

## EXTENSION DU TRAMWAY T3 A PARIS

REUNION DE PROXIMITE DU 4 AVRIL 2006 A LA MAIRIE DE PANTIN  
SECTEUR PORTE DES LILAS – PORTE DE LA VILLETTE

Ont participé au débat public :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Hubert BLANC, Président  
M. Pierre-Louis DOUCET, Mme Élisabeth LEPOUTRE.

MAITRES D'OUVRAGE :

**Mairie de Paris :**

- ⇒ M. Denis BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION
- ⇒ M. Daniel LAGUET, DIRECTEUR DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS

**Conseil Régional Île-de-France :**

- ⇒ M. Serge MERY, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE, CHARGE DES TRANSPORTS

**STIF :**

- ⇒ M. Laurent FOURTUNE, DIRECTEUR DES PROJETS INVESTISSEMENTS,

**RATP :**

- ⇒ M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS

INTERVENTIONS DU PUBLIC :

M. Bertrand KERN, Maire de Pantin ; M. Rémy GUERRIER, Pantinois ; M. Denis SEGAL-SAUREL, Vice-Président du Conseil Général de la Seine-St-Denis ; M. Roger MADEC, Sénateur-Maire du XIXème arrondissement ; M. Claude BARTOLONE, Député de Seine-St-Denis ; M. Gérard DABIN, Maire-adjoint Pantin, délégué au transport ; Mme Aline ARCHIMBAUD, Maire-adjointe Pantin ; M. Jacques GAUTHIER, Association Petite Ceinture – Grand Paris ; M. Laurent SAINCET, Conseiller de Quartier ; Mme Ginette RAYNAUD, Pantinoise ; M. Valentin TEIXEIRAS, Argenteuil ; M. CASTAGNIER, Porte de la Villette ; M. André BONNIN ; M. GALLEBOIS, Conseil de quartier XIXème arrondissement ; M. LOUIS-BAUDOIN DECAIX, GRANDS MOULINS DE PANTIN ; M. ALAIN PERIES, Maire adjoint Pantin, prévention sécurité et intercommunalité ; MME JISCA MERIEN ; M. VIAL, LE PRE-ST-GERVAIS ; M. FRANÇOIS BIRBES, PANTINOIS ; MME MARTINE VITOUX-LEGRAND, PANTINOISE ; M. VLADIMIR MATUZSIK, PANTINOIS ;

***La séance est ouverte à 19 H 15 sous la Présidence de Monsieur Hubert BLANC,  
Président de la Commission Particulière du Débat Public.***

**M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Mesdames et Messieurs je suis heureux de vous accueillir pour cette réunion en espérant que le caractère agréable et convivial de cette salle ne sera pas trop gêné par le fait que vous êtes nombreux, mais on essaiera de faire les choses relativement vite et bien pour que cette réunion soit utile.

C'est donc la neuvième réunion publique dans le cadre du Débat Public sur l'extension du Tramway à Paris, et je vous remercie d'être venus malgré des concurrences, dont je sais qu'elles vont devenir de plus en plus redoutables.

Je remercie également M. le Maire de Pantin, qui a mis cette salle à la disposition de la Commission et je remercie M. les Élus, M. le Député qui sont présents et nous allons jouer le jeu du Débat Public.

Généralement, je rappelle quelle est la règle du Débat Public, mais comme nous voulons aller vite, être efficaces, je serai beaucoup plus rapide qu'à l'accoutumée.

Nous sommes là pour une réunion dite de proximité au cours de laquelle nous examinerons en priorité les problèmes que pose l'arrivée d'un grand équipement dans le secteur de Pantin, du XIXème arrondissement, du Pré-Saint-Gervais, des Lilas, d'Aubervilliers, les problèmes qu'il y a sur le terrain, mais il va de soi que rien n'empêche non plus de poser des questions ou de faire des observations sur l'ensemble de l'équipement Tramway, sur son opportunité, sur les solutions qui ont été choisies.

Je vous signale également que si vous voulez poser des questions, vous avez la possibilité de remplir des fiches qui ont le grand avantage de permettre de grouper des questions et d'avoir un débat un petit peu mieux organisé, mais il va de soi qu'une fois que nous avons épuisé les questions écrites, chacun pourra prendre la parole tout à fait librement.

Je ne parlerai pas du Débat Public, c'est une Commission indépendante qui organise l'échange entre la population au sens le plus large du terme et le Maître d'ouvrage, c'est une forme de démocratie participative qui existe maintenant depuis dix ans en France et qui marche bien.

Je voulais donner deux informations pour ceux que cela intéresse sur l'évolution du Débat Public. Parmi les documents que vous avez à votre disposition, vous avez le dossier du Maître d'ouvrage et vous avez également des cahiers d'acteurs, c'est-à-dire tout organisme, toute association qui veut donner son point de vue peut le faire à travers cette formule.

Nous avons actuellement sept cahiers d'acteurs en distribution, nous en aurons bientôt six de plus, parmi lesquels ceux de la Chambre de Commerce de Paris, du Cercle Ouest Parisien d'Études Ferroviaires, de l'association Orbital et de l'association Vélo XV et VII.

Autre indication, nous avons modifié la forme d'une de nos réunions, nous avons prévu une table ronde sur des expériences de Tramway en France et à l'étranger. Il avait paru intéressant à la Commission de comparer ce qui est proposé à Paris avec ce qui peut être réalisé dans d'autres villes, Montpellier, Bordeaux etc., mais on a fait valoir à la Commission, et celle-ci s'est réunie et a estimé que l'objection était valable, que les exemples des autres villes et des autres pays n'étaient peut-être pas tout à fait pertinents et ne correspondaient pas aux problèmes de Paris.

Nous avons donc transformé cette réunion, qui aura bien lieu toujours le 26 avril dans une des salles de la Cité des Sciences, en un approfondissement du dossier sur un certain nombre de points essentiels. En effet, nous avons pensé que les sujets traités dans les cahiers d'acteurs méritaient un exposé, et que ceux qui ont réfléchi sur le sujet, qui ont des propositions à faire, puissent venir les exposer en face d'experts.

Nous allons donc faire une réunion dite "réunion atelier" qui va aller beaucoup plus au fond des choses, qui va choisir quatre ou cinq sujets majeurs et qui va les approfondir. J'ai écrit cet après-midi, au nom de la Commission, à tous les responsables des cahiers d'acteurs pour leur dire qu'ils auront au cours de cette séance la possibilité de s'exprimer plus complètement qu'ils ne le font quelquefois au cours de ces réunions où nous sommes obligés d'aller vite.

La réunion de ce soir va se dérouler selon l'habitude, c'est le Maître d'ouvrage, aujourd'hui représenté par Monsieur BAUPIN, Maire-Adjoint de Paris, par Monsieur MERY, Vice-Président du Conseil Régional, par Monsieur SANCHO DE COULHAC représentant de la RATP et de deux représentants du STIF qui sont dans la salle.

C'était donc le Maître d'ouvrage, au sens de la loi, nous, nous sommes la Commission et vous, vous êtes ceux qui parlez.

Le maître d'ouvrage s'exprimera donc dans un premier temps et nous lui demanderons de se fixer sur ce qui se passe dans ce secteur, ensuite, la parole vous sera donnée.

Messieurs les Maires des communes directement concernées ont évidemment la parole quand ils le souhaitent et peuvent faire leurs observations ou poser leurs questions à tout moment.

**M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :**

Merci M. le préfet, merci M. le Maire de nous accueillir ici, en Mairie de Pantin pour ce débat sur l'extension du Tramway des Maréchaux à l'Est.

Je vous remercie pour toutes ces réunions que nous organisons ensemble depuis plusieurs mois. Il est important que, pour cette extension, nous ayons pu bénéficier de ce dont nous n'avions pas bénéficié pour le Tramway au Sud de Paris, c'est-à-dire un Débat Public organisé par une instance indépendante, qui est la Commission Particulière du Débat Public et sa commission particulière présidée par le préfet Blanc.

C'est important parce que cela nous permet d'évoquer beaucoup de questions et notamment les relations entre le territoire parisien et les territoires limitrophes, ce qui avait été peu évoqué dans la concertation sur le Tramway Sud.

Et donc, grande innovation, des réunions se tiennent dans des communes limitrophes de

Paris, et nous en sommes très heureux. La proximité est maintenant une réalité, cela n'a pas toujours été le cas dans l'histoire des relations entre Paris et ses voisins mais maintenant, nous travaillons régulièrement ensemble.

C'est encore plus emblématique ce soir, car la Ville de Paris a souhaité qu'à partir du moment où dans les études préliminaires sur cette extension de Tramway, des hypothèses étaient soulevées par les urbanistes qui avaient travaillé sur le sujet, des trajets alternatifs possibles, l'un sur les Maréchaux, un autre en limite intercommunale entre Paris et Pantin, voire un troisième trajet qui passerait à proximité de la mairie de Pantin, nous avons souhaité que ces trajets soient soumis au débat et que le Débat Public porte aussi sur ces différentes hypothèses.

On nous dit parfois dans les réunions de concertation que tout est déjà décidé, « vous ne nous consultez que sur des détails » : ce n'est pas le cas parce que beaucoup de choses restent encore à décider, mais c'est encore moins le cas aujourd'hui car il y a différentes hypothèses et que parmi celles-ci, la Ville de Paris n'a pas de préférence, nous sommes à l'écoute du débat, nous voulons voir l'ensemble des critères qui vont pouvoir être présentés sur les différentes hypothèses.

La Ville de Paris ne choisira pas seule, le choix sera effectué au sein du STIF, avec le Conseil Régional et les autres départements concernés.

La réunion de ce soir est très importante puisque elle va nous permettre d'entendre les remarques, les avis, les opinions sur les problématiques autour de ces différents trajets.

Monsieur LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements, va maintenant vous faire une présentation plus complète de ces différentes hypothèses.

**M. DANIEL LAGUET, DIRECTEUR DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS, MAIRIE DE PARIS :**

Merci Monsieur le Maire, merci Monsieur le Président, bonsoir Mesdames et Messieurs.

Je vous rappelle brièvement les objectifs du projet d'extension du Tramway T3.

En matière de transport, trois objectifs :

- Une desserte performante.
- Un maillage.
- Un transport collectif et une accessibilité aux personnes les plus fragiles.

En matière de requalification urbaine, deux objectifs :

- Réaménager un paysage urbain et la répartition de l'espace.
- Améliorer la qualité de vie des riverains et des usagers.

Pour réaliser ces études, nous nous sommes appuyés sur trois équipes composées chacune d'architectes urbanistes, de paysagistes et de bureaux d'études et ils ont fait des propositions que nous vous exposerons ce soir, suivant des variantes de tracés, un emplacement et un nombre de stations, l'insertion de Tramway sur la voirie et l'implantation d'un nouvel atelier garage. Nous ne détaillerons pas le projet dans son ensemble mais simplement la portion qui nous concerne ici ce soir.

Je rappelle qu'aucune de ces options n'est arrêtée.

Le trajet dans son ensemble du Tramway va de la porte d'Auteuil jusqu'à la Porte de la Chapelle. Pour la fin 2006 sera achevée la partie Sud de 7,9 km, 17 stations, qui concerne trois arrondissements, sept communes.

Le tracé prévisionnel comprend 14 km à l'Est et 2 km à l'Ouest, 7 arrondissements sont desservis, 5 à l'Est, 2 à l'Ouest, 12 communes limitrophes sont concernées ainsi que 3 départements.

300 000 voyageurs seront attendus chaque jour, 130 000 emplois seront directement concernés.

Pour mémoire deux variantes de tracés prévues à l'Ouest, l'une passant par le boulevard Exelmans, l'autre par la Porte de Saint-Cloud et le boulevard Murat.

Suivant les options qui seront retenues, le tracé Est comprendra de 22 à 27 stations, le temps de parcours entre la porte d'Ivry et la Porte de la Chapelle varierait de 40 à 45 minutes en fonction du nombre de stations.

Le Tramway peut se présenter sur la voirie suivant trois séquences :

- Une séquence dite axiale, le Tramway est au milieu de la voirie et les voies de circulation dans un sens et dans l'autre sont de part et d'autre.
- Il peut être bilatéral, chaque voie passe le long d'un trottoir.
- Le Tramway latéral, les deux voies sont reportées sur l'un des côtés ou sur l'une des façades.

Le tronçon qui nous concerne aujourd'hui va de la Porte des Lilas à la Porte de La Villette. Il concerne en particulier le XIXème arrondissement qui comprend 186 000 habitants et qui représente environ 6,5 % des entreprises parisiennes.

Il touche également la Porte des Lilas et le XXème arrondissement qui comprend 183 000 habitants avec 3,5 % des entreprises parisiennes.

Il touche enfin les quatre communes limitrophes de la Seine-Saint-Denis, Les Lilas, 20 500 habitants et une très forte densité urbaine (16 000 habitants par km<sup>2</sup>), Le Pré-St-Gervais avec 16 500 habitants, Pantin 50 000 habitants et Aubervilliers plus de 63 000 habitants.

Ces quatre villes aux portes de Paris sont en pleine expansion économique et démographique. Il existe également une communauté d'agglomérations qui regroupe Les Lilas, Le Pré-St-Gervais, Romainville et Bagnolet.

Le tracé principal se trouve sur les quatre boulevards dits des Maréchaux.

- Boulevard Sérurier, de la Porte des Lilas jusqu'à la Porte du Pré-St-Gervais.
- Boulevard d'Algérie jusqu'à la Porte Brunet.
- Boulevard d'Indochine passe par la porte Chaumont et la Porte de Pantin.

- Boulevard Sérurier sur une toute petite partie après la Porte de Pantin.
- Boulevard MacDonald pour arriver à la Porte de La Villette.

Ce trajet fait environ 2 km pour le secteur de base.

Je souhaite pour la présentation séparer ce tracé en deux parties, un premier tronçon que j'appellerai tronçon 1 ou tronçon commun pour lequel il n'y a pas de variantes partira de la Porte des Lilas jusqu'à la Porte de Pantin, le tronçon 2 qui ira de la Porte de Pantin à la Porte de La Villette et pour lequel il y a trois possibilités.

Le secteur concerné est en pleine mutation. Pour Paris intra-muros, sont en cours, la couverture du périphérique à la Porte des Lilas et la mise en place de la ZAC du même nom, le GPRU de Paris Nord-Est qui représente un programme en deux parties : Paris Rive Gauche, la proximité de la Cité des Sciences avec le parc de La Villette.

Pour les communes limitrophes, on trouve à Pantin quatre grandes opérations d'urbanisme en cours, Pantin local, la ZAC des Grands Moulins, la ZAC du centre-ville et les quatre chemins, aux Lilas, la ZAC du centre-ville, au Pré-St-Gervais la ZAC DELTERAL/SEMANAZ et la ZAC Chevreuil Garibaldi et pour Aubervilliers, la ZAC du canal d'Aubervilliers.

De nombreux équipements publics se trouvent à proximité parmi lesquels on peut citer la Cité des Sciences et de l'Industrie, des lieux d'enseignement dont le Centre National de la Danse à Pantin, des équipements sportifs, des espaces verts (le parc de La Villette et sa traversée par le canal de l'Ourcq, la butte du Château Rouge), des équipements médicaux ainsi que des centres commerciaux.

Je vous propose maintenant de rentrer plus en détail sur le tronçon commun.

Ce tronçon comporte peu de difficultés et n'a pas nécessité d'effort d'imagination de la part des architectes qui n'auront retenu qu'un seul tracé. Sa longueur est de 600 mètres, la distance entre les façades va de 25 à 40 m, 55 000 habitants se trouvent dans la bande des 400 m, 50 commerces seulement, deux portes, Lilas et Pantin avec accès au boulevard périphérique, c'est important dans le cadre de la desserte.

On a également deux grands axes, l'avenue de Belleville et l'avenue Jean Jaurès avec leur prolongement sur les communes limitrophes et trois carrefours importants, les Portes des Lilas, de Chaumont et de Pantin.

La circulation sur ces boulevards draine un trafic important, la moyenne étant de 18 000 à 20 000 véhicules par jour, il y a également un déficit de stationnement tant le jour que la nuit sur ces boulevards, c'est un secteur aujourd'hui fortement accidentogène, la moyenne sur ces boulevards étant de 77 accidents au km alors que la moyenne parisienne n'est que de 20 accidents au km. C'est probablement dû à la pente de ce tracé et à sa forme sinusoïdale.

Le tracé par le boulevard Sérurier n'a pas été retenu en totalité dans la mesure où il révélait de nombreuses difficultés et notamment l'insertion de la plate-forme du Tramway par le fait qu'on pouvait difficilement implanter une voie de circulation dans chaque sens compte tenu de l'étroitesse des boulevards.

Ce tracé au niveau du boulevard d'Algérie passerait entre le square de la butte du Château Rouge et un talus planté, et les équipes d'architectes paysagistes ont dès le début fait des

études qui montrent que ce tronçon peut-être un moment de détente dans le parcours du Tramway. Il sera proposé d'aménager ce talus en véritable espace vert.

Le choix d'une station et de son implantation doit satisfaire à quatre exigences :

- assurer une bonne intermodalité.
- maintenir une vitesse commerciale relativement élevée.
- garantir une bonne desserte des quartiers traversés.
- assurer une accessibilité depuis Paris et les communes voisines.

La combinaison de ces quatre exigences permettra de retenir un juste équilibre. On vous propose quatre stations sur ce tracé, la station Porte des Lilas, une station Porte du Pré-St-Gervais hôpital Robert DEBRE, une station commune Porte Chaumont / Porte Brunet, et la station Porte de Pantin.

Les architectes urbanistes indiquent que peuvent être retenus le tracé latéral extérieur côté communes riveraines, ou le tracé axial, au milieu de la chaussée.

Par contre, entre la Porte de Chaumont et la Porte de Pantin, ils nous ont indiqué que le choix devait être retenu en fonction de la suite du tracé, si l'on reste sur les boulevards des Maréchaux ils préconisent un tracé latéral intérieur, c'est-à-dire que les deux voies de Tramway se trouveront à côté des trottoirs côté intérieur Paris, par contre si le choix se porte sur le tracé par la route des Petits Ponts en allant sur Pantin ils envisageraient à partir de la Porte Chaumont un tracé latéral extérieur, côté communes riveraines côté trottoir.

Je vous propose maintenant de passer au deuxième tronçon, Porte de Pantin / Porte de La Villette, qui est bien sûr le plus complexe puisqu'il propose les trois alternatives évoquées par Denis BAUPIN que je me permets de vous rappeler.

- Tracé A : par les boulevards des Maréchaux, on reste sur le boulevard Sérurier à partir de la Porte de Pantin puis boulevard MacDonald, c'est aujourd'hui le tracé des PC2 et 3.
- Tracé B : par la route des Petits Ponts, en bordure de la ville de Pantin puis l'opération des Grands Moulins que je vous détaillerai.
- Tracé C : par le centre-ville et la mairie de Pantin.

Chacun de ces tracés a ses caractéristiques propres qu'il convient de détailler.

La Porte de Pantin est un peu particulière et présente trois niveaux, le boulevard périphérique et les boulevards des Maréchaux s'y rejoignent, ainsi que l'arrivée de la RN3 côté Pantin et l'arrivée de Jean Jaurès côté Paris. Quand j'indique trois niveaux, il y a un niveau souterrain avec quatre passages souterrains sous cette porte, il y a le niveau sol qui est la jonction Jean Jaurès / RN3 il y a un niveau haut qui est le niveau du périphérique.

C'est un ouvrage complexe et un important nœud de circulation.

Sur les quatre souterrains, trois vont du Sud au Nord à partir des boulevards des Maréchaux,

un premier accessible à la Porte Chaumont et qui va conduire à proximité du canal de l'Ourcq qui passe vraiment sous la Porte de Pantin, un deuxième qui permet l'accès de la Porte de Chaumont et qui ressort à la Porte de Pantin, le troisième qui est également à la Porte de Pantin et qui va côté canal de l'Ourcq. Il y en a un autre dans le sens Nord-Sud, important également, il mène côté du canal de l'Ourcq jusqu'à la Porte de Chaumont et celui-là passe également à la porte de Pantin.

Pour ces ouvrages, des trémies au centre de la porte de Pantin permettent une partie de ventilation naturelle, mais ce sont des vides autour du terre-plein central. Dans tous les cas, les architectes ont proposé la préservation de ces tunnels qui jouent un rôle important dans la régulation du flot de circulation.

Sur le tracé A, par les boulevards des Maréchaux 50 à 60 000 véhicules par jour circulent actuellement.

Des travaux sont envisagés sur la continuité de cet ouvrage Pantin / Villette. Il faudrait reprendre la bretelle de sortie du boulevard périphérique intérieur à la Porte de Pantin sur environ 150 mètres pour la recoller le long du périphérique afin de disposer d'un gabarit pour insérer la plate-forme et les voies de circulation et de préserver les plantations d'alignement en bon état.

Il faudrait également faire des adaptations au niveau du pont qui franchit le canal de l'Ourcq, nous envisagerions de mettre la station dans l'axe du canal sur le pont, pour cela il faudrait aménager des accès verticaux entre cette partie surélevée et le domaine environnant, la cité de La Villette et les berges du canal.

À cet endroit, les boulevards des Maréchaux, plus que le périphérique, constituent une barrière entre Paris et Pantin. Un travail intéressant sur la culée Nord du pont pourrait être entrepris afin d'assurer une continuité entre Pantin et le parc de La Villette, continuité qui n'existe pas aujourd'hui notamment au niveau des berges du canal.

Il faudrait bien sûr regarder aussi la requalification de la Porte de Pantin, là elle n'est pas obligatoire dans la mesure où l'on y passe en latéral, et bien sûr la requalification des boulevards des Maréchaux qui devrait intervenir simultanément.

Sur ce tronçon, trois stations sont proposées : l'une à la Porte de Pantin où vous trouverez des correspondances avec trois lignes de bus, le métro n° 5 et le Mobilien 684, la station canal de l'Ourcq avec une accessibilité aux équipements du parc de La Villette et aux bureaux en limite de Paris et de la ville de Pantin via les berges comme je viens de l'évoquer et enfin la station Porte de La Villette avec trois correspondances avec les lignes de bus, la ligne de métro n° 7 et deux Mobiliens 150 et 152.

L'insertion de la plate-forme se fera là en latéral intérieur jusqu'au canal de l'Ourcq.

Les caractéristiques de ce tracé sont les suivantes : longueur 1,360 km, environ 20 000 habitants et emplois desservis, les grands équipements. Il conserve le parcours sur les Maréchaux ce qui lui assure une bonne lisibilité et le temps de parcours le plus faible et laisse ouverte l'option de réaménagement de la Porte de Pantin, une station bien insérée dans l'axe du canal et évite le franchissement de la Porte de Pantin.

C'est un tracé lisible, court et relativement facile à réaliser techniquement.

Le tracé B, par la route des Petits Ponts consiste à faire passer le Tramway en limite de Pantin, par la route BJ19 qui longe le stade et la commune de Pantin, puis traverser le canal, mais il n'y a aujourd'hui aucun ouvrage, puis rejoindre de l'autre côté la voie BH19 pour arriver au niveau de la rue de la Clôture puis à la Porte de La Villette.

Les deux voies BJ19 et BH19 devront être élargies, ce sont des travaux relativement importants mais possibles.

Quels travaux sont envisagés pour ce tracé ? Au niveau de la Porte de Pantin, il faudrait profiter du vide qui est sur les tunnels en souterrains pour le combler ce qui entraînerait d'importants travaux d'infrastructure et des travaux de ventilation sur les tunnels, mais comme on doit refaire la mise en conformité, les travaux pourraient concourir à ces aménagements, et donc profiter de l'espace ainsi dégagé pour traverser la Porte de Pantin à ce niveau-là.

Il faudra, je viens de dire, créer un pont au-dessus du canal, le long des Grands Moulins, en plus des voies de Tramway, ce pont comprendra des voies piétonnes et des voies cyclables. L'espace sportif Jules Ladoumègue devrait être réaménagé puisqu'il faudra empiéter sur cet espace, et réaliser la requalification de la rue de la Clôture et des berges du canal.

Quatre stations sont envisagées pour ce tracé : la Porte de Pantin, Jules Ladoumègue, les Grands Moulins de Pantin et la Porte de La Villette. L'insertion de la plate-forme serait latérale intérieure entre la Porte de Pantin et Jules Ladoumègue et latérale extérieure jusqu'à la Porte de La Villette avec donc un changement de portage pour conserver les activités et les accès au canal.

Les caractéristiques de ce tracé sont les suivantes :

1,6 km, soit 200 m de plus que le tracé précédent. Elle permettrait de desservir 26 800 habitants, soit environ 7 000 habitants supplémentaires, avec une station au niveau de la Route des Petits Ponts et des Grands Moulins.

Cette solution permettrait également de desservir le pôle d'emplois de Pantin : 7 000 personnes à terme. Il desservirait les projets en développement au parc de la Villette.

Ce tracé est plus proche de la gare RER E (300 m contre 500 m précédemment), mais il augmente légèrement le temps de parcours global du Tramway. Il favorise également la mise en valeur urbaine des secteurs extérieurs au périphérique, qui relie Pantin à Paris.

De fait, cette solution sera plus onéreuse, car il faut créer des ouvrages au-dessus du Canal de l'Ourcq. Notre intervention est obligatoire sur le tunnel de Pantin.

Dans les projets que nous avons étudiés, il faut souligner que la requalification des boulevards des Maréchaux n'est pas comprise entre Pantin et la Villette.

J'en arrive au troisième tracé par la Mairie de Pantin.

On emprunte la route des Petits Ponts, l'avenue Édouard Vaillant, l'avenue du Général Leclerc, la rue du chemin de fer sur laquelle il y aura un travail très important, dans la mesure où sa largeur ne permet pas de faire passer l'ouvrage du Tramway.

Donc, il faudra élargir cette voie ou créer une voie parallèle : c'est un travail relativement

important. Dans ce cas, l'arrivée à la Porte de la Villette se ferait par le Nord pour rejoindre directement le boulevard Macdonald.

Les travaux nécessaires pour réaliser ce tronçon :

Le travail est le même sur le tunnel de la Porte de Pantin.

Création ou remaniement du pont qui traverse l'ouvrage de l'Ourcq, en vis-à-vis de la Mairie de Pantin. Le gabarit du pont existant n'est pas assez large pour accueillir l'ensemble (tramway, circulation douce et circulation des véhicules).

De plus, il n'est pas en bon état, d'où la nécessité éventuellement de reconstruire ce pont au-dessus du Canal de l'Ourcq. Des études comparatives seront faites entre la conservation et le confortement de cet ouvrage, ou l'élargissement par un ouvrage complémentaire ou bien sûr la remise à niveau d'un pont totalement neuf pour franchir cet ouvrage.

Également, le franchissement du réseau ferré Est obligerait à dévier le pont existant au passage du Tramway, et a priori à supprimer une partie de la circulation, ou également à reconstruire un nouveau pont, qui permettrait d'accueillir le Tramway et la circulation.

Sur l'avenue Édouard Vaillant, il y aurait aussi une réduction de circulation, comme sur les boulevards des Maréchaux d'ailleurs.

Sur ce tracé, 4 stations sont proposées : la Porte de Pantin, la station Jules Ladoumègue à l'intersection de la rue des Petits Ponts, avec des correspondances avec le Mobilien 170 et des bus dont la navette communale, et également le RER E.

A la mairie de Pantin, on retrouve la correspondance avec le Mobilien 170 et le RER E qui est vraiment très proche.

On arrive Porte de la Villette avec les correspondances que j'ai déjà citées.

Pour l'insertion de la plate-forme, elle serait côté Paris entre la Porte de Pantin et le stade Jules Ladoumègue, puis axiale, jusqu'à la Porte de la Villette.

Résumé des caractéristiques :

⇒ Tracé de 2 km, soit 700 m de plus que le premier tracé. Il permet de desservir 28 200 habitants et emplois, soit environ 9 000 personnes supplémentaires par rapport au premier tracé.

⇒ Établir une connexion directe avec le RER E à la gare de Pantin.

⇒ Résoudre le franchissement de la Porte de la Villette, car on rejoint directement le boulevard Macdonald.

Ce parcours du Tramway apparaît moins lisible et plus long, il augmente le temps de trajet. Il peut agir sur les trafics globaux de la ligne T3.

Il implique par contre de reconstruire dans le temps du projet le franchissement sur le canal ou partiel en face de la Mairie, et de procéder à des négociations foncières avec la SNCF et RFF pour maintenir les fonctionnalités liées aux voitures particulières le long de la voie de la

Clôture.

Ce tracé serait peu compatible avec le projet du Mobilien 170, qui emprunte Édouard Vaillant pour relier St-Denis à la Porte des Lilas.

Il aurait un impact sur le fonctionnement des bus, qu'il faudra regarder avec beaucoup d'attention, et aussi sur la circulation.

Ce sont les caractéristiques principales.

Je viens d'évoquer l'ensemble des trois tracés, qui sont ici représentés.

L'objectif d'aujourd'hui consiste à écouter vos observations pour l'un ou l'autre de ces tracés.

Une dernière planche concerne l'implantation de l'atelier garage. Aujourd'hui, les rames du Tramway sont garées dans l'atelier Lucotte pour leur maintenance qui est assurée 24 heures sur 24, et 7 jours sur 7. Cet atelier se trouve à la Porte de Sèvres. Il comporte 25 véhicules. Cette capacité permet de couvrir les besoins du Pont du Garigliano jusqu'au Pont de Charenton.

Dès que l'on doit aller au-delà, il faut trouver une nouvelle implantation pour atteindre la capacité de 40 véhicules.

Trois sites sont préconisés, mais d'autres peuvent se dégager :

1. Un sous le stade Léo Lagrange XIIème
2. Un sous le stade Jules Ladoumègue XIXème.
3. Un sous le stade Jules Lumière XXème.

Le choix retenu sera fonction de la localisation de ce site, du nombre de voies de raccordement possibles avec la plate-forme du Tramway, des surfaces disponibles, de l'impact et du coût des travaux de ce garage.

L'hypothèse d'implantation sous le stade Jules Ladoumègue a des avantages :

- La localisation du site proche de l'extrémité de la ligne. Il y a peu de riverains le long de ce tracé.
- Les travaux peuvent se dérouler avec le maintien possible d'une très grande partie des activités sportives.
- Et possibilité de réalisation d'un site qui permettrait éventuellement une exploitation de la ligne, au-delà de la Porte de la Chapelle.

Il a aussi quelques inconvénients :

- La contrainte de traverser la circulation de la Porte de Pantin, qui est un nœud relativement contraint,
- Egalement la compatibilité avec un tracé par le boulevard Sérurier à étudier.

Dans ce cas, on quitterait le tracé des boulevards pour aller au garage. C'est le cas que nous rencontrons dans le XVème pour aller au garage Lucotte. Egalement, il y aurait une modification du PLU côté parisien.

Voilà, Monsieur le Président, j'espère ne pas avoir été trop long.

**M. HUBERT BLANC**, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Il était normal ici d'entrer dans les détails et de bien voir ce qui risquait de se passer dans des sites connus de tous ici.

La parole est à la salle, peut-être au Maire de Pantin.

**M. BERTRAND KERN**, MAIRE DE PANTIN :

Je vous remercie, Monsieur le Président, et je remercie votre équipe, pour cet exposé qui est très complet.

Je voudrais saluer mon collègue et ami, Maire du XIXème arrondissement ainsi que Claude BARTOLONE, Député de la circonscription, qui sont présents, et qui montrent l'intérêt des élus, et ceux de Pantin notamment pour ce projet.

Bien évidemment, une ville de banlieue qui verrait le Tramway franchir le périphérique pour rentrer dans notre territoire est une symbolique très forte.

D'ailleurs, je tirerai mon chapeau aux élus parisiens, s'ils acceptaient que cette possibilité se réalise. Souvent, le Tramway est apparu comme une affaire parisienne, et ce serait bien si demain, elle devenait régionale.

Le Tramway passant sur les Maréchaux, la station du Canal de l'Ourcq, à part pour le Zénith, offre peu de dessertes possibles.

Pour nous, ce serait un fameux atout sur un linéaire qui, aujourd'hui, appelle des développements.

Je ne voudrais pas que cela passe pour une position Pantinoise, mais Paris XIXème et Pantin ont des intérêts communs sur ces différents tracés.

Je passe sur le tracé 1, que vous soutenez mon cher Roger, mais je préfère les tracés 2 ou 3, et sans doute plus le 3 pour des raisons d'interconnexion.

Très rapidement, je voudrais vous donner la position de la Mairie de Pantin sur ces tracés.

Les tracés 2 et 3 offrent deux aspects, communs à Paris et à Pantin :

- Ils obligent à passer par la Porte de Pantin, et à restructurer cette Porte qui, entre la Porte des Lilas et la Porte de la Villette, n'a pas été prévue dans les programmes de réhabilitation des Portes d'entrées de Paris.
- L'entrée dans le XIXème arrondissement et l'entrée dans Pantin bénéficieraient d'une requalification importante. C'est quelque chose que les deux intéressés par cette extension du Tramway doivent retenir.

- Ils permettent de desservir, avec la possibilité d'un atelier pour le Tramway à Ladoumègue, des équipements sportifs parisiens importants, et en même temps de desservir une zone d'habitations importante à Pantin qui va bénéficier, avec une ZAC du centre-ville, d'une réhabilitation et d'une rénovation urbaine très importante.

Je vous rappelle toutefois que Hermès, grande entreprise française, qui se trouve sur le site, va doubler ses territoires et son nombre d'employés.

Ensuite, il y a deux variantes, l'une par les Grands Moulins, qui commence à créer une interconnexion avec Éole. Ainsi, l'ensemble des habitants de l'Est parisien pourraient rejoindre la gare Éole en se rendant dans tout l'Est parisien (XIXème, XXème et XIIème) par le biais de ce Tramway. Il est vrai que c'est une interconnexion (et quelque chose en terme de radial) importante pour irriguer l'ensemble de l'Est parisien en transports en commun.

Au bas des Grands Moulins : 50 000 m<sup>2</sup> de bureaux, la volonté de la Ville de Paris d'ailleurs de développer aussi un programme de bureaux, dans le cadre de Paris Nord-Est entre le périphérique et les Grands Moulins, et la proximité de la Gare Éole avec un certain nombre de projets que nous avons sur ce site, y compris plus tard peut-être de l'autre côté du canal des possibilités d'évolution.

Le troisième trajet, qui passe par le Pont de la Mairie et qui traverse la SNCF, a un avantage incontestable : il crée une interconnexion forte entre Éole et le Tramway.

Il dessert une nouvelle zone qui sera réhabilitée par la Mairie : 19 ha de Pantin où nous avons un programme de bureaux sur le bord de la ligne de chemin de fer. Nous y travaillons avec RFF et la SNCF.

A la demande du Gouvernement et du rapport Pommelet, nous devrions procéder à la construction de 500 logements sur ce site. Il nous en avait demandé 1 000, mais nous souhaitons n'en faire que 500 car la ville souhaite garder la main sur l'aménagement de la commune. Là aussi, nous aurions de l'emploi et des logements à desservir.

Après, ce tracé repart sur la Porte de la Villette.

Nous sommes là face à un enjeu urbain très fort, une desserte très forte en termes d'emplois et en termes d'habitants.

Puis, nous aurions un geste de Paris par rapport au fait que le Tramway franchirait la banlieue. Dans le symbole, ce serait très fort et il viendrait appuyer le discours du Maire de Paris, dont je n'ai qu'à me féliciter du travail mené ensemble, entre Paris et Pantin, ces dernières années, et notamment ces derniers mois.

La question qui se pose sur le Tramway est la suivante : il passe sur les Maréchaux et doit y rester !

La station, qui serait au niveau du Canal de l'Ourcq, permettrait de desservir le Zénith par l'arrière. C'est un argument à faire valoir.

Par rapport aux zones concernées par les trajets 2 et 3, beaucoup plus de personnes sont concernées en termes d'emplois et de logements.

Enfin, aujourd'hui, l'accès au Zénith se fait par la Porte de Pantin, tout comme l'accès du futur équipement annoncé par le Maire de Paris.

Voilà ce que je voulais vous dire très succinctement, car c'est un dossier très technique et très important, de nombreuses données sont à prendre en compte au niveau de la desserte.

Sur la Porte de Pantin et le stade Ladoumègue, je vois des intérêts communs aux deux villes.

Derrière, on trouve la symbolique de Paris qui tend la main à la banlieue, et pas n'importe laquelle : la Seine-St-Denis qui fait toujours un peu l'actualité. Ainsi, Paris ferait un beau signe en direction des populations de notre département.

**M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci Monsieur le Maire, peut-être d'autres points de vue d'habitants de Pantin, car nous sommes sur ce choix des tracés.

**M. REMY GUERRIER, PANTINOIS :**

Je vais dans le sens des propos tenus par Monsieur le Maire de Pantin, et en particulier concernant le trajet qui traverse la Porte de Pantin, si l'on ne veut pas seulement réserver le terme de « riverains » aux Parisiens : avez-vous déjà traversé la Porte de Pantin à pieds ?

**M. Hubert BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Un autre point de vue de Pantin ?

**M. DENIS SEGAL-SAUREL, VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL DE LA SEINE-ST-DENIS :**

Derrière Monsieur le Maire qui connaît si bien sa ville, je ne peux qu'appuyer tous ses éléments et ses arguments.

Pour la Seine-St-Denis, le Vice-président chargé des Transports que je suis appuiera la démarche Pantinoise, qui a une justesse de vue. On a parlé d'emplois, d'usagers qui seraient plus nombreux du côté de Pantin. C'est un argument qu'il faut prendre en compte.

Je rappellerai simplement que ce serait justice que le Tramway retourne sur Pantin. Le 17 février 1934, le dernier Tramway passait le pont devant la mairie.

Ce serait aussi une victoire du Tramway sur le lobby de la voiture qui avait réussi à évincer le Tramway de Paris et de la Seine-St-Denis. Je rappelle aussi que sur Pantin, 7 lignes de Tramways se croisaient avant 1935.

La Seine-St-Denis est aussi attentive, car si l'option est retenue de passer par Pantin, et notamment sur la route des Petits Ponts, et sur la RD 20, cela va toucher des routes départementales. A ce titre, le département sera très attentif.

Je souhaite aussi, et j'y serais très attentif, mais certainement également Serge MERY Vice-Président du Conseil Régional que les travaux du Mobilien (ligne 170), qui vont commencer bientôt sur la RD20, puissent être articulés avec le Tramway.

C'est tout ce que je voulais dire. Monsieur le Maire a déjà tout dit, et en tant que Conseiller Général, a aussi défendu la Seine-St-Denis. Donc, je ne vais pas appuyer sur ce point.

**M. HUBERT BLANC**, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur le Maire de Pantin s'interrogeait sur le point de vue du XIXème arrondissement. Monsieur le Sénateur-Maire veut-il intervenir à ce sujet ?

**M. ROGER MADEC**, SÉNATEUR-MAIRE DU XIXÈME ARRONDISSEMENT :

Les trois options présentées ont une logique et se défendent, aucune n'est fantaisiste.

La première a l'avantage d'avoir une lisibilité plus forte. Chacun sait qu'une ligne de transports en commun gagne en fréquentation lorsqu'elle est facilement identifiable, et que le temps de parcours est le plus rapide.

La deuxième offre l'avantage naturellement de desservir un pôle tertiaire non négligeable, et qui est un plus pour ce secteur de l'Est de la région Île-de-France.

Quant à la troisième, je comprends naturellement le point de vue du Maire de Pantin.

J'ai plaidé pour la première option, car c'est la simplicité, la lisibilité. Elle a l'avantage de mieux desservir les équipements existants, à savoir la Cité des Sciences et le Zénith.

Lors d'une conférence de presse commune du Maire de Paris et du Ministre de la Culture qui a eu lieu il y a une quinzaine de jours, le grand auditorium le long de la Cité de la Musique a été mis sur les rails. Donc, l'objectif est d'ouvrir cet équipement en 2012.

Le Maire a pris l'engagement que cet équipement sera desservi par le Tramway.

Donc, naturellement, si le tracé 1 était retenu, l'accessibilité de ces équipements serait facilitée par le Tramway.

Le tracé 2 est cohérent. Il ne rallonge pas les temps de parcours. Il offre une desserte très forte pour le pôle tertiaire. Il ne me semble pas très contradictoire par rapport au tracé 1, même s'il y a un petit détour.

Je comprends mon cher Bertrand votre point de vue et vos arguments. Si vous défendiez le contraire, vous seriez un mauvais Maire.

La lisibilité pour la personne, qui emprunte la ligne de Tramway des Maréchaux, n'est plus très forte. Elle offre peu de dessertes pour tout le site de la Villette, et notamment desservirait très mal la Cité des Sciences, qui est le 4<sup>ème</sup> musée le plus fréquenté en France, et aussi la future utilisation de la 4<sup>ème</sup> travée. Le concours a été lancé, et en principe au début de l'été, nous saurons ce qui se passera à l'intérieur de la 4<sup>ème</sup> travée.

Cette 3<sup>ème</sup> option pénaliserait la Ville de Paris, puisqu'un pôle tertiaire de 5 500 m<sup>2</sup> est prévu sur la fin du tracé 3. Nous serions dans le cadre de Paris Nord-Est obligés d'abandonner cette constructibilité qui n'est pas négligeable pour l'opération « Paris Nord-Est » en matière d'emplois.

En tant que Maire du XIXème, je défends davantage le tracé 1.

Le tracé 2 ne me pose pas de problèmes particuliers, avec des réserves toutefois. Je suis très rétif à l'amputation de ces surfaces sportives du Stade Jules Ladoumègue, qui a été rénové il y a peu de temps.

C'est difficile à accepter, notamment pour le monde sportif, que le stade soit fermé pendant un certain temps et de le voir rogné.

Je suis totalement opposé à la réalisation de la gare ou des ateliers de réparation sous le stade. Je pense cela difficile à faire admettre, d'autant plus qu'un certain nombre d'élus du XIXème, dont mon adjoint chargé de la santé et de l'environnement, demandent une étude d'impacts sur la pollution au stade Jules Ladoumègue.

Je crains fort que des passages de Tramways supplémentaires ne suscitent une inquiétude grandissante.

Je comprends qu'il faille élargir la voie longeant le stade pour faire passer les Tramways si l'option 2 était retenue. Je pense que les expropriations ne doivent pas porter forcément sur la Ville de Paris. On peut voir également si l'on ne peut pas gagner du foncier sur la Ville de Pantin, d'autant plus que c'est la Ville de Pantin qui demande le passage du Tramway sur ce secteur.

Voilà quelques réserves soulevées, et je souhaite qu'il y ait une lisibilité très forte de la ligne, que les équipements publics soient bien desservis, notamment la Cité de la Musique, le Zénith, le futur auditorium qui comportera 2 500 places à l'horizon 2012, pratiquement en même temps que l'arrivée du Tramway.

**M. HUBERT BLANC**, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je vous propose de passer le micro à Monsieur le Député.

**M. CLAUDE BARTOLONE**, DÉPUTÉ DE SEINE-ST-DENIS :

Je fais partie comme bon nombre de personnes dans cette salle, de ceux qui ne trouvent pas que le Tramway est une barrière entre les Parisiens et les Banlieusards. C'est quelque chose, qui je l'espère, nous permettra de voir réellement se réaliser ce prolongement du Tramway.

Si vous me le permettez, Monsieur le Président, avant de dire un mot sur la Porte de Pantin, je voudrais évoquer la Porte des Lilas, avec la conséquence, je l'espère heureuse, que cela aura pour la ligne 11, dans la mesure où l'on voit bien qu'il y a un intérêt stratégique, si le Tramway arrive à la Porte des Lilas, d'obtenir enfin ce prolongement de la ligne 11 qui permettrait sur l'ensemble de la ligne Mairie des Lilas-Châtelet de pouvoir mettre un wagon supplémentaire.

C'est une ligne extrêmement fréquentée qui, aujourd'hui, ne peut pas accueillir un wagon de plus, du fait du manque de capacité des ateliers de réparation. J'espère que nous aurons la possibilité dans le cadre de ce prolongement d'étudier la ligne 11 afin qu'elle desserve dans de bonnes conditions Rosny et Montreuil, et permette, le moment venu, le lien avec le Tramway qui, et je l'espère, dépassera un jour la problématique de Noisy-le-Sec.

Les transports en commun, et le Tramway en particulier, sont un instrument permettant des requalifications urbaines. Cela permettrait, si cela entre dans nos préoccupations de

continuer ce qui va se passer à la Porte des Lilas avec la couverture du périphérique, de requalifier l'ensemble des Portes qui permettent la communication entre Paris et la Seine-St-Denis, que ce soit la Porte du Pré-St-Gervais, la Porte Chaumont, la Porte de Pantin (un Monsieur vient d'évoquer la Porte de Pantin). Ce sont des lieux de non-droit où l'on voit généralement des véhicules abandonnés ou des espaces anxiogènes pour les piétons.

Si l'on peut, au travers de cet aménagement de transport qui doit aussi avoir un rôle d'aménagement urbain réconcilier Paris avec la Seine-St-Denis sur les interfaces Paris Seine-St-Denis, ce sera un élément extrêmement important.

Je ne veux pas me trouver comme arbitre entre le Maire de Pantin et le Maire du XIXème arrondissement, mais un élément a été évoqué, Monsieur le Président, dans la présentation et qui n'est peut-être pas assez pris en compte en termes de choix, notamment compte tenu de ce que vient de dire Roger MADEC concernant l'implantation sous le Stade Jules Ladoumègue des ateliers de réparation. Il faudrait voir quels pourraient être les sites alternatifs pour ces ateliers d'entretien qui sont indispensables, et qui pourraient le cas échéant donner une cohérence différente aux deux autres tracés.

Je conclurai qu'il est indispensable que le Tramway puisse franchir le périphérique et servir de requalification et de lien entre le XIXème et la Seine-St-Denis, et Pantin en particulier. Je pense qu'il y a une recherche complémentaire à effectuer sur cette question des ateliers de réparation qui, compte tenu de la position prise par Roger MADEC, soulève un problème.

Dernier point, et c'est un autre élément, je viens d'en évoquer la nécessité peut-être avec Bertrand KERN, à savoir revoir, si jamais le tronçon 2 était retenu, avec la SNCF les aménagements éventuels d'interconnexion. Ce serait dommage que l'on ait Éole qui finisse à cette distance sans réfléchir le plus rapidement possible à l'interconnexion Éole et tracé N°2.

**M. SERGE MERY, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE, CHARGE DES TRANSPORTS :**

Je vais profiter de l'occasion pour vous saluer et vous remercier de la tenue de ces réunions, qui sont toutes très importantes et dont le rendu est très satisfaisant, et aussi me satisfaire que la salle soit bondée ce soir, dans une journée un peu extraordinaire, car nous sommes entre deux événements. D'ailleurs, je salue nos amis italiens qui vont probablement souffrir dans les minutes qui vont venir !

Je voudrais redire rapidement, car on pourrait en parler longtemps, quelle est la politique du Conseil Régional Île-de-France en matière de déplacements, choisie il y a maintenant 8 années et qui commence à porter ses fruits.

Nous avons constaté que les déplacements en Région Île-de-France n'étaient pas satisfaisants, que la Région s'engluait dans des embouteillages monstres, que les gens n'étaient naturellement pas satisfaits de cette situation, et pour de nombreuses raisons, que ce soit des raisons sociales, des raisons économiques ou des raisons de santé publique.

Donc, nous avons voulu avec Jean-Paul HUCHON, à l'occasion de ses premières années de Présidence, refaire un enjeu politique de la politique des déplacements et des transports.

Nous avons maintenant lancé quelque chose qui commence à se voir, car nous avons décidé d'une quarantaine de projets de transports en commun il y a 6 ans. Nous allons en inaugurer certains cette année, dont la première phase du Tramway sur les Boulevards des

Maréchaux, mais aussi en Seine St-Denis, par exemple la ligne des Coquetiers entre Aulnay et Bondy, et un peu plus à l'Ouest le nœud d'Ermont qui va servir à toute cette population qui vient du Val d'Oise, et qui va sur la Gare St-Lazare.

Donc, des réalisations concrètes se mettent en œuvre.

Puis, cette année, je l'espère, avec nos partenaires, et principalement l'État, nous aurons probablement la chance de mettre en chantier une dizaine de nouveaux projets de transports en commun, notamment des prolongements de lignes de métro, et des nouvelles lignes de Tramway.

Le choix fait consiste à permettre aux utilisateurs de la voirie de se déplacer comme ils l'entendaient, c'est-à-dire d'avoir la possibilité d'avoir des transports de qualité, sécurisés, propres et bien maillés entre eux, et des transports en commun surtout qui relient les banlieues entre elles.

C'est important, car entre 66 % et 70 % des demandes des usagers vont dans ce sens. Les gens veulent faire du « banlieue à banlieue », et ne pas être obligés de repasser par le centre de l'agglomération, c'est-à-dire Paris, pour se déplacer d'un point à l'autre de la Région Île-de-France.

C'est important de rappeler cette politique, que nous avons développée et que nous continuons à développer dans la Région Île-de-France avant d'aborder ce projet de Tramway qui, de notre avis, est extrêmement positif pour l'avenir, et un projet entièrement régional.

Tout démontre aujourd'hui que les utilisateurs futurs du Tramway, dont nous exposons aujourd'hui les premières études sont en majorité des gens de la périphérie de Paris.

Il est important de noter cela pour bien comprendre l'intérêt de ce projet. C'est un projet qui devrait voir le jour dans les six ans à venir. Comme d'autres projets, dont on parlera probablement dans d'autres instances, il devra servir à faire en sorte que globalement on remette la région Île-de-France à un niveau qui soit celui d'une grande région métropolitaine à l'échelle du monde actuel.

Je voulais transmettre l'avis que nous pouvons avoir sur les différentes propositions présentées ce soir.

Comme de mes propos : projet régional, projet de liaison de banlieue à banlieue, projet qui doit nécessairement utiliser les meilleures coordinations, les meilleurs maillages possibles avec les autres réseaux de transport, nous pensons sincèrement au niveau de la Région Île-de-France que le tracé N°3 est le plus satisfaisant.

Pour une fois que nous pourrions, puisque c'est la seule occasion sur tout ce tracé de franchir le périphérique et d'avoir une démonstration physique, symbolique du passage en banlieue, il ne faut pas l'ignorer et faire en sorte que ce tracé puisse être honoré, mis à l'étude, apprécié et peut-être dans l'avenir entériné par les instances du STIF qui auront à en décider.

Compte tenu de l'impact transport, des populations qui pourraient être desservies, des emplois qui pourraient être créés, et en ce moment, nous travaillons sur la refonte du Schéma Directeur. Les élus locaux ont la nécessité de recréer du logement dans cette région, car il en manque cruellement.

Nous avons une opportunité très forte de faire en sorte que l'on ait un choix qui serve les intérêts de plus grand nombre.

Globalement, le maillage qui pourra être fait avec la ligne E du RER à la Mairie de Pantin est certainement quelque chose d'extrêmement intéressant pour le développement économique de cette partie de cette région.

La Seine-St-Denis, comme cela a été dit, souffre de nombreux maux, et le principal d'entre eux est que malheureusement nous avons une population très jeune qui n'accède pas suffisamment aux emplois à portée de main.

Je crois réellement qu'il faut faire ce choix. Je ne veux pas choisir entre des amis parisiens, et avec Roger MADEC dans le passé, on a mené des combats communs, mais pour l'intérêt régional.

Je considère réellement que l'intérêt régional, c'est le tracé N°3.

**M. GERARD DABIN, MAIRE-ADJOINT PANTIN, DELEGUE AU TRANSPORT :**

Je vais me féliciter de la présence de la Commission Particulière du Débat Public à Pantin. C'est un gage de concertation et de démocratie participative.

En tant qu'adjoint de Pantin et habitant la Seine St-Denis, je vais privilégier l'insertion sur Pantin.

Cependant, je ferai quelques remarques préliminaires qui pourraient éclairer le débat. On a parlé d'un projet qui pourrait commencer à voir le jour en 2008 pour se terminer en 2012.

Sur le tracé 1, il faut naturellement une desserte sur le parc de la Villette et la Cité des Sciences, et surtout un accès au futur Grand Moulin où nous aurons 3 500 employés venant de Paris, pour lesquels il ne semble pas que l'on ait tellement anticipé. Je déplacerai sur le trajet 1 au niveau de la rue du Débarcadère, éventuellement rue de la Clôture à Paris.

Sur le tracé 2, qui commence à manifester ce qui a été exprimé par Denis BAUPIN, ces nouvelles relations entre Paris et la proche banlieue. Ce tracé résout en partie de façon plus satisfaisante la desserte des 3 500 employés des Grands Moulins de Pantin.

On comprend bien l'intérêt d'une liaison avec la Gare RER de Pantin. Le point commun est la rue du Débarcadère et la rue de la Clôture.

Dans le cas du trajet 1, on est à 400 m de la gare RER ; dans le cas du trajet 2, on est à 300 m ; dans le cas du trajet 3, on est quasiment sur la gare RER.

Pour rappeler les choses, c'est quand même un projet de rocade. Mon souci immédiat est que les travaux pour le Mobilien vont être commencés. Donc, on peut estimer que le Mobilien principalement Édouard Vaillant qui est aussi un trajet de rocade, est un trajet de banlieue à banlieue. Ce sont des travaux quand même conséquents. 5 ou 6 ans plus tard, on va remettre sur le métier le passage par la Mairie.

Sur la rue du Débarcadère ou sur la rue des Petits Ponts, on peut éventuellement déplacer les murs, mais est-ce réalisable au début de l'avenue Édouard Vaillant. Ce fait constitue une restriction.

Pour ne pas prendre trop de temps, j'ajouterai qu'il y a éventuellement d'autres trajets. Le Tramway passerait toujours devant la gare de Pantin avec la difficulté que je viens de pointer sur le début de l'avenue Édouard Vaillant. On peut aussi rentrer directement dans la rue du Débarcadère.

C'est une possibilité, ce sont les premières remarques. On est vraiment dans un début de démarche, et vous aurez la parole.

**MME ALINE ARCHIMBAUD, MAIRE-ADJOINTE PANTIN :**

Je ne reprendrai pas tous les bons arguments avancés déjà par le Maire, auxquels je souscris. Je voudrais simplement insister sur un point et faire une proposition. La ligne E du RER dessert de nombreuses gares importantes : Bondy, Rosny-sous-Bois, Val-de-Fontenay, Noisy-le-Grand, etc. Elle va jusqu'en Seine-et-Marne.

C'est une opportunité pour proposer à toutes ces populations ce moyen de transport. Combien de personnes sont concernées par un accès beaucoup plus facile par les transports en commun à toute la partie Est et la partie Sud de Paris, et de la proche banlieue parisienne, si l'on choisit une connexion facile entre le RER E et le Tramway, soit quelque chose qui ressemble au tracé N°3 ?

J'estime qu'il existe un enjeu important, car les Parisiens et les Pantinois subissent un trafic de transit épouvantable sur la RN3. L'avenue Jean Lolive supporte 25 000 véhicules par jour. Là, on a l'occasion de permettre dans de bonnes conditions à des habitants de la Seine-St-Denis et même de Seine-et-Marne de renoncer à leur voiture et de prendre les transports en commun.

Vraiment, on a l'occasion de diminuer d'une façon importante un trafic automobile qui asphyxie autant la ville de Paris que la ville de Pantin. Il faudrait regarder cela de près.

Je vous invite, Monsieur le Président, le matin avenue Jean Lolive entre 7 heures et 9 heures, le trafic automobile qui arrive là se dirige ensuite un peu sur le périphérique et beaucoup à Paris.

Donc, nous avons bien un intérêt commun. Si nous voulons un jour avoir le courage de proposer un maillage y compris aux banlieusards qui viennent de loin, et qui aujourd'hui prennent leur voiture, car les transports en commun ne sont pas suffisamment rapides, il faut saisir cette chance. Quelque chose qui ressemblerait au tracé 3 irait dans le sens d'un intérêt général de santé publique : bruit et pollution. A Pantin, sur l'avenue Jean Lolive, nous avons de très nombreux accidents de piétons, très graves et un certain nombre mortel.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

La parole est à la salle. Restons sur les tracés pour ne pas mélanger les questions.

**M. JACQUES GAUTHIER, ASSOCIATION PETITE CEINTURE – GRAND PARIS :**

Ce n'est pas une profession de foi que je vais faire, comme la plupart des personnes qui parlent, mais je vais poser une vraie question (ce qui manque).

P.91 du dossier public, un comité des collectivités est mentionné, dans lequel est représentée la Ville de Pantin. Ce comité des collectivités a tenu deux réunions. Pourquoi le

compte tenu de ces réunions n'a-t-il jamais été fourni au public ? J'adresse ma question à Monsieur Serge MERY.

Deuxième question : quelle est la nature juridique de ce comité des collectivités ?

Fait-il ou non double emploi avec le comité des partenaires prévu par l'article 118 de la loi SRU ?

**M. SERGE MERY, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE, CHARGE DES TRANSPORTS :**

Je suis très honoré que vous me demandiez de fournir un compte rendu, mais je n'étais pas chargé de le réaliser. J'aurais des difficultés aujourd'hui à me remémorer ce qui s'est dit à une réunion où je n'étais sans doute pas très présent.

**M. LAURENT FOURTUNE, DIRECTEUR DES PROJETS INVESTISSEMENTS, STIF :**

En un mot, le comité des partenaires du transport public prévu par la loi SRU est complètement différent du comité des collectivités qui a été réuni à l'initiative de la ville de Paris, dont il est fait mention page 91 du dossier public.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Donc, ce n'est pas le même.

**M. LAURENT SAINCET, CONSEILLER DE QUARTIER :**

Je ne suis pas un élu, mais un citoyen parisien. J'ai animé des réunions sur le Plan de Déplacements pour Paris. Denis BAUPIN nous l'a rappelé à de nombreuses reprises lors de réunions. Le Plan de Déplacements pour Paris est aussi un plan sur lequel on travaille sur les transports en commun et sur les échanges entre Paris et la Banlieue. Donc, évidemment, le développement des transports en commun nous intéresse.

Cependant, je suis aussi un riverain du Parc de la Villette, et je voudrais rappeler des chiffres cités par des études du Parc de la Villette. Les dimanches d'été, le parc de la Villette accueille 15 000 visiteurs par jour, soit 3,2 millions à l'année. C'est un attrait pour les riverains d'avoir un tel équipement à proximité, mais aussi un afflux monstrueux de voitures.

Le développement de transports en commun, comme le Tramway, est tout à fait souhaitable, et nous l'espérons vivement.

Le tronçon 1, qui a une station près de la Cité des Sciences, nous semble important. S'il n'y a pas de station pour desservir un tel établissement, les gens vont continuer à y venir en voiture.

Cependant, je suis aussi un utilisateur des transports en commun pour aller dans Paris, et j'utilise la ligne E (Éole), et la rejoindre à Pantin plutôt que Gare du Nord intéresse aussi un habitant parisien qui habite à proximité de Pantin.

Vous avez fait remarquer que le tronçon 1 ne nécessitait pas de gros travaux d'infrastructures, et qu'il était donc facilement réalisable. Ne pourrait-on pas avoir un tronçon 1 plus 2, ou 1 plus 3 ? En fait, il y aurait deux tronçons avec deux voies parallèles, avec une

fréquentation divisée par deux à cet endroit, mais on aurait les deux solutions qui permettraient de desservir le Parc de la Villette et la Ville de Pantin.

**MME GINETTE RAYNAUD, PANTINOISE :**

Le tracé 3 nécessiterait de refaire 2 ponts. Par qui va être supporté ce coût ? Est-il vraiment nécessaire de refaire tous ces travaux ?

Le tracé 2 me semble assez judicieux en tant qu'habitante de Pantin.

Il serait bien de déplacer la Gare RER de Pantin, qui n'est pas fonctionnelle. Les handicapés ne peuvent pas y accéder.

Il serait préférable que la Gare RER soit entre La Villette et Pantin.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci de votre point de vue.

**M. VALENTIN TEIXEIRAS, ARGENTEUIL :**

Je suis chargé de travaux sur la démocratie participative. J'ai choisi délibérément de prendre le thème des réunions sur le Tramway public.

J'ai une question rapide, et peut-être sera-t-il possible à certains intervenants, notamment aux élus que je remercie de la qualité de leur exposé, de répondre.

Sur certains écrits, notamment une excellente interview du Président de la Commission ici présent : « Le Débat Public, c'est la possibilité pour le citoyen de s'informer et de se prononcer directement dans le cadre d'un débat ouvert et pluraliste ».

Nous avons eu 1 H 30 de brillantes interventions d'élus. N'est-ce pas démesuré ? La réunion de ce soir porte-t-elle sur les citoyens, qu'ils soient de Pantin ou d'ailleurs, qui ont la possibilité de poser des questions.

Je remercie Monsieur Gérard DABIN qui a prononcé le terme « démocratie participative et concertation » au bout d'une heure et quart d'exposé technique assez intéressante.

Les élus peuvent-ils répondre ?

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Vous êtes citoyen et vous représentez le pluralisme. J'ai été très content de vous donner la parole, comme je le serai en la donnant à vos voisins du fond de la salle. C'est la démocratie participative, et j'en beaucoup depuis 10 ans.

**M. CASTAGNIER, PORTE DE LA VILLETTE :**

Comment traversez-vous la Porte de la Villette ?

Faites-vous ces projets de Tramway pour les gens qui s'amuse, se promènent ou qui travaillent ?

**M. DANIEL LAGUET, DIRECTEUR DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS, MAIRIE DE PARIS :**

Nous avons eu un débat sur la traversée de la Porte de la Villette lors de la réunion en Mairie du XVIIIème.

Trois hypothèses ont été évoquées, et il en existe une quatrième (en arrivant au Nord par Pantin).

Le tracé rouge :

Il correspond au passage par le tunnel voitures, dans la continuité du Boulevard Macdonald, donc des Maréchaux. Là, le Tramway passerait dans les deux tuyaux du tunnel, et les voitures resteraient en surface, ce qui est également une contrainte pour les voitures qui sont renvoyées sur la Porte de la Villette ;

Le tracé blanc :

On arrive par les boulevards des Maréchaux à l'avenue de la Porte de la Villette. On fait une baïonnette pour rejoindre la Porte de la Villette, côté Pantin et après on reprend les Maréchaux.

Ce tracé présente quelques difficultés, dans la mesure où le Tramway va occuper une grande partie de la Porte de la Villette, et donc les voitures seront relativement gênées. De plus, le Tramway doit faire deux rayons de courbure très prononcés par rapport à ce dispositif.

Le tracé bleu.

On arrive le long du Parc de la Villette, toujours par les Boulevards des Maréchaux. On rejoint l'avenue de la Porte de la Villette vers Corentin Cariou, donc vers le centre de Paris. On traverse le canal et on reprend la rive gauche du canal pour rejoindre le boulevard Macdonald.

Sur les quais hauts du Canal, on a la possibilité de faire passer le Tramway.

Ce sont les trois hypothèses que nous avons regardées jusqu'à ce jour, pour franchir la Porte de la Villette, plus la quatrième que l'on vient d'évoquer, quand on arrive par le Nord de Pantin, cela veut dire que l'on passe par la Mairie de Pantin.

**M. ANDRE BONNIN :**

On a évoqué la question du RER E, avec une gare à Evangile. La jonction avec le Tramway pourrait également se faire à cet endroit-là et peut-être tout à fait bien traitée.

Je faisais également une remarque sur la notion de symbole. Ce n'est pas suffisant pour déterminer un tracé aussi important que celui de symbole. S'il doit y avoir symbole, c'est dommage que cela s'arrête simplement à Pantin. Les relations entre Paris et la Banlieue se trouvent partout, et pas seulement à un seul endroit, qui deviendrait un symbole.

Cet aspect ramène à un tracé parisien, à condition que par la suite ou en même temps, on fasse un gros travail de relation partout entre Paris et la Banlieue, à la rigueur un tracé 2.

**M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :**

Il y a beaucoup de travail actuellement entre Paris et la Banlieue. Beaucoup de réunions sont organisées sur le Plan de Déplacements de Paris. Nous aurions très largement préféré, en tant que municipalité parisienne, qu'il soit un Plan de Déplacements de l'Agglomération Parisienne pour des raisons légales.

C'est la loi qui le prévoit. Ce sera un Plan de Déplacements de Paris, mais que nous réalisons en travaillant avec l'ensemble des collectivités limitrophes de Paris, notamment les municipalités, les intercommunalités, les départements. Un travail important est actuellement fait pour que nos politiques puissent être le plus possible coordonnées.

La réunion de ce soir en est un excellent exemple. Le bassin de déplacement sur lequel nous travaillons ne doit pas être purement parisien, ce qui serait une aberration car beaucoup de Parisiens se déplacent en dehors du territoire de la commune.

300 000 parisiens vont travailler tous les jours en dehors de Paris et 800 000 habitants des départements limitrophes viennent travailler à Paris. Donc, il y a un bassin de déplacements sur lequel nous avons beaucoup d'interconnexions.

Si la question du trajet 2 ou du trajet 3 était uniquement symbolique, ce serait un peu superfétatoire et vous auriez raison de poser la question : pourquoi le faire à Pantin plutôt qu'à Montreuil ou Bagnolet ?

Une question est clairement posée, et c'est pourquoi les urbanistes qui ont travaillé sur le sujet ont évoqué les différentes hypothèses. Dans la zone des boulevards des Maréchaux sur cette partie du territoire, il y a peu d'habitants. C'est l'une des raisons qui amène à se poser la question.

Cela ne veut pas dire pour autant que le choix est fait entre l'un ou l'autre, mais là une question méritait d'être posée, et c'est pourquoi on l'évoque ce soir.

Le caractère symbolique a été évoqué à de nombreuses reprises, et il est vrai qu'il est important. Je suis content d'être ici à Pantin pour débattre de ces questions.

Il est important que nous puissions montrer que nos destins sont liés ensemble. S'il n'y avait que cette question, ce serait sans doute un peu limité. Nous devons prendre en compte, dans la façon dont nous aurons à choisir collectivement entre les différents trajets, à la fois des critères techniques (coût, durée du trajet, nombre de passagers...), des critères de desserte et d'urbanisation des différents territoires concernés dans Paris et à Pantin, des critères emblématiques de caractère symbolique seront aussi importants.

On l'évaluera, et c'est en partie notre rôle, en tant qu'élus, à un moment donné, quand on doit faire des choix, on prendra ces différents critères en compte. Aujourd'hui, il n'y a pas de solution qui s'impose automatiquement, si l'on prend l'ensemble de ces critères.

**M. HUBERT BLANC, Président de la Commission Particulière du Débat Public :**

Deux questions sont sur la table, et je vais peut-être les transcrire sans donner la parole aux personnes.

Si vous choisissez un tracé qui passe par Pantin, cela coûtera-t-il plus cher aux habitants de Pantin ?

Le financement concernera-t-il les habitants de Pantin ? C'est une question qu'ils peuvent effectivement se poser.

Pouvez-vous indiquer le financement des différents projets ? Quelle est la part entre la Région, la Ville de Paris, et d'autres partenaires éventuels ?

Il serait intéressant de répondre maintenant aux deux questions.

**M. DENIS BAUPIN, ADOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :**

Concernant les financements, pour l'instant, rien n'est décidé. On ne connaît pas le coût du projet, puisque cela dépendra des trajets. Plus le trajet est long, plus le coût est important. Plus il y a d'ouvrages et plus c'est important.

Le trajet 2 coûte un peu plus cher que le trajet 1, et le trajet 3 coûte un peu plus cher que le trajet 2.

Au-delà de cela, quelles sont les clés de répartition envisagées par les financeurs ?

Pour l'instant, ces clés de répartition ne sont pas fixées, mais l'hypothèse de départ est celle en fait du dossier de candidature aux Jeux Olympiques.

Ces projets sont soumis aujourd'hui avec, comme l'a indiqué Monsieur LAGUET dans la présentation, une hypothèse de prolongation à l'ouest jusqu'à la Porte d'Auteuil, une prolongation à l'Est jusqu'à la Porte la Chapelle, car ces sites étaient des sites olympiques. Aujourd'hui, tout le monde sait que l'on n'aura pas les Jeux Olympiques.

Ceci étant, le projet a été lancé, et c'est plutôt une bonne chose et un engagement pris d'ailleurs par les différentes collectivités, même si nous n'avons pas les Jeux Olympiques, on réaliserait quand même les projets les plus importants, en matière d'aménagements de l'Ile-de-France.

Dans le cadre du dossier que nous avons présenté pour les Jeux Olympiques, la clé de répartition était un financement à 70 % par la Ville de Paris et à 30 % par la Région Ile-de-France.

Naturellement, la question de la participation financière du département et de la Ville de Pantin devra être posée. J'ai entendu que le département était très favorable à certaines hypothèses.

Si je devais dire que les contribuables parisiens financeraient majoritairement un projet, et que les contribuables de Pantin ne le financeraient pas, alors que ce trajet passe dans Pantin, ce ne serait pas équitable. Chacun le comprendrait si c'était en sens inverse.

Cette question sera forcément posée à un moment donné.

**M. GALLEBOIS, CONSEIL DE QUARTIER XIXEME ARRONDISSEMENT :**

Je suis aussi membre d'un conseil de quartiers à la porte des lilas dans le XIXe. J'apprécie beaucoup pouvoir assister à cette concertation sur différents tracés. Il se trouve que sur Paris les conseils de quartiers ont participé à une concertation sur le plan de déplacements urbains, qui arrive à son terme. Les conseils de quartiers ont été mobilisés ces derniers mois.

Une question se pose : on est sur le plan de déplacements urbains comme sur l'aménagement du tramway sur du moyen terme, c'est-à-dire que l'on engage des travaux cinq ou dix ans. La concertation d'aujourd'hui va durer quelques mois. Quels seront les outils à disposition du citoyen pour participer aux différentes étapes des travaux, pour suivre les évolutions du plan de déplacements urbains et éventuellement participé à des corrections, de traduction que cela va avoir nécessairement en termes d'aménagement urbain, etc.

Au-delà de la concertation courte de quelques mois, toujours très intéressante et très intensive, la porte ne va-t-elle pas se refermer ou y aura-t-il d'autres opportunités ?

C'est indispensable sinon j'ai peur qu'il y ait une frustration assez forte de la part des citoyens qui se sont mobilisés dans les quartiers

Si possible j'aimerais bien avoir une réponse de M. BAUPIN et M. MADEC

**M. Hubert BLANC, Président de la Commission Particulière du Débat Public :**

Quelle est la démocratie participative après le débat ?

**M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :**

Nous aurons une réunion spécifique sur le plan de déplacements de Paris dans le XIXe arrondissement ici la fin du mois d'avril où nous parlerons de ces questions qui ne concernent pas une bonne partie des gens ici présents. Évidemment, la concertation qui a lieu sur le plan de déplacements de Paris actuellement doit se poursuivre dans les conseils de quartiers, dans les structures qui pourront se mettre en place. C'est un sujet qui est certes connexe au tramway, mais il ne concerne pas directement l'ensemble du tramway.

Sur ce qui concerne spécifiquement le tramway, il est clair que ce sont des projets lourds, assez complexes et sur lesquels, entre la prise de décision et la réalisation, il y a une longue période dans laquelle les marges de manoeuvre sont relativement faibles.

Je ne voudrais pas mentir sur la question. Une fois que l'on a choisi un tracé, et que l'on a engagé les procédures administratives, après avoir engagé les travaux, choisi les entreprises, il faut dévier les réseaux souterrains etc. On peut encore regarder un certain nombre de questions et concerter concernant tel ou tel aménagement autour, notamment les portes qui sont des choses relativement conséquentes.

Une fois que le choix est fait il reste peu de marge de manoeuvre. Les choix seront faits dans les mois à venir. Le Syndicat des Transports Ile-de-France sera saisi, suite au débat public d'un projet qui sera concerté entre les collectivités et qui sera proposé. Ensuite il y aura l'enquête d'utilité publique où là de nouveau, il y aura des réunions publiques dans lesquelles la population pourra s'exprimer sur le projet. Il y aura des registres d'enquête, etc.

Intervient ensuite un rapport du commissaire enquêteur. Après, les décisions sont prises et le projet lancé. Il est important de concerter, mais à un moment donné il faut prendre des décisions.

Ensuite, il restera un certain nombre de questions qui peuvent continuer à être concertées. Il faudra suivre l'aménagement des portes autour, ou telles questions, mais une fois que l'on aura pris les décisions essentielles, le tracé sera choisi, les stations importantes seront choisies. Ce sont des choses sur lesquelles il y a un temps de réponse entre la décision et la mise en oeuvre relativement long.

**M. HUBERT BLANC, Président de la Commission Particulière du Débat Public :**

Peut-être un mot d'explication, je ne l'ai pas donné au début car je voulais que le débat soit rapidement lancé, sur ce qu'est le débat public. Plusieurs questions y ont fait allusion et c'est peut-être bien d'apporter quelques précisions sur ce point.

Le débat public, est un moment décidé au niveau national pendant lequel, quand un grand équipement est présenté à la population, toute décision est suspendue. Généralement il s'agit d'une durée de quatre mois environ. C'est le cas pour notre débat qui se terminera le 15 mai.

Pendant ces quatre mois, aucune décision ne peut être prise sur le fond. Le maître d'ouvrage a présenté son projet, la commission l'a examiné en lui demandant de le rendre plus clair, et que ce soit bien compris par tout le monde. Bien sûr, elle ne porte aucun jugement sur le fond et ne le fera jamais.

Nous sommes là uniquement pour organiser le débat, dans lequel les élus ont leur place, car il faut bien connaître la position des représentants de la population, mais il faut aussi dire comment cette position des représentants de la population est ressentie par la population très directement.

Donc, pendant ces quatre mois, toute décision est suspendue. À la fin de ce débat, la commission particulière du débat public, que vous avez à cette table, et qui comporte deux membres de plus, va indiquer comment elle a perçu le débat. Elle ne doit pas dire si ce projet est bien, ce qu'il faut faire ou non, mais voilà ce que nous avons entendu, ce qui nous a été dit, les arguments utilisés par les uns et les autres, dont nous allons rendre compte à la commission nationale du débat public qui, elle-même, va tirer un bilan, mais qui ne dira pas ce qu'il faut faire.

Ensuite une fois le débat terminé, et que nous avons rendu cette copie en quelque sorte, consistant à enregistrer ce que vous avez dit, le maître d'ouvrage en l'occurrence le Syndicat des Transports de l'Île-de-France qui a délégué à la Ville de Paris le soin de dialoguer sur ce projet, et bien sûr la région qui a un rôle institutionnel important en matière de transport, le STIF aura un délai de trois mois pour dire quelles conclusions il tire du débat, c'est-à-dire s'il maintient le projet présenté, ou s'il maintient le projet avec une variante ou une autre modification.

Voilà ce qu'est un débat public, c'est une période pendant laquelle on entend tout ce qui peut être dit par les uns et par les autres, où on le photographie, où on le constate pendant ce temps-là, on demande au maître d'ouvrage de défendre ses propos et d'exposer ses souhaits. Il n'y a pas de décision juridique.

Par contre, une fois le débat terminé, la parole est rendue au maître d'ouvrage et il donne sa décision.

Je me suis permis de donner ces quelques petites indications qui me paraissent utiles pour bien comprendre dans quel exercice nous sommes.

Si toutefois la date est fixée, quand connaissons-nous la nature des choix ? La nature et la date du choix ne peuvent pas avoir résulté que du maître d'ouvrage lui-même, ainsi que je l'ai expliqué.

Nous avons encore 10 minutes et nous pouvons entendre encore l'expression d'autres personnes.

**M. LOUIS-BAUDOIN DECAIX, GRANDS MOULINS DE PANTIN :**

Je représente la maîtrise d'ouvrage des grands Moulins de Pantin et je vais donner l'éclairage d'un professionnel de l'immobilier d'entreprise. Il s'agit des bureaux, l'activité économique de l'Île-de-France. Je voulais simplement faire remarquer pour l'assistance, qu'actuellement, l'immobilier d'entreprise se développe beaucoup aux portes de Paris. Regardez tous les immeubles de bureaux qui se construisent le long du périphérique, que ce soit interne ou externe à Paris (Porte d'Orléans, Porte de Montreuil, Porte des Lilas, Pantin, demain Porte de St-Ouen, Porte de Clichy).

Paris connaît un développement économique axé sur des zones bien précises : Paris Rive Gauche et demain Paris Nord-Est.

Paris Rive Gauche est très bien desservi, et a complètement démarré grâce à l'arrivée d'Eole. Demain, Paris Nord-Est marchera très bien aussi avec l'arrivée du Tramway et la connexion Evangile. Je prêche pour ma paroisse, et celle des 3 500 salariés, dont on a parlé tout à l'heure, avec demain l'extension sur Pantin Local.

A 200 mètres d'un immeuble de bureaux, l'éloignement d'une station de transport en commun peut faire balancer le salarié entre sa voiture et le transport en commun. La personne vient tous les jours, effectue son trajet aller-retour. Je pense que l'on fait un transport en commun en priorité pour les gens qui travaillent par rapport à ceux qui peuvent venir au Parc de la Villette et marcher éventuellement, soit à partir de la Porte de la Villette, soit de la Porte de Pantin pour aller à l'intérieur du Parc.

Personnellement, je trouve dommage, puisqu'on a une chance de faire passer le Tramway à proximité d'un futur pôle tertiaire important (Grands Moulins et Pantin local). C'était une remarque et je prêche pour la solution 2 ou 3 qui desservira le pôle tertiaire de Pantin, qui va se situer entre 8 et 10 000 salariés, soit 80 à 100 000 m<sup>2</sup>.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci de ce point de vue.

**M. ALAIN PERIES, MAIRE ADJOINT PANTIN, PREVENTION SECURITE ET INTERCOMMUNALITE :**

Je voudrais attirer l'attention sur le fait que le projet 3 ne présente pas qu'un avantage pour Pantin. Il faut bien se mettre à l'idée que ce tracé, c'est la banlieue et notamment la Seine-Saint-Denis qui en bénéficierait.

On ne peut pas oublier cela, notamment quand on connaît les difficultés de ce département, et notamment de ceux qui vont être transportés. Il faudrait tout de même se souvenir que le tramway n'est pas uniquement fait pour éviter qu'il y ait des voitures, mais aussi pour transporter des gens et notamment des travailleurs, qui n'ont pas forcément de voiture et à qui il est souhaitable de permettre d'avoir un tracé permettant d'économiser sur leur temps de transport.

Or, on sait que les travailleurs de banlieue subissent de long temps de transport. Plus on agira pour limiter le temps de transport des travailleurs et des salariés, plus on avancera. La cohésion sociale mérite que de temps en temps on quitte les maréchaux, on passe le périphérique, et que l'on vienne aider à la banlieue.

**MME JISCA MERIEN :**

Je voulais poser une question sur le premier tronçon de Porte des lilas à Porte de Pantin. Dans le gros document, deux tronçons sont dessinés, un qui va par le boulevard d'Algérie, le boulevard d'Indochine, et l'autre va par le boulevard Sérurier. Cela est-il définitivement tranché ?

Je n'ai rien contre ces deux tronçons, mais j'avais entendu dire qu'il y avait beaucoup de difficultés techniques à faire ce tronçon. Si cela a été tranché, pourquoi a-t-on choisi l'un par rapport à l'autre ? Est-ce facile de le faire techniquement ?

**M. DANIEL LAGUET, DIRECTEUR DE LA VOIRIE ET DE LA CIRCULATION, MAIRIE DE PARIS :**

Je suis navré, dans l'exposé, je vous ai apporté la réponse. On a abandonné le tracé uniquement par le boulevard Sérurier au bénéfice du tracé par le boulevard d'Algérie et le boulevard d'Indochine. Entre-temps, les études ont progressé. Elle montre que l'on n'arrive pas à faire sur l'ensemble du boulevard Sérurier une plate-forme qui permette la circulation des véhicules sur ce boulevard, en harmonie avec le reste.

Donc, en début à partir des lilas par le boulevard Sérurier, on prend le boulevard d'Algérie, le boulevard d'Indochine, et avant la porte de Pantin, on rejoint le boulevard Sérurier.

**M. HUBERT BLANC, Président de la Commission Particulière du Débat Public :**

On peut encore prendre deux questions. Je signale pour ceux qui n'auraient pas pu s'exprimer qu'il y a toujours possibilité de le faire par Internet sur le site de la commission particulière du débat public. Vous avez les coordonnées sur tous les documents qui sont distribués. Nous avons à ce jour 15 000 connexions. Vous pouvez toujours y ajouter tous vos avis. Toutes les connexions exprimées sont analysées et archivées.

**M. VIAL, LE PRE-ST-GERVAIS :**

La question va tout à fait dans la continuité de la question précédente. Concernant la station porte Chaumont - porte Brunet, manifestement, on est assez indécis sur l'implantation de cette station, car elle ne figurait pas comme un petit rond sur le plan tout à l'heure, mais comme un ovale très allongé.

Je crains qu'à vouloir desservir à la fois la porte Brunet et la porte Chaumont, on ne desserve bien ni l'une ni l'autre. Égoïstement, en tant qu'habitant du Pré-St-Gervais,

l'implantation d'une station soit porte Brunet, soit porte Chaumont, soit les deux, nous arrange très bien, mais une station placée entre les deux nous arrange beaucoup moins.

Ce serait une question à prendre en considération.

Il serait possible de déplacer légèrement l'itinéraire du bus 75, qui se trouverait circuler en parallèle dans cette zone avec le tramway, plus vers le Pré St Gervais.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC**, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS, RATP :

En fonction des tracés retenus, il faudra examiner les évolutions possibles des lignes de bus. L'hypothèse que vous proposez doit être étudiée.

Je profite de l'occasion pour dire, en tant que moyen de transport régional, que toutes ses connexions avec les lignes de bus, les lignes de métro, sont extrêmement importantes.

Quelles que soient les hypothèses, 60 % des déplacements qui utiliseront le tramway, concerneront soit une origine soit une destination en banlieue. Seuls 40 % des déplacements se feront à l'intérieur de Paris. Quelles que soient les hypothèses retenues, on est dans un moyen de transport qui justement, grâce aux connexions via les bus et le métro, est un moyen de transport régional.

**M. DANIEL LAGUET**, DIRECTEUR DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS, MAIRIE DE PARIS :

Concernant la position porte de Chaumont, porte de Brunet, cette station sera fonction des tracés ultérieurs. Suivant le tracé, elle sera soit avant, soit après le carrefour. Dans un cas, si on est sur les maréchaux, on se met en latéral intérieur. Par contre, si l'on va sur Pantin, au niveau de ce carrefour on va quitter par le latéral extérieur.

En fonction du tracé, la porte sera soit avant on soit après le carrefour.

**M. FRANÇOIS BIRBES**, PANTINOIS :

Je suis professeur dans un collège de Pantin et j'ai aussi choisi d'habiter cette ville, car elle me paraissait pleine d'initiatives culturelles entre autres, et elle a bien plus d'un atout dans sa manche. J'aimerais insister sur l'absence totale de contradictions entre ceux qui prennent le tramway et les transports publics pour le travail, et ceux qui le prennent pour le plaisir.

Des amis parisiens viennent me voir à Pantin, et je vais souvent à Paris. Je travaille ici et j'en suis heureux, je vais m'amuser à Pantin aussi et à Paris, pour cela les transports publics sont un atout.

Pour ce département qui en a besoin, densifier le réseau de transport en commun, c'est bien car cela rend la voiture moins indispensable et cela permet aux gens de bouger, et de passer le périphérique.

Les travailleurs sont aussi des gens qui s'amuse et ceux qui s'amuse sont aussi des travailleurs.

**M. HUBERT BLANC**, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Personne ne vous contredira.

**MME MARTINE VITOUX-LEGRAND, PANTINOISE :**

Je suis Pantinoise depuis un an et demi, et je voudrais savoir si jamais le tracé 1 est choisi, comment la RATP envisage de desservir la porte de Pantin le soir de spectacles au zénith ? Actuellement, entre 19 h et 20 heures aucun des arrêts du PC n'est honoré le soir de spectacles au zénith.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Monsieur SANCHO DE COULHAC, une pierre dans votre jardin !

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS, RATP :**

L'avantage du tramway est qu'il a une capacité plus forte. Donc, il faudra sans doute mettre en place, comme on le fera de l'autre côté vers la porte de Versailles, dans ces endroits qui attirent à certains moments des trafics plus importants ponctuellement, une offre supplémentaire de tramway qui, normalement le soir, est plutôt prévue à 15 minutes. Dans ce cas, elle pourra être portée à 5 minutes. Des systèmes de parcours partiel permettront de ramasser les gens qui sortent à ce moment-là. C'est un avantage par rapport au bus.

On trouvera la solution, mais en tout cas c'est mieux que le bus.

Pour les gens qui travaillent et ceux qui font autre chose pour les déplacements...

**M. SERGE MERY, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE, CHARGE DES TRANSPORTS :**

...les gens ne travaillent pas 24 heures sur 24 !

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS, RATP :**

Aujourd'hui, de plus en plus de déplacements se font hors déplacements domicile travail, ou domicile scolaire ; tous ces types de déplacements sont pris en compte.

Le dimensionnement du tramway, c'est-à-dire le flux maximum du matin, reste encore les gens qui vont travailler. C'est ce qui fait l'essentiel des calculs du trafic, en tout cas de la taille du tramway et du besoin de fréquence. Le tramway, à d'autres heures, sert à tous les autres déplacements de loisirs ou commerciaux ou familiaux qui sont en fort développement et qui sont proches de 50 % aujourd'hui.

**M. HUBERT BLANC, Président de la Commission Particulière du Débat Public :**

Des personnes ont gentiment entendu toute note réunion depuis le couloir. Quelqu'un veut poser une question et on va lui donner le micro.

**M. VLADIMIR MATUZSIK, PANTINOIS :**

Je suis habitant de Pantin depuis plus de 15 ans. Le tracé 1 n'apporte rien en termes d'interconnexion par rapport au PC actuel.

Concernant la desserte du Zénith, l'arrêt de bus PC a été supprimé il y a un certain temps, ce qui me fait dire que ce n'est pas aussi important que cela.

Quand on aura le tramway, si on veut avoir la desserte du Zénith, on peut toujours décider l'arrêt de bus 75. Le bus 75 dessert actuellement la Porte de la Villette, la Porte de Pantin, il suffit d'ajouter un arrêt de bus.

En tant qu'habitant de Pantin, je suis pour le tracé 2 ou 3. C'est l'enjeu de l'interconnexion, et cela apporte beaucoup de choses.

**M. HUBERT BLANC, Président de la Commission Particulière du Débat Public :**

Merci, cette question qui venait de mon extrême gauche, au sens purement géographique du terme, était très bien pour terminer cette réunion. Je vois que certains commencent à être un peu impatients, et c'est tout à fait normal. Vous avez été très attentifs et très intéressants, vous avez posé des questions très pertinentes. Je vous en remercie au nom de la commission.

*La séance est levée à 21 h 15.*