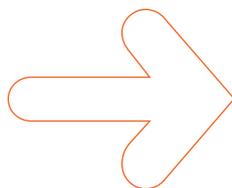


RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

AU CAHIER D'ACTEURS N°6

DE L'ASSOCIATION « LES DROITS DU PIÉTON »



L'association « Les droits du piéton » rappelle son soutien depuis l'origine au projet de tramway sur les Maréchaux. Elle émet le souhait que l'on s'assure du bon fonctionnement du premier tronçon du tramway en cours d'aménagement sur les Maréchaux Sud avant d'engager son extension. La maîtrise d'ouvrage est en mesure d'apporter les précisions suivantes.

1] LE CALENDRIER DU PROJET

Les études pour l'extension du tramway T3 ont été lancées sans attendre la mise en service du premier tronçon au Sud car l'élaboration d'un projet de transport nécessite un calendrier de plusieurs années et il convient que les conditions de déplacements des Parisiens et Franciliens soient améliorées aussi rapidement que possible. En effet, la diminution de la circulation automobile est un impératif de santé publique et de protection de l'environnement et répond à un rééquilibrage des usages sur l'espace public. Elle s'impose pour réduire les pollutions atmosphériques à l'origine des problèmes de santé ainsi que pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, responsables du changement climatique. La lutte contre le bruit et contre l'insécurité routière doit également être menée sans attendre.

Les Parisiens et les Franciliens sont les premiers à réclamer cette extension rapidement (comme en témoignent diverses consultations, les réponses au questionnaire du PLU, les demandes des conseils de quartiers et des maires d'arrondissement, ou encore les attentes exprimées par plusieurs communes limitrophes) ainsi que les milieux économiques (CCIP, attentes de l'université Paris VII, de la cité des Sciences, des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris...).

La maîtrise d'ouvrage tient à préciser que le temps de maturation du projet sera respecté. En effet, plusieurs décisions doivent être validées avant le début des travaux : à l'issue du débat public en cours, opportunité d'échanges et de discussions, et dans les trois mois qui suivront la publication par la CPDP et la CNDP du compte-rendu et du bilan du débat, le STIF (Autorité organisatrice des transports dans la région, qui définit et met en œuvre la politique des transports et approuve les projets) devra faire connaître, par une délibération de son conseil, son choix concernant les suites données au projet d'extension du tramway T3 à Paris. Ensuite, une enquête publique aura lieu fin 2007, soit près d'un an après la mise en service du premier tronçon, sachant que la décision engageant la réalisation de l'extension n'advient pas avant 2008.

C'est donc avec un recul suffisant de deux années sur la mise en service du premier tronçon au sud que les travaux seront engagés sur l'extension.

2] LES QUESTIONS TECHNIQUES

Les questions techniques soulevées dans le cahier d'acteurs ont fait l'objet d'études. Ainsi la pente des boulevards des Maréchaux au niveau de la Porte des Lilas est de 7 %, niveau que le tramway peut gravir sans difficulté. Le franchissement des portes permet leur requalification afin de mieux relier Paris et les communes limitrophes. La Porte des Lilas, avec la couverture du boulevard du périphérique et les aménagements paysagers et urbains liés à l'arrivée du tramway, permettra des échanges plus faciles, plus sûrs, et plus agréables pour les piétons et les circulations douces.

3] LA RÉDUCTION DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE

La maîtrise d'ouvrage tient à indiquer que les objectifs de réduction de trafic automobile que poursuit la Ville de Paris ne sont pas dus à un quelconque dogmatisme de tel ou tel parti politique mais s'inscrivent dans le cadre d'objectifs de santé publique et de protection de l'environnement faisant l'objet d'obligations juridiques :

- engagements internationaux de la France (protocole de Kyoto visant à diminuer les gaz à effet de serre) ;
- législation nationale en vigueur (loi d'orientation des transports intérieurs du 30.12.1982, loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30.12.1996, loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain du 13.12.2000) ;
- le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) qui vise une réduction de la circulation automobile en Ile-de-France et un développement de la fréquentation des transports collectifs, de la marche à pied, et de l'usage du vélo.

La politique parisienne est volontariste et 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 de 10 % supplémentaires entre 2004 et 2012, sans altérer pour autant la mobilité et la vie économique.

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 limitée à 4 voies (2x2) ou 3 voies (2+1) et la largeur des files diminuée afin de réduire la vitesse (2,80 m par file 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.

Concernant les passages souterrains, la maîtrise d'ouvrage rappelle qu'ils constituent souvent des coupures urbaines fortes et que leur comblement peut être nécessaire pour recréer de l'urbanité et sécuriser les cheminements sur l'espace public.

4] LES CARACTÉRISTIQUES DU TRAMWAY T3

Le matériel choisi par la RATP pour le tronçon Sud est le Citadis 402 d'Alstom. Le tramway comporte 304 places, dont 78 places assises. Chaque rame est constituée de 7 modules aérés et panoramiques avec de larges baies vitrées. D'une largeur de 2,65 m, ses espaces intérieurs facilitent la circulation. Le tramway est ventilé et équipé d'un système d'information des voyageurs sur les durées de parcours jusqu'au terminus et entre stations. Il comporte un plancher bas intégral pour favoriser l'accès des personnes à mobilité réduite. Ses aménagements intérieurs ont été conçus par des ergonomes afin que chacun puisse trouver sa place. Le design intérieur des voitures, avec quatre tonalités – turquoise, jaune céréale, terra, vert printemps – crée une ambiance harmonieuse.