

Le tramway sur les boulevards des Maréchaux Sud

Réunion publique du 11 mars 2003 Porte de Versailles

Devant une salle archi-pleine siègent les membres de la commission d'enquête publique, les représentants de la RATP, du STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France), de la SAGEP (Société de gestion des eaux potables de la région parisienne) et l'émblématique Denis Baupin, adjoint au maire de Paris, chargé des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie, fervent défenseur du projet.

Près de quatre heures d'exposés, de questions et de réponses sont impossibles à résumer de façon exhaustive. Nous nous contenterons donc d'extraits volontairement partiels et partiiaux.

Quel est le contexte général du projet ?

C'est le projet le plus emblématique de la ville de Paris en ce qui concerne les transports et l'aménagement urbain. Il a pour vocation à terme de faire tout le tour de Paris. Il diminuera la circulation automobile sur les Maréchaux de 25 %, et fait partie d'un ensemble de 95 km de transports collectifs nouveaux en Ile-de-France, dont 10 km de tramway (Denis Baupin).

La vitesse moyenne des rames sera de 20 km/h, contre 14,5 pour le bus PC en site propre - soit + 38 % - qui était lui-même déjà en augmentation de 18 % par rapport à hier. Les rames de 300 places espacées de 4 minutes seulement circuleront comme le métro de 5 h à 0 h 30, et permettront un débit de plus du double du bus PC actuel (la RATP).

Pourquoi ce choix des Maréchaux plutôt que de la Petite Ceinture ferroviaire ?

Ce choix a été fait en son temps par le STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France), car, sur la Petite Ceinture, il s'agissait d'un projet de RER et non pas d'un projet urbain. Le tramway sur les Maréchaux permet des accès et des correspondances plus faciles, plus de stations - 17 contre 13 ou 14 - et surtout la possibilité de prendre de la place à la voiture et de requalifier profondément les boulevards. Enfin, revenir à la Petite Ceinture aujourd'hui ferait tout repartir à zéro, et il n'y aurait aucune réalisation avant 2010 (Denis Baupin).

Quel est le devenir de la Petite Ceinture ferroviaire ?

Dans les semaines qui viennent, la Ville de Paris va signer un protocole avec RFF (Réseau Ferré de France, propriétaire de la Petite Ceinture) pour y installer une coulée verte "réversible", c'est-à-dire sans construction ni arbre sur l'emprise ferroviaire. Ultérieurement, on pourrait ainsi retrouver une utilisation, par exemple pour le transport des marchandises. (Denis Baupin).

Quelle continuité vers l'Ouest et l'Est ?

La Ville de Paris travaille actuellement au projet de prolongement de la ligne T2 (Tram Val de Seine) jusqu'à la Porte de Versailles. Le projet de prolongement du TMS (tramway sur les Maréchaux Sud) vers l'Est jusqu'à la porte de Charenton est actuellement soumis à concertation préalable, dans les mairies d'arrondissement notamment (Denis Baupin).

Ce projet fera-t-il augmenter les impôts locaux ?

La municipalité actuelle s'est engagée à ne pas augmenter les impôts locaux pendant sa mandature : la construction du tramway se fera bien dans le cadre de cet engagement (Denis Baupin).

Largeur de la chaussée, pistes cyclables, trottoirs et arrêts ?

Pourquoi conserver dans le projet les 2 fois 2 files de voitures actuelles ? Il faudrait les réduire à 1 fois 2 files. L'exemple du tramway de Lyon a été cité à juste titre comme exemple réussi de requalification urbaine, mais à Lyon on a réduit le nombre de voies de circulation.

Exemple : avenue Berthelot, véritable autoroute urbaine avant les travaux, 45 000 véhicules/jour, 2 fois 2 voies est passée à 2 fois 1 seule file de circulation réduisant à 20 000 le nombre de véhicules/jour, soit + de 50% de voitures en moins entraînant une baisse des nuisances sonores de 7 db. L'avenue Rockefeller 2 fois 2 voies est également passée à 2 fois 1 voie, la rue de Marseille, ultra commerçante de 2 voies à 1 seule. A Paris, si on veut rompre avec la situation actuelle d'itinéraire bis du périphérique, créer un vrai "boulevard urbain" tourné vers la vie locale comme le projet l'ambitionne, il faut réduire, comme à Lyon, le nombre de voies de circulation. **(Florence Lamblin, Présidente de l'Association "Les Peupliers",** même question de l'Association des usagers du transport du 13e).

Avec 2 fois 2 voies, on réduit déjà de 25 % l'espace dédié à la voiture, il nous est apparu difficile d'aller au-delà tout de suite avant d'en avoir mesuré toutes les conséquences. S'il est possible d'aller au-delà ultérieurement, pourquoi pas ? (Denis Baupin).

Il y aura une piste cyclable de chaque côté des Maréchaux, et tout du long. Paris doit devenir une ville cyclable ! Les trottoirs seront, au total, plus larges qu'aujourd'hui (Denis Baupin).

L'arrêt prévu rue Gouthière ne permet pas une bonne correspondance avec les bus 57 et 184, qui passent rue de la Poterne des Peupliers. De même, l'absence d'arrêt au droit de la rue du Moulin de la Pointe pénalise les habitants du Sud-Est de notre quartier, compte tenu de l'éloignement des deux stations rue Gouthière et porte d'Italie **(Jérôme Marcillet, membre du bureau de l'Association "Les Peupliers" - question écrite).**

Toutes les suggestions seront notées, examinées, et portées à la connaissance des maîtres d'ouvrage, qui prendront alors leurs décisions (réponse générale de la Commission d'enquête).

Quelle sera la suite de la procédure administrative ?

La commission d'enquête remettra son avis au début du mois de juin, ce qui permettra au Conseil d'administration du STIF de prendre sa décision définitive (la Commission d'enquête).

Quand commenceront les premiers travaux ?

Les premiers travaux de déplacement des conduites d'eau commenceront au cours du 4e trimestre de 2003, et dureront jusqu'au 3e trimestre 2006 (SAGEP).

Les arbres seront-ils tous conservés ?

Les travaux nécessiteront l'abattage d'environ 70 arbres existants, mais il est prévu d'en replanter plus du double au total (Denis Baupin).

[Cliquez ici pour revenir à la page "tramway".](#)

Jérôme Marcillet
Florence Lamblin
13 mars 2003