

Le tramway victime de son succès

Sur plusieurs lignes franciliennes, l'association des usagers des transports dénonce une saturation. La région promet de fournir de nouveaux efforts.

Plus de 700 000 personnes l'empruntent chaque jour en Ile-de-France. Mode de transport à la mode, le tramway serait victime de son succès. Sur certaines lignes, les chiffres de fréquentation dépassent nettement les prévisions. C'est notamment le cas du T5, le tramway sur pneumatiques qui relie depuis juillet dernier Garges-Sarcelles (Val-d'Oise) à Saint-Denis (Seine-Saint-Denis). Sur cet axe, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) recense environ 44 000 voyageurs par jour, contre 30 000 à 36 000 dans ses prévisions initiales.

«Cela représente un surplus de fréquentation d'au minimum 22 %, s'inquiète Marc Pélissier, secrétaire général de l'Association des usagers des transports (AUT). Le plus surprenant, c'est qu'il faut généralement quelques mois pour qu'un nouveau projet atteigne sa vitesse de croisière. Or, le T5 venait à peine d'être mis en service qu'il dépassait déjà ses chiffres de prévision. On peut donc imaginer que la fréquentation va continuer à augmenter dans les mois à venir.»

D'après l'association, d'autres lignes de tramway seraient également concernées par ce trop-plein :

«Le T1 (Asnières-Gennevilliers à Noisy-le-Sec) et le T2 (Pont de Bezons à Porte de Versailles) sont clairement saturés, poursuit Marc Pélissier. La partie historique du T3, entre Pont-du-Garigliano et la Porte d'Ivry, à Paris, est également

touchée. » L'association des usagers émet également des craintes au sujet du futur T6, qui doit relier d'ici la fin de l'année Châtillon-Montrouge (Hauts-de-Seine) à Viroflay-Rive-Droite (Yvelines).



(LP/L.Mé.)

Concernant le T2, le conseil du Stif a déjà approuvé l'acquisition par la RATP de six rames supplémentaires pour un montant de 17,5 M€, afin d'améliorer le service d'ici fin 2015. Pour le T5, le syndicat des transports a

réagi dès janvier en augmentant la fréquence de passage des rames le dimanche, jour de marché aux deux terminus. Le matin, les tramways circulent toutes les 8 à 9 minutes, contre 12 auparavant.

■ Appel à l'achat de rames supplémentaires

Mais pour l'association des usagers, les efforts devront également concerner les heures de pointe. «Pour cela, il faudra acheter de nouvelles rames et cela prend deux ans avant qu'elles soient mises en place», prévient Marc Pélissier, qui craint «plusieurs années difficiles» pour les usagers du T5.

Dans ce secteur très populaire, le tramway suscitait une véritable attente. Dès 5 heures, le jour de son lancement, la première rame avait fait le plein à son arrivée à Saint-Denis. «Les gens sont tellement heureux de ce nouveau tram que c'est tout le temps plein, sourit Bouakié, un père de famille de Sarcelles âgé de 44 ans, qui faufille sa poussette au milieu des passagers. Il faudrait beaucoup plus de wagons, plaide-t-il. Parfois, il suffit qu'une rame ait quelques minutes de retard pour qu'on ne puisse plus y monter...»

ANTHONY LIEURES



Sarcelles (Val-d'Oise), mercredi. Déjà 44 000 voyageurs utilisent chaque jour le T5, lancé en juillet, entre Garges-Sarcelles (Val-d'Oise) et Saint-Denis (Seine-Saint-Denis). C'est au moins 22 % au-dessus des prévisions initiales. (LP/AL.)

« Cela prouve qu'il y a une vraie demande »

INTERVIEW Pierre Serne, vice-président du Stif

Pierre Serne, vice-président (EELV) à la Région en charge des Transports et du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) revient sur le succès du tramway.

Comment expliquez-vous la saturation de certaines lignes ?
PIERRE SERNE. C'est un mode de transport très attractif, populaire car il a les avantages du bus et du métro, notamment grâce à sa régularité. Sur l'ensemble de la ligne T3, nous comptabilisons entre 170 000 et 200 000 voyageurs par jour, ce qui équivaut à une fréquentation du métro. C'est du quasi jamais vu. Mais cela a permis une baisse du nombre de voitures sur les Maréchaux et le périphérique. Concernant la ligne T2 qui dessert La Défense (Hauts-de-Seine), saturée avec ses 130 000 usagers quotidiens, il faut se demander s'il faut continuer à construire des bureaux alors que tous les moyens de transport qui y passent sont bondés... L'ensemble du système est au bord de l'asphyxie.

Quelles solutions proposez-vous ?

Nous avons déjà prévu d'augmenter la fréquence des tramways sur certaines lignes, comme le T5, également saturé en heures creuses. Sur d'autres, comme le T2, des rachats de rames sont prévues. Tout cela a un coût : en acheter une seule coûte 3 M€. On nous reproche d'augmenter le prix du titre de transport, mais pour créer des rames, il faut créer des recettes...

Cela peut-il remettre en cause des projets ou créations de nouveaux itinéraires ?

Non. Nous devons être vigilants et revoir les chiffres de fréquentation à la hausse lors des inaugurations de lignes. Globalement, nous sommes contents car ce mode de transport a trouvé son public. Cette grande fréquentation prouve que nous répondons à une vraie demande. Avec l'arrivée du tramway, nous avons redonné de la mobilité à des personnes éloignées, avec un réel impact écologique et économique.

Propos recueillis par MAÏRAM GUISSÉ

Le T7 inspire moins d'inquiétude

VILLEJUIF (94) - ATHIS-MONS (91)

Dernière ligne à avoir été lancée en Ile-de-France, le T7, qui relie Villejuif (Val-de-Marne) à Athis-Mons (Essonne) depuis le 16 novembre, atteint déjà les 29 000 passagers par jour. Un chiffre « élevé » pour l'Association des usagers des transports (AUT) d'Ile-de-France, au regard des 36 800 voyageurs attendus à terme. « Mais le T7 n'inspire pas autant d'inquiétude, nuance Marc Pélissier, le secrétaire général de l'AUT.

Contrairement au T5, nous n'avons pas encore eu de retour d'expérience sur ce tramway, mais il a de la marge. En heure de pointe, les rames passent toutes les six minutes. En plus, il n'est pas destiné à se rapprocher rapidement de Paris et de sa proche banlieue, mais à desservir une zone d'emploi. »

Le Val-de-Marne, déjà bien desservi en transports, ne présente pas les mêmes caractéristiques que le nord-est de l'Ile-de-France, beaucoup plus enclavé. Quant à l'utilité

de ce nouveau tramway, les usagers sont plutôt partagés. Certains, comme Sadia, sont totalement conquis : «Pour rejoindre le centre commercial de Thiais depuis Vitry, fini les embouteillages sur la N 7 ! Je laisse ma voiture sur le parking situé près de la station Villejuif-Louis-Aragon, et je suis à Belle-Epine en sept stations. Quel gain de temps !»

■ Un trajet plus long qu'en bus pour certains

Mais pour Marie-Louise, c'est l'inverse. «Je me rends aussi à Belle-Epine, mais depuis Athis-Mons. Et malheureusement, dans ce sens, le tramway effectue huit arrêts de plus que mon ancien bus. Du coup, je préfère attendre qu'on m'emmène à Belle-Epine en voiture.»

Le temps de trajet supplémentaire, Yvonne Leclère en fait les frais, elle aussi. Elle prend le T7 quotidiennement pour aller travailler à Vincennes (Val-de-Marne), et doit prévoir dix minutes de plus que lorsqu'elle prenait le bus 285. «Cela dit, je suis tranquille dans le tramway. J'ai toujours une place assise et je ne crains plus les aléas du trafic. Sans compter que si je rate une rame, je suis sûre d'en trouver une dans les dix minutes qui suivent !»

LUCILE MÉTOUT (AVEC A.L.)



Villejuif (Val-de-Marne), hier. Yvonne Leclère a un avis mitigé sur son nouveau moyen de transport mais se réjouit de ne plus « craindre les aléas du trafic ». (LP/L.Mé.)