

Tramway Châtillon-Viroflay Enquête d'Utilité publique

17 janvier 2005 – 19 février 2005

Avis de l'association Espaces

Références : projet de schéma de principe de mai 2002 et consultation du dossier en mairie.

Présentation d'Espaces et motivations

Espaces s'occupe de l'insertion de personnes en situation d'exclusion par l'intermédiaire de chantiers écologiques en environnement urbain dans le Val de Seine.

Par la nature de ses chantiers, l'association montre sa préoccupation pour le développement durable et la préservation de la nature en ville.

Avis favorable

Espaces est favorable à la création de transports en commun de qualité comme alternative aux moyens de déplacement individuels motorisés, source de nombreuses nuisances. Elle exprime donc un avis très favorable au projet de tramway entre Châtillon-Montrouge et Viroflay.

Ce moyen de transport public permettra aux personnes en situation d'exclusion de mieux se déplacer et contribuera à désenclaver Meudon-la-Forêt et le haut Clamart, où l'association anime le Jardin de l'Espoir de Meudon (5 rue G. Millandy) et le Jardin solidaire de Clamart (15 rue Danton).

L'arrivée du tramway est par conséquent un grand progrès aux yeux d'Espaces qui souhaite que les commentaires et remarques suivants soient pris en compte pour optimiser le projet.

Développement durable

Espaces est pleinement d'accord avec les bénéfices attendus de la réduction de circulation automobile en termes de santé, d'environnement et de limitation des accidents dont sont victimes piétons et cyclistes. L'association considère que les bénéfices économiques qui en résulteront seront difficilement chiffrables mais bien réels.

Perspectives d'avenir et évolution

Espaces considère qu'il faut se projeter dans le long terme. A conditions socio-économiques constantes la fréquentation de la ligne pourrait dépasser rapidement les estimations courantes. L'évolution de la fréquentation du T2, que les permanents et les éco-cantonniers de l'association utilisent quotidiennement, donne matière à réflexion.

Espaces préconise de réaliser le projet sur les bases actuelles mais en prévoyant dès maintenant les réserves nécessaires à une augmentation de capacité qui passera probablement par le doublement de la longueur des rames et le passage à un tramway sur rails qui serait préférable. Il s'agit ici de ne pas se trouver techniquement bloqué, ou confronté aux mêmes difficultés que semble rencontrer aujourd'hui l'extension de capacité du T2.

Le passage en souterrain et dans la forêt entre Vélizy et Viroflay pose question

Le passage du tramway en forêt pose question à Espaces.

La forêt de Meudon, comme beaucoup d'autres forêts périurbaines, souffre du cloisonnement imposé par les voies routières. Les parcelles, coupées les unes des autres, s'appauvrissent en variété d'espèces et en variété génétique. La RD 53, avec 2 voies montantes et 2 voies descendantes contribue à isoler la forêt de Meudon du tissu forestier régional. Le passage du tramway en forêt contribuerait à aggraver la coupure actuelle. Cela est contraire à la Charte régionale de la biodiversité et des milieux naturels dont Espaces est signataire.

Dans son chapitre 2, « La biodiversité et la forêt », la Charte incite à prévoir des équipements permettant la traversée des voiries et des infrastructures par les animaux. Par ailleurs, la Région s'engage à réfléchir à la mise en place de corridors écologiques. Élargir la voirie en forêt ne va certainement pas dans ce sens.

Espaces préconise donc que le passage du tramway soit pris sur les voies actuellement réservées à la circulation automobile : par exemple, en réservant une 2x1 voie aux véhicules automobiles et en affectant l'autre au tramway et à une piste cyclable.

Le projet de schéma de principe prévoit que la mise en service du tunnel A86 entraînera une baisse du trafic sur la RD 53 à partir de 2006. Si on lui associe la

baisse de trafic attendue du fait de l'existence du tramway, les 2x2 voies actuelles risquent bien d'être surdimensionnées.

Il faut remarquer que l'intermodalité du tramway avec les lignes SNCF et RER des gares de Viroflay devrait efficacement diminuer le transit automobile en provenance de Versailles et de l'ouest parisien le long du cimetière de Viroflay vers la zone d'emploi de Vélizy. Cette intermodalité encouragerait utilement les automobilistes à adopter les transports en commun.

Par ailleurs, la technologie adoptée pour le tramway ne doit pas ajouter d'obstacle au passage de la faune, petite ou grande. Les travaux réalisés pourraient être l'occasion de créer des passages à faune dans la chaussée (crapauducs...).

Pour ce qui concerne le passage souterrain, Espaces s'interroge sur le coût et la gestion d'un tel ouvrage en milieu peu dense. Plusieurs autres formules de passage en surface à travers Chaville et / ou Viroflay paraîtraient plus adaptées et plus accessibles aux usagers.

Intermodalité

Le projet met à juste titre en avant l'intermodalité entre le tramway et les autres modes de transport en commun. Bien qu'il soit regrettable que cette intermodalité ne puisse exister qu'aux deux extrémités de la ligne, Espaces s'en réjouit et voudrait mettre l'accent sur la nécessité d'accroître l'intermodalité.

Harmonisation des horaires de fonctionnement : pour que l'intermodalité soit complète il faut harmoniser les horaires du tramway avec ceux du métro, des bus et des trains, au moins en fin de semaine pour permettre aux banlieusards d'assister aux spectacles parisiens sans contrainte de transport.

Intermodalité avec l'automobile : à cause de la distance domicile-gare ou de la complexité d'un trajet entier en transports en commun, bien des banlieusards sont conduits à prendre leur automobile pour se rendre au travail. On pourrait certainement les inciter à finir leur trajet avec les transports en commun par une offre d'intermodalité de qualité sous forme de parkings de dissuasion proches des stations de la ligne.

La proximité des voies rapides N118 et N186, souvent congestionnées, offre de nombreuses opportunités. L'une des deux aires choisies pour créer un garage atelier offre peut être des possibilités dans ce sens.

Des possibilités de parkings de dissuasion sont également à rechercher dans les terrains situés au sud de la N186, notamment avec la perspective de libération de terrains militaires, ainsi que dans la partie sud de la RD 906.

L'intermodalité avec l'automobile est un moyen d'améliorer la rentabilité de l'infrastructure mise en place, elle justifie également un meilleur partage de la voirie avec les autres modes de transport sur la RD 906.

Intermodalité avec la circulation douce : les besoins des cyclistes sont bien connus, soit laisser leur bicyclette en sécurité près d'une station, soit l'embarquer à bord du tramway pour une partie du trajet, trop longue ou trop difficile pour eux, par exemple la côte de Châtillon. Espaces est sensible à cette question parce que

le vélo est un moyen de transport privilégié par nombre de ses adhérents et pour les déplacements entre ses chantiers.

Dans le cadre de la création de pistes cyclables le long de la RD 906, la réalisation d'un ascenseur à vélo à l'aide d'une rame de tramway spécialisée serait de nature à encourager l'usage du vélo pour les déplacements urbains. Il importe de toute façon que les vélos puissent être embarqués sur une plateforme du tramway.

Partage de la voirie et amélioration des circulations douces.

Espaces approuve le projet dans sa volonté de profiter de l'implantation du TCSP pour remodeler la voirie dans le sens d'une requalification paysagère et d'un meilleur partage de la voirie entre les différentes catégories d'usagers.

Le tramway a pour vocation de se substituer partiellement au trafic automobile. Ce nouvel équipement devrait entraîner une diminution de l'emprise de la voirie par l'automobile à son profit et à celui des autres moyens de circulation, bus, marche et vélo.

Comme cela est proposé, le projet doit aussi permettre d'améliorer les cheminements piétonniers, par exemple entre Meudon-la-Forêt et la zone commerciale d'emploi de Vélizy. Emprunter les actuels cheminements piétonniers pour traverser les voies automobiles oblige en effet aujourd'hui à des détours importants.

Calendrier

Espaces regrette le retard pris sur le calendrier initial qui prévoyait l'enquête d'utilité publique en 2003 et souhaite que ce retard ne s'aggrave pas. Au moment où l'on voit s'effectuer de grands travaux pour la création de voies supplémentaires sur la N186 entre le pont Colbert et Saint-Cyr, les adhérents d'Espaces se désolent de voir le projet de tramway piétiner alors qu'il est attendu depuis l'urbanisation de Meudon-la-Forêt et Vélizy, soit depuis 1962.