

Contribution du CRTE-CFDT Ile de France, dans le cadre de l'enquête publique sur le tramway des Maréchaux sud (TMS) et sur le Plan de Déplacement de Paris.

Préambule : Spécificités franciliennes

L'Ile de France, région capitale avec Paris, est le deuxième pôle d'implantation des 500 plus grandes entreprises du monde, après Tokyo, mais devant Londres, New York et Chicago. Un tiers des effectifs industriels franciliens travaillent pour le compte d'une entreprise étrangère. Le PIB par habitant est le plus élevé d'Europe. En 2000, l'Ile de France a produit 28% de la richesse nationale.

L'Ile de France est l'une des plates-formes les plus importantes d'Europe en matière de transports et la première destination touristique mondiale (36,4 millions de touristes en 2000). C'est la deuxième plate-forme aéroportuaire d'Europe, avec deux aéroports internationaux (Roissy et Orly) et 12 plates-formes d'aviation d'affaires, ce qui représente un volume de 73,7 millions de passagers. Au niveau ferroviaire, l'Ile de France dispose du réseau de transports parmi les plus développés et modernes du monde. Avec 840 Km de lignes SNCF, 211 Km de métro, 600 Km de RER et 18400 Km de lignes de bus. Auxquels s'ajoutent les 2100 Km de routes nationales et autoroutes. Le réseau des TGV, Eurostar (Paris, Bruxelles et Londres) et Thalys (Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam) met Paris et l'Ile de France à quelques heures des principales capitales européennes. L'Ile de France c'est aussi une vaste plate-forme fluviale de 70 ports, dont une vingtaine à Paris. Ce qui fait du Port Autonome de Paris, le premier port fluviale de France.

Les spécificités de l'Ile de France font que la question de la politique des transports doit être appréhendée globalement au niveau régional, avec une évolution du rôle et du poids du Conseil Régional au travers de la loi SRU, du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) et du Comité des partenaires du transport public en Ile de France.

Chapitre I : Problématique d'un tramway à Paris

1) Réflexions sur l'urbanisme

Depuis l'arrêt de l'utilisation commerciale de la Petite Ceinture ferroviaire en 1934, l'urbanisme a fortement évolué en prenant en compte l'absence de circulation sur la ligne. A l'époque du fonctionnement de la ligne, toutes les habitations étaient construites perpendiculairement aux voies ferrées. C'est à dire que les seules ouvertures des habitations donnant sur les voies, étaient en règle générale les toilettes ou les escaliers, ceci afin de réduire les nuisances sonores pour les riverains. Aujourd'hui, toutes les nouvelles habitations ont été construites en parallèle des voies ferrées, et parfois très près de celles-ci. Ce qui fait que maintenant se sont les pièces de vie principales qui donnent directement sur les voies.

L'objectif de la Mairie de Paris est une mise en service commercial d'un tramway pour le 2^e. trimestre 2006, avec un cadencement aux heures de pointes, de 4 minutes. C'est à dire, avec la prise en compte des deux sens de circulation, d'un passage de tramway toutes les 2 minutes. Aux heures creuses ce cadencement sera de 8 à 10 minutes, soit un passage toutes les 4 à 5 minutes.

La réouverture de la Petite Ceinture ferroviaire à un trafic de ce type, malgré les progrès réalisés pour diminuer les nuisances sonores tant sur les matériels que sur les voies, générera une nuisance sonore considérable pour les riverains. De plus, la mise en place de protections phoniques indispensables provoquera des nuisances visuelles supplémentaires et importantes. D'autant, que dans ce cas de figure, il ne s'agit pas d'abaisser le niveau d'une nuisance sonore ou d'une dégradation visuelle existante, mais bien de générer des nuisances nouvelles qui n'existaient pas ou plus depuis 1934.

2) Réflexions sur les infrastructures et équipements

Une éventuelle réutilisation de la Petite Ceinture ferroviaire au trafic voyageurs, nécessitera une rénovation complète des anciens bâtiments voyageurs (du moins là où ils existent encore) et des ouvrages d'art, avec des aménagements modernes et adaptés aux personnes à mobilité réduite (ascenseurs, escalators, guichets, etc.). Elle nécessitera également, la remise en état des quais, l'électrification de la ligne et la création de stations supplémentaires. Ainsi que la remise en état de la ligne coupée à la hauteur de Masséna.

3) Réflexions sur le maillage des correspondances.

Tout d'abord, pour le CRTE CFDT, une correspondance idéale, en extérieur, doit être d'environ 50 mètres.

Le tracé de la Petite Ceinture ferroviaire est fortement enclavé dans le tissu urbain de Paris, ce qui fait que les correspondances avec le métro et

les bus sont mal aisées. En effet, la plupart des correspondances avec les bus venant de banlieue et intra-muros se trouvent situées aux niveaux des portes de Paris, c'est à dire sur le boulevard des Maréchaux. Tout comme les accès aux stations du métropolitain, se trouvent aux portes de Paris, donc éloignées de la Petite Ceinture ferroviaire (mise à part quelques exceptions sur le nord de Paris). D'un autre coté, la création de couloirs de correspondances souterrains de la Petite Ceinture ferroviaire au métropolitain générera des temps de parcours trop pénalisants pour les usagers.

4) Impact sur les nuisances de l'automobile et la pollution.

Au regard des nuisances considérables engendrées par l'automobile à Paris (pollutions sonores et atmosphériques, saturation du trafic automobile), un tramway sur la Petite Ceinture ferroviaire n'apportera aucune répercussion sur la conquête de l'espace dévolue à l'automobile. Or, Pour le CRTE CFDT, si nous voulons améliorer significativement la qualité de vie des riverains du boulevard des Maréchaux et plus généralement celle des Parisiens, en diminuant le trafic automobile et ses nuisances, cela ne passera que par des solutions coercitives et incitatives, notamment, par une réduction de l'espace dédié à la voiture. D'où l'intérêt d'un tramway sur le boulevard des Maréchaux qui empiétera sur l'espace de l'automobile, et d'un développement plus conséquent des itinéraires d'autobus en sites protégés dans le cadre du programme MOBILIEN (17 lignes à Paris) ainsi que le développement de bandes cyclables sécurisées.

5) Evolution des déplacements (Source : Enquête globale de Transports 1997/98 DREIF, mai 2001)

L'augmentation des déplacements en Ile de France se concentre sur les déplacements inter-banlieues. Les déplacements inter-banlieues se sont accrus de près de 27% entre 1983 et 1997, alors que les autres déplacements ont stagné (+0,64%).

- Paris/Paris	-0,43%	- Petite Couronne/PC	+13,6%
- Paris/Petite Couronne	+1,1%	- PC/Grande Couronne	+43,4%
- Paris/Grande Couronne	+6,3%	- GC/GC	+36,5%

70% des déplacements en Ile de France en 1997 sont des déplacements inter-banlieues.

Un déplacement = un francilien âgé de 6 ans et plus, tous moyens de transport et tous motifs confondus.

La hausse des déplacements en Ile de France se concentre sur les déplacements non obligatoires. Les motifs non obligatoires de déplacements

ont cru plus de 6 fois plus vite que les motifs obligatoires entre 1983 et 1997 :

- motifs obligatoires : +5,1%
- motifs non obligatoires : +32,1%

Quantitativement les motifs obligatoires de déplacements représentent 47,6% des déplacements, et les motifs non obligatoires représentent 53,3%.

Motifs obligatoires : dom-travail+école+affaires prof.

Motifs non obligatoires : loisirs+autres

La voiture est le mode dominant pour les déplacements en Ile de France, avec une hausse deux fois supérieure à celle des déplacements globaux et quatre fois supérieure à celle des transports en commun entre 1983 et 1997 :

- TC : +10%
- Voitures : +40,6%
- Marche : +3,7%
- Total déplacements : +18%

La croissance du trafic automobile se concentre essentiellement en banlieue, avec des échanges inter-banlieues, pour lesquels l'offre en transport en commun est plus faible.

6) Prévisions en matière de transport de voyageurs

Selon l'INSEE, d'ici 2020, la population de Paris et de la Petite Couronne aura tendance à diminuer et à vieillir, alors que celle de la Grande Couronne croîtra fortement. Ces tendances montrent que les besoins concerneront les déplacements de banlieue à banlieue avec une augmentation des déplacements des populations à mobilités réduite (Personnes âgées, etc.). L'enjeu semble bien être celui des déplacements de rocade où l'offre des transports en commun est insuffisante.

Prévisions :

- Déplacements motorisés : +27% (RATP 1994/2015)
- Voyageurs/Km : +52% (DATAR 1996/2020)
- Véhicules/Km : +54% (SDRIF 1994/2015)

7) Conclusion

En accord avec nos représentants au CESR d'Ile de France, nous pensons que l'utilisation de l'infrastructure de la Petite Ceinture ferroviaire pour une desserte commerciale voyageurs en tramway, n'est pas la solution la plus pertinente.

8) Propositions du CRTE CFDT

Le CRTE CFDT soutient la proposition d'implantation d'un tramway ferré sur le boulevard des Maréchaux, de même type que les lignes de

tramway T1 (Bobigny/St.-Denis) et T2 (La défense/ Issy Val de Seine). Celui-ci devra être en site protégé et avoir une implantation principalement axiale. Nous préconisons une interconnexion avec le tramway T2.

Dans le cadre d'une prise en compte des personnes à mobilité réduite, mal voyants et malentendants, nous souhaitons des aménagements spécifiques : voitures à planché surbaissé avec rampe d'accès ; affichage lumineux des arrêts, avec annonces sonores dans les voitures ; affichage interactif aux stations ; trottoirs à pente inclinée pour l'accessibilité des fauteuils roulants et poussettes ; dispositifs de franchissement de la chaussée avec signal sonore et lumineux.

Par contre, nous proposons que l'infrastructure de la Petite Ceinture ferroviaire reste compatible en mode ferroviaire avec une éventuelle utilisation restreinte de logistique urbaine par un tram/train. Par exemple, pour l'utilisation d'un tram/train de fret léger, en soirée ou de nuit, afin de collecter les ordures ménagères, dans le cadre du tri sélectif de la ville de Paris.

Dans la journée, la Petite Ceinture doit être dédiée à un concept de « *coulée verte* », afin d'améliorer la qualité de vie des Parisiens. L'espace devra être partagé entre les piétons (espaces verts et de loisirs, aménagements associatifs...), les vélos et les éventuels trains touristiques associatifs.

Chapitre II: La problématique du stationnement à Paris des cars de tourisme.

Afin de diminuer l'entrée dans Paris des nombreux cars de tourisme (1400 par jour en moyenne) et de leurs nuisances, nous proposons l'étude de plusieurs solutions.

- développement de parkings gardés, à prix attractifs, sur la périphérie de Paris. Mise en place, à partir de ces emplacements d'un système de petites navettes électriques jusqu'aux sites touristiques ;
- développement et amélioration de la qualité des transports en commun pouvant desservir ces différents parkings ;
- les principaux sites touristiques parisiens se trouvent situés principalement le long des berges de la Seine. Nous proposons de faire transiter les touristes, à partir d'aires de dépose des cars, notamment depuis Bercy, en utilisant des navettes fluviales.

Chapitre III : La problématique du fret à Paris

Le transport des marchandises s'est intensifié, notamment du fait de la logique du flux tendu, absorbés par le fret routier, lui-même favorisé par une pression concurrentielle particulière de ce secteur. Afin de diminuer ce trafic et ses nuisances, il faut agir sur une répartition modale du trafic de marchandises en privilégiant le transport fluvial et ferré.

Pour notre part, nous défendons le concept d'un approvisionnement fret à partir de plates formes multimodales réparties dans la région parisienne, avec une desserte de Paris en utilisant des véhicules électriques légers de moins de 3,5t. Cela passe bien évidemment, par une réorganisation des plans transports, sous réserve d'un inventaire complet des flux, des amplitudes horaires et des volumes de trafic.

Compte tenu de la complexité des transports marchandises en Ile de France, le CRTE CFDT propose que soit engagée une étude préalable à toute décision de fond. Les transformations ou les créations d'infrastructures seront lourdes. Il est donc vital que les flux de transports marchandises existants soient étudiés selon leurs origines et destinations, consistances en volumes, nature des marchandises, lieux de réception, chronologie... Une enquête approfondie doit aussi permettre de définir les besoins. C'est la logique des besoins des populations qui doit prévaloir dans les choix, sous peine de créer une situation pire qu'aujourd'hui.

Pour la desserte Marchandises de Paris intra-muros par le fer, nous préconisons une utilisation plus rationnelle des plates-formes marchandises existantes de Paris Batignolles, La Chapelle et Evangile avec une desserte plus fine de la capitale, par véhicules électriques légers.

D'autre part, la Petite Ceinture doit conserver son rôle de jonction pour relier ces trois sites. En effet, la partie Nord de la Petite Ceinture est moins imbriquée dans le tissu urbain de la ville (voie souterraine ou en tranchée, site industriel ou ferroviaire). A l'exception de la zone située dans le 17^e. à proximité de l'ancienne gare de l'avenue de Clichy, ou la voie ferrée frôle des immeubles d'habitation.

Chapitre IV : Développement du trafic fluvial

Le développement de la voie d'eau (Actuellement 6,4% du tonnage transporté) conjugué avec celui du fret par voie ferrée (7% du tonnage transporté) est au cœur des solutions possibles, pour réduire le trafic routier et ses nuisances. Pour cela, nous proposons le lancement de la liaison Seine-Nord depuis les ports de la Basse Seine et de Paris-Gennevilliers. En effet, la capacité de la voie d'eau redimensionnée au réseau à grand gabarit permettrait d'assurer le transport d'environ 20 millions de tonnes de marchandises par an sur l'Ile de France (cf.rapport CESR 1994), soit environ 15 à 20% du trafic total actuel, et ainsi participer à la diminution du trafic routier. Sur Paris, nous proposons l'amélioration de la desserte

ferroviaire du port de Gennevilliers, et un aménagement du quai de Charenton et de la zone de Bercy.

A propos du réseau fluvial à Paris, nous rappelons que le Port Autonome de Paris dispose de 20 ports urbains dans Paris intra-muros.

Chapitre V : Développement du trafic fret ferroviaire en Ile de France

La problématique des acheminements et des livraisons de marchandises sur Paris ne peut-être déconnectée d'une réflexion globale du fret sur l'Ile de France. Globalement pour le trafic marchandises par fer (et voyageurs) nous proposons en Ile de France :

- la mise à trois voies de la grande ceinture entre Sucy en Brie et Valenton, et le contournement ferroviaire de l'Ile de France par la tangentielle Nord-Est reliant d'une part, Sartrouville à Noisy le Sec, et d'autre part, Pontoise au Bourget ;
- l'aménagement d'une tangentielle ferroviaire Ouest-Sud, reliant Achères-Ville à Melun ;
- de favoriser la création et le développement des plates-formes multimodales à partir des terminaux de transport combiné de Noisy, Rungis, Bonneuil sur Marne, Valenton et valenton 2;
- la réalisation de nouvelles plates-formes notamment à Vaires et Trappes. La réalisation d'une plate-forme containers à proximité de Roissy CdG sur le site de Saint-Médard ;
- une réflexion doit également être menée pour un aménagement sur le site de Cergy-Pontoise.

Nous préconisons également pour le trafic fret en transit, un axe de contournement de l'Ile de France (Rouen, Amiens, Reims...). Cela aurait pour conséquence un désengorgement de la Grande Ceinture (G.C.) ferroviaire au profit du trafic voyageur.

Paris, le 17 mars 2003

**Pour le CRTE Ile de France
Philippe GOULLIEUX**

Secrétaire général