

les cahiers d'acteurs

L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS D'ÎLE DE FRANCE



contacts

AUT
32, rue Raymond Losserand
75014 PARIS
Courriel : aut@aut-idf.org
Internet : <http://www.aut-idf.org>

L'Association des Usagers des Transports d'Île-de-France est l'une des 150 associations membres de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports). Association à la fois de consommateurs et de défense de l'environnement, l'AUT s'efforce, en Île-de-France, de promouvoir le droit au transport public pour tous, la sécurité des déplacements, un cadre de vie sain et agréable et un aménagement rationnel du territoire, c'est-à-dire un développement durable et responsable.

Pour l'AUT Île-de-France, comme pour la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports dont elle est membre, chaque mode a un créneau qui lui est propre : train et RER sont adaptés au transport régional, mais ne conviennent pas aux courtes distances ; le métro est performant dans une grande ville, mais il ne peut desservir tous les quartiers ; le bus assure une desserte fine, mais sa vitesse et sa capacité sont limitées.

Il y a vingt ans, on aurait conclu en disant : « il reste la marche ». Depuis, deux modes urbains « d'avenir » ont été redécouverts : le vélo et le tramway, qui se révèlent des outils essentiels complétant la panoplie des solutions de rechange au véhicule motorisé individuel.

En 1995, l'AUT publiait une brochure intitulée « Demain, le tramway en Île-de-France », dans laquelle elle dressait une carte des axes franciliens sur lesquels elle proposait de l'implanter : les boulevards des Maréchaux y figuraient. L'AUT a en conséquence soutenu le projet TMS devenu T3 et est aujourd'hui favorable au principe de son prolongement, sur un tracé qui intéresse autant les communes limitrophes que la capitale.

■ Le tramway va bien avec la ville

Le tramway se développe partout dans le monde. Des métropoles au rayonnement politique et économique mondial comme Londres, Berlin, Rome, Milan, Bruxelles, Barcelone ou Paris, pour les villes européennes, mais aussi Los Angeles, San Francisco, Seattle, Dallas, Toronto, Melbourne, Hong-Kong, etc., l'ont adopté ou vont l'adopter. Une liste exhaustive alignerait une quinzaine d'agglomérations en France, plus de 80 en Europe et plus de 300 sur la planète.

Le tramway urbain, ou « métro léger qui va dans la rue », n'a pas pour seuls avantages de faire gagner du temps, d'être accessible, confortable, silencieux, non polluant et économe en coûts de fonctionnement. Pour Paul Chemetov, concepteur de l'aménagement urbain du tramway T1, « c'est une ligne de vie » qui « fabrique de l'espace public ». Partout où il s'installe, le mobilier urbain est modernisé, des arbres et des massifs de fleurs sont plantés, des places sont aménagées, des quartiers reprennent vie. Certes, les travaux d'installation peuvent créer une gêne pour certains commerçants, qui doivent être dédommagés à juste titre. Mais une fois le tramway en service, les enquêtes révèlent que la plupart d'entre eux ont constaté des effets bénéfiques sur leur chiffre d'affaires.



les cahiers d'acteurs

L'efficacité du tramway est telle que beaucoup n'ont pas hésité à lui réserver les rues les plus passantes et les plus commerçantes, qu'il partage avec les seuls piétons, vélos et véhicules d'urgence. C'est le cas de Zürich, Amsterdam, Genève, Lyon, Strasbourg, Montpellier... Et ce sera peut-être un jour le cas pour Paris...



Grenoble



Strasbourg

■ Interrogations

● Une ligne trop longue ?

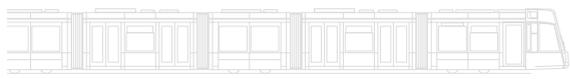
Même si le T3 prolongé bénéficiera d'un site propre et, espérons-le, d'une priorité maximale aux feux, le maintien d'une bonne régularité avec un intervalle constant de 4 minutes en heure de pointe peut nécessiter de scinder la ligne en deux en plaçant judicieusement des terminus intermédiaires. Le pôle de Nation, auquel on pourrait accéder par une courte déviation depuis les Maréchaux, pourrait en être un.

● Où passeront les taxis ?

Les taxis et autres véhicules prioritaires, ainsi que quelques lignes de bus empruntant un tronçon des Maréchaux, n'auront plus de voie réservée sur ces boulevards. Aucun de ces modes alternatifs à la voiture ne doit être perdant : dans les secteurs concernés, il faut réfléchir à des aménagements compensant le handicap ainsi créé.

● Pourquoi du gazon ?

On a cru bien faire en plantant du gazon sur la plate-forme du T3 dans sa partie sud. Ce choix est discutable car il est contraire à l'idée d'un mode « épousant » la ville. Le gazon augmente en effet la sensation de coupure déjà provoquée par poteaux et fils. D'un point de vue pratique, cela empêche les véhicules d'urgence d'utiliser la plate-forme et ajoute des charges d'entretien.

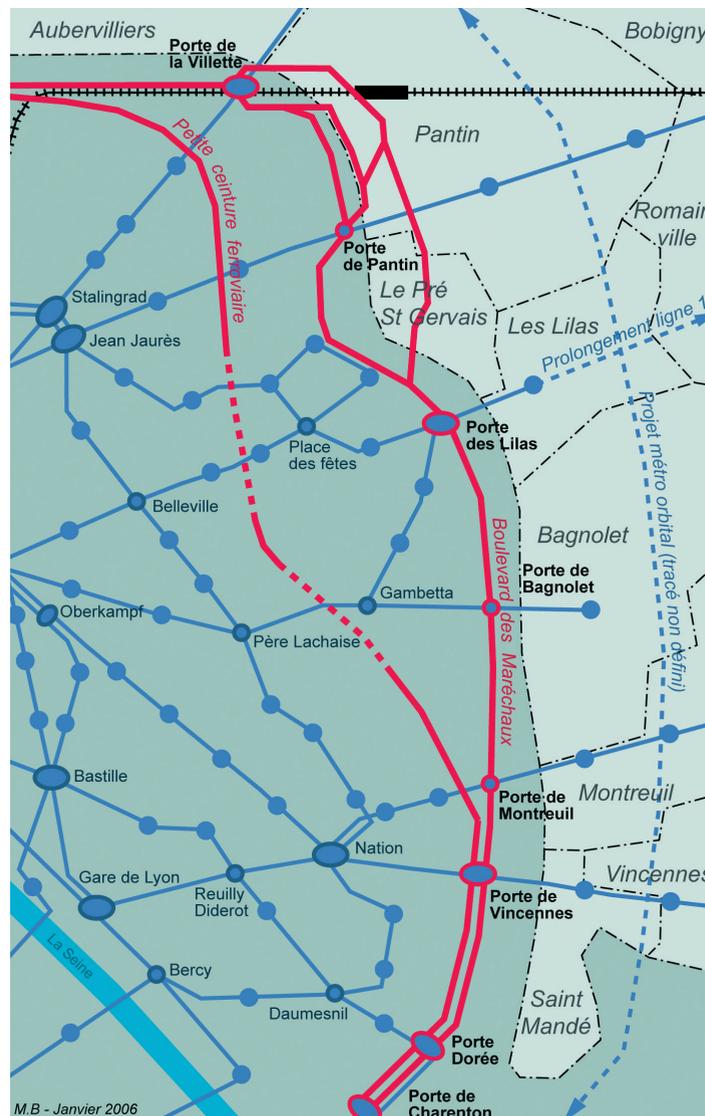


L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS D'ÎLE DE FRANCE

T3, petite ceinture et les autres

Si l'on veut faire émerger une alternative efficace à l'automobile dans les secteurs Est et Nord de Paris, il faut un réseau attrayant et convenablement maillé. Même si le T3 prolongé constitue une maille essentielle parce qu'il assure des correspondances avec dix lignes de métro, deux RER et de nombreuses lignes de bus de Paris et de banlieue, il paraît indispensable de le compléter par d'autres réalisations.

Ainsi, il n'est pas normal que les prolongements de la ligne 9 du métro vers Montreuil - Mur à Pêches et de la ligne 11 vers Romainville, prévus depuis longtemps, ne figurent plus dans aucun échéancier, et que celui du tramway T1 vers l'Est soit bloqué à Noisy-le-Sec depuis plus de deux ans en raison d'une obstruction locale.



Le fait de ne pas réutiliser la Petite Ceinture Ferroviaire parisienne, fermée au service voyageurs depuis 1935 mais dont les rails sont toujours présents, relève du non-sens. Elle est en correspondance avec dix lignes de métro et le RER B, et pourrait l'être avec le RER E à Évangile et le T3 à Porte de la Chapelle ; elle est reliée aux faisceaux ferroviaires de cinq gares.

Cette carte replace le projet T3 dans le contexte d'une desserte structurante de l'Est Parisien. Les hypothèses de tracé envisagées pour desservir Pantin nous semblent plus intéressantes, du point de vue population et aménagements desservis (stade, futur pôle bancaire), qu'un tracé direct entre les portes de Pantin et de la Vilette par le boulevard Serrurier. Nous avons ajouté une quatrième variante qui dessert Pré-Saint-Gervais (mais non plus la Cité de la Musique).

Il n'est pas question de mettre la Petite Ceinture Ferroviaire en compétition avec le T3 dans la mesure où les services rendus par ces deux lignes seraient de natures très différentes ; mais au lieu de se contenter d'une « promenade cyclo-piétonne », on devrait étudier l'utilisation ferroviaire de cette infrastructure selon les tronçons. L'étude des potentialités offertes par la PCF devrait être confiée à une équipe d'experts internationaux, indépendante de toute pression locale.

Il faut enfin prendre en considération l'hypothèse d'un métro de rocade en proche couronne, qui a été proposée dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur de la Région Île-de-France.

■ À l'Ouest, le tramway aussi...

7 bonnes raisons pour prolonger le tramway T3 dans l'Ouest Parisien jusqu'à la **Porte d'Auteuil** par le boulevard Exelmans :

- le **potentiel d'habitants desservis est très important** : 171 000 résident dans le 16^e dont 25 % à moins de 500 m du tracé Exelmans ;
- la **proximité avec de nombreuses installations sportives très populaires le justifie** : Parc des Princes, stade Roland Garros, hippodrome d'Auteuil, Bois de Boulogne... ;
- le **tracé est proche de la ville de Boulogne-Billancourt**, desservie par des bus au départ de la Porte d'Auteuil ; les lignes 72, 22, 62 et PC et le métro n° 9 assurant la correspondance avec la Porte de Saint-Cloud ;
- l'**impact sur le boulevard Exelmans parcouru par le tramway sera positif** : moins bruyant, moins pollué, intégrant une promenade d'Auteuil à la Seine ;
- la **clientèle des commerces bénéficiera d'un boulevard agréable**, propice aux achats et au déploiement de terrasses plutôt qu'un boulevard bruyant et infranchissable ;



- la **diminution de l'offre de stationnement en surface** peut être compensée par la création d'un parking en réutilisant le souterrain actuel ;
- enfin, beaucoup se réjouiront de voir renaître à cet endroit la **Petite Ceinture ferroviaire** sous la forme d'un tramway accessible et très silencieux.

Augsbourg