

EXTENSION DU TRAMWAY À PARIS



→ BILAN

ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT
DE LA COMMISSION NATIONALE
DU DÉBAT PUBLIC

Jun 2006





PARIS, le 12 JUIN 2006

LE PRÉSIDENT

→ DÉBAT PUBLIC

SUR LE PROJET D'EXTENSION DU TRAMWAY DES MARÉCHAUX (T3) A PARIS

BILAN ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Le débat public sur le projet d'extension du tramway des Maréchaux (T3) à Paris, qui s'est déroulé du 30 janvier au 15 mai 2006, présente deux caractéristiques : c'est le premier débat public qui concerne directement Paris (même si, on le verra, il n'intéresse pas que la capitale et a en fait une portée régionale) et cela a certainement eu des conséquences quant aux formes prises par la participation du public ; c'est d'autre part le premier débat public qui porte sur un projet de tramway. La Commission nationale du débat public, saisie en 2003 de deux projets de même nature (restructuration et extension du réseau de Marseille et troisième ligne de Montpellier) avait décidé, en raison de leurs enjeux, de leurs états d'avancement et des concertations qui avaient eu lieu antérieurement, qu'ils ne justifiaient pas l'organisation d'un débat public.

Pourquoi la CNDP en a-t-elle décidé autrement pour le projet de tramway parisien ? Pour deux séries de raisons.

- La première tient aux divers éléments qui lui donnent un caractère exceptionnel : le projet figurait dans le dossier de candidature de la ville de Paris à l'accueil des Jeux Olympiques de 2012 ; les enjeux prioritaires du projet, définis par référence au plan de déplacements urbains de l'Île-de-France, sont la réduction du trafic automobile et le développement des transports collectifs et ils présentent une importance particulière dans la région Île-de-France.
- La deuxième série de raisons tient à la nécessité d'assurer l'information et la consultation de la population : d'une part, le projet est présenté comme lié à de nombreuses opérations de requalification urbaine situées sur le territoire de la ville de Paris ou des communes voisines ; l'un et les autres auront donc des impacts importants sur la vie des habitants des quartiers traversés ; d'autre part, et sans parler de la première phase de réalisation du tramway en cours de travaux, le projet d'extension a certes donné lieu à une concertation en février 2003, mais c'était alors sur un projet de moindre ampleur (il n'allait que de la Porte d'Ivry à la Porte de Charenton) et la concertation n'avait associé qu'un nombre limité d'interlocuteurs ; le projet, par l'ampleur qu'il a prise et du fait de ses conséquences potentielles sur le cadre et les conditions de vie de la population, justifie que soient pleinement assurées l'information et la participation du public.



Le jour même où la Commission nationale du débat public décidait ainsi d'organiser un débat public et d'en confier l'animation à une Commission particulière (le 11 mai 2005), elle désignait le Président de cette Commission en la personne de Monsieur Hubert BLANC, qui a été le premier Président de la CNDP de 1997 à 2001 ; sur sa proposition, elle désignera ultérieurement les membres de la Commission particulière (CPDP) : Madame Elisabeth LEPOUTRE, Monsieur Paul BAYLAC-MARTRES, Monsieur Pierre-Louis DOUCET, Monsieur Daniel GRAS.

Cette Commission, composée de personnalités très différentes et d'expériences diversifiées, constitua une équipe très active et qui, on le verra, effectuera avant comme pendant le débat un excellent travail ; j'adresse à chacune et chacun tous mes remerciements pour la façon dont il s'est investi dans cette mission.

Dès sa désignation, la Commission, sans attendre de disposer de tous ses moyens de fonctionnement (son installation matérielle ne sera assurée en définitive que début octobre), commença à travailler de façon soutenue à la préparation du débat ; elle rencontra les grands interlocuteurs pour leur expliquer les règles et les objectifs du débat public – et elle diffusa très largement (5 000 exemplaires chacune) deux plaquettes sur « le débat public - mode d'emploi » et « les cahiers d'acteurs - mode d'emploi » ; elle travailla d'autre part de façon approfondie avec les services de la ville de Paris mais aussi avec le STIF et la RATP pour l'élaboration du dossier du débat destiné à l'information du public.

En effet le dossier de débat est de la responsabilité du maître d'ouvrage, mais il doit tenir compte des recommandations que la Commission nationale ou la Commission particulière peuvent lui adresser pour qu'il réponde parfaitement aux exigences du débat public ; cela a des conséquences quant à la forme et quant au fond :

- il ne s'agit pas d'un document technico-administratif mais d'un document lisible et compréhensible par tous les publics,
- ce n'est pas un document de communication, moins encore de promotion du projet, mais un document de présentation aussi objective que possible du projet,
- il doit, tout en restant d'un volume raisonnable, être complet et présenter non seulement le projet, ses caractéristiques et ses impacts, mais aussi ses justifications, et ses enjeux ; en l'occurrence, il était nécessaire par exemple que le dossier ne présente pas seulement le dossier vu sous l'angle parisien mais expose bien ses enjeux régionaux.

Le travail ainsi effectué pendant quelques mois permit à Monsieur Hubert BLANC le 7 décembre de présenter le projet de dossier de débat à la CNDP qui le considéra, selon sa formule habituelle, comme « suffisamment complet » pour permettre l'ouverture du débat public.

Une question qui aurait pu constituer une difficulté avait été réglée entre temps : le dossier soumis initialement à la CNDP prévoyait deux extensions du tramway des Maréchaux sud : l'une vers l'ouest, du Pont du Garigliano à la Porte d'Auteuil, et l'autre vers l'est et le nord, de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle. Or le 22 juillet 2005, le Président du Conseil régional d'Île-de-France et le maire de Paris m'informaient que la décision du Comité International Olympique, en ne retenant pas la candidature de Paris pour les Jeux Olympiques de 2012, avait modifié substantiellement le contexte et que l'extension à l'ouest, ne présentant plus aucun caractère prioritaire, se voyait reportée à un terme non défini ; ils ajoutaient que le Conseil d'administration du STIF aurait à officialiser ce nouveau périmètre (puisque c'est le STIF qui est l'autorité organisatrice des transports et que la ville de Paris avait saisi la CNDP sur mandat de celui-ci).



Mais les difficultés de mise en place du nouveau STIF ne permirent pas que cette décision soit prise ; or, il n'était pas possible de soumettre au débat public un projet différent de celui qui avait fait l'objet de la décision initiale de la CNDP.

En définitive, le dossier proposé par la ville de Paris présentait le projet dans sa configuration initiale, avec les deux extensions, mais en précisant que l'extension vers l'ouest n'était pas programmée, ce qui levait toute difficulté.

La CNDP approuva, à ses séances des 7 décembre 2005 et 4 janvier 2006, le calendrier et les modalités d'organisation du débat tels que Monsieur Hubert BLANC les lui avait proposés : le débat public dure trois mois et demi, du 30 janvier au 15 mai ; il comporte la gamme habituelle des moyens d'information et d'expression.

Outre les plaquettes déjà signalées, le dossier du débat avait été tiré à 8 000 exemplaires, adressé initialement aux institutionnels et acteurs déjà identifiés, puis ensuite aux particuliers sur demande de leur part ; sa synthèse en 4 pages a été diffusée à 100 000 exemplaires ; le journal du débat a connu trois numéros, tirés à 70 000 exemplaires chacun ; enfin les cahiers d'acteurs, à la fois moyens d'expression pour les acteurs économiques ou les associations qui y ont recours et éléments d'information du public sur les positions des acteurs autre que le maître d'ouvrage, ont été tirés au total à 720 000 exemplaires (précisons qu'il y a eu 14 cahiers d'acteurs mais que le dernier est parvenu trop tard pour être imprimé et a seulement été publié sur le site Internet).

Le Président de la CPDP a affirmé à plusieurs reprises son souci de maintenir le coût du débat public à un niveau raisonnable et donc de ne pas viser une diffusion massive ; on le voit, c'est cependant plus d'un million de documents qui ont été mis à la disposition du public. En outre des « points-info » ont été mis en place dans les mairies et on a fait circuler une exposition itinérante. Il faut ajouter que la presse de la région parisienne s'est intéressée au sujet et a contribué à l'information du public.

Treize réunions publiques ont été tenues : outre les réunions d'ouverture au début et de synthèse à la fin, cinq réunions thématiques et cinq réunions de proximité, toutes réparties entre divers arrondissements de Paris et quelques communes voisines ; il faut y ajouter la « réunion-atelier », initiative heureuse décidée par la CPDP en cours de débat, qui a permis aux organismes ayant élaboré un cahier d'acteur de le présenter et de dialoguer entre eux ; cette formule qui a été appréciée par les participants s'est révélée très intéressante car elle a permis d'aller plus au fond des choses qu'une réunion traditionnelle, nécessairement plus morcelée ; en outre, la CPDP avait invité deux experts (un expert ferroviaire et un architecte urbaniste) qui, par leurs commentaires ou leurs questions complémentaires ont contribué à la relance du débat, à l'approfondissement des sujets et donc à l'intérêt de la réunion.

Il faut enfin signaler que la CPDP a participé à une réunion des maires de la Seine-Saint-Denis.

Après la réunion d'ouverture qui avait rassemblé 400 personnes, on a vu l'assistance aux réunions publiques baisser de façon préoccupante : 150 personnes à la deuxième réunion et une soixantaine seulement à la troisième. La CPDP s'est interrogée sur les raisons de ce phénomène : il n'est certainement pas simple de faire comprendre que l'on débat d'un projet de tramway au moment même où se déroulent les travaux de la première tranche de ce même tramway ; d'autre part, la campagne menée en même temps par la mairie sur le plan de déplacements urbains de la ville de Paris a certainement suscité incompréhension ou interrogations chez un bon nombre de Parisiens.



Quoiqu'il en soit, la CPDP a décidé de réagir par un effort supplémentaire d'annonce préalable des réunions : mise en boîtes à lettres et distribution de tracts dans les lieux publics dans les quartiers concernés les jours précédents les réunions. Cela a eu un effet et les réunions suivantes ont rassemblé le plus souvent entre 100 et 180 personnes, mais sans que l'on atteigne, on le voit, des chiffres considérables et au total les réunions publiques ont réuni environ 1 800 personnes, ce qui confirmerait une impression déjà enregistrée dans d'autres débats publics : la difficulté de faire déplacer le public dans les grandes agglomérations.

En revanche les autres formes de participation au débat public ont été comparativement plus actives : il y a eu 27 contributions détaillées (en plus des 14 qui ont donné lieu à la mise en forme d'un cahier d'acteur), presque 200 avis, plus de 400 questions adressées par différentes voies et environ 25 000 connexions au site Internet, ce qui fait au total une participation significative et, on le verra plus loin, très substantielle quant au fond.

Mais indiquons auparavant que le public présent a été très diversifié : des habitants des quartiers concernés, en général plus nombreux dans les communes périphériques que dans les arrondissements parisiens, des acteurs économiques notamment la Chambre de commerce et d'industrie de Paris et le Syndicat des taxis parisiens, des associations d'usagers et de quartiers, nombreuses et défendant activement leurs positions, enfin les élus. Parmi ces derniers, il faut distinguer ; les uns étaient là en tant que porteurs du projet : le maire de Paris a été présent à la réunion d'ouverture, l'adjoint chargé des transports et de la circulation à la plupart des séances ; leurs collaborateurs et les services de la ville ont toujours été présents et ont participé activement aux réunions, par la présentation du projet ou par leurs réponses aux questions posées ; de même les services de la RATP et du STIF ont été, comme c'était indispensable, très présents. Le fait que son conseil d'administration n'ait pas pu encore être installé explique que le STIF n'ait jamais été représenté par un élu, mais cela n'en rend que plus regrettable le fait que le Conseil régional ait été si peu présent. De nombreux autres élus ont participé en tant qu'ils étaient géographiquement concernés, avec là aussi un intérêt particulièrement marqué de la part des élus des départements voisins.

Les débats publics ont présenté des situations très diverses en ce qui concerne la présence des élus : dans certains cas, appréhension ou désintérêt, les élus étaient quasiment absents – et le public leur reprochait de ne pas porter attention aux préoccupations de la population ; dans d'autres cas, les élus étaient nombreux à vouloir faire connaître leurs positions et la population ou, plus encore, les associations leur reprochaient de monopoliser le débat ou de le détourner à leur profit. Dans le cas présent, un certain équilibre a été trouvé montrant que démocratie participative et démocratie représentative ne doivent pas être opposées mais sont deux aspects, deux temps, complémentaires de notre système démocratique.

Sur le fond, quel a été le contenu de ce débat public ?

1) Un certain nombre d'interventions ont porté sur le débat lui-même, sur le fait qu'il ait lieu.

Quelques rares voix ont ironisé en disant que le tramway était déjà décidé, que les travaux étaient en cours et donc que le débat public arrivait trop tard. À ceux-là il faut rappeler que le principe de la première phase du tramway des Maréchaux sud avait été décidé avant que le vote de la loi du 22 février 2002 ne rende la CNDP compétente.

En revanche d'autres intervenants se sont félicités que, cette fois, le projet soit soumis au débat public et la ville elle-même a souligné l'utilité du débat public à deux points de vue : d'une part celui-ci serait mené sous l'autorité d'un tiers, la CNDP, et la ville ne pourrait pas être soupçonnée d'être à la fois juge et partie ; d'autre part, elle en attendait des réponses à un certain nombre de questions qui restaient ouvertes.



2) Le débat a été très complet et très ouvert. Il a porté sur le projet lui-même dans toutes ses composantes, mais aussi et d'abord sur sa nécessité et sur l'opportunité de la solution retenue. Il a porté sur ses liens avec les opérations de requalification urbaine envisagées ; quelques-unes, en général des personnes opposées au projet, affirment que l'on pouvait parfaitement procéder à des aménagements, en effet nécessaires, sans réaliser en même temps le tramway ; mais la plupart se déclarant persuadés que la venue du tramway était non seulement l'occasion de procéder à ces aménagements, mais un facteur important en lui-même de requalification des quartiers intéressés. Il a porté sur les enjeux, l'accord étant général pour considérer qu'il fallait raisonner au-delà du seul cadre parisien, prendre en compte les échanges Paris-banlieue ou de banlieue à banlieue et donc avoir une vision globale et bien appréhender le problème des transports à l'échelon de l'agglomération.

3) Une part importante des interventions a porté jusqu'à la fin du débat sur l'opportunité du projet. Plusieurs associations, qui s'étaient déjà exprimées lors de phases antérieures, et quelques particuliers contestent l'opportunité du projet, pour des raisons et avec des arguments qui peuvent être très différents.

Pour les uns, il ne répond pas à ce qui constitue la seule priorité : améliorer les relations entre banlieues ; il faudrait un autre moyen de transport, de type métro, et un tracé plus éloigné du centre – et l'on a entendu plusieurs fois faire référence au projet de métro « Orbital ».

Pour d'autres, qui admettent que le tracé envisagé lui permettrait de jouer ce rôle de rocade régionale, il est en revanche disqualifié par sa vitesse insuffisante.

Pour d'autres encore, il suffirait de renforcer les bus de la petite ceinture, qui selon eux, ne sont pas saturés, ou qui ne le sont que pendant une petite partie de la journée ; la réalisation du tramway constitue une dépense inutile, totalement disproportionnée avec l'amélioration attendue.

Je rattache à cette partie certaines critiques qui semblent ne porter que sur le tracé mais qui sont en fait plus fondamentales : il s'agit de toutes celles qui plaident pour l'utilisation de la Petite Ceinture ferroviaire ; elles s'étaient, on le sait, fortement exprimées lors de la concertation portant sur la première tranche et ont repris avec la même conviction. Il y a en fait deux positions différentes.

- Les uns plaident pour une solution alternative : le fuseau et l'infrastructure de la Petite Ceinture Ferroviaire sont disponibles, c'est là qu'il faut passer, ce sera à la fois moins coûteux et moins perturbant, ce serait en même temps plus performant car le mode utilisé serait non un tramway mais un tram-train qui aurait une capacité et une vitesse supérieures.

À cela, les porteurs du projet répondent que la Petite Ceinture est moins accessible (parties en viaduc, en tranchée ou en souterrain), que son état actuel nécessiterait des travaux de remise en état très coûteux (référence au réaménagement de la partie ouest pour y faire passer le RER C), que les correspondances avec les autres modes de transport collectifs seraient moins bien assurées que sur les Boulevards, que l'on ne répondrait pas aux besoins de liaisons avec les communes riveraines, qu'en définitive il s'agirait d'une solution ayant des caractéristiques et des objectifs différents de ceux qui sont visés. Il a été ajouté aussi que la ligne n'était sans doute pas totalement disponible car RFF aurait d'autres projets, mais RFF n'a malheureusement pas été présent pour répondre à cette question.

- D'autres présentent l'utilisation de la petite ceinture ferroviaire comme une solution complémentaire, en ne contestant pas l'intérêt du tramway des Maréchaux mais – et dans ce cas l'appréciation d'opportunité porte sur l'ordre des opérations – en plaçant en priorité la réutilisation prioritaire de la petite ceinture qui

pourrait ainsi irriguer des quartiers de Paris actuellement mal desservis. Dans cette optique, ils demandent que, en attendant, aucune mesure de réutilisation ou d'aliénation ne vienne limiter la disponibilité de la ligne.

L'ardeur, parfois la passion, des tenants de la Petite Ceinture ont fait craindre que cette question écrase totalement le débat ; il n'en a rien été : ils ont certes pu largement s'exprimer, il a été répondu de façon détaillée à leurs arguments – et il était sain qu'il en soit ainsi – mais tous les autres sujets ont pu également être abordés et discutés comme il convenait.

4) Les autres intervenants ont, soit exprimé leur adhésion à la solution du tramway, soit bien souvent considéré de façon plus ou moins explicite qu'elle était acquise, et se sont attachés aux conditions de réalisation avec le souci unanimement partagé que le tramway prenne sa place dans une politique régionale qui améliore la qualité des transports collectifs dans l'agglomération et assure leur développement. À cet égard, le maître d'ouvrage a eu l'occasion de rappeler qu'il y avait de nombreux autres projets en cours dans le cadre du schéma directeur régional des transports en Île-de-France.

La condition fondamentale, c'est que le tramway ne constitue pas une nouvelle barrière entre Paris et la banlieue mais qu'il favorise au contraire les liaisons entre elles. Les études réalisées montrent que 60 % des utilisateurs auraient pour origine ou pour destination la banlieue, mais ce n'est qu'un élément de réponse et c'est par l'attention aux modalités de réalisation ou d'accompagnement que l'objectif pourra être atteint.

La première, et sans doute la principale, c'est le nombre et la qualité des interconnexions : avec le RER, avec le métro, avec les autobus ; il faut que l'usager puisse passer de l'un à l'autre le plus facilement et le plus rapidement possible.

Une mesure tarifaire favorable a eu de nombreux défenseurs : celle du titre de transport valable pendant un temps donné (une heure et demie par exemple) pour tout moyen de transport et permettant donc les correspondances dans des conditions financièrement non pénalisantes. La ville de Paris fait savoir qu'elle a demandé au STIF d'étudier cette suggestion.

Le problème des parkings-relais a aussi souvent été évoqué, certains plaidant pour leur création aux portes de Paris ; mais il a été souligné que l'usager ayant déjà fait un certain trajet et arrivé à ce point aurait sans doute tendance à achever son parcours en voiture et donc que la meilleure réponse réside dans des parkings situés dans les communes de la périphérie à proximité des gares de RER ou de la SNCF.

○ En ce qui concerne les extensions envisagées, les réactions enregistrées sont très différentes.

- L'extension à l'est et au nord suscite un intérêt incontestable, sans doute plus vif encore de la part des communes limitrophes et le fait le plus notable est la demande qui s'est exprimée très fortement de voir prolongé au-delà de la Porte de la Chapelle, jusqu'à la Porte de Clichy (pour desservir les Puces de Saint-Ouen et les zones d'activité de la Plaine Saint-Denis) et même jusqu'à la Porte d'Asnières pour combler une lacune dans les réseaux de transport. Certains ont évoqué également la nécessité d'envisager un jour le bouclage complet de Paris pour assurer l'efficacité maximale du système.
- L'extension vers la Porte d'Auteuil suscite des réactions plus diverses. Bien que le projet soit désormais présenté par le maître d'ouvrage comme n'étant pas susceptible d'être réalisé à brève échéance, la plupart de ceux qui s'expriment tiennent à affirmer leur opposition au projet qui est présenté comme ne répondant pas à un besoin ressenti, le quartier étant bien desservi en bus et métro, comme d'un coût excessif, comme destructeur de places de stationnement ; en outre il causerait de graves torts aux commerçants pendant la phase des travaux ; d'ailleurs une association remet une pétition comptant plus de 4 000 signatures.



Cependant, le responsable d'une association locale souligne l'intérêt que présenterait le tramway dès lors que l'on ne considère pas le 16^e arrondissement comme un milieu clos, un autre décrit l'intérêt qu'aurait le tramway pour les habitants des communes voisines (Boulogne-Billancourt, Meudon et Issy-les-Moulineaux) et, ici aussi, on entend plaider pour un prolongement vers la Défense et même pour un bouclage complet de Paris.

- Les variantes proposées dans le dossier du maître d'ouvrage ont suscité plus ou moins de réactions.
- Pour les variantes situées à hauteur de Pantin, celle qui comporte un détour à l'intérieur de la ville de Pantin aurait la faveur de cette ville pour des raisons évidentes, mais aussi du Conseil général de Seine-Saint-Denis et du Conseil Régional ; il est vrai que ce détour en banlieue serait une preuve que le tramway n'est pas seulement parisien et aurait un caractère symbolique. Mais d'autres préfèrent la continuité sur les boulevards des Maréchaux pour des raisons de simplicité et de rapidité. La ville de Paris souligne que, si l'on prend en compte l'ensemble des critères, aucune solution ne s'impose. Il faudra donc que des études complémentaires viennent fournir des arguments au choix qui sera fait en définitive.
- pour l'extension ouest, il y a deux options dans le dossier du débat : une par l'avenue de Versailles, la Porte de Saint-Cloud et le boulevard Murat, l'autre par le boulevard Exelmans.

La première ne suscite que des critiques (difficultés techniques, gêne pour le marché de l'avenue de Versailles) ; la seconde est présentée comme préférable par quelques voix aussitôt contestées par tous ceux qui ne veulent de tramway en aucun cas.

- En ce qui concerne les caractéristiques des aménagements, deux points ont fait l'objet de nombreuses demandes : l'accessibilité, le nombre de stations.
- Sur le premier point, les représentants du maître d'ouvrage ont souligné que le tramway moderne, en site propre, était le plus accessible des modes de transport, mais la demande qui s'est exprimée, notamment lors de la réunion thématique prévue judicieusement par la CPDP sur « mobilité réduite et déplacements, » est que, d'une part, tous les aspects de l'accessibilité soient pris en compte pour le tramway lui-même (accès aux quais, accès à l'information dans les stations et dans le tramway...) et d'autre part, que l'on parvienne à une accessibilité totale, c'est-à-dire garantie aussi pour les autres modes de transport interconnectés au tramway, ce qui ne serait que l'application de la loi, mais qui constituerait un progrès considérable par rapport à la situation actuelle.
- Une très nette majorité de ceux qui abordent la question critiquent la forte diminution du nombre de stations (de 25 à 40%) par rapport à l'actuel bus de petite ceinture. Ceux qui plaident pour une vitesse commerciale plus élevée que celle prévue (20 km/h) afin que l'avantage sur les autobus soit plus nette sont minoritaires et, pour le plus grand nombre, une maille plus fine (assurant le plus fort taux possible d'interconnexion avec les autres modes et la meilleure irrigation des quartiers desservis) et une plus grande régularité sont préférables à une vitesse plus élevée.

5) Les impacts et les conséquences du tramway.

- Pendant le chantier : nombre de participants demandent que l'on soit attentif à limiter les conséquences défavorables de la période de travaux pour les riverains, pour la circulation automobile et pour les commerçants, en s'inspirant notamment des leçons que l'on a pu tirer de l'actuelle phase de travaux sur les « Maréchaux sud » ; pour les commerçants en particulier, on demande une bonne information préalable et une concertation continue, la mise en place d'un système permettant les livraisons, enfin un dispositif d'indemnisation de l'inévitable baisse d'activité.



- Après la mise en service : l'attribution au tramway d'un site propre pose le problème de la réservation d'une part d'espace public aux autres modes de déplacement ; le choix entre les différentes options quant à la position réservée au tramway (axiale, latérale ou bilatérale) a été peu traité et en tout cas aucune préférence ne se dégage. En revanche chaque autre catégorie (les piétons, les vélos, les taxis et autres véhicules prioritaires, les voitures particulières) a pu faire valoir ses attentes ou ses revendications. Une préoccupation s'est souvent exprimée : la priorité accordée aux tramways à chaque carrefour ne risque-t-elle de provoquer de forts ralentissements aux entrées et sorties de Paris et d'avoir ainsi un effet de coupure contraire aux objectifs affichés ?

6) Le coût et le financement.

Si l'on écarte les critiques formulées par ceux qui se sont déclarés opposés au tramway et qui, logiques avec eux-mêmes, considèrent le projet comme trop coûteux, ces questions ont finalement tenu une place moindre que dans d'autres débats publics.

Plus que sur le coût lui-même, c'est sur le mode de financement (et donc implicitement sur la conséquence pour le contribuable local) qu'elles ont porté ; le maître d'ouvrage a rappelé que la répartition prévue était de 70 % pour la ville, 30 % pour la région, en souhaitant que l'État apporte sa contribution, en suggérant que la région pourrait faire un effort supplémentaire et en indiquant que le département de la Seine-Saint-Denis et la ville de Pantin n'excluraient pas de cofinancer l'opération.



On le voit, l'éventail des aspects débattus a été très large et le débat s'est déroulé dans un climat animé et positif, chacun des participants au débat – intervenants ou représentants des porteurs de projet – jouant le jeu d'un dialogue attentif et ouvert.

La prochaine étape sera celle où seront rendus publics le compte-rendu dressé par le Président de la Commission particulière et le présent bilan ; c'est ce que nous ferons conjointement avec Monsieur Hubert BLANC à l'occasion d'une conférence de presse que nous avons prévu de tenir le jeudi 22 juin, c'est-à-dire bien avant l'expiration du délai de deux mois après la fin du débat que nous accorde la loi.

Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois – c'est-à-dire au maximum jusqu'au 22 septembre – pour rendre publique sa décision sur la suite qu'il entend donner à son projet ; la meilleure façon pour lui de répondre à un débat dont il a in fine salué la qualité sera de motiver de façon précise les divers éléments de sa décision et de le faire par référence au contenu du débat.



Yves MANSILLON

EXTENSION DU TRAMWAY À PARIS



Commission nationale du débat public

6, rue du Général Camou - 75007 Paris

Tél. 01 42 19 20 26

Site : www.debatpublic.fr

