

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

AU CAHIER D'ACTEURS N°4

DE L'ASSOCIATION CONSOMMATION, LOGEMENT, CADRE DE VIE (CLCV)



L'association CLCV exprime un avis favorable au projet d'extension du tramway T3 sur les boulevards des Maréchaux. Elle insiste sur les qualités du tramway comme un mode de transport sûr, efficace, à dimension régionale, qui doit offrir une opportunité d'amélioration de la qualité de vie des usagers.

La maîtrise d'ouvrage partage totalement ces objectifs et est en mesure d'apporter les réponses suivantes aux questions soulevées par l'association.

1] L'EXTENSION À L'OUEST

Le débat public en cours porte à la fois sur l'extension du tramway T3 à l'Est de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle et sur l'extension à l'Ouest du Pont du Garigliano à la porte d'Auteuil.

La Ville de Paris avait saisi la Commission nationale du débat public dans le contexte de la candidature de Paris pour l'accueil des Jeux Olympiques de 2012 car les tracés envisagés permettaient de desservir des sites qui auraient accueilli des équipements sportifs conçus dans ce cadre.

La candidature de Paris n'a pas été retenue. Néanmoins, la CNDP a choisi de faire porter le débat sur le projet tel qu'il avait été proposé.

Sitôt connue la décision du CIO, la Ville de Paris et la Région ont confirmé l'objectif de mise en service de l'extension Est en 2012 du fait du caractère prioritaire de cette extension au vu des besoins de déplacement.

L'échéance de réalisation de l'extension Ouest a en revanche été reportée à un terme non défini car sa réalisation apparaît moins urgente que l'extension à l'Est. Le fait que cette extension soit soumise au débat public en cours permet toutefois de présenter le projet à l'ensemble des parties prenantes et de recueillir leur position.

2] METTRE L'HABITANT AU CENTRE DES DÉCISIONS

Le débat public en cours sur l'extension du tramway est le lieu même de l'expression. Commencé le 30 janvier dernier, il s'achèvera le 15 mai prochain. 13 réunions publiques et un site internet ont déjà permis aux personnes concernées de s'exprimer, d'obtenir des réponses à leurs questions et de donner leur avis. À l'issue du débat public, le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), l'autorité organisatrice des transports de voyageurs dans la région, décidera des suites du projet. Si le STIF décide la poursuite du projet, une enquête publique aura lieu en 2007. Elle permettra encore une fois au public de se positionner par rapport au projet présenté. L'enquête publique conduira à l'élaboration de l'avant-projet en 2008, dernière étape avant le lancement des travaux.

Deux instances de proximité permettent aux habitants de faire-part à tout moment de leurs attentes et de leurs propositions :

- les comités d'initiatives et de consultation d'arrondissement (CICA) réunissent les représentants des associations exerçant leur activité dans l'arrondissement, qui en font la demande. Elles peuvent y exposer toutes les questions intéressant leur domaine d'activité et faire des propositions ;
- les conseils de quartier associent les habitants, les associations de quartier et les élus sur des questions d'intérêt communal. Ils peuvent être consultés par le maire d'arrondissement et lui faire des propositions sur toutes les questions concernant le quartier ou la Ville.

En terme de pilotage, des structures particulières de dialogue et d'aide à la décision ont été créées pour accompagner dans leurs choix la Ville de Paris, la Région Île-de-France et le STIF : la Commission de suivi du STIF qui rassemble les financeurs et maîtres d'ouvrage et le Comité des collectivités mis en place à l'initiative de la Ville de Paris pour informer et concerter avec les collectivités riveraines concernées par le projet d'extension.

Les élus des collectivités riveraines peuvent également faire entendre leur point de vue au sein de la Commission extra-municipale des déplacements (CEMD), instance permanente de concertation de la Ville de Paris qui suit les dossiers des déplacements et des projets sur la voie publique.

2] UNE POLITIQUE RÉGIONALE EN COHÉRENCE AVEC LES POLITIQUES D'HABITAT, D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Les remarques de l'association portent d'une part sur la participation du tramway "au nécessaire rééquilibrage logements/bureaux pour moins de transports subis" et d'autre part sur le "développement d'un dispositif cohérent de transports publics au niveau de la Région Ile-de-France".

Dans le cadre de la révision en cours du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, l'articulation entre de nouveaux logements, la ville dense, et les opérations de transports en commun constitue l'un des axes majeurs des réflexions engagées. L'action à conduire visera autant une localisation de nouveaux sites d'emploi en articulation avec une desserte de transports en commun, la desserte de pôles existants que la localisation des nouveaux logements selon ces mêmes critères. En cohérence avec les principes énoncés ci-dessus, ce projet de transport en rocade traversera ou se situera à proximité de vastes secteurs potentiellement mutables voire déjà en cours de développement tant sur le territoire parisien que sur les communes limitrophes.

Il permettrait ainsi de participer aux efforts de tous pour reconquérir et structurer du point de vue urbain la proche couronne, et contribuer à l'accueil d'une partie des 60 000 logements par an nécessaires à l'échelon régional pour desserrer l'étau de la crise du logement, notamment social.

De plus, cette opération sera l'une des réponses, notamment pour les déplacements en proche couronne de Paris, aux besoins de liaison en rocade qui constituent un enjeu majeur de la politique régionale en matière de transports. Aussi, l'un des principaux objectifs fixés à cette extension du tramway T 3 est bien la qualité de son maillage avec les réseaux structurants de transports en commun existants.

3] LA CIRCULATION AUTOMOBILE ET LE STATIONNEMENT

La politique parisienne des déplacements est volontariste. Elle a permis de réduire la circulation automobile de 14 % à l'intérieur de la capitale entre 2000 et 2005 (le PDUIF prévoyait une diminution de 5 % tant à l'intérieur de Paris qu'entre Paris et la Petite Couronne). Il est prévu de la réduire au minimum de 10 % supplémentaires entre 2004 et 2012, sans altérer pour autant la mobilité et la vie économique. La régulation du trafic automobile vise également à améliorer la sécurité des automobilistes et des autres usagers de l'espace public (piétons, vélos, deux roues motorisées). La réalisation du tramway contribuera à atteindre cet objectif en offrant une alternative attractive à l'usage de la voiture particulière.

L'aménagement lié au tramway fera des boulevards des Maréchaux un boulevard urbain accueillant un trafic de desserte, et non une "autoroute" annexe du périphérique, supportant un trafic de transit. De part et d'autre du tramway, la capacité de circulation automobile sera fixée à 4 voies (2x2) ou 3 voies (2+1) et la largeur des files diminuée en conséquence (2,80 m sur le tronçon en construction). Les trottoirs seront élargis et des pistes cyclables seront aménagées. Il en résultera une diminution des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique et de la vitesse automobile. Les riverains y gagneront en qualité de vie.

Cet aménagement n'a pas pour objet d'empêcher la circulation sur les boulevards des Maréchaux ni de bloquer l'accès à Paris pour les communes riveraines. Le choix du nombre de files et l'implantation de la plate-forme du tramway seront décidés au regard d'études de trafic.

Enfin, la politique du stationnement doit accompagner cet objectif de diminution de la circulation automobile. La politique menée par la Ville de Paris dans ce domaine vise à :

- faciliter le stationnement à faible coût pour les résidents ;
- encourager une réduction de l'usage de l'automobile par une politique tarifaire avantageuse dans les parkings publics pour les résidents ;
- dissuader le stationnement sur le lieu de travail et inciter à la réalisation de plans de déplacements d'entreprises ;
- permettre le stationnement de courte durée nécessaire à la vie économique, aux démarches et aux achats ;
- lutter contre le stationnement des voitures "ventouses" dans les quartiers périphériques de Paris par la transformation des dernières places gratuites en place de stationnement résidentiel ;
- faciliter l'arrêt pour livraison et autres services à domicile.

Le stationnement dans les parkings souterrains sera également encouragé. Dans toutes les collectivités qui souhaitent diminuer l'usage de la voiture au profit des transports en commun, des parkings relais ont été développés aux portes de l'agglomération (ex. : à Strasbourg, à Bordeaux...). En Île-de-France, les portes de l'agglomération sont bien au-delà des portes de Paris, en grande couronne, là où commencent les difficultés de circulation automobile. Le développement des parkings relais, qui offrent actuellement déjà 110 000 places dans la Région, doit donc se faire en priorité au niveau des stations de RER. En effet, les automobilistes qui arrivent aux portes de Paris n'y laissent généralement pas leur voiture mais se rendent jusqu'à leur destination finale.

L'utilisation des parkings relais aux portes de Paris ne peut donc se faire qu'au bénéfice des utilisateurs occasionnels (touristes, foire expo, spectacles...). Une politique de relance de ces parcs est actuellement menée par le STIF afin d'inciter les automobilistes franciliens à y garer leur véhicule. Des mesures incitatives sont prévues à cette fin telles que la mise en place d'une signalétique spécifique, l'amélioration de l'information et des cheminements piétons jusqu'aux stations de métro, une tarification plus adaptée, l'amélioration du service et l'extension des parcs existants voire la construction de nouveaux parcs.