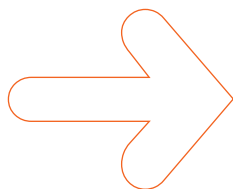


RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE AU CAHIER D'ACTEURS N°12

DE L'ASSOCIATION ORBITAL



L'association Orbital s'oppose au projet d'extension du tramway T3 sur les boulevards des Maréchaux en affirmant notamment que la ligne de bus PC ne serait pas saturée. La maîtrise d'ouvrage est en mesure de répondre à ces affirmations et de démontrer que le projet soumis au débat public répond le mieux aux objectifs d'amélioration de la desserte en transports collectifs en rocade de Paris et en limite des communes limitrophes, et est le seul réalisable à l'échéance souhaitée.

1] LA LIGNE PC NE SERA PAS EN MESURE D'ABSORBER L'ÉVOLUTION ATTENDUE DU TRAFIC

La ligne de bus PC 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. La saturation est atteinte par exemple le matin entre Porte de Bagnolet et Porte de Montreuil avec 1 400 voyageurs/heure, ce qui représente un taux de charge de 123 % avec un intervalle de 5 min. La capacité du bus PC est limitée du fait notamment du nombre réduit de passagers possibles par véhicule (100 personnes maximum). Des difficultés se présentent aux arrêts avec une grande gêne à la montée et à la descente. 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" (les bus sont nombreux à se suivre ce qui ralentit leur vitesse et désorganise leurs intervalles de passage), du fait des encombrements notamment.

Même s'il y avait une augmentation du nombre de bus PC (passage à une fréquence de 4 minutes), le nombre de voyageurs par heure atteindrait 15 000, la limite de saturation. Il est donc indispensable de passer à un système différent.

L'association compare la ligne PC avec la ligne 26 : il est précisé que la fréquentation de la ligne 26 est constituée en grande partie de scolaires et correspond à une demande spécifique, adaptée à certains horaires. Elle répond à une demande très forte et ponctuelle. De telles fréquences ne sont pas mises en place sur des périodes plus longues correspondant à la pointe et à son étalement.

2] LE TRAMWAY AMÉLIORERA LA DESSERTE LOCALE, L'ACCESSIBILITÉ ET LES CHEMINEMENTS

En second point, la maîtrise d'ouvrage conteste les propos de l'association Orbital qui considère que le T3 dégraderait la desserte locale. Tout d'abord, il est rappelé que le nombre et l'emplacement des stations sont portés au débat public en cours. D'après les premières études, les stations devraient être au nombre de 22 à 27 sur l'Est et 3 à 5 sur l'Ouest selon les tracés retenus. Le nombre des stations et leur implantation proposés ont été étudiés en fonction des contraintes techniques, pour assurer tout à la fois une bonne desserte des quartiers traversés, une vitesse commerciale élevée et une bonne connexion avec les autres modes de transport public. Les stations seront distantes de 520 m environ pour permettre l'objectif d'une vitesse commerciale de 20 km/h. Cette distance est certes supérieure à celle des stations de bus PC (395 m) mais l'aménagement des cheminements piétonniers et l'augmentation de la fréquence de passage (temps d'attente en station diminué) et de la vitesse commerciale améliorée de 5 km/h par rapport au bus rendront les

déplacements plus confortables et plus rapides. Entre deux stations, il faudra compter un peu plus d'une minute de temps de parcours. Ce temps de trajet pourra être assuré de façon régulière grâce au site propre et à la priorité du tramway aux carrefours.

Les études de trafic montrent d'ailleurs que le tramway est plus attractif que le bus : les usagers, plus nombreux, seront gagnants.

L'accessibilité du tramway aux personnes à mobilité réduite est un objectif prioritaire et le tramway sur les boulevards des Maréchaux, mode de transport situé en surface, est d'une manière générale le mode de transport le plus accessible. Il s'inscrit dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées élaboré par la Ville de Paris en 2002, il est conforme aux documents législatifs et réglementaires en vigueur. Il entre également dans le cadre du contrat de plan État/Région qui prévoit un programme de mise en accessibilité des gares et stations franciliennes comportant une meilleure complémentarité entre les différents réseaux de transports en commun. Condition de l'intégration sociale des personnes handicapées, l'accessibilité des transports est aussi un élément de confort pour l'ensemble de la population qui compte 30 % de personnes handicapées ou en situation de mobilité réduite. L'accès aux stations se fera aisément. Le véhicule Citadis 402 d'Alstom comporte un plancher bas, facilement accessible. Les aménagements intérieurs des rames sont conçus par des ergonomes afin que chacun puisse trouver sa place. Les quais seront au même niveau que le plancher des rames. L'écart devrait être inférieur à 3 cm lorsque la rame est en position nominale par rapport à la voie. Le réaménagement urbain des boulevards des Maréchaux comporte la mise en conformité de la voirie avec les normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Les cheminements piétons seront plus rectilignes et dégagés d'obstacles. Les traversées piétonnes seront perpendiculaires aux trottoirs. Ceux-ci seront abaissés. Des bandes de guidage seront créées. Des places "Grands invalides" seront aménagées, à raison d'une place de stationnement sur cinquante. Les zones de concession des commerces seront matérialisées sur la chaussée afin d'éviter les entraves à la circulation piétonne. La mise aux normes PMR des traversées piétonnes permettra en même temps de sécuriser les traversées des enfants.

Enfin, l'accessibilité ne se mesure pas exclusivement à l'inter-distance entre les arrêts. L'interdistance la plus longue à parcourir à pieds pour atteindre un arrêt passe de 150 m à 220 m, mais la régularité et la vitesse du tramway permettront un temps de parcours réduit. La qualité des aménagements urbains (limitation des mobiliers de voirie, amélioration des traversées piétonnes...) apportent 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, les services de bus de proximité appelés Traverses seront développés sur le principe de la traverse de Charonne créée en 2004, Alésia Montsouris mise en service en 2005 et enfin de la Traverse à venir à la fin de 2006 sur les 18^{ème} et 19^{ème}.

3] LE T3 OFFRIRA DES CORRESPONDANCES NOMBREUSES ET DE QUALITÉ

Le tramway T3 offrira un moyen de rabattement beaucoup plus efficace sur le réseau lourd (augmentation de la fréquence, du nombre de places, diminution du temps de parcours...), contribuant ainsi à l'amélioration des correspondances et au maillage du réseau.

Le projet prévoit également l'optimisation des correspondances (emplacement des stations du tramway) et le traitement des cheminements jusqu'aux stations métro et RER. La création de nouveaux accès ou de couloirs de correspondance pourra également être étudiée dans certains cas particuliers. Il existera 33 correspondances avec les lignes de bus de banlieue, permettant ainsi une desserte de nature régionale.

4] LE T3 ACCÉLÈRERA LA REQUALIFICATION URBAINE

La requalification urbaine ne se pense pas sans les transports et vice-versa. Le projet de tramway constitue un accélérateur de rénovation urbaine des quartiers périphériques de Paris et de sa proche couronne.

À l'heure actuelle, le cadre de vie sur les boulevards des Maréchaux, notamment à l'Est, est particulièrement dégradé. Les riverains souffrent de l'insécurité routière, de la pollution atmosphérique et sonore causée par la circulation et d'un environnement urbain peu harmonieux. Dans le même temps, de nombreuses opérations d'urbanisme sont en cours ou à l'étude à Paris et dans les communes limitrophes. Il est cité en exemple, le Grand Projet de Renouvellement Urbain (GPRU) Saint Blaise dans le 20^{ème} arrondissement de Paris, qui sera désenclavé par l'arrivée du tramway, le GPRU Paris Nord-Est qui verra à terme sa population et le nombre d'emplois doubler, la ZAC Paris Rive Gauche qui de 7 000 habitants deviendra un pôle accueillant 15 000 habitants et dont le nombre d'emplois passera de 28 000 à 65 000, ou encore les projets d'aménagement de Montreuil qui totalisent 20 000 m² de construction.

De plus, des projets de transport sont envisagés qui doivent être maillés avec le tramway : à la gare Évangile le RER E, le prolongement du tramway venant de St Denis-Épinay-Villetaneuse (SDEV) et le site propre de la RN 305.

Les aménagements liés au tramway participeront à la refonte du paysage urbain en faisant des Maréchaux un boulevard urbain accueillant un trafic de desserte plutôt qu'une annexe du périphérique. Leur trame végétale sera renforcée pour leur donner une image plus proche de la couronne verte voisine. Les particularités des portes de Paris seront mises en valeur afin que les entrées de la capitale deviennent remarquables. Le projet permettra une couture urbaine.

L'effet de barrière actuel des Maréchaux sera atténué par l'aménagement de franchissements sécurisés et des traitements paysagers. L'histoire des Maréchaux a peu à peu généré un espace déshumanisé et occupé par la voiture qui a créé une coupure forte entre Paris et sa banlieue. En améliorant la desserte locale, en embellissant le cadre de vie des boulevards et en facilitant la vie quotidienne, les travaux réalisés réduiront cet effet de coupure.

Rénovées, les grandes portes de Paris réaliseront une transition harmonieuse entre Paris et ses communes limitrophes. Elles comporteront de nombreux cheminements piétons sécurisés ainsi que des pistes cyclables. La végétation sera densifiée.

En conclusion, le T3 améliore la performance de transports en rocade car il offre une capacité plus importante, une meilleure fréquence et un temps de parcours diminué pour les usagers.

5] LE T3 COMBLERA LE CRÉNEAU MANQUANT DES TRANSPORTS EN ROCADE

Les liaisons seront facilitées entre Paris et les communes voisines, grâce notamment à la simplification des correspondances entre transports collectifs et au renforcement des lignes de bus. Ainsi le tramway T3 sur les Maréchaux offrira une correspondance avec 33 lignes de bus de banlieue. Les pôles multimodaux assureront les échanges de qualité et faciliteront les transports collectifs : le tramway T3 des Maréchaux sera en correspondance avec 17 lignes de métro, 19 lignes Mobilien et 21 lignes de bus parisiennes.

6] L'EXTENSION DU T3 PAR LE BOULEVARD DES MARÉCHAUX PRÉSENTERA UNE FORTE UTILITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE

A - Le T3 favorisera le développement économique et la justice sociale en développant la mobilité à l'échelle de la région

Le projet d'extension du tramway vient compléter un maillage de qualité qui permettra de transporter 100 000 voyageurs par jour sur le premier tronçon en cours de réalisation et 300 000 sur la ligne globale à une vitesse de 20 km/h. Il se situera en rocade et permettra de desservir sur l'Est 105 000 emplois et entre 260 000 et 270 000 habitants (dans un périmètre de 400 m) ; sur l'Ouest 27 000 emplois et 40 000 habitants (dans un périmètre de 400 m).

Les résultats des études témoignent de l'impact positif qu'aura le projet sur la qualité des déplacements des usagers et notamment des salariés.

B - Le T3 contribuera à la réduction de la pollution et de l'effet de serre

La pollution de proximité baissera fortement sur les boulevards des Maréchaux. Outre le report modal de la voiture particulière vers le tramway, la mise en place de celui-ci et les aménagements qui lui sont liés auront pour effet de réduire le trafic automobile et la vitesse des véhicules sur les boulevards des Maréchaux. Il en résultera une baisse de la pollution atmosphérique de proximité, au profit de la santé des riverains et des usagers de la voirie.

Des études ont été menées par le service de l'écologie urbaine de la Ville de Paris avec le logiciel Impact Adème. Ces études se basent sur une baisse de 30 % de la circulation automobile, intègrent l'évolution du parc automobile et la vitesse moyenne de circulation. Elles apportent les résultats suivants :

- réduction des émissions d'oxyde de carbone (CO) supérieure à 50 % ;
- réduction des émissions d'oxydes d'azote (NOx) de plus de 35 % ;
- diminution de composés organiques volatiles (Cov) de plus de 55 % ;
- réduction des particules de 50 % ;
- diminution du dioxyde de soufre (SO2) de 80 % ;
- et diminution des rejets de benzène de 70 %.

La pollution de fond de Paris et de sa banlieue devrait également baisser. Plus largement, en offrant de bonnes perspectives de report modal des voitures individuelles vers les transports collectifs, le tramway devrait contribuer à une baisse des émissions polluantes sur Paris et sa proche banlieue, où la qualité de l'air n'est pas conforme aux normes sanitaires. Enfin, la ligne PC est remplacée par le mode de transport le moins polluant.

En conclusion, le tramway contribuera globalement à l'effort mené en matière de lutte contre la pollution.

C - Le projet du T3 prend en compte la rareté et la cherté croissante de l'énergie

Orbital rappelle la nécessité de conserver une réserve de capacité sur les transports en commun. Le projet d'extension du tramway T3 sur les Maréchaux dispose d'une réserve de capacité de 16 % dans le cadre d'une fréquence de 4 min. Il sera donc possible de transporter jusqu'à 4 500 passagers par heure. Des adaptations de cette fréquence pourraient être étudiées en cas de l'évolution du trafic voyageurs sur la ligne.

D - Le T3 favorisera l'interpénétration Paris-Banlieue

L'extension du T3 favorisera les échanges Paris / Banlieue.

Au niveau urbain, le tramway et les aménagements qui lui sont liés vont réaliser un travail de couture urbaine. L'histoire des Maréchaux a peu à peu généré un espace déshumanisé et occupé par la voiture qui a créé une coupure forte entre Paris et sa

banlieue. En améliorant la desserte locale, en embellissant le cadre de vie des boulevards et en facilitant la vie quotidienne, les travaux réalisés réduiront cet effet de coupure.

Avec le tramway et l'aménagement de liaisons douces, les Maréchaux formeront un boulevard urbain. Ils ne seront plus une annexe du périphérique créant une coupure autoroutière nuisible aux riverains. Avec des trottoirs élargis, des passages et des cheminements piétons sécurisés, des pistes cyclables et des voies de circulation automobile réduites, ils seront rééquilibrés au profit des piétons et des cyclistes. Des prolongements de ces liaisons douces avec les communes riveraines seront en outre étudiés.

Les aménagements paysagers donneront aux boulevards des Maréchaux un aspect proche de la couronne verte voisine. Avec 15 à 60 % d'arbres en plus par rapport à aujourd'hui, une diversification des essences, de nouvelles ambiances paysagères (bosquets, prolongation des jardins publics...), une végétalisation de la plate-forme et des quais plantés d'arbres, c'est une trame végétale renforcée qui sera créée.

Rénovées, les grandes portes de Paris réaliseront une transition harmonieuse entre Paris et ses communes limitrophes. Elles comporteront de nombreux cheminements piétons sécurisés ainsi que des pistes cyclables. Les façades des immeubles qui les bordent seront rénovées. La végétation sera densifiée.

Les liaisons seront facilitées entre Paris et les communes voisines, grâce notamment à un report vers les transports collectifs, à la simplification des correspondances entre transports collectifs et au renforcement des lignes de bus.

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 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.

En conclusion, 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.

E - Le T3 fiabilisera les transports collectifs

Le tramway est un mode de transport fiable et régulier lorsqu'il a la priorité aux feux, comme le démontrent les expériences de province. Une troisième voie est par exemple prévue à Porte de Charenton pour garer une rame en avarie ou 2 rames lors d'une procédure de secours pour limiter les perturbations de l'exploitation ou pour effectuer

une remise à l'heure d'une rame en retard sur son horaire prévu sans gêner la circulation sur les voies principales. Des appareils de voies sont implantés à des endroits stratégiques afin de permettre le retournement des rames sur incident ou accident affectant la continuité de l'exploitation.

L'utilité première de ces appareils de voies est de permettre une exploitation partielle de la ligne de chaque côté d'un tronçon neutralisé.

F - le T3 optimisera la dépense publique

L'installation d'un tramway sur la ligne de la petite ceinture nécessiterait la reprise de nombreux ouvrages d'art ce qui représenterait un coût très important.

La valeur socio-économique du tramway sur le boulevard des Maréchaux a été estimée selon les critères établis par le Commissariat Général au Plan, en prenant en compte des facteurs tels que le coût d'exploitation, 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). En début de parcours du projet d'extension, la traversée de nombreux ouvrages d'art génère des coûts d'investissement importants. Néanmoins, cela n'affecte pas la rentabilité globale du projet. Le calcul exact qui dépend de nombreux paramètres (kilomètres parcourus, nombre de stations...) ne pourra être évalué qu'une fois le projet plus avancé.

L'analyse fine de la rentabilité ne pourra être menée que lorsque les études seront plus avancées mais il est possible à ce stade d'affirmer que la valeur socio-économique du tramway est élevée.

CONCLUSION

En conclusion, l'association Orbital propose un projet alternatif qui consiste en l'aménagement d'un tram-train sur la petite ceinture ferroviaire. La maîtrise d'ouvrage considère qu'il s'agirait d'un projet distinct répondant à des objectifs différents et que l'extension du tramway des maréchaux est la juste réponse aux besoins identifiés et le seul à être réalisable dans les délais impartis.

