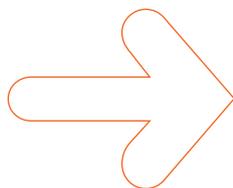


RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE AU CAHIER D'ACTEURS N°3

DE L'ASSOCIATION : « ROCADE DE PARIS »



L'association Rociade de Paris propose d'utiliser la Petite Ceinture Ferroviaire pour accueillir l'extension du tramway T3. La maîtrise d'ouvrage du projet d'extension du tramway T3 considère qu'il s'agirait d'un projet distinct, potentiellement intéressant, mais ne répondant pas aussi bien que l'extension du tramway T3 sur les Maréchaux aux besoins identifiés. Elle souhaite de plus corriger les contre vérités ou les approximations exprimées dans le cahier d'acteurs.

1] LE PROJET D'EXTENSION DU TRAMWAY T3 SUR LES BOULEVARDS DES MARÉCHAUX

Il convient tout d'abord de rappeler que l'enquête publique réalisée en 2003 sur le premier tronçon du tramway en cours d'aménagement sur les boulevards des Maréchaux Sud s'est conclue par un avis favorable de la commission d'enquête qui a reconnu le grand intérêt de ce projet.

Les arguments développés par "Rociade de Paris" pour démontrer l'inadaptation du site des Maréchaux ne résistent en effet pas à l'analyse.

A - Lenteur : comme l'a souligné la commission d'enquête publique de 2003, le tramway des Maréchaux représente un saut quantitatif (vitesse et capacité) et qualitatif (confort) incontestable. Concernant l'extension soumise au débat public, il n'est pas possible de déterminer à ce stade avec précision sa vitesse. Cette dernière dépend du nombre des stations et du tracé retenu et ne pourra donc être déterminée qu'à l'issue du débat public. La vitesse recherchée est de 20 km/h, ce qui représente par rapport à l'actuel bus PC, qui circule à une vitesse commerciale de 15 km/h, un progrès significatif, tout particulièrement si on la compare avec la vitesse moyenne de circulation des automobiles à Paris (stable depuis 5 ans à 16 km/h).

B - Irrégularité : la priorité aux feux, la mise en site propre, la création d'aiguillages de retournement entre les stations pour gérer les incidents permettront un passage du tramway toutes les 4 mn aux heures de pointe et toutes les 8 mn aux heures creuses avec une régularité démontrée partout en France où a été installé un tramway. Il y aura donc quinze tramways par heure, soit une capacité maximale théorique de 4 500 personnes/heure.

C - Inconfort :

- alors que les bus PC comptent 100 places et sont saturés aux heures de pointe, la capacité du tramway est de plus de 300 personnes : 78 assises et 226 debout, et permet d'accueillir 4 500 personnes à l'heure de pointe pour un trafic attendu de 3 800 usagers, ce qui permettra aux usagers de voyager confortablement ;
- le matériel roulant sera moderne, confortable, ventilé ;
- l'aménagement des stations générera un confort très élevé du système de transport : bancs pour l'attente assise, accessibilité parfaite pour les personnes à mobilité réduite, temps d'attente indiqué, station avec mobilier moderne dont le design a été confié à Jean-Michel Wilmotte, qualité de l'éclairage.

D - Perte d'accessibilité : L'accessibilité ne se mesure pas exclusivement à l'inter-distance entre les arrêts. L'interdistance la plus longue à parcourir à pied pour atteindre un arrêt passera de 150 m à 220 m, mais la régularité et la vitesse

supérieure du tramway par rapport au bus permettront un temps de parcours total réduit pour les voyageurs. La qualité des aménagements urbains (limitation des mobiliers urbains sur les trottoirs, amélioration des traversées piétonnes...) apporteront un plus indéniable en terme d'accessibilité. La réorganisation du réseau de bus sera menée afin de faciliter les correspondances entre RER, métro, bus et tramway, en particulier aux portes principales de Paris. Enfin, la Ville de Paris entend poursuivre sa politique de création de services de bus de proximité appelés Traverses, à l'image des lignes mises en service en 2004 dans le 20^{ème} arrondissement (Traverse de Charonne), en 2005 dans les 13/14^{ème} arrondissements (Traverse Bièvre-Montsouris) et du projet de Traverse attendu pour la fin de 2006 dans les 18 et 19^{ème} arrondissements. Ces lignes, qui offrent une distance inter-arrêts réduite (de l'ordre de 200 mètres), et seront en correspondance avec le tramway, constituent un service parfaitement complémentaire.

E - Faible rentabilité : **la valeur socio-économique du tramway est élevée.** Pour le tronçon en construction sur le Sud, elle a été estimée selon les critères établis par le Commissariat Général au Plan, en prenant en compte des facteurs tels que le gain en coûts d'exploitation par rapport au bus PC, le gain de temps pour les usagers des transports, l'amélioration de la desserte de quartiers enclavés, les économies d'énergie ou la réduction de la pollution atmosphérique. Au regard de ces critères, la rentabilité du projet de tramway en rocade des boulevards des Maréchaux au Sud actuellement en travaux est de 16,4 %, soit plus du double du ratio minimal de rentabilité d'un projet public estimé intéressant par le Commissariat Général au Plan (8 %). Son bénéfice actualisé au taux de 8 % s'élève à 337 M? (calculé sur une vingtaine d'années).

Pour le projet d'extension, les calculs de rentabilité seront précisés une fois connus l'ensemble des éléments déterminant (tracé, nombre d'arrêts). On peut d'ores et déjà affirmer que le projet sera économiquement très rentable.

F - Capacité limitée : **le mode tramway a été retenu parce qu'il apportait la juste réponse à la demande attendue** : la charge attendue est estimée à 3 800 personnes à l'heure de pointe à l'horizon 2012 alors que la charge maximale proposée est de 4 500 places avec un tramway toutes les 4 minutes à l'heure de pointe. Ce mode de transport offre donc une réserve de capacité de 16 % qui permettra d'absorber une éventuelle croissance supplémentaire.

En comparaison avec les modes de transport bus et métro, les points suivants sont précisés :

- la ligne de bus PC est saturée et a atteint sa limite de capacité et d'évolution. Le trafic journalier de la ligne PC 2, atteint 50 000 personnes/jour. À l'heure de pointe la plus chargée, entre 8 h et 9 h, on compte 4 900 personnes sur l'ensemble de la ligne. La charge maximale observée est de 1 400 voyageurs sur l'inter-arrêt le plus chargé, le taux de charge étant de 123 %. Une augmentation de la fréquence a révélé son inefficacité : expérimentée lors de l'enquête publique pour le premier tronçon du tramway, elle aboutissait à la formation de "trains d'autobus", du fait des encombrements notamment ;
- le métro aurait été un mode surdimensionné et trop onéreux. Il présente de nombreux atouts : vitesse, capacité, régularité. Mais il serait de très grande capacité par rapport aux besoins identifiés pour la rocade de Paris (la charge maximale étant estimée à 3 800 personnes/heure pour le mode tramway). Sa capacité de 18 000 personnes/heure leur est presque quatre fois supérieure. En outre, le coût de réalisation d'un métro est trois fois supérieur à celui d'un tramway et le chantier est plus long. Enfin, les moyens de transport de surface ont la préférence des usagers lorsque leur régularité et leur vitesse commerciale sont satisfaisantes.

G - Entrave des échanges de circulation Paris/Banlieue : la politique de réduction de la circulation automobile afin de répondre aux grands enjeux de santé publique et aux défis environnementaux, conformément aux engagements internationaux de la France et à la législation nationale en vigueur, s'appuie sur une répartition plus équilibrée de l'espace public entre les divers modes de déplacements.

Le tramway sur les Maréchaux permettra de desservir de nombreux quartiers enclavés ou à fort développement, qu'ils soient parisiens ou de banlieue. En ce sens, il offrira une alternative attractive à l'usage de l'automobile.

S'agissant des échanges Paris/banlieue, des études ont été menées qui contredisent les affirmations injustifiées de l'association "Rocade de Paris" concernant des risques de blocage aux portes de Paris :

- des études de simulation ont évalué la situation du trafic automobile en 2012 avec le tramway sur les boulevards des Maréchaux, le périphérique, les voies qui leur sont parallèles ainsi que sur les voies qui relient Paris et les communes limitrophes. Elles ont été réalisées à l'heure de pointe du matin qui correspond au pic de circulation. Des études complémentaires sont en cours en fonction des hypothèses de tracé et du positionnement de la plate-forme ;
- les hypothèses d'évolution de la circulation automobile entre 2004 et 2012 intègrent les aménagements de voirie, la modification du comportement des automobilistes et les reports modaux. Elles évaluent la baisse de trafic à 10 % dans Paris intra-muros et à 5 % entre Paris et la Petite Couronne ;
- la réalisation du tramway réduira sensiblement la circulation sur les boulevards des Maréchaux. Dans l'hypothèse de leur aménagement à 2x2 voies de circulation (1 400 véhicules/heure), le trafic sera réduit de 30 %. Dans l'hypothèse de leur aménagement à 3 voies de circulation (1 100 véhicules/heure), le trafic sera réduit de 50 % ;
- le boulevard périphérique absorbera le trafic évincé des boulevards des Maréchaux par l'arrivée du tramway. Une diminution de la circulation de 10 % du trafic sur les Maréchaux correspond à un surcroît de circulation inférieur à 2 % sur le périphérique. La capacité d'absorption du périphérique (qui sur ce tracé permet 2 fois 4 voies soit 80 000 véhicules par jour en moyenne) fait que les voies de desserte parisienne et de la Petite Couronne ne connaîtront pas d'évolution sensible du trafic. Les voies peu empruntées resteront fluides, les voies fortement occupées le resteront ;
- il ne se formera pas de barrière entre Paris et la Petite Couronne. En effet, seuls 30 % des véhicules qui aboutissent aux portes de Paris entrent dans la capitale, les autres empruntant le périphérique. L'implantation du tramway sur les boulevards des Maréchaux n'empêchera pas les véhicules arrivant des communes riveraines d'entrer dans Paris ;
- Enfin, le choix d'une implantation sur les boulevards des Maréchaux a aussi pour intérêt d'améliorer sensiblement les interconnexions avec les bus de banlieue.

H - Suppression de la voie pour les véhicules prioritaires : la création d'une voie supplémentaire dédiée aux véhicules prioritaires n'est pas permise du fait de la largeur insuffisante des boulevards. En effet, **l'espace public doit être conçu dans un objectif de juste équilibre entre tous les usages et les 40 mètres de façade à façade (largeur moyenne des boulevards) se répartiront entre les piétons, les cyclistes, les voitures et les transports en commun.** Le réaménagement des boulevards des Maréchaux vise en effet à rééquilibrer l'espace public entre tous les usagers. Les Maréchaux formeront un boulevard urbain limité au trafic de desserte. C'est la raison pour laquelle il est envisagé de réduire la capacité de circulation à 4 voies voire à 3 (2x2 ou 2+1). Chaque voie de circulation verra sa largeur réduite afin d'abaisser la vitesse des automobiles.

Une nouvelle fois, la circulation devrait baisser de 30 à 50 % selon le positionnement de la plate-forme (au centre, sur un côté ou de part et d'autre de la chaussée).

I - L'extension à l'Ouest : **l'association s'exprime en faveur de l'extension du tramway sur les maréchaux à l'Ouest** que le débat public en cours permet de présenter. La maîtrise d'ouvrage prend note de ce soutien mais rappelle que, suite à la décision du CIO concernant les JO de 2012, la réalisation de cette extension a été reportée à un terme non défini. Seule l'extension à l'Est, dont la réalisation apparaît prioritaire au vu de l'essor des besoins de déplacements, est programmée. Le STIF, autorité organisatrice des transports publics en Ile-de-France, décidera des suites à donner à l'issue du débat public en cours.

J - Calendrier : le calendrier établi pour le projet d'extension du tramway T3 à l'Est assure une mise en service fin 2012.

2] LE PROJET ALTERNATIF D'UN TRAMWAY SUR LA PETITE CEINTURE FERROVIAIRE

En préalable, il convient de préciser que la mise en service d'un tramway sur la Petite Ceinture Ferrovière obligerait au maintien du bus PC sur les boulevards des Maréchaux afin de conserver une desserte de proximité au plus près des besoins, et que cela générerait un coût de fonctionnement plus important.

Accessibilité aux stations : un tramway sur la Petite Ceinture Ferrovière irait incontestablement plus vite. Mais compte-tenu des difficultés d'insertion des stations (dénivelés importants, parfois en surplomb, parfois en souterrain, circulation dans les stations nécessitant l'implantation d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs...), du nombre de stations réduit de la faiblesse de l'interconnexion avec la banlieue (et notamment les bus de banlieue), il n'est pas certain que le voyageur aurait de réels gains de temps. Enfin, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite serait pour les mêmes raisons plus complexe et plus coûteuse à réaliser.

Nombre de voyageurs : le nombre d'usagers est difficile à estimer tant que n'ont pas été définies précisément les implantations des stations. Il est prévisible qu'un tramway sur la Petite Ceinture Ferrovière attirerait beaucoup d'usagers, au même titre qu'un RER. Il ne s'agit pour autant pas des mêmes usagers que ceux qui utilisent un transport urbain de proximité.

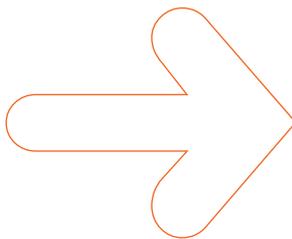
Bus PC : dans le cas d'une implantation d'un tramway sur la Petite Ceinture Ferrovière, il est nécessaire d'assurer une desserte des boulevards des Maréchaux. Pour que celle-ci reste de qualité, la fréquence doit rester suffisante : cela surenchérit grandement le projet d'un tramway sur la Petite Ceinture Ferrovière. La commission d'enquête du premier tronçon en cours de réalisation sur le Sud a d'ailleurs estimé en 2003 le surcoût d'un tramway sur la Petite Ceinture Ferrovière avec la conservation du bus PC à 35,8 % par rapport à un tramway sur les boulevards des Maréchaux.

Desserte en rocade des nouveaux quartiers de Paris : les quartiers situés en rocade de part et d'autre des boulevards des Maréchaux connaissent une évolution rapide, et vont continuer à se développer dans le cadre de projets urbains d'envergure (Porte des Lilas, Pantin, Montreuil, Plaine Commune, Paris Nord-Est). L'affirmation que l'implantation sur la Petite Ceinture Ferrovière d'un tramway serait avantageuse par rapport à un tracé sur les boulevards des Maréchaux est donc erronée puisque seul le tracé par les boulevards des Maréchaux permet de desservir correctement ces quartiers en développement.

Limitation de l'impact des travaux : il est faux de prétendre que des travaux sur la Petite Ceinture Ferroviaire seraient peu impactants : ils devraient en effet être réalisés à proximité immédiate des fenêtres des habitants, et ne seraient accessibles que par des voies de beaucoup plus faible capacité, les travaux sur la Petite Ceinture Ferroviaire ne seraient pas moins sensibles d'un point de vue environnemental. L'étude réalisée par le bureau d'études SYSTRA en 2001 montre que la reprise des ouvrages d'art est indispensable, induisant des coûts importants, sans compter les adaptations de tunnels, notamment pour les contraintes incendie.

Requalification des Maréchaux : la logique consistant à traiter d'une part les questions urbaines et d'autre part les questions de transport est profondément discutable et a généré nombre de dysfonctionnements. Par ailleurs, il est difficile de dire que l'impact financier des travaux sur la Petite Ceinture Ferroviaire serait plus faible que l'implantation d'un tramway sur les boulevards des Maréchaux, si parallèlement, il est envisagé de toute façon des travaux sur les boulevards des Maréchaux, dont chacun s'accorde à reconnaître qu'il est nécessaire de les requalifier.

Risques technique, financier et délai de réalisation : cette affirmation ne repose sur aucune étude. D'un point de vue technique, le travail de remise en service de la Petite Ceinture Ferroviaire (traitement des tunnels, création de stations souterraines...) n'est pas sans risque. Du point de vue du délai, la reprise des études pour envisager cet autre projet impliquerait nécessairement une mise en service bien au-delà de 2012. Il est avéré que la réalisation du RER C sur le tronçon Ouest de la Petite Ceinture dans les années 1980 a été 3 fois plus coûteuse que prévu.



CONCLUSION

En conclusion, les affirmations de l'association "Rocade de Paris" sur le fait qu'un projet d'implantation (la Petite Ceinture) aurait tous les avantages et l'autre (les Maréchaux) tous les inconvénients ne sont pas fondées.

La maîtrise d'ouvrage estime que le projet d'implantation d'un tramway sur les boulevards des Maréchaux est celui qui répond le mieux aux besoins et le seul à permettre une mise en service en 2012.