



UN TRAMWAY BOULEVARD DES MARECHAUX

Toutes les études d'implantation d'un réseau de sites propres en Ile-de-France incluent dans le schéma qu'elles proposent la ligne d'autobus PC, qui dessert les boulevards des Maréchaux. En dépit de ses carences - l'irrégularité étant le défaut le plus souvent dénoncé -, cette ligne connaît un trafic de près de cent mille voyageurs par jour (33 millions de voyageurs/an), le parcours moyen par voyageur atteignant 3 kilomètres. **Un tramway sur cette rocade serait d'intérêt régional** tant pour les déplacements de travail que pour les activités de loisirs : le PC est relié à la quasi-totalité des lignes de métro par leurs deux bouts, aux RER B et C et aux bus banlieue-Paris ; il dessert le Parc des Expositions de la Porte de Versailles, des centres universitaires et la Cité Universitaire, la Cité des Sciences (Porte de la Villette), le Palais des Congrès (Porte Maillot), pratiquement tous les stades parisiens et les deux Bois.

Il est ridicule de confier une desserte d'une telle importance à un simple autobus, alors que l'implantation sur ces larges boulevards d'une double voie de tramway (qui peut être latérale en certains endroits) ne doit guère poser de problèmes. Un sondage réalisé en mai-juin 1993 auprès de 363 usagers du bus PC a d'ailleurs révélé que seulement 6% veulent le maintien de la situation actuelle et que 48% préféreraient,

entre toutes les solutions, celle d'un tramway moderne.

Les études pour un tramway circulaire, entreprises il y a déjà plus de vingt ans, prévoient des tracés utilisant tantôt la voirie des boulevards des Maréchaux, tantôt les infrastructures SNCF (Petite Ceinture) quand elles permettent une desserte fine, proche des boulevards et offrant des bonnes connexions avec les réseaux métro et bus. Les conclusions de ces études sont étonnantes : **le trafic pourrait facilement être multiplié par trois**, soit 300000 voyageurs/jour (près de la moitié du trafic des lignes 2 et 6 du métro), le gain de temps est évalué à 11 millions d'heures par an (la moitié du gain de temps obtenu par la mise en service du RER A en 1977 !), la rentabilité s'établirait à près de 30%. Entre 2000 et 6000 places de stationnement sur les 14000 existantes devraient être supprimées, quitte à en créer ailleurs en liaison avec les stations de transport en commun.

Il existe certes, aujourd'hui, un projet de prolongement du futur Tram Val-de-Seine (La Défense - Issy Plaine) sur ce qui reste de l'infrastructure SNCF de petite ceinture entre boulevard Victor et Cité Universitaire, station où ce tramway serait mis en correspondance avec METEOR. C'est une bonne chose si cela permet de préserver la réutilisation possible dans l'avenir de cette infrastructure par des trains à grand gabarit, de façon à constituer une sorte de RER La Défense-Issy-boulevard Victor-Cité Universitaire prolongé éventuellement à Bercy. En effet, sauf à faire des travaux considérables pour aménager de nouveaux arrêts en liaison avec les quartiers

L'expérience du "Ring" (boulevard circulaire) de Vienne pourrait servir d'exemple pour l'implantation du tramway boulevard des Maréchaux.

Le site propre pourrait être soit latéral, aux abords des stations de métro, soit central, dans l'axe du boulevard.

Comme à Vienne, le tramway pourrait réhabiliter l'idée "de ceinture verte" autour de Paris.