

Contribution au débat sur l'extension du tramway à Paris

L'arrivée possible du tramway dans l'est parisien même si elle génère de l'inquiétude légitime concernant la réalisation des travaux est vécue globalement comme une opération positive.

Elle s'inscrit dans la suite logique de l'ouverture du tronçon sud qui confirmera son efficacité par l'allongement de son trajet.

Le tramway permettra aux Parisiens et aux voisins de la banlieue :

- de circuler plus rapidement
- de rentrer facilement en connexion avec les autres modalités de transport dont le métro bien sûr
- d'accéder à un moyen de transport propre et moderne comme en sont dotées les autres grandes villes européennes

La mise en circulation d'un tram sur la petite ceinture serait effrayante pour les riverains dont tout le monde sait que leurs façades et fenêtres sont collées aux rails.

Par ailleurs, les ponts sont actuellement en dentelle et les tunnels à peu près dans le même état en particulier sous le Père-Lachaise.

Enfin cette infrastructure étant très "âgée", elle ne connecte plus avec les stations de métro.

Concernant le tronçon situé entre la porte de Montreuil et le porte de Bagnolet, plusieurs éléments sont à prendre en compte pour définir les aménagements futurs liés au tram.

Cette partie de l'est parisien connaît et connaîtra dans les prochaines années des changements architecturaux dus en particulier au grand projet de renouvellement urbain.

Voici deux éléments déterminants :

- **le développement économique de la zone** : cela signifie que des zones de développement économique en particulier sur les communes de Montreuil et de Bagnolet (le long du périphérique) sont en train de s'agrandir. Elles engendrent un flux de plus en plus important de voyageurs qui viennent y travailler. Par ailleurs, les grandes surfaces situées aux deux portes de Paris, ainsi que les hôtels (qui permettent des connexions rapides soit avec l'aéroport de Roissy, soit avec le centre d'exposition de Villepinte) et la présence du marché aux Puces chaque fin de semaine génèrent des flux de visites conséquents dans la zone.

- **la densité exceptionnelle de population** : le quartier Saint Blaise, situé de l'autre côté du boulevard Davout est quant-à-lui réputé pour sa densité humaine. C'est l'un des espaces les plus denses d'Europe. Au cœur du quartier dans le cadre du GPRU, un axe est prévu pour relier le centre de la zone à l'arrêt du tramway. Cette voie, dont le statut n'est pas encore défini, est présentée comme un mode de désenclavement du quartier pour accéder au T3. Elle accèderait au boulevard entre la rue Vitruve et le rue Saint Blaise.

Concernant l'espacement des stations et au regard des points pré-cités, le principe de 2 arrêts entre les portes de Montreuil et de Bagnolet semble raisonnable si l'on veut desservir les activités économiques et les habitants.

Les conseils de quartier ayant été associés aux débats, il serait intéressant que les stations puissent bénéficier de panneaux présentant des informations sur les conseils et les associations du quartier qui pourraient être rapidement consultés par les voyageurs (il faut préciser que cela existe dans la Traverse de Charonne).

La question d'un garage sous le stade Louis Lumière suscite des interrogations : l'accès se ferait par la rue Eugène Reisz assez étroite et où se situent plusieurs établissements scolaires. Pour ces deux raisons, le choix ne s'avère pas forcément judicieux.

Enfin, plusieurs bus croisent la zone de passage du T3 dont le 57 et la Traverse de Charonne et la question se pose de l'avenir de leur site propre.

Martine Birling
présidente du conseil de quartier Saint Blaise
(Paris 20ème)