

les cahiers d'acteurs

ASSOCIATION ROCADE DE PARIS

contacts

Association ROCADE
DE PARIS (créée en 1994)

Adhérente FNAUT
et Ile-de-France
Environnement

6 rue de l'Abbé-Pouchard
94160 Saint-Mandé

Président :

Michel PIFAUT

michel@pifaut.com

Promouvoir la réalisation

d'infrastructures

de transports collectifs

en rocade de Paris

et en banlieue, à base

notamment de lignes de

tramway : Petite Ceinture

Ferroviaire, réseau

Orbitale...

■ Le choix entre deux sites doit faire débat

Le choix du site du premier tronçon du tramway en rocade sud de Paris s'est effectué dans des conditions contestables. En effet, les Pouvoirs publics ont retenu le site des boulevards des Maréchaux malgré les objections des nombreux tenants du site de la Petite Ceinture Ferroviaire (PCF), auxquels ils n'ont pas été en mesure d'apporter d'arguments autres qu'urbanistiques, au reste assez contestables.

Alors que le Tramway des Maréchaux Sud (TMS) est encore en travaux, il est sérieusement permis de douter de ses performances promises, si l'on en juge d'après les contre-performances persistantes de la ligne T1 (irrégularité, vitesse commerciale en dessous de l'objectif), qui lui est similaire.

Dans ces conditions, la tenue d'un débat public sur les extensions du TMS prend tout son sens. En effet, il serait d'autant plus hasardeux de prolonger le TMS sur le site des boulevards des Maréchaux, sur une distance beaucoup plus longue, que la présence de la plate-forme concurrente de la PCF, toujours là sur 16 km à l'est et au nord, justifie à nouveau un débat comparatif entre les deux sites.

En effet, l'intérêt des usagers des transports plaide incontestablement pour la PCF, qui surclasse le site des Maréchaux : vitesse, capacité, absence d'interférence avec les aléas du trafic routier, vocation régionale, rentabilité socio-économique...

■ Le site des Maréchaux est insatisfaisant

Supprimer les autobus PC performants pour les remplacer par un tramway présenterait bien des inconvénients, pour des avantages plutôt réduits :

- **lenteur** : 17-18 km/h en pratique, contre les 20 annoncés, en se basant sur le T1 ;
- **irrégularité** : franchissements des carrefours embouteillés, temps d'arrêts non contrôlés ;
- **inconfort** : 3 personnes debout pour 1 assise ;
- **perte d'accessibilité** : plus de 30 % d'arrêts supprimés ;
- **faible rentabilité** : on casse un site protégé performant, pour un faible gain de vitesse et de report modal ;
- **capacité limitée** : aucune possibilité d'augmenter l'offre sans créer des perturbations non contrôlées ;
- **entrave aux échanges Paris-Banlieue**, en raison de la priorité aux feux, qui bloquera les nombreuses Portes principales et les bus allant ou venant de banlieue ;
- **suppression de la voie réservée aux véhicules prioritaires** (bus, pompiers, police, taxis...).





les cahiers d'acteurs

■ L'extension du tramway à l'ouest est inutile

L'étude du STIF (2000) attestait de l'inutilité d'une extension à l'ouest du tramway en rocade sud, en raison d'un trafic prévisionnel insuffisant. Ceci se vérifie quotidiennement en constatant le différentiel de fréquentation de l'autobus PC1, entre son tronçon rive gauche très fréquenté, et son itinéraire dans le 16^e arrondissement, dont l'affluence semble moitié moindre. Et il n'y aura pas de JO en 2012 pour changer notablement la donne.

■ À l'est un tramway sur la Petite Ceinture serait plus avantageux

Le site de la PCF permet :

- un gain de temps considérable par rapport aux Maréchaux du fait de la vitesse élevée (>28 km/h) : voir l'exemple sur le tableau - gain d'une demi-heure par jour !
- d'attirer le double de voyageurs du fait de la capacité, de la régularité et de la vitesse, et ce plus confortablement (4 personnes assises sur 10) ;
- de conserver les bus PC pour la desserte fine de proximité et certaines correspondances bus, voies pouvant toujours par ailleurs être empruntées par les véhicules prioritaires ;
- un report modal supérieur, et donc une plus grande réduction de la pollution ;
- la desserte performante en rocade de nouveaux quartiers enclavés à Paris : Charonne, Ménilmontant, Belleville ;
- la limitation de l'impact des travaux, particulièrement longs et perturbants, et une incidence moindre sur les échanges de surface Paris-banlieue indispensables à la vitalité économique de la Région ;
- une requalification des boulevards des Maréchaux là où elle est utile, c'est-à-dire sur moins de 50 % du parcours, et de manière indépendante, donc mieux appropriée à chaque configuration ;
- une réduction des risques techniques, financiers et de délai de réalisation. En outre, le taux de rentabilité élevé, avec un retour du fret souhaité sur la PCF, permet d'envisager des financements diversifiés, réduisant les contributions publiques.

À titre d'exemple, voici ce que le « Périphérique des transports en commun » apporterait aux usagers en termes de temps de déplacement :

Pte d'IVRY à Pte de la CHAPELLE

13,4 km

• 28 mn tout temps, heures de pointe incluses

• Régularité, pas de bouchon
• Vitesse assurée

Pte d'IVRY à Pte de CLICHY

16 km

• 34 mn tout temps, heures de pointe incluses

• Pas de pollution
• Trafic maximum

Il est clair que les Pouvoirs publics ne peuvent pas raisonnablement financer les deux projets de manière concomitante ou consécutive. Alors que l'Île de France est confrontée à la concurrence toujours plus vive de Londres ou de Berlin (qui, elle, a sans état d'âme rouvert récemment sa ligne de petite ceinture), il convient d'orienter les rares financements publics disponibles vers les projets les plus rentables et les plus utiles. Le choix du site des Maréchaux ne répondrait qu'à des intérêts mal compris et égoïstes de la seule Ville de Paris. Ce serait, à notre sens, **une erreur historique gravissime**, condamnant à coup sûr une réserve foncière de premier ordre pour de grands services urbains, compte tenu de la pression immobilière, absolument contraire à l'intérêt régional.

Le strict intérêt des usagers des transports, ainsi que la prise en compte des enjeux économiques régionaux, milite pour l'implantation urgente du tramway sur la Petite Ceinture ferroviaire, qui pourrait également accueillir des convois de fret léger, solution de bon sens, conforme aux grands principes du développement durable affirmés dans les ambitions du nouveau SDRIF.

Le tableau comparatif ci-après dresse point par point les caractéristiques de chaque solution, d'après les documents officiels connus en 2005, sous réserve d'éléments nouveaux pouvant figurer dans le dossier de Maître d'ouvrage en cours d'élaboration et non encore divulgué.



Quelques éléments comparatifs Tramway des Maréchaux Est (TME) et Petite Ceinture Ferroviaire (PCF)

Document préparatoire à la Commission Particulière du Débat Public pour l'extension du tramway T3

(Sources : voir documents de référence ou note p. 4)

	TME	PCF + bus PC (PC2 et partie PC3) conservé
<p>Généralités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Classe TC • Modèle approchant en Ile-de-France • Vocation 	<p>Tramway urbain classique de voirie (en lieu et place des lignes de bus Mobilien PC2 et partie PC3 existantes, quasi TCSP, de classe juste inférieure, inaugurées en 2000 après de gros travaux).</p> <p>Tramway T1 Saint-Denis - Noisy-le-Sec.</p> <p>Amélioration de la qualité de service locale existante (sauf suppression d'1/3 des arrêts actuels du PC) + une certaine attractivité régionale, cependant limitée par les possibilités de ce mode de transport en voirie (capacité, régularité...).</p>	<p>Tram express régional (nouveau concept avec trains-trams - ligne entièrement nouvelle), de la classe des pré-métros. Le tronçon Masséna-Bercy déclaré inenvisageable (S1 p.35) est en fait facilement réalisable (S2 p. 6).</p> <p>Tramway T2 Issy - La Défense.</p> <p>Desserte locale nouvelle + vocation régionale étendue du fait de performances élevées (voyageurs longue distance par train ou métro), le PC conservé assurant toujours la desserte locale fine + une part de trafic régional (correspondances bus de banlieue).</p>
<p>Caractéristiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Longueur de la ligne • Matériel • Confort • Accessibilité 	<p>13,4 km limité à Porte de la Chapelle pour des raisons d'exploitation (S1-p. 36). Plusieurs tracés possibles (Pantin...).</p> <p>Matériel TMS - 45 m - 304 places.</p> <p>25% de places assises (Cf TMS).</p> <p>Handicapés : oui - Vélos : non.</p>	<p>16 km (env.) jusqu'à Porte de Clichy car possible sans difficulté.</p> <p>Tram-train - 1 ou 2 éléments de 37 m - 243 ou 486 places (S2-annexe 5).</p> <p>38 % (S2 annexe 5).</p> <p>Handicapés : oui - Vélos : oui.</p>
<p>Exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desserte des quartiers • Correspondances • Vitesse Commerciale • Fréquence 	<p>Id PC, sauf 1/3 d'arrêts en moins (Réf. TMS) obligeant un certain nombre d'usagers à marcher davantage.</p> <p>13 lignes radiales réseau lourd (M + RER) (S1 p. 42).</p> <p>NC (S1 p. 42). Gain de temps réel réduit si passage par Pantin.</p> <p>4' d'intervalle HP (S1 p. 42). Id TMS, à prouver, dépend de la circulation générale et s'il n'y a pas de rupture de charge grâce à une éventuelle 3^e voie à Pte de Charenton (S1 p. 43).</p>	<p>Desserte fine PC maintenue intégralement (fréquence à adapter).</p> <p>Désenclavement de nouveaux quartiers 19^e et 20^e arrts et nouvelles correspondances offertes : <u>M7 bis</u> ; B : 26 - 60 - 69 - 102 - 76 - 96 - 75 - 48 + <u>traverse de Charonne</u> (les correspondances entièrement nouvelles sont soulignées).</p> <p>L'éloignement « notoire » (sic) de la PCF des Maréchaux, considéré comme un inconvénient (S1 p. 35), est en fait un avantage puisqu'il apporte un plus indéniable par une desserte nouvelle justifiée.</p> <p>Id, par d'autres stations parfois (Maraîchers, Gambetta...) + L4, L13-L13 bis et RER C. Excellente correspondance L1 à Pte de Vincennes et RER E à Évangile.</p> <p>28,2 km/h (S2 p. 16) minimum.</p> <p>3' HP d'intervalle (S2 p. 7) - Se rapproche du métro. Aucune perturbation extérieure.</p>

ASSOCIATION ROCADE DE PARIS

	TME	PCF + bus PC (PC2 et partie PC3) conservé
<ul style="list-style-type: none"> • Trafic attendu • Capacité nominale 	<p>Charge 3 400 max HPM (S1 p. 43).</p> <p>4 500 v/h (300x15).</p>	<p>Charge 4 700 max HPM (S3 p 3).</p> <p>De 4 800 v/h (243x20) (1 élém.) à 9 600 (2 élém.) -Réserve de capacité pour l'avenir.</p>
<p>● Incidence sur l'environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garage et atelier • Travaux • Délai de réalisation • Urbanisme 	<p>À l'emplacement d'un stade non défini, à reconstruire.</p> <p>Forte perturbation de tous les quartiers pendant les travaux (accès, circulation, stationnement...) - Abattage d'arbres centenaires.</p> <p>2012 (S1 p. 54).</p> <p>Permet la requalification des boulevards, qui cependant n'est pas justifiée partout (pont sur la Seine, zones ferroviaires, parties bds Soult, Mortier, Serrurier, Mac Donald...), soit environ 50% du parcours. Mauvaise desserte de la Cité des Sciences et du Parc de la Villette si passage par Pantin.</p>	<p>Sur des faisceaux ferroviaires existants.</p> <p>Perturbation limitée (accès de chantier, emprises, bruit...) - Nombreuses parties en tunnel épargnant la surface.</p> <p>2012/2013 si décision rapide après le débat public.</p> <p>Dispositifs anti-bruit vis-à-vis des riverains de la ligne à étudier : rails silencieux, murettes, murs ou localement faux tunnels en plexiglas végétalisés (à noter l'absence de plaintes des riverains du T2 actuel). Des mesures indépendantes ponctuelles de requalification des bds peuvent être réalisées, aux abords de certaines grandes Portes. Desserte de l'important futur quartier des Batignolles.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Circulation - stationnement • Report voiture particulière (VP) 	<p>Forte réduction de la circulation par contrainte. Effet « muraille » des convois rapprochés sur les Maréchaux--> difficile d'entrer et de sortir à toutes les grandes Portes de Paris, outre une réduction de 25% de la capacité circulaire des Maréchaux. Suppression de nombreux passages souterrains et de toutes les voies réservées accessibles aux autres bus, taxis, services publics... Suppression de nombreuses places de stationnement résidentiel sur les bds et dans les rues adjacentes, notamment pour les replantations.</p> <p>6% (S1 p. 53).</p>	<p>A priori, pas d'incidence notable sur la circulation et le stationnement, sauf amélioration bien nécessaire de la priorité des PC aux grands carrefours qui pourrait suffire pour atteindre l'objectif général du PDU (-10%), sans qu'il y ait besoin d'en rajouter. Maintien des circulations prioritaires pour tous les services publics et véhicules d'urgence dans les voies réservées au PC (pompiers, police, ambulances...).</p> <p>13% (S3 p. 3) - Davantage d'automobilistes sont dissuadés ou séduits, répondant au critère d'utilisation rationnelle de l'énergie (loi LAURE).</p>
<p>● Économie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coûts • Gain de temps moyen • Taux de rentabilité interne 	<p>500 M, ligne + garage, hors matériel (S1 p. 53).</p> <p>3' (S1 p. 53), contre 5' sur le TMS.</p> <p>Env. 12% (S1 p. 53), contre 16,4% pour le TMS si toutes les promesses de performances - régularité et vitesse - se réalisent, ce qui n'est toujours pas le cas sur le T1 aujourd'hui. À noter l'intérêt réduit de détruire un quasi TCSP existant.</p>	<p>NC. Même ordre de grandeur au km, suivant études antérieures.</p> <p>6' (S3 p. 3)- Sur un trajet moyen de 5 km le gain est de 10' (N4).</p> <p>> 20%. Dépend du partage du coût de l'infrastructure avec le fret fortement souhaité par ailleurs par la Ville de Paris. Possibilité de financement diversifié (PPP ou DSP), aussi bien pour la construction que l'exploitation, optimisant le coût global pour la Collectivité.</p>

(S1) - STIF - Extensions du tramway T3 - Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) - Mars (?) 2005.
(S2) - SNCF - Étude de faisabilité technique d'une desserte voyageurs sur la Petite Ceinture Ferroviaire dans l'Est de Paris.- Octobre 2001.
(S3) - RATP - Étude de l'intérêt d'une desserte voyageurs sur la Petite Ceinture ferroviaire dans l'Est de Paris. - Juillet 2000.
(N4) - Trajet de 5 km. Par le PC2 21' à 14,5 km/h - Par la PCF 11' à 28,2 km/h. Gain : 10'.