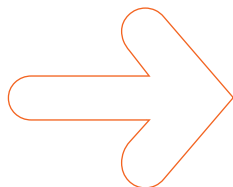


RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

AU CAHIER D'ACTEURS N°13

DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS



La CCIP se déclare favorable au projet d'extension du tramway T3 car il facilitera les déplacements en transport en commun et l'accessibilité de nombreux pôles économiques et commerciaux et zones en développement. La CCIP insiste sur la capacité du tramway à permettre l'interconnexion avec d'autres moyens de transport en commun desservant tant Paris que les départements de la première couronne, et à créer un effet de maillage dynamisant en particulier pour l'activité économique.

La maîtrise d'ouvrage souhaite tout d'abord répreciser le déroulement du projet et les grandes étapes de validation d'ici à sa réalisation.

Le débat public en cours porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet et se déroulera jusqu'au 15 mai 2006. En juin 2006, la CPDP et la CNDP établiront le compte-rendu et le bilan du débat public, et le transmettront au STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France, l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Île-de-France) qui délibérera sur les suites à donner au projet dans un délai de 3 mois. Si le STIF décide la poursuite du projet, un Schéma de principe sera élaboré, qui sera soumis à enquête publique fin 2007, soit près d'un an après la mise en service du premier tronçon, sachant que la décision engageant la réalisation de l'extension (approbation par le STIF de l'avant-projet et du plan de financement) n'advient pas avant 2008. C'est donc avec un recul suffisant sur la mise en service du premier tronçon au Sud que les décisions seront adoptées et les travaux engagés sur l'extension.

1] LES VARIANTES DE TRACÉS ET LE NOMBRE ET LA LOCALISATION DES STATIONS PROPOSÉS

La CCIP analyse les différentes options de tracé au vu du trafic et de la desserte du tramway. Il s'agit en effet de critères primordiaux dans l'élaboration du projet. Elle souhaite un prolongement de la ligne au delà de la porte de la Chapelle, jusqu'à la porte de Clichy au regard notamment du renforcement indispensable des pôles économiques et urbains d'envergure, de la desserte nécessaire de la Plaine Saint Denis et de Saint Ouen. Le STIF se déterminera après le débat sur les suites à apporter au projet qui pourraient, le cas échéant, comprendre des études sur un prolongement éventuel après analyse du maillage, du coût et de l'impact sur l'exploitation du tramway.

2] LA RENTABILITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PROJET

La maîtrise d'ouvrage a transmis les chiffres connus à ce stade des études. Ils ne pourront être précisés que lorsque le STIF se sera déterminé sur la suite du projet à l'issue du débat public et notamment sur le tracé, le nombre de stations et leur implantation. Les coûts d'investissement du projet d'extension du tramway s'élèvent à 681,5 M€ et sont répartis de la manière suivante :

	Extension Est	Extension Ouest	Est + Ouest
Travaux	497 M€	58 M€	555 M€
Matériel roulant	58 M€	10 M€	68 M€
Requalification urbaine	50 M€	8,5 M€	58,5 M€
TOTAL	605 M€	76,5 M€	681,5 M€

Il s'agit d'ordres de grandeur : le coût exact dépendra de nombreux paramètres techniques qui ne sont pas encore figés (tracé, nombre de stations, implantation de la plate-forme et de l'atelier-garage).

Il est possible d'affirmer dès à présent que la valeur socio-économique du tramway sera élevée. Elle a été estimée selon les critères établis par le Commissariat Général au Plan, en prenant en compte des facteurs tels que le coût d'exploitation, le gain de temps pour les usagers des transports, l'amélioration de la desserte de quartiers enclavés, les économies d'énergie ou la réduction de la pollution atmosphérique. Au regard de ces critères, la rentabilité du projet de tramway en rocade des boulevards des Maréchaux au sud actuellement en travaux est de 16,4 %, soit plus du double du ratio minimal de rentabilité d'un projet public estimé intéressant par le Commissariat Général au Plan (8 %). Son bénéfice actualisé au taux de 8 % s'élève à 337 M€ (calculé sur une vingtaine d'années). Le calcul de la rentabilité socio-économique de l'extension projetée dépend de nombreux paramètres (kilomètres parcourus, nombre de stations...) et ne pourra être évalué qu'une fois le projet plus avancé.

3] LA PRISE EN COMPTE DES PROBLÈMES D'ACCESSIBILITÉ

Le tramway n'entraînera pas d'effets de coupure urbaine. A contrario, le tramway et les aménagements qui lui sont liés vont permettre un travail de couture entre Paris et la proche couronne. L'histoire des Maréchaux a peu à peu généré un espace déshumanisé, pollué et occupé par la voiture qui a créé une coupure forte entre Paris et sa banlieue. En améliorant la desserte locale, en embellissant le cadre de vie des boulevards, la sécurité des déplacements et en facilitant la vie quotidienne, les travaux réalisés réduiront cet effet de coupure. Rénovées, les grandes portes de Paris réaliseront une transition harmonieuse entre Paris et ses communes limitrophes. Elles comporteront de nombreux cheminements piétons sécurisés ainsi que des pistes cyclables. Les façades des immeubles qui les bordent seront rénovées. La végétation sera densifiée. Enfin, les liaisons seront facilitées entre Paris et les communes voisines, grâce notamment à la simplification des correspondances entre transports collectifs et au renforcement des lignes de bus.

S'agissant des aspects liés à la circulation automobile, la maîtrise d'ouvrage rappelle que celle-ci a diminué de 14 % dans Paris de 2001 à 2005. Des simulations ont évalué la situation du trafic automobile en 2012. Elles ont été réalisées à l'heure de pointe du matin qui correspond au pic de circulation. Des études complémentaires sont en cours en fonction des hypothèses de tracé et du positionnement de la plate-forme.

Les hypothèses d'évolution de la circulation automobile entre 2004 et 2012 intègrent les aménagements de voirie, la modification du comportement des automobilistes et les reports modaux. Elles évaluent la baisse de trafic à 10 % dans Paris intra-muros et à 5 % entre Paris et la Petite Couronne.

La réalisation du tramway réduira sensiblement la circulation automobile sur les boulevards des Maréchaux. Dans l'hypothèse de leur aménagement à 2x2 voies de circulation (1 400 véhicules/heure), le trafic sera réduit de 30 %. Dans l'hypothèse de leur aménagement à 3 voies de circulation (1 100 véhicules/heure), le trafic sera réduit de 50 %.

Le boulevard périphérique absorbera le trafic évincé des boulevards des Maréchaux par l'arrivée du tramway. Une diminution de la circulation de 10 % du trafic sur les Maréchaux correspond à un surcroît de circulation inférieur à 2 % sur le périphérique (qui avec 2x4 voies de circulation a une capacité de 80 000 véhicules/jour). La capacité d'absorption du périphérique fait que les voies de desserte parisienne et de la petite couronne ne connaîtront pas d'évolution sensible du trafic. Les voies peu empruntées resteront fluides, les voies fortement occupées le resteront.

Il ne se formera pas de barrière entre Paris et la Petite Couronne. En effet, seuls 30 % des véhicules qui aboutissent aux portes de Paris entrent dans la capitale, les autres

empruntant le périphérique. L'implantation du tramway sur les boulevards des Maréchaux n'empêchera pas les véhicules arrivant des communes riveraines d'entrer dans Paris.

S'agissant des taxis, la Ville de Paris est très attachée à leur développement et à l'amélioration de leur qualité de service, car ils complètent l'offre de transport public. Actuellement, il existe 15 300 taxis dans l'agglomération et 450 stations et 3 618 places jalonnent la capitale. 191 km de couloirs bus sont ouverts aux taxis et de nombreux projets de nouveaux couloirs sont en cours en particulier dans le cadre du programme régional Mobilien. Ces aménagements permettent une circulation facilitée pour les taxis, et contribuent donc à leur attractivité.

De plus une attention particulière est portée par la Ville de Paris sur les améliorations en faveur du fonctionnement des taxis, et notamment dans le cadre du Plan de Déplacement de Paris :

- réorganisation des stations dans un objectif d'amélioration de la lisibilité pour les usagers ;
- création d'un numéro d'appel unique en station ;
- formation du chauffeur aux langues étrangères pour l'accueil des touristes et visiteurs étrangers ;
- meilleure identification des taxis par une enseigne lumineuse "parisienne" ;
- subventions d'équipement pour une accessibilité des véhicules aux PMR.

D'autres réflexions pour améliorer la disponibilité des taxis sont menées, telles que :

- augmentation du nombre de licences, en proportion du déplacement du tourisme parisien, 100 licences nouvelles en 2004 et en 2005 ;
- réduction des temps de parcours entre les aéroports et Paris, grâce à une voie qui serait dédiée aux taxis sur le boulevard périphérique et les autoroutes menant aux aéroports ;
- amélioration de la circulation des bus et taxis dans le cadre de la mise aux normes Mobilien à des lignes 60, 62, et 26, qui constituent une rocade parallèle aux boulevards des Maréchaux ;
- modification de la tarification en vue d'une amélioration de la disponibilité des taxis dans Paris aux heures où la demande est forte.

L'ensemble de ces démarches, menées en concertation avec la profession, permettront des améliorations sensibles de l'attractivité des taxis.

4] STATIONNEMENT ET LIVRAISONS

Avec la mise en place du tramway, le stationnement sera réorganisé conformément à la politique parisienne dans ce domaine. Celle-ci vise à :

- faciliter le stationnement à faible coût pour les résidents ;
- encourager une réduction de l'usage de l'automobile par une politique tarifaire avantageuse dans les parkings publics pour les résidents ;
- dissuader le stationnement sur le lieu de travail et inciter à la réalisation de plans de déplacements d'entreprises ;
- permettre le stationnement de courte durée nécessaire à la vie économique, aux démarches et aux achats ;
- lutter contre le stationnement des voitures "ventouses" dans les quartiers périphériques de Paris par la transformation des dernières places gratuites en place de stationnement résidentiel ;
- faciliter l'arrêt pour livraison et autres services à domicile.

Le nombre de places de stationnement en surface variera selon le choix d'implantation de la plate-forme du tramway. Les livraisons seront quant à elles facilitées. Ainsi, des places de livraison seront aménagées à moins de 50 m de chaque commerce.

Le stationnement dans les parkings souterrains sera encouragé. En périphérie, sur le tracé Est, les parkings publics offrent 3 384 places dont près du quart sont vacantes.

Mais leur fréquentation est extrêmement variable. Seuls trois d'entre eux fonctionnent malgré des inconvénients avérés (Porte de La Chapelle, Porte de La Villette et Porte de Pantin), les autres souffrant d'un éloignement des stations de métro, de vétusté ou d'accès piétonniers difficiles. Une politique de relance de ces parcs (qui offrent 110 000 places dans la Région) est actuellement menée par le STIF afin d'inciter les automobilistes franciliens à y garer leur véhicule et d'y permettre le stationnement résidentiel. Des mesures incitatives sont aussi prévues telles que la mise en place d'une signalétique spécifique, l'amélioration de l'information et des cheminements piétons jusqu'aux stations de métro, une tarification plus adaptée, l'amélioration du service et l'extension des parcs existants voire la construction de nouveaux parcs.

Pour les livraisons, une réflexion sera engagée, notamment pour ce qui concerne la période du chantier, à laquelle sera associée la CCIP.

5] LES ACCOMPAGNEMENTS MIS EN PLACE PENDANT LE CHANTIER

La CCIP souligne le nombre important de commerces situés sur les Maréchaux. Grâce à la réalisation du tramway sur les Maréchaux, la Ville de Paris entend améliorer le cadre de vie et permettre ainsi leur développement, car les commerces sont une composante essentielle de la qualité de vie à Paris et du dynamisme de la Ville.

La maîtrise d'ouvrage est consciente des difficultés qui pourront être générées par la période du chantier. Une évaluation des dispositifs mis en place sur le tronçon Sud sera réalisée et la Ville de Paris analysera avec la CCIP les éventuelles améliorations à proposer. Pour mémoire, les dispositifs suivants ont été mis en place sur le Sud :

- une signalétique dédiée ;
- une information permanente sur les travaux ;
- des livraisons assurées pendant toute la durée du chantier, des aires de livraison seront créées ;
- des dédommagements des commerçants pour les difficultés encourues.

Une commission de règlement amiable des dommages de travaux publics sera mise en place afin de réduire les délais d'indemnisation et d'éviter les frais juridiques, sur le modèle du premier tronçon du tramway T3 avec une adaptation au contexte. La maîtrise d'ouvrage précise qu'à la date du 30 avril 2006, la Commission de règlement amiable mise en place dans le cadre du tramway des Maréchaux Sud a reçu 89 demandes d'indemnisation des professionnels riverains. Parmi les 83 dossiers examinés, 57 ont été jugées recevables dont 27 ont déjà fait l'objet d'une proposition d'indemnisation, le montant des indemnisations s'établissant entre 1 000 et 20 000 €.

CONCLUSION

Tout sera fait pour que les commerçants et les riverains soient pénalisés le moins possible par la période du chantier.

Les commerces bénéficieront d'une fréquentation accrue grâce au tramway et les employeurs d'une déserte améliorée. La mise en place du tramway s'associe à un projet d'aménagement paysager et urbain qui vise à développer les activités économiques, culturelles et sportives dans les quartiers riverains et à faire des boulevards des Maréchaux un véritable espace de vie. Le respect du principe d'accessibilité pour tous, enjeu majeur du projet, favorisera aussi la venue de nouveaux clients. À titre d'exemple, depuis la mise en service du tramway à Montpellier, les restaurateurs ont vu leur nombre de couverts augmenter d'environ 18 % et les fonds de commerce se sont valorisés de 30 % en moyenne.

La CCIP sera bien entendu consultée à tous les stades du projet et trouvera à cette occasion la possibilité de faire part de ses propositions.

