



Paris, le 17 mai 2008

CONTRIBUTION À L'ENQUÊTE PUBLIQUE POUR L'EXTENSION DU TRAMWAY T3

Dans le cahier d'acteur qu'elle avait rédigé à l'occasion du débat public de 2006 sur l'extension du tramway des Maréchaux vers l'est et le nord jusqu'à la Chapelle, l'association faisait état des succès que rencontre le tramway urbain moderne partout dans le monde, du fait de ses apports déterminants à la qualité de vie et de déplacements dans la ville. Elle rappelait également la position qu'elle avait toujours prise en faveur d'un tramway sur les Maréchaux, et soutenait en conséquence le principe de cette extension, tout en faisant un certain nombre d'observations.

De même ici, nous présentons des observations qui rejoignent et complètent les précédentes.

1 - La desserte

La répartition des arrêts proposés permet le meilleur maillage possible avec le réseau de bus/métro/RER. Nous apprécions le choix qui a été fait de desservir Pantin et la future gare Évangile RER. Certes, l'augmentation recherchée de la vitesse commerciale et le recours à la technique rail ont des inconvénients : réduction du nombre d'arrêts ; impossibilité de recouvrement de deux lignes sur des tronçons communs. Ils ont comme contreparties une réduction des temps de parcours et une amélioration de l'accessibilité au véhicule et du confort.

Pour assurer une bonne régularité, la ligne est dédoublée, un changement étant imposé à la porte de Vincennes. Dans notre cahier d'acteurs, nous avons proposé qu'indépendamment du changement à la porte de Vincennes un crochet soit fait vers le pôle de Nation qui permet de bien meilleures correspondances : cette option, un instant retenue, ne l'est plus dans le nouveau dossier et c'est regrettable, mais rien n'empêche de la reconsidérer un jour.

2 - Les aménagements

La mise en place d'un tramway urbain moderne s'accompagne en général d'une revalorisation de l'espace public : cela a été le cas pour le T1 et le T3 au sud ; ce sera le cas pour cette extension et notamment pour plusieurs portes qu'elle dessert (Vitry, Charenton, Vincennes, Bagnole, Les Lilas, Pré-Saint-Gervais, Pantin,

Aubervilliers, La Chapelle). Face à des combats d'arrière-garde comme celui que mènent certains élus contre le comblement - pratiquement inévitable - du sinistre souterrain automobile de la porte de Charenton, nous répondons que la circulation des voitures ne doit pas primer sur la qualité de vie et des déplacements d'une majorité de citoyens.

Nous réclamons que les vélos soient mieux traités que sur le tronçon sud, avec cette fois-ci une réelle continuité de la piste cyclable. Nous souhaitons que soient étudiées la réduction du nombre de changement de configuration de ladite piste et réduites aussi le nombre de traversées imposées du boulevard par la piste cyclable.

3 - T3 et le réseau de transports collectifs

Si l'on veut faire émerger une alternative efficace à l'automobile dans les secteurs Est et Nord de Paris, il faut un réseau attrayant et convenablement maillé. Même si le T3 prolongé renforce le réseau de transports collectifs, il paraît indispensable de le compléter par d'autres réalisations. Ainsi, il n'est pas normal que les prolongements de la ligne 9 du métro vers Montreuil - Mur à Pêches et de la ligne 11 vers Romainville, prévus depuis longtemps, ne figurent plus dans aucun échéancier, et que celui du tramway T1 vers l'Est butte depuis trois ans sur des obstructions locales à Noisy-le-Sec.

Ceux qui se lamentent sur la suppression du souterrain de la porte de Charenton devraient bien plutôt réclamer une amélioration des liaisons Paris-banlieue en transport collectif dans ce secteur, par exemple en prolongeant vers Charenton le bus 87 et en lui aménageant un site protégé sur la N6.

Il faut éviter dans la mesure du possible que le tramway "fasse du tort" à des lignes de bus. Ce sera le cas entre les portes de Montreuil et de Bagnolet pour le bus "assimilé Mobilien" 57, et pour le bus express 351 Paris-Roissy CdG, qui perdront leur site protégé. On peut éviter cet inconvénient en maintenant un revêtement de bitume sur ce court tronçon de T3, et en y autorisant le passage de ces deux bus.

La perte de site protégé sur les Maréchaux touche aussi les taxis et autres véhicules prioritaires : il faut réfléchir à des aménagements compensant le handicap ainsi créé.

4 - La Petite Ceinture ferroviaire

Le fait de ne pas réutiliser cette infrastructure, fermée au service voyageurs depuis 1935 mais dont les rails sont toujours présents, relève du non-sens. Elle est en correspondance avec dix lignes de métro et le RER B, et pourrait l'être avec le RER E à Évangile et le T3 à Porte de la Chapelle ; elle est reliée aux faisceaux ferroviaires de cinq gares. Il n'est pas question de mettre la Petite Ceinture en compétition avec le T3, ni même avec une rocade métro en proche banlieue, dans la mesure où les services rendus par ces lignes seraient de natures très différentes ; mais au lieu de se contenter d'une "promenade cyclo-piétonne", on devrait étudier l'utilisation ferroviaire de cette infrastructure selon les tronçons. L'étude des potentialités offertes par la PCF devrait être confiée à une équipe d'experts internationaux, indépendante de toute pression locale.

Conclusion

Le succès remporté par le tramway dans le sud de Paris constitue une incitation forte à le prolonger jusqu'à porte de la Chapelle, et même au-delà vers la porte d'Asnières et la porte Maillot. Par ailleurs, il est important que le T3 ne soit pas une réalisation faite en solo - voire éventuellement au détriment d'autres liaisons -, mais qu'il s'accompagne d'un schéma volontariste d'amélioration des conditions de déplacement dans toute la zone desservie : le mot d'ordre de "développement durable" doit se traduire en matière de transports non pas seulement par quelques réalisations "phares", mais par l'offre d'un *réseau* de transports collectifs attrayant.

Vu,
Jean Macheras,
délégué Paris