

## Extension du tramway T3 TMS

### **Partage de la voirie. Insertion urbaine du tramway**

#### **Urbain**

Je rappelle en exergue que le tramway n'est pas seulement une question de technique de transport, mais le **vecteur d'un grand projet urbain de requalification de l'espace public**, de façade à façade, avec des incidences qui vont aller bien au delà, jusque dans les rues adjacentes et dans les quartiers qu'il jouxte. L'incidence bénéfique va s'étendre jusqu'aux franges de communes adjacentes, concernées par le rayon influence de 400 mètres. L'objectif est de conférer au Boulevard des maréchaux, voirie de rocade continue, faisant tout le tour de Paris en suivant l'ancienne enceinte de Thiers et urbanisé de part et d'autre depuis le 19<sup>e</sup> siècle, le statut de nouveaux « **grands boulevards du XXI<sup>e</sup> siècle** », identifiés, caractérisés et symbolisés par la présence et le passage du nouveau Tramway de Paris. Le plaisir de la flânerie, les promenades ombragées réintroduit une dimension de plaisir urbain et d'esthétique urbaine, qui complète la facilité nouvelle offerte de se déplacer d'un pôle de correspondance à un autre. En oblitérant cet objectif civilisateur, on risque vite d'être obsédé par la pure efficacité fonctionnelle du transport et ses logiques.

Le projet de transport et le projet urbain **s'épaulent** mutuellement. La ville est vue du tram et le tram est bien visible et repérable depuis la ville. Tous attributs qui n'auraient pas été possibles avec le choix de la Petite Ceinture, entre autres arguments bien connus, notamment ce service de **cabotage** efficace et fascinant autour de Paris, un mot que je n'ai pas entendu prononcer, mais qui me semble assez bien définir le type de service rendu.

J'aime aussi à employer l'analogie avec les sports de glisse, le tracé d'une piste de ski à travers la ville ou l'idée d'un trottoir roulant pour caractériser la supériorité du mode ferré sur le bus pour ceux qui auraient encore la nostalgie du PC (le bus) !

## **Vous avez dit partage ?**

Pour en venir à notre sujet : le partage de la voirie. Comment satisfaire à des demandes multiples, indépendantes les unes des autres ? La compétition est toujours vive pour l'espace public. Il y a affichage d'un objectif consensuel pour un véritable espace partagé, mais la notion est à **double sens** : un espace commun où les usages coexistent pacifiquement et indistinctement ou bien un espace qu'on partage en couloirs fonctionnels. Souci donc d'éviter un compartimentage excessif. Mais il faut rester réaliste : Sur un axe important comme les Maréchaux, l'optimisation ne comporte pas trop d'alternatives. L'expérience provinciale apprend qu'il faut, en dehors de la plateforme, dans l'ordre, penser aux trottoirs généreux et plantés, aux vélos, et en second lieu à la circulation automobile et au stationnement.

## **Implantation axiale**

De même, nous l'avons constaté, la solution axiale est toujours préférable en milieu urbain habité, pour les voies entre 25 et 50 mètres parce que cette implantation répartit **également** les nuisances automobiles de part et d'autre.

Pour les Maréchaux, il me semble irréaliste d'envisager 2X1 voie, pourtant la meilleure solution en province quand on le peut. 3 voies regroupées en bilatéral est une solution bâtarde (avec cette hypothèse absurde de répartir la voie du milieu alternativement dans un sens ou dans l'autre : absurde sur une rocade, il faut aussi penser aux signalisations hideuses que ça entraînerait).

Répartir la « sacro-sainte » 2X2 voies de chaque côté de la plateforme reste malgré tout réaliste. Même si le risque c'est un peu l'impression d'enserrer une voie ferrée au milieu d'une 2X2 voie. C'est mieux en tout cas que de juxtaposer en chaussée à 4 voies à une plateforme.

Il faut penser aussi que c'est une voie stratégique en cas de fermeture du périphérique pour une raison quelconque.

Cela permet aussi qu'un arrêt d'urgence se fasse sans bloquer la circulation. Cela répond aussi partiellement à la demande des taxis même s'ils n'ont pas leur couloir protégé. On pourrait d'ailleurs imaginer que dans une phase ultérieure de diminution de la pression automobile et de la discourtoisie habituelle, la file de droite soit signalée comme couloir pour les véhicules prioritaire par un simple marquage au sol, ce qui pourrait régler la question de la priorité aux taxis.

La solution latérale ou dissymétrique est par contre très intéressante lorsque le contexte lui-même l'est fortement. Dans ce cas, on peut rattacher la plateforme au trottoir dont elle forme le prolongement naturel. Solution valable le long de promenades existantes dont le caractère est renforcé, mais il ne faut pas d'activités de l'autre côté, qui souffre de la présence des 4 voies.

## **Cycles**

Pour les cyclistes, la piste **sur trottoir** est une innovation à laquelle les parisiens ne sont pas habitués, mais qui existe avec une efficacité inouïe pour l'usage vélo dans toute l'Europe du nord. Cela nécessite un apprentissage, une accoutumance qui se développera au fur et à mesure de la généralisation de cette solution sur des axes déterminés. L'avantage, c'est une extension de l'espace de promenade plantée et du trottoir, une double rangée d'arbres, en contrepartie d'un espace partagé entre le piéton et le vélo.

Le boulevard Magenta est une incroyable réussite urbaine, l'aboutissement d'un choix complexe, le fruit d'une culture de l'espace publics dans la tradition de la voirie parisienne, optimisant les usages contemporains. Mais les piétons vont devoir faire leur apprentissage du partage avec les vélos. Les derniers indices montrent qu'on est à la veille d'une explosion du vélo à Paris, celle des 2 roues motorisées s'étant déjà fait sentir.

## **Architecture du sol**

Encore un mot sur le viaire : il ne faut pas céder aux réflexes des ingénieurs de trafic lorsqu'ils veulent créer des files de stockage supplémentaires pour les tourne à droite ou les tourne à gauche, ni agrandir les rayons de courbure aux angles de voies. Le primat d'un dessin régulier et classique de rue

urbaine doit primer sur des dispositifs de techniques routières et de calcul de débits. Après, il faut accepter des bouchons ponctuels à l'heure de pointe. De toute façon ils seront inévitables. L'urbanité, la courtoisie, la convivialité d'un système global de mobilité dans la ville vient beaucoup de la **régularité** géométrique, de la simplicité et de la clarté d'un tracé urbain comme seul peut le concevoir un architecte urbaniste respectueux des règles de composition urbaine (ou un ingénieur comme celui de Magenta qui a intériorisé ces principes).

## **Persister**

Bref, la solution mise au point dans la 1<sup>ère</sup> phase sud me semble avoir **optimisé** au mieux les contraintes. Parce que j'ai une certaine expérience des réseaux, il me semble que les ajustements et dispositifs trouvés sont judicieux. Le calendrier fait que nous ne le voyons pas en fonctionnement, et l'on aurait tendance à vouloir attendre un retour d'expérience.

Je pense aussi franchement, par principe, qu'on n'a pas intérêt à changer de dispositif en cours de route, qu'il est intéressant d'avoir un **principe unitaire** tout au long de la ligne et que celui-ci a d'ors et déjà été trouvé. Changer en cours de route pour le plaisir de changer, de créer quelque chose de nouveau, est un défaut bien français dans les prises de décision. Surtout si c'est par effet de mode, pour faire accroître qu'on a tenu compte d'un...débat public et que celui-ci doit bien se manifester dans l'espace ! Pourquoi pas ne rien changer et poursuivre tout simplement ce qui a déjà été (bien) fait ?!

Faisons une comparaison : La force de l'ordonnance de la rue de Rivoli qui « tient » le plus grand axe viaire de Paris, malgré son niveau de circulation insupportable, c'est la persistance fidèle au modèle de façade de Percier poursuivi pendant quatre décennies et qui n'a cédé qu'au seuil du centre de la ville, à partir de la rue du Louvre.

## **Tracé**

Concernant le tracé de la ligne, les **diverticules** vers Pantin ne correspondent à aucune logique forte. On perd la lisibilité du Boulevard des Maréchaux. On perd aussi en temps d'exploitation. Privilégier la desserte de l'estimable Centre de la

danse de Pantin au détriment du populaire et très fréquenté Zénith est une autre singularité de cette option de tracé.

La station « Canal de l'Ourcq » permet la desserte directe de l'ensemble du parc de la Villette en son cœur. Le tramway doit être attaché au plus près de la bordure du parc dont il doit devenir une constituante majeure. Depuis la station mentionnée, avec **un arrêt sur le pont**, la vue axiale vers le bassin de la Villette et la Rotonde de Ledoux est sublime. L'accroche aux grands Moulins est directe. Cette perspective en ligne droite est marquée par l'histoire.

Strasbourg pour des raisons symboliques et spatiales semblables a choisi à cinq reprises de marquer l'arrêt de ses trams au milieu des ponts sur ses bras de rivières et canaux, en utilisant, élargissant ou en construisant de nouveaux ponts. La « grande excursion à Pantin » est une concession politique qui fait perdre toute cohérence au projet.

Quand à la liaison au RER E, n'est elle pas déjà effectuée par la future gare Evangile ?

## **Souterrain**

Concernant le souterrain de l'avenue de la porte de Charenton dont il a été question, on a vécu un grave moment de crise coopérative ! Ce passage dénivélé à 200 mètres du boulevard périphérique, qui prend le trafic rapide, est absurde. Le tramway est destiné à conférer du lien et de l'urbanité tout au long de son tracé. Sur ce site, on est déjà dans un secteur construit ou appelé à se transformer. Ce qui est en jeu, c'est la forme urbaine du croisement du boulevard avec la rue historique de Charenton, **l'amorce d'une Place de Porte** et sa continuité le long du boulevard. Ces ouvrages issus de l'hyper automobilisme des années 70 ont dégradé les villes et y ont créé des blessures. Les souterrains sont glauques. L'espace adjacent au droit des trémies sacrifié, les traversées piétonnes à proximité dangereuses. Le passage du tramway aujourd'hui contribue à réparer tout cela. La suppression de la trémie du centre commercial du marché à Strasbourg et la démolition de l'autopont sur les boulevards de Grenoble, etc. en témoignent. La règle ou tout au moins l'objectif recherché avec l'arrivée du tramway en milieu urbain est toujours celle du « **tout au sol** ».