophes. Enfin, les grands pôles d'échanges de transports collectifs seront réaménagés pour faciliter les correspondances entre bus, métro et tramway.

## 2] UN PROJET DE TRANSPORT QUI S'ACCOMPAGNE DE REQUALIFICATION URBAINE

Les questions de transport, les questions urbaines et les questions de qualité de vie sont étroitement liées. Elles doivent ici être réfléchies globalement dans un cadre concerté avec les communes limitrophes au sein de l'agglomération. L'extension du tramway à l'Est et au Nord de Paris est d'ailleurs l'un des éléments constitutifs du Plan Local d'Urbanisme de Paris, et son principe est affirmé dans son document d'orientations générales, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

De manière plus précise, les quartiers qui bordent les boulevards des Maréchaux, jusqu'au boulevard périphérique, sont constitués de deux types de territoires appelés à d'importants développements :

- des quartiers nouveaux dont certains recevront des aménagements de grande ampleur. Il en est ainsi de Paris Rive Gauche où la mixité des fonctions urbaines s'affirme fortement, avec un pôle d'emplois important, un grand espace universitaire et de nombreux logements. La desserte de cette opération doit être améliorée au sud particulièrement en rocade vers les autres quartiers de Paris. D'autres territoires qui seront desservis par le tramway vont connaître des évolutions similaires, comme la Porte des Lilas (qui offrira sur la couverture du boulevard périphérique, 70 000 m<sup>2</sup> dédiés à l'emploi et 20 000 m<sup>2</sup> de logements) et Paris Nord Est (le plus vaste projet urbain du territoire parisien) ;
- des quartiers existants où les habitants sont confrontés à des difficultés sociales et économiques et pouvant relever de dispositifs de la politique de la Ville (GPRU) : des logements souvent à l'écart des secteurs attractifs et soumis aux nuisances, des taux de chômage élevés, avec parfois des poches de précarité et de pauvreté. La politique de la municipalité est de faire en sorte que ces quartiers puissent bénéficier de la même qualité que celle que l'on peut retrouver dans d'autres quartiers parisiens. Leur désenclavement, l'amélioration de leurs relations avec le reste de Paris et de l'agglomération est un objectif majeur.

Il convient d'ajouter qu'au-delà du boulevard périphérique, d'Ivry jusqu'à la Plaine Saint-Denis, en passant par des communes comme Ivry, Montreuil, Bagnolet, Les Lilas Aubervilliers ou Saint-Denis, des projets urbains importants se développent également, tels que les ZAC de Montreuil (200 000 m<sup>2</sup> de logements et de services ainsi que 250 000 m<sup>2</sup> de bureaux). L'extension du tramway sur les Maréchaux à l'Est et au Nord de Paris, par sa proximité, mais aussi grâce aux multiples possibilités de connexion avec les lignes radiales, contribuera à l'amélioration du maillage et de la desserte de ces territoires.

### 3] UNE PROPOSITION ALTERNATIVE DE TRAMWAY SUR LA PETITE CEINTURE

L'association considère que la mise en service d'un tramway sur la petite ceinture offrirait une capacité mieux adaptée, une vitesse plus grande et une desserte de meilleure qualité. La maîtrise d'ouvrage conteste ces affirmations et est en mesure de démontrer que le choix de l'extension du tramway T3 sur les boulevards des Maréchaux est celui qui répond le mieux aux objectifs présentés précédemment.

Comme cela vient d'être expliqué, les quartiers situés de part et d'autre du boulevard périphérique connaissent un développement accéléré. Or la Petite Ceinture, qui s'éloigne de la limite de Paris dans les 19<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> arrondissements, dessert beaucoup moins bien ces territoires en développement qu'un tramway sur les boulevards des Maréchaux. Enfin, un tramway sur la petite ceinture ne permettrait pas de desservir les communes limitrophes, dont les besoins de desserte sont considérables. De plus, les correspondances seraient moins bien assurées avec les autres transports collectifs aux portes de Paris (métro, bus de banlieue et Mobilien de banlieue).

La vitesse du tramway sur les boulevards des Maréchaux dépendra du nombre des stations et du tracé retenu à l'issue du débat public. Il n'est donc pas possible de l'estimer précisément à ce stade du projet puisqu'un certain nombre d'options (variantes de tracé, implantation de la plate-forme, stations) ne sont toujours pas arrêtées. La vitesse recherchée est de 20 km/h, ce qui représente par rapport à l'actuel bus PC, qui circule à une vitesse commerciale de 15 km/h, un véritable progrès. Un tramway sur la Petite Ceinture Ferroviaire irait incontestablement plus vite. Ce gain de vitesse serait dû au nombre inférieur de stations par rapport au tracé sur les boulevards des Maréchaux et donc à une desserte de proximité de moindre qualité. Compte tenu des difficultés d'insertion des stations (dénivelés importants, parfois en surplomb, parfois en souterrain, circulation dans les stations nécessitant l'implantation d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs...), de la faiblesse de l'interconnexion avec la banlieue (et notamment les bus de banlieue), il n'est pas certain que les voyageurs auraient de réels gains de temps in fine.

Outre la remise en état de la plate-forme et des ouvrages d'art (tunnels, viaducs), l'insertion d'une ligne de tramway sur la petite ceinture ferroviaire nécessiterait la mise en accessibilité des stations pour les Personnes à Mobilité Réduite, la mise aux normes de sécurité incendie pour les parties souterraines et la création d'accès pompiers aux tunnels. Tous ces aménagements, complexes au plan technique, génèreraient qui plus est des coûts importants.

Enfin, le tramway sur les Maréchaux a été retenu parce qu'il apportait la juste réponse à la demande, estimée à 3 800 personnes à l'heure de pointe sur le tronçon le plus chargé. En effet, avec une offre de 4 500 places, il conserve une réserve de capacité de 16 % qui permet d'absorber les évolutions à l'avenir.

En comparaison avec les modes de transport bus et métro, les points suivants sont précisés :

- la ligne de bus PC a atteint sa limite de capacité et d'évolution. Le trafic journalier de la ligne PC 2, atteint 50 000 personnes/jour. À l'heure de pointe la plus chargée, entre 8 h et 9 h, on compte 4 900 personnes. Et la charge maximale sur le tronçon le plus chargé est de 1 400 voyageurs soit un taux de charge de 123 %, la capacité du bus PC étant limitée du fait notamment du nombre réduit de passagers transportés par véhicule (100 personnes maximum). Une augmentation de la fréquence a révélé son inefficacité : expérimentée lors de l'enquête publique pour le premier tronçon du tramway, elle aboutissait à la formation de "trains d'autobus", du fait des encombrements notamment ;

- le métro aurait été un mode surdimensionné et trop onéreux. Le mode métro présente de nombreux atouts : vitesse, capacité, régularité, mais il serait surdimensionné par rapport aux besoins identifiés pour les déplacements en rocade de Paris (estimés à 3 800 personnes/heure). Sa capacité de 18 000 personnes/heure leur est presque cinq fois supérieure. En outre, le coût de réalisation d'un métro est trois fois supérieur à celui d'un tramway et le chantier est plus long. Enfin, les moyens de transport de surface ont la préférence des usagers lorsque leur régularité et leur vitesse commerciale sont satisfaisantes.

Le nombre d'usagers attendus est difficile à estimer tant que n'ont pas été définies précisément les localisations des stations. Il est prévisible qu'un tramway sur la Petite Ceinture Ferroviaire attirerait beaucoup d'usagers, au même titre qu'un RER. Il ne s'agit pour autant pas des mêmes usagers que ceux qui utilisent un transport urbain alliant la dimension régionale et la desserte de proximité, comme dans le cas du tramway sur les boulevards des Maréchaux.

## CONCLUSION



**En conclusion, la maîtrise d'ouvrage considère que le tramway sur les boulevards des Maréchaux pour lequel les emprises sont disponibles sans attendre, à la différence de la Petite Ceinture, propriété de RFF qui a d'autres projets à son égard, répond le mieux aux besoins identifiés d'amélioration des déplacements en rocade de Paris et des communes limitrophes.**

**La proposition de l'association "Pour la sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et son réseau ferré", correspond à un autre projet de nature différente. La maîtrise d'ouvrage considère que ces deux projets ne doivent pas être opposés, mais qu'il convient de réaliser en priorité celui qui répond le mieux aux besoins et dont la faisabilité est avérée.**