



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## politique des transports urbains

Question écrite n° 50893

### Texte de la question

M. Éric Raoult attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les nuisances importantes liées à l'aménagement des tramways dans notre pays. En effet, comme le montrent les graves perturbations qui affectent considérablement la circulation automobile, mais aussi l'activité de nombreux commerces sur Paris, la multiplication de ces aménagements de tramway ne semble pas bénéficier des expériences plutôt réussies, parce que concertées avec la population des villes concernées comme en Seine-Saint-Denis. Le développement à travers le territoire du nombre de ces chantiers de tramway réclame une véritable coordination, notamment dans la phase d'explication des projets. Un échange d'expériences s'avérerait indispensable. Il lui demande donc de bien vouloir lui préciser ses intentions en ce domaine.

### Texte de la réponse

Des échanges d'expérience sur l'impact des aménagements liés à la réalisation des tramways existent d'ores et déjà. En effet, à l'issue de chaque construction de ligne de tramway, des bilans socio-économiques évaluent tous les aspects de sa réalisation, y compris le traitement des nuisances entraînées par les chantiers. Depuis mars 2004, une instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets permet de formaliser la comparaison de nombreux projets et d'en évaluer les bénéfices pour la collectivité. Le syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) a retenu cette méthode pour évaluer en 2005 a posteriori un certain nombre de projets réalisés, dont les lignes de tramway T 1 et T 62. Les rapports qui résultent de ces différentes démarches sont utilisés pour des échanges d'expérience. Des séminaires sont également organisés et proposés à l'ensemble des collectivités membres du STIF et concernées par les problèmes de réalisation des projets de transport collectif. En ce qui concerne l'organisation des travaux proprement dite, l'exemple du tramway des Maréchaux sud, qui reliera le pont du Garigliano (Paris 15e) à la porte d'Ivry (Paris 13e) peut être décrit. La coordination très en amont a permis d'organiser la planification de ces travaux qui sont aujourd'hui réalisés à plus de 80 % sur les 8 kilomètres de boulevard sans fermeture à la circulation. La ville de Paris, pilote de l'opération, a tout d'abord organisé la coordination des différents intervenants pour les déviations de réseaux rendues nécessaires par l'implantation de la plate-forme du tramway : SAGEP, EDF-GDF, France Télécom, CPCU, etc. Les différents services techniques des communes concernées, en lien avec la direction régionale de l'équipement (DREIF) et les départements limitrophes, ont, dès le début des travaux des concessionnaires, organisé le report des automobilistes sur d'autres axes. Les automobilistes approchant de Paris sont ainsi invités à éviter le secteur des Maréchaux sud et à privilégier les contournements autoroutiers de Paris (A 86, Francilienne...). À proximité de la capitale, les automobilistes sont de nouveau invités à éviter le secteur des Maréchaux sud en contournant ce secteur par l'est ou l'ouest. Dans Paris et sur le boulevard périphérique, les automobilistes sont alertés sur les travaux en cours sur le secteur des Maréchaux. Enfin, une information de proximité est délivrée, à destination des riverains du projet, sur le stationnement, les livraisons et la circulation. La direction régionale de l'équipement et la ville de Paris se sont dotées de moyens de simulation intégrant les impacts du projet sur la circulation aux entrées sud de Paris et dans les communes limitrophes. Les résultats de

ces simulations ont été présentés aux élus régionaux et aux communes concernées lors de la concertation qui a été organisée par le président du conseil régional d'Ile-de-France à l'automne 2003. Durant les travaux, tous les moyens sont donc mis en oeuvre pour limiter l'impact sur la circulation des travaux tout en assurant la sécurité des personnels et de l'ensemble des usagers de la voirie (piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes, automobilistes). En outre, la ville de Paris et la RATP ont mis en place un observatoire des déplacements qui évalue l'impact sur la circulation au fur et à mesure de l'avancement du chantier. Cet observatoire constate à ce jour une réduction de 40 % de la circulation sur les Maréchaux et un impact relativement limité sur les lignes d'autobus qui circulent dans le secteur. Les différents maîtres d'oeuvre travaillent en étroite liaison avec les entreprises en charge des travaux pour optimiser les phasages notamment au droit des carrefours. Une réunion hebdomadaire réunit les services de secours et la préfecture de police. Des visites régulières de chantier sont également organisées pour veiller à sa bonne tenue et au respect des emprises définies.

## Données clés

**Auteur :** [M. Éric Raoult](#)

**Circonscription :** Seine-Saint-Denis (12<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 50893

**Rubrique :** Transports urbains

**Ministère interrogé :** équipement

**Ministère attributaire :** transports, équipement, tourisme et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 16 novembre 2004, page 8946

**Réponse publiée le :** 19 juillet 2005, page 7197