



PROJET TRIANGLE

Compte-rendu de l'atelier participatif du 07 février 2009
« Transports et déplacements »

Nota. Ce document est un compte-rendu synthétique, établi par les animateurs de Ville Ouverte à partir des bandes sonores enregistrées le 07.02.2009.

Ils ont cherché à donner une place à chaque idée, sans pour autant restituer l'intégralité des interventions. Le nom des animateurs et des professionnels présents dits « experts » précède la restitution de leurs interventions. En l'absence de précision, les propos sont issus de la réflexion des participants aux ateliers.

Les propos des experts et des participants n'ont été ni modifiés ni vérifiés : ils n'engagent donc pas la Ville de Paris.

Ateliers participatifs sur le projet TRIANGLE le 7 février 2009

Thème : transports et déplacements

Compte-rendu de l'atelier thématique établi par Aurélien Delpirou, Ville Ouverte, en charge de l'animation.

26 personnes ont participé à cet atelier : 16 hommes et 10 femmes. La plupart des participants a environ 30-40 ans. Près de la moitié d'entre eux habite le XV^e arrondissement. Au cours du tour de table, chacun se présente et expose les raisons de sa participation aux ateliers. Environ un tiers des participants déclare venir par curiosité pour le projet ou pour la démarche de concertation ; beaucoup souhaitent obtenir des informations complémentaires. Plusieurs questions précises sont directement adressées aux experts, en particulier sur les transports en commun et sur les encombrements dans le quartier de la Porte de Versailles. Trois personnes interpellent vigoureusement l'assistance et font part de leur mécontentement, exigeant des « *réponses rapides et concrètes* ».

4 professionnels participent au débat en tant qu'experts :

- M. Nicolas ROY, ingénieur en chef, Direction de la Voirie et des Déplacements, Ville de Paris
- Mme Pascale COMLAN, responsable de développement territorial, RATP
- M. Frédéric DUPOUY, directeur de l'agence de développement pour Paris, RATP
- M. Robert MICHEL, directeur de la logistique, VIPARIS

Trois thèmes majeurs se dégagent des interventions des participants

Les transports en commun font l'objet de la majorité des interrogations et des inquiétudes exprimées. La capacité de l'offre actuelle, parfois perçue comme limitée, à « digérer » le projet Triangle, est au centre des préoccupations.

- *L'offre existante et sa capacité à absorber le surplus d'utilisateurs* : la desserte du projet est-elle adéquate ? Comment se déplaceront les futurs employés et visiteurs de Triangle ? Les moyens de transports actuels seront-ils suffisants pour prendre en charge cette nouvelle demande ? Les lignes de métro et de tramway existantes ne sont-elles pas déjà saturées ? Quelle est leur réserve de capacité ?
- *Les projets sur le site* : l'offre sera-t-elle renforcée ? La ligne 12 sera-t-elle automatisée ? Pourquoi ne pas desservir le site par un RER ou par une liaison souterraine depuis la gare Montparnasse, envisagée un temps par la SNCF ?

La circulation et le stationnement dans le quartier constituent le deuxième motif d'interrogations et d'interpellations. Le quartier est vécu comme saturé, voire totalement paralysé pendant les grands salons, et plusieurs participants redoutent les retombées du projet sur le trafic.

- *Les nouveaux flux potentiels et leurs effets sur le trafic et la circulation* : peut-on estimer le trafic supplémentaire induit par le projet ? Avec quelles conséquences sur la circulation dans le quartier ? Le risque d'encombrements dans un secteur déjà fortement congestionné, notamment pendant les grands salons, a-t-il été suffisamment pris en considération ?
- *La question du stationnement* : où stationneront les futurs employés et utilisateurs du site ? Pourquoi si peu de places sont-elles créées dans Triangle ? Le stationnement des autocars sur le domaine public, grande source de nuisances, a-t-il été pris en compte ?
- *Les accès* : les sens et les files de circulation seront-ils modifiés dans le quartier, notamment avenue Ernest Renan ? De nouvelles bretelles d'accès au périphérique seront-elles aménagées ? Peut-on améliorer la signalisation et la gestion des carrefours dans le secteur de la Porte de Versailles ?

Le chantier et la logistique font l'objet d'interpellations plus limitées mais fortement exprimées.

- *Les nuisances diverses engendrées par un tel chantier*, dans un quartier qui a déjà connu de longs mois de travaux (T3, T2, couverture du périphérique Porte de Vanves).
- *L'occupation de la voirie pendant les périodes de montage et de démontage des salons* : quelles conséquences de Triangle sur les accès logistiques du parc des expositions ? Par où accéderont et où stationneront désormais les camions ?

Les réponses des experts et les échanges

Les transports en commun (réponses apportées par Frédéric Dupouy et Pascale Comlan)

L'offre actuelle et les réserves de capacité.

- En termes de nombre de voyageurs transportés (250 000 par jour), la ligne 12 se situe en 11ème position sur les 14 lignes du métro parisien, très loin derrière les lignes 1 (550 000) ou 14. On dénombre jusqu'à 50 000 voyageurs par jour à la station Porte de Versailles lors des salons majeurs (salon de l'agriculture, salon de l'automobile, Foire de Paris et salon Batimat).
- Les inter-stations les plus chargées de la ligne 12 se trouvent sur le tronçon entre Madeleine et Saint-Lazare vers Mairie d'Issy et secondairement entre Volontaires et Pasteur, en direction de la Porte de la Chapelle. Le tronçon de la Porte de Versailles n'est donc pas le plus chargé. Un participant précise que ce n'est pas le cas en période de grands salons.
- Mis en service en décembre 2006, le T3 (Pont du Garigliano - Porte d'Ivry) a permis d'augmenter notablement la capacité de transport dans le secteur, au bénéfice notamment des personnes se rendant aux salons : le bus PC transportait environ 30 000 voyageurs par jour (à section identique) en moyenne ; la transformation en PC1 avait porté la capacité à près de 50 000 usagers par jour ; aujourd'hui, le T3 transporte de 100 000 à 110 000 voyageurs par jour et jusqu'à 140 000 voyageurs en période de grands salons. Le T3 sera prolongé de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle (les premiers travaux débiteront en mars 2009).
- Le T2 (La Défense - Issy Val de Seine) transporte actuellement 5 300 voyageurs par heure et 426 voyageurs par rame. Le T2 desservira la porte de Versailles dès la fin de l'année 2009, proposant une offre totalement nouvelle.
- Le bus mobilien 80 transporte 31 000 voyageurs par jour, ce qui se situe parmi les lignes fortes du réseau parisien (10^{ème} en termes de trafic). Sa fréquence est de 5 minutes à la pointe. Il y a quelques années, le trajet du bus 39 avait été modifié pour assurer la correspondance avec le T2 à l'arrêt Issy Val de Seine. Il est prévu de déplacer le terminus vers le quartier des Frères Voisin, quartier excentré du 15ème arrondissement, situé de l'autre côté du périphérique.

Les flux induits et leur prise en charge.

- Un participant intervient pour dénoncer l'absence d'anticipation des flux induits par le projet.
- Les experts rappellent que les études d'impact n'ont pas encore eu lieu, mais indiquent que l'implantation de la tour Triangle drainera environ 5 000 nouveaux emplois, soit 3% d'emplois en plus dans l'arrondissement (le 15ème arrondissement offre actuellement près de 150 000 emplois).
- Plusieurs études sur d'autres secteurs de bureaux de la capitale montrent que 80% à 90% des employés se rendent au travail en transports en commun. La RATP estime que seule la moitié d'entre eux utilisera les transports en heure de pointe, soit environ 2 000 voyageurs supplémentaires.

- Les moyens actuellement à disposition permettent d'envisager sans crainte particulière l'organisation du transport de ces 2 000 nouvelles personnes.

Les projets sur le site.

- Il n'existe pas, à l'heure actuelle, de projet d'automatisation de la ligne 12 (seule la ligne 1 est concernée à court terme), mais dans le cadre du prolongement à Aubervilliers les caractéristiques de l'offre seront nécessairement revues et la faisabilité d'une augmentation de fréquence pourra être étudiée s'il y a lieu.
- Sur la question du RER, il est rappelé que les projets de lignes nouvelles relèvent des collectivités locales et du STIF. Un projet de liaison souterraine existe en effet entre Saint-Lazare et Montparnasse, mais la question de son financement reste en suspens. Par ailleurs, le schéma directeur d'Ile de France ne prend pas en compte ce projet et la priorité d'investissement est aujourd'hui plutôt accordée aux infrastructures de banlieue à banlieue.
- Le prolongement du tramway dans le XVIème arrondissement était envisagé dans le cadre des Jeux Olympiques de 2012, mais la mairie du le XVIème arrondissement a exprimé de fortes réticences quant au projet. Par ailleurs, il est important de noter que le PC1 (Pont du Garigliano-Porte de Champerret), qui a été coupé suite à la mise en service du T3, bénéficie d'importantes réserves de capacité.

La circulation et le stationnement

La fréquentation du parc des expositions (réponses apportées par Robert Michel et Nicolas Roy).

- Le parc des expositions, avec ses 150 manifestations annuelles, accueille en moyenne 7 millions de visiteurs par an. Certains salons reçoivent jusqu'à 85% de visiteurs étrangers, alors que d'autres n'attirent que des franciliens.
- Le parc des expositions fonctionne donc très différemment d'un pôle de bureaux : les visiteurs viennent de loin, parfois de très loin, et sont de ce fait presque toujours dépendants d'un mode de transport mécanisé (train, voiture, métro...). Ceux qui utilisent les transports collectifs « *viennent de partout* » (Robert Michel) et utilisent majoritairement la ligne 12 du métro et le T3. L'arrivée du T2 va sûrement modifier l'origine et la répartition de ces flux.
- Les visiteurs et les employés ne se déplacent pas au même moment. L'afflux maximal des visiteurs des salons a lieu vers 10h du matin. Au contraire, les employés d'un pôle tertiaire se déplacent majoritairement vers 7h-9h. Les capacités à développer en termes de voirie, de stationnement, de transports collectifs sont donc plus complémentaires que concurrentes entre un pôle de bureaux et un pôle d'exposition.
- Comme il a été dit, on peut légitimement penser qu'après un certain nombre d'années d'existence de la tour Triangle, beaucoup d'employés s'y rendront à pied ou à vélo.

Le trafic, la signalisation et les carrefours (réponses apportées par Nicolas Roy et Frédéric Dupouy).

- Le site de la porte de Versailles présente une accessibilité très satisfaisante en transports en commun mais plutôt limitée pour les voitures. En effet, les boulevards des Maréchaux sont composés à cet endroit d'une voie à deux files de circulation assez étroites. Par ailleurs, aucune nouvelle infrastructure routière n'est en projet. « *Il faut donc essayer d'éviter que les gens viennent en voiture* » (Nicolas Roy).
- Il est incontestable que depuis que le T3 circule, les flux automobiles ont été ralentis. Mais le trafic a fortement diminué sur les boulevards extérieurs (30 à 40% en moins) et le nombre

d'accidents a été divisé par deux (le degré de gravité des accidents étant réduit de manière plus importante encore). « *Il s'agissait de jouer à fond la sécurité piéton* ». (Nicolas Roy).

- Des reports de flux ont été enregistrés sur les voies adjacentes, mais ils demeurent modestes. La rue de la Convention, par exemple, a vu son trafic augmenter de 5 à 10%.
- En ce qui concerne les feux et les carrefours, la Ville et la RATP ont fait le choix de ne pas faire circuler les voitures en même temps que le tramway, ce qui implique des difficultés ponctuelles de circulation mais permet une sécurisation maximale du corridor.
- Un participant estime qu'il faudrait profiter de la construction de la tour Triangle et du prolongement du T2 pour réorganiser et moderniser les itinéraires cyclables entre Paris et Issy-les-Moulineaux. Des aménagements en ce sens ont été programmés par la Ville de Paris.
- Il n'y a pas de projet de création d'un accès direct entre le périphérique et le parc des expositions. En effet, au-delà des difficultés constructives, il s'agit de conserver ce qui constitue l'attrait de l'avenue Ernest Renan : l'absence de bretelle périphérique à traverser pour les piétons ou les vélos.

Le stationnement dans la tour Triangle (réponses apportées par Robert Michel et Nicolas Roy).

- Le stationnement est un thème difficile et les besoins devront faire l'objet d'études complémentaires.
- Le nombre de places de stationnement créées dans Triangle est encore à l'étude, mais le fait de réaliser peu d'emplacements est une façon d'« *envoyer un signal à ceux qui vont venir travailler dans cette tour* » (Nicolas Roy). Il s'agit de les encourager à prendre les transports en commun et le vélo.
- Par ailleurs, on ne sait pas encore si le parking de Triangle sera ouvert au public. Il est très vraisemblable qu'en semaine, il sera strictement réservé aux usagers de la tour.

Le stationnement dans le parc des expositions (réponses apportées par Robert Michel et Nicolas Roy).

- Le parc des expositions dispose de 3 parkings principaux. Ils ne sont complets que 26 jours par an, essentiellement pendant les week-ends et les jours fériés correspondant à des grands salons, dans un créneau horaire limité (entre 11h et 15h). Hormis ces moments de saturation, l'offre de parking du parc est largement sous-utilisée. C'est pourquoi, plutôt que de créer des capacités de stationnement supplémentaires pour la tour Triangle, « *on va d'abord chercher à mutualiser avec l'existant* », « *à optimiser l'offre* » (Robert Michel).
- La mise en circulation de certains TGV ou leur prolongement a entraîné une baisse de la fréquentation des parkings du parc des expositions, les visiteurs de province étant plus nombreux à venir à Paris en train.
- Les parkings du parc des expositions ne sont pas interdits aux riverains : il n'y a pas de contrôle pour savoir si l'automobiliste se rend au salon ou ailleurs.
- Par ailleurs, en période de montage de salons, afin d'éviter la saturation des aires logistiques aux abords des bâtiments, les parcs de stationnement sont gratuits.
- La gratuité, ainsi que la disponibilité de ces parkings, font l'objet d'un affichage lumineux sur les sorties du périphérique et sur les boulevards des Maréchaux depuis le début des années 1990. Ces panneaux n'indiquent pas le nombre de places disponibles mais précisent si les parkings sont complets, ouverts ou fermés.
- Depuis la mise en service de T3, la fréquentation des parkings du parc des expositions est en baisse. Nombre d'automobilistes préfèrent se garer dans les parkings de la porte d'Orléans et prendre ensuite les transports en commun afin d'éviter les embouteillages.

- Il semble acquis que si le parking de Triangle est vide le week-end, il sera accessible aux visiteurs de la porte de Versailles.

Le stationnement dans le quartier (réponses apportées par Nicolas Roy).

- Les capacités de stationnement de surface dans le quartier sont limitées (de nombreuses résidences n'ont pas de parkings privés), ce qui engendre des difficultés importantes pour les riverains, dont la Ville de Paris a conscience. Pendant les grands salons, les emplacements sont totalement saturés.
- Beaucoup de voitures se garent de façon illicite dans le quartier. Il faut reconnaître que la verbalisation du stationnement est peu dissuasive ; elle ne dépend pas de la Ville de Paris mais de la préfecture de police.

Le stationnement des cars (réponses apportées par Robert Michel).

- Un participant fait part de son profond mécontentement quant au stationnement des cars sur le domaine public. « *Ca nous pourrit la vie. Je ne veux pas qu'on mette la tour Triangle tant que ce ne sera pas réglé* ».
- Le parc des expositions connaît la plus forte fréquentation de cars lors du salon de l'agriculture (environ 1 500 cars en 9 jours) et du salon de l'automobile. Un parking spécifique existe et dispose d'une capacité suffisante pour accueillir tous les véhicules. Hélas, certains cars ne l'utilisent pas, afin d'économiser le prix du ticket ou bien parce que le parc ne parvient pas à répondre à la forte demande, en particulier pendant la Foire de Paris ou le salon Batimat. Il convient donc d'améliorer l'information et les incitations en direction des compagnies de cars.

Les parkings de rabattement (Frédéric Dupouy et Pascale Comlan).

- Il n'est pas envisagé de créer des parkings de rabattement le long du trajet du T2. En effet, l'idée est de réaliser les parcs-relais le plus en amont possible, en complémentarité avec des modes plus lourds et en dehors des espaces centraux, afin d'encourager les gens à réellement réduire leur trajet en voiture. Si ces parcs sont créés à proximité trop grande de Paris, les automobilistes risquent de ne pas emprunter les transports en commun.
- Par ailleurs, l'intermodalité est déjà organisée au niveau du nœud d'échanges de la porte de Versailles.

Le chantier et la logistique

Le chantier (Robert Michel).

- A ce stade du projet, on ne dispose d'aucun élément sur le phasage du chantier, encore moins sur l'évaluation de ses éventuelles retombées sur le quartier.
- Robert Michel met toutefois en avant l'expérience de la maîtrise d'ouvrage dans la gestion de ce type de chantier et sur son caractère ponctuel, beaucoup moins handicapant pour les riverains que les travaux linéaires du tramway.
- Par ailleurs, la coordination entre les acteurs du projet permettra de limiter autant que possible les nuisances (on envisage, par exemple, que les travaux les plus lourds aient lieu quand le parc des expositions aura une activité réduite).

Les montages et les démontages de salons (Robert Michel).

- Il existe aujourd'hui deux portes d'entrée au bâtiment 1 du parc des expositions : la porte M (principale) et la porte T. Leur sens unique constitue un grand avantage pour la gestion des flux. Deux portes de sortie se trouvent sur l'autre diagonale du bâtiment, la S et la L.
- Les salons nécessitent l'intervention de nombreux véhicules, afin de monter et de démonter le matériel. Par exemple, le démontage du salon de l'automobile demande un travail de 4 jours, nuits comprises.
- Ces camions ont tendance à se mélanger avec les voitures aux abords du parc des expositions, engendrant ponctuellement une surcharge de l'espace public. Des progrès importants ont toutefois été accomplis, notamment par la mise en place d'une planification dans l'arrivée des camions sur le site.
- Aujourd'hui, le plan définitif du projet Triangle n'est pas arrêté, mais on sait que la porte M ne sera pas condamnée avec la réalisation de la tour. Il faudra toutefois réfléchir globalement à la réorganisation des accès, logistiques ou non, au parc des expositions et à la tour Triangle. « *A cet endroit, il y a donc à dessiner, à réfléchir* » (Robert Michel).
- Des inquiétudes sont exprimées sur le déplacement de la zone logistique, « *plus loin du périphérique donc susceptible d'engendrer plus d'encombres* » (un participant). Il existe une réelle volonté de réduire les nuisances pour la circulation du quartier. Elle s'est notamment traduite ces dernières années par le déplacement de la porte K, qui se trouvait initialement sur la place de la Porte de Versailles et qui a été repoussée afin d'éviter le blocage de la place par les véhicules.

L'atelier est clos après une information sur les modalités de restitution. Les suites à donner à cette rencontre seront annoncées prochainement.