

Paris, le 25 avril 2006

Commission Particulière du Débat Public
sur l'extension du tramway à Paris
32, rue de Cambrai
75019 PARIS

Messieurs,

Lors de plusieurs réunions organisées par votre Commission sur ce sujet, de nombreuses interventions ont traitées de l'extension du tramway vers l'Ouest au-delà de la Porte de la Chapelle pour couvrir tout le 18^{ème} et le 17^{ème}.

Pour notre Association, qui regroupe une centaine de personnes habitant près de la Porte d'Asnières et qui cherche à améliorer la qualité de la vie des habitants et travailleurs du quartier, le tramway est une opportunité pour améliorer une desserte en transports en commun généralement qualifiée d'insuffisante.

Après avoir consulté nos adhérents au mois d'avril, nous n'avons rencontré que des marques de soutien à la présentation par notre Association d'une contribution qui permettrait de lancer un débat sur la pertinence d'un tramway entre la Porte de la Chapelle et la Porte Maillot. Ce tronçon ne sera peut-être pas achevé en 2012 mais il nous paraît indispensable que dès maintenant les options retenues ailleurs (en particulier la création de deux demi-lignes) permettent de le réaliser ultérieurement.

Vous trouverez ci-joint notre texte accompagné de 2 cartes (une carte de l'APUR sur les trous de desserte par les transports en commun à Paris et une carte sur les infrastructures qui pourraient être desservies entre la Porte de la Chapelle et la Porte Maillot)

Notre objet est : « Contribuer à l'amélioration de la qualité de la vie des personnes habitant ou travaillant à proximité de la Porte d'Asnières »

Nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments les meilleurs

Christian Voisard
Président

Henri d'Ambrières
Suivi des dossiers Transport Circulation

Un Tramway de la Porte de la Chapelle à la Porte Maillot

Le choix d'un tramway sur les Boulevards des Maréchaux Sud a été en partie justifié en 2001 par la possibilité de boucler à terme une ligne en rocade autour de Paris sur ces Boulevards, quitte à y installer 2 demi-lignes pour mieux y gérer le trafic.

Depuis la première réunion publique animée par la Commission Nationale du Débat Public sur l'extension du tramway à Paris, la prolongation du Tramway au Nord de Paris à l'Ouest de la Porte de la Chapelle est demandée de manière récurrente. Il paraît normal de profiter du débat en cours pour étudier maintenant le lancement du tronçon Chapelle Maillot.

Cette réflexion paraît d'autant plus pertinente que le trafic (52.000 voyageurs/jour) sur le PC3 (Porte des Lilas – Porte Maillot) dépasse celui (50.000 voyageurs/jour) du PC2 (Porte d'Italie - Porte de la Villette).

UNE OFFRE de TRANSPORTS DEFICIENTE dans le NORD de PARIS depuis des années

A l'occasion du débat sur le PLU (Plan Local d'Urbanisme), la Mairie de Paris a diffusé une carte qui fait apparaître en 1978 entre la Porte de la Chapelle et la Porte Maillot 5 zones (autour des Portes des Poissonniers, Montmartre, Pouchet, d'Asnières et de Courcelles) très mal desservies par les Transports en Commun, en particulier ferroviaires.

Carte APUR

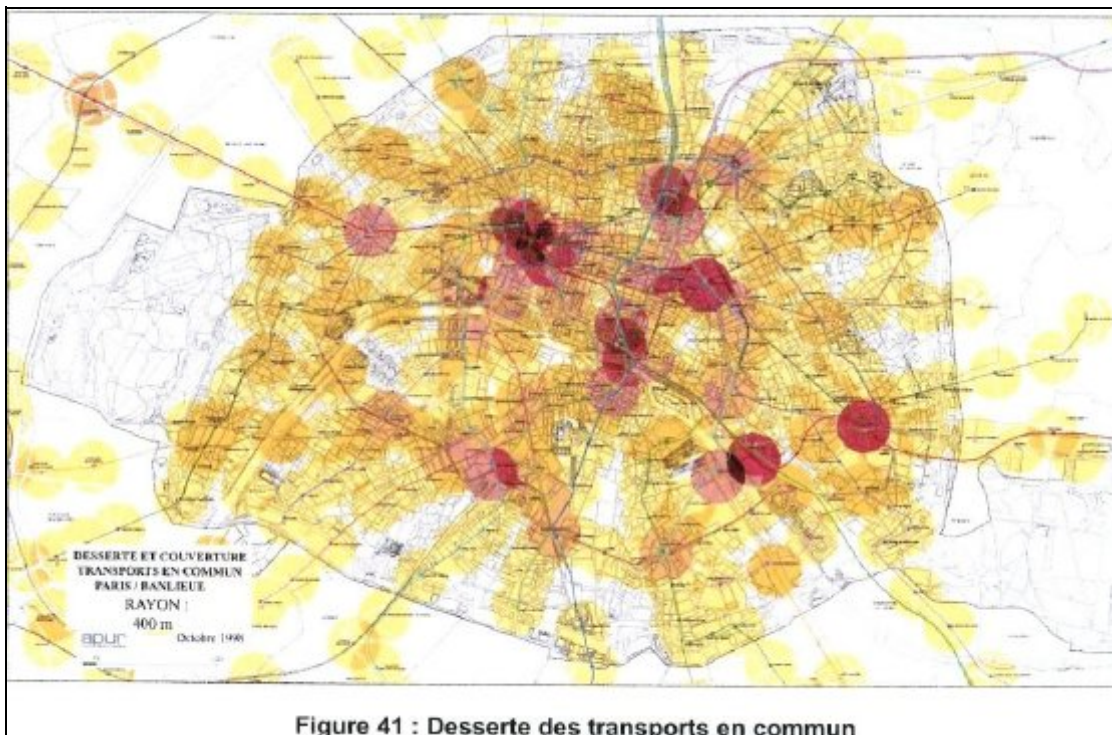


Figure 41 : Desserte des transports en commun

6 rue Stéphane Grappelli 75017 PARIS

assoc.rpa@free.fr

Ce constat est repris dans les documents préparatoires au Plan de Déplacements de Paris. La DVD (Direction de la Voirie et des Déplacements) y écrit en 2006 :

Pour le 17^{ème} arrondissement

« La desserte en métro de l'Arrondissement laisse des trous de desserte significatifs dans le secteur des Portes d'Asnières, Pouchet et Villiers », trous amplifiés par l'absence de « desserte radiale en soirée » par des autobus.

Pour le 18^{ème} arrondissement

1 « La desserte en Métro laisse un trou de desserte significatif aux abords de la Porte Montmartre »

UNE OFFRE non REVISEE MALGRE des PROJETS récemment REALISES ou A VENIR

La ZAC de la Porte d'Asnières (600 logements dont 1/3 de logements intermédiaires et 1/3 d'HLM, 12.000 m² de bureaux, un hôtel, une école et une crèche,...) a été livrée entre 2002 et 2005. L'OPAC a livré en 2005 au 158 rue de Saussure un immeuble de 100 logements. La seule modification de l'offre de transports en commun a été la création d'un arrêt sur le PC3 en 2005; cet arrêt traite déjà 700 montées et 1.100 descentes par jour ce qui traduit un vrai besoin. L'offre de bus a été augmentée par une extension de ½ heure de l'horaire du 94.

La Commission d'Enquête sur le Plan Local d'Urbanisme de Paris s'est du reste étonnée que des projets de cette nature puissent être lancés puis réalisés sans que l'offre de transports en commun soit révisée puis adaptée avant la livraison des immeubles.

Le RER C et la Petite Ceinture qui passent à proximité des Maréchaux n'ont pas cette vocation de proximité, sauf à vouloir y créer des arrêts proches les uns des autres (tous les 400 à 500 mètres), ce qui n'est jamais envisagé pour ces lignes (avec une distance inter-station normalement supérieure à 1 kilomètre).

UNE DEMANDE IMPORTANTE (et CROISSANTE) de TRANSPORTS en COMMUN

Le trafic actuel sur le PC3 traduit une demande déjà importante. Pour la RATP, un trafic de 50.000 voyageurs / jour justifie des projets de tramway dans des villes de province.

Cette ligne de tramway permettrait de :

- satisfaire la demande de transports des 100.000 personnes qui vivent à Paris sur la bande des 400 mètres qui bordent les boulevards des Maréchaux sur 6,3 kilomètres de la Porte de la Chapelle à la Porte Maillot



Résidents Porte d'Asnières

ASSOCIATION LOI 1901

- desservir les centaines de commerces implantés le long des Maréchaux sur ce segment
- réduire le temps de parcours Porte de la Chapelle – Porte Maillot de 27 minutes en PC3 à environ 20 minutes en tramway
- desservir un grand nombre d'équipements collectifs (lycée Rabelais, Annexe de Paris Sorbonne, Hôpital Bichat, CFA Sup 2000 à Saint-Ouen, Ecole Nationale de Commerce, lycée Honoré de Balzac, cimetière des Batignolles, ISC – Institut Supérieur de Commerce, lycée Sainte Ursule, Ecoles de la Chambre de Commerce à la Porte de Champerret,...)
- desservir les Puces, le théâtre de l'Odéon- Atelier Berthier, l'Espace Champeret, le Palais des Congrès et le Centre Commercial de la Porte Maillot,...
- desservir des équipements sportifs : le stade des Poissonniers, le stade et le gymnase Bertrand Dauvin, le gymnase Biancoto, le stade Max Roussié, le stade Pablo Neruda, le stade Louison Bobet et le Gymnase A Delaune, le stade de la Porte d'Asnières (et le gymnase en construction), le gymnase et la piscine du boulevard de Reims, le stade Paul Faber, etc.

Cette demande va s'accroître avec la réalisation de plusieurs grands projets :

- le Centre Commercial (42.000 m²) de la porte d'Aubervilliers à Aubervilliers
- le projet GPRU Porte de Clignancourt
- le projet GPRU Porte Pouchet
- la zone Clichy Batignolles avec au moins 3.500 logements, ainsi qu'un éventuel centre de fret / logistique et une unité de traitement de déchets urbains
- la réhabilitation du quartier Entrée de Ville à Clichy
- la réhabilitation du Centre Eiffel à Levallois avec un centre commercial de 40.000 m², un cinéma et des équipements publics (achèvement prévu en 2008)
- une extension du Palais des Congrès de la Porte Maillot

Cette demande devrait aussi être amplifiée par les choix :

- faits de pénaliser la circulation automobile pour favoriser les transports en commun ce qui oblige à développer ces derniers pour être cohérent. L'immeuble de 100 logements HLM livré par l'OPAC en 2005 au 158 rue de Saussure n'a aucun parking.

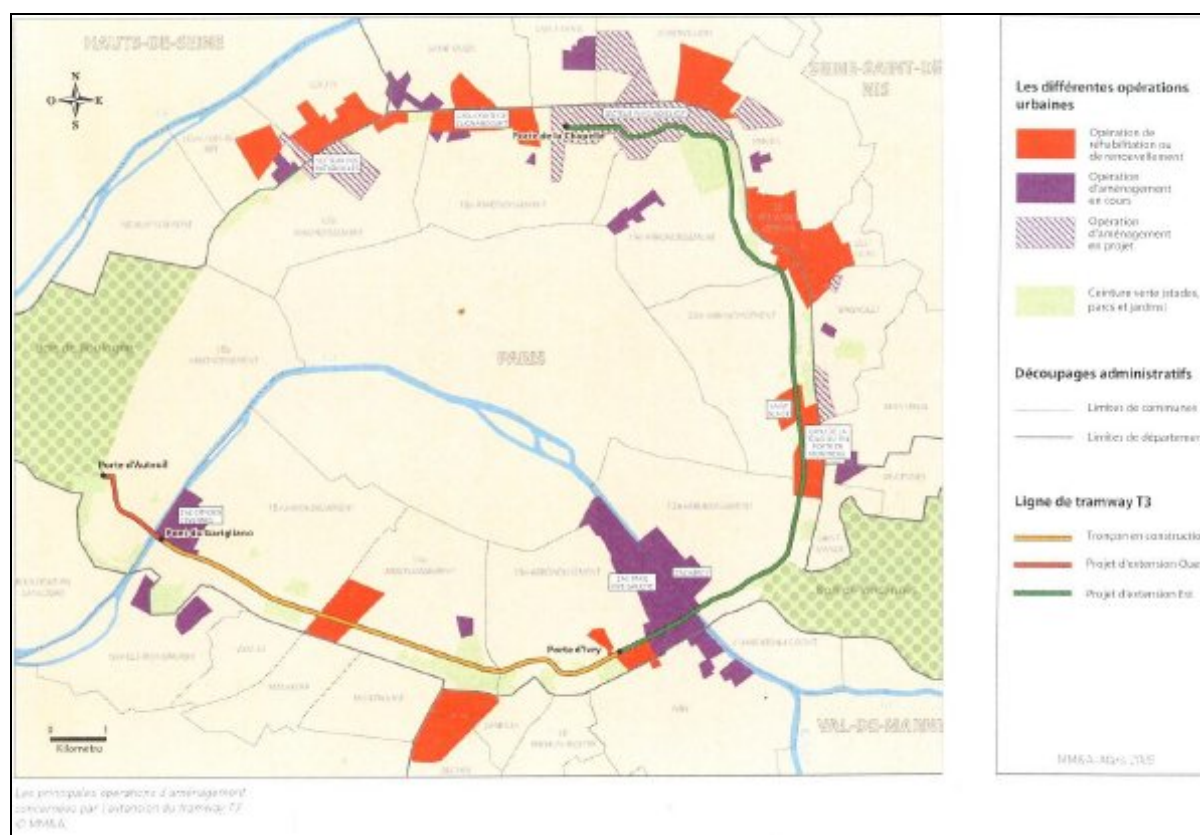


Résidents Porte d'Asnières

ASSOCIATION LOI 1901

- retenus pour implanter des logements sociaux dans ces quartiers, ce qui induit mécaniquement une demande plus forte en transports en commun de la part de populations moins aisées et moins mécanisées que d'autres.

CARTE ZONE



De Nombreuses POSSIBILITES de CORRESPONDANCES

Un tramway sur le segment Chapelle - Maillot offrirait des correspondances avec :

- Le Réseau Métro et RER : 6 lignes de métro (12, 4, 13 Saint Denis et 13 Gennevilliers, 3 et 1) et le RER C
- Des Bus Mobilien (ou équivalent) : 6 lignes 60 65 92 95 153 164
- Des bus parisiens (et villes limitrophes) : 10 lignes 43 53 56 66 74 81 82 84 85 94



Résidents Porte d'Asnières
ASSOCIATION LOI 1901

- Des bus de banlieue : 16 lignes 54 93 73 137 138 165 166 173 166 244 252 255 302 350 540 552
- Des Pôles de bus : Porte Maillot, Porte de Champerret, Porte de Clichy, Porte de Saint-Ouen, Porte de Clignancourt et Porte de la Chapelle

10 BONNES RAISONS d'ETUDIER le SEGMENT CHAPELLE – MAILLOT

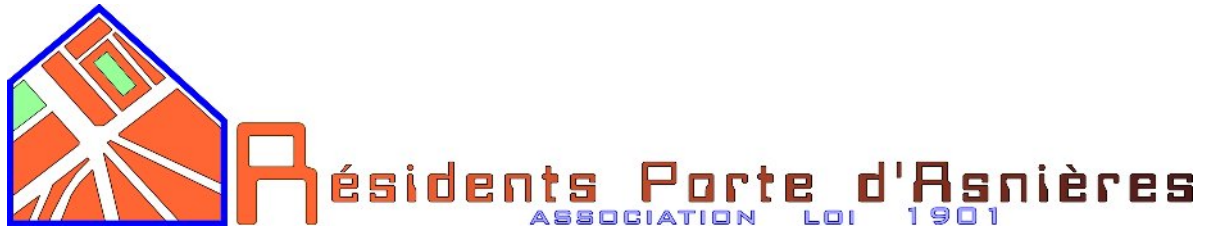
Lors du lancement des travaux du T3 sur le Secteur Sud de Paris, la perspective de réaliser une rocade complète avait un argument en faveur du tramway des Maréchaux.

Quelque soit le calendrier de réalisation retenu, il faut étudier dès maintenant ce segment car

- d'une part l'absence de toute étude va signifier pour le plus grand nombre que les pouvoirs publics ont renoncé à exécuter ce segment dans un horizon prévisible et donc à boucler la rocade annoncée il y a plusieurs années
- d'autre part, les études sur la partie Est doivent intégrer les équipements liés à 2 ½ lignes (garages, quais de correspondances,...) pour achever la boucle des Maréchaux en tramway, étant entendu qu'une seule ligne ne pourra couvrir seule la rocade.

De plus, ce segment justifie à lui seul des études pour plusieurs raisons :

1. Rappeler le choix fort fait par les Pouvoirs Publics, en particulier de la Région et de la Ville de Paris, en faveur des Transports en Commun, en particulier dans des zones où il y a des faiblesses soulignées lors du débat sur les déplacements à Paris.
2. Traiter un trafic plus élevé sur le PC3 que le PC2. Sans remettre en cause l'intérêt d'un tramway à l'Est de Paris, il incite à étudier ce même tramway au Nord de Paris.
3. Offrir un mode de transports plus efficace (fréquence, horaires, temps de parcours) et facilement accessible au plus grand nombre
4. Desservir un nombre significatif de logements, de bureaux, d'équipements publics et de commerces.
5. Offrir un mode ferré de transports en commun de proximité (ce que ne sont ni le RER C, ni la Petite Ceinture) à des zones qui en sont dépourvues.
6. Proposer un grand nombre de correspondances, conforme à la volonté de mieux desservir la banlieue
7. Réparer l'erreur de planification commise Porte d'Asnières
8. Anticiper le lancement de projets importants sur la zone comme Clichy Batignolles à Paris ou le Centre Eiffel à Levallois



9. Contribuer au succès des projets GPRU Porte de Clignancourt et Porte Pouchet
10. Requalifier les boulevards Ney, Bessières et Berthier à l'occasion des travaux du tramway