

**PÔLE AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE**

Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements

Service Transports et Études Générales

Tél : 01.49.56.53.53

Fax : 01.49.56.53.59

Affaire suivie par : Salvatrice CICORIA -COUVÉ

DTVD-STEG N° 2006-

Monsieur Hubert Blanc
Président de la
Commission particulière du débat public
Extension Tramway - Paris
32, rue de Cambrai
75019 PARIS

Monsieur le Président,

Avec la Ville de Paris, vous m'avez invité à prendre part au débat public sur l'extension du tramway T3 à Paris.

Lors de l'enquête publique relative à la création d'une ligne de tramway en rocade sud de Paris sur les boulevards des Maréchaux, du Pont Garigliano (15ème) à la Porte d'Ivry (13ème), j'avais souligné l'intérêt du Département du Val-de-Marne pour cette opération.

En effet, dans une perspective de rééquilibrage au sud et à l'est de la capitale, les dessertes en rocade et le maillage sont une priorité.

Par conséquent, la réalisation d'un tramway en rocade au sud et à l'est dans Paris, en correspondance avec les lignes de transport en commun existantes sur le département en direction de Paris, améliorera les possibilités de déplacements en transports en commun des Val-de-Marnais.

Je juge toutefois nécessaire de formuler quelques remarques et observations concernant les éléments contenus dans le dossier soumis au débat et qui devront être pris en compte pour l'élaboration du projet définitif.

Les aménagements de voirie et la régulation des feux liés à la mise en circulation du Tramway des Maréchaux Est auront des répercussions sur le fonctionnement des Portes et les capacités d'écoulement des boulevards des Maréchaux, et donc sur la circulation générale. Il conviendra par conséquent qu'une concertation soit établie afin de rechercher des solutions pour minimiser l'impact sur les grandes voies radiales entrant dans Paris et irriguant les villes val-de-marnaises limitrophes.

Je souhaite qu'un regard particulier soit porté sur l'hypothèse de suppression du passage souterrain à gabarit réduit à la Porte de Charenton, qui devra être validée par des études de trafic montrant le faible impact sur le fonctionnement urbain du secteur.

Ces questions de circulation devront être examinées globalement en tenant compte d'autres projets situés entre les Boulevards des Maréchaux et les limites communales. Je pense notamment aux projets de réaménagement des Portes (Porte d'Ivry, Porte de Vincennes) et du schéma directeur d'ensemble du périphérique.

Une réflexion commune sur la mise en cohérence des systèmes centralisés de régulation des circulations sur des axes importants pourrait ainsi être envisagée.

En matière de transport en commun, il faut faire en sorte que le tramway ne soit pas une coupure supplémentaire à celle du périphérique pour les lignes de bus. Il faut donc développer la perméabilité entre les villes proches de Paris et les arrondissements limitrophes.

Un travail serait donc à mener Porte par Porte, et tout particulièrement sur les Portes d'Ivry, de Charenton et de Vincennes, afin que :

- les correspondances entre les lignes de bus, le métro et le tramway soient les meilleures et les plus simples possibles,
- il y ait une meilleure interpénétration des lignes de bus parisiennes dans la proche banlieue et des lignes de bus de banlieue dans la capitale,
- des lignes de bus soient créées pour desservir les zones de développement.

Ainsi, je souhaite que le lien entre Paris et le territoire de Seine-Amont, identifié comme « territoire stratégique » dans le SDRIF de 1994, puis confirmé par la décision récente de l'Etat de créer une Opération d'urbanisme d'Intérêt National, fasse l'objet d'une grande attention.

La desserte en transport en commun de ce territoire a été retenue comme l'un des thèmes centraux et a conduit à la réalisation d'une étude d'opportunité de création d'un TCSP entre la Bibliothèque François Mitterrand et les Ardoines.

Cette étude a mis en évidence un certain nombre de contraintes techniques, qui tendent à privilégier l'itinéraire des quais de Seine (RN 19 et quai Panhard et Levassor). La correspondance avec la ligne de métro 14 serait assurée au niveau de la rue Neuve de Tolbiac.

Cet itinéraire actuellement emprunté par la ligne Mobilien 325 (Château de Vincennes – Ivry Gambetta – Bibliothèque François Mitterrand) devra faire l'objet d'aménagements de voirie complémentaires au site propre sud-nord existant, afin d'améliorer l'efficacité de l'intermodalité. La réalisation d'un couloir dans le sens nord-sud doit être un objectif.

Concernant les futures stations, je souhaite que l'implantation des stations suivantes soit arrêtée :

- « Porte d'Ivry », origine du projet et en correspondance avec la ligne de métro 7 et la ligne de bus 83,
- « Porte de Vitry », en correspondance avec les lignes de bus 27 et 132. Le Département du Val-de-Marne souhaite de plus un renforcement en soirée, les dimanches et jours fériés pour la ligne 132,
- « Porte de France », dans la continuité de l'avenue de France, assurant la correspondance avec la ligne de métro 14 et le RER C,

- « Quai d'Ivry », au niveau du quai d'Ivry, pour assurer une correspondance avec la ligne Mobilien 325 et le futur TCSP « Bibliothèque François Mitterrand - Les Ardoines », bien que la RN19 passe sous les Maréchaux. L'intérêt de cette correspondance sera renforcé par la mise en service d'une future ligne de transport collectif sur la Seine (Batobus),
- « Baron Le Roy », afin d'assurer une correspondance avec la ligne 24 (St Lazare – Bercy – Ecole vétérinaire de Maisons-Alfort), ligne importante pour Maisons-Alfort et Charenton. Le Département du Val-de-Marne souhaite de plus un renforcement en soirée, les dimanches et jours fériés pour cette ligne,
- « Porte de Charenton » desservant notamment le bois de Vincennes et assurant le maillage avec la ligne de métro 8 et la ligne de bus 87,
- « Porte Dorée », desservant notamment le bois de Vincennes et assurant le maillage avec la ligne de métro 8 et la ligne de bus 46,
- « Porte de Saint-Mandé », desservant notamment l'Institut Le Val Mandé à Saint-Mandé, dont les cheminements piétons devront être aménagés aux normes pour les personnes à mobilité réduite sur l'Avenue Courteline, et assurant le maillage avec les lignes de bus 29 et 56,
- « Porte de Vincennes », assurant le maillage avec la ligne de métro 1 et les lignes de bus 26, 62, 86 et 351.

Concernant la mise en place d'un réseau interdépartemental des circulations douces, des aménagements sur les voies radiales entrant dans Paris et coupant le tramway devront être réalisés permettant d'assurer des itinéraires continus, confortables et sûrs.

Je vous remercie donc de bien vouloir intégrer ces demandes au dossier du débat public et souhaite être étroitement associé dans les phases ultérieures d'élaboration du projet de Tramway sur les Maréchaux Est.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes salutations distinguées.

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL,

CHRISTIAN FAVIER