

Connexion T3 / T9

Ci-dessous un extrait du PV du conseil du STIF de février dernier à propos d'un vœu sur le raccordement entre T3a et le futur T9.

Encore raté...

Vœu n° 16 bis présenté par M. NAJDOVSKI

M. NAJDOVSKI précise que le vœu n° 16 bis se substitue au 16. Il concerne la création d'une connexion entre les infrastructures du T3 et du T9. La faisabilité technique, confirmée par le STIF, de la connexion entre les plateformes du T3 et du T9 à Porte de Choisy a été présentée comme un des avantages de la solution retenue dans le schéma de principe pour l'insertion du terminus.

Les auteurs proposent à travers ce vœu, présenté conjointement par les élus de Paris et du Val-de-Marne, d'intégrer à l'opération T9 la réalisation d'une opération technique entre les infrastructures des lignes T3 et T9 à Porte de Choisy, dans le cadre du dossier d'avant-projet en cours de production. Plus largement, il est proposé d'intégrer aux autres projets de tramway d'Île-de-France, lorsque la faisabilité est avérée, des connexions techniques permettant la réalisation d'un maillage régional des infrastructures. Cela contribuerait à une plus grande flexibilité en matière d'exploitation du réseau de transports collectifs.

Mme MOUGARD indique que le STIF s'est efforcé, depuis le début des études du T9 de garder un maximum de mesures conservatoires pour permettre l'interconnexion entre les lignes T9 et T3A à Porte de Choisy s'agissant aussi bien du profil que des questions de gabarit de matériel roulant. Néanmoins, une question se pose de l'utilité de cette interconnexion. Elle ne peut être envisagée sur l'utilisation de transport de voyageurs car la fréquence des deux lignes ne permet pas une exploitation mixte, en quelque sorte, sur le tronçon commun qui en résulterait, sauf à dégrader leur régularité.

En ce qui concerne le fret, évoqué dans les considérants du vœu d'origine, l'APUR a certes piloté une opération prospective mais, à ce jour, le STIF ne dispose d'aucun descriptif opérationnel d'un usage fret des lignes de tramway.

Il est important d'explicitier les modalités d'exploitation de cette interconnexion si le souhait est de présenter la mise en place d'un dispositif, notamment dans le cadre du dossier de sécurité pour l'instruction technique. En outre, l'enquête publique a été close positivement et la DUP présentée il y a quelques jours. Une exploitation de ce type, avec l'interconnexion, n'a jamais été retenue, ni dans le schéma de principe, ni dans le dossier d'enquête, ce qui pourrait poser problème en ce qui concerne le tram-fret.

Cette interconnexion est absente du schéma de principe même si sa faisabilité en a été préservée. Elle n'est pas évoquée dans le dossier de sécurité. Si le Conseil décidait de retenir cette disposition, il faudrait, en tout état de cause, reprendre le dossier de définition de sécurité, déposé auprès des services de l'Etat. Il y aurait aussi lieu d'explicitier, à leur demande, le nouveau service à créer pour l'utilisation de cette interconnexion et les éléments techniques disponibles aujourd'hui. Cela pourrait engendrer des conséquences sur le planning notamment celui du T9.

Pour toutes ces raisons, il apparaît que si la faisabilité de cette interconnexion devait être préservée par la suite, il faut en tout cas demeurer prudent par rapport au calendrier du T9 et stabiliser auparavant l'utilisation que l'on souhaiterait en faire.

M. NAJDOVSKI voudrait savoir si les propositions contenues dans le 16bis font prendre un risque au calendrier.

Mme MOUGARD le confirme car en tout état de cause, ces éléments n'ont pas été intégrés dans le cadre de l'avant-projet qui sera finalisé dans un mois. Par ailleurs, ils devront être inclus dans le dossier de sécurité. Mais Mme MOUGARD n'est pas en mesure de définir précisément l'importance du retard qui pourrait atteindre six mois ou un an. Elle est davantage préoccupée par le contenu du travail qu'il est envisagé de mener pendant ce délai.

LE PRESIDENT estime qu'il s'agit d'un vœu très général qui ne présente pas une urgence absolue. Il suggère de le considérer dans un autre cadre.

M. PICARD observe que la question du tram-fret est inscrite par ailleurs dans un certain nombre de documents de planification de la Région. Il souligne qu'il s'agit ici d'une connexion qui préserve l'avenir et permet, non pas une exploitation permanente en connexion, mais une exploitation en situation dégradée, en cas de manque de rames d'un côté ou de l'autre, etc. Par ailleurs, M. PICARD souhaite recevoir une note de synthèse sur l'intérêt de ces connexions. Il lui semble que cette question était évoquée dans le schéma de principe.

Mme MOUGARD rappelle que cette interconnexion n'est pas inscrite au schéma de principe ainsi qu'elle l'a précisé.

M. PERRIN explique que l'intérêt de cette interconnexion n'apparaît pas évident. Sa faisabilité géométrique a donc été préservée dans les études. Un effort a été fait pour ne pas concevoir un projet rendant impossible toute évolution à terme. Cela signifie que la connexion est géométriquement possible, en termes de tracés en plan, de problème de hauteur, etc. La question a été posée cependant cela n'a pas été retenu dans le schéma de principe, ni dans l'étude d'impact.

Dans le dossier de définition de sécurité, le STIF en a explicité le fonctionnement. Il a été précisé que le projet a été étudié mais le schéma n'est pas celui retenu pour les connexions entre les deux réseaux. Aujourd'hui, cela pourrait être une bonne idée, auquel cas il faudrait revenir vers l'Etat pour indiquer que contrairement aux conclusions précédentes sur le dossier, une connexion serait finalement prévue.

L'Etat, en toute logique et du point de vue de la sécurité, souhaitera que soit explicité le service envisagé. Il conviendra alors de lancer une étude pour analyser l'intérêt de l'interconnexion. Dans le planning actuel, avec 100 000 passagers sur la T3, il ignore quel pourrait être le délai nécessaire à l'ensemble des acteurs. L'implantation d'une interconnexion à cet endroit engendrerait un décalage certain sur le planning du T9. Des interconnexions ont été créées chaque fois que cela a été possible. Sur le T3, T3B, cela a été prévu dans le dossier pour l'homogénéité d'entretien et de maintenance des rames. Entre le T1 et le T8, des amorces ont été prévues pour permettre de le faire. Les interconnexions entre tram-pneu et tram-fer ne sont évidemment pas possibles.

M. NAJDOVSKI signale que dans le dossier d'enquête publique, le STIF a indiqué qu'il a été retenu, dès le DOCP, un gabarit similaire à celui du T3, ce qui rendrait possible une connexion technique éventuelle entre les deux lignes.

Mme MOUGARD précise que cela en indique la possibilité mais n'induit pas une prise en compte dans le dossier.

M. NAJDOVSKI souhaite retirer le vœu.

La question ayant été discutée au Conseil, LE PRESIDENT suggère que les auteurs le saisissent ainsi que le STIF, par courrier, pour que des éléments de réponses soient apportés lors d'une prochaine séance.

Moi qui ai pas mal bourlingué dans ma vie, j'ai utilisé ou vu bien des réseaux de tramways, et tous possèdent des raccordements entre les différentes lignes. Seul le réseau parisien fait exception. Quel stupide orgueil que de penser avoir raison contre tout le monde ! Des raccordements sont indispensables pour alimenter une ligne en cas d'accident ou de travaux rendant impossible l'accès au dépôt, ou d'incendie du dépôt. Un enfant de 5 ans pourrait le comprendre ("amenez-moi un enfant de 5 ans", disait Groucho Marx). A Bruxelles, tous les dépôts peuvent alimenter toutes les lignes !

Jacques