

Le Projet TramFret

Mise en place d'une expérimentation
de transport de marchandises par le tramway

Point d'avancement à fin 2011

« ...de l'utopie au projet... »



Sommaire

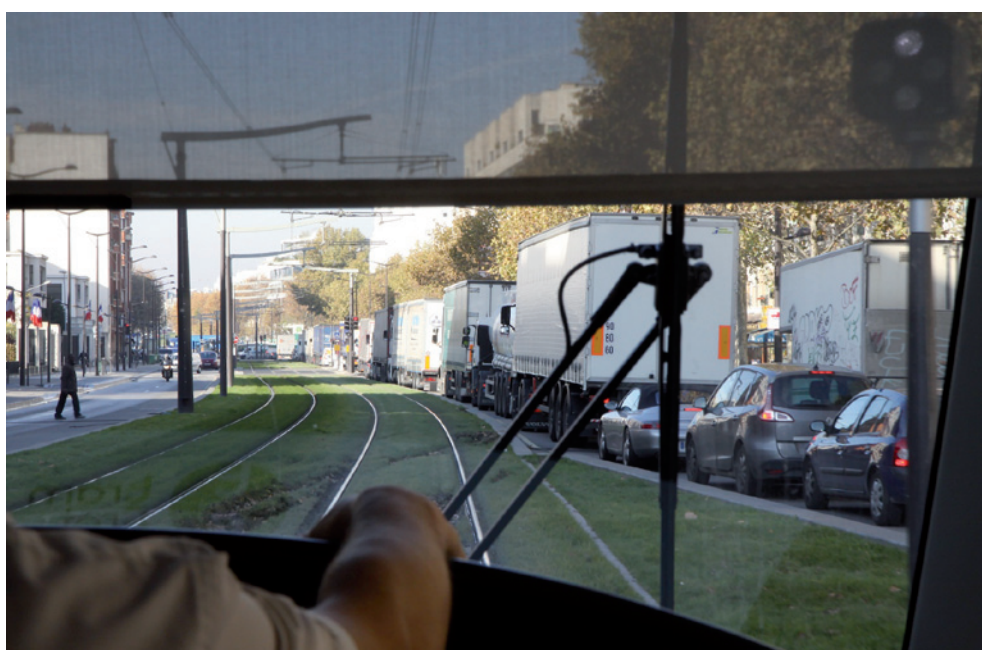
1. Rappel du contexte	1
Objectif	1
Pilotage du projet TramFret.....	3
Planning	3
Identité visuelle et propriété industrielle	4
2. L'expérimentation à travers la marche à blanc	5
3. Bilan de la marche à blanc	7
Suivi des indicateurs RATP : impact sur les TC.....	7
Impact sur la circulation	8
Enquête auprès des usagers	9
Communication médiatique et TramFret	10
4. Conclusion	13
Retour d'expérience.....	13
Suites prévues en 2012 et au-delà	13
5. Annexe : Exploitation T3	15
6. Annexe : Enquêtes usagers	19
Tableaux des résultats (effectifs et pourcentages)	19
Les questionnaires de l'enquête	25
7. Annexe : Comptes rendus des comités de suivis.....	27
Compte rendu du COPIL TramFret #3 du 8 février 2011.....	27
Compte rendu du COPIL TramFret #4 du 14 septembre 2011.....	29
8. Annexe : Où parle-t-on de TramFret ?.....	31
Presse spécialisée	31
Presse grand public.....	31
Sites web institutionnels.....	32
Reportages vidéo	32
Web français	32
Web étranger	33

1. Rappel du contexte

Objectif

Le projet TramFret vise à démontrer la faisabilité de la livraison de marchandises par le tramway au moyen de la mise en place d'un démonstrateur en Ile-de-France. Au moment où la question du transport de marchandises se hisse au rang des préoccupations telles que le transport de voyageurs, l'aménagement du territoire, tout comme de l'attractivité économique et de la qualité de vie en région Ile-de-France, le projet TramFret se présente comme un outil prometteur de logistique urbaine, présentant les avantages suivants :

- la capacité d'un tramway estimée à 60 à 80 tonnes de marchandises, offrant une capacité intermédiaire entre le train (500T) et une semi-remorque (24T) ;
- la facilité d'insertion urbaine lui permettant de desservir directement des pôles générateurs, aux centres commerciaux et entrepôts, minimisant le nombre de ruptures de charge (passage d'un moyen de transport à un autre) ;
- l'absence de nuisances sonores et d'émissions de polluant locaux.



Le but est de mettre en place d'ici à 2014 un démonstrateur de transport de marchandises par le tramway (appelé TramFret), desservant des magasins situés en bordure de la ligne T3, selon le principe de fonctionnement décrit sur le schéma ci-dessous : les lignes T2 et T3 pourront être connectées et permettre un acheminement des marchandises entre le pont de Bezons et la porte de la Chapelle.

Les hypothèses de fonctionnement sont les suivantes :

- aucun impact sur la circulation des rames voyageur ;
- pas d'arrêt du TramFret en pleine voie pour les opérations de chargement et déchargement, des raccordements spécifiques sont créés pour desservir les magasins et les éventuels entrepôts (équivalent à un ITE dans le domaine ferroviaire) ;
- utilisation de rames adaptées au transport de marchandises, avec le même comportement dynamique que les rames voyageurs et la même charge à l'essieu ;
- le TramFret doit pouvoir circuler sur toute la durée de la plage d'exploitation ;
- pour l'expérimentation en 2014, prévoir entre 2 et 4 TramFret par jour (2 points différents desservis, aller et retour).

La logistique par tramway nécessite un réseau de lignes de tramway fer interconnectées, et les différents projets en Ile-de-France permettent d'envisager un tel réseau à horizon 2020. Ces lignes desservent des zones d'activité, zones logistiques, permettant l'embranchement d'entrepôts au réseau de tramway.

À terme, il est envisagé la possibilité de développer une nouvelle activité industrielle et commerciale autour de la livraison de marchandises par tramway, dans toutes les villes françaises qui en sont équipées, mais aussi d'envisager une possibilité de développement à l'international. Les possibles retombées économiques liées au développement de ce nouveau produit et à l'ingénierie s'y rattachant sont potentiellement importantes.

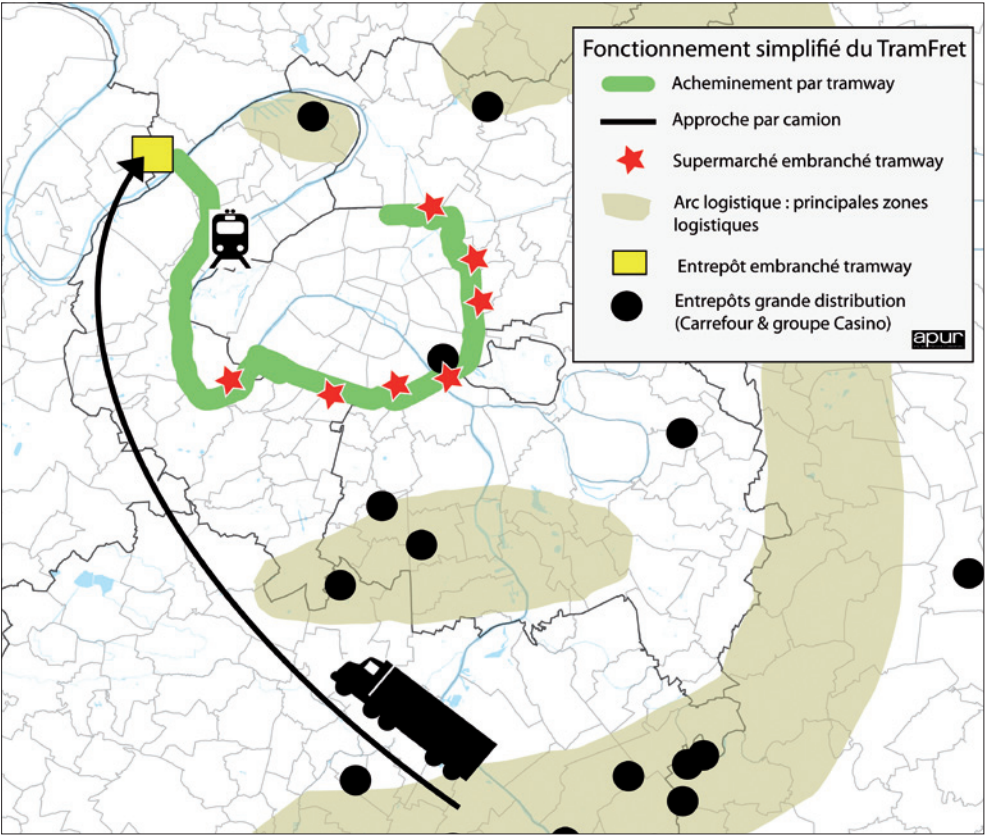
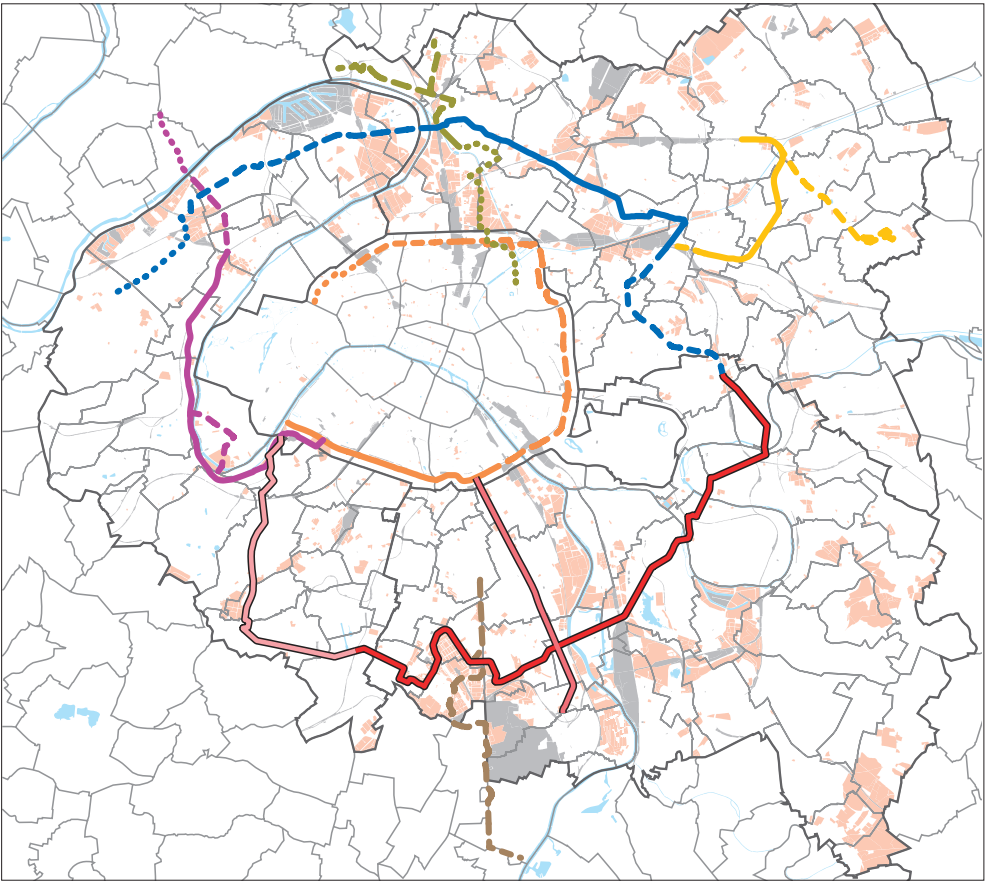


Schéma de fonctionnement simplifié du TramFret en 2014



Les lignes de tramways fer en 2020

Pilotage du projet TramFret

L'APUR a initié le projet Tramfret et réunit un comité de pilotage constitué des partenaires suivants :

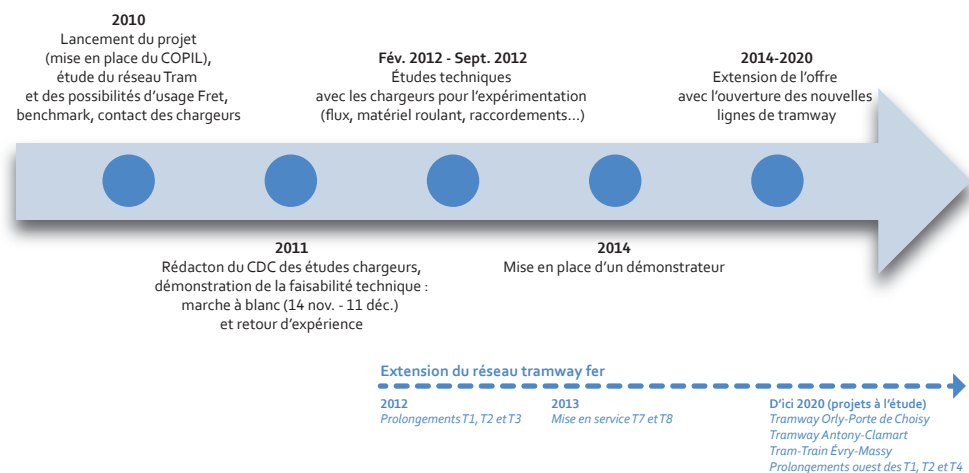
- Région Île de France ;
- Ville de Paris ;
- Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France (DRIEA) ;
- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAU) ;
- Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) ;
- Réseau Ferré de France ;
- Préfecture de Police ;
- Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;
- Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME).

Ce comité de pilotage réunit l'ensemble des acteurs institutionnels intéressés par le transport urbain de voyageurs et de marchandises. Le but est d'orienter les travaux d'étude et suivre l'avancement du projet. Les membres du comité de pilotage participent également aux travaux (contribution financière ou mise à disposition de moyens humains et techniques). Il s'est réuni deux fois en 2011 (février et septembre).

Différents chargeurs ont été contactés dès 2010, et en 2011, les groupes Carrefour et Casino ont accepté de collaborer pour étudier les aspects techniques de la mise en place d'un démonstrateur en 2014.

Planning

L'ensemble du planning est rappelé ci-dessous. L'année 2011 a été essentiellement consacrée à la démonstration de la faisabilité technique du projet au travers de la mise en place d'une marche à blanc (circulation d'une rame vide en journée pour étudier les impacts du trafic supplémentaire sur l'offre existante) et à la rédaction du cahier des charges des études chargeurs qui seront lancées début 2012.



Identité visuelle et propriété industrielle

Il a semblé important de pouvoir mettre en place une identité visuelle forte pour le TramFret, lui permettant de se démarquer des tramways destinés au transport des voyageurs. Nos travaux nous ont conduit à mettre un point un logo reconnaissable, cohérent avec l'univers graphique utilisé aujourd'hui sur les lignes de transport en commun parisiennes.

Ce logo et le nom associé ont été déposés auprès de l'INPI, et seront mis à disposition du futur exploitant du TramFret.

Par ailleurs, l'APUR a déposé les noms des domaines internet suivants :

- tramfret.eu, tramfret.org, tramfret.fr, tramfret.com, tramfret.asso.fr
- tram-fret.eu, tram-fret.org, tram-fret.fr, tram-fret.com, tram-fret.asso.fr



2. L'expérimentation à travers la marche à blanc

Suite à l'avis favorable émis lors de la délibération du conseil de Paris le 14 octobre 2011, l'APUR en tant que maître d'œuvre de l'étude d'expérimentation TramFret, le STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, la Ville de Paris en tant que propriétaire des emprises de la ligne T3 et la RATP en tant qu'exploitant du T3 ont signé en octobre une convention d'expérimentation pour une marche à blanc d'un tramway « fictif » de marchandises (tramway de voyageurs circulant à vide).

L'essai à blanc prévu consistait à insérer une rame vide supplémentaire sur la ligne T3 (entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Ivry) et la faire circuler dans l'ombre d'une rame de voyageurs.

Deux allers-retours étaient effectués chaque jour pendant un mois (du lundi au samedi entre le 14/11/2011 et le 10/12/2011, soit 24 jours) en heures creuses (départs à 10h30 et 14h, l'aller-retour dure 60 minutes). Le matériel utilisé était une rame de type Citadis 402 équipée de panneaux amovibles informant les usagers de l'expérimentation (cf. photos). En station, un affichage spécifique informant le public accompagnait le dispositif.

Les objectifs de ce test sont multiples :

- vérifier la faisabilité d'un transport de marchandises sur le réseau de tramway et mesurer son impact par un relevé d'indicateurs ;
- vérifier la capacité d'une ligne de tramway à absorber des rames de tramways supplémentaires et que l'insertion de celles-ci sur le réseau n'impactera pas le niveau de service sur la ligne T3 ;
- vérifier que l'insertion de rames de tramways supplémentaires sur le réseau n'impactera pas la perception du transport par les voyageurs ;
- communiquer auprès des voyageurs et des chargeurs autour du projet TramFret et évaluer la perception par les usagers du tramway de l'insertion de ce nouveau service fret.

Des enquêtes auprès de voyageurs ont été réalisées pendant la phase d'expérimentation, et une série d'indicateurs ont été suivis afin de dresser un bilan en termes d'impact de l'insertion d'une nouvelle rame dans le trafic habituel.



Tronçon de circulation de la rame pendant la marche à blanc (ligne T3 du tramway sur le boulevard des Maréchaux)

DISPOSITIF MIS EN PLACE PENDANT LA MARCHÉ À BLANC



Panneaux amovibles sur les rames circulant sans voyageurs

Simulation d'exploitation pour le TramFret

 tram Fret

Entre le 14 novembre et le 10 décembre 2011, une rame de tramway en simulation d'exploitation circulera sur l'intégralité de la ligne T3 entre les stations Pont du Garigliano et Porte d'Ivry.

Deux fois par jour, aux heures creuses, cette simulation permettra de tester la possibilité d'intercaler une rame fictive de fret entre 2 rames avec voyageurs.

Cette expérimentation menée par la Mairie de Paris, l'APUR, la RATP et le STIF constitue une première étape d'étude de faisabilité du projet de TramFret.

Cette rame sera signalée et ne prendra pas de voyageurs.

Plus d'info sur :
www.paris.fr
www.apur.org
www.stif.info
www.ratp.fr







Information en station, et vue avant de la rame

3. Bilan de la marche à blanc

Suivi des indicateurs RATP : impact sur les TC

La marche à blanc s'est déroulée pendant une période très contrainte au niveau opérationnel, car cumulant forte affluence (nombreux salons se tenant à la Porte de Versailles : Batimat, Salon des vins, salon de l'éducation, salon des maires de France...), plan « feuilles » (circulation de rames spéciales pour le ramassage des feuilles sur les rails) et rames de formation. Malgré ces contraintes, l'expérimentation a permis de démontrer que la circulation d'une rame supplémentaire aux heures creuses n'a pas eu d'impact sur l'exploitation.

Le TramFret a été soumis aux mêmes aléas d'exploitation qu'une rame commerciale (retard lié à une forte charge, incidents voyageurs, encombrement des carrefours, rail glissant...). Ces aléas se sont ressentis, non pas sur le temps de parcours et la vitesse commerciale du TramFret, mais sur son heure de départ Pont du Garigliano.

Le plan de marche initial, qui prévoyait des départs à 10h30 et 14h00 depuis Pont de Garigliano, n'a pas pu être respecté. En effet, la sortie de la rame fret, stationnée dans le garage Lucotte, est soumise à la disponibilité de la voie d'accès au garage, voie unique. La pointe du matin se terminant vers 10h30, de nombreuses rames voyageurs doivent être rentrées (manœuvre indispensable pour ne pas encombrer les voies du T3). Les départs du matin ont donc eu lieu plutôt entre 11h00 et 11h30. La sortie d'après-midi n'a pas, en soit, posé de problème (le départ ne se situant pas en flanc de pointe, il n'y a pas eu « d'embouteillage » sur la voie de raccordement au garage).



L'expérience a montré que, pour des raisons structurelles liées au raccordement du terminus Pont de Garigliano au garage Lucotte, l'insertion des rames fret n'a pas pu être réalisée conformément au plan prévu. Pour la suite du projet, il conviendra de bien étudier le raccordement des sites desservis par le TramFret, ainsi que les raccordements des lignes entre elles, de façon que l'insertion des rames fret se déroule de la façon la plus transparente possible pour le service voyageurs.

L'expérimentation démontre également que, même si une certaine souplesse existe dans l'exploitation (surtout dans les conditions de test effectuées, en heure creuse, où l'intervalle entre deux rames est de 6 minutes), il est préférable de prévoir la circulation de la rame fret dans le planning d'exploitation de la ligne.

En Annexe : analyse détaillée par jour des sorties du TramFret sur toute la durée du test et tableaux de suivi des indicateurs.

Impact sur la circulation

L'impact de la marche à blanc sur la circulation a pu être mesuré à partir des données de trafic recueillies par la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris.

Les données de vitesse moyenne sont mesurées sur une journée moyenne pendant la période de la marche à blanc du TramFret (jours ouvrés 14 novembre-10 décembre 2011), aux horaires de passage de la rame fret (un aller-retour entre 10h et 12h, un aller-retour entre 14h et 16h).

Les données ci-dessous correspondent aux portions d'axes :

- entre Pont du Garigliano et Porte d'Ivry sur le boulevard des Maréchaux (dans les deux sens) ;
- entre la rue de Tolbiac et le boulevard des Maréchaux sur l'avenue d'Italie (deux sens).

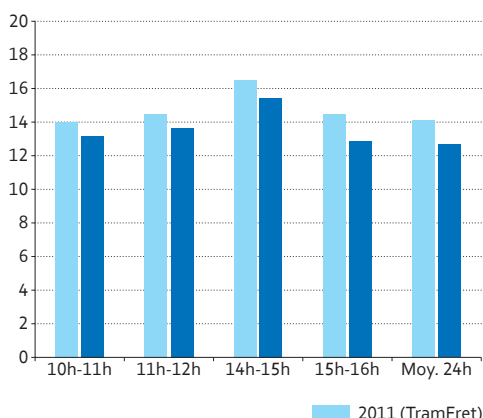
Dans chaque cas, les données de la même période en 2010 ainsi que les moyennes journalières sont présentées pour comparaison.

On constate que le passage de la rame TramFret n'a pas d'impact significatif sur la vitesse moyenne de circulation aux abords de la ligne T3. La comparaison des données 2010 et 2011 de vitesses moyennes aux horaires de passage du TramFret (lisibles sur les 4 histogrammes de gauche) montre une évolution globalement identique à la tendance générale observée sur la journée (lisible sur le dernier histogramme de chaque graphique).

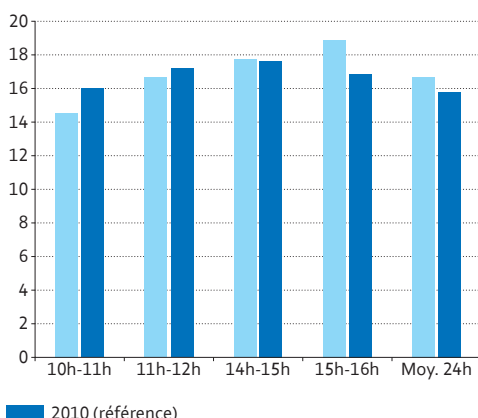
En conclusion, l'ajout des deux rames quotidiennes n'a pas eu d'impact sur le trafic routier.

VITESSES MOYENNES MESURÉES AUX HEURES DE PASSAGE DU TRAMFRET

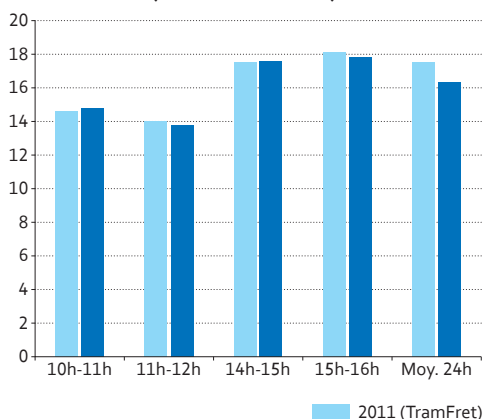
Vitesse moyenne mesurée
(jours ouvrés, période 14/11-10/12)
Maréchaux extérieurs



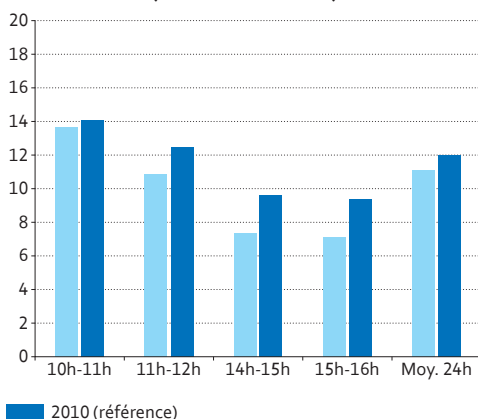
Vitesse moyenne mesurée
(jours ouvrés, période 14/11-10/12)
Maréchaux intérieurs



Vitesse moyenne mesurée
(jours ouvrés, période 14/11-10/12)
Avenue d'Italie (Maréchaux-Tolbiac)



Vitesse moyenne mesurée
(jours ouvrés, période 14/11-10/12)
Avenue d'Italie (Tolbiac-Maréchaux)



Source : PC Lutèce

Enquête auprès des usagers

L'enquête de l'Apur

L'enquête réalisée par l'Apur s'est déroulée entre le 5 et le 7 décembre 2011 auprès de 360 personnes, sur la totalité du parcours du tramway. La grande majorité des personnes interrogées (71 %) étaient des voyageurs, les autres étant réparties entre les riverains de la ligne T3 (18 %) et les commerçants situés le long du tracé (11 %). Le questionnaire proposé comportait une dizaine de questions devant permettre de recueillir l'avis des usagers et des riverains sur l'opération mise en œuvre pendant 4 semaines par le comité de pilotage.

Les principaux résultats obtenus

D'après les enquêtes effectuées du 5 au 7 décembre 2011 sur le tracé du T3, les principaux enseignements sont les suivants :

- la très grande majorité des personnes questionnées (95 %) n'a pas ressenti de changements dans le trafic voyageurs, situation souhaitée au départ par le comité de pilotage. L'exercice mis en place par le comité a montré la capacité du tramway à intercaler au milieu du transport de voyageurs des rames transportant du fret sans que ce dernier ne soit perturbé dans son fonctionnement ;
- une faible proportion des personnes ayant répondu au questionnaire (seulement 20 %) a remarqué la présence d'une rame de fret parmi les tramways circulant sur la ligne T3 au cours de la période de test. L'opération consistant à se fondre dans le service classique de transport de voyageurs peut donc être considérée comme un succès et laisse envisageable la possibilité de réaliser un nouveau test avec cette fois de réelles marchandises à livrer ;
- la possibilité de transporter du fret par le tramway est considéré comme une bonne idée par 85 % des personnes interrogées, ce qui conforte la volonté du comité de pilotage de poursuivre l'expérimentation plus avant avec des tests sur la viabilité du modèle économique.

Détail des enseignements issus des enquêtes

Le panel des personnes interrogées était composé à la fois de voyageurs empruntant la ligne de tramway T3 mais également de commerçants implantés le long de son tracé et enfin de personnes présentes aux abords de la ligne, qu'elles soient riveraines ou simplement de passage dans le quartier. L'ensemble des réponses obtenues l'a été auprès de 360 personnes questionnées.

Près des deux tiers des personnes ayant répondu au questionnaire n'habitent pas le quartier, ce qui signifie qu'elles sont souvent utilisatrices du tramway. Parmi les 360 personnes interrogées, 6 sur 10 empruntent le tramway souvent (2/3 fois par semaine) ou très régulièrement (4 fois ou plus par semaine), elles peuvent ainsi témoigner de l'impact observé du tramway de marchandises inséré au sein du trafic voyageurs.

Comme il l'a été dit ci-dessus, une très grande majorité (80 %) des répondants n'a pas perçu le passage du tramway de marchandises au sein du flux voyageurs. Parmi ceux ayant, au contraire, aperçu les rames de fret, un peu moins de la moitié (47 %) en avait entendu parler avant par voie de presse/radio/TV (3 fois sur 4) ou bien par les affichages mis en place par la RATP sur les quais et les rames de tramway concernées (1 fois sur 4), l'autre moitié (53 %) n'en avait pas entendu parler auparavant et ont découvert l'opération pendant la période de test.

Les personnes ayant remarqué la présence d'une rame d'apparence différente n'ont cependant pas toujours pu déterminer sa fonction exacte. En effet, seulement 44 % des interrogés ont su dire que cette rame était destinée au transport de marchandises alors que 15 % n'en avait aucune idée, 11 % pensaient que cette rame était un tram école et 29 % une rame de nettoyage.

Les personnes interrogées ont ensuite répondu sur les avantages et inconvénients qu'ils pensaient pouvoir observer avec l'utilisation du tramway par les marchandises. Du côté des avantages envisagés, près de 6 personnes enquêtées sur 10 (59 %) y voient un gain en terme de diminution de la circulation routière, 4 personnes sur 10 (43 %) pensent que ce report modal aura un impact écologique sur la qualité de l'air, 28 % envisagent un gain de temps dans la livraison des commerçants en marchandises, 18 % considèrent ce dispositif comme une action concrète en faveur du développement durable, 10 % estiment que le tram fret est un soutien à une innovation, enfin 17 % des personnes questionnées ne voient aucun avantage à l'utilisation du tramway par les marchandises. Certaines personnes ont répondu de façon spontanée sur les avantages du dispositif, la diminution du nombre de camions est la réponse la plus citée (44 %) suivie par le gain économique envisagé (20 %) et le nombre plus important de places de stationnement (9 %).

Les inconvénients estimés par les personnes sondées sont, par ordre d'importance, le plus petit nombre de rames destinées aux voyageurs (36 %), le coût trop important de la mise en place du système de TramFret (15 %), le danger pour les voyageurs (5 %), l'impact visuel plutôt négatif (1 %), enfin on notera la proportion importante, plus du quart des personnes interrogées (soit 26 %), de ceux qui ne voient aucun inconvénient à la mise en place du dispositif de TramFret. Comme pour les avantages, certaines personnes ont répondu de façon spontanée quant aux inconvénients ; les réponses qui reviennent le plus sont les travaux/aménagements de voirie engendrés (31 %), les livraisons de nuit (11 %), le retard des tramways voyageurs (8 %), les problèmes de timing aux heures de pointe et ceux pour l'acheminement des marchandises jusqu'aux magasins (6 % chacun).

D'autres questions complémentaires avaient également été posées quant à la fréquence estimée des rames de TramFret ou encore sur l'identité visuelle du tramway de marchandise. Concernant la première question posée, 56 % des personnes interrogées n'avaient aucune idée du nombre de passage de la rame de tramway de marchandises par jour, 31 % pensaient qu'elle passait plus de deux fois par jour, 10 % qu'elle passait une à deux fois. L'identité visuelle du tramway a été appréciée par trois quarts des personnes sondées, seulement 13 % des personnes ne la trouvait pas agréable du tout.

Le profil des personnes interrogées était le suivant :

- 56 % d'hommes et 44 % de femmes ;
- 41 % de 35-59 ans, 22 % de 26-34 ans, 20 % de moins de 26 ans et 17 % de 60 ans et plus ;
- 22 % d'employés/ouvriers, 22 % d'étudiants, 20 % de cadres et professions intellectuelles supérieures, 17 % de retraités, 8 % de chômeurs, 6 % d'artisans/commerçants et 5 % de professions intermédiaires.

Enfin, une question était spécifiquement posée aux 38 commerçants enquêtés afin de savoir s'ils étaient intéressés par la possibilité d'être approvisionnés en marchandises par le système de tram fret. À cette question, 11 % ont répondu être un peu intéressés, 18 % ne savaient pas répondre et 71 % se déclaraient pas du tout intéressés. La réponse à cette question spécifique aux commerçants doit être prise avec beaucoup de précaution étant donné le faible nombre d'enquêtes et le fait que ce dispositif ne leur était pas forcément destiné en priorité.

En conclusion

L'expérimentation menée entre le 14 novembre et le 10 décembre 2011 qui consiste à transporter des marchandises avec le tramway semble être une réussite. En effet, les usagers de la ligne T3 n'ont pas été gênés par l'insertion de ces rames au sein du trafic voyageurs, certains n'ayant même pas remarqué sa présence. Après les avoir interrogés sur le dispositif mis en place, cette solution apparaît comme une bonne réponse allant dans le sens d'une diminution de la circulation routière, d'une amélioration de la qualité de l'air même si quelques interrogations subsistent quant aux travaux et aménagements susceptibles d'être engendrés par le système de TramFret.

Communication médiatique et TramFret

L'information et la communication auprès des riverains, des usagers, et des professionnels faisait partie des objectifs de la mise en place d'une marche à blanc du TramFret.

Du point de vue médiatique, l'objectif semble être atteint car l'information a été relayée dans près d'une vingtaine d'articles de presse (presse généraliste, journaux gratuits, et presse spécialisée) et trois reportages vidéo (France 3, La chaîne parlementaire, et la web TV solutionsdurables.tv).



1 – Article de Philippe Jacqué publié dans l'édition du Monde du 17 novembre 2011, sous le titre « La RATP veut développer une activité sur les voies des tramways ».

PARIS

MAIRIE DE PARIS

PARIS ACTU PARIS POLITIQUES PARIS PRATIQUE PARIS L

Actualités

Le tram prend la voie du fret



[24/11/2011] C'est une première en France : le tramway T3 expérimente le fret sur ses voies jusqu'au 10 décembre. Le transport de marchandises pourrait débuter en 2013.

© paris.fr

L'image du jour



► Tramfret sera d'abord expérimenté sur la ligne du T3

© tramwayreims

Transports

Des marchandises dans le tramway

Une expérimentation est menée à partir d'aujourd'hui et jusqu'au 10 décembre sur le T3, qui circule autour de la capitale. Deux rames vont s'insérer en heures creuses dans le trafic habituel de voyageurs, entre Pont-du-Garigliano et Porte-d'Ivry, pour évaluer la capacité du tramway à absorber un transport de marchandises. Baptisée Tramfret, l'expérience débouchera, si elle est concluante, sur la création d'un service de livraison de marchandises en 2013. En Ile-de-France, 90 % des livraisons sont encore effectuées par la route. ● T.M

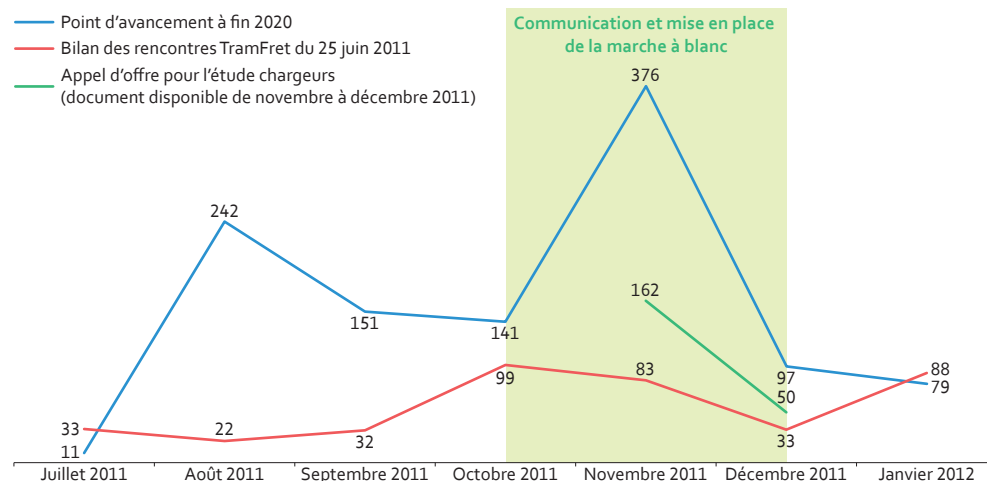
© Metro

Sur internet, les sites institutionnels de la région Ile-de-France, la Ville de Paris², la RATP, et Réseau Ferré de France (RFF) mentionnent le projet, ainsi que certains magazines en lignes dédiés au transport ou à l'environnement. Le sujet est également repris par quelques sites internet étrangers (en anglais).

L'ensemble des références est disponible en annexe.

Par ailleurs, les statistiques de consultation des documents relatifs au projet TramFret sur le site internet de l'APUR montrent que la communication liée à la marche à blanc a bien fonctionné : le nombre de clics a en effet augmenté en novembre et décembre 2011.

Statistiques mensuelles de consultation des documents consacrés au TramFret sur le site www.apur.org



4. Conclusion

Retour d'expérience

Le Conseil régional d'Ile-de-France a adopté le 16 février 2012 son projet de nouveau plan de déplacements urbains (PDU)³ fixant les grandes orientations pour la mobilité des 12 millions de Franciliens d'ici 2020.

Le projet TramFret correspond en tout point aux volontés exprimées dans ce document, qui indique que la rationalisation des flux de marchandises en zone dense pourrait se concrétiser par des actions visant à utiliser le réseau de transport en commun pour les derniers kilomètres entre entrepôt et livraison finale, comme indiqué dans les « Fiches actions » annexées au PDUIF.

Les objectifs fixés dans le cadre de la mise en place de la marche à blanc ont été atteints : pas de dégradation de l'offre voyageurs ; bon accueil de la part des usagers du tram (et au-delà des riverains et commerçants) ; démonstration de la capacité technique à insérer une rame supplémentaire dans le tableau de marche ; pas d'impact sur la circulation automobile (qui aurait pu découler de la gestion des carrefours à feu, qui donne priorité aux tramways). Les retombées médiatiques ont été importantes, avec un accueil favorable de la presse grand public et professionnelle, et l'intérêt manifesté par de nombreux transporteurs et chargeurs suite à la mise en place de cette marche à blanc.

Suites prévues en 2012 et au-delà

Le projet TramFret est un projet pluriannuel, visant à mettre en place une première expérimentation en 2014. Deux études sont lancées en parallèle avec deux chargeurs distincts, Casino et Carrefour, dans le but de mettre au point la feuille de route opérationnelle pour la mise en place d'un service de livraison par tramway en 2014.

Ces études sont menées grâce au soutien financier important de la Région Ile-de-France et de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement. La mise en place de la marche à blanc a quant à elle été supportée financièrement par la RATP, son évaluation par l'APUR. On le voit, ce projet nécessite la collaboration de partenaires publics et privés afin de mettre en place un projet qui paraît pourtant assez naturel, et qui dans les tramways circulant au XIX^e siècle était régulièrement étudié et mis en place.

Le projet TramFret suscite une forte attente. Non seulement par les perspectives qu'il offre d'un point de vue organisation, mais aussi dans la possibilité d'apporter de l'innovation dans un champ d'action relativement délaissé, et dans l'image qu'il pourra véhiculer pour la ville, l'opérateur, les chargeurs associés.

Le Centre d'Analyse Stratégique a par ailleurs confirmé, dans son séminaire du 3 avril 2012 consacré à la logistique urbaine⁴, l'intérêt de développer des solutions permettant d'utiliser, pour le transport de marchandises, les véhicules et infrastructures actuellement dédiées au transport de voyageurs, et notamment les réseaux de tramway.

3 – <http://www.iledefrance.fr/missions-et-competences/deplacements-amenagement/le-pdu/le-plan-de-deplacements-urbains-dile-de-france/>
4 – <http://www.strategie.gouv.fr/content/pour-un-renouveau-de-la-logistique-urbaine-note-danalyse-274-avril-2012>

5. Annexe : Exploitation T3

Tableaux Récapitulatifs des Indicateurs de Suivi de l'Expérimentation TramFret

TramFret Semaine 1	Numéro de rame	Temps de parcours total						Temps de parcours total	Régularité	Incidence Feux/ croisements	À signaler
		Heure de sortie	Heure de départ Pont du Garigliano	Heure d'arrivée Porte d'Ivry	Heure de départ Porte d'Ivry	Heure d'arrivée Pont du Garigliano	Heure de départ Porte d'Ivry				
14-11-2011/ 19-11-2011	Aller-retour 1 matin	14/11/2011	304	10h20	11h00	11h27	11h35	12h02	54	6'	Départ anticipé par le MR qui a nécessité un rebroussement à Desnouettes. Problèmes sociaux sur le RER B (droit de retrait).
		15/11/2011	304	11h00	11h14	11h41	11h45	12h12	54	6'	Problèmes sociaux sur le RER B (droit de retrait).
		16/11/2011	312	11h32	11h40	12h07	12h13	12h42	56	6'	Problèmes sociaux sur le RER B (droit de retrait).
		17/11/2011	316	11h20	11h33	12h04	12h09	12h37	57	6'	
		18/11/2011	319	10h30	10h38	11h04	11h09	11h36	53	6'	
		19/11/2011	311	10h45	11h00	11h24	11h30	12h00	54	9'	
14-11-2011/ 19-11-2011	Aller-retour 2 après-midi	14/11/2011	304	14h30	14h35	15h01	15h05	15h32	53	6'	
		15/11/2011	321	14h00	14h15	14h42	14h48	14h15	54	6'	
		16/11/2011	312	14h15	14h17	14h43	14h52	15h18	52	6'	
		17/11/2011	316	13h53	14h03	14h28	14h35	15h00	50	6'	
		18/11/2011	319	13h40	13h52	14h18	14h23	14h51	54	6'	
		19/11/2011	311	14h09	14h13	14h39	14h42	15h08	52	9'	

TramFret Semaine 2	Numéro de rame	Temps de parcours total					Temps de parcours total	Régularité	Incidence Feux/ croisements	À signaler
		Heure de sortie	Heure de départ Pont du Garigliano	Heure d'arrivée Porte d'Ivry	Heure de départ Porte d'Ivry	Heure d'arrivée Pont du Garigliano				
21-11-2011/ 26-11-2011	21/11/2011	314	10h00	10h15	10h41	10h44	11h15	57	6'	Présence d'une rame de formation le matin.
	22/11/2011	303	10h30	10h47	11h19	11h24	11h55	63	6'	Présence d'une rame de formation le matin. Trafic voyageurs exceptionnel.
	23/11/2011	319	10h50	11h10	11h44	11h48	12h12	58	6'	Présence d'une rame de formation le matin. Trafic voyageurs exceptionnel.
	24/11/2011	310	11h08	11h25	11h48	11h53	12h21	68	6'	Présence d'une rame de formation le matin.
	25/11/2011	319	11h05	11h14	11h43	11h47	12h13	55	6'	Présence d'une rame de formation le matin. Trafic voyageurs exceptionnel.
	26/11/2011	305	9h50	10h15	10h39	10h45	11h10	49	9'	Renfort salon.
21-11-2011/ 26-11-2011	21/11/2011	304	13h49	14h08	14h33	14h38	15h03	50	6'	Présence d'une rame de formation l'après-midi.
	22/11/2011	303	14h10	14h18	14h44	14h48	15h17	63	6'	Présence d'une rame de formation l'après-midi.
	23/11/2011	319	13h40	14h01	14h27	14h31	14h55	50	6'	Présence d'une rame de formation l'après-midi.
	24/11/2011	310	13h45	14h02	14h31	14h38	15h06	57	6'	Présence d'une rame de formation l'après-midi.
	25/11/2011	319	13h50	14h20	14h50	14h55	15h25	60	6'	Départ retardé à PG pour cause de prise de vue sur le TramFret. Présence d'une rame de formation l'après-midi.
	26/11/2011	305	15h39	15h43	16h10	16h14	16h40	53	9'	Forte charge liée à différents salons de la Porte de Versailles. Présence d'une rame de formation l'après-midi.

TramFret Semaine 3	Numéro de rame	Temps de parcours total						Temps de parcours total	Régularité	Incidence Feux/ croisements	À signaler
		Heure de sortie	Heure de départ Pont du Garigliano	Heure d'arrivée Porte d'Ivry	Heure de départ Porte d'Ivry	Heure d'arrivée Pont du Garigliano					
28-11-2011/ 03-12-2011	Aller-retour 1 matin	28/11/2011	312	11h03	11h16	11h42	11h47	12h12	51	6'	Présence d'une rame de formation le matin.
		29/11/2011	306	11h05	11h16	11h43	11h47	12h14	54	6'	Présence d'une rame de formation le matin. Trafic voyageurs exceptionnel.
		30/11/2011	307	11h11	11h23	11h50	11h56	12h23	54	6'	Présence du salon du 2 roues. Présence d'une rame de formation le matin.
		01/12/2011	321	11h40	11h57	12h26	12h31	12h59	57	6'	Présence du salon du 2 roues. Présence d'une rame de formation le matin.
		02/12/2011	307	11h06	11h27	11h50	11h55	12h27	55	6'	Sortie retardée suite livraison sable sur Lucotte. Présence du salon du 2 roues. Présence d'une rame de formation le matin.
	Aller-retour 2 après-midi	03/12/2011	315	10h15	10h24	10h48	10h52	11h20	52	9'	Salon nautique et du 2 roues.
		28/11/2011	319	13h50	14h13	14h38	14h41	15h06	50	6'	Présence d'une rame de formation l'après-midi.
		29/11/2011	306	13h50	14h05	14h38	14h41	15h10	62	6'	Présence d'une rame de formation l'après-midi.
		30/11/2011	307	13h55	14h13	14h45	14h49	15h14	57	6'	Présence d'une rame de formation l'après-midi.
		01/12/2011	321	13h56	14h08	14h33	14h37	15h07	55	6'	Présence d'une rame de formation l'après-midi.
28-11-2011/ 03-12-2011	02/12/2011	311	13h55	14h09	14h35	14h39	15h05	52	6'	Présence d'une rame de formation l'après-midi.	
	03/12/2011	315	13h55	14h10	14h39	14h43	15h15	61	9'	Renfort salon.	

TramFret Semaine 4	Numéro de rame	Temps de parcours total					Temps de parcours total	Régularité	Incidence Feux/ croisements	À signaler	
		Heure de sortie	Heure de départ Pont du Garigliano	Heure d'arrivée Porte d'Ivry	Heure de départ de Pont d'Ivry	Heure d'arrivée Pont du Garigliano					
05-12-2011/ 10-12-2011	Aller-retour 1 matin	05/12/2011	304	11h10	11h38	12h05	12h09	12h35	53	6'	Présence d'une rame de formation. Salon nautique.
		06/12/2011	318	10h45	11h10	11h35	11h43	12h12	54	6'	Présence d'une rame de formation. Salon nautique.
		07/12/2011	311	11h28	11h40	12h08	12h13	12h41	56	6'	Départ retardé suite à un colis suspect à Balard. Présence d'une rame de formation. Salon nautique.
		08/12/2011	305	11h50	12h02	12h30	12h36	13h02	54	6'	Défaillance rame. Présence d'une rame de formation. Salon nautique.
		09/12/2011	317	11h50	12h10	12h35	12h40	13h05	50	6'	Défaillance rame. Présence d'une rame de formation. Salon nautique.
		10/12/2011	318	11h20	11h32	11h55	12h03	12h28	48	9'	
		05/12/2011	304	13h53	14h07	14h34	14h39	15h05	53	6'	
		06/12/2011	318	14h23	14h33	14h55	15h00	15h24	46	6'	
		07/12/2011	310	14h40	14h50	15h18	15h25	15h51	54	6'	Répercussions du colis suspect le matin à Balard.
		08/12/2011	305	14h14	14h24	14h53	14h57	14h22	54	6'	
05-12-2011/ 10-12-2011	Aller-retour 2 après-midi	09/12/2011	317	14h25	14h37	15h06	15h11	15h39	57	6'	
		10/12/2011	317	14h08	14h17	14h43	14h48	15h14	53	9'	

6. Annexe : Enquêtes usagers

Les documents présentés en annexe sont de deux types :

- d'une part les tableaux récapitulatifs des résultats de l'enquête menée auprès de 360 personnes entre les 5 et 7 décembre 2011 le long du tracé du tramway T3. Pour ces tableaux, les abréviations suivantes ont été utilisées (V = Voyageurs ; R = Riverains, comprendre les Chalandes ; C = Commerçants) ;
- d'autre part les questionnaires tels qu'ils ont été posés aux différents types de personnes (voyageurs, commerçants, chalands).

Tableaux des résultats (effectifs et pourcentages)

Habitez-vous le quartier ?

Q1	Voyageurs	Commerçants	Chalandes	Total
Oui	69	15	43	127
Non	187	23	23	233
Total	256	38	66	360

Q1	Voyageurs	Commerçants	Chalandes	Total
Oui	27,0%	39,5%	65,2%	35,3%
Non	73,0%	60,5%	34,8%	64,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Vous empruntez cette ligne de tramway

Q2 (V, R) Q3 C	Voyageurs	Commerçants	Chalandes	Total
Pour la 1 ^{ère} fois	21	3	1	25
Occasionnellement (1-2 fois / semaine)	62	20	27	109
Souvent (2-3 fois / semaine)	54	8	12	74
Très régulièrement (4 fois ou + / semaine)	119	7	15	141
Jamais	0	0	11	11
Total	256	38	66	360

Q2 (V, R) Q3 C	Voyageurs	Commerçants	Chalandes	Total
Pour la 1 ^{ère} fois	8,2%	7,9%	1,5%	6,9%
Occasionnellement (1-2 fois / semaine)	24,2%	52,6%	40,9%	30,3%
Souvent (2-3 fois / semaine)	21,1%	21,1%	18,2%	20,6%
Très régulièrement (4 fois ou + / semaine)	46,5%	18,4%	22,7%	39,2%
Jamais	0,0%	0,0%	16,7%	3,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Depuis combien de temps êtes-vous implantés sur le tracé du tramway ?

Q2 C	Commerçants
Moins de 1 an	3
De 1 à 4 ans	20
De 5 à 9 ans	8
10 ans et plus	7
Total	38

Q2 C	Commerçants
Moins de 1 an	7,9%
De 1 à 4 ans	52,6%
De 5 à 9 ans	21,1%
10 ans et plus	18,4%
Total	100,0%

Avez-vous remarqué ces derniers temps la présence d'une rame de tramway d'apparence différente sur le parcours du T3 ?

Q3 (V, R) Q4 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
Oui	51	9	12	72
Non	205	29	54	288
Total	256	38	66	360

Q3 (V, R) Q4 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
Oui	19,9%	23,7%	18,2%	20,0%
Non	80,1%	76,3%	81,8%	80,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

En avez-vous entendu parler auparavant ?

Q3A (V, R) Q4A C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
Presse papier / Radio / TV	21	4	1	26
information dans les rames / information sur les quais	6	1	1	8
Non	24	4	10	38
Total	51	9	12	72

Q3A (V, R) Q4A C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
Presse papier / Radio / TV	41,2%	44,4%	8,3%	36,1%
information dans les rames / information sur les quais	11,8%	11,1%	8,3%	11,1%
Non	47,1%	44,4%	83,3%	52,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Savez-vous quelle est la fonction de cette nouvelle rame ?

Q3B (V, R) Q4B C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
...Tram École	4	1	3	8
Nettoyage	11	3	7	21
Transport de personnes prioritaires	0	0	0	0
Transport de marchandises vers les commerces	25	5	2	32
Autres	0	0	0	0
Non	11	0	0	11
Total	51	9	12	72

Q3B (V, R) Q4B C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
...Tram École	7,8%	11,1%	25,0%	11,1%
Nettoyage	21,6%	33,3%	58,3%	29,2%
Transport de personnes prioritaires	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Transport de marchandises vers les commerces	49,0%	55,6%	16,7%	44,4%
Autres	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Non	21,6%	0,0%	0,0%	15,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Trouvez-vous que le transport de marchandises par le tramway est une bonne idée ?

Q4 (V, R) Q5 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
Oui	214	33	58	305
Non	42	5	8	55
Total	256	38	66	360

Q4 (V, R) Q5 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
Oui	83,6%	86,8%	87,9%	84,7%
Non	16,4%	13,2%	12,1%	15,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Avez-vous noté un changement dans le service voyageurs depuis que le Tram Fret circule ?

Q5 (V, R) Q6 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
Oui	15	0	4	19
Non	241	38	62	341
Total	256	38	66	360

Q5 (V, R) Q6 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
Oui	5,9%	0,0%	6,1%	5,3%
Non	94,1%	100,0%	93,9%	94,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Quels avantages voyez-vous à l'utilisation du tramway par les marchandises ?

Q6 (V, R) Q7 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
...	53	6	11	70
Un gain de temps pour la livraison des commerçants	68	15	19	102
Une diminution de la circulation routière	141	24	46	211
Un impact écologique sur la qualité de l'air	103	16	37	156
Le soutien à une innovation	19	7	11	37
Une action concrète en faveur du développement durable	41	10	15	66
Autres	2	0	0	2
Aucun	49	7	6	62
Total	476	85	145	706

Q6 (V, R) Q7 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
...				
Un gain de temps pour la livraison des commerçants	26,6%	39,5%	28,8%	28,3%
Une diminution de la circulation routière	55,1%	63,2%	69,7%	58,6%
Un impact écologique sur la qualité de l'air	40,2%	42,1%	56,1%	43,3%
Le soutien à une innovation	7,4%	18,4%	16,7%	10,3%
Une action concrète en faveur du développement durable	16,0%	26,3%	22,7%	18,3%
Autres	0,8%	0,0%	0,0%	0,6%
Aucun	19,1%	18,4%	9,1%	17,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Quels inconvénients voyez-vous à l'utilisation du tramway par les marchandises ?

Q7 (V, R) Q8 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
...	36	18	11	65
Un nombre réduit de rames destinées aux voyageurs	126	12	31	169
Un impact visuel plutôt négatif	2	0	3	5
Un danger pour les voyageurs	16	3	5	24
Un coût trop important	46	9	16	71
Autres	7	1	2	10
Aucun	91	9	23	123
Total	324	52	91	467

Q7 (V, R) Q8 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
...				
Un nombre réduit de rames destinées aux voyageurs	38,9%	23,1%	34,1%	36,2%
Un impact visuel plutôt négatif	0,6%	0,0%	3,3%	1,1%
Un danger pour les voyageurs	4,9%	5,8%	5,5%	5,1%
Un coût trop important	14,2%	17,3%	17,6%	15,2%
Autres	2,2%	1,9%	2,2%	2,1%
Aucun	28,1%	17,3%	25,3%	26,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Selon vous, combien de fois par jour circule cette nouvelle rame de marchandises ?

Q8 (V, R) Q9 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
Une seule fois	8	2	0	10
Une à deux fois	27	3	6	36
Plus de deux fois	88	10	15	113
Aucune idée	133	23	45	201
Total	256	38	66	360

Q8 (V, R) Q9 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
Une seule fois	3,1%	5,3%	0,0%	2,8%
Une à deux fois	10,5%	7,9%	9,1%	10,0%
Plus de deux fois	34,4%	26,3%	22,7%	31,4%
Aucune idée	52,0%	60,5%	68,2%	55,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Diriez-vous que l'identité visuelle du tramway de marchandises est :

Q9 (V, R) Q10 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
Agréable	187	32	51	270
Peu agréable	33	3	6	42
Pas du tout agréable	36	3	9	48
Total	256	38	66	360

Q9 (V, R) Q10 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
Agréable	73,0%	84,2%	77,3%	75,0%
Peu agréable	12,9%	7,9%	9,1%	11,7%
Pas du tout agréable	14,1%	7,9%	13,6%	13,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Âge

Q10 (V, R) Q12 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
Moins de 26 ans	61	0	12	73
De 26 à 34 ans	49	12	20	81
De 35 à 59 ans	104	25	17	146
60 ans et plus	42	1	17	60
Total	256	38	66	360

Q10 (V, R) Q12 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
Moins de 26 ans	23,8%	0,0%	18,2%	20,3%
De 26 à 34 ans	19,1%	31,6%	30,3%	22,5%
De 35 à 59 ans	40,6%	65,8%	25,8%	40,6%
60 ans et plus	16,4%	2,6%	25,8%	16,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Sexe

Q10 (V, R) Q12 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
Homme	142	26	34	202
Femme	114	12	32	158
Total	256	38	66	360

Q10 (V, R) Q12 C	Voyageurs	Commerçants	Chalands	Total
Homme	55,5%	68,4%	51,5%	56,1%
Femme	44,5%	31,6%	48,5%	43,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Enfants

Q10 (V, R)	Voyageurs	Chalands	Total
Oui	11	7	18
Non	245	59	304
Total	256	66	322

Q10 (V, R)	Voyageurs	Chalands	Total
Oui	4,3%	10,6%	5,6%
Non	95,7%	89,4%	94,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

CSP

Q10 (V, R)	Voyageurs	Chalands	Total
Artisan, commerçant, chef d'entreprise	16	5	21
Cadre, profession intellectuelle supérieure	60	4	64
Profession intermédiaire	12	4	16
Employé / Ouvrier	56	14	70
Etudiant	57	13	70
Retraité	38	17	55
Chômeur	17	9	26
Total	256	66	322

Q10 (V, R)	Voyageurs	Chalands	Total
Artisan, commerçant, chef d'entreprise	6,3%	7,6%	6,5%
Cadre, profession intellectuelle supérieure	23,4%	6,1%	19,9%
Profession intermédiaire	4,7%	6,1%	5,0%
Employé / Ouvrier	21,9%	21,2%	21,7%
Etudiant	22,3%	19,7%	21,7%
Retraité	14,8%	25,8%	17,1%
Chômeur	6,6%	13,6%	8,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Seriez-vous intéressé par la possibilité d'être approvisionné en marchandises par le système de Tram Fret ?

Q11 (uniquement C)	Commerçants	%
Un peu intéressé	4	10,5%
Vraiment intéressé	0	0,0%
Pas du tout intéressé	27	71,1%
Ne sais pas	7	18,4%
Total	38	100,0%

Les questionnaires de l'enquête

ENQUETE TRAM FRET T ₃					
JOUR	ENQUETEUR	ID	LIEU	HEURE	MAGASIN
					ENQUETE VOYAGEURS

Expérimentation entre le 14 novembre et le 10 décembre 2011, 2 fois par jour aux heures creuses.

1. HABITEZ-VOUS LE QUARTIER ?

- ☐ 1. oui
☐ 2. non

CODE POSTAL

.....

2. VOUS EMPRUNTEZ CETTE LIGNE DE TRAMWAY :

- ☐ 1. Pour la 1^{ère} fois
☐ 2. Occasionnellement (1-2 fois / semaine)
☐ 3. Souvent (2-3 fois / semaine)
☐ 4. Très régulièrement (4 fois ou plus / semaine)

3. AVEZ-VOUS REMARQUÉ CES DERNIERS TEMPS LA PRÉSENCE D'UNE RAME DE TRAMWAY D'APPARENCE DIFFÉRENTE SUR LE PARCOURS DU T₃ ?

- ☐ 1. oui
☐ 2. non

Si la réponse est OUI :

3A : EN AVEZ-VOUS ENTENDU PARLER AUPARAVANT ?

- ☐ 1. oui
1. ☐ Presse / Radio / TV
2. ☐ Information dans les rames / sur les quais
☐ 2. non

3B : SAVEZ-VOUS QUELLE EST LA FONCTION DE CETTE NOUVELLE RAME ?

- ☐ 1. oui (indiquer la réponse en clair)
1. ☐
2. ☐ Nettoyage
3. ☐ Transport de personnes prioritaires
4. ☐ Transport de marchandises vers les commerces
5. ☐ Autres
☐ 2. non

Si la réponse est NON :

INFORMATION (à tous les enquêtés) :

La Ville de Paris, la RATP, le STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France) et l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme) expérimentent pendant 1 mois le transport de marchandises par le tramway (opération TramFret) pour approvisionner les commerçants.

4. TROUVEZ-VOUS QUE LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LE TRAMWAY EST UNE BONNE IDÉE ?

- ☐ 1. oui
☐ 2. non

5. AVEZ-VOUS NOTÉ UN CHANGEMENT DANS LE SERVICE VOYAGEURS DEPUIS QUE LE TRAM FRET CIRCULE ?

- ☐ 1. oui (pour quelles raisons ?)
☐ 2. non

6. QUELS AVANTAGES VOYEZ-VOUS À L'UTILISATION DU TRAMWAY PAR LES MARCHANDISES ? (PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES) Dans un premier temps, laissez répondre ; si pas d'idées, proposer la liste ci-après

- ☐ 1.
- ☐ 2. Un gain de temps pour la livraison des commerçants
- ☐ 3. Une diminution de la circulation routière
- ☐ 4. Un impact écologique sur la qualité de l'air
- ☐ 5. Le soutien à une innovation
- ☐ 6. Une action concrète en faveur du développement durable
- ☐ 7. Autres.....
- ☐ 8. Aucun

7. QUELS INCONVÉNIENTS VOYEZ-VOUS À L'UTILISATION DU TRAMWAY PAR LES MARCHANDISES ? (PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES) Dans un premier temps, laissez répondre ; si pas d'idées, proposer la liste ci-après

- ☐ 1.
- ☐ 2. Un nombre réduit de rames destinées aux voyageurs
- ☐ 3. Un impact visuel plutôt négatif
- ☐ 4. Un danger pour les voyageurs
- ☐ 5. Un coût trop important
- ☐ 6. Autres
- ☐ 7. Aucun

8. SELON VOUS, COMBIEN DE FOIS PAR JOUR CIRCULE CETTE NOUVELLE RAME DE MARCHANDISES ?

- ☐ 1. Une seule fois
- ☐ 2. Une à deux fois
- ☐ 3. Plus de deux fois
- ☐ 4. Aucune idée

9. DIRIEZ-VOUS QUE L'IDENTITÉ VISUELLE DU TRAMWAY DE MARCHANDISES EST :

- ☐ 1. Agréable
- ☐ 2. Peu agréable
- ☐ 3. Pas du tout agréable

10. LE VOYAGEUR :

AGE : ☐ 1. moins de 26 ans ☐ 2. de 26 à 34 ans ☐ 3. de 35 à 59 ans ☐ 4. 60 ans et plus	SEXE : ☐ 1. homme ☐ 2. femme	EST-IL ACCOMPAGNE DE JEUNES ENFANTS ? ☐ 1. oui, nombre : ☐ 2. non	CSP : ☐ 1. Artisan, commerçant, chef d'entrep. ☐ 2. Cadre, profession intellectuelle sup. ☐ 3. Profession intermédiaire ☐ 4. Employé / Ouvrier ☐ 5. Étudiant ☐ 6. Retraité ☐ 7. Chômeur
REMARQUES : 			

7. Annexe : Comptes rendus des comités de suivis

Compte rendu du COPIL TramFret #3 du 8 février 2011

Objet de la réunion

3^e réunion du Comité de pilotage de l'étude TRAMFRET.

À l'ordre du jour :

- études chargeurs ;
- sources de financement extérieures, participation à projets européens ;
- études techniques.

Participants

Sébastien Roux – Ville de Paris – sebastien.roux@paris.fr

Bernard Nicolas – RFF – bernard.nicolas@rff.fr

Benoît Lepesant – ADEME – benoit.lepesant@ademe.fr

Nicolas Noblet – RFF – Nicolas.noblet@rff.fr

Xiaoning Yang – RATP – xiaoning.yang@ratp.fr

Eude de Montgolfier – RFF – eude.demongolfier@rff.fr

Diana Diziain – Région IdF – diana.diziain@iledefrance.fr

Corinne Ropital – IAU IdF – corinne.ropital@iau-idf.fr

Lydia Mikolenko – IAU IdF – lydia.mikolenko@iau-idf.fr

Joël Philippe – DRIEA – joel.philippe@developpement-durable.gouv.fr

Nathalie Degryse – DRIEA – nathalie.degryse@developpement-durable.gouv.fr

Christelle Merkez – STIF – christelle.merkez@stif.info

Jean-Yves Marie-Rose – ADEME – jean-yves.marie-rose@ademe.fr

Francis Rol Tanguy – APUR – rol-tanguy@apur.fr

Hervé Levifve – APUR – levifve@apur.fr

Absents/excusés

Joël Danard – RATP – joel.danard@ratp.fr

Xavier Janc – Ville de Paris SG – xavier.janc@paris.fr

Pierre Herviou – Ville de Paris DU – pierre.herviou@paris.fr

Compte rendu des échanges

Le support de présentation joint en annexe a été projeté aux participants.

Les points à retenir :

Périmètre de l'expérimentation

Compte tenu de l'objectif fixé de mettre en place un démonstrateur d'ici la fin 2012, seules 2 lignes pourront être connectées (T2 & T3). Toutefois, l'étude ne devra pas se concentrer uniquement sur ces deux lignes. La région IDF, qui finance l'une des études de faisabilité, souhaite que l'on étudie également la livraison sur des communes de la proche couronne. Le potentiel de la ligne T1 sera donc également exploré.

Étude chargeurs : suite à la première réunion de présentation « chargeurs » du projet Tramfret en juin 2010, des contacts ont été repris avec chacun des participants afin d'approfondir leur intérêt pour participer à la mise en place du démonstrateur. Aujourd'hui deux études parallèles peuvent être lancées :

- avec le groupe Casino, regroupant Casino (Géant Casino, supermarchés Casino, petit Casino, Spar, vival, Carmag, Casitalia, Chez Jean...), Franprix Leader Price et Monoprix (monoprix, dailymonop, monop, super monoprix) ;
- avec le groupe Carrefour (Carrefour, Carrefour market, Carrefour city, shopi, 8 à huit, champion, proxi, marché +...).

La Région IdF et la DRIEA financeront ces études, le mode opératoire étant encore à déterminer (subvention versée à l'APUR ou bien études lancées par les financeurs).

La région idf souhaite que l'étude comporte 2 parties : la première concerne la mise en place de l'expérimentation, et la deuxième la création d'un référentiel technique fret pour les futurs projets de tramway (ce référentiel pouvant également déboucher sur des propositions d'extension de

lignes particulièrement intéressantes pour le transport de marchandises, comme la prolongation de la ligne T7 entre Ivry et Paris). Montant provisionné par la Région IdF pour l'étude : 71.760 €. Il est également envisagé qu'une étude puisse aborder la question du tram train.

Sources de financement extérieures

Projet TRIBUTE : L'APUR a été approché par l'Université de Rome « La Sapienza » pour répondre à un appel à projet européen dans le cadre du programme FP7, apportant une aide au financement de l'expérimentation. La RATP et l'APUR ont rejoint le groupement autour de l'Université de Rome « La Sapienza », l'IFSTTAR, l'Université Technologique de Poznan, l'Université de Rome « Tor Vergata », Mobycon BV (NL), et MDS Transmodal Ltd (UK).

Le but de ce projet, appelé TRIBUTE (Comodality and goods distribution in urban areas and conurbations) est d'évaluer le potentiel du rail, du tramway et de la voie d'eau pour la distribution urbaine, et des éléments concernant la mise en place de notre démonstrateur ont été intégrés à la proposition. Date de réponse de l'Europe : juillet 2011.

Appel à Manifestation d'Intérêt de l'ADEME : Dans le cadre des Investissements d'Avenir, l'ADEME lance un Appel à Manifestations d'Intérêt (AMI) sur les thématiques « mobilité ». Il est destiné à faire émerger des projets innovants permettant le développement de la mobilité de demain grâce à l'essor de services complets de mobilité et se concentre sur les déplacements quotidiens des personnes et sur le transport des marchandises. Il s'adresse à de nombreux acteurs (constructeurs, fournisseurs d'énergie, opérateurs de transports, entreprises des technologies de l'information, laboratoires de recherche, collectivités) pour développer des expérimentations. L'APUR et l'ADEME proposent de répondre à cet appel en déposant un dossier de candidature ; la date limite de réponse est fixée au 20 mai 2011.

Point sur les études techniques

Les services de la RATP avancent sur plusieurs thèmes en parallèle :

- les possibilités de connexion des lignes entre elles ;
- le coût de mise en place d'un essai à blanc fin 2011 et les conditions opérationnelles pour le mettre en oeuvre ;
- les possibilités de transformation du matériel roulant pour l'adapter au transport de marchandises.

La discussion s'engage avec le STIF sur les conditions de mise en place de l'essai à blanc, l'aspect réglementaire entourant le transport de marchandises par le tramway. La question de la nécessité de mener une enquête publique pour la mise en réseau des lignes de tramway est également posée.

Conclusion ou décisions

Rencontre le 25 février entre RATP (Philippe Martin, Directeur général adjoint en charge des opérations de transports et de maintenance associée) et APUR (Francis Rol Tanguy) pour valider la mise en place de l'essai à blanc et la réponse commune à l'AMI et entrer dans une phase plus opérationnelle.

Finalisation du cahier des charges et lancement des études (travail APUR/DREIA et APUR/Région à mener).

Monter une réunion de rencontre Région/chargeurs (carrefour + casino).

Mise en place d'un espace en ligne partagé pour l'échange de documents (bientôt disponible sur via l'extranet de l'APUR).

Compte rendu du COPIL TramFret #4 du 14 septembre 2011

Objet de la réunion

4^e réunion du Comité de pilotage de l'étude TRAMFRET.

À l'ordre du jour :

- études chargeurs ;
- marche à blanc ;
- planning ;
- financement.

Participants

Joël Danard – RATP – joel.danard@ratp.fr
Raphaëlle Ducret – raphaelle.ducret@ratp.fr
Pierre Herviou – Ville de Paris DU – pierre.herviou@paris.fr
Nicolas Roy – Ville de Paris SG – nicolas.roy@paris.fr
Olivier Chretien – Ville de Paris – olivier.chretien@paris.fr
Michel Lebars – Ville de Paris – michel.lebars@paris.fr
Benoît Lepesant – ADEME – benoit.lepesant@ademe.fr
Jean-Yves Marie-Rose – ADEME – jean-yves.marie-rose@ademe.fr
Nicolas Noblet – RFF – nicolas.noblet@rff.fr
Olivier Milan – RFF – olivier.milan@rff.fr
Cédric Aubouin – Région IdF – cedric.aubouin@iledefrance.fr
Séverine Dumont – Région IdF – severine.dumont@iledefrance.fr
Joël Philippe – DRIEA – joel.philippe@developpement-durable.gouv.fr
Bruno Dicianni – DRIEA – bruno.dicianni@developpement-durable.gouv.fr
Christelle Vergnes – STIF – christelle.vergnes@stif.info
Francis Rol Tanguy – APUR – rol-tanguy@apur.fr
Hervé Levifve – APUR – levifve@apur.fr
Thomas Liverzay – APUR – Liverzay@apur.org

Absents/excusés

Corinne Ropital – IAU IdF – corinne.ropital@iau-idf.fr
Lydia Mykolenko – IAU IdF – lydia.mikolenko@iau-idf.fr
Nathalie Degryse – DRIEA – nathalie.degryse@developpement-durable.gouv.fr
Christelle Merkez – STIF – christelle.merkez@stif.info

Compte rendu des échanges

Le support de présentation joint en annexe a été projeté aux participants.

Les points à retenir :

1 – Marche à blanc

Présentation de la marche à blanc par la RATP ;

Les différents points ensuite abordés :

Francis Rol-Tanguy regrette que la marche à blanc ne puisse pas être faite en heures pleines. Il souhaiterait aussi des retours « usagers » : poser la question à Paris sur la mise en place d'une enquête de perception du projet par les usagers. Plus généralement, question de la communication (modalités) aussi à régler (pas du ressort de l'APUR) : sondages habitants et usagers du T3, information publique, etc. Réponses :

- La mise en place de la marche à blanc fait l'objet d'une convention RATP – STIF – Ville de Paris – APUR.
- Les éléments financiers seront connus en fin de semaine. AMI déposé à l'ADEME, c'est relancé, mais mal parti.
- Sur la communication : réunion prévue avec la communication du STIF et de la RATP. Pour la région, la communication est envisageable mais l'aspect financier n'est pas réglé. FRT : la ville de Paris devra prendre les dispositions sur l'aspect communication.
- Mairie/DVD : Pour un passage au conseil du 17 octobre, il faut un projet prêt pour vendredi. Il faut un exposé des motifs. Pas de problèmes pour la validation a priori. Pour la communication, pas d'argent à la DVD (budgets planifiés un an à l'avance). Le coût des panneaux ventousés sont de l'ordre de milliers d'euros.

Le STIF rappelle que l'expérimentation ne rentre pas en compte dans le contrat STIF-RATP. Or, le STIF est propriétaire du matériel et la RATP doit payer l'utilisation.

FRT: s'il y a un éventuel événement inaugural, il faudrait peut-être aussi faire une réunion avec des chargeurs et les autres acteurs (Paris Métropole) de la logistique urbaine ainsi que le groupe de travail, pour initier une réflexion plus globale. La RATP pense qu'il vaut mieux le faire après 15 jours d'expérimentation pour être plus crédible. Accord sur l'idée de mobiliser même après le début du projet.

2 – Étude chargeurs

Il faut maintenant résoudre rapidement les problèmes de financement: la Région confirme sa capacité à allouer une subvention exceptionnelle à l'APUR pour financement des études chargeurs. La DREIA confirme également le versement d'une subvention exceptionnelle.

Cahier des charges présenté par HL. Remarques du STIF:

- Pour le matériel (idée de réutiliser le matériel): il appartient au STIF, qui pour le projet? -> idée APUR, utiliser des rames en fin de vie disponibles en France. Cette idée est à formuler dans le cahier des charges. On n'est pas dans l'idée du développement d'une nouvelle ligne matériel.
- Centres de réparation/maintenance: actuellement propriété de RATP, mais à horizon 2020 ils seront au STIF. -> horizon trop loin dans le calendrier, on verra plus tard.
- Juridiquement autre problème: le STIF n'a pas la compétence marchandises (la RATP non plus). Vide juridique sur la sécurité aussi.
- Sur la connexion T2-T3, est-elle prévue? -> oui, il est prévu un raccordement éventuel d'après l'APUR. Le STIF n'a pas d'étude prévue, et les gabarits (largeur) sont différents. L'APUR et la RATP ont étudié la question, pas de problème a priori, questions déjà abordées avec la direction générale du STIF et accord de principe.

Sur le financement (environ 75k€/étude, 2 études):

- ADEME: projet pour l'instant non retenu pour l'AMI? L'ADEME est cependant intéressée et pourrait participer (en partie) si l'AMI n'aboutit pas.
- Région: a priori c'est possible pour une subvention directement à l'APUR, la région serait associée au choix des prestataires. Cependant cela rajoutera des délais (difficile avant janvier). Problème à résoudre du vote par la région de la subvention après la mise en place de l'étude par l'APUR.
- État: possible juridiquement de démarrer l'étude avant de statuer sur la subvention. Subvention apparemment aussi possible pour l'État.
- Europe: appel à projet TRIBUTE déposé, le dossier a été rejeté.

8. Annexe : Où parle-t-on de TramFret ?

Presse spécialisée

Bus et Car

Le TramFret bientôt expérimenté (11/11/2011)

Décideurs d'Ile-de-France

Une première expérimentation francilienne du transport de marchandises par tramway (21/11/2011)

La vie du rail

Un projet de TramFret à Paris (19/10/2011)

L'officiel des transporteurs

TramFret (04/11/2011)

Le tramfret passe à l'étape numéro deux (06/01/2012)

Railway Gazette International

Ile-de-France tram leasing package (08/11/2011)

Ville Rail & Transports

Test. Le TramFret passe l'épreuve de la marche à blanc (28/12/2011)

Un TramFret débarque sur le T3 parisien (02/11/2011)

Supply chain newsletter

Logistique urbaine : TramFret en ordre de marche (19/10/2011)

Transport Public

La ville de Paris lance Tramfret (01/12/2011)

Transport info Hebdo

TramFret. Première expérimentation à Paris le 14 novembre (04/11/2011)

Techni.cites

Paris expérimente le fret par tramway (08/11/2011)

Presse grand public

À Nous Paris, L'hebdo du métro

Expérimentation de transport de marchandises sur le T3 (21/11/2011)

Le Figaro

Un TramFret sur les Maréchaux (05/10/2011)

20 Minutes

Le Fret prendra le tram (18/10/2011)

AFP

TramFret (10/11/2011)

Le Parisien

Les marchandises vont prendre le tramway (12/10/2011)

Transport de fret en tramway (15/11/2011)

Le Monde

La RATP veut développer une activité fret sur les voies de tramways (17/11/2011)

Sites web institutionnels

Région IDF (27/01/2012)

<http://www.iledefrance.fr/lactualite/transports/bus-tramway/le-tramfret-a-letude/>

Ville de Paris (24/11/2011)

http://www.paris.fr/accueil/accueil-paris-fr/le-tram-prend-la-voie-du-fret/rub_1_actu_108498_port_24329

Site dédié au prolongement du T3

http://www.tramway.paris.fr/ewb_pages/a/a-voir-a-suivre-tramfret.php

RFF (31/01/2012)

<http://www.rff.fr/fr/gestion-page-d-accueil/actualites/le-tram-fret-a-l-essai-a-paris>

RATP

TramFret est mentionné sur la page dédiée au transport de marchandises en ville et à l'écomobilité :

http://www.ratp.fr/fr/ratp/c_5082/ecomobilite/

Reportages vidéo

France 3

Éditions 19/20 et Soir 3 Paris-IDF du 14 novembre 2011

La Chaîne Parlementaire

Émission « transportez-moi » consacrée au dernier kilomètre. Diffusion en mars/avril 2012

Web TV Solutionsdurables. tv (Caisse des dépôts)

Reportage « Tramway : une solution pour les marchandises ? », dans le cadre du débat « Comment penser la mobilité en centre-ville ? »

<http://solutionsdurables.tv/feedbacks/90008-comment-penser-la-mobilite-en-centre-ville>

Web français

WK Transport Logistique

<http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/45308/paris-va-experimenter-le-tramfret.html>

<http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/48020/distribution-urbaine-a-paris-le-tramfret-passe-a-l-etape-numero-deux.html>

Innov'in the city

<http://www.innovcity.fr/2011/11/16/livraisons-marchandises-paris-experimente-tram-fret/>

Zegreenweb. com

<http://www.zegreenweb.com/sinformer/le-tram-fret-experimente-sur-la-ligne-t3-a-paris,44842>

Environnement-magazine. fr

<http://www.environnement-magazine.fr/presse/environnement/actualites/2570/logistique-urbaine/transport-de-marchandises-paris-prend-un-tram-davance>

Environnement-online. com

<http://www.environnement-online.com/presse/environnement/actualites/2570/logistique-urbaine/transport-de-marchandises-paris-prend-un-tram-davance>

Blog Transport, Les Échos

<http://blogs.lesechos.fr/echostransports/le-tramway-avenir-du-fret-a7428.html>

Mobilicités

http://www.mobilicites.com/fr_actualites_livraisons-en-ville---paris-va-tester-le--tramfret-_0_77_1449.html

Web étranger

The Transport Politic

<http://www.thetransportpolitic.com/2011/10/23/opportunities-abound-for-transporting-goods-by-tram-if-properly-coordinated/>

Sustainable-mobility.org

<http://www.sustainable-mobility.org/news/news-feed/sustainable-freight-a-new-challenge-for-paris.html>

Energy cities

<http://www.mobilityweek-europe.org/Paris-experiemente-le-Tram-Fret>

Smartplanet. com

<http://www.smartplanet.com/blog/smart-takes/ditch-the-trucks-paris-seeks-to-transport-retail-goods-via-tram/20048>

Le Projet TramFret

Mise en place d'une expérimentation de transport de marchandises par le tramway

Point d'avancement à fin 2011

« ...de l'utopie au projet... »

Le projet de mise en place d'un Tramway marchandises en Ile-de-France a pris en 2011 une tournure plus opérationnelle, avec comme action principale le test de circulation d'une rame marchandises pendant 1 mois, qui a conforté l'équipe projet dans le bien-fondé de la démarche: pas d'impact sur la circulation des tramways voyageurs, sur la circulation routière, bon accueil des usagers du tramway et des professionnels du transport de marchandises. L'année 2012 va être consacrée à la transformation de ce premier essai en réalité, avec la décision de passer à la phase opérationnelle en fin d'année, pour démarrage en 2014.