

les cahiers d'acteurs

ASSOCIATION ORBITAL

contacts

ASSOCIATION ORBITAL

103, avenue d'Italie
75013 Paris
téléphone : 01 44 24 82 16
www.orbital.asso.fr
association.orbital@free.fr

Partant du constat :

- que le transport ferroviaire est le plus efficace pour garantir la mobilité des personnes et des biens en respectant au mieux l'environnement ;
 - que la carence principale des transports en Île-de-France tient à la faiblesse des rocares ;
- l'association Orbital s'est fixée pour objectif de promouvoir le développement des transports ferroviaires de rocade en Île-de-France.

■ L'extension du T3 à l'Est ne répond pas à ses propres objectifs

Le projet d'extension du T3 à l'Est de Paris ne répond pas à ses propres objectifs : il supprime un service d'autobus performant et le remplace par un tramway dont l'offre, ni locale, ni régionale, ne s'insère pas dans la hiérarchie des transports franciliens.

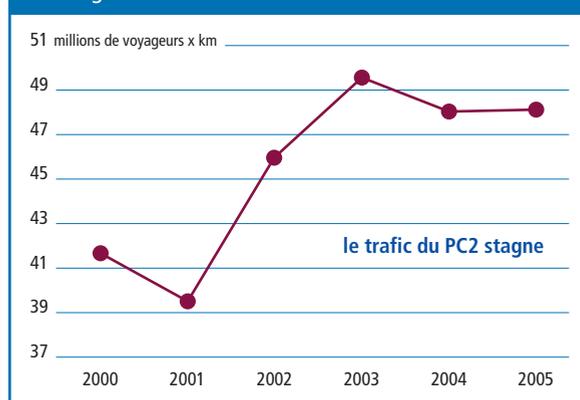
● La ligne d'autobus PC2 n'est pas saturée

Les statistiques de fréquentation indiquent que le trafic de la ligne PC2 a tendance à stagner.

De plus, cette ligne dispose de réserves de capacité importantes : avec une fréquence de 12 passages à l'heure de pointe, contre 18 pour la ligne 26, il est théoriquement possible d'augmenter la capacité de la ligne PC2 d'au moins 50 %.

En dernier ressort, un système de régulation des feux identique à ceux expérimentés sur d'autres lignes d'autobus parisiennes assurerait une meilleure régularité de la ligne.

Trafic ligne PC2





les cahiers d'acteurs

● Le T3 dégrade la desserte locale, l'accessibilité et les cheminements

Les autobus PC2 et PC3 actuels comportent 37 arrêts sur l'itinéraire du projet, alors que l'extension du T3, qui remplacerait ces deux lignes d'autobus, se limiterait à 22 à 27 arrêts, soit **une suppression de 28 % à 43 % du nombre de stations**.

Alors que chaque arrondissement ne cesse de réclamer de nouvelles lignes d'autobus de quartier pour améliorer la finesse des dessertes, il est incohérent de supprimer autant d'arrêts. Cette perte ne pourra être compensée, puisque les autobus seront « chassés » des boulevards des Maréchaux, la plate-forme du tramway étant inaccessible aux autres modes de transport.

Les autobus PC2 et PC3 sont accessibles aux PMR⁽¹⁾ et aux UFR⁽²⁾. Il est encore possible d'améliorer leur accessibilité en les dotant d'un système de guidage qui garantira un accostage au plus près du trottoir.

Au final, le tramway amoindrira l'accessibilité puisque les personnes qui ont le plus de difficultés pour se déplacer devront parcourir en moyenne des distances supérieures pour atteindre les stations de tramway.

La conservation d'une bonne desserte locale, à laquelle les riverains sont attachés, impose de **conserver une distance moyenne entre arrêts de 350 mètres**, comme le font les autobus actuellement.

● Le T3 n'a pas de meilleures correspondances que les bus PC

Comme le projet d'extension du T3 reprend quasi-intégralement les tracés des autobus PC2 et PC3, il n'améliore pas les correspondances ni le maillage avec les TC⁽³⁾, et ne comble pas les **insuffisances** des lignes actuelles : éloignement de la ligne 1 et de la branche « Villejuif » de la ligne 7.

● Le T3 peut freiner la requalification urbaine

Le réaménagement du paysage urbain relève purement de la **volonté politique** et ne nécessite pas de tramway : les « espaces civilisés » en sont l'illustration à Paris.

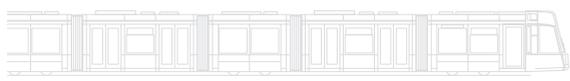
Coupler une requalification urbaine avec un tramway peut même **retarder** les projets dont le besoin est le plus criant, en raison des **procédures administratives lourdes** qu'elle implique.

Ce sont surtout les **couvertures du périphérique** qui joueront un rôle déterminant pour accroître significativement la qualité de vie des habitants de la couronne parisienne, et non pas le tramway.

⁽¹⁾ PMR : Personnes à Mobilité Réduite

⁽²⁾ UFR : Usager en Fauteuil Roulant

⁽³⁾ TC : Transports Collectifs



ASSOCIATION ORBITAL

● Le T3 ne comble pas le créneau manquant des transports de rocade

La faiblesse des transports de rocade en Île-de-France tient à la grande insuffisance de rocades de vitesse commerciale élevée comme les lignes de métro 2 et 6, ainsi que le T2.

Ce n'est pas en supprimant les PC2 et PC3, qui donnent toute satisfaction sur le créneau du transport de proximité, mais en créant un transport et rapide, fiable en site propre intégral que l'on rendra les transports collectifs de rocade attractifs.

Or, le T3 est un compromis « bancal » entre une desserte locale fortement dégradée (par la suppression de nombreux arrêts) et une desserte régionale de faible performance (vitesse commerciale trop faible de 20 km/h, alors qu'un minimum de 30 km/h est indispensable, comme sur le tramway T2).

■ Les enjeux sociétaux sont insuffisamment pris en compte

L'extension du T3 ne répond pas aux grands enjeux sociétaux qui conditionnent l'avenir de l'Île-de-France.

● Favoriser le développement économique et la justice sociale en favorisant la mobilité à l'échelle de la région

Paris, et tout particulièrement les 18^e, 19^e et 20^e arrondissements, sont particulièrement touchés par le chômage, avec des taux nettement supérieurs à la moyenne nationale et régionale.

Aussi, pour faciliter le retour à l'emploi et augmenter l'attractivité des territoires en GPRU, les transports de rocade doivent élargir le bassin de mobilité de ces arrondissements, grâce à des transports collectifs de vitesse commerciale élevée, de l'ordre d'au moins 30 km/h. Le T3 n'est pas conçu pour une telle performance.

● Contribuer à la réduction de la pollution et de l'effet de serre

Report modal voiture⁽⁴⁾ >>> TC

- | | |
|------------------------------|------|
| • projet extension T3 | 6 % |
| • tram-train Petite Ceinture | 13 % |

Pour lutter contre la pollution atmosphérique et sonore de l'automobile, il convient de favoriser le « report modal »⁽⁵⁾ vers les TC. Celui du T3 est très médiocre, alors qu'un tram-train sur la petite ceinture peut concurrencer efficacement l'automobile.

⁽⁴⁾ Selon les études officielles téléchargeables sur le site de la CPDP

⁽⁵⁾ Fait de changer de mode de transport, en l'occurrence en faveur des TC



les cahiers d'acteurs

● Prendre en compte la cherté croissante de l'énergie

Le renchérissement prévisible du prix des énergies fossiles doit inciter les pouvoirs publics à prévoir un report massif du trafic vers les TC, dont les infrastructures doivent être évolutives et disposer de réserves de capacité importantes. Ce n'est pas le cas du T3 : impossible d'allonger les rames ou d'augmenter fortement les fréquences, sous peine de bloquer les échanges en Paris et sa banlieue.

● Favoriser l'interpénétration Paris-banlieue

La priorité absolue aux feux avantagera le T3, mais pénalisera les échanges routiers entre Paris et sa banlieue, en pleine contradiction avec cet objectif de cohésion régionale.

● Fiabiliser les transports collectifs

Rendre les TC attractifs suppose une fiabilité irréprochable. Le T3, sur site propre partiel, sera tributaire des incidents et accidents qui pourront se produire aux franchissements à niveau de la voie publique. La Petite Ceinture Ferroviaire, en site propre intégral, sans passages à niveau, ne souffre pas de ce handicap.

● Optimiser la dépense publique

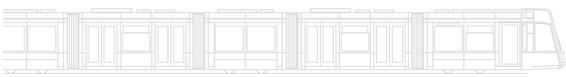
L'efficacité de la dépense publique s'évalue à travers la maximisation de la rentabilité socio-économique.

Ce critère est primordial, car il permet de comparer la rentabilité pour la collectivité du projet avec les projets concurrents, dont celui que nous proposons ci-après.

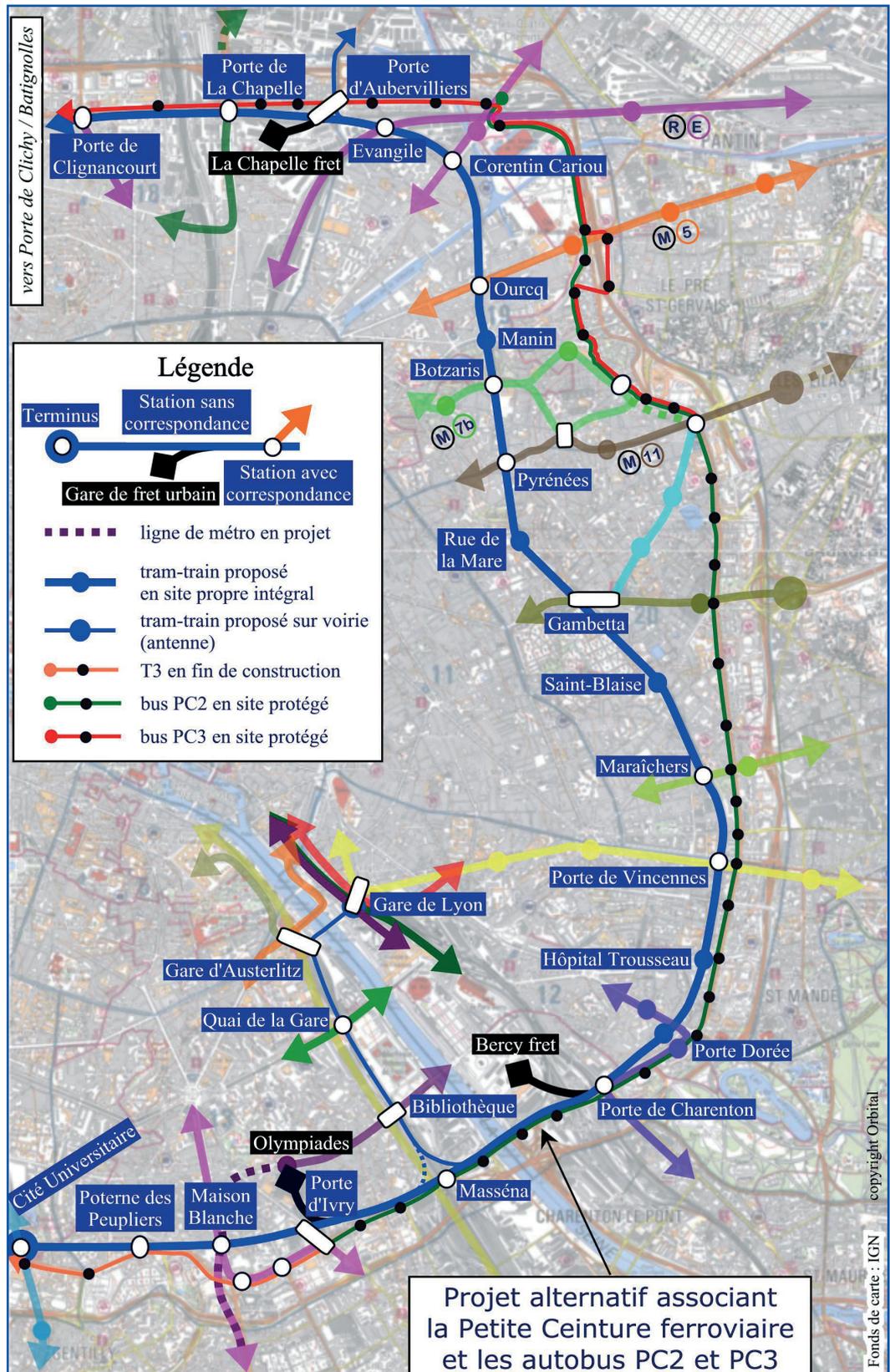
■ Un projet alternatif répond mieux aux objectifs

Souple à mettre en œuvre, non pénalisant, évolutif, notre projet combine quatre composantes :

- le maintien des autobus Mobilien PC2 et PC3 en site protégé pour la desserte fine de proximité, avec une offre allégée le cas échéant ;
- la création progressive d'un tram-train sur la Petite Ceinture Ferroviaire pour les liaisons rapides de rocade ;
- la requalification urbaine immédiate des boulevards des maréchaux et de leurs abords sur les secteurs prioritaires : GPRU et politique de la ville ;
- une desserte de fret ferroviaire urbain.



ASSOCIATION ORBITAL





les cahiers d'acteurs

● La qualité de la desserte de proximité maintenue

Les autobus PC2 et PC3 ont été étudiés pour minimiser les ruptures de charge, tout en constituant des lignes exploitables. Elles ont une vitesse commerciale élevée et un niveau de confort « Mobilien ».

La réactivation d'un service voyageurs sur la petite ceinture supprimerait tout risque de surcharge de ces lignes. Les itinéraires et les distances entre arrêts, actuellement adaptés, seraient conservés.

● Une liaison rapide de rocade créée

Elle serait créée grâce à la remise en service de la petite ceinture avec un **tram-train compatible** avec celui de la ligne Aulnay-Bondy. Le parcours de cette ligne pourrait être évolutif, modulable et phasable, grâce à la plate-forme existante qui autorise toutes les possibilités.

Il est proposé d'amorcer la ligne de tram-train à Cité Universitaire (correspondance importante avec le RER B), pour la conduire par l'est au cœur du nouveau quartier des **Batignolles**, après correspondance à la Porte de Clichy avec la **ligne 13** du métro, qu'elle pourrait soulager de sa **surcharge**.

La présence d'un tram-train sur la petite ceinture le long de la ligne T3 ne constituerait nullement un **doublon**, puisque la ligne répond à une logique différente de celle du T3. Bien davantage, elle permettrait de renforcer la vocation locale du T3, en autorisant la création d'arrêts supplémentaires, réclamés par les populations riveraines du T3 (relayées par un vœu voté en conseil du 13^e arrondissement).

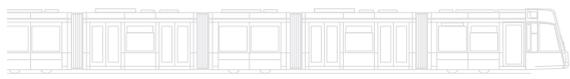
La ligne « armature » de tram-train pourrait se voir adjoindre des **antennes** empruntant la voie publique, que ce soit vers Paris-Rive Gauche, la Gare d'Austerlitz, voire la Gare de Lyon, ou encore, au nord, avec l'intégration du tramway SDEV à Évangile, comme cela est explicité dans les études SNCF et RATP⁽⁶⁾.

Cette ligne, exploitée sur une infrastructure au gabarit UIC⁽⁷⁾, serait totalement compatible avec une exploitation simultanée d'un service de fret urbain, à l'instar de la plupart des lignes de chemin de fer.

Totalement **accessible**, grâce à l'installation d'ascenseurs, le service offrirait un confort maximal en vertu de son importante capacité : taux élevé de places assises et d'emplacements pour UFR.

⁽⁶⁾ Voir études en ligne sur le site de la CPDP www.debatpublic-extensiontramparis.org ou www.orbital.asso.fr

⁽⁷⁾ Gabarit standard défini par l'Union Internationale des Chemins de Fer pour le réseau ferré national

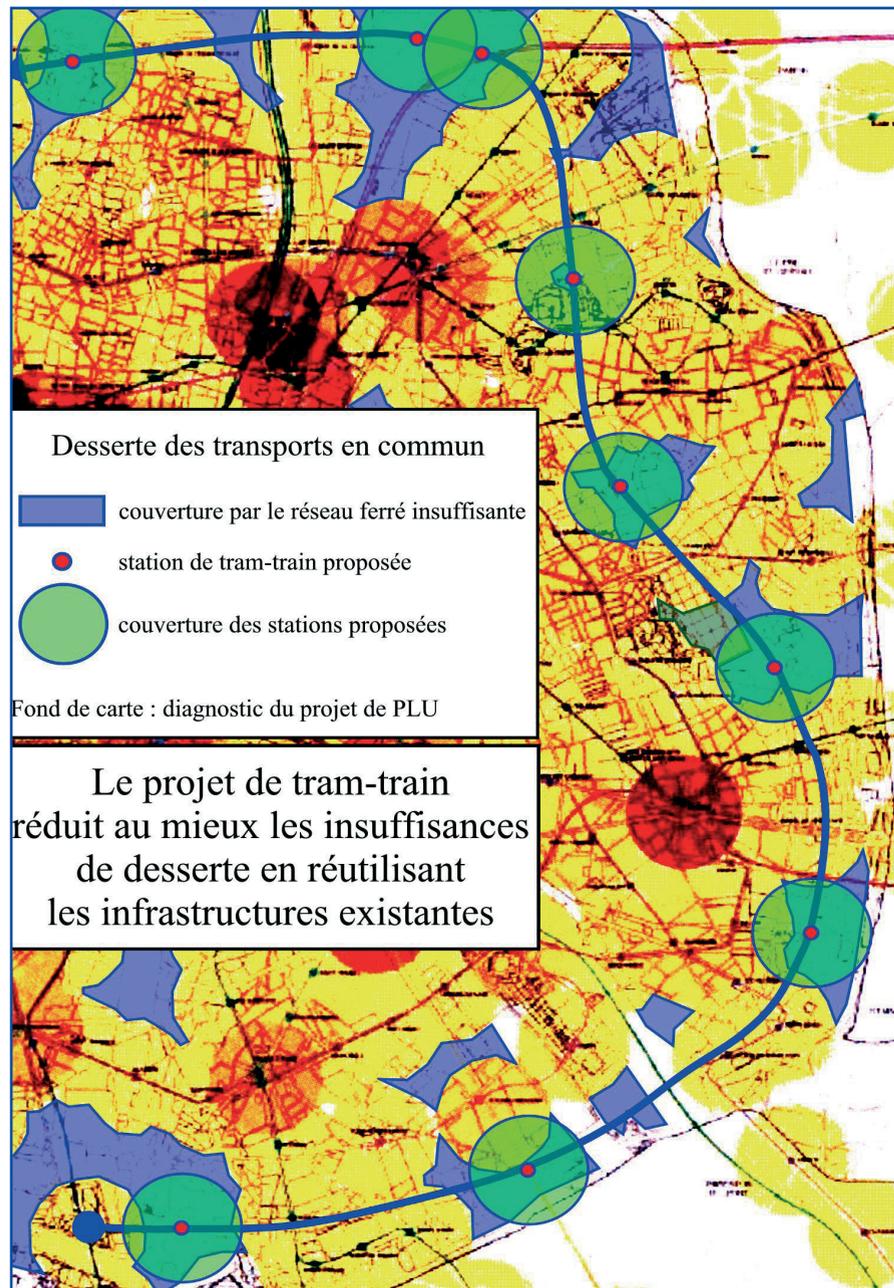


ASSOCIATION ORBITAL

L'inflexion du tracé de la petite ceinture permet de desservir des quartiers actuellement isolés des 19^e et 20^e arrondissements (cf. carte).

Le tram-train sur la petite ceinture permettrait de **soulager la charge** des lignes d'autobus PC2, PC3, 26, 31, 60 et 62.

Le nombre de station serait volontairement limité pour garantir une **vitesse commerciale élevée**, d'au moins 30 km/h. Seules seraient créées ou rouvertes les stations en correspondance avec les lignes de métro ou RER, ou aptes à désenclaver des quartiers.



ASSOCIATION ORBITAL

● Les boulevards des Maréchaux requalifiés

La requalification urbaine serait conçue, à l'instar des « espaces civilisés », autour d'un site protégé pour autobus, ouvert aux véhicules d'intervention d'urgence, aux taxis et aux ambulances.

Non contrainte par le couplage avec les travaux du tramway, elle pourrait être **lancée très rapidement**, et serait **plus économique**, car réalisée uniquement dans les quartiers où elle est utile et prioritaire, et non pas sur l'ensemble des bd des maréchaux. Elle serait plus facile à phaser avec les travaux de couverture du périphérique.

● Le fret ferroviaire urbain dynamisé

Le fret ferroviaire urbain pourrait utiliser les mêmes infrastructures que le tram-train pour voyageurs, contribuant à **rentabiliser** davantage la remise en état de la petite ceinture, à **réduire la pollution** et les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que les nuisances sonores causées par les camions qui seront ainsi supprimés. Les gares marchandises existantes seraient utilisées pour **irriguer** le territoire parisien : Olympiades au sud (dite Les Gobelins), La Chapelle fret au nord, Bercy fret à l'est, Batignolles à l'ouest, selon les possibilités évoquées par la SNCF et la Ville de Paris.

L'utilisation de rails silencieux (testés sur la petite ceinture) et d'un matériel urbain spécifique limiterait toute nuisance pour les riverains.