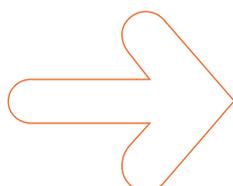


## RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

### AU CAHIER D'ACTEURS N°10

#### DES ASSOCIATION DE DÉFENSE EXELMANS-VERSAILLES ET DE L'ASSOCIATION DES COMMERÇANTS DE L'AVENUE DE VERSAILLES



**L'association de défense Exelmans-Versailles et de l'association des commerçants de l'avenue de Versailles prennent position contre le projet d'extension à l'Ouest du tramway T3 en mettant en cause son utilité, et en soulignant les nuisances et les coûts qu'induirait cette extension.**

La maîtrise d'ouvrage est en mesure de répondre à ces observations en précisant préalablement que la Ville de Paris avait saisi la CNDP sur mandat du STIF (autorité organisatrice des transports en Ile de France) à l'époque de la candidature de Paris pour l'accueil des Jeux Olympiques de 2012 (afin de desservir les équipements sportifs du bois de Boulogne conçus dans ce cadre). La candidature de Paris n'ayant pas été retenue, la maîtrise d'ouvrage a choisi de porter la priorité sur l'extension Est car ce tracé est le plus concerné par les projets de développement urbain et les besoins d'amélioration des déplacements y sont plus urgents. En revanche, la réalisation de l'extension Ouest a été reportée à un terme non défini. Néanmoins, la Commission nationale du débat public a choisi de faire porter le débat sur le projet tel qu'il avait été proposé permettant à chacun d'en prendre connaissance et de s'exprimer.

Ces préalables ayant été rappelés, deux possibilités de tracé de tramway sont envisageables pour l'extension Ouest entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Auteuil :

- la première solution, par le boulevard Exelmans ;
- la seconde solution par la Porte de Saint-Cloud en empruntant l'avenue de Versailles et le boulevard Murat.

#### 1] L'ITINÉRAIRE « AVENUE DE VERSAILLES- PORTE DE SAINT CLOUD-BOULEVARD MURAT »

Les associations mettent en avant les difficultés que générerait ce tracé durant le chantier.

##### A - Les associations craignent la disparition du marché du Point du jour

Les marchés et les commerces constituent des éléments indispensables à la vie de quartier – c'est pour cela que la Ville de Paris mène une politique active de développement des marchés et de création de nouveaux depuis 2001 - et il n'est pas envisageable de les supprimer.

Pendant la période des travaux, il pourrait être nécessaire de déplacer des marchés pour éviter des désagréments comme :

- le blocage des camions de livraison pendant les périodes où la largeur des chaussées est réduite par les travaux ;
- la réduction du marché à une seule rangée d'étalages (au lieu de deux) ;
- le rétrécissement excessif des cheminements piétons les jours de marché quand les travaux se déroulent sur les trottoirs...

Les emplacements provisoires des marchés seraient choisis de telle façon qu'ils puissent fonctionner normalement. Ils se situeraient à proximité immédiate de leur emplacement actuel sur un site permettant de conserver le même nombre de commerçants (et visible de leur emplacement actuel qui serait choisi en accord avec les commerçants : la solution la plus favorable étant étudiée avec leurs représentants et l'entreprise concessionnaire du marché).

Il est également absolument nécessaire d'accompagner les commerces et les services commerciaux pendant la période des travaux. Pour le premier tronçon du tramway T3, sur les boulevards des Maréchaux sud, une commission de règlement amiable a ainsi été mise en place afin de réduire les délais d'indemnisation des commerçants ayant subi des dommages et d'éviter les frais juridiques inhérents aux procédures contentieuses. Cette commission a permis de diminuer le nombre de contentieux pour dommages de travaux publics traités par le tribunal administratif. Bien entendu, elle s'appuie sur la jurisprudence pour évaluer la légitimité à dédommager et le montant des indemnités. Une instance de ce type pourrait être mise en place sur les autres tronçons du tramway. Cette question fera d'ailleurs l'objet d'une réflexion concertée, menée avec les organismes consulaires (CCIP et Chambre des Métiers) ainsi que les associations de commerçants.

La maîtrise d'ouvrage précise qu'à la date du 30 avril 2006, la commission de règlement amiable mise en place dans le cadre du tramway des Maréchaux Sud a reçu 89 demandes d'indemnisation des professionnels riverains. Parmi les 83 dossiers examinés, 57 ont été jugés recevables dont 27 ont déjà fait l'objet d'une proposition d'indemnisation, le montant des indemnités s'établissant entre 1 000 et 20 000 €.

De plus pendant le chantier :

- les clients seraient guidés par une signalétique de cheminement dédiée ;
- les livraisons seraient assurées pendant toute la durée du chantier ;
- les commerçants seraient dédommagés pour les difficultés encourues ; une commission de règlement amiable des dommages de travaux publics serait mise en place afin de réduire les délais d'indemnisation et d'éviter les frais juridiques ;
- les commerçants bénéficieraient d'une information permanente sur les travaux. Ils auraient à leur disposition une équipe dédiée à l'information de terrain, une ligne directe "information tramway", un espace spécifique sur le site Internet du tramway, des permanences d'accueil pour répondre à leurs questions et recueillir leurs doléances, un journal, une lettre info-chantier qui informe très localement des évolutions importantes ;
- la CCIP assurerait un suivi de l'évolution de l'activité commerciale, en liaison avec la Ville de Paris et la RATP : enquêtes mobilité auprès des clients, enquêtes déclaratives auprès des commerçants, relevé de l'évolution des commerces (nombre, quantité de commerces fermés, évolution de la typologie des commerces).

Au final, et grâce au tramway, les commerces actuels devraient bénéficier d'une fréquentation accrue. La mise en place du tramway s'associe à un projet d'aménagement paysager et urbain qui vise à développer les activités économiques, culturelles et sportives dans les quartiers riverains et à faire des boulevards des Maréchaux un véritable espace de vie. Le respect du principe d'accessibilité pour tous, enjeu majeur du projet, favorisera aussi la venue de nouveaux clients. À titre d'exemple, depuis la mise en service du tramway à Montpellier, les restaurateurs ont vu leur nombre de couverts augmenter d'environ 18 % et les fonds de commerce se sont valorisés de 30 % en moyenne.

La période des travaux est effectivement difficile mais la maîtrise d'ouvrage a mis en place beaucoup d'actions en vue de minimiser ces difficultés : le chantier serait organisé dans le plus grand respect possible de tous les utilisateurs des boulevards des Maréchaux pendant les 3 ans et demi que dureraient les travaux du tramway. L'ensemble des usagers serait informé des évolutions du chantier au fur et à mesure de son avancement.

La gestion du chantier respecterait plusieurs principes :

- assurer la sécurité de tous en permanence ;
- limiter le temps des interventions ;
- maintenir la circulation dans les deux sens pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes ;
- assurer la continuité du service des bus de la Petite Ceinture.

Les impacts du chantier sur la vie locale seraient minimisés :

- le phasage des travaux tiendrait compte du contexte local afin de garantir les accès riverains, d'assurer les livraisons et d'enlever les poubelles pendant toute la durée du chantier ;
- les itinéraires et les arrêts de bus seraient autant que possible maintenus sur l'axe ; dans le cas contraire, les riverains seront informés en amont des itinéraires de déviation ;
- les feux et les carrefours seraient réorganisés en amont des travaux ;
- l'ensemble des personnes concernées serait consulté pour la réimplantation provisoire des marchés ;
- une signalétique spécifique serait mise en place afin de guider les piétons sur la voie publique, d'orienter les automobilistes, d'informer les clients des commerces... ;
- la protection des chantiers serait assurée en permanence ;
- les engins et les outils seraient conformes aux normes les plus récentes en matière d'émissions polluantes et de bruit ;
- les travaux nocturnes seraient interdits entre 21 h et 7 h, sauf travaux exceptionnels.

#### **B - Les associations craignent que le stationnement soit totalement supprimé**

L'aménagement du tramway pourrait conduire à une réduction du nombre de places de stationnement en surface. Pour pallier cette réduction, la création d'un parking pourrait être prévue dans le souterrain Exelmans, une fois fermé à la circulation.

De plus, le stationnement serait réorganisé conformément à la politique parisienne de stationnement qui vise à :

- faciliter le stationnement à faible coût pour les résidents ;
- encourager une réduction de l'usage de l'automobile par une politique tarifaire avantageuse dans les parkings publics pour les résidents ;
- dissuader le stationnement sur le lieu de travail et inciter à la réalisation de plans de déplacements d'entreprises ;
- permettre le stationnement de courte durée nécessaire à la vie économique, aux démarches et aux achats ;
- lutter contre le stationnement des voitures "ventouses" dans les quartiers périphériques de Paris par la transformation des dernières places gratuites en place de stationnement résidentiel ;
- faciliter l'arrêt pour livraison et autres services à domicile.

Il est précisé que le nombre de places de stationnement en surface varierait selon le choix d'implantation de la plate-forme de tramway.

Il est également indiqué que le parking de l'avenue de Versailles de 460 places serait préservé.

#### **C - Les associations craignent que les arbres soient supprimés**

L'étroitesse de l'avenue de Versailles pourrait nécessiter des coupes d'arbres. Mais de manière générale et selon le positionnement de la plate-forme qui serait retenu, on pourrait compter 15 à 60 % d'arbres en plus. Le projet de tramway s'accompagnerait en effet d'aménagements urbains et paysagers visant à améliorer le cadre de vie. Le renforcement de la trame végétale est l'un des objectifs poursuivis pour que les Maréchaux ne soient plus une annexe autoroutière du périphérique et forment un boulevard urbain. Mille arbres ont ainsi été plantés sur le premier tronçon du tramway T3, au sud des boulevards des Maréchaux, et les 2/3 de la plate forme ont été engazonnés (36 000 m<sup>2</sup> de gazon). Les alignements d'arbres existants seraient conservés. De nouveaux arbres de grande hauteur (15 à 30 m à l'âge adulte) seraient plantés dans la continuité des alignements existants. Les essences seraient diversifiées.

## 2] L'ITINÉRAIRE EMPRUNTANT LE BOULEVARD EXELMANS

### A - Le passage souterrain Exelmans

Il est proposé de fermer à la circulation automobile le souterrain Exelmans et d'y créer un parc de stationnement. En effet, avec les passages souterrains, les Maréchaux ont un statut quasi-autoroutier. Les tunnels créent une coupure urbaine et séparent les rives est et ouest des boulevards, tout en générant de la vitesse.

Cette mesure ne créerait pas d'engorgements car le report modal de l'automobile vers le tramway minimiserait la circulation. En effet, l'aménagement lié au tramway ferait des boulevards des Maréchaux un boulevard urbain accueillant un trafic de desserte, et non une "autoroute" annexe du périphérique, supportant un trafic de transit. Le choix du nombre de files (2x2 voies ou 2 voies + 1) et l'implantation de la plate-forme du tramway seraient décidés au regard d'études de trafic.

La circulation de transit se reporterait alors sur le boulevard périphérique, qui sur ce tracé offre deux fois quatre voies de circulation et une capacité de 80 000 voyageurs par jours en moyenne, et dont c'est la vocation. Une diminution de la circulation de 10 % du trafic sur les boulevards des Maréchaux correspond à un surcroît de circulation inférieur à 2 % sur le périphérique. La capacité d'absorption du périphérique fait que les voies de desserte parisiennes et de proche banlieue ne connaîtraient pas d'évolution sensible du trafic, le report se faisant également vers les transports collectifs.

Il n'est pas attendu de pression supplémentaire sur les voies de desserte parisiennes et de la proche banlieue, le report se faisant vers les transports collectifs (dont le tramway) et le périphérique. Les études de simulation montrent que les voies d'accès au périphérique qui relient Paris et les communes riveraines ne connaîtraient pas d'évolution significative de leur trafic : les voies peu empruntées resteraient fluides, les voies fortement encombrées le resteraient.

### B - Les arbres

Le terre-plein du boulevard ne serait pas détruit et les arbres n'y seraient donc pas supprimés.

### C - Demande de création d'une ligne de minibus

Les associations formulent le souhait de création d'une navette de quartier. Il convient de rappeler que dans le cadre de l'amélioration de la desserte de quartiers enclavés, présentant une topographie spécifique, et concernés par les dispositifs de politique de la Ville, la Ville de Paris développe depuis 2001, en relation avec le STIF, des services de desserte de proximité par mini-bus prénommés Traverses. Outre le fait que le secteur du 16<sup>ème</sup> arrondissement concerné par le projet d'extension du tramway ne correspond pas aux critères retenus pour ces Traverses, il faut noter que ces services utilisent des véhicules de 20 places, qui ne sont en rien comparables ou substituables au tramway (capacité de 300 places) en terme de service. Les Traverses offrent un service complémentaire au réseau de bus, tandis que le tramway vise à offrir un service plus capacitaire, plus rapide et plus fiable que le bus PC, la ligne la plus chargée de l'agglomération parisienne. Le coût de fonctionnement des lignes de type Traverses, qui transportent de l'ordre de 1 500 voyageurs par jour, est beaucoup plus élevé rapporté au nombre de voyageurs transportés qu'une ligne telle que le tramway des Maréchaux qui transportera 100 000 voyageurs par jour.

Enfin, le tracé proposé pour cette ligne de minibus desservirait le quartier « la Muette Boulainvilliers » (rue Mozart) jusqu'à la Maison de la Radio. Cette liaison apparaît totalement redondante avec la desserte du RER C.

Cela étant dit, les éventuelles améliorations nécessaires de l'offre de bus dans le quartier seront étudiées dans le cadre du travail en cours sur le Plan de Déplacements de Paris.