

EXTENSION DU TRAMWAY A PARIS
Projet de Cahier d'acteur du Débat Public

MORATOIRE + EXPERTISE

Présentation du Collectif

Défendre et promouvoir les transports collectifs et les circulations douces (vélos, piétons...) au service du plus grand nombre, en leur donnant la priorité, afin de réduire l'usage excessif de la voiture, en particulier dans l'Est parisien.

1 – Pourquoi un Cahier d'acteur spécifique?

Au vu des premiers éléments du Débat public (réunion de lancement, cahiers d'acteur, réunions thématiques et de proximité, questions ...), il apparaît que la confrontation entre le projet présenté et sa variante bien connue par la Petite Ceinture Ferroviaire reste vive, et que les Maîtres d'ouvrage se raidissent sur leurs positions, ancrés dans leur certitude d'avoir raison. Ceci montre clairement que, contrairement à ce que certains affirment péremptoirement, le débat n'est pas clos, pour la bonne raison qu'il n'a pas eu lieu en 2001, faisant fi d'un amendement voté peu avant par le Conseil de Paris. Ceci illustre parfaitement la juste observation du Mouvement Ecologiste Indépendant dans son n°76 de janvier-février 2006 sous le titre **Condescendance des élus** :

Les élus, se croyant nimbés d'une auréole de légitimité, car mandatés par le peuple, accordent souvent peu de crédit à l'intervention citoyenne (...). Ils réagissent avec condescendance aux sollicitations des associations.

Devant les avis contradictoires de divers acteurs, au reste curieusement assez peu nombreux, la Délégation 94 de l'Association des Usagers des transports (AUT) a souhaité connaître l'avis des adhérents locaux, car l'extension Est intéresse directement le Val-de-Marne (70% des utilisateurs du bus PC proviennent de banlieue). Les résultats sont sans appel : une nette majorité des adhérents du Val-de-Marne se déclare en faveur d'un équipement prioritaire de la Petite Ceinture par rapport au site des Maréchaux, en dépit du choix initial du tramway T3 au sud en cours d'achèvement.

Ce résultat étant en opposition avec la thèse officielle de l'AUT centrale, les 3 membres de la Délégation ci-dessus cités, réunis en Collectif, ont donc décidé de présenter un Cahier indépendant.

2 – Le prolongement à l'ouest : pourquoi pas ?

Les trajets rive droite- rive gauche sont très souvent difficiles pour les usagers des TC, à l'est comme à l'ouest de Paris. Imposer une correspondance à Pont du Garigliano aux nombreux usagers du sud du 16^e arrondissement très peuplé et aux utilisateurs d'équipements de loisir importants au sud du Bois de Boulogne pour 2 km n'est pas très fair-play pour ceux à qui on demande déjà de faire l'effort d'emprunter les TC. N'oublions pas que dans ces quartiers, le taux de motorisation est élevé, alors évitons les ruptures de charge. La vraie coupure urbaine se situe en fait à la Porte d'Auteuil, selon le serpenteur de charge du PC. Par ailleurs, ces 2 km supplémentaires porteraient la longueur totale de la ligne T3 à environ 10 km, constituant une longueur correcte pour la régularité d'une ligne de tramway

urbain en zone dense, compte tenu de ce que nous proposons ensuite, à savoir arrêter le T3 à son autre terminus de la Porte d'Ivry. Or, la régularité est un indicateur de qualité de service essentiel pour assurer l'horaire et le débit d'une ligne avec une bonne répartition de la charge au cours du temps (pas d'effet de surcharge cumulative boule de neige, perturbations de faible intensité sans incidence notable sur le trafic), et donc permettre un confort maximum aux voyageurs du 21^e siècle, ou au moins le confort promis (25% de places assises), en leur évitant l'effet « bétaillère » observé sur le tramway T1, le nombre de « captifs » diminuant avec l'inexorable montée en puissance du transport individuel (autos, motos...), et ceci encore probablement pendant une ou deux décennies. Ensuite, nos successeurs verront bien. Il sera toujours temps d'apporter les corrections nécessaires.

3 – Le prolongement à l'est déclaré non prioritaire

Dans la mesure où, de toute évidence, la Collectivité n'a plus les moyens d'antan à consacrer aux équipements, il convient d'utiliser les ressources disponibles en bon père de famille, et non en cigale capricieuse. Or, les usagers de l'est estiment qu'il est urgent et prioritaire de réaliser une rocade forte à la périphérie de Paris pour satisfaire l'explosion des déplacements en 1^{ère} couronne reconnue par tout le monde. Et contrairement à ce que dit le Cahier n° 5, il ne faut surtout pas prendre en considération l'hypothèse d'un métro de rocade en proche banlieue, déclaré à juste titre irréaliste selon divers associatifs pour cause de coût prohibitif. C'est un leurre à destination des habitants de banlieue et de leurs élus –dont certains tombent dans le piège- pour calmer leur ardeur, le temps de faire passer le projet municipal parisien. Ces considérations, de bon sens et dénuées de toute idéologie, nous amènent donc à proposer la réactivation de la Petite Ceinture maintenant (et pas dans 30 ans), car on ne peut pas économiquement financer les deux projets concurrents.

Mieux vaut un projet musclé et tourné vers l'avenir un peu plus tard, qu'un projet « sans ambition », selon le Maire de Charenton, mais déclaré soit disant plus rapide à réaliser, ce qui reste à démontrer. Où est l'urgence ? Car les PC 2 et 3 présentent des réserves de capacité d'environ 25% (cf rapport d'enquête 2003) et peuvent être améliorés rapidement si l'on s'en donne les moyens (15 à 25% de bus supplémentaires), contrairement à ce qu'essaient de faire croire les Maîtres d'ouvrage. A noter que l'expérimentation de 2003, demandée par la Commission d'enquête, avec une injection brutale de 50% de bus en plus sur le PC1 un beau matin, sans aucune préparation (réglage des feux aux points noirs, etc...) ne pouvait qu'être décevante, à la grande satisfaction des Maîtres d'ouvrage. Cette unique expérimentation, improvisée et jamais renouvelée, n'a aucune valeur probante, tous les scientifiques le savent. Au lieu de perfectionnements progressifs, on a laissé dériver sans réaction l'exploitation des PC depuis 2000 par manque flagrant de bonne volonté et souci de discréditer cette ligne Mobilienne pour tenter de justifier son remplacement par un tramway. Les réglages successifs d'exploitation d'une ligne saturée nécessitent doigté, continuité dans l'effort d'amélioration, opiniâtreté... toutes caractéristiques qui semblent avoir singulièrement manqué aux équipes RATP responsables.

4°) – Les avantages évidents de la PCF (+ bus PC) sur le seul TME (à la place des bus)

Dans le Cahier n° 3 on trouve une comparaison exhaustive des avantages et inconvénients des 2 systèmes de TC en compétition. Objectivement, nul ne peut contester le net avantage de la combinaison PCF+bus du point de vue du service rendu aux usagers. Les usagers du Val-de-Marne ne s'y sont pas trompés dans leur réponse à l'enquête.

Nous ne reviendrons pas en détail sur cette comparaison. Pour résumer, nous dirons :

- **PCF (+ bus PC)** = métro léger rapide et de grande capacité tourné vers l'avenir, adaptable à une hausse forte de la demande (période post-pétrole par exemple), desservant immédiatement le secteur nord jusqu'à la Porte de Clichy et les Batignolles = LIGNE « **HAUT DEBIT** »
- **TME** = tramway de voirie classique, bridé en vitesse et capacité, sans aucun souffle ambitieux selon le Maire de Charenton, limité à la Porte de la Chapelle pour cause d'inexploitabilité, ne faisant que se substituer à une ligne Mobilienne dont les performances peuvent encore être accrues à peu de frais = LIGNE « **BAS DEBIT** »

Est-il vraiment utile d'investir 600 millions d'€ (4 milliards de F), engloutissant plusieurs années d'efforts de contributions publiques, dans un système de transport bas débit ? Notre réponse est **NON**.

5°) - Actions

Pour lever ce doute existentiel sur le bien fondé du TME, nous demandons :

-- un **MORATOIRE** immédiat sur le TME pendant 1 an. Arrêt des études, moyens dégagés reportés sur les opérations du CPER qui sont très en retard, dans la Val-de-Marne notamment. Attente du retour d'expérience du T3, selon une prudente suggestion du Cahier n° 6 : espacement en heure de pointe, régularité, confort... Examen des conditions de circulation tout le long des 8 km, et notamment à la Porte d'Italie après la suppression à la hussarde du passage souterrain. Transfert du portage du projet à l'AOT et à la Région, la Ville de Paris et la RATP étant parallèlement dessaisies.

-- une **EXPERTISE** du dossier confiée à une équipe internationale, sachant faire entre autres du tram-train. On doit trouver ces spécialistes indépendants dans les pays germaniques ou anglo-saxons.

A la suite de quoi, l'AOT pourra prendre une décision mûrement réfléchie. Et tant pis ! si cela demande 1 ou 2 ans de plus : on travaille pour l'avenir, pas pour 5 ans, suite à la libération providentielle de la contrainte des JO 2012.

.....

Quelques interrogations au fil des débats – Questions/réponses

C'est trop tard !

NON. 8 km de tramway classique au sud + 2 à venir à l'ouest forment une ligne viable en soi. Ils ne sauraient engager les 16 km suivants. En plus nous prévoyons un recouvrement, au minimum jusqu'à Maison-Blanche en 1^e phase. Et par ailleurs, la vraie concertation n'a pas eu lieu en 2001.

Mais, selon leur Maire, les Parisiens approuvent le prolongement du T3 à 56%. Alors ?

FAUX. Ce chiffre sort de l'enquête sur le Plan de déplacements. Ce n'est pas un sondage. Or, selon un sondage représentatif IFOP de 2003, ils se prononcent à 55% pour la Petite Ceinture, contre 33% pour les Maréchaux. Malheureusement on ne les a pas écoutés.

Et les handicapés ?

Nous en avons assez de l'instrumentalisation des handicapés pour discréditer la PCF. La ligne de métro n°14 à 25 m de profondeur n'est-elle pas intégralement accessible, ce qu'a feint d'ignorer avec un aplomb incroyable un Maître d'ouvrage à Charenton? Les ascenseurs, ça existe depuis un moment et ça marche! Il est bien évident que toute ligne nouvelle, et donc la PCF, doit être conçue dès le départ en vue d'une accessibilité totale. Dans certains cas, si la personne handicapée trouve que c'est un peu loin et/ou malcommode, elle a tout loisir de se rabattre sur son arrêt favori du PC actuel, dont aucun ne serait supprimé (contrairement au TME qui en raye 40% de la carte).

Et les riverains de la PCF, vous y pensez ? On leur a fait des promesses...

Les promesses des promoteurs et des politiques n'engagent que ceux qui les écoutent. Naguère M. Tibéri avait eu cette jolie formule « Un tramway dans un jardin ». Partout où c'est possible, les talus seront aménagés style coulée verte. Et ailleurs, en surélévation notamment, des dispositifs anti-bruit devront être mis au point, bien qu'un tramway soit très loin de faire le bruit d'un RER ou d'un train de banlieue. A Issy-les-Moulineaux, sans précautions spéciales, on n'enregistre aucune plainte. Ceci étant, on peut imaginer ici ou là des murettes anti-bruit, et localement un encagement total vitré et végétalisé, aux abords des stations par exemple dans les zones de freinage et d'accélération. Des progrès considérables ont été réalisés en matière de bruit. Il suffit de s'en préoccuper sérieusement, au lieu de jeter l'anathème sur l'ensemble du système. Si RATP/SNCF ne savent pas faire, les bureaux d'études spécialisés ça existe, à Lyon notamment. Un brin d'humilité de leur part les changera de leur arrogance habituelle.

Et les vélos ?

Le cahier n°2 fait l'éloge des Maréchaux pour les vélos. Soit, mais une bonne requalification répond au problème. Il réclame aussi la « possibilité de prendre le tram T3 avec son vélo ». Là, c'est évidemment un vœu pieux démagogique, à destination de ses adhérents. Les cyclistes non endoctrinés savent très bien que l'affluence sera telle (cf le T1) que les vélos ne seront jamais admis à bord, ni accrochés pour cause de temps de stationnement calculé à la seconde près. En revanche, aucun problème d'admission à bord de la PCF, vu sa réserve de capacité.

Mais la Petite Ceinture est notoirement éloignée des Maréchaux !

Vrai, et c'est un avantage incontestable, et non un inconvénient. On relie entre eux des quartiers populaires très peuplés et enclavés, tout en assurant les correspondances avec les réseaux lourds. Et les bus PC sont toujours là pour assurer la desserte locale et certaines correspondances bus de banlieue. C'est fromage et dessert, au lieu du plat unique imposé par le TME.

Et les taxis, qui ont vigoureusement protesté à juste titre dans les débats, auront toujours leur voie prioritaire, ainsi que les services publics de sécurité, sans être obligés de faire un détour comme on le leur propose cyniquement : si c'est encombré sur les Maréchaux, allez donc voir ailleurs ! De même, les bus qui empruntent partiellement les Maréchaux (57, 75, 351...) bénéficieront toujours d'un site réservé, au lieu de se retrouver englués dans la circulation générale : un bel exemple de régression ! Cet effet négatif important du TME pour les usagers des transports est pudiquement passé sous silence dans les 97 pages du dossier orange.

Et puis, pas de travaux lourds de voirie traumatisants pour tout le monde pendant 3 à 4 ans comme au sud : usagers du PC circulant dans des conditions épouvantables, usagers des autres lignes avoisinantes fortement perturbées... Nous n'osons imaginer la pagaille sur les bus 29, 46, 56, 86... pour ne citer qu'eux, de quoi dégoûter pour la vie les usagers les mieux disposés. Et nous ne parlons pas des riverains, des commerçants, des automobilistes (tant pis pour eux !)...

La PCF pourrait-elle faire l'objet d'une DSP (Délégation de service public) comme en province ?

Certainement, compte tenu de son intérêt considérable, promise à un brillant avenir. Et par la même occasion, on économiserait de l'argent public rare, au lieu de le gaspiller. Mais il semble inconvenant d'évoquer un tel sujet, qui risque de fâcher en Ile-de-France. Nous arrêtons donc là.

On nous propose diverses variantes du TME au nord-est. C'est excitant ce choix, non ?

Hélas ! tant de variantes sont le signe d'un mauvais projet, tous les spécialistes le savent. Le moins mauvais tracé, ce serait le direct pour tenter de sauver ce qui reste du taux de rentabilité déjà en chute libre depuis le tronçon sud. Mais il y a la baïonnette qui tue à la Porte de la Villette. Pour notre part, nous refusons d'entrer dans ce petit jeu du choix d'un tracé soit disant meilleur qu'un autre, destiné surtout à masquer le talon d'Achille du TME.

Et les tunnels, et le fret, vous en faites quoi ? Vous avez l'air d'ignorer que les tunnels sont en très mauvais état, quasiment effondrés, qu'il faut tout refaire !

Dans les premières estimations de remise en service de la PCF figuraient déjà tout naturellement des postes de régénération des tunnels et ouvrage d'art. Mais cela ne chargeait pas suffisamment la barque. Alors on a brusquement découvert que l'ensemble des infrastructures se trouvaient dans un état proche de la ruine. La méthode est bien connue. En parodiant la sagesse populaire : « Quand on veut étouffer un projet, on l'accuse de tous les maux ». Mais, curieusement, lorsqu'il s'agit de se resservir de la PCF pour faire passer 4 ou 5 convois de fret par jour entre 4 sites logistiques (cf Plan de Déplacement de Paris et plaquette sur le fret), alors là on ne trouve pas les ouvrages d'art en mauvais état ! Bizarre, bizarre... A propos de fret, on n'aime pas la mixité des circulations à RFF/SNCF, que l'on accuse d'être très complexe. Sans doute, mais en fait, ils ne savent pas faire, et ça les chagrinerait de devoir se renseigner humblement auprès de ceux qui savent et qui pratiquent depuis 15 ans, en Allemagne ou ailleurs...

Oui, mais votre projet de PCF n'embête pas assez les automobilistes !

Exact, mais ce n'est pas le but premier de transports publics performants. Nous préférons séduire les automobilistes plutôt que les chasser sans ménagement des rues (circulation et stationnement), puisque le report modal prévu pour la PCF est de 7% sur un trafic double du TME. Donc nous répondons beaucoup mieux à l'exigence de la loi LAURE, URE voulant dire « Utilisation rationnelle de l'énergie ». Notre projet est plus favorable à « l'écomobilité ».

Soit, mais la pollution de l'air ? Dans 10 ans, avec l'application progressive des normes Euro 4 et 5, la question de la pollution atmosphérique sera en majeure partie réglée, à l'exception notable des effets à long terme des gaz à effet de serre (CO₂). Inutile cependant d'appeler la canicule de 2003 à la rescousse pour justifier un PDP drastique à Paris. A ce propos, où y a-t-il eu le maximum de surmortalité en France ? A Paris ? Non pas du tout, dans le Centre, où, comme chacun sait, la circulation automobile excessive est certainement la première cause...

Admettons, mais il reste la « pollution visuelle ». C'est nouveau, ça vient de sortir des officines qui ont la « haine » de la voiture, selon la belle expression du Cahier n°6. Allons, pas d'exagération : on veut bien admettre une « nuisance » ou une « gêne » visuelle, mais sûrement pas une « pollution » ! Un peu de respect pour les citoyens de bonne volonté SVP, qui ne gobent pas les impostures écologiques comme ça. Une voiture moderne est en général plutôt belle et silencieuse, nous ne sommes donc pas choqués d'en rencontrer un peu partout en ville, de même que nos ancêtres autrefois s'étaient habitués à voir des carrosses, plutôt avec envie que haine...

Ce que nous voulons, c'est la modération de la présence des voitures en ville, fonction de la densité et de la configuration des quartiers. Notre souhait profond, c'est la mise en place au plus vite en France du « Code de la rue » expérimenté en Belgique. Le principe est simple : tout usager de la voie publique doit respecter un usager plus faible que lui : le cycliste respecte le piéton sur les voies partagées, l'auto et la moto respectent le vélo, et a fortiori le piéton, et ainsi de suite (camion...). Le tout s'accompagnant de zones à vitesse adaptée : 20, 30, 40, 50...

Mais alors, en définitive, la circulation sera sensiblement maintenue sur les Maréchaux... Pas tout à fait. Nous envisageons une réduction de 10% conforme au PDU, sans en rajouter, pour faciliter la progression des bus PC et permettre des opérations ponctuelles de « civilisation » à certains carrefours. Mais c'est exact que nous n'envisageons pas le « tramway-muraille » (expression inventée par nous dès 2001, qui a connu depuis le succès que l'on sait). Car après l'enceinte de Philippe-Auguste vers l'an 1200 et celle des Fermiers Généraux vers 1780, il ne nous paraît pas vraiment opportun de constituer un nouveau rempart, « l'enceinte de Bertrand-Denis », en plein 21^e siècle... Si la Ville y tenait vraiment, il reste des solutions techniques simples et peu coûteuses, sans tramway-prétexte, pour étrangler la circulation aux Portes de Paris.

Et notre « requalification » des Maréchaux, nos « espaces majeurs », vous en faites quoi ?

Puisque c'est un objectif fort de la Ville, au point de le faire passer avant la satisfaction des Usagers franciliens des transports, nous proposons d'en faire une opération liée –mais indépendante- au plan d'investissement régional, avec une petite participation de la Région montrant sa bonne volonté. Les GPRU et autres rénovations diverses, qui se produisent en réalité continûment et lentement dans le tissu urbain depuis des décennies, se raccrocheront sans difficulté au système global de transport existant. Mais à la condition de ne requalifier que là où c'est nécessaire. En enlevant les zones ferroviaires, les zones semi-industrielles ou non commerçantes, nous estimons à environ 5 km la longueur éligible à requalification, bien loin des 14 km qui constitueraient un gaspillage patent pour la Collectivité.

Bon, mais les nouveaux quartiers ne vont-ils pas saturer les TC existants ?

Pas du tout. Entre la PCF aux réserves considérables, et le bus PC désaturé par icelle, il reste une bonne marge de manœuvre, à adapter précisément de manière pragmatique, et non théoricienne, selon chaque cas de figure. Pour notre part, nous sommes absolument convaincus qu'avec le couple PCF+bus PC, on est paré pour au moins 30 ans, avec ou sans crise profonde de l'énergie. Ensuite... Dieu seul le sait (et encore). En toute hypothèse, le TME n'est évidemment pas à la hauteur sur une aussi longue période, et il faudrait une nouvelle fois passer à la caisse pour corriger le tir. Nous disons NON maintenant, en 2006, en pensant aux générations futures.

Et la commande de matériel roulant à Alstom, que devient-elle ?

Le marché Alstom, lancé en hâte 6 mois avant l'approbation officielle de l'avant-projet par le STIF, a dû être passé à tranche optionnelle ou conditionnelle. L'avenir de cette société ne saurait donc dépendre d'un contrat aléatoire. Au reste, nous croyons savoir que la branche Transports n'est pas déficitaire. Les industriels ont l'habitude de s'adapter. Et si les Français voulaient bien se lancer avec plus d'empressement dans le tram-train, ils gagneraient certainement des parts de marché en France, en Europe et dans le monde, où ce nouveau mode de transport remporte un succès considérable.