



2004

«Trois questions à Antoine Grumbach»

Tramway des Maréchaux Sud, Paris

Le Monde, mardi 7 septembre 2004

# Le tramway parisien attend 100 000 voyageurs par jour à ses débuts

Les obstacles politiques susceptibles de retarder le chantier ont été levés et l'été a permis d'accélérer les travaux. Le dessin des rames sera connu en octobre et la mise en service est prévue pour 2006. La Mairie de Paris escompte une diminution de 25 % de la circulation automobile sur les Maréchaux

**ON NE CONNAÎT PAS** encore la physionomie de ses rames ; on sait néanmoins qu'elle sera résolument « urbaine », largement vitrée et sans doute habillée aux couleurs de la RATP. C'est en octobre que le maire de Paris, Bertrand Delanoë, qui a lui-même choisi le dessin du futur « nez » du tramway, devrait dévoiler, en grande pompe, le visage et la robe de son « métro de surface ». Une étape symbolique pour un chantier qui a démarré, à marche forcée, à l'été 2003 mais que le calendrier électoral, notamment les élections régionales de mars, aurait pu menacer.

La réélection de Jean-Paul Huchon (PS) à la présidence de la région Ile-de-France a mis un terme aux incertitudes qui pesaient sur la poursuite du chantier phare de la mandature municipale. Mal à l'aise dans sa critique d'un projet pourtant lancé en 2000 alors qu'elle était au pouvoir à l'Hôtel de Ville, la droite ne peut guère, aujourd'hui, rebondir sur ce dossier. En septembre 2003, elle avait bloqué le vote des 116 millions d'euros de subventions de la région nécessaire à la réalisation de la première tranche du tramway. Puis elle s'était ravisée en novembre, soit quatre mois avant les élections régionales, optant pour une « abstention vigilante ».

Les travaux sont maintenant largement entamés et ces crédits votés. Début août, dans le 13<sup>e</sup> arrondissement, la dernière manifestation de riverains, organisée par l'UMP pour protester contre l'abatage d'arbres sur le tracé du tramway, n'a réuni qu'une poignée de participants. Et les onze recours déposés depuis le démarrage des travaux par des associations, dont certaines proches de l'UMP, ont tous été rejetés.

## LA VOIE EST LIBRE

La voie paraît donc libre, désormais, pour une accélération du chantier. La Mairie de Paris l'a bien compris et met les bouchées doubles depuis le début de l'été. La mise en service du premier tronçon, qui reliera la porte d'Ivry, dans le 13<sup>e</sup> arrondissement, au pont de Garigliano, dans le 15<sup>e</sup> – soit 7,9 km sur les 32 à réaliser au total –, est prévue à l'automne 2006.

L'adjoint (Vert) au maire de Paris chargé des transports, Denis Baupin, assure que le calendrier sera tenu. « Politiquement, se réjouit-il, le plus dur est derrière nous. Les asso-



A. GRUMBACH ET ASSOCIÉS/VILLE DE PARIS

ciations qui ferrailent contre le projet savent qu'elles n'arrêteront plus le chantier. Quant à la droite, elle s'est tellement battue contre qu'elle ne pourra pas, le moment venu, engranger les bénéfices d'une réalisation qu'elle a, pourtant, initiée.»

Propice aux grands travaux en raison de la baisse de la circulation automobile, la période estivale a permis d'avancer. Dans le 15<sup>e</sup> arrondissement, au pont de Garigliano et

porte Brancion, les travaux d'aménagement de surface de la voirie (chaussée et trottoirs), du ressort de la Ville, ont commencé et la RATP a entamé, porte de Sèvres, la construction de la plate-forme centrale où défilèrent les rames. Dans cette portion du tracé, les premiers rails devraient être posés début octobre. Dans les 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> arrondissement, les travaux en sous-sol sont en voie d'achèvement et la construc-

tion de surface devrait commencer cet automne, porte de Montrouge puis porte de Versailles.

A terme, le « boulevard jardiné » imaginé par l'architecte-urbaniste Antoine Grumbach et le paysagiste Michel Desvignes s'organisera autour d'une plate-forme gazonnée – centrale sur la presque totalité du parcours – où circuleront les rames. Elle sera bordée de deux doubles voies rétrécies (11 mètres de large

au total) réservées aux automobiles, de trottoirs élargis et d'une double piste cyclable. Dessinées par Wilmotte, lauréat du concours lancé par la RATP en 2002, les 17 stations seront traitées en « îlots verts », plantés d'arbres à fleurs de 7 à 8 mètres, arbres de Judée, cerisiers du Japon et poiriers de Chine. Enfin, un éclair-

munication. Après une période de relatif attentisme dû au contexte politique, les initiatives en tous genres déferlent : lettres aux riverains, journal du tramway (trois numéros par an tirés à 400 000 exemplaires), expositions dans les mairies d'arrondissement, site Internet dédié (à partir de fin septembre), enfin, perma-

## Une troisième vie pour les pavés de Thiers

Le développement durable a parfois des champs d'application inattendus. Le chantier du tramway a mis au jour des dizaines de milliers de mètres carrés de pavés qui dormaient sous leur couverture de bitume. Des pavés de granit, témoins vivants de l'histoire urbaine parisienne puisque produits, pour l'essentiel, du recyclage de l'enceinte de Thiers érigée en 1840 et supprimée en 1919. Retallés, ils seront conservés et serviront à border la chaussée et à orner les trottoirs. 37 700 m<sup>2</sup> de pavés sont actuellement traités au dépôt dont dispose la Ville à Bonneuil-sur-Marne (Val-de-Marne), où ils sont triés, nettoyés, calibrés et retallés. Le chantier du tramway utilisera également du verre recyclé pour la confection de dalles qui seront posées sur certains espaces de circulation des piétons, comme l'esplanade située devant la Cité universitaire dans le 14<sup>e</sup> arrondissement ou les stades Charléty et Carpentier dans le 13<sup>e</sup> arrondissement.

rage blanc, inédit dans la capitale, permettra, assure M. Grumbach, « de mettre en valeur en la différenciant cette nouvelle couronne végétale parisienne ».

## FORTE COMMUNICATION

Pour vendre le futur tramway aux Parisiens et calmer l'impatience des riverains confrontés aux nuisances occasionnées par le chantier, la Mairie de Paris ne lésine pas sur la com-

munication. Après une période de relatif attentisme dû au contexte politique, les initiatives en tous genres déferlent : lettres aux riverains, journal du tramway (trois numéros par an tirés à 400 000 exemplaires), expositions dans les mairies d'arrondissement, site Internet dédié (à partir de fin septembre), enfin, perma-

## 408 places en moins pour les voitures

● **Budget.** Les 7,9 km du premier tronçon coûteront 294 millions d'euros, financés à 60 % par la région Ile-de-France. La requalification des boulevards coûtera 44,4 millions d'euros à la Ville. Pour les rames et les infrastructures, la RATP dépensera 52,8 millions d'euros. ● **Vitesse.** Il faudra 24 minutes pour parcourir le premier tronçon. Par jour, 100 000 voyageurs pourront être transportés, soit le double de l'actuel bus PC. ● **Stationnement.** Le projet entraîne la suppression de 408 places sur les 632 autorisées actuellement. ● **Arbres.** 410 arbres ont été supprimés, mais 1 100 autres devraient être plantés à partir de l'automne 2005.

S'il est considéré par l'équipe municipale comme un outil privilégié de requalification urbaine de la ceinture parisienne, le tramway est aussi, pour le maire de Paris et ses partenaires Verts, un moyen radical pour diminuer la circulation automobile dans la capitale. Le tramway roulera à 20 km/h et aura la priorité sur les voitures, y compris aux carrefours. Lors d'une réunion publique, en avril 2003, M. Delanoë avait déclaré que les Parisiens étaient, selon lui, « prêts à une révolution culturelle en matière de déplacements ». Le maire de Paris pourra tester cette hypothèse dès la mise en service du tramway. Les études tablent sur une diminution moyenne de 25 % de la circulation automobile sur le boulevard des Maréchaux dont on ne peut pas dire, aujourd'hui, si elle se traduira ou non par un report du flux sur d'autres axes.

Christine Garin

## TROIS QUESTIONS À... ANTOINE GRUMBACH

**1 Vous êtes l'architecte-urbaniste chargé de la requalification des boulevards des Maréchaux. Qu'apporte le tramway à ce projet ?**

Les deux sont indissociables. C'est d'ailleurs une spécificité française, qui étonne beaucoup à l'étranger, d'utiliser le tramway comme instrument de requalification urbaine. On sait qu'à Nantes, Bordeaux ou Montpellier, les effets induits par le tramway sur le dynamisme économique des quartiers mais aussi sur la qualité de la vie urbaine sont considérables.

Le tramway du boulevard des Maréchaux est le premier élément d'un projet global très ambitieux, qui concerne la totalité de la couronne, de part et d'autre du périphérique. Pour la première fois, on s'attaque vraiment à réduire la

coupure physique entre Paris et sa banlieue.

**2 N'est-il pas paradoxal que pour effacer cette coupure on choisisse de traiter à grands frais les boulevards qui limitent Paris ?**

L'objectif est de faire fonctionner cette coupure. De faire en sorte que les portes de Paris cessent d'être des barrières infranchissables et deviennent des lieux d'articulation avec les communes riveraines. Faire des Maréchaux une grande promenade métropolitaine dotée de trottoirs larges, d'un éclairage particulier, peut y contribuer. Ces boulevards sont, par ailleurs, un musée vivant de l'architecture du XX<sup>e</sup> siècle qu'il faut absolument valoriser. On y trouve à peu près tous les échantillons possibles, des années 1920 à la fin des « trente glorieuses ».

**3 L'étalement du projet dans le temps n'est-il pas un obstacle à sa cohérence ?**

Le temps de la ville n'est pas le temps du politique. Sur un tel projet, qui prendra des dizaines d'années, il faut créer ce qui deviendra des évidences, déclinaibles et partageables par d'autres.

A Paris, le boulevard haussmannien fonctionne parfaitement bien aujourd'hui, alors qu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle planter des arbres et construire des trottoirs étaient des choses très nouvelles. Ces choix étaient les évidences de l'époque, en rupture totale avec l'existant. Notre projet s'inscrit dans la tradition parisienne, y compris dans le choix des matériaux, parce que nous souhaitons inscrire le projet dans la durée.

Propos recueillis par Ch. G.