



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).

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 faufile 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