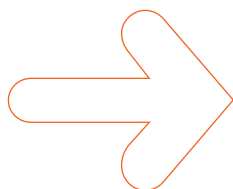


RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

AU CAHIER D'ACTEURS N°5

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



L'association des Usagers des Transports d'Île-de-France rappelle qu'elle a soutenu le premier tronçon du tramway T3 en cours de réalisation sur les boulevards des Maréchaux Sud et exprime un avis favorable à son extension en soulignant son impact fondamental sur l'amélioration du cadre de vie et de l'environnement urbain.

Elle s'interroge sur les questions suivantes.

1] LA LONGUEUR DE LA LIGNE

La maîtrise d'ouvrage rappelle que la mise en service de l'extension à l'Est est envisagée en 2012 et que le calendrier de l'extension Ouest n'est pas défini.

L'extension à l'Est portée au débat public irait jusqu'à la porte de la Chapelle sur un tracé de 14 km environ.

L'extension à l'Ouest serait d'environ de 2 km

Au total, la ligne T3 atteindrait une longueur d'environ 24 km.

Sur cette distance, la maîtrise d'ouvrage précise que la circulation du tramway en site propre et la priorité aux feux permettront de garantir un intervalle de 4 mn aux heures de pointe.

Il faut toutefois noter qu'au-delà d'un temps de parcours d'1h à 1h15, les risques d'irrégularité s'accroissent et le maintien de l'intervalle de 4 minutes à l'heure de pointe est plus difficile à garantir. C'est pourquoi la RATP demande en milieu de ligne l'insertion d'une 3^{ème} voie pour renforcer l'exploitation sur un arc et gérer les éventuelles difficultés d'exploitation.

Pour d'éventuels prolongements ultérieurs, il pourrait être envisagé une exploitation de cette ligne en rocade en deux arcs. L'aménagement des terminus devrait alors être conçu pour limiter au maximum les effets de la rupture de charge et donc ne pas allonger les temps de parcours au-delà du temps nécessaire à la correspondance.

2] LE PASSAGE DES TAXIS SUR LA PLATE-FORME

La Ville de Paris est très attachée au développement des taxis qui complètent l'offre de transport public. Actuellement, il existe 15 300 taxis dans l'agglomération parisienne. 450 stations et 3 618 places jalonnent les rues de la capitale. Il existe 191 km de couloirs de bus accessibles aux taxis et de nombreux projets de nouveaux couloirs sont en cours, en particulier dans le cadre du programme régional Mobilien. Ces réalisations permettent une circulation facilitée de cette activité, facteur d'attractivité.

Une attention particulière est portée sur les améliorations en faveur du fonctionnement des taxis, et notamment dans le cadre du Plan de Déplacements de Paris en cours d'élaboration :

- réorganisation des stations dans un objectif d'amélioration de la lisibilité pour les usagers ;
- création d'un numéro d'appel unique en station ;
- formation du chauffeur pour les langues étrangères (en vue de l'accueil des touristes et visiteurs étrangers) ;
- meilleure identification des taxis par une enseigne lumineuse "parisienne" ;
- subventions d'équipement pour une accessibilité des véhicules aux PMR ;

D'autres réflexions pour améliorer la disponibilité des taxis sont menées :

- augmentation du nombre de licences, en proportion du développement du tourisme parisien (100 licences nouvelles ont été autorisées par la Préfecture de Police en 2004 et en 2005) ;
- réduction des temps de parcours entre les aéroports et Paris, par la mise en place d'une voie qui serait dédiée aux taxis et transports collectifs sur le boulevard périphérique et les autoroutes desservant les aéroports ;
- amélioration attendue de la circulation des taxis et bus grâce à la mise aux normes Mobilien des lignes 60, 62 et 26, qui constituent une rocade parallèle aux boulevards des Maréchaux ;
- modification de la tarification en vue d'une amélioration de la disponibilité des taxis dans Paris aux heures où la demande est forte .

L'ensemble de ces démarches, menées en concertation avec la profession, permettront des améliorations sensibles de l'attractivité des taxis.

Le site propre pour le tramway est une condition nécessaire à l'attractivité de la ligne. Les taxis ne peuvent pas bénéficier de la voie réservée au tramway pour plusieurs raisons :

- aux stations, les taxis ne pourraient pas doubler le tramway arrêté sans créer de l'insécurité alors que les passagers du tramway descendent et traversent la plate-forme ;
- le système de la priorité tramway aux carrefours est difficilement compatible avec la circulation d'autres véhicules sur la plate-forme ;
- la végétalisation de la plate-forme, envisagée dans le cadre de la requalification de l'espace public, ne serait pas possible.

La création d'une voie supplémentaire dédiée aux taxis n'est pas non plus permise car la largeur des boulevards ne le permettrait pas. 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.

3] LA VÉGÉTALISATION DE LA PLATE-FORME

L'amélioration du cadre de vie est l'un des objectifs du tramway et le volet paysager du projet est un aspect important. Aucun choix n'est encore arrêté sur le revêtement de la plate-forme pour l'extension, mais il est certain que l'aspect paysager du cadre urbain sera valorisé au maximum afin d'apaiser l'environnement et de contribuer à la transformation de l'image polluée et bruyante des boulevards des Maréchaux. Associer

le minéral au végétal est une configuration déjà présente sur plusieurs avenues ou boulevards parisiens (boulevard Richard Lenoir, avenue de Breteuil,...) qui apporte une qualité supplémentaire au cadre de vie.

4] LE LIEN DU TRAMWAY DES MARÉCHAUX AVEC LES AUTRES PROJETS DE LA RATP

Un certain nombre de projets (tramway, métro, bus) sont actuellement mis en œuvre dans lesquels l'État, la Région Île-de-France, les collectivités locales, la RATP ou la SNCF sont fortement impliqués. Conformément au Schéma Directeur de la Région Île-de-France et au Contrat de Plan État/Région 2000-2006, les projets prévus à l'horizon 2012 et en correspondance avec le tramway T3 sont les suivants :

- le tramway T2 qui fait partie de la grande rocade en tramway autour de Paris sera prolongé de Issy les Moulineaux à la Porte de Versailles ;
- la ligne 4 du métro sera prolongée de la Porte d'Orléans à Montrouge puis Bagneux ;
- un site propre pour autobus sera mis en service entre la Porte d'Ivry et Choisy le Roy ;
- la ligne 12 du métro sera prolongée de la Porte de la Chapelle à Proudhon Gardinoux puis à Pont de Stains ;
- le tramway T1 n'est pas en correspondance avec le T3 mais il fait partie de la rocade de 1ère couronne en tramway. Il sera prolongé de Noisy le Sec à Montreuil puis à Val de Fontenay.

En parallèle à ces projets d'infrastructures lourdes, le projet Mobilien prévoit l'aménagement et l'exploitation d'un "Réseau Principal de Bus" qui fera l'objet d'une amélioration notable de la qualité de service en terme de fréquence, de vitesse de circulation et de régularité. Les lignes 27, 65, 87, 96, 105, 115, 150, 152, 153, 170, 325, qui seront en correspondance avec le tramway, font partie de ce réseau.

Enfin, un projet de rocade en métro automatique en proche et moyenne couronne en cours d'étude pourrait compléter le réseau de transport de banlieue à banlieue en offrant une alternative forte et efficace à la voiture.

Le projet de prolongement de la ligne 11 du métro jusqu'à Romainville a été étudié en mars 2004 et pourrait être inscrit au prochain Contrat de Plan.

Le prolongement de la ligne 9 à Montreuil Murs à Pêches fait l'objet d'études.

Enfin, le choix fait de réaliser le tramway T3 sur les Maréchaux permet de préserver les divers usages de la Petite Ceinture Ferroviaire, qu'il s'agisse des projets de la SNCF ou de la Ville de Paris. Les deux sites ont en effet des logiques d'usage différentes. Le principe d'une utilisation de la Petite Ceinture Ferroviaire ne doit pas être opposé au prolongement du tramway T3 sur les boulevards des Maréchaux. Ce sont des projets qui répondent à des objectifs spécifiques, chacun présentant des caractéristiques particulières.

L'exploitation par un tramway de la Petite Ceinture Ferroviaire sur le tronçon entre Masséna et Bercy est aujourd'hui écartée par Réseau ferré de France (RFF) – le gestionnaire des infrastructures ferroviaires – qui souhaite continuer à utiliser ce tronçon pour faire circuler des trains entre les gares d'Austerlitz et de Lyon.

En tout état de cause, l'implantation du tramway T3 sur la petite ceinture ferroviaire conduirait à complexifier les usages ferroviaires. Et ce alors que la SNCF et RFF continuent à envisager son utilisation pour le transport de fret urbain et pour des échanges entre les gares SNCF.

La Ville de Paris souhaite que, sur l'emprise de la Petite Ceinture Ferroviaire, un espace soit préservé, sauf impossibilité technique, pour réaliser une promenade aisée, confortable et continue pour les piétons et vélos dans un cadre paysager.

La Petite Ceinture Ferroviaire est une emprise de qualité qui mérite une attention particulière. En 2003, la commission d'enquête publique sur le projet du premier tronçon en cours de réalisation a formulé à cet égard un certain nombre de recommandations. Elle a insisté sur la nature ferroviaire de l'emprise et son accessibilité pour les trains de maintenance. Elle évoque le maintien de la circulation de trains de tourisme. La commission a également évoqué la possibilité de mettre en place, à titre temporaire, des activités de loisirs sur la petite ceinture : coulée verte accessible à tous, expositions...

Des discussions sont actuellement menées par la Ville de Paris avec RFF, propriétaire de l'infrastructure, pour aménager des espaces verts et des promenades plantées dans les 12^{ème}, 16^{ème} et 18^{ème} arrondissements en particulier, sans compromettre une utilisation ferroviaire. Le Conseil de Paris a voté favorablement en février dernier la création d'une promenade entre le parc Georges Brassens et le parc André Citroën dans le 15^{ème} arrondissement. La création du tramway sur les boulevards des Maréchaux garantit la possibilité de réutiliser la petite ceinture ferroviaire pour la circulation du fret. Le développement du tri sélectif (avec notamment la nécessaire création de trois centres de tri qui pourraient être implantés sur les faisceaux ferroviaires marchandises de Batignolles, Evangile et Bercy) et la perte de compétitivité de l'acheminement par voie maritime des matériaux de construction constituent deux axes pour l'utilisation du transport de fret sur la petite ceinture ferroviaire.