

Délibération n°2009/0119

Séance du 11 février 2009

**DECLARATION DE PROJET DE L'EXTENSION DU TRAMWAY T3
DE LA PORTE D'IVRY A LA PORTE DE LA CHAPELLE**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France

- VU** la Loi n°2002-276 du 27 février 2002, les articles L.123-1 et suivants, L.126-1, R126-2 du code de l'environnement, et les articles L123-16, R123-23-2, R123-24 et R123-25 du code de l'urbanisme ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** La délibération n°2007/0703 du 10 octobre 2007 du conseil du STIF approuvant le dossier de schéma de principe et d'enquête publique relatif au projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle ;
- VU** l'arrêté du STIF du 27 mars 2008 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique sur les travaux de réalisation du système de transport de l'extension du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle , et sur la mise en compatibilité du PLU de Paris avec le projet ;
- VU** Le dossier soumis à enquête publique qui s'est déroulée du 28 avril 2008 au 7 juin 2008 ;
- VU** Les observations consignées sur les registres mis à disposition du public, ensemble des lettres annexées aux dits registre ;
- VU** Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête, en date du 28 novembre 2008, donnant avis favorable assorti de deux réserves et douze recommandations ;
- VU** les délibérations en date du 15/16 décembre 2008 de la Ville de Paris approuvant la mise en compatibilité du PLU et donnant un avis favorable sur le projet de travaux du système de transport de l'extension du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle ;
- VU** le rapport de présentation n° 2009/0119-0120;
- VU** les avis de la commission des investissements et de suivi du contrat de projets du 9 février 2009 et de la commission de la démocratisation du 4 février 2009 ;

Considérant les éléments suivants :

I. Intérêt général de l'opération

1. Présentation globale de l'opération

Considérant :

- Que le projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle, objet de la présente délibération, concerne 14,5 km. Vingt-six stations desserviront cinq arrondissements parisiens (13^e, 12^e, 20^e, 19^e et 18^e) et 11 communes riveraines : Ivry-sur-Seine, Charenton-le-Pont, Saint-Mandé et Vincennes dans le département du Val-de-Marne, Montreuil, Bagnolet, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Pantin, Aubervilliers et Saint-Denis dans le département de Seine-Saint-Denis,
- Que ce projet s'inscrit dans une perspective d'extension ultérieure à la Porte d'Asnières, puis à la Porte Maillot,
- Que l'extension du T3 assure un maillage avec onze lignes de métro (1, 3, 3bis, 5, 7, 7bis, 8, 9, 11, 12, 14) et deux lignes de RER (C et E),
- Que le tracé chemine de la manière suivante : Depuis la Porte d'Ivry, le tramway emprunte successivement le boulevard Masséna, le Pont National, les boulevards Poniatowski et Soult. La correspondance entre les deux arcs s'organise sur le Cours de Vincennes, puis le tramway emprunte les boulevards Davout, Mortier, Sérurier, d'Algérie et d'Indochine. A la Porte de Pantin, le tramway longe la commune de Pantin en empruntant la route des Petits Ponts, les voies BH 19 et BJ 19, puis rejoint le boulevard Macdonald par la rue de la Clôture. Le tramway emprunte ensuite l'avenue Corentin Cariou et le quai de la Gironde avant de rejoindre les boulevards Macdonald et Ney jusqu'à la Porte de la Chapelle, en desservant le futur pôle Eole Evangile,
- Que l'extension du tramway T3 est conçue pour un matériel de type tramway alimenté par ligne aérienne de contact (LAC) compatible avec celui en circulation sur le tronçon actuellement exploité entre le pont du Garigliano et la Porte d'Ivry. L'extension du tramway à la Porte de la Chapelle nécessite l'acquisition de 22 rames,
- Qu'un atelier-dépôt est créé dans la partie nord du stade Jules Ladoumègue, dans le 19^e arrondissement de Paris, les équipements sportifs étant restitués au-dessus de l'atelier. Ce site de maintenance est dimensionné pour pouvoir accueillir les rames nécessaires aux extensions futures du T3,
- Que la maîtrise d'ouvrage des travaux de réalisation du système de transport, incluant les stations, les travaux d'infrastructures et de superstructures qui y sont associés, sera confiée à la RATP, la ville de Paris étant par ailleurs maître d'ouvrage des aménagements urbains et de voirie.

2. Objectifs d'intérêt général

Considérant que le projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle répond aux objectifs généraux suivants :

- Répondre à un besoin croissant de desserte performante en rocade ;
- Améliorer le maillage des transports collectifs, notamment avec le réseau « Mobilien » ;
- Améliorer la desserte locale à Paris et dans les communes limitrophes ;
- Améliorer l'accessibilité des transports urbains, des cheminements piétons et développer les liaisons cyclables ;
- Réaménager le paysage urbain et la répartition de l'espace.

Considérant que le projet présenté répond parfaitement aux orientations du SDRIF et aux objectifs du PDU d'Ile-de-France.

3. Adéquation du Projet à ces objectifs

Considérant :

Qu'afin de répondre aux objectifs précédents, le projet retenu consiste notamment à :

- redistribuer l'espace public au profit des modes de circulation douce (piétons, vélos), réduisant par conséquent la part modale de l'automobile,
- Créer une plate-forme tramway en site propre, isolée de la circulation générale par des séparateurs ou terre-pleins,
- Améliorer les circulations douces par la création d'un itinéraire cyclable continu sur la quasi totalité du tracé et par l'aménagement de trottoirs comportant des abaissments de bordures permettant une circulation aisée des personnes à mobilité réduite,
- Créer 26 stations, comportant notamment abris, systèmes d'information dynamique des voyageurs, stations accessibles aux personnes à mobilité réduite,
- Assurer à 14 stations des correspondances avec le métro ou le RER,
- Accorder dans les carrefours une priorité aux feux au tramway afin de préserver sa régularité et d'assurer la sécurité des mouvements,
- Adopter des principes d'insertion dans le site garantissant une bonne qualité paysagère, et permettant une mise en valeur du patrimoine et des espaces verts en intégrant les grands projets de renouvellement urbain en cours
- Desservir 267 050 habitants et emplois dans un rayon de 400 mètres (à vol d'oiseau) autour des stations,
- Exploiter la ligne T3 en deux arcs afin de garantir sa régularité :
 - Arc sud (Pont du Garigliano – Porte de Vincennes) avec une vitesse commerciale de 20 km/h et un intervalle de passage de 4 minutes à l'heure de pointe
 - Arc nord (Porte de Vincennes – Porte de la Chapelle) avec une vitesse commerciale de 19 km/h et un intervalle de passage de 5 minutes à l'heure de pointe.

Que le projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle répond ainsi pleinement aux objectifs d'intérêt général.

II Conclusion de l'enquête publique et conditions de la poursuite du projet

Considérant :

Qu'à l'issue de l'enquête publique qui s'est déroulée du 28 avril 2008 au 7 juin 2008 inclus, la commission d'enquête a donné un avis favorable assorti des deux réserves et douze recommandations suivantes :

Réserve 1 :

La commission d'enquêtes émet une **réserve** sur le projet d'extension du T3 qui ne pourra être levée que si le STIF s'engage à ce que la convention STIF/RATP relative à la réalisation et la mise en service du projet identifie la création de 2 lignes en distinguant :

- l'offre de transport et le niveau de service de la ligne Sud Garigliano - Vincennes;
- l'offre de transport et le niveau de service de la ligne Nord Vincennes – Chapelle;

et prévoit au moins un critère de régularité au terminus de chaque ligne à la porte de Vincennes, aussi bien pour les arrivées que pour les départs, ou, qu'à défaut, une desserte supplémentaire des boulevards des Maréchaux des 12^{ème} et 20^{ème} arrondissements soit mise en place dans les deux sens afin d'apporter un niveau de service au moins équivalent à celui qu'offrait l'ancien système de transport (bus PC)

Réserve 2 :

La commission d'enquêtes émet une **réserve** sur le projet d'extension du T3 qui ne pourra être levée que lorsque :

- une étude sera établie, et présentée à la population, portant au moins sur les deux sujets suivants, avec des justifications et des réponses aux différentes questions posées au cours de l'enquête :

- la nécessité d'une coupure et en conséquence la création de 2 lignes, leurs niveaux de service, les contraintes de rupture de charge;
- la solution d'aménagement des terminus (y compris le stockage d'un nombre suffisant de rames), les raccordements aux boulevards Sault et Davout, la gestion de la circulation de la porte de Vincennes.

Recommandation 1 : Une planification des projets de transports au niveau de la Région Ile-de-France

Si une planification stricte à long terme des projets de transports n'est pas envisageable actuellement, compte tenu des nombreuses incertitudes de financement, de faisabilité et de coût des projets, d'évolution des besoins de desserte et de transport corrélativement à l'urbanisation, il serait utile de développer les moyens de gouvernance, de prospective, et de planification ce qui permettrait :

- une optimisation de l'échelonnement de réalisation des projets de transports dans le temps;
- une coordination entre aménagement et transports;
- une meilleure compréhension par le public des méthodes et des critères de choix, de la mise en cohérence des offres de transport (entre infrastructures de transports collectifs entre elles et avec les infrastructures de circulation), et une amélioration des justifications de chacun des projets mis en perspective et de leur évaluation.

Recommandation 2 : Accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) aux stations de métro en correspondance avec le tramway

La commission recommande que l'accès des personnes à mobilité réduite aux stations de métro en correspondance avec le projet d'extension du tramway soit bien pris en compte parmi les priorités retenues par le schéma d'accessibilité des transports piloté par le STIF.

Recommandation 3 : Une modélisation des déplacements motorisés

S'agissant de la modélisation des déplacements et de leur affectation sur les réseaux de transport, il serait utile de fiabiliser les prévisions en prenant en compte la capacité des réseaux (ils seront de plus en plus confrontés à des problèmes de saturation), ainsi que les comportements des usagers et les motivations de choix (confort, régularité, temps de parcours).

Recommandation 4 : Des réservations pour les extensions futures

La commission d'enquêtes considère que l'extension du projet vers la porte d'Asnières et la Porte Maillot non encore décidée ni planifiée, paraît probable d'ici 30 ans. Cette extension aura une incidence sur la fréquentation et l'exploitation du présent projet – au cours de la période de 30 ans où il doit assurer sa pertinence et son utilité –, ce qui impose l'intégration dans la conception du présent projet, et notamment de son exploitation, des contraintes relatives à sa future extension, notamment:

- du découpage en arcs;
- de la conception de la station porte de la Chapelle en tant que terminus provisoire.

Recommandation 5 : La réalisation d'études pour la rocade métro de la Petite Couronne

La perspective d'une rocade métro en petite couronne peut avoir une incidence sur la fréquentation du T3, notamment si son tracé s'en rapproche, ce qui paraît être le cas de celui qui est présenté dans le cadre du SDRIF approuvé le 25 septembre 2008 pour sa partie nord. Il serait utile que les études de cette rocade métro examinent son incidence sur le T3 prolongé et l'optimisation de son tracé.

Si ces études confirment une perspective de saturation à terme du tronçon sud du T3, il conviendrait d'examiner les mesures à prendre. En tout état de cause, ces études devraient éclairer les échéances de réalisation des différents projets, le phasage du bouclage à terme du T3, et son découpage en lignes, sans oublier l'éventuel prolongement à Nation.

Recommandation 6 : La Petite Ceinture Ferroviaire

La commission d'enquêtes considère que les réservations concrètes actuelles –souvent conçues ponctuellement– et les utilisations des emprises de la petite ceinture peuvent ne pas être adaptées aux besoins futurs de transport de voyageurs et de fret tant que ceux-ci ne sont pas définis. La remise en service de la petite ceinture étant un projet estimé complémentaire du T3, son intérêt potentiel devrait justifier un programme d'études, notamment :

- une étude de trafic permettant de préciser à quel horizon serait justifiée sa remise en service pour les voyageurs avec éventuellement une utilisation pour le transport de fret ainsi qu'une étude technique pour préciser les aménagements à réaliser tant pour la fonctionnalité du transport que pour son intégration dans le site;
- une planification permettant de préciser à quelle échéance ce projet pourrait être programmé;
- une expertise telle que celle demandée par certaines associations, afin de maintenir les potentialités d'utilisation ferroviaire de cette ligne aussi bien pour les voyageurs que pour le fret ainsi que des réservations à maintenir, ce qui permettrait de prendre des décisions ponctuelles d'aménagement en toute connaissance de cause et en cohérence avec l'objectif final ; elle pourrait utilement comprendre une étude du patrimoine sur la base de laquelle un programme de maintenance serait engagé pour éviter une dégradation et la croissance des contraintes de remise en état et de remise en service la rendant de plus en plus difficile, et donc potentiellement improbable.

Recommandation 7: La valorisation des tracés

Les différentes variantes de tracés proposées ne permettent pas de véritablement dégager un bilan synthétique sur la base d'une véritable analyse multicritères des différents paramètres.

Pour tous les tracés qui n'empruntent pas les boulevards des Maréchaux et qui de ce fait présentent des allongements de parcours entraînant une baisse de la vitesse commerciale et du niveau de service, la commission d'enquêtes recommande aux maîtres d'ouvrage de valoriser les tracés retenus, notamment en densifiant les territoires desservis et/ou en les rendant plus attractifs (intermodalité plus facile, accès à de nouveaux services), de manière à ne pas diminuer l'intérêt socio économique du projet par rapport à un tracé direct.

La valorisation du projet par la densification des territoires desservis vaut également pour le tracé suivant les boulevards des Maréchaux.

La commission d'enquêtes recommande le réexamen dans la mesure du possible des programmes des grandes opérations d'aménagement prévues à proximité du projet dans le sens de l'amélioration de leur attractivité, de leur densification, et de l'accélération de leur réalisation.

Recommandation 8 : assurer un aménagement des stations Porte de Vincennes compatible avec le prolongement éventuel du tramway à la place de la Nation

La commission d'enquêtes recommande d'intégrer la possibilité d'un éventuel prolongement à la place de la Nation au niveau de la conception des stations Porte de Vincennes.

Recommandation 9 : aménagement des terminus Garigliano et Chapelle

La commission d'enquêtes recommande la réalisation d'aménagement des terminus des lignes Sud et Nord à Garigliano et Chapelle pour assurer la régularité des départs des rames, notamment aux heures de pointe, favoriser la régularité sur l'ensemble des lignes et le respect des critères de régularité aux terminus de la porte de Vincennes qui font l'objet de la réserve n°1.

Recommandation 10 : concertation sur la restructuration du réseau de bus

La commission recommande d'engager une concertation avec tous les acteurs et les usagers concernés sur la définition précise des futurs réseaux de bus modifiés corrélativement au projet de tramway.

Recommandation 11 : mesures à prendre pendant la période de chantiers

Les travaux permettant la réalisation du tramway nécessiteront de nombreuses interventions engendrant des chantiers successifs. La commission d'enquêtes recommande une planification rigoureuse de ces chantiers (organisation, optimisation, phasage, durées, emprises, ...) pour minimiser leur incidence sur la circulation, la desserte des riverains, les livraisons, les commerces, les marchés et insiste sur la nécessité de prendre les mesures nécessaires pour en réduire les nuisances (bruit, pollutions, accessibilité ...)

La commission recommande par ailleurs la mise en place de mesures spécifiques transitoires pendant les périodes de travaux : traitement des cheminements provisoires signalisation, éclairage, revêtements, gestion des produits de démolition et des déchets... Elle insiste également sur une information et une communication importante avec le public et les riverains.

Recommandation 12: l'évolution des méthodes d'évaluation socio économique

La commission d'enquêtes recommande de faire évoluer les méthodes d'évaluation de ce type de projet, aussi bien en ce qui concerne:

- l'élargissement du champ de l'évaluation aux effets difficilement quantifiables tels que l'aménagement du territoire, le développement économique, l'emploi, la qualité de l'environnement et du cadre de vie;
- la valorisation des avantages tels que le confort, la régularité et la fiabilité des temps de parcours, la réduction de la saturation des autres lignes de transport;
- la prise en compte des nuisances pendant les travaux;
- que la quantification des biens collectifs, l'évaluation des risques, la prise en compte des incertitudes notamment à long terme.

La commission d'enquêtes recommande la recherche d'économies concernant les travaux non absolument indispensables et dénommés qualitatifs (par exemple l'ouverture de l'ouvrage de la Petite Ceinture Ferroviaire de franchissement de la rue de Patay).

Considérant :

- Qu'en réponse à la **réserve 1**, le STIF confirme que le service de référence d'une ligne est caractérisé par les kilomètres commerciaux contractuels à réaliser, le nombre de départs et leur répartition dans la journée, l'amplitude, la vitesse commerciale, la longueur et le nombre de rames utilisées. L'exploitation du T3 en deux arcs, répondant aux exigences de régularité, permet d'adapter le niveau d'offre à la demande de transport. Chaque arc du T3 aura donc son propre niveau d'offre, définissant ainsi deux services de référence différents.

Le STIF veille toujours à déglobaliser les indicateurs contractuels de qualité afin de suivre au plus près la réalité du service vécue par les voyageurs. Dans ce sens, il semblerait logique de suivre séparément la régularité des deux arcs même si ils appartiennent tous les deux à la ligne T3.

Le STIF s'engage donc, dans le cadre de la négociation du futur contrat d'exploitation de la ligne, à défendre l'inscription des indicateurs les plus pertinents en ce qui concerne la régularité de la ligne en examinant tout particulièrement le point singulier constitué par la correspondance entre les deux arcs à la Porte de Vincennes.

La réserve pourra ainsi être levée.

- Qu'en réponse à la **réserve 2**, le STIF confirme que des études ont été établies par la RATP portant sur la nécessité d'une coupure : la première étude de régularité menée au premier semestre 2007, actualisée en avril 2008 et basée sur le retour d'expérience du tronçon sud du tramway T3 a permis d'illustrer les risques d'irrégularité importants et ont conduit la RATP à proposer d'exploiter la ligne prolongée en deux arcs afin de garantir une offre de transport de qualité qui ne dégrade pas l'exploitation du tronçon réalisé. Cette première étude a été complétée à l'été 2008 par une étude de simulation dynamique qui a permis de comparer les conditions de fonctionnement de la ligne (régularité, confort, temps d'attente pour le voyageur, etc.) dans le cas d'une exploitation en un arc et dans celui d'une exploitation en deux arcs avec correspondance à la Porte de Vincennes. Cette nouvelle étude a permis de conclure que seule l'exploitation en deux arcs permet de maîtriser les risques d'irrégularité et de garantir un service de qualité aux voyageurs (voir document en annexe 1).

Les études pour l'aménagement des terminus à porte de Vincennes ont également été approfondies (voir document en annexe 2).

Dans le projet présenté à l'enquête publique, le tramway de l'arc sud emprunte le boulevard Soult dans le 12^{ème} arrondissement en position axiale et traverse le carrefour de la porte de Vincennes pour rejoindre le terminus situé au nord du cours de Vincennes.

Les simulations dynamiques de circulation réalisées depuis ont démontré que la traversée du carrefour par le tramway exige une réduction significative du temps de vert alloué à la circulation des voitures de telle sorte qu'elle ne permet pas de répondre aux objectifs d'écoulement des trafics.

C'est également le cas pour l'arc nord, le tramway empruntant le boulevard Davout dans le 20^{ème} arrondissement en position axiale et rejoignant ensuite le terminus au nord du cours de Vincennes.

Les études ont donc conclu à la nécessité de limiter l'impact du tramway dans le carrefour et donc à modifier l'implantation du tramway sur les maréchaux, non plus en position axiale, mais en position latérale côté intérieur, entre la rue de Lagny dans le 20^{ème} et la rue Montéra dans le 12^{ème}.

Les réactions exprimées pendant l'enquête publique ont également conduit à approfondir les diverses options d'insertion des stations dans le cours de Vincennes. Il ressort de cette analyse, conduite en lien étroit avec la Préfecture de Police, que l'implantation des deux stations au nord du cours n'est pas satisfaisante sur le plan de la sécurité, à la fois du fait du manque de visibilité entre piétons et tramways mais aussi du fait de la dangerosité des traversées piétonnes du cours de Vincennes, complexes et peu lisibles.

Les études ont donc conclu à la nécessité d'une implantation des terminus non pas du même côté, mais de part et d'autre du cours de Vincennes.

S'agissant de l'insertion urbaine, l'implantation des terminus de part et d'autre du cours de Vincennes apparaît également plus respectueuse de la symétrie de cet axe historique.

Cet aménagement permet un prolongement de l'un ou l'autre des deux arcs vers la place de la Nation.

En conclusion, le projet d'aménagement des terminus des lignes nord et sud à la porte de Vincennes est modifié comme suit :

- implantation latérale côté intérieur de la plateforme du tramway sur les maréchaux entre la rue de Lagny côté 20^{ème} arrondissement et la rue Montéra côté 12^{ème} arrondissement ;
- implantation des terminus de chaque côté du cours de Vincennes à hauteur de la petite ceinture ferroviaire, au plus près des accès de la ligne n° 1 du métro, le terminus nord étant implanté sur la rive nord du cours de Vincennes côté 20^{ème} arrondissement, le terminus sud étant implanté sur la rive sud du cours de Vincennes côté 12^{ème} arrondissement. Les échanges importants entre tramway et métro sont parfaitement optimisés. Les échanges entre les deux terminus du tramway sont organisés par une traversée piétonne entre les deux rives du cours de Vincennes, de part et d'autre des accès du métro. Cette traversée piétonne fera l'objet d'un traitement particulier pour en garantir la sécurité et le confort.

Le projet ainsi modifié, répondant aux incertitudes de la commission d'enquêtes, satisfaisant aux plans de la sécurité, de l'intermodalité, de la gestion de la circulation et de l'insertion urbaine, a été présenté au public le 1^{er} décembre 2008. La réserve peut être ainsi levée.

- Qu'en réponse à la **recommandation 1**, le STIF rappelle que, prenant en considération les transformations de l'urbanisation, l'évolution des activités économiques et les besoins des voyageurs qui guident les développements du système de transports, le STIF conduit des études stratégiques globales ou sur des territoires importants de la région Ile-de-France. Ces études sectorielles sont réalisées en concertation avec les collectivités locales concernées. Le STIF approfondit également les méthodes d'évaluation et de choix de projets, étudie de nouvelles tarifications, soutient des actions en matière de développement durable et assure une veille sur les innovations techniques ou de services (nouveaux modes de transport). Fort de son expertise sur les transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF a également activement participé à l'élaboration du projet de SDRIF (Schéma directeur de l'Ile-de-France), arrêté par le conseil régional le 25 septembre 2008. Ce document de planification offre une vision stratégique à 20 ans (2030) du développement de la région et opère des choix d'organisation de l'espace régional en abordant au sein d'un même document la question du logement, le développement des transports publics, l'accompagnement de nouveaux pôles de développement et d'emplois, la préservation de l'environnement et l'amélioration des cadres de vie. Le projet de SDRIF comporte un phasage des projets de transport en commun en trois phases (2007-2013, 2013-2020 et au-delà de 2020). Enfin, afin de

veiller à la coordination entre aménagement et transports, le STIF mène des études en particulier sur les territoires qui doivent connaître de forts développements, comme par exemple les territoires en OIN (Opération d'Intérêt National).

- Qu'en réponse à la **recommandation 2**, et dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur de l'accessibilité piloté par le STIF, une étude est programmée afin d'analyser l'opportunité et les coûts précis de mise en accessibilité aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR) d'un nombre restreint de stations de métro ainsi que l'amélioration de l'accessibilité par la mise en place d'escaliers mécaniques à toutes les stations. Les stations à rendre accessibles aux UFR en priorité seraient celles permettant les principales correspondances avec les autres modes et celles assurant les principales correspondances entre les lignes de métro elles-mêmes ainsi qu'une complémentarité entre les lignes radiales (1 et 4) et de rocade (2 et 6).
- Qu'en réponse à la **recommandation 3**, le STIF précise que les modèles de trafic utilisés en Ile de France et notamment par le STIF sont établis à partir des comportements de mobilité observés dans les Enquêtes Globale Transport (EGT). Dans le modèle du STIF, les déplacements sont modélisés en tenant compte des caractéristiques des individus (âge, sexe, lieu de résidence...) à partir d'équations différenciées selon les motifs de déplacement. En terme de choix du mode de transport, le temps de parcours est un des éléments explicatifs du choix et cela en tenant compte des différentes composantes de ce temps (temps passé dans les véhicules, temps d'attente, temps de correspondance) avec des pondérations différentes issues du traitement statistique de l'EGT. La régularité et le confort sont aujourd'hui très difficiles à introduire dans les modèles. Cependant, il faut noter que le fait de séparer les différents modes de transports collectifs (RER/train de banlieue, métro, tramway et bus) dans des équations différenciées permet de tenir compte de manière implicite de variables qui ne peuvent l'être de manière explicite. Enfin, il faut aussi noter que c'est en Ile de France qu'ont été menées les seules enquêtes quantitatives permettant de valoriser dans les bilans socio-économiques le confort et la régularité en leur donnant un équivalent en termes de temps de parcours (Etude sur la régularité des autobus à fréquence – RATP – MVA et Etude sur la valorisation de l'irrégularité des radiales ferroviaires STIF Rand Europe – Stratec).

Enfin concernant la saturation des lignes de transports collectifs, des études sont en cours pour identifier l'évolution de cette saturation dans les années à venir. Les modèles identifient déjà l'effet d'une nouvelle infrastructure sur le réseau existant.

- Qu'en réponse à la **recommandation 4**, le STIF confirme que le Schéma Directeur de la Région Ile de France adopté par le conseil régional le 25 septembre 2008 prévoit l'extension du tramway T3 à la Porte d'Asnières, puis à la Porte Maillot. C'est notamment dans cette perspective qu'il a été décidé d'exploiter le tramway T3 en deux arcs, offrant ainsi la possibilité de prolonger la ligne jusqu'à la Porte Maillot sans en dégrader la qualité de service.

Les études de trafic réalisées à ce jour par la RATP, à l'horizon 2020, entre la Porte d'Auteuil et la Porte Maillot, ont démontré que les extensions au delà de Porte de la Chapelle et du Pont du Garigliano sont envisageables et que le système de transport proposé, le tramway, exploité deux arcs, permet de répondre à la demande de déplacement sur cette rocade. Au-delà de 2020, l'arrivée à saturation de la ligne est difficile à prévoir dans la mesure où des projets de transport complémentaires pourraient être mis en œuvre, dont notamment les tangentielles ferrées, la rocade ferrée de première couronne, les prolongements de lignes de métro, etc.

Ces études de trafic, qui ont également servi à évaluer les différentes localisations pour organiser la correspondance entre les deux arcs, permettent de considérer, à ce stade des études, qu'une exploitation en deux arcs sera satisfaisante pour une ligne prolongée jusqu'à la Porte Maillot. et que la section Porte de Vincennes – Porte Maillot pourra ainsi être exploitée sans rupture de charge.

- Qu'en réponse à la **recommandation 5**, le STIF indique avoir lancé fin 2007 un programme d'études sur la liaison Arc Express financé par la Région Ile de France et l'Etat dans le cadre du Contrat de projets 2007-2013. Ces études doivent permettre la saisine de la Commission Nationale du Débat Public à ce sujet avant la fin de l'année

2009. Ces études ont d'ores et déjà identifié un fuseau d'études sur l'ensemble de la proche couronne au sein duquel seront envisagées des variantes de tracé. La concurrence éventuelle d'Arc Express avec l'une ou l'autre des lignes de rocade existantes ou projetées fait évidemment partie des analyses qui sont menées dans le cadre des études de trafic du projet. Il est cependant à noter que compte tenu de l'ampleur des besoins d'amélioration de la desserte de la proche couronne, il n'y aurait réellement concurrence que pour des projets situés à proximité immédiate ce qui n'est pas le cas compte tenu des fuseaux d'études retenus pour Arc Express. Ces études permettront effectivement d'apprécier le devenir du trafic du tramway T3 notamment dans sa partie sud à l'horizon de réalisation du projet Arc Express et en intégrant les projets de développement urbains prévisibles et d'en tirer les conclusions nécessaires.

- Qu'en réponse à la **recommandation 6**, le STIF rappelle que le débat public conduit en 2006 a permis d'aborder de manière approfondie la question de l'utilisation de la petite ceinture ferroviaire pour la réalisation d'un transport de voyageurs en rocade et a conclu qu'un tel projet ne permettait pas de répondre aux objectifs définis, notamment en terme d'amélioration de la desserte des communes limitrophes de Paris et de réaménagement du paysage urbain. Cette infrastructure, insérée dans un milieu urbain dense, présente un potentiel considérable qu'il convient de préserver. Dès lors que des besoins de transport, de voyageurs ou de marchandises, auront été définis par son propriétaire ou par la collectivité, un programme d'étude pourra être envisagé afin d'examiner si la petite ceinture offre la réponse adaptée au besoin exprimé.
- Qu'en réponse à la **recommandation 7**, le STIF précise que les différentes variantes de tracé étudiées ont été comparées selon les critères suivants : desserte des populations et emplois, correspondances avec le métro et le RER, fréquentation du tramway T3, temps de parcours, contraintes d'insertion, coûts de construction et délai de mise en service. Cette analyse multicritère a permis de dégager un bilan synthétique qui a conduit au choix du tracé présenté à l'enquête publique.

Les tracés n'empruntant pas les boulevards des Maréchaux, notamment entre la Porte de Pantin et la Porte de la Villette ainsi qu'à la Porte d'Aubervilliers, ont été retenus afin de favoriser la desserte des territoires les plus denses ou en cours de développement et d'améliorer l'intermodalité avec les modes lourds. Ces tracés, malgré l'allongement du parcours, présentent donc un intérêt socio-économique accru.

Le STIF est bien entendu favorable à ce que les aménageurs des grandes opérations prévues à proximité du projet amendent leurs programmes afin d'améliorer leur attractivité, à laquelle le tramway contribuera également, de renforcer leur densification, et d'accélérer leur réalisation.

- Qu'en réponse à la **recommandation 8**, le STIF confirme, comme mentionné dans la réponse à la réserve n°2, que la conception des stations Porte de Vincennes, insérées sur la rive nord du Cours de Vincennes pour l'arc nord et sur la rive sud du Cours pour l'arc sud est compatible avec un éventuel prolongement à la place de la Nation de l'un ou l'autre arc.
- Qu'en réponse à la **recommandation 9**, le STIF confirme que, dans le but d'atteindre l'objectif de régularité, il convient de créer des terminus commodément exploitables et permettant la réalisation de manœuvre d'exploitation à même de résorber le plus facilement les retards courants. Le terminus à la Porte de la Chapelle fonctionne ainsi en arrière gare en mode nominal et dispose également d'une manœuvre d'avant gare. Il est donc possible, en fonction des conditions d'exploitation de la ligne, de rattraper des retards pouvant aller jusqu'à 4 minutes, correspondant à un intervalle de passage entre 2 rames de 8 minutes. Dans les conditions de fonctionnement actuelles de la ligne T3 entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Ivry, malgré un temps de parcours relativement dispersé, la présence permanente d'un régulateur lors de l'exploitation de la ligne permet de garantir des intervalles entre les rames inférieures à 8 minutes (sauf incident majeur d'exploitation). Ainsi, les aménagements proposés permettent de garantir, dans la très grande majorité des cas, un départ de rame régulier.

Le projet prévoit également la réalisation de 4 positions d'attente et 2 positions de stockage en arrière gare à la Porte de la Chapelle.

Enfin, le STIF a demandé à la RATP et à la ville de Paris d'étudier les possibilités d'aménagement du terminus existant au Pont du Garigliano afin d'optimiser son exploitation, notamment dans la perspective d'une augmentation de la fréquence de la ligne.

- Qu'en réponse à la **recommandation 10**, le STIF confirme que la restructuration du réseau bus autour de l'extension du tramway T3 sera établie en tenant compte des résultats de l'enquête publique et en concertation avec les acteurs concernés. Depuis l'initiation du projet, les différentes collectivités sont en effet associées à la validation des grandes étapes du projet notamment à travers le comité des collectivités présidée par la ville de Paris ainsi que la commission de suivi présidée par le STIF. Cette restructuration sera ensuite approuvée par le Conseil du STIF lors de la signature du contrat d'exploitation de la ligne.
- Qu'en réponse à la **recommandation 11**, le STIF confirme que le chantier du tramway fait l'objet d'une planification rigoureuse :

Un planning général des travaux a été établi qui détermine pour chaque boulevard les périodes réservées aux principales étapes d'interventions ainsi que l'organisation des travaux dans l'espace : voirie constituée par la chaussée et les trottoirs ainsi que les mobiliers urbains, réseaux enterrés nécessaires au tramway, massifs des mats supportant la ligne électrique d'alimentation du tramway, plateforme du tramway et ses équipements, construction des postes d'alimentation électrique, construction des stations etc.

L'organisation des chantiers fait l'objet de règles et principes communs à l'ensemble des intervenants et les bases vie des entreprises seront mutualisées pour limiter les nuisances.

Il est prévu de mettre en place des mesures spécifiques transitoires pendant la période de travaux : itinéraires piétons balisés, signalétique automobile homogène et lisible, aménagement de quais bus temporaires accessibles aux PMR, réfections provisoires des trottoirs et chaussées adaptées aux exigences de sécurité et de confort, préservation autant que possible de deux files de circulation dans chaque sens, mise en place de l'éclairage et de la signalisation lumineuse provisoires sur l'ensemble du tracé.

Différents supports de communication seront utilisés pour les échanges entre les riverains, les maîtres d'ouvrage et les entreprises. Cette information s'effectuera à plusieurs échelles : les riverains du projet et les usagers des transports en commun, ainsi que les Franciliens.

La Ville de Paris, le STIF, la RATP et la Région Ile-de-France définissent conjointement un plan de communication du projet et les outils qui seront mis à la disposition des riverains, des usagers des transports en commun et des Franciliens.

Les dispositions prises pour préserver et maintenir les usages sur l'espace public, entre autres, la circulation générale, les transports en commun, les accès riverains, les livraisons, les marchés seront portés à connaissance des riverains à travers la pose de panneaux spécifique ainsi que les supports de communication suivants :

- des « flash infos », feuilles d'information, distribuées dans les boîtes aux lettres des riverains et chez les commerçants informeront en temps réel des impacts du chantier dans leurs quartiers, notamment en ce qui concerne les modifications du plan de circulation et les adaptations d'itinéraire consécutives.
- un journal du tramway sera diffusé auprès des riverains à fréquence soutenue.
- une cellule de proximité, composée de six agents de la maîtrise d'ouvrage sera constituée. Sa mission consiste en l'écoute et l'accompagnement des riverains et usagers. Ses membres ont pour fonction de répondre à toutes les demandes locales selon une démarche qualité (délai et forme de la réponse, etc.). Son travail privilégiera le contact sur le terrain.
- sur les sites Internet des partenaires du projet, des informations concernant le projet seront disponibles et pour une information plus complète en direction du public, les journaux municipaux contiendront régulièrement des inserts et feront état de l'actualité et de l'avancement du projet.

La commission de règlement amiable, qui sera créée par les maîtres d'ouvrage, aura pour vocation de prendre en compte les dommages et préjudices subis par les commerçants. Consultative, la commission sera destinée à prévenir les éventuels contentieux relatifs aux conséquences des travaux sur les chiffres d'affaires des entreprises et commerces situés sur le tracé du tramway. Elle instruira les demandes d'indemnisation présentées par ces derniers. Elle permettra un traitement suivi et rapide des dossiers.

Enfin, le projet T3, de haute qualité environnementale intègre les méthodes et moyens relatifs à cet aspect notamment pour le transport des matériaux et déchets par voie fluviale

- Qu'en réponse à la **recommandation 12**, le STIF rappelle que les projets d'infrastructures de transport collectif en Ile-de-France font l'objet d'une évaluation socio-économique effectuée avec l'appui méthodologique du STIF. A cet effet, le STIF publie régulièrement une note méthodologique de mise à jour des paramètres à prendre en compte pour l'évaluation des projets de transports collectifs en Ile-de-France. L'évaluation vise à déterminer l'intérêt du projet pour la collectivité, en identifiant ses coûts (investissement, exploitation) et ses avantages (gains de temps pour les usagers des transports collectifs ; avantages liés au transfert modal de la voiture particulière vers les transports collectifs : économies d'usage de la voiture, d'entretien de la voirie et de construction de places de stationnement, économies d'externalités (pollution, bruit, effet de serre, accidents). Ces coûts et avantages sont ensuite quantifiés et transformés en un équivalent monétaire, afin de calculer le taux de rentabilité interne du projet et son bénéfice actualisé.

Un nouveau guide méthodologique pour l'évaluation des projets de transport collectif en Ile-de-France doit être réalisé en application de la nouvelle instruction cadre du 25 mars 2004, et de son actualisation du 27 mai 2005.

Dans l'attente de ce nouveau guide, c'est la circulaire établie par le STIF en 2001 qui s'applique à l'heure actuelle pour les évaluations de projets de transports en commun en Ile-de-France, conformément à la lettre du Directeur des Transports Terrestre du Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer en date du 4 janvier 2005.

Toutefois, en parallèle de l'application de la circulaire, l'Ile-de-France a été la seule à faire des études et des travaux de recherche notamment sur le calcul du temps généralisé et notamment la prise en compte de l'irrégularité (étude RATP sur l'irrégularité des lignes de bus et étude STIF sur l'irrégularité des radiales ferrées). Dès que les résultats de ces études ont été connus, ils ont été appliqués aux évaluations socio-économiques.

Les effets tels que l'aménagement du territoire, l'emploi, etc., ne sont aujourd'hui pas intégrables dans l'analyse socio-économique coûts-avantages. Le STIF recommande en revanche leur évaluation dans le cadre d'une analyse multicritère constituant une aide à la décision lors de l'élaboration des projets ou lors du choix entre différents projets.

L'intégration de ce type d'effet dans le calcul socio-économique doit être examinée par le monde de la recherche ou le réseau technique de l'Etat, cette question ardue n'ayant à ce jour pas trouvé de solutions techniques satisfaisantes.

Enfin, l'optimisation des coûts des opérations est une préoccupation constante du STIF qui conduit des expertises des projets qui sont soumis à l'approbation de son conseil. Les travaux non absolument indispensables et dénommés qualitatifs ne relèvent cependant pas de la maîtrise d'ouvrage du STIF.

- Que les observations recueillies au cours de l'enquête ont conduit à opérer plusieurs modifications au projet :
 - Station Porte de Charenton : translation de la station Porte de Charenton entre l'avenue de la Porte de Charenton et la rue Ferdinand de Behagle pour une meilleure visibilité de la station et une meilleure intermodalité avec la ligne 8 du métro et les lignes de bus 87 et 111.
 - Station Porte de Montempoivre : disposition des quais en vis-à-vis au droit du lycée Paul Valéry pour un accès facilité au lycée

- Implantation de la plate-forme de la rue Montéra à la rue de Lagny et sur le Cours de Vincennes : implantation de la plate-forme en latéral intérieur sur les boulevards des Maréchaux entre la rue Montéra et la rue de Lagny et organisation des terminus respectifs des deux arcs sur les deux rives du Cours de Vincennes conformément à la réserve n°2 mentionnée précédemment,
 - Implantation de la plate-forme à la Porte de Pantin : modification de la position de la plateforme du tramway, initialement axiale, en latérale nord dans le carrefour de la Porte de Pantin. Cette nouvelle configuration permet une réduction des conflits entre le tramway et les voitures, une meilleure organisation de la circulation, et une meilleure répartition des fonctions sur les trottoirs ainsi élargis.
- Que l'avant-projet sera en conséquence établi conformément aux conclusions de l'enquête publique ;
 - Que la prise en compte des conclusions de l'enquête publique n'est pas de nature à bouleverser l'économie générale de l'opération ;
 - Que la Ville de Paris, lors du Conseil de Paris des 15/16 décembre 2008, a donné un avis favorable au projet de travaux du système de transport relatif à l'extension du T3, porté par le STIF, dans la délibération qui est jointe en annexe.

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1 : le projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle présenté à l'enquête publique est déclaré d'intérêt général.

Article 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France. La présente délibération sera affichée en mairie. Cet affichage sera inséré en caractères apparents dans un journal du département.

Le président du Conseil
Du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

