

DEBAT PUBLIC

sur l'extension du tramway à Paris

Contribution de Stéphen KERCKHOVE, Délégué général d'Agir pour l'Environnement

Tant du point de vue de la santé (pollution chronique endémique, nuisance sonore), que du point de vue de l'environnement (dérèglement climatique, dégradation paysagère), que du point de vue social du à une césure entre Paris et sa « banlieue » à cause d'un espace public privatisé par l'automobile, l'embolie urbaine nécessite des mesures fortes visant à réduire le trafic automobile.

Cette réduction du flux continu d'automobiles ne se réalisera pas sous le seul effet de la contrainte. L'interdiction est un moyen essentiel pour modifier les comportements mais l'offre d'alternatives crédibles demeure essentielle pour compenser les effets négatifs.

Au regard de la demande de transport, force est de constater qu'il existe un manque récurrent de transports en commun en rocade pour mailler le réseau par trop centralisé. Les déplacements banlieue-banlieue buttent sur le manque d'infrastructures collectives et incitent donc les habitants à recourir à l'automobile pour se rendre dans des zones à forte densité, pourtant inadaptées à l'évolution de voitures individuelles.

A cet égard, le projet d'extension du tramway à Paris est accueilli avec satisfaction et impatience par Agir pour l'Environnement. Seul le tramway permettrait de transporter aisément des habitants résidant en banlieue. Avec une desserte permettant de transporter plus de 50% des personnes vivant en banlieue, Agir pour l'Environnement opte pour le tracé Maréchaux. Le tracé utilisant la petite ceinture ne pourra, à cet égard, servir de transport en commun pour un certain nombre de banlieusards, trop éloignés du tracé, notamment dans le 19^e et 20^e.

Mieux, le choix des Maréchaux permettrait une requalification de cet espace vécu par certains comme une espèce de frontières implicites. Le choix des Maréchaux permettrait de reverdir Paris en créant parallèlement un gigantesque espace vert sur le terrain de la petite ceinture. L'option Tram/Maréchaux + espace vert/petite ceinture est un choix audacieux qui revêt le sceau du qualitatif. Cette option aurait le mérite de créer deux nouvelles ceintures vertes, l'une affectée aux promeneurs et cyclistes (sur un terrain relativement plan), l'autre affectée aux transports en communs en site propre. Ces deux anneaux verts se substitueraient aux deux espaces gris.

Par ailleurs, le développement des transports en commun doit se réaliser au détriment de l'espace affecté aux automobiles individuelles. En effet, le tramway ne doit pas être une offre de plus augmentant encore les déplacements mais bel et bien une alternative au tout automobile. A l'indécision naissant de l'empilement d'infrastructures concurrentes et redondantes, Agir pour l'Environnement privilégie les infrastructures ayant le moins d'externalités négatives.

Une nouvelle fois, le choix de la petite ceinture reviendrait à tenter de concilier l'inconciliable, à savoir juxtaposer le tramway, un bd des maréchaux ainsi qu'un périphérique affectés au tout automobile. Le dérèglement climatique, les nuisances sonores, la pollution atmosphérique... sont autant de conséquences délétères qui doivent être combattues simultanément à l'aide d'interdictions ciblant les voitures individuelles ainsi qu'à l'aide d'alternatives plus rapides, plus surs et plus écologiques, à savoir le tramway sur les maréchaux.

Stéphen KERCKHOVE,
Délégué général d'Agir pour l'Environnement
Paris, le 12 mai 2006