

CAHIER DE SYNTHÈSE DU DÉBAT



Destiné à accompagner la phase finale du débat, ce cahier reprend les grands enjeux du projet et vous expose l'ensemble des interrogations soulevées lors d'un débat enrichissant, qui a permis à chacun de se faire une opinion et de nourrir celle des autres. Ce document est un guide d'étape pour la réflexion, ce n'est pas une conclusion.

Le tramway, un enjeu régional

Le débat, qui a suscité un vif intérêt dans les communes périphériques de Paris, a montré que le projet présentait une importance régionale majeure.

LES TRANSPORTS EN ÎLE-DE-FRANCE

L'extension du TMS est inséparable d'autres projets de transports en Île-de-France : les prolongements du T1 et du T2 ou la future ligne Saint-Denis/Epinay/Villetaneuse, pour n'en citer que quelques-uns.

Elle s'inscrit dans le cadre d'une politique globale de promotion des transports en commun et du tramway, particulièrement apprécié des utilisateurs. La desserte des zones denses et en développement de la région est aussi l'un des objectifs du projet.

Selon le maître d'ouvrage, le tramway vise à renforcer les liaisons entre Paris et sa banlieue puisque 60 % des voyageurs auront pour origine ou pour destination une commune de banlieue.

D'aucuns ont souligné que le tracé retenu ne permettrait pas de faire face aux grands enjeux du développement des transports en commun en Île-de-France parce que sa vitesse commerciale resterait limitée.

Certains ont plaidé pour d'autres solutions, notamment favorisant le métro.

LES INTERCONNEXIONS

Le public a souvent souhaité que des correspondances soient établies entre le tramway et les transports existants (métro, RER et bus). Certaines zones, comme la bibliothèque François Mitterrand, sont stratégiques. Une attention toute particulière devra être portée aux liaisons vers les communes limitrophes de la capitale. Le maillage des lignes de bus devra être revu pour rejoindre plus facilement les stations et pour absorber le surplus de voyageurs empruntant le tramway.

LES EXTENSIONS

● Les demandes d'extensions

Porte de Clichy, Porte de Saint-Ouen, Porte Pouchet, Porte d'Asnières, Porte d'Aubervilliers... telles ont été les demandes d'extensions proposées. Elles traduisent deux volontés : amorcer le bouclage du tour de Paris et prendre la direction du nord-est de la Région.

● Pourquoi ne pas faire le tour de Paris ?

Il est utile de rappeler que le projet d'extension avait été présenté pour rejoindre les sites olympiques pressentis en cas d'obtention des Jeux, dont le noyau se trouvait Porte de la Chapelle.

Si le tracé est allongé et que l'on dépasse une certaine durée de trajet (au-delà d'1 h 10), le tramway pourrait connaître des problèmes d'exploitation, en sus des difficultés budgétaires et techniques inhérentes au bouclage de ce tracé.

UNE PÉRIODE DIFFICILE À TRAVERSER : LES TRAVAUX

Les acteurs économiques seront attentifs à l'indemnisation des entreprises concernées par les travaux et une information spécifique sera délivrée auprès des riverains. Pour la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, la bonne gestion du stationnement et des espaces de livraison est l'un des facteurs clé de la réussite du projet.

Le maître d'ouvrage a fait savoir que les travaux du tramway ne devraient pas excéder 3 ans et demi (42 mois). Ils seront découpés en tronçons qui seront engagés indépendamment les uns des autres. Il faudra compter 18 à 20 mois environ pour chaque tronçon (hors déviation et rénovation de réseaux). La circulation automobile sur les Maréchaux sera préservée et la circulation de transit se reportera sur le boulevard périphérique.

LE FINANCEMENT DU PROJET

De nombreuses questions ont porté sur le financement de l'extension du tramway, ses conséquences sur les portefeuilles parisiens et sur les budgets des collectivités. Le coût du projet s'élève à 681,5 M€ pour le projet d'extension du tramway à l'est et à l'ouest, dont 555 M€ pour les travaux, 68 M€ pour le matériel roulant et 58,5 M€ pour la requalification urbaine. Ce financement sera assuré à 70 % par la Ville de Paris et à 30 % par le Conseil régional d'Île-de-France.





Le tracé en question



Si le choix des boulevards des Maréchaux a été discuté par les partisans de la petite ceinture ferroviaire, il ne fut pas le seul à susciter l'intérêt : les variantes proposées, mais aussi les terminus choisis ont souvent fait l'objet de propositions.

LES MARÉCHAUX OU LA PETITE CEINTURE ?

Un thème a été particulièrement évoqué au cours du débat, celui de l'utilisation de la petite ceinture ferroviaire. Ce n'est pas seulement un changement de tracé que proposent les partisans de l'ancienne couronne ferroviaire, c'est une réponse à des objectifs et à un diagnostic différents et un changement du mode de transport.

Les associations défendant l'itinéraire sur la petite ceinture sont les suivantes : « Rociade de Paris », « Orbital », l'« Association de Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré » et « le Cercle Ouest d'Études Ferroviaires ». Elles proposent de réutiliser les infrastructures existantes pour mettre en place un métro ou un tram-train. Elles mettent notamment en avant une desserte nouvelle du Nord et de l'Est parisien ainsi qu'une vitesse commerciale, une capacité et un report modal supérieurs à un tramway.

Pour le maître d'ouvrage, le choix des Maréchaux s'impose pour plusieurs raisons :

- la saturation des lignes PC et le surdimensionnement d'un métro ;
- l'inadaptation d'un tramway sur la petite ceinture et le coût important qu'une telle solution impliquerait ;
- l'absence de réponse aux besoins cernés par la maîtrise d'ouvrage : le besoin croissant d'une desserte performante en rocade, l'optimisation du maillage du réseau de transports ainsi que l'amélioration de son accessibilité et des cheminements.

LES PROBLÉMATIQUES LOCALES

Les réunions de proximité ont permis de nourrir une vive discussion sur les variantes de tracé proposées. Ce fut le cas à Pantin, à Charenton-le-Pont, dans le 16^e et dans le 18^e. Chacun a fait valoir les avantages et les inconvénients de chaque variante en fonction des priorités assignés au

tramway : desserte des pôles tertiaires, des zones résidentielles, difficultés techniques moindres.

Entre la Porte d'Ivry et la Porte de la Chapelle, trois options sont à l'étude : un tracé par le boulevard Sérurier en suivant les boulevards des Maréchaux, un tracé en limite de Pantin, par la route des Petits Ponts et un tracé à l'intérieur de la ville séquano-dyonisienne.

À l'ouest, les deux itinéraires présentés empruntent respectivement le boulevard Exelmans et le boulevard Murat en passant par l'avenue de Versailles. Ils ne rencontrent pas l'adhésion de l'« association de défense Exelmans Versailles », ni celle de l'« association des commerçants de l'avenue de Versailles ». En revanche, le tramway et la variante Exelmans sont attendus par l'association « Cité 16 ».

Une réflexion locale sera menée dès que le tracé rencontre un événement particulier : passage d'un ouvrage d'art, souterrains, échangeur routier...



Le tramway comme si vous y étiez...



LA REQUALIFICATION URBAINE

Des habitants ont émis le souhait de voir leurs quartiers réhabilités et/ou embellis avec l'arrivée du tramway. D'autres intervenants, comme l'association « Orbital », ont fait remarquer que ces opérations de requalification urbaine pouvaient être réalisées sans le tramway.

La réhabilitation des portes de Paris est fortement désirée. Les habitants des quartiers concernés veulent enfin s'approprier des lieux qui restent anxiogènes et accidentogènes. Ils souhaitent que le partage de l'espace public se fasse moins en faveur de l'automobile. D'autres secteurs pourraient également profiter de l'arrivée du tramway. Ainsi, dans le 18^e, le comblement du boulevard Ney est fortement attendu. Dans le 20^e, la destruction du viaduc de Vitry, permettrait de réunir un quartier aujourd'hui coupé en deux.

L'IMPLANTATION DES ATELIERS GARAGES

Au cours des réunions publiques, différents sites ont été présentés, pour la plupart des stades situés dans les 12^e, 19^e et 20^e arrondissements. Leur localisation dépend de deux facteurs : la proximité avec le tracé du tramway et une disponibilité foncière rapide. Des propositions ont été émises, comme l'installation d'un atelier garage sur la pelouse de Reuilly. Les habitants souhaitent que ces équipements soient bien insérés dans l'espace urbain et ne le disqualifient pas.



LE FONCTIONNEMENT ET L'EXPLOITATION

La capacité attendue du tramway est de 3 800 passagers à l'heure. Avec 300 places par rame, il pourra accueillir un maximum de 4 500 personnes. Un tramway devrait circuler toutes les 4 minutes pendant les heures de pointe. Le matériel roulant retenu est silencieux et non polluant en accord avec les demandes formulées au cours du débat.

L'« association des usagers des transports en commun » a souligné que le tramway est un mode de transport qui donne entière satisfaction à ses utilisateurs et qui s'intègre bien dans l'espace urbain.

LE TRAMWAY AU QUOTIDIEN

Au cours des réunions publiques, les intervenants ont fait de l'accessibilité une priorité, l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite mais aussi celle des stations, parfois entourées par de véritables barrières routières. L'environnement devra être préservé, des arbres devront être conservés et/ou plantés.

Chacun aimerait conserver son billet pour rejoindre d'autres modes de transport. Des idées ont été lancées pour améliorer le confort des voyageurs (mise en place de totems dans les rames, maintenance quotidienne des ascenseurs permettant l'accès aux rames...).



Le partage de l'espace public

Pour que chacun s'approprie le tramway, celui-ci doit s'insérer de façon apaisée sur la voie publique et permettre une cohabitation aisée avec les autres modes de transport.



LES VÉLOS

Pour l'association « Vélo XV et VII », les cyclistes sont les « grands oubliés » du projet. Elle déplore que la continuité de l'itinéraire cyclable ne soit pas assurée et propose d'aménager les pistes cyclables le long des voies routières, côté trottoir. Pour ne pas gêner les piétons, aucune piste cyclable ne devrait être aménagée sur les trottoirs.

L'association « Mieux se déplacer à bicyclette » rappelle, au même titre que « Vélo XV et VII », les obligations légales issues de la loi sur l'Air. Elle préconise la création d'aménagements spécifiques pour permettre aux cyclistes de déposer leur vélo avant de prendre le tramway. Voici les autres revendications de cette association :

- un tram en site propre longé par deux pistes cyclables ;
- une circulation automobile sur une voie, sauf à l'entrée des carrefours (deux voies) ;
- l'aménagement d'un trottoir pour supporter les itinéraires ainsi créés.

L'INSERTION DU TRAMWAY

Trois propositions d'insertion du tramway ont été présentées : une insertion axiale, une insertion bilatérale et une insertion latérale. Quelles que soient les options qui seront finalement retenues, le public a demandé que des places de stationnement soient préservées et que les voies réservées à la circulation automobile ne soient pas trop rétrécies.

LES AUTOMOBILES ET LES TAXIS

Certains participants ont regretté le peu de cas qui semblait être fait des automobilistes et de leurs véhicules. Si, pour la plupart, ils ne refusent pas l'idée de diminuer la présence de l'automobile en ville, ils ne désirent pas pour autant la bannir et la repousser en banlieue, dans des rues déjà saturées.

Le tramway aura la priorité aux feux pour ne pas ralentir sa vitesse. Un système de régulation de la circulation aux carrefours a été présenté.

Le problème spécifique de la circulation des taxis a aussi été abordé. Pour le syndicat professionnel des centraux radio-taxi de Paris et de la région parisienne, les taxis devraient pouvoir utiliser les voies empruntées par le tramway pour effectuer des courses dans de meilleures conditions, notamment quand le périphérique est encombré. Les chauffeurs auraient l'interdiction absolue de charger, de déposer des clients sur la voie et de s'engager devant le tramway. Ils rouleraient à une vitesse minimale pour la sécurité de tous.



LES PIÉTONS

Chacun souhaite que le tramway soit facilement accessible aux piétons, et ce dans des conditions de sécurité optimales. C'est l'association « Les droits du piéton », dans sa contribution, qui a porté la voix du plus fragile des usagers de l'espace public. Elle souhaite que les enseignements du premier tronçon du Tramway des Maréchaux Sud soient pris en compte.