

Compte-rendu intégral

de la réunion d'ouverture du 6 février 2006

Le compte-rendu de la réunion est rédigé et publié sous l'autorité du président de la commission particulière du débat public. Toutes les questions posées au cours de la réunion publique seront traitées et recevront une réponse. La réunion publique a rassemblé 390 personnes. Elle s'est ouverte à 19h15 pour s'achever à 21h35.

Ont participé au débat public :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

M. Hubert BLANC, Président, Mme Élisabeth POUTRE, M. Daniel GRAS, M. Pierre-Louis DOUCET, M. Paul BAYLAC-MARTRES.

MAÎTRISE D'OUVRAGE :

Mairie de Paris :

- ⇒ M. Bertrand DELANOË, Maire de Paris
- ⇒ M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation
- ⇒ M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements

Conseil Régional Île-de-France :

- ⇒ Mme Marie-Pierre de la GONTRIE, Première Vice-présidente du Conseil Régional Île-de-France

STIF :

- ⇒ M. Laurent FOURTUNE, Directeur des Projets d'Investissement

RATP :

- ⇒ M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, Chargé de Mission au Département des Projets

INTERVENTIONS DU PUBLIC :

M. DUFLOT, M. GARNIER, M. Michel PIFALT, Association Rocade de Paris, M. MOURANCHE, M. François GODARD, Mme Marie RECH LE ROY, M. Gérard CHICAL, M. RICARD, M. Jean MACHERAS, Association Usagers des Transports d'Île-de-France, M. Vincent DEMERY, Mme Rosette CHARBIT ZUGETTA, Auteur Écrivain, M. Pablo GUARDIOLA, M. Witold MARKIEWICZ, Président Association Paris Banlieue Environnement, M. Didier LOURDIN, Président Association Orbital, M. Laurent PASTEUR, habitant du XXème arrondissement, M. Lionel FAVIER, Association Usagers des Transports d'Île-de-France

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 Particulière du Débat Public :

Mesdames, Messieurs, si vous voulez bien prendre place.

Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs, je suis heureux de vous accueillir au nom de la Commission Particulière du Débat Public « Extension du Tramway de Paris », pour cette réunion d'ouverture de notre débat.

Notre débat : c'est 100 jours, qui vont donc être consacrés à l'information, à l'échange, à l'expression des opinions.

Quelques mots pour vous dire ce qu'est un débat public, quelques mots ensuite pour vous dire ce qu'est le déroulement de notre réunion, en quelque sorte les règles du jeu qui sont de vous donner la parole le plus rapidement possible.

Qu'est-ce qu'un débat public ? C'est une procédure légale qui s'applique aux grands équipements publics lorsqu'ils dépassent un montant financier et en fonction de leurs impacts sur l'environnement et sur la vie quotidienne.

C'est sous le contrôle d'une instance nationale : la Commission Nationale du Débat Public, qui désigne une Commission Particulière.

Ce sont les membres de la Commission Particulière du Débat « Extension du Tramway de Paris » qui m'entourent autour de cette table.

Pendant 100 jours, nous devons donc faciliter l'information complète et transparente des citoyens, permettre l'expression de toutes les questions qui peuvent être posées, de toutes les opinions qui peuvent être émises.

Pour cela, il nous faut des outils :

⇒ *Des réunions publiques.*

Vous avez la première ce soir, et vous en aurez une douzaine ensuite, soit thématiques, soit consacrées à la proximité des lieux où le tracé doit passer.

⇒ *Un site Internet.*

Nous sommes d'ailleurs surpris d'avoir eu, alors que le débat n'était même pas ouvert, déjà 2 200 connexions en quelques jours. C'est dire que c'est un débat qui répond à une attente.

⇒ *Des cahiers d'acteurs.*

Comme dans tous les débats publics, nous donnons la possibilité aux associations qui veulent exprimer une opinion spécifique, qui ont une contre-proposition à faire, qui ont des observations à présenter, de le faire dans des conditions qui seront publiées dès la semaine prochaine.

Dans les réunions du débat public, vous trouverez les documents, les premiers cahiers d'acteurs de notre débat.

⇒ *Des forums de discussion.*

La Commission est neutre. Elle est là pour organiser le débat, et non pour prendre position. A l'issue de celui-ci seront publiés un compte rendu et un bilan objectif. Nous dirons quels sont les arguments que nous avons entendus, et comment s'est déroulée l'expression du public.

Ensuite, un délai est ouvert pour que l'auteur du projet, c'est la loi, dise quelle suite il donne au débat : est-ce qu'il maintient son projet ? est-ce qu'il le modifie ? C'est à lui, à ce moment-là, en toute souveraineté de prendre sa décision.

A ce stade, tout est ouvert.

La réunion de ce soir comprend, et c'est un dispositif qui s'applique pour toutes les réunions de débat public :

- ⇒ D'un côté, la Commission qui est chargée de s'assurer que les questions puissent être posées et qu'il puisse y être répondu, que tout le monde puisse s'exprimer.
- ⇒ De l'autre, le Maître d'ouvrage, c'est-à-dire l'auteur, celui ou ceux qui ont voulu et porté le projet. Ils ont toujours, tant qu'ils le veulent, la parole pour répondre à toutes les questions posées, à toutes les observations faites.

Ce soir, comme les autres soirs, nous vous proposons un petit visuel d'environ deux minutes qui, mieux que je ne l'ai fait peut-être maintenant, vous présente ce qu'est un débat public ; et ensuite, la parole sera donnée normalement au Maître d'ouvrage pour présenter en 20 mn environ son projet.

Le Maître d'ouvrage en l'occurrence, c'est la réunion de quatre acteurs majeurs :

1. La Ville de Paris, qui a été désignée comme porteur du projet dans le débat.
2. Le syndicat des transports d'Île-de-France, autorité organisatrice des transports, représenté par Monsieur FOURTUNE.
3. La Région, représentée ce soir par Madame de LA GONTRIE.
4. La RATP, représentée par Monsieur SANCHO DE COULHAC.

C'est ce soir, très normalement, et je l'en remercie, Monsieur le Maire de Paris, qui inaugurera la parole du Maître d'ouvrage.

Ensuite, la parole sera donnée au public en deux parties :

- D'abord en fonction du visuel qui vous sera présenté par le Maître d'ouvrage, c'est plutôt l'ensemble du projet sur lequel vous pourrez réagir sur son opportunité sur la solution Tramway.
- Dans un deuxième temps, nous regarderons plus en détail les modalités techniques du projet et les questions qu'il pose.

Vous avez la possibilité de poser des questions par écrit. Des fiches vous ont été distribuées. On me dit qu'il y en a déjà qui arrivent ici.

Ceci dit, il n'est pas nécessaire d'écrire une fiche pour poser une question, on peut aussi lever la main.

Ceux qui auront posé leurs questions par écrit, et auxquelles il n'aurait pas pu éventuellement être répondu ce soir, s'il y a trop de questions, nous y répondrons de toute façon par la suite ; ce qui est normal.

Je terminerai par l'esprit du débat : tout peut être dit, bien sûr dans le respect des personnes, sans monopolisation du temps de parole, il faut que le plus grand nombre puisse s'exprimer et il faut que les auteurs du projet puissent faire valoir leurs arguments et les réponses.

Je remercie les élus et les personnalités qui sont là pour ce débat d'ouverture. Comme ils le savent, c'est un débat sans protocole. Donc, nous n'allons pas faire une distribution solennelle de paroles, mais je les remercie d'être là, et en particulier Madame la Maire du XIIème arrondissement, puisque nous sommes dans son arrondissement.

Donc, un visuel de deux minutes et Monsieur le Maire, vous avez la parole.

(Projection d'un visuel de présentation de la CPDP).

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

Monsieur le Maire, vous avez la parole.

M. Bertrand DELANOË, Maire de Paris :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, d'abord je voudrais vous saluer tous, vous saluer vous, Monsieur le Président et les membres de la Commission que vous animez, saluer les élus. Il y a ici beaucoup d'élus de différents arrondissements de Paris, bien sûr la Maire du XIIème arrondissement, des Maires-adjoints de Paris, le 1^{er} Adjoint au Maire du XIIIème arrondissement, car ils sont déjà dans la vie du tramway ; saluer aussi beaucoup d'animateurs d'associations que je vois, puis vous toutes et vous tous, je ne dirai pas seulement Parisiennes et Parisiens, mais tous les Franciliens concernés et invités à bâtir avec nous cette nouvelle aventure urbaine.

D'abord, je voudrais vous dire comment a été envisagée l'extension du Tramway. Lorsque nous avons porté la candidature de Paris aux Jeux Olympiques dans une formidable ambiance, unanime, créative, nous avons pensé que nous devons être ambitieux et développer l'agglomération parisienne à l'occasion de ce projet.

Lorsque nous avons perdu, et je ne risque pas de l'oublier, il nous a manqué trois voix, petite boutade entre nous qui n'a pas de rapport : quand on travaillait beaucoup pendant deux ans et demi, unanimement (toutes les décisions ont été prises à l'unanimité), je disais : « Si jamais on gagne, je sais que ce sera la victoire de tout le monde. Si jamais on perd, je sais qui aura perdu ». Je ne me suis pas trompé.

Bref, revenons à ces beaux projets qui font que, lorsque l'on partage une ambition constructive, il ne faut pas se laisser désarçonner par un aléa.

Donc, de la même manière que nous voulons aménager la totalité des 50 ha des Batignolles, donc les 35 ha supplémentaires ; de la même manière que la Ville de Paris a confirmé son engagement pour créer un centre nautique à Aubervilliers, dont la Ville de Paris réaffirme qu'elle accepte de financer 20 %, nous avons pensé que pour ce 21^{ème} Siècle, il pouvait être important d'offrir aux Franciliens et aux usagers de l'agglomération parisienne, parce que les usagers de l'agglomération parisienne ce sont les Parisiens, ce sont les habitants des communes voisines et ce sont aussi tous ceux qui visitent Paris (je vous rappelle que Paris est la ville la plus visitée du monde) un moyen de transport moderne, écologique, efficace, et qui soit une occasion d'embellir la ville, et de faire progresser la qualité de vie dans nos métropoles du 21^{ème} siècle.

Alors comment aborder ce débat ?

D'abord, parce que nous l'avons voulu. Il y a un Tramway qui sera utilisé par 100 000 voyageurs par jour sur le boulevard des Maréchaux dans 10 mois, le Tramway qui va du Pont de Garigliano jusqu'à la Porte d'Ivry. Cela nous fait donc déjà une base d'observation et cela nous en fera une pour la prolongation que nous proposons.

Je viens de vous le dire, 100 000 voyageurs par jour entre le Pont de Garigliano et la Porte d'Ivry. Denis BAUPIN mon Adjoint ou Daniel LAGUET, Directeur de la voirie, de la circulation et des transports à Paris, pourraient vous donner plus de détails que moi. Mais, déjà ce Tramway qui va circuler en décembre prochain offre beaucoup de connexions avec des lignes de métro et d'autobus pour Paris et pour la banlieue.

C'est aussi une situation délibérément choisie pour que cela serve non pas seulement d'abord les Parisiens, mais tous les usagers de l'agglomération parisienne.

Je précise que le Tramway sud est financé à la fois par la Ville de Paris (c'est bien normal), par la Région Île-de-France, et aussi par l'État.

Dans le projet olympique, nous avons envisagé que la prolongation jusqu'à la Porte de la Chapelle d'un côté, et jusqu'à la Porte d'Auteuil de l'autre, pourrait être financée à 70 % par la Ville et à 30 % par la Région.

La Région et la Ville ont maintenu cet engagement. Si l'État veut venir, il est cordialement invité. Je ne veux pas me bercer d'illusions. En tout cas, la Ville maintiendra l'engagement qu'elle a pris.

Bien entendu, dans un projet de cette ampleur, le partenariat du STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France), qui va évoluer dans les prochaines semaines, et de la RATP, est fondamental, mais je n'insiste pas.

A propos de la première tranche de Tramway, sur 7 km, c'est tout un quartier qui n'était qu'une vaste autoroute urbaine et qui devient un boulevard du cœur de l'agglomération parisienne. On a longtemps conçu le cœur de Paris comme les premiers arrondissements, mais vivons aujourd'hui, pas il y a quarante ans !

Aujourd'hui, le cœur de l'agglomération parisienne, c'est Paris. Lorsque sur 7 km de boulevard, nous refaisons totalement le boulevard urbain, cela veut dire que nous créons pour l'ensemble des usagers de la ville un quartier beaucoup plus agréable, beaucoup plus beau et beaucoup plus facile à vivre.

N'oubliez pas qu'il y a 200 000 parisiens, plus tous les habitants des communes voisines qui vivent près du périphérique. Monsieur le Président, je suis un peu long, mais cela a un rapport. Lorsque ce matin, nous visitons le chantier de la couverture du périphérique Porte des Lilas où nous entamons la reconstruction urbaine du lien entre Paris et la Banlieue, avec qualité de vie, lutte contre les nuisances sonores, équipements collectifs, jardins, équipements partagés entre les communes de Seine St-Denis voisines et les XVIIIème et XIXème arrondissements, c'est vraiment une ambition urbaine qui porte un tel projet sur le Boulevard des Maréchaux entre le Pont de Garigliano et la Porte d'Ivry.

Ce sont 7 km de boulevards, totalement refaits et totalement replantés, avec du mobilier urbain extrêmement beau, à l'issue d'une grande compétition. Ce sont aussi des œuvres d'art pérennes que nous installons.

C'est donc bien une ambition de ville qui est associée à la totalité de ce projet de Tramway.

Alors maintenant, son extension et ce débat.

D'abord, je veux remercier très chaleureusement et très sincèrement la Commission Nationale du Débat Public d'avoir souhaité que pour un projet d'une telle ampleur, il y ait cette très vaste consultation, et que celle-ci s'adresse à tous ceux qui veulent et tout particulièrement aux Franciliens.

A l'occasion de ce projet, nous allons pouvoir discuter avec les habitants, avec les experts, avec les associations, avec les élus de toutes les communes concernées, de ce que peut être ce moyen de transport et son lien avec tout notre environnement géographique.

C'est très important car, lorsque avec Denis BAUPIN et nos partenaires nous avons pu inaugurer le Noctilien, nous nous sommes aperçus que sur ces lignes où l'on peut désormais circuler la nuit, ce n'était pas principalement les Parisiens qui en étaient les usagers, mais tous les habitants de l'agglomération ou de la région parisienne, et ils en ont bien le droit.

Lorsque nous pensons Tramway T3, extension vers la Porte de la Chapelle et vers la Porte d'Auteuil, cela veut dire que c'est un service que nous voulons créer pour l'ensemble des usagers de l'agglomération parisienne.

Cela veut dire aussi que nous allons discuter avec vous tous de son tracé. Nous allons discuter des endroits où il passe, des connexions avec les lignes de métro et les lignes d'autobus.

Nous allons aussi discuter des détours qu'il ferait dans telle ou telle commune.

Nous allons discuter de la manière dont sont desservis des lieux aussi importants pour toute la région parisienne que le Zénith ou la Cité de la Musique.

Comme nous avons aussi un projet d'auditorium pour la musique au Parc de la Villette, cela a aussi un rapport avec ce nouveau moyen de transport. Je le précise exprès pour apporter dès maintenant ma contribution à la créativité générale. Il ne faut pas oublier qu'il y a ce projet d'auditorium à la Villette qui va, là aussi, amener du monde.

Et donc, nous allons discuter avec nos collègues, avec tous les citoyens, de son itinéraire : comment va cheminer ce fameux Tramway pour faire en sorte qu'il y ait des centaines de milliers d'usagers qui puissent en profiter ?

Je voudrais dire aussi, en tant que Maire de Paris, que mon souhait, et j'ai mon adjoint à l'urbanisme en face de moi (Jean-Pierre CAFFET) est que ce soit pour les années à venir, ce n'est pas pour les deux ans à venir seulement.

Je souhaite que nous ayons la même ambition urbanistique pour toute l'extension du Tramway que nous avons eue pour le premier tronçon, qui est en cours de réalisation.

Cela signifie que ce que j'ai dit, en terme de boulevards urbains, en terme de qualité, en terme d'apport de l'art, dans la ville là où se trouve la population, c'est une ambition que j'ai aussi pour la totalité des tronçons qui naîtront.

Voilà, j'ai déjà été un peu long. Je pense que Monsieur LAGUET va bien mieux que moi présenter un visuel pour compléter le propos de la Ville.

Je ne sais pas dans quel ordre les propos vont se dérouler. Il y a sûrement la Région, avec Marie-Pierre de LA GONTRIE, qui va nous donner son sentiment, la RATP et la STIF, mais il faudra que Daniel LAGUET présente des images et des concrétisations de mon propos pour l'illustrer, au moment qu'il vous conviendra.

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

Merci, Monsieur le Maire.

M. Bertrand DELANOË, Maire de Paris :

C'est vous qui présidez !

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

Plus vite nous irons à la concrétisation, mieux ce sera.

M. Bertrand DELANOË, Mairie de Paris :

Et ensuite, Marie-Pierre. Donc, j'ai eu raison de suggérer à Monsieur LAGUET de compléter utilement mon propos.

Vous savez, je suis un moins bon Président que vous ; je suis ballotté.

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

Je n'ai pourtant pas vocation à être autre chose que Président !

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements :

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vais reprendre certainement en termes moins brillants que ceux de Monsieur le Maire.

J'ai quand même noté deux expressions qui vous sont chères, dont : « le boulevard du cœur de l'agglomération ».

Je vous signale quand même que lorsque l'on rencontre nos collègues des départements, ils ont souvent tendance à nous dire que Paris est la banlieue de leur commune.

M. Bertrand DELANOË, Maire de Paris :

Cela me va aussi. Je veux bien être la banlieue de Pantin, des Lilas, du Pré St-Gervais.

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des déplacements, Mairie de Paris :

Mon propos va se dérouler en deux temps, dont la présentation générale annoncée et donc cette première partie qui doit durer une vingtaine de minutes.

(Projection de transparents)

POURQUOI UN PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN ROCADE DE PARIS ?

Aujourd'hui, le réseau de transport Francilien est un des plus complets et des plus performants de l'hypercentre (du cœur de la capitale) par rapport aux grandes métropoles qui sont comparables.

On y trouve 16 lignes de métro, 2 lignes de Tramway (T1 et T2), 5 lignes de RER, des dizaines de lignes Mobiliens et plus de 1 000 lignes de bus, dont 266 sont gérées par la RATP. Je ne vais pas détailler, s'il y a des questions, je laisserai mes collègues de la RATP et du STIF répondre.

Par contre, on note également une desserte de moins bonne qualité dans le reste de l'agglomération. Ce réseau parisien a été organisé en étoile, autour de la capitale. Il est vrai que tous les transports des communes riveraines et de la Banlieue passaient par Paris. C'est un réseau qui a été conçu au fil du temps pour satisfaire à des besoins de déplacements entre Paris et la Banlieue.

Aujourd'hui, on voit l'émergence de nouveaux besoins. Ce sont d'abord des déplacements internes à la première couronne. Ils sont en forte augmentation. On note plus de 9 % entre 1991 et 2001, globalement 10 % de croissance de cette demande. Il y a 35 millions de déplacements chaque jour en Île-de-France, en particulier en voitures, dont 25 concernent la banlieue parisienne, soit les deux tiers.

Cette insuffisance de l'offre sur les transports en commun aboutit à une trop faible utilisation des transports en commun, car aujourd'hui 53 % des déplacements de banlieue à banlieue sont réalisés en voiture, et seulement 11 % en transports en commun, alors qu'à Paris, on note effectivement des déplacements en voitures qui diminuent : - 14 % entre 2001 et 2005. La place de la circulation douce augmente : la marche, le vélo (+ 44 %), le roller. Plus d'un déplacement sur deux est effectué aujourd'hui dans Paris à pied.

Si l'on reprend l'étoile de tout à l'heure, pour satisfaire les nouveaux besoins de déplacements, il vous est proposé un maillage plus important en périphérie de Paris, évoqué par Monsieur DELANOË. C'est le concentrique sur le cœur des Maréchaux, qui propose une alternative crédible à la voiture.

En parallèle, on voit bien des déplacements qui se situent à l'extérieur de Paris, mais sur la proche couronne avec des besoins qui apparaissent.

Plusieurs projets en Île-de-France répondent à cet objectif. Je vais simplement les lister, et si vous avez des questions, cela fera le débat avec la salle.

⇒ L'extension du Tramway T1 : St-Denis, Asnières, Gennevilliers ; du Tramway T2 : Issy les Moulineaux à la Porte de Versailles (les travaux sont en cours).

⇒ Le Tram-Train T4 : Aulnay-sous-Bois - Bondy. C'est un dérivé du tram sur le réseau ferré. La mise en service est prévue courant 2006.

⇒ La gare Éole Évangile avec le RER E. C'est une étude dans le cadre de l'opération Paris Nord-Est où le Tram T3 et le SDEV devrait se rejoindre pour s'y connecter avec les autres intermodalités.

⇒ Le prolongement également de 4 lignes de métro (ligne 4 en direction de Porte d'Orléans Montrouge dans une première étape, ligne 8, ligne 12 avec Proudhon-Gardinoux dans une première phase à l'horizon de 2010, et également la ligne 13).

⇒ Également un transport en commun dans un site propre sur la RN 305. Actuellement, un site propre existe déjà à Vitry sur Seine, dont une portion est en cours de réalisation au nord, en allant sur Paris. Il doit être prolongé au sud, vers le carrefour Rouget de l'Isle.

⇒ Le Tramway St-Denis, Epinay, Villetaneuse.

⇒ Les lignes Mobiliens, car 150 ont été retenues dans le cadre du PDU en région parisienne et 17 sur Paris.

⇒ L'objet de ce soir, le Tramway T3 sur le Boulevard des Maréchaux.

LE TRAMWAY T3 : PROJET EN PLUSIEURS ETAPES

Je ne vais pas rentrer dans le détail, car cela fera partie d'une présentation détaillée dans la deuxième partie.

Le premier tronçon évoqué sur le Boulevard des Maréchaux Sud, du Pont de Garigliano à la Porte d'Ivry, et ce projet d'extension à l'est jusqu'à la Porte de la Chapelle avec une mise en service prévue pour 2012, et l'ouest jusqu'à la Porte d'Auteuil pas encore programmé.

LES PRINCIPAUX ACTEURS DE L'EXTENSION DE CE TRAMWAY T3

1. Le STIF, autorité organisatrice des transports d'Île-de-France, décide des implantations à développer.
2. La RATP sera co-Maître d'ouvrage et exploitant.
3. La Ville de Paris sera co-Maître d'ouvrage et financeur.
4. La Région Île-de-France qui est un autre financeur.

LES OBJECTIFS DU PROJET

Ce sera un projet au service de la mobilité durable en Île-de-France. Il s'inscrit dans les politiques de déplacements parisiennes et régionales.

Plusieurs objectifs en termes de transport :

1. C'est répondre à un besoin croissant de desserte performante en rocade. On vous l'a signalé précédemment sur la diapositive.
2. C'est une mobilité nécessaire pour compenser la réduction du trafic automobile sur Paris et compléter l'offre.
3. C'est également optimiser le maillage transport collectif avec les lignes de bus et de métro.
4. Et également améliorer l'accessibilité des transports urbains, donc un Tramway pour tous.
5. Des cheminements vont permettre notamment aux plus faibles et aux plus fragiles d'utiliser ce transport : les non-voyants, les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les personnes avec des poussettes.

Après, il y a des objectifs d'insertion urbaine, sur lesquels Monsieur le Maire a été très ferme :

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

⇒ Réduire les consommations d'énergie dite fossile.

C'est un projet environnemental pour une ville qui respire.

Revenons un peu dans le détail sur l'amélioration de la qualité de vie des riverains et des usagers, avec des objectifs :

1. Amélioration de la qualité de l'air : transport propre et non polluant. Le Tramway est électrique.
2. Réduction de dépenses d'énergie captive, telle que le pétrole.
3. Réduction de nuisances sonores : le Tramway est un transport beaucoup plus silencieux que les autres modes thermiques.
4. Amélioration de la sécurité des déplacements, notamment à l'aménagement des carrefours, les tramway sont plus sécuritaires.

Une attention particulière sera également portée à l'embellissement du tracé, avec :

- ⇒ Des aménagements paysagers pragmatiques et esthétiques, donc des trottoirs élargis, des pistes cyclables, des nouveaux mobiliers.
- ⇒ De la verdure et des fleurs doivent être installées. Donc, des plantations d'arbres, ou de revêtement de sol de qualité et des nouvelles ambiances paysagères, notamment sur les espaces majeurs, et souvent les portes.
- ⇒ Il y aura des aménagements de sites, notamment aux portes et surtout aux jonctions des quartiers que l'on appelle les quartiers GRPU et en jonction avec les ZAC (zone d'aménagement concerté).

M. Bertrand DELANOË, Maire de Paris :

Il faut préciser que les GRPU sont les quartiers politique de la ville, c'est-à-dire les quartiers qui ont été très délaissés où il y a peu d'équipements, peu d'aménagements urbains, et où nous avons décidé de mettre le paquet, et que ce soit justement ces quartiers de Paris qui reçoivent le plus désormais en termes d'aménagements urbains et services publics.

Pardonnez-moi de vous avoir interrompu, car GRPU : personne ne comprend.

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements, Mairie de Paris :

C'est Grand Projet de Renouvellement Urbain.

L'occasion de recréer un véritable espace de vie partagée, donc de nouvelles répartitions de cet espace, pour augmenter la place dédiée aux circulations douces (piétons et vélos).

Cela doit être également un accélérateur de requalification urbaine. De nombreuses opérations d'aménagement sont en cours ou à venir le long de ce tracé, prévoyant la création de nouveaux logements.

C'est le cas de la ZAC Porte des Lilas, la ZAC Paris Nord-Est, Paris Rive Gauche qui est aujourd'hui bien avancée, et sur les communes riveraines : la ZAC des Grands Moulins à Pantin et la ZAC du canal à Aubervilliers.

Également des aménagements paysagers urbains qui accompagnent cette mise en place du tramway pour faire des Maréchaux un espace convivial et attractif.

Tout cela doit nous donner une logique d'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers, qui prendra tout son sens avec une optimisation significative de ces transports en commun.

Le Tramway doit être un élément essentiel du développement et du renouvellement urbain parisien, et de la première couronne, en liaison avec les communes riveraines et les départements concernés.

C'est également un accélérateur de développement économique.

L'arrivée du Tramway favorisera également le développement des activités économiques, en facilitant l'accès aux commerces, aux entreprises et aux services situés le long de son parcours.

Le projet d'extension du Tramway concerne directement à moins de 400 mètres de ses rives 300 000 habitants, 130 000 emplois et environ 700 commerces. 300 000 habitants : cela représente une moyenne entre Nice (340 000 habitants) et Nantes (270 000 habitants).

Ce projet doit redistribuer l'espace et rééquilibrer les usages, favoriser les circulations douces et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Il s'accompagnera également d'une baisse significative de la circulation automobile, qui est attendue sur le boulevard des Maréchaux, grâce à l'implantation de ce Tramway T3, donc en surface.

POURQUOI LE CHOIX DU TRAMWAY ?

On a essayé d'identifier des besoins. Quel que soit le mode, il faudra la mise en place :

1. D'un mode de transport en commun régulier, fiable, rapide, accessible, confortable, silencieux et non polluant.
2. D'un système d'information des voyageurs pour assurer leur confort.

Pour ce faire, on avait trois solutions techniques envisagées :

1. LE TRAMWAY
2. LE BUS
3. LE METRO

Le Tramway a été retenu, car il constitue la réponse la mieux adaptée aux besoins identifiés sur le parcours.

Il conjugue de grandes qualités d'intégration à la ville, tout en protégeant l'environnement, et il est une alternative crédible à l'usage de l'automobile.

Ce mode de transport de surface est plébiscité par les utilisateurs, à condition de régularité et de vitesse équivalente.

Ce petit tableau, un peu technique, vous montre des courbes en fonction du nombre de passagers transportés par rame (bus : 100, tramway : 300, métro : 600).

Les capacités maximales notamment en heures pointes en nombres de passagers (bus : 1 500, tramway : 4 500, métro : 18 000).

Sur l'extension à l'est, le métro représente aujourd'hui : 3 800 passagers. Donc, les 4 500 passagers proposés par le Tramway nous donnent également une réserve de 20 % de capacité.

Bien sûr, certains pourraient se demander : POURQUOI PAS LE BUS PC ?

Son niveau de saturation aujourd'hui ne répond plus aux besoins de déplacements croissants en rocade de Paris.

Il a atteint sa limite d'évolution pour deux raisons :

- ⇒ Sa capacité d'accueil : 100 voyageurs dans un bus, contre 300 dans un Tramway.
- ⇒ Un taux de saturation qui a atteint 123 %. Cela signifie que les gens sont pressés les uns contre les autres entre la Porte de Montreuil et la Porte de Bagnolet, à l'heure de pointe du matin.

Augmenter les fréquences des bus conduirait à faire des trains de bus, c'est-à-dire que les bus vont se succéder.

Nous avons fait un test. Lorsque nous avons réalisé l'enquête publique sur TMS (Tramway des Maréchaux Sud), à la demande du Président de l'enquête, nous avons affrété des bus qui partaient toutes les quatre minutes. Nous avons constaté que les bus arrivaient pratiquement tous en même temps, à la queue leu leu.

Donc, augmenter la fréquence sur le PC n'est pas la solution.

POURQUOI PAS LE METRO ?

Je vous ai donné une partie des solutions.

Les atouts du métro :

1. Sa vitesse.
2. Sa capacité qui est quatre fois supérieure à celle du Tramway.
3. Sa régularité, qui est performante.

Mais, le métro ne répond pas aux besoins identifiés sur le parcours, principalement pour trois raisons :

1. Sa capacité est très excédentaire.
2. Son accessibilité est moindre, notamment par rapport à un transport de surface.
3. Ses coûts et ses délais. Un kilomètre de métro coûte trois fois plus cher qu'un kilomètre de tramway, et les délais sont bien sûr plus longs.

A partir de ces explications : POURQUOI UN TRACE SUR LE BOULEVARD DES MARECHAUX ?

Nous avons regardé trois hypothèses de tracés, qui ont été étudiées :

- Une sur le Boulevard des Maréchaux.
- Une deuxième sur la petite ceinture ferroviaire.

- Une troisième en lisière du boulevard périphérique, mais à l'extérieur côté des communes riveraines.

LE BOULEVARD DES MARECHAUX PRESENTE DES AVANTAGES DECISIFS :

- ⇒ La largeur et la continuité de voirie permettraient l'insertion d'un transport en commun sur un site propre, sur tout le trajet. Les Boulevards des Maréchaux sont à peu près réguliers, et font 40 mètres de large (plus ou moins quelques mètres).
- ⇒ Les correspondances sont aisées avec les autres moyens de transport : métro, RER, bus, qui ont leurs arrêts également sur les Boulevards des Maréchaux.
- ⇒ Les liaisons des portes entre elles, pour faciliter la continuité urbaine entre Paris et les communes riveraines, et bien sûr les emplois et les grands équipements.
- ⇒ Également une desserte de secteurs en pleine mutation urbaine. C'est le cas de la ZAC Paris Rive Gauche, de la ZAC de Paris Nord-Est, de la ZAC du Val de Marne, de la ZAC de Pantin et des Grands Projets de Rénovation Urbaine, comme Porte de Montreuil et de Vincennes (car ces projets sont sur Paris).
- ⇒ C'est une continuité avec le premier tronçon T3, qui est en cours de réalisation et qui devrait se terminer pour la fin de l'année.

POURQUOI PAS LA PETITE CEINTURE FERROVIAIRE ?

Son utilisation répondrait à une logique de transport qui est différente, car elle offre une moindre accessibilité. Il y a des longueurs en souterrain très importantes, des implantations de stations beaucoup plus difficiles et de moins bonnes correspondances avec les réseaux de métros et de bus notamment avec les lignes de banlieue.

Son tracé serait, dans cette partie, beaucoup plus éloigné des communes limitrophes, mais on peut noter quand même quelques grandes dessertes dans certains secteurs en développement.

POURQUOI PAS EN LISIERE EXTERIEURE DU BOULEVARD PERIPHERIQUE ?

Là, le tracé serait segmenté, car la voirie n'est pas large. Sur certaines voiries en limite de Paris, on se retrouve dans des voiries contraintes. Cette étroitesse nécessiterait la fermeture de tronçons entiers à la circulation automobile, ainsi que de nombreuses expropriations.

Les correspondances avec les autres modes de transport collectif seraient réduites.

Effectivement, cela réduirait également les accès au boulevard périphérique, qui est un boulevard urbain, donc de liaison pour la circulation automobile entre les communes riveraines et Paris.

Monsieur le Maire, Monsieur le Président, j'en ai terminé.

(Départ de Monsieur Bertrand DELANOË).

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

On salue Monsieur BAUPIN, qui remplace Monsieur DELANOË au titre de la Ville de Paris.

Je propose de ne peut-être pas vous donner la parole tout de suite, mais de permettre une expression assez rapide des questions de la salle, et c'est cela un débat public.

J'ai d'ailleurs une question sur l'organisation du débat : « *Vous réservez des places aux élus au premier rang, mais ce n'est pas la règle du débat public* ».

Je vous rassure tout de suite, il y avait quelques places réservées, mais c'était pour les techniciens, car il est normal que ceux qui ont à préparer les réponses puissent avoir quelques places tout près.

Je vois d'ailleurs au premier rang des personnes qui ne sont pas des élus. Dans tout débat public, la place des citoyens est où ils veulent être.

Une deuxième question très pratique est posée, et elle n'est peut-être pas inutile pour personne : « *A quelle heure cela va-t-il se terminer ?* »

Nous essaierons de bien tout terminer à 21 H 30, ce qui nous laisse une heure et demie environ pour répondre aux questions.

Je répondrai à la demande, en tenant compte des questions les plus posées, en donnant la parole à quelqu'un qui me pose une question sur la petite ceinture. Nous avons de nombreuses questions, et je tire un peu à pile ou face pour savoir à qui nous allons demander de s'exprimer.

Monsieur DUFLOT a posé très précisément une question, veut-il la reposer et peut-être l'accompagner d'un rapide commentaire ?

M. DUFLOT :

Apparemment, il a été répondu dans la présentation, puisque je demandais « pourquoi ne pas utiliser le tracé de la petite ceinture ? ».

M. GARNIER :

Je suis Secrétaire du Comité pour la Réouverture de la Petite Ceinture Ferroviaire de Paris. C'est une voie ferrée qui est à l'abandon depuis 1934, sauf le tronçon ouest en 1985.

Un véhicule électrique et ferroviaire aurait été beaucoup plus à sa place sur la petite ceinture. De toute manière, il aurait été beaucoup plus performant et n'aurait pas été obligé de s'arrêter à chaque carrefour.

Par ailleurs, on a parlé de la capacité, mais les automotrices qui vont circuler sur le T3 feront 40 m de long. Etant donné les caractéristiques de la voirie, on serait incapable de les coupler entre elles, alors que sur la petite ceinture, quel que soit le matériel roulant utilisé, type tram-train ou type métro, ce qui n'a aucune importance, on aurait pu faire face à une augmentation de la capacité en couplant les automotrices entre elles.

Je suis tout à fait favorable au Tramway, je milite depuis plusieurs dizaines d'années pour des transports en commun performants. Mais étant donné les emprises du tram sur la voirie, il y aura une voie et demie de la part et d'autre de la voie du tram qui sera prise. Je trouve qu'en mettant une voie ferrée sur les Boulevards des Maréchaux, on voudrait ressusciter un sentiment anti-tramway en Paris et en Banlieue, qu'on ne s'y prendrait pas autrement. Il suffit de prendre l'autobus PC1 et entendre les réactions des voyageurs et des riverains.

Il ne faut pas oublier que des années 30 aux années 60, les tramways ont été fermés massivement en France, ainsi qu'en Espagne et au Royaume-Uni, car ils prenaient trop de place sur la chaussée. Sur la petite ceinture, il aurait beaucoup moins gêné.

Si l'on voulait réintroduire le tramway à Paris, cela aurait été beaucoup mieux accueilli sur le tracé d'autobus 91, car la voirie est aussi large que sur les Boulevards des Maréchaux, et le trafic automobile est nettement moindre.

On nous parle de l'insertion, mais j'ai hélas l'impression que la petite ceinture est définitivement abandonnée. Dans la presse, un indice ne trompe pas : on parle de la « voie désaffectée ». Or, d'après RFF, la petite ceinture est une voie ferrée non exploitée, mais qui n'est aucunement neutralisée.

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

Au nom des Maîtres d'ouvrage, voulez-vous compléter la réponse de Monsieur LAGUET ?

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

On va avoir ce débat sur la petite ceinture, et on ne va pas tourner autour du pot.

Il y a deux questions. Vous dites « qu'on aurait pu » et visiblement vous parlez au passé du projet T3, de ce que l'on aurait pu faire il y a 5 ans sur ce Tramway.

On ne va pas refaire le débat d'il y a 5 ans, car on l'a eu largement. En employant « on », c'est l'ensemble des collectivités : l'État, la Région, la Ville de Paris. Même la municipalité précédente avait considéré que le Tramway devait être sur les Boulevards des Maréchaux et pas sur la petite ceinture.

J'ai dit dans toutes les réunions que le projet de petite ceinture pouvait avoir un sens en termes de transport, ce qui serait plutôt un RER, alors que là nous avons souhaité faire un Tramway de proximité.

Le choix s'est fait notamment parce que le Tramway sur les Maréchaux permet des correspondances plus aisées, une meilleure accessibilité (correspondance avec des lignes de métro, avec des lignes de bus de Paris et de Banlieue).

C'est aussi un projet qui nous permet de requalifier les boulevards des Maréchaux.

Vous dites que cela aurait évité de gêner la voiture. Mais, le problème est que nous souhaitons un nouveau partage de l'espace public.

Il n'a échappé à personne que la Ville de Paris travaille depuis cinq ans à partager différemment l'espace public, et donc à donner plus de place au transport collectif et moins de place à la circulation automobile.

Par ailleurs, sur la petite ceinture, il y aurait eu, et cela a été constaté dans l'ensemble des débats et notamment lors de l'enquête publique, des nuisances qui auraient nécessité un accompagnement en termes de protection phonique notamment.

Je rappelle que pour le RER C, qui passe sur la petite ceinture, donc sur tout le tronçon nord-ouest de Paris, le coût d'aménagement a été le triple de ce qui était prévu initialement du fait de ses protections phoniques.

Globalement, pas d'économie et un autre projet.

Aujourd'hui, on est dans une nouvelle situation. Le Tramway T3 va arriver à la fin de l'année 2006. Donc, il n'est plus question de dire que l'on aurait pu mettre autre chose, que l'on pourrait imaginer d'autres motrices (tram-train).

Les rames sont connues, ce sont celles du Tramway T3. Les arguments qui étaient valables à l'époque pour choisir que le Tramway soit sur les Maréchaux le sont toujours, et voire encore plus, à partir du moment où le tronçon sud existe avec des rames connues, un dispositif connu, une vitesse connue, une fréquence connue. Tous ces éléments seront les mêmes pour la prolongation du Tramway T3.

C'est la raison pour laquelle, de notre point de vue, et je peux parler au nom des quatre intervenants autour de cette table, le choix fait il y a cinq ans d'être sur les Boulevards Maréchaux est non seulement confirmé mais encore plus validé.

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

Merci. Nous retrouverons bien sûr ce sujet « petite ceinture ». Je signale d'ailleurs que deux des cahiers d'acteurs qui sortiront la semaine prochaine sont réalisés par des associations, dont l'Association Rocade de Paris qui parle très précisément de ce projet.

J'ai deux questions, qui devraient être posées assez souvent, concernant l'extension du Tramway jusque vers la Porte de St-Ouen ou la Porte de Clignancourt.

Monsieur BOGUETO a posé une question à ce sujet :

« L'extension du T3 était liée au projet JO 2012, et ce jusqu'à la Porte de la Chapelle dans le XVIIIème arrondissement. Or, dans cet arrondissement, il existe un site touristique fréquenté par des millions de touristes par an : les puces de St-Ouen, Clignancourt, desservi par une station de métro de la ligne 4 surchargée.

Alors pourquoi ne pas avoir envisagé l'extension du T3 sur la Porte de Clignancourt, l'un des sites les plus fréquentés durant trois jours, du samedi au lundi ».

Monsieur, vous voulez bien poser votre question. Excusez-moi de ne pas vous avoir bien vu, j'espère avoir bien transmis votre question. Si vous voulez ajouter quelque chose, faites-le. (Non).

Pendant que l'on y est, car cela permettra peut-être une réponse groupée du maître d'ouvrage, j'ai une autre question et je vais laisser M. PIFAULT la poser. Il a également d'ailleurs une question sur le taux de rentabilité du Tramway.

M. Michel PIFAULT Association Rocade de Paris :

Vous avez bien voulu citer le cahier d'acteurs tout à l'heure. Sur le terminus de la Porte de la Chapelle, on peut se demander pourquoi on ne va pas jusqu'à la Porte de Clichy.

On a la réponse dans le dossier précédent, et cela n'a pas été repris dans le dossier qui a été distribué aujourd'hui. Simplement, on ne veut pas exploiter une ligne de Tramway urbaine au-delà de 22 km, car le temps de trajet devient 1 H 15, et c'est calculé avec une vitesse de 17,5 km/h, alors que tout le monde sait que le Tramway T1, qui roule depuis maintenant des années et des années, n'arrive pas à dépasser 15 km/h.

Je me demande déjà comment on va pouvoir aller jusqu'à la Porte de la Chapelle en maintenant la régularité et la vitesse que l'on nous annonçait de 20 km/h, car dans le dossier qui vient d'être distribué, on ne trouve plus de vitesse. On nous dit que cela va monter à une vitesse élevée, je voudrais bien savoir laquelle ?

On ne peut dépasser la Porte de la Chapelle, car le Tramway municipal est à bout de souffle et ne peut pas aller plus loin.

Concernant la rentabilité, j'ai observé que le coût avait augmenté de 10 % en six mois. On est passé de 500 M€ à 550 M€, tout cela pour un gain de temps de trois minutes. C'est marqué en bas d'une petite page, alors qu'il y avait six minutes sur le Tramway des Maréchaux Sud.

Ainsi, le taux de rentabilité a été évacué. On ne dit plus rien sur le taux de rentabilité du futur projet, mais par contre, on nous ressort le taux de rentabilité de 17,4 du TMS.

Or là, il est très probable d'après les calculs que j'ai faits, car cela fait 40 ans que je fais des calculs de ce genre, que le taux de rentabilité sera inférieur à 10 %, et encore dans les meilleures conditions.

C'est une escroquerie intellectuelle de faire croire aux gens que le taux de rentabilité sera de 17 %, alors qu'il sera très probablement inférieur à 10 %.

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

Réponse à la fois sur l'extension et sur le taux de rentabilité, en vous demandant les uns et les autres d'éviter les mots trop forts, mais la question était intéressante.

M. Laurent FORTUNE, Directeur des Projets d'Investissement, STIF :

Sur le taux de rentabilité, effectivement, on a calculé 17,4 % sur le Tramway des Maréchaux. On fera la première section et on fera un bilan, comme cela se fait pour tous les grands projets que réalise le STIF.

De fait, le taux de rentabilité de l'extension est légèrement inférieur, et c'est même presque fait exprès.

A l'époque, quand on s'est demandé par où il fallait commencer pour faire un Tramway sur les Maréchaux ou en rocade autour de Paris, on a choisi la section la plus rentable, car avec le premier Euro que l'on avait, il fallait commencer par ce qui était le plus intéressant.

L'extension est nécessairement un tout petit peu moins intéressante, même si l'intérêt est compensé par le fait que l'on rallonge la ligne.

Quand vous rallongez une ligne, vous offrez la possibilité de déplacements plus nombreux. Si vous avez une ligne de 8 km, vous trouvez des origines et des destinations sur cette distance, sur les stations existantes. Sur vous faites une ligne de 20 km, vous pouvez vous déplacer en beaucoup plus de points, et vous avez beaucoup plus de gens qui sont intéressés.

Aujourd'hui, il est un peu tôt pour calculer le taux de rentabilité, puisque vous avez vu qu'il y a de nombreuses variantes. Si vous êtes habitué des calculs de rentabilité, vous savez qu'en fonction du tracé précis et du positionnement des stations, ce taux varie. Il a été évalué entre 10 et 15 %, quand on a fait une première estimation. Il sera calculé précisément lors de l'enquête publique s'il y a une conclusion positive au débat en cours.

Dernier point, sur la question du Tramway qui fait environ 20 ou 25 km maximum, effectivement, c'est une limite à l'intérêt de l'extension d'une ligne de Tramway. Au-delà, on a des vrais soucis de régularité de l'exploitation. C'est vrai dans tous les systèmes de transport. Si vous prenez un métro, au-delà d'une heure ou une heure et quart de circulation, on n'arrive plus à l'exploiter. Si vous prenez les RER, aujourd'hui, on a des grands soucis de régularité dès que l'on dépasse ce seuil fatidique d'une heure de régularité aussi.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Un mot sur la question de la vitesse, évidemment on ne parle pas de la vitesse pour l'instant dans l'extension du T3 pour une simple raison : on ne connaît pas le nombre de stations. Tant que l'on ne connaît pas ce nombre, on ne peut pas calculer la vitesse.

Au moment de ce débat, et des décisions qui seront prises dans la foulée, il faudra choisir combien on mettra de stations. Chacun voit bien qu'on est là face à une contradiction.

Plus il y a de stations, mieux le territoire est irrigué, et c'est donc intéressant pour attirer le plus de monde. Mais, moins il y a de stations, plus le Tramway va vite, et plus il est attractif. A un moment donné, il faudra trouver un équilibre.

L'objectif, que nous nous étions fixé sur le Tramway T3 partie sud, était de 20 Km/h. C'est en fonction de cela que le nombre de stations a été fixé. On doit se donner le même objectif pour l'extension, cela voudra dire qu'à un moment donné il faudra trancher certains points.

Quant à la question de savoir : pourquoi s'arrêter à la Porte de la Chapelle et pas à Porte de Clignancourt, Porte de Clichy voire Porte Maillot, tant qu'on y est dans la discussion ?

Chacun connaît l'histoire, et elle a été rappelée tout à l'heure par le Maire de Paris. La desserte de la Porte de la Chapelle avait été décidée dans le dossier de candidature pour une simple raison : c'était le noyau nord des sites olympiques.

C'est en fonction de cela que le dossier de l'extension du T3 a été proposée au STIF et soumis à la Commission Nationale du Débat Public.

Maintenant, cela fait partie des questions qui sont forcément dans un débat : savoir si le Tramway doit aller jusqu'à la Porte de la Chapelle (moins, plus, etc), avec un corollaire que chacun peut imaginer : les conséquences financières.

Il ne sert à rien non plus de prétendre qu'on peut raser gratis et que toute extension est possible. Si à l'issue du débat public, il est proposé au Maître d'ouvrage de prolonger, de regarder du côté des financeurs s'il y a accord pour prolonger.

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

J'ai sous les yeux une question qui s'adresse peut-être à la Commission du Débat Public, et je vais essayer d'y répondre. C'est une question de M. MOURANCHE :

« Pourquoi est-ce la Ville de Paris qui organise le débat ? Pourquoi le STIF n'a-t-il pas le rôle principal ? ».

Je vais vous faire une réponse juridique, mais une partie de la réponse pourra être complétée.

Le débat public est né de la façon suivante. C'est le STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) qui en février 2005 a mandaté la Ville de Paris pour être le porte-parole du STIF dans le débat, et donc de contribuer à l'organisation du débat.

D'ailleurs, je vous signale que l'organisateur du débat n'est pas la Ville de Paris, mais la Commission Particulière du Débat Public, mandatée par la Commission Nationale du Débat Public.

Si la Ville a un rôle privilégié dans le débat, c'est parce que le STIF l'avait décidé. Ceci dit, il va de soi que nous considérons pendant tout le débat qu'il faut que les quatre partenaires du projet soient en mesure de vous répondre, car c'est la Ville de Paris, la Région, le STIF et la RATP en tant qu'opérateur qui composent le projet.

Il y a peut-être d'autres aspects de la question que Madame la Vice-présidente de la Région ou Monsieur l'Adjoint voudra compléter. (Non).

En tout cas, j'ai apporté la réponse juridique.

Il y a beaucoup de questions sur la vitesse, et vous y avez déjà un peu répondu.

M. MOURANCHE:

J'ai posé cette question pour une raison de fond de débat. Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Là, nous débattons dans une phase très en amont, et c'est pour cela que vous organisez le débat d'une rocade d'Île-de-France, qui participe de façon majeure au réseau d'Île-de-France.

J'ai compris pourquoi en février 2005, la Ville de Paris a pris le dossier en main : il y avait les Jeux Olympiques. Ce qui explique que très rapidement on a voulu trouver un opérateur qui avait les moyens de boucler un dossier pour les Jeux Olympiques, c'est ainsi que je l'ai compris.

Aujourd'hui, on a tout de même du temps devant nous, et malheureusement des enveloppes financières moins bien garnies, je trouve nécessaire de prendre du recul avant d'engager une installation majeure.

Je suis pour faire cette rocade, et aussi pour en faire deux autres : la petite ceinture et l'orbital.

Il est indispensable dans ce débat de prendre en compte justement le réseau de l'ensemble structurant d'Île-de-France. Pour moi, la Ville de Paris est juge et partie. Cela pourrait être une autorité de proximité, voire du département, mais ce n'est pas la Ville de Paris qui a les compétences pour répondre aux questions du public sur le réseau structurant d'Île-de-France.

M. Laurent FORTUNE, Directeur des Projets d'Investissement, STIF :

Le STIF est interpellé. Je voudrais d'abord vous rassurer sur un point, le Conseil du STIF a mandaté la Ville de Paris pour mener le débat, mais la décision finale qui sera prise à l'issue du débat et sur la base du rapport qui sera remis par la Commission sur le débat est à prendre par le Conseil du STIF, dans lequel siègent ou siégeront notamment des élus de la Ville, mais également des élus régionaux et de tous les départements d'Île-de-France.

Le STIF ne s'est pas départi, et c'est bien l'ensemble de l'intérêt de la Région, et de chacun de ses départements qui sera pris en compte le moment venu.

Je crois aussi qu'il ne faut pas opposer différents types d'investissements. Si l'on veut faire l'un et l'autre, il faut mener les débats.

Il est important de réfléchir aux extensions du Tramway des Maréchaux qui va ouvrir à la fin de l'année, et cela devait se faire en toutes hypothèses.

J'ajouterai pour finir sur la question : « est-ce que la Ville de Paris a été choisie comme mandataire du STIF ? ». Je pense qu'elle était d'abord volontaire, et c'était important.

Quand une collectivité annonce à la tribune, et elle l'a rappelé, qu'elle est prête à financer 70 % d'un projet, on prend quand même en compte son point de vue. Le STIF est un organisme collégial qui tient compte de chaque point de vue. Ces 70 % sont importants aussi pour bien comprendre la nature du projet.

Il est très utile que la Ville de Paris mène la présentation du débat.

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

Je veux simplement préciser que le STIF en délibérera à la fin du débat. Donc, le STIF se saisira des conclusions du débat pour en délibérer.

M. François GODARD :

Vous avez présenté le projet d'extension avec trois options : les Maréchaux, la Petite Ceinture et un bord périphérique.

A la base, dans le rapport du STP (nom précédent du STIF), il y avait trois projets : la Petite Ceinture, les Maréchaux et le mixte (le mélange).

Si je ne m'abuse le T3 doit arriver à Porte d'Ivry, peut-être Porte de Charenton. Il peut se raccorder à la petite ceinture par le Pont National. Cette solution n'a pas été étudiée semble-t-il. Quel est son coût, etc ? Va-t-on l'étudier ?

M. Laurent FOURTUNE, Directeur des Projets d'Investissement, STIF:

Un certain nombre d'études ont été menées sur l'utilisation de la petite ceinture, avec des systèmes de type Tramway, donc des systèmes tout à fait similaires à celui qui est mis en œuvre sur le Tramway T3.

Le coût avait été estimé très sommairement, et ne permettait pas de manière claire de conclure au fait que c'était moins cher, compte tenu de l'état des ouvrages d'art existants sur la petite ceinture, notamment sur sa section est.

Se posait principalement une question : renonce-t-on à la petite ceinture pour faire du fret urbain ?

A partir du moment où l'on raisonnait sur la petite ceinture dans des conditions de mixité de circulation, un certain nombre de coûts étaient induits par ces mixités de circulation en termes de gabarits, de signalisation, de fonctionnement du système Tramway, qui étaient importants avec également éventuellement quelques difficultés d'exploitation.

C'est l'une des raisons qui faisaient que la petite ceinture n'a pas été aujourd'hui retenue, ce qui a été proposé lors du Conseil du STIF qui a approuvé le dossier soumis au débat.

Une autre raison, et cela pourrait faire l'objet d'études, on est dans un débat. Si vous pensez que les études et les éléments mis dans le dossier ne sont pas suffisants sur ce qui pourrait être fait sur la petite ceinture, cela peut s'expertiser.

L'autre question est : que dessert-on ?

Je ne sais pas si vous avez le dossier du débat, la page N°28 est très intéressante. Elle montre où se passent des choses en matière de développement urbain dans le secteur concerné par l'objet de l'étude.

N'importe qui, qui prend sa voiture, et excusez-moi au nom du STIF de parler de voitures, emprunte le périphérique et s'aperçoit que le long du périphérique depuis 10 ans il se construit énormément de choses : des bureaux, des logements, des hôtels, des commerces.

C'est devenu avec la densité urbaine qui existe sur les Maréchaux l'un des principaux corridors d'urbanisation et de réorganisation de la zone dense de l'Île-de-France.

Il s'est construit plus de bureaux le long du périphérique pratiquement que dans le secteur de l'Île-de-France dans les 10-15 dernières années. Si l'on veut desservir ce corridor d'urbanisation convenable, il ne faut pas en être trop loin.

Le défaut de la petite ceinture, au-delà de la Porte Dorée, est qu'elle s'éloigne assez significativement du corridor du périphérique, qui est un corridor de développement majeur dans ce secteur de l'Île-de-France.

Ce transparent montre tous les secteurs de redéveloppement urbain. Vous voyez tout ce qui se passe Porte des Lilas ou Porte de Montreuil, ou ce qui est susceptible de se passer à Pantin, nous avons un vrai sujet qui est d'arriver à desservir tout cela. Sur la Petite Ceinture, c'était beaucoup moins intéressant de ce point de vue. C'est probablement la principale raison.

Je terminerai en disant qu'on s'éloigne un peu de la banlieue. Si vous faites un tour sur le périphérique et que vous regardez les plaques d'immatriculation, il n'y a pas que des « 75 », mais énormément de plaques du reste de l'Île-de-France.

Plus on est près de la Banlieue, mieux on assure les dessertes banlieue/banlieue, et mieux on vient concurrencer ce corridor automobile qu'est le périphérique.

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

Nous avons plusieurs questions sur le coût du Tramway. Peut-être puis-je inviter Mme Marie RECH LE ROY à formuler sa question ? S'étant absentée, je vais poser la question à sa place :

« Le coût des transports va-t-il changer pour les usagers ? Le Parisien va contribuer de façon importante à cette dépense pour les 7 km « d'ouvrage d'art ». Quel est le coût pour cette portion ? ».

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

La question porte-t-elle sur l'usage d'ici 2012 ? Je ne sais pas dire quelle sera la tarification des transports publics en vigueur.

Sur le Tramway T3, c'était évidemment accessible avec tous les titres de transport en usage.

Un problème a été soulevé à plusieurs reprises dans le débat sur le T3 au sud. Évidemment, il s'interrompt à la Porte d'Ivry d'un côté et au Pont de Garigliano de l'autre. Pour ceux qui faisaient les trajets sur le bus PC sur la longueur du Tramway, cela signifie une correspondance.

Jusque là, et encore aujourd'hui, lorsqu'on prend une correspondance et que l'on n'a pas un abonnement au transport public, on est obligé de prendre un nouveau ticket. Il se trouve que cette semaine, le Conseil Régional a voté à l'unanimité la proposition, et d'ailleurs le Conseil de Paris l'avait votée la semaine précédente aussi à l'unanimité. Ainsi, deux grandes collectivités de l'Île-de-France sont favorables au fait de pouvoir dire que dorénavant, avec un même titre de transport, on pourra passer d'un transport à l'autre, sans avoir besoin de prendre un nouveau ticket.

Comme le Conseil Régional et la Ville de Paris à l'unanimité sont pour, et j'ai tendance à penser que les autres départements ne devraient pas être contre, on devrait pouvoir courant 2006 avoir la possibilité d'avoir un seul titre de transport ; ce qui permettra aux usagers du Tramway de pouvoir passer ensuite sur une ligne de bus ou de métro avec le même ticket.

Je ne sais pas si j'ai répondu à la question, car elle n'était pas très claire.

Mme Marie RECH LE ROY :

C'est moi qui ai posé la question, et je me suis absentée un tout petit moment. Merci déjà pour la réponse à cette question.

Pour la première, vous avez dit que Monsieur DELANOË avait déjà répondu sur ce coût financier pour ces 7 Km. Apparemment, on ne peut pas nous répondre ce soir.

Avec l'extension, je crains que les Parisiens subissent une charge assez importante. Jusqu'à présent, on a parlé de certains problèmes. Les impôts augmentent beaucoup, et cela représente un coût.

Je voudrais savoir ce que les Franciliens ou les Parisiens peuvent attendre à ce sujet.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Les impôts n'augmentent pas à Paris. Je voudrais préciser qu'il n'y a pas eu d'augmentation fiscale à Paris depuis cinq ans. Avant oui, mais depuis non.

Mme Marie RECH LE ROY :

Qu'est-ce que cela va donner pour le futur ?

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

L'engagement de la Municipalité parisienne est de ne pas augmenter la fiscalité dans cette mandature municipale. C'est un engagement qui nous tient jusqu'en mars 2008.

Mme Marie RECH LE ROY :

Ce qui veut dire que nous n'aurons pas de répercussion.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

C'est ce que je vous ai indiqué.

Sur le Tramway, il s'agit de budgets d'investissements qui ne sont pas connus aujourd'hui, car la décision n'est pas prise. Donc, on ne sait pas exactement quel va être le tronçon. Vous avez vu qu'il y a un tronçon à l'est, un tronçon à l'ouest. Certains proposent d'aller plus loin dans le XVIIIème arrondissement.

Une fois qu'on aura choisi le projet, on regardera quels sont les financeurs : la Région Île-de-France, la Ville de Paris, voire l'État s'il s'y associe. A ce moment-là, on saura quelles sont les répartitions financières.

De toute façon, ce sont des budgets à l'échelle de ce que la Ville de Paris est capable d'absorber.

Je rappelle que cette extension du Tramway, avec d'autres projets, était dans la candidature de Paris aux Jeux Olympiques. Les calculs avaient été faits et validés très largement. Cette candidature aux Jeux Olympiques n'entraînait pas d'augmentation de la fiscalité.

Avec d'autres projets supplémentaires, cela n'entraînait pas d'augmentation de la fiscalité. Donc, on est sur un projet qui est dans la capacité de nos collectivités d'investir dans les transports collectifs.

Mme Marie RECH LE ROY :

Très bien, merci.

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

Monsieur CHICAL avait également une question sur le financement, et elle complète peut-être la question précédente, et la réponse pourrait être complétée également.

M. Gérard CHICAL :

Merci Monsieur le Président. La question était complémentaire à celle qui vient d'être posée. La vie coûte cher aux Parisiens déjà à l'heure actuelle. Des gros travaux sont réalisés dans Paris, qu'il faudra financer en plus du Tramway.

En plus de la garantie que vous avez donnée en matière d'impôts, qui n'est que partielle car quelques impôts ont quand même augmenté, ces emprunts sont-ils prévus ?

Par ailleurs, les impôts régionaux ont dû augmenter de 11 %.

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

Madame la Représentante de la Région, ce n'est pas un cadeau...

Mme Marie-Pierre de LA GONTRIE, Première Vice-Présidente du Conseil Régional d'Île de France

Denis BAUPIN a eu tout à fait raison de rappeler, hormis le fait que le projet n'est évidemment pas totalement arrêté, autrement nous ne serions pas là aujourd'hui pour en débattre, c'est à la fois un projet de très grande ampleur et de très grande ambition nécessaire. Tout le monde l'a dit et je n'y reviens pas.

La Ville de Paris et la Région Île-de-France ont la capacité de le financer, ne serait-ce que parce que, et on peut le regretter, ce sont des projets qui sont financés sur plusieurs années. Ce n'est pas une préoccupation.

C'est la question sur la fiscalité qui n'est pas un cadeau !

Le Maire de Paris s'est engagé en 2001 à ne pas augmenter la fiscalité, ce qu'il fait et ce qu'il fera jusqu'à la fin du mandat.

La Région Île-de-France a augmenté sa fiscalité sur quelques postes : le foncier et la taxe professionnelle, c'est-à-dire si vous êtes propriétaire ou artisan ou commerçant pour des montants qui avoisinent quelques Euros par contribuable concerné.

Effectivement, il y a eu une hausse de la fiscalité très modeste. Je ne vais pas m'attarder et parler pendant une heure de ce sujet. Il faut savoir que nous sommes une Région qui a une très faible recette fiscale, et c'est le fruit de l'histoire.

Nous sommes une Région sous-fiscalisée. Si vous regardez votre feuille d'impôts, vous verrez que la part d'impôt régional porte sur quelques Euros par rapport aux impôts, toujours trop importants lorsque l'on est amené à payer lorsque l'on reçoit cette feuille.

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

Sur cette première partie du débat, y a-t-il d'autres mains qui veulent se lever ? Etant entendu que nous allons peut-être demander à Monsieur LAGUET de passer à la deuxième partie qui porte plutôt sur les aspects plus pratiques : tracés, fonctionnement, etc. J'ai d'autres questions qui pourront être posées à ce moment-là.

Je vois des mains qui se lèvent sur cette première partie.

M. RICARD :

J'avais cru comprendre que la Ville avait abandonné le prolongement vers l'ouest de Paris. Là, on nous ressort ce projet avec la branche est.

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

Je vais donner la parole au Maître d'ouvrage.

M. RICARD :

La deuxième question concerne les impôts locaux. Les taux n'augmentent pas, mais les bases sont revalorisées. Cette année, si les Parisiens reprennent leur rôle, on voit que cela a quand même augmenté de 1,8 %.

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

Je répondrai à une partie de la première question, car elle intéresse la Commission Nationale et la Commission Particulière du Débat Public.

Quand le dossier a été déposé devant la Commission Nationale du Débat Public, les études qui avaient été faites comportaient (et comportent toujours) à la fois l'extension est et l'extension ouest.

Puis est arrivée la décision que vous savez sur les Jeux Olympiques, et à ce moment-là, effectivement le Président du Conseil Régional et le Maire de Paris ont écrit au Président de la Commission Nationale du Débat Public en expliquant qu'on pouvait peut-être limiter le débat à la seule partie est, puisque pour le moment ils ne prévoyaient pas la programmation de la partie ouest.

La Commission Nationale du Débat Public en a délibéré. Elle a estimé que du moment qu'il y avait eu des études et une saisine sur l'ensemble du tracé à la fois est et ouest, il fallait mettre ces études à la disposition du public, et que le débat devait porter à la fois sur l'est et sur l'ouest, tout en prenant acte des intentions du Maître d'ouvrage de ne pas programmer pour le moment la partie ouest.

Voilà ce que je voulais répondre sur un point précis, mais il va de soi que sur le fond, je laisse la parole au Maître d'ouvrage.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Vous avez dit l'essentiel, Monsieur le Président.

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

Je veux ajouter que, après avoir consulté les élus de la partie ouest, nous avons pensé qu'il était souhaitable qu'il y ait une réunion dans la partie ouest, que les gens puissent s'exprimer, et que ces études soient mises à la disposition.

Ceci dit, nous n'allons pas multiplier non plus les réunions sur la partie ouest, car il paraîtrait un peu dommage de focaliser l'attention sur un projet, alors que les auteurs eux-mêmes ont dit que dans l'état actuel des choses, ce n'était pas leur priorité.

Peut-être, Madame, souhaitez-vous ajouter quelque chose ?

Mme Marie-Pierre de LA GONTRIE, Première Vice-Présidente du Conseil Régional d'Île de France

Peut-être répondre à Monsieur sur la fiscalité, car je ne voudrais pas qu'il croit que je fuis la question et rebondir un instant sur vos propos.

C'était aussi une question assez pragmatique. Dès lors que vous étiez saisi de l'ensemble de la question du tracé, il était intéressant d'avoir le point de vue de tous sur cette question globale. Même si et parce que cela coûte très cher, ce qui a été suffisamment effleuré depuis le début du débat, la Ville, la Région et le STIF, et tous, nous considérons que nous devons procéder par étapes.

Lorsque nous disons, après ne pas avoir eu les Jeux Olympiques, que nous ne pouvons pas tout faire d'un coup, et que nous devons pour l'instant nous concentrer sur le tracé jusqu'à la Porte de la Chapelle avant de pouvoir un jour envisager peut-être un autre tracé, le projet n'est pas totalement aux oubliettes, il n'est simplement pas d'actualité aujourd'hui.

Sur la fiscalité, un intervenant disait que les impôts n'augmentaient pas. Vous savez sans doute que les collectivités locales n'ont que le pouvoir de fixer les taux de fiscalité, et c'est bien ce que nous faisons.

Lorsque Paris décide de ne pas augmenter sa fiscalité, elle n'augmente pas les taux. Les bases évoluent, mais ce sont pas les collectivités qui fixent les bases.

Pour vous répondre, il n'y a pas de double réponse : nous ne bougeons pas les taux à Paris, et nous assumons d'avoir bougé les taux à la Région.

M. Jean MACHERAS, Association Usagers des Transports d'Île-de-France :

Je ne m'étendrai pas très longtemps, car nous allons nous-mêmes déposer un cahier d'acteurs dans lequel nous dirons que nous sommes extrêmement favorables à un Tramway Boulevard des Maréchaux, pour toutes les raisons énoncées ici, à savoir l'accessibilité, l'augmentation des performances, les correspondances, tout le maillage formidable que cela va créer dans tout ce réseau de transports en commun Paris/Banlieue.

Nous sommes aussi bien sûr favorables à la réutilisation de la Petite Ceinture pour les voyageurs et le fret.

Il ne faut absolument pas opposer ces deux projets qui sont de nature totalement différente. C'est un débat totalement surréaliste de les opposer.

La question que je vous poserai simplement est la suivante : pourquoi ne se décide-t-on pas à faire ce que l'on a demandé depuis très longtemps, étudier par une équipe d'experts internationaux, complètement dégagés des pressions ?

En Île-de-France, il y a trop de pression. On ne peut pas le confier à la RATP, ni au STIF, ni à la SNCF. Il faut demander, et on l'a fait pour CDG Express, à des experts internationaux d'étudier, comment en complémentarité avec le Tramway, on peut réutiliser la petite ceinture selon les tronçons à la fois pour les voyageurs et le fret.

Il faut enfin démarrer cette étude, car on en a assez de cette ceinture où il n'y a aucun projet. Tel que c'est parti actuellement, on ne l'aura pas dans 10 ans, car il n'y a rien. Il faut quand même enfin s'y mettre un peu et faire une étude sérieuse et dégagée de tout esprit de comparaison avec quelque chose qui n'a strictement rien à voir, c'est-à-dire un Tramway urbain. La Petite Ceinture est du type « métro ».

Quand se décidera-t-on enfin à le faire ?

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

Quelqu'un veut-il répondre ? Monsieur SANCHO DE COULHAC au nom de la RATP ?

M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, directeur de l'agence de Paris, RATP :

On a mené des études dans un esprit totalement indépendant. La RATP n'a pas d'intérêt à prendre parti pour un tracé précis.

Récemment, nous avons mis en place un Tramway sur une infrastructure ferroviaire (T2). Nous avons aussi étudié des métros, des RER et des Tramways sur voies urbaines. Jusqu'à présent, les études menées avec le STIF et les différents interlocuteurs ont été réalisées en totale objectivité et sans a priori. Il n'y a pas de pression particulière pour un tel ou un autre.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Peut-être qu'un jour la Petite Ceinture pourra être réutilisée pour du fret ou du transport de marchandises.

Concernant le fret, pour l'instant, RFF et la SNCF ne se précipitent pas.

Concernant le transport de personnes, certes sur la Petite Ceinture on serait plutôt sur un RER, là où sur les Maréchaux on fait un Tramway de proximité. Donc, ce sont deux projets différents, mais ils sont extrêmement proches l'un de l'autre.

A un horizon assez proche, il est clair que les besoins sont tels dans toute l'Île-de-France en matière de transport collectif, et là on parle du cœur de l'agglomération où l'on a déjà un réseau de transport collectif extrêmement dense et il est moins dense sur la périphérie, d'où l'utilité du Tramway, et sur le fait notamment qu'on manque de rocade.

Les besoins sont gigantesques sur les transports de banlieue à banlieue. A un moment donné, et là c'est plutôt le rôle de la Région et du STIF d'en délibérer et de faire des choix, mais en tant que Ville de Paris, nous assumons complètement de dire que les priorités doivent aller au transport de banlieue à banlieue.

Nous l'avons voté au Conseil de Paris. Pour nous, les priorités doivent aller au transport de Banlieue à Banlieue. C'est une question de solidarité avec nos voisins, mais c'est aussi une question d'intérêt bien compris.

La pollution de l'air émise par les déplacements automobiles de banlieue à banlieue ne s'arrête pas aux limites du périphérique, nous la respirons aussi.

Donc, de fait, comme c'est là où les déplacements automobiles sont le plus en expansion, il doit y avoir aussi des investissements majeurs qui doivent être faits en matière de transport collectif sur les déplacements de banlieue à banlieue.

Le Tramway des Maréchaux est un transport sur le territoire parisien qui sera à moitié utilisé par les habitants de Paris et à moitié par les habitants de Banlieue. Il faut aussi qu'il y ait un développement massif des transports, notamment en petite couronne, de banlieue à banlieue. C'est l'élément de réponse.

A terme, peut-être que la petite ceinture devra aussi accompagner cela, mais on ne peut pas dire que tout l'investissement en matière de transport collectif doit se faire sur Paris.

M. Jean MACHERAS :

Je n'en doute pas, je suis d'accord avec vos propos, mais il faut aussi étudier le projet de la Petite Ceinture. Ce ne sont pas des projets qui s'opposent. Ce débat est une guerre de religion stupide sur deux choses qui n'ont strictement rien à voir.

C'est comme si on disait qu'entre Vincennes et la Défense, le RER est mieux que la ligne 1, alors que les deux les desservent. Ce sont deux moyens, un fait une desserte locale (ligne 1 métro), très rapprochée et qui a des coefficients moins bons que le RER, mais les deux sont très bons et il ne faut pas les opposer.

Je suis tout à fait d'accord avec vous, à court terme : il faut absolument faire ce Tramway Boulevard des Maréchaux.

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

Merci, je crois qu'on vous a bien compris. Je vous signale que de façon générale, vous ne devez pas parler avant d'avoir le micro, car on ne peut pas vous enregistrer. Comme nous devons rendre compte du débat, nous souhaitons vous enregistrer les uns et les autres.

M. Vincent DEMERY :

Je voudrais savoir pourquoi on n'a pas étudié la solution d'un tram-train qui utilise à la fois le Boulevard des Maréchaux et la Petite Ceinture ?

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

On peut répondre quinze fois à la même question.

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

Nous pouvons considérer que la question reste posée.

Mme Rosette CHARBIT ZUGETTA, auteur écrivain :

Ma question est simple, en raison de la sécurité des passagers, il est très difficile de se rendre en Banlieue et de traverser Paris.

Pourquoi ne pas envisager la traversée de Paris comme le trajet des autobus ? Ce qui faciliterait le transport des passagers vers les banlieues et les gares.

Pourriez-vous en étudier la rentabilité, ainsi que les inconvénients ?

D'un point de vue sécurité, les gens n'hésiteraient pas à prendre le Tramway pour se rendre n'importe où, alors que c'est difficile en métro et en autobus.

M. Laurent FOURTUNE, Directeur des Projets d'Investissement, STIF :

Je ne sais pas si j'ai parfaitement compris l'ensemble de la question.

Par contre, de votre point de vue, dans le Tramway, on est plus en sécurité que dans un bus ou dans le métro. Je voudrais vous rassurer, on est parfaitement en sécurité, du point de vue de la sécurité ferroviaire : risque de déraillement dans le métro ou dans le Tramway. Le bus est aussi un moyen de transport beaucoup plus sûr que l'automobile.

Dire que le Tramway est plus sûr, plus silencieux, plus confortable, il en faudrait partout : pourquoi commencer à le faire en rocade et non en traversée de Paris ?

Aujourd'hui, on commence par là où l'on n'a aucune solution lourde. On n'a que les bus et on essaie de faire mieux là où l'on a déjà le métro. Certes, il est souterrain et ceux qui n'aiment pas être à l'intérieur d'un tuyau peuvent avoir un sentiment d'insécurité, mais on fait les meilleurs efforts pour en améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité.

M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, directeur de l'agence de Paris, RATP :

Pourquoi choisit-on ce trajet et pas un autre dans Paris ou en limite de Paris ? En fait, le Tramway vient remplacer une desserte en autobus qui arrive pratiquement à saturation.

Sur le PC1, on atteignait avant les travaux près de 3 000 personnes à l'heure. C'est vraiment la limite d'un bus.

Aujourd'hui, grâce aux couloirs de bus qui ont été faits sur les lignes PC2 et PC3, ce sont des lignes qui voient leur trafic augmenter. On a environ 50 000 personnes sur le PC2, plus de 53 000 sur le PC3.

On voit que ce sont des lignes qui progressent chaque année, et qui vont aussi arriver à des taux de saturation.

Comme le disait Monsieur Jean MACHERAS, on pourrait rajouter des lignes, parfois cela peut marcher, mais pour l'instant c'est plutôt substituer là où l'on pense que cela va devenir insuffisant.

Aujourd'hui, la priorité est plutôt axée vers les endroits où les liaisons ferroviaires n'existent pas, comme la rocade de Paris ou d'autres rocades.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

J'ajouterai en plus de ces arguments au transport donnés par Laurent FOURTUNE et Lorenzo SANCHO DE COULHAC que d'un point de vue vision d'agglomération, notre souhait est aussi de faire en sorte que le déplacement de Banlieue à Banlieue puisse être favorisé, y compris en passant par Paris mais aussi que nous fassions requalifier ces boulevards qui ont été un peu laissés à l'abandon sous forme d'autoroute urbaine, et le Maire de Paris le disait tout à l'heure. Le Tramway est l'occasion de les requalifier.

Ce sont à la fois des raisons de transport, des raisons de vision d'agglomération et des visions aussi d'espaces urbains et de comment on veut redonner à la couronne parisienne de la qualité, comme on a su en donner dans le centre de Paris.

Mme Marie-Pierre de LA GONTRIE, Première Vice-Présidente du Conseil Régional d'île de France

Je voulais compléter, même si Denis a un peu abordé ce point. On sait depuis longtemps maintenant qu'une grande partie des usagers des transports à l'intérieur de Paris n'y sont que par contrainte. C'est le seul mode de transport pour ensuite en trouver un autre pour rejoindre un autre point qui se trouve être en Banlieue.

Lorsque nous avons raisonné sur l'utilité du Tramway, en tout cas d'un transport efficace qui fasse le tour de Paris, c'était pour faire en sorte que le développement des transports de banlieue à banlieue soit réalisé.

Je le dis en tant qu'élu régional, car cela fonde l'intérêt et donc l'intervention financière du Conseil Régional (donc du contribuable francilien).

Visiblement ce soir, les personnes qui sont là souhaitent qu'on parle de choses concrètes.

C'est évidemment la qualité de vie des personnes qui vivent dans les départements qui entourent Paris.

L'idée du Tramway qui aurait traversé Paris est sans doute séduisante et très agréable pour les personnes qui vivent dans Paris, mais il n'aurait pas eu la même utilité en termes de desserte des personnes qui vivent soit en périphérie de Paris, soit en dehors de Paris.

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

Je vous propose de couper la réunion, en demandant à Monsieur LAGUET de nous faire la présentation complémentaire qu'il doit faire pour la deuxième partie, et nous vous rendrons la parole.

(Projection d'un film sur le design du Tramway).

(Projection et commentaires de transparents)

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements, Mairie de Paris :

Il y a un premier tronçon du Tramway T3 sur le Boulevard des Maréchaux Sud, d'un tracé de 7,9 Km qui traverse trois arrondissements (XVème, XIVème et XIIIème) et sept communes limitrophes sont concernées : Issy-les-Moulineaux, Vanves, Malakoff, Montrouge, Gentilly, Le Kremlin-Bicêtre et Ivry-sur-Seine, soit 176 000 habitants desservis, 89 000 emplois et 340 commerces concernés.

Cette interconnexion avec le réseau de transports en commun est bien sûr là aussi riche, puisqu'il y a 17 stations correspondantes, 5 lignes de métro, 2 RER, 18 lignes de bus parisiens, 19 lignes de bus de Banlieue et 100 000 voyageurs attendus chaque jour.

Je ne m'étendrai pas plus, mais il est bien évident que l'extension à l'Est doit tenir compte de cet acquis, et s'inscrire dans la continuité des Maréchaux Sud.

LA CARTE D'IDENTITÉ DE CE TRAMWAY.

Le matériel est du Citadis 402 d'Alstom. La capacité est de 300 places, dont 78 places assises.

Les dimensions : c'est une rame de 45 m d'une largeur de 2,65 m, supérieure à celle que l'on avait prévue à l'origine (2,45 m). C'est un confort, puisque le plancher bas est intégral, avec une accessibilité aisée pour les personnes à mobilité réduite, une ventilation et un système d'information des voyageurs.

L'énergie est l'alimentation électrique.

Les services rendus : aux heures de pointe, une rame toutes les 4 minutes ; aux heures creuse, une rame toutes les 8 minutes ; une vitesse commerciale attendue de 20 km/, et un service fonctionnant 7 jours sur 7, avec une amplitude horaire de 5 h à 0 h 30.

A titre d'exemple, le temps de trajet prévu entre le Pont de Garigliano et la Porte d'Ivry sera de 24 mn, et le Tramway sera ensuite 38 % plus rapide que le PC1.

LE PROJET D'EXTENSION

C'est un tracé prévisionnel, que je reprendrai au coup par coup. Il part effectivement de la Porte d'Auteuil au Pont de Garigliano, ensuite on a le TMS jusqu'à la Porte de Vitry et l'extension à l'Est jusqu'à la Porte de la Chapelle, avec plusieurs variantes de tracés.

Ce projet d'extension en quelques chiffres.

C'est un trajet prévisionnel compris entre 13,5 et 14,5 km, selon les variantes à l'est, entre 1,5 et 2,3 km à l'ouest. C'est une distorsion beaucoup plus importante sur la partie ouest.

7 arrondissements sont desservis : 5 à l'Est (XIII, XII, XX, XIX, XVIII) et 2 à l'ouest (XV et VII). 12 communes limitrophes sont concernées, dont 11 à l'est : Ivry-sur-Seine, Charenton-le-Pont, St-Mandé, Vincennes, Montreuil, Bagnolet, Le Pré St-Gervais, Les Lilas, Aubervilliers, Pantin, St-Denis, et 1 à l'ouest : Boulogne-Billancourt.

3 départements limitrophes sont concernés : Hauts-de-Seine, Seine St-Denis, Val-de-Marne.

Plus de 300 000 habitants sont desservis et plus de 130 000 emplois, dans un périmètre de 400 m autour de ce tracé prévisionnel, et 700 commerces sur le Boulevard des Maréchaux est et ouest.

CE PROJET D'EXTENSION AVEC DES CORRESPONDANCES ET DES ÉQUIPEMENTS DESSERVIS.

Les correspondances avec les autres modes de transport : 12 lignes de métro (toutes les lignes, sauf la 2 et la 6 déjà en rocade), 2 lignes de RER (C et E dans le futur), 28 lignes de bus parisiennes et 19 de banlieue.

De nombreux équipements privés et publics seront desservis sur le parcours :

⇒ Des lieux d'enseignement (la future université Paris VII et l'École d'Architecture à Paris Rive Gauche, le Lycée Paul Valéry dans le XIIème),

⇒ Des équipements culturels et sportifs : le Zénith, la Cité des Sciences et de l'Industrie dans le XIXème, le Centre International Handisport dans le XXème,

⇒ Des parcs et jardins : le bois de Vincennes dans le XIIème et le Parc de la Villette dans le XIXème.

⇒ Quelques équipements médicaux : l'hôpital Robert DEBRÉ dans le XIXème et l'hôpital Armand TROUSSEAU dans le XIIème.

LES OPTIONS A L'ÉTUDE.

On a ouvert préalablement une démarche de projet, avec trois équipes composées chacune d'architectes urbanistes, de paysagistes et de bureaux d'études, dont certains sont dans la salle (Antoine GRUMBACH, REICHEN et ROBERT, DEVILLERS, COURAJOURD, et Michel DESVIGNE).

Ils ont travaillé à des propositions concernant les variantes de tracés, l'emplacement et le nombre des stations, et l'insertion du Tramway sur la voirie.

Le choix parmi ces propositions reste ouvert aujourd'hui, ce n'est qu'une présentation. Les besoins identifiés et les souhaits émis lors du débat public viendront enrichir ces propositions.

LES VARIANTES DE TRACÉS.

Elles doivent correspondre à des critères de choix, entre différentes options : c'est la population et l'emploi desservi. Il serait intéressant que ces chiffres soient les plus précis possibles.

Ce sont les performances du système de transport en termes de régularité, de vitesse et de temps de parcours ; c'est le maillage des réseaux et des qualités des correspondances ; c'est une insertion urbaine qui sera prise en compte dans les fonctions urbaines (pour les Maréchaux, c'est de façade à façade), la faisabilité technique et les coûts évoqués préalablement.

LES HYPOTHÈSES DE TRACÉS.

En ce qui concerne la Porte de Pantin à la Porte de la Villette, on a trois tracés en concurrence.

- Le tracé de base par le Boulevard Sérurier qui se termine sur le Boulevard Mac Donald.

C'est un tracé qui a la simplicité de rester sur le Boulevard des Maréchaux, et il a sa logique, mais c'est une desserte qui est moins favorable en termes de potentiel que les autres variantes.

- Le deuxième est en limite de la Ville de Pantin, qui s'éloigne de la Porte de Pantin par la Route des Petits Ponts, qui prend la rue de la Clôture et qui va rejoindre le Boulevard Mac Donald un peu plus loin.

Elle empruntera également des voiries qui n'existent pas aujourd'hui, et il faudra faire un ouvrage pour traverser le canal.

On aura la desserte de zones denses à Pantin, comme la ZAC des Grands Moulins.

- Le troisième est à l'intérieur de la Ville de Pantin, par contre son début est identique au tracé 2 : c'est la route des Petits Ponts, après rue du Général Leclerc, la Mairie de Pantin, la rue Edouard Vaillant, rue du Chemin de Fer pour rejoindre l'avenue de la Porte de la Villette.

Le tracé est plus long, et il y aura également des gênes sur la circulation de l'agglomération. Des études sont en cours actuellement par la Ville de Pantin, qui réfléchit à ce tracé sur son agglomération.

On pense a priori que le N°2 prendra deux mois de plus de délai, et que le N°3 quatre mois de plus.

C'est pour le dire à Monsieur DELANOË, Monsieur BAUPIN.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Vous trouverez des solutions, Monsieur LAGUET, comme d'habitude, pour gagner du temps.

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements, Mairie de Paris :

Sur le passage de la Porte de la Villette, là aussi on a trois possibilités.

- Le passage sous la Porte : par le tunnel du Boulevard Mac Donald. C'est un tracé relativement direct.

Par contre, il a l'inconvénient de reporter en surface tous les flux au niveau de cette porte.

- Le deuxième tracé est en baïonnette. Il prend l'avenue de la Porte de la Villette et rejoint le Boulevard Mac Donald, mais en surface.

Sur ce tracé, il y a deux changements de direction qui sont relativement bloquants, car ce sont des virages relativement courts pour un Tramway.

- Le troisième tracé arrive par l'Avenue Corentin Cariou et va prendre le Quai de la Gironde, le long du canal. Là bien sûr, il faudra aménager les berges dans leur partie haute pour rejoindre là aussi le Boulevard Mac Donald sur les Maréchaux.

Ce sont les trois possibilités à partir de la Porte de la Villette.

POTENTIALITÉS À L'OUEST.

Il existe une disparité dans les longueurs très importante. A partir du Pont de Garigliano, il y a deux options :

- Passer par le Boulevard Exelmans. C'est sans difficulté notoire sur le plan technique, mais une moins bonne desserte, puisque le tissu urbain est moins dense.
- Par l'Avenue de Versailles : la desserte est plus importante, avec le pôle modal de la Porte de St-Cloud qui est important, mais des difficultés sur l'Avenue de Versailles pour insérer le Tramway avec le Marché du Point du Jour et également la traversée de la Porte de St-Cloud qui ne sera pas facile, et aussi l'étroitesse du Boulevard Murat ajoute des difficultés complémentaires à ce tracé.

EMPLACEMENT ET NOMBRE DE STATIONS

Cet emplacement et ce nombre de stations doivent satisfaire à quatre exigences :

- ⇒ Maintenir une vitesse commerciale élevée, donc de condition d'attractivité d'un mode de transport, comme cela a été évoqué à de nombreuses reprises.
- ⇒ Assurer une bonne intermodalité avec les autres modes de transport (métro, RER, et bus) afin de tisser un réseau de transports en commun globalement efficace.
- ⇒ Garantir une bonne desserte des quartiers traversés.
- ⇒ Assurer une accessibilité pour tous, et notamment depuis les communes riveraines.

Tout cela va nécessiter la recherche d'un bon équilibre entre vitesse et proximité. Donc, il faudra aller suffisamment vite pour présenter une alternative crédible en termes de moyens de transport.

Sur le nombre de stations, à l'ouest on propose, et on ne vous a présenté que le tronçon sur le Boulevard Exelmans, 5 stations : Pont de Garigliano, Versailles, Exelmans, Molitor et Porte d'Auteuil.

A l'Est, on vous propose un nombre minimum de stations pour approcher la vitesse commerciale de 20 km/h avec 22 stations. S'il y en a plus, la vitesse diminuera.

On débute avec la Porte d'Ivry, Porte de France dans le débouché de l'Avenue de France, la rue Baron le Roy est une voie qui aujourd'hui n'existe pas en débouché sur les Maréchaux, mais elle fait partie d'une ZAC en liaison avec un tronçon de la rue Baron le Roy existant dans le XIIème et de l'autre côté avec une domanialité SNCF sur la rive gauche des Boulevards des Maréchaux, Porte de Charenton, Porte Dorée, Porte Sahel/Montempoivre, Porte St-Mandé, Porte de Vincennes, Porte de Montreuil, Porte de Ménilmontant, Porte des Lilas, Porte du Pré St-Gervais, Chaumont et Porte Brunet, Porte de Pantin, Canal de l'Ourcq (station qui serait implantée à proximité du canal de l'Ourcq), Porte de la Villette, Canal St-Denis, une petite déviation passerait vers la Gare Éole Évangile (donc, on traverserait les entrepôts Mac Donald pour rejoindre la voie ferrée le long de la gare) Porte d'Aubervilliers, Fillettes et Porte de la Chapelle.

INSERTION DU TRAMWAY SUR LA VOIRIE

Je vais vous présenter plusieurs schémas. Cette insertion doit s'opérer suivant les objectifs d'exploitation de la ligne, un contexte urbain et paysager, des contraintes techniques qui sont les exigences de la situation actuelle des Maréchaux, que nous allons retrouver sur le Tramway des Maréchaux Sud : réseaux souterrains, gestion de la circulation et des traversées avec une attention sur les radiales en provenance de la Banlieue.

Le Tramway pourra circuler en site propre. On vous propose trois sites « implantation en site propre ».

Au centre des Boulevards, c'est ce que l'on appelle la version axiale.

Aujourd'hui, ce site est présent de Pont de Garigliano à Charléty, et ensuite de manière latérale, c'est-à-dire que les deux rames sont plantées d'un seul côté, de Charléty à la Porte d'Ivry, avec une petite partie centrale (axiale) au niveau de la Porte d'Italie avant de rejoindre la Porte d'Ivry.

De manière bilatérale, cela veut dire que le Tramway serait de chaque côté de la voirie. C'est une hypothèse que l'on a regardée.

Il faut avoir en tête pour des raisons techniques, il n'est pas souhaitable de passer trop souvent d'un type d'insertion à l'autre. Il serait intéressant que le Tramway puisse être en totalité axial ou latéral ou bilatéral.

Les Boulevards des Maréchaux, et notamment dans cette partie, sont tellement complexes que les architectes pourront peut-être nous proposer des variantes, mais elles devront être raisonnables.

Cette diapositive montre que les deux rames sont au milieu, et de chaque côté il y a potentialité de stations. Celles-ci sont plantées. La voirie ferait deux fois deux voies.

Dans le cas d'un Tramway axial, on n'envisage pas une seule voie d'un côté, puisque cela veut dire que cette voie serait relativement bloquante.

Les cyclistes seront du côté des communes riveraines en pistes bidirectionnelles sur une grande partie, et dans certains cas pour assurer les continuités, ils pourront se retrouver en bilatéral le long de la chaussée, comme c'est le cas sur le Tramway des Maréchaux Sud.

Sur l'implantation latérale, les deux rames se situent d'un côté. Le parti proposé et retenu par les architectes consiste à implanter ces rames du côté des communes riveraines, car le trottoir est plus large, et sur une grande partie il y a des contre-allées. Dans ce cas, on peut profiter des contre-allées sur un bon linéaire afin de pouvoir implanter dans ces contre-allées des pistes de vélo bidirectionnelles et autoriser également un accès à du stationnement le long du linéaire.

Ici, on retrouve quatre files de circulation, mais on ne s'interdit pas de n'en avoir que trois alternativement le long des Maréchaux. Dans ce cas, ce ne serait pas bloquant en cas de difficulté sur une file, on pourrait toujours se rabattre sur les deux autres.

Vous retrouvez du stationnement qui est inséré entre les arbres, et des trottoirs qui sont préservés des autres circulations.

Ce dernier projet montre une implantation bilatérale (de chaque côté de la chaussée). On retrouve des avantages du côté des communes riveraines, puisqu'on peut conserver là aussi les contre-allées et faire du bidirectionnel pour les vélos.

Par contre, on pense que la vitesse commerciale serait plus faible, un peu en raison de la proximité immédiate du trottoir et des piétons, et quelques difficultés d'exploitation car il faut exploiter deux sites et non plus un seul. Même s'il est plus large, cela nous paraît un peu plus complexe.

Bien sûr également quelques difficultés avec les accès aux livraisons, et aux immeubles riverains. Du côté de Paris, il n'y a pas de contre-allées et il faut traverser le site propre du Tramway.

J'en ai fini.

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

Il nous reste 20 mn. Je voulais signaler que la plupart de ces questions : variantes de tracés, options d'implantation, seront traitées par les réunions de proximité.

Des réunions de proximité auront lieu dans le secteur Porte de la Villette, Porte de la Chapelle le 7 mars 2006 à la Mairie du XVIIIème, le 4 avril 2006 pour le secteur Porte des Lilas, Porte de la Villette à la Mairie de Pantin. Il y en a d'autres d'ailleurs, mais ce type de réunions va permettre d'aller dans le fond de ces questions de variantes et de tracés que nous ne pouvons qu'évoquer ici.

Les questions que j'ai sont intéressantes,

(La parole est demandée dans la salle).

M. Pablo GUARDIOLA – Etudiant à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées

Je suis élève de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, et j'ai travaillé sur le T3 de Porte d'Ivry à Pont de Garigliano. J'ai rencontré des gens des services, des élus des Mairies des communes limitrophes qui affirmaient que le Tramway était une nouvelle barrière, comme le périphérique.

Ils ne se sentaient pas concernés par ce projet. Ils affirmaient que la seule façon vraiment de recoudre la Banlieue était de couvrir le périphérique et non pas de faire des projets qu'ils considéraient Parisiens.

Une remarque pour le STIF, si l'on veut faire du vrai transport banlieue/banlieue, il faut faire la tangentielle ouest et pas faire un Tramway dans Paris.

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

Cette question sera souvent posée : le tracé n'est-il pas défavorable aux liaisons radiales, entre la Banlieue et Paris ?

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Non, je ne vois pas en quoi il serait défavorable. Si l'on a une vision uniquement automobiliste des déplacements, évidemment et c'est le discours que certains élus ont développé, notamment lors de la dernière campagne aux élections régionales, et on a vu ce que cela a pu donner.

Je voulais juste vous lire quelques déclarations d'élus de Banlieue.

Monsieur André SANTINI, Député-Maire UDF d'Issy-les-Moulineaux : *« J'ai toujours souligné la pertinence du Tram, je suis donc favorable à la mise en service du Tramway des Maréchaux Sud ».*

Monsieur Bernard GAUDUCHEAU, Maire UDF de Vanves, Vice-Président d'ARC DE SEINE, chargé de l'environnement et de la voirie : *« L'arrivée du Tramway des Maréchaux sera bien accueillie par les Vanvéens ».*

Madame Catherine MARGATÉ, Maire PCF de Malakoff, Conseillère Générale : *« Nous nous réjouissons de ce nouveau moyen de transport. Bien loin d'être une nouvelle coupure, ce Tramway est un nouveau lien avec Paris, avec les collectivités riveraines pour partager l'espace ».*

Monsieur Yann JOUBERT, Maire PCF de Gentilly : *« La Ville de Gentilly s'est prononcée depuis l'origine en faveur du Tramway sur le Boulevard des Maréchaux. Ce nouveau maillon du réseau de transport public constitue donc un plus considérable ».*

Monsieur Jean-Luc LAURENT, Maire MRC du Kremlin-Bicêtre, Vice-Président du Conseil Régional : *« Je suis très heureux qu'il arrive, car le Tramway apportera un service de qualité aux Parisiens et aux habitants de la proche banlieue ».*

Monsieur Pierre GOSNAT, Maire PCF d'Ivry-sur-Seine : *« Ivry soutient le développement des transports collectifs. Le TMS est le nom du Tramway des Maréchaux Sud, il offrira un transport en rocade performant qui améliorera les déplacements de banlieue à banlieue ».*

C'était juste pour vous indiquer quelques déclarations d'élus de différents bords politiques, qui sont les Maires des communes limitrophes du Tramway des Maréchaux Sud et leur déclaration.

Il est vrai que ce n'est pas exactement la même chose que certains disent dans les tribunes d'estrade dans une campagne de primaire interne à un parti politique, mais c'est un autre débat.

Là, ce sont vraiment des élus de banlieue.

M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, directeur de l'agence de Paris, RATP :

Un petit complément, dans les estimations que nous sommes en train de faire sur les usages du futur tramway des Maréchaux à l'Est, selon les différentes hypothèses, on a environ 60 % des futurs utilisateurs de ce Tramway qui auront soit l'origine de leur déplacement, soit la destination en banlieue.

Donc, 60 % des usagers du futur Tramway auront un déplacement lié à la Banlieue. On peut considérer que ce Tramway favorise les déplacements de Banlieue à Paris, ou de Banlieue à Banlieue. Ce n'est pas du tout une frontière entre Paris et la Banlieue, bien au contraire.

M. Laurent FORTUNE, Directeur des Projets d'Investissement, STIF :

J'ai été moi aussi sur les bancs de l'École nationale des Ponts et Chaussées.

On travaille sur la tangentielle ouest. Un dossier est presque prêt qu'on soumettra au Conseil, et il pourra avancer pour créer la tangentielle ouest.

J'ajoute qu'on prépare le dossier de l'enquête publique de la tangentielle nord. Je vois RFF qui est au fond de la salle.

On s'apprête à avancer là aussi sur de nombreuses dessertes en banlieue. Un certain nombre ont été indiquées tout à l'heure, mais il y a également les tangentielles.

Effectivement, on n'a pas osé proposer ce tracé au débat : couvrir tout le périphérique et se mettre dessus. C'est un tracé audacieux, et coûteux surtout. Cela aurait le mérite de nous mettre encore plus près de ces secteurs de banlieue concernés, mais cela décevrait une bonne partie des investisseurs qui ont construit au ras du périphérique pour qu'on les voie. Je pense aux centres commerciaux, aux bureaux, aux hôtels.

Je ne pense pas aujourd'hui qu'on soit dans une situation économique permettant de couvrir l'ensemble du périphérique.

Le Tramway par rapport à couvrir l'ensemble du périphérique est beaucoup moins cher. Cela apporte un vrai plus en termes de desserte pour les habitants de la Banlieue comme pour ceux de Paris.

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

Madame, vous vouliez compléter !

Mme Marie-Pierre de LA GONTRIE, Première Vice-Présidente du Conseil Régional d'Île de France

Pour prolonger les propos du représentant du STIF, nous parlons presque que du Tramway, et c'est normal puisque cette réunion y est consacrée, mais cela ne veut pas dire que le Tramway est l'alpha et l'oméga du déplacement dans l'ensemble de l'Île-de-France, de toutes les personnes qui y habitent.

Nous avons développé depuis plusieurs années une douzaine de projets qui avancent lentement, certains ont déjà été mis en service, d'autres vont l'être.

Nous ne concentrons pas tous nos efforts, qu'ils soient matériels, conceptuels ou financiers sur ce Tramway.

Il y a évidemment bien d'autres projets.

Monsieur a raison de dire qu'il y a d'autres choses à faire, et nous y travaillons. Simplement, ce soir, on parle de ce projet-là.

M. Witold MARKIEWICZ, Président de l'Association Paris Banlieue Environnement

On peut s'étonner que dans les documents graphiques remis et dans la présentation de ce soir, on ne parle plus du tout de problème de connexion avec la gare Éole. Pourtant, là-bas il y a aussi le tracé du Boulevard des Maréchaux. C'est un thème important, tant du point de vue du tracé que de l'aménagement de ce secteur.

Nous considérons que l'on peut très bien relier la gare Éole et le Tramway au niveau du Boulevard Mac Donald dans ce secteur. Donc, nous demandons que ce document soit complété comme il se doit dans ce sens.

De cette question découlent des problèmes d'aménagement dans ce secteur, puisqu'il y a un projet Paris Nord-Est, donc on ne peut pas escamoter ces problèmes.

Je communique à tous les présents que l'Association Paris Banlieue Environnement est référencée sur le site de la CNDP, et vous pouvez consulter notre projet entièrement, car nous présentons une connexion avec la gare Éole.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Il y a une incompréhension, il est évident que le projet prévoit que le Tramway T3 passera au niveau de la gare Éole/Évangile. Il sera au croisement à la fois de la ligne Éole, du SDEV (Tramway Saint-Denis, Épinay, Villetaneuse) qui descend jusqu'à Paris, et du T3.

Sur la gare Éole/Évangile, il est prévu que les trois moyens de transport se rejoignent. Cela fait partie aussi du dossier de candidature. Il n'y a pas de changement de ce point de vue. Si cela n'a pas été clair, vous nous avez permis de le clarifier.

M. Didier LOURDIN, Président de l'Association Orbital :

Je voudrais réagir sur les propos de Monsieur BAUPIN sur quelques points.

Concernant le choix historique du tracé sur le Boulevard des Maréchaux, c'est un choix discrétionnaire du Maire, Bertrand DELANOË et certainement pas de l'ancienne municipalité qui elle, au contraire, avait ouvert les deux chemins.

Je vous vois dubitatif, mais je vous invite à aller consulter le bulletin municipal officiel de l'époque qui dit noir sur blanc ce qui avait été voté, à savoir des études pour la Petite Ceinture d'une part et d'autre part pour les Maréchaux.

C'est une petite remise au point.

Concernant la capacité d'accueil du Tramway des Maréchaux Sud, on parle de 100 000 personnes. On ne parle plus de capacité.

Aujourd'hui, les chiffres ont été extrêmement clairs en dossiers techniques : 88 000 passagers par jour, soit à l'heure l'équivalent, pour que tout le monde comprenne bien, qu'un Tramway n'est ni un métro, ni autre chose, que deux rames de RER. C'est finalement bien peu par rapport aux besoins de transports de rocade.

Avant d'aborder ma question, on a vu tout à l'heure un nouveau terme qui n'existe pas encore dans le langage professionnel transport : « vitesse recherchée ». Je ne sais pas ce qui signifie la vitesse recherchée.

On sait que le Tramway oscille plutôt entre 15 à 16 Km/h, plutôt qu'à 20 Km/h.

Si l'on cherche 20 km/h, c'est en supprimant beaucoup d'arrêts. C'est ce qui a été fait notamment sur le Tramway Maréchaux Sud, il est utile de rappeler à l'ensemble des personnes, qui ne sont pas engagées dans le transport, pour que le Tramway que vous êtes en train de nous imposer, ait un semblant de vitesse qui s'approche plus ou moins de quelque chose d'intéressant, pour qu'il aille aussi vite, on est obligé de griller un certain nombre d'arrêts de bus.

En matière de dessertes locales, faisons très attention, car la population est très attachée à des arrêts près de chez elle.

Tout d'abord, je regrette et je l'ai bien compris que nous ne parlerons pas d'infrastructure de réseau existant.

Comment se fait-il que l'on ne parle pas suffisamment d'impact régional ?

Monsieur BAUPIN a parlé de solidarité et d'intérêt bien compris. On est totalement paralysé par la crise des banlieues qui s'est déroulée il y a deux mois. On nous parle d'une éco région, de la volonté de faire de la Région Île-de-France une région où l'on fait de l'écologie, du développement durable de masse.

On nous parle aussi de donner la priorité absolue aux grands projets de banlieue, que sont le transport, la banlieue et relier des pôles de compétitivité.

Comment se fait-il dans ces conditions que l'on continue à financer à hauteur de 70 %, et je me tourne vers Madame Marie-Pierre de la GONTRIE, pour un Tramway dont Paris n'a pas besoin aujourd'hui alors que la Banlieue a tant besoin de moyens de transport de rocade puissants, c'est-à-dire le métro.

Pour terminer mon propos, je voudrais rappeler à l'ensemble de la salle et à l'ensemble des personnes qui sont sur l'estrade que même si la RATP ne se fait aucune idée sur la petitesse d'un intérêt d'un Tramway en zone dense, elle dénonce dans ses rapports techniques que le Tramway n'a aucun intérêt dans les zones denses et que le seul moyen de transport qui assure le report modal, c'est-à-dire le seul moyen qui nous permet de lutter efficacement contre l'automobile, c'est le métro et les systèmes plus lourds : RER.

A l'occasion de ce débat sur le Tramway, la Mairie de Paris et la RATP sont-elles prêtes à réviser leur choix ?

Mme Marie-Pierre de LA GONTRIE, Première Vice-Présidente du Conseil Régional d'Île de France

C'est une question qui s'adresse à la Région. J'ai senti que le ton de ce Monsieur était un peu polémique, donc je vais l'être aussi un peu. La Région prétend vouloir devenir une éco région,

prétend vouloir se préoccuper du développement des communes limitrophes appelées « Banlieue », et au fond décide de consacrer des sommes très importantes à ce Tramway dont Paris n'a pas besoin.

C'est pourquoi je récupère la parole que vous alliez donner à Denis BAUPIN, car je souhaite exprimer le point de vue de la région.

Nous considérons que la question des transports publics est majeure, car se posent d'une part une question de santé publique et d'autre part une question de qualité de vie des Franciliens.

Si nous ne trouvons pas les moyens pour que la circulation, le déplacement à l'intérieur de notre Région, où sur les 12 millions d'habitants de cette région, une grosse moitié passe entre 1 et 2 heures de son temps, tous les jours, dans les transports en commun. Si nous ne trouvons pas les moyens pour que ces transports soient plus rapides, moins fatigants et qu'au bout du compte ils n'aient pas besoin de se servir de leur voiture, et donc de polluer davantage cette région, nous n'aurons pas rempli notre mission.

On peut estimer qu'on a tort. On a présenté ce programme aux élections, on a été élu et on essaie de le mener à bien.

Paris fait partie de la Région, et c'est une raison suffisante pour financer un projet qui concerne Paris.

Parce que nous considérons par une analyse croisée qui a été faite avec la Ville à l'époque, et j'indique à ce Monsieur qui a l'air très précis que le contrat de plan, qui prévoit le financement par la Région Île-de-France du Tramway sur le boulevard des Maréchaux a été voté par la Région en 2000. A cette époque, ce n'était pas Bertrand DELANOË qui était Maire de Paris, mais Jean TIBÉRI.

Tout cela n'a aucune importance. Si l'on veut faire de la polémique, ce n'est pas sur ce terrain qu'il faut se placer.

Donc, nous avons considéré qu'il était très important de fluidifier la circulation des personnes qui vivent en Banlieue, qui parfois travaillent en Banlieue, qui veulent en tout cas se déplacer en Banlieue et qui sont, aujourd'hui encore, obligés de passer par Paris pour trouver cet autre moyen de transport.

Nous revendiquons le fait de financer ce Tramway. Nous ne le finançons pas à hauteur de 70 %, mais à 30 % (ce n'est déjà pas mal). C'est la contribution normale d'une collectivité dont fait partie Paris aussi, on l'oublie souvent, car l'ensemble des Franciliens va en bénéficier.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Un élément de complément, Monsieur LOURDIN défend l'utilisation de la Petite Ceinture depuis que nous débattons sur le Tramway.

Vous ne pouvez pas d'un côté défendre l'utilisation de la Petite Ceinture, et c'est votre droit le plus parfait, et de l'autre dire qu'avec le Tramway des Maréchaux, on va diminuer la desserte locale.

Si l'on avait suivi votre avis sur la Petite Ceinture, cela aurait été un RER avec une diminution de la desserte locale bien plus importante. Choisissez des arguments en fonction du projet que vous souhaitez, mais accumuler ainsi une volonté d'arguments y compris contradictoires ne vous donne pas de crédit.

Marie-Pierre de LA GONTRIE a rappelé les raisons pour lesquelles on peut dire très clairement que la municipalité précédente était favorable au Tramway des Maréchaux.

Demandez à Monsieur TIBÉRI, il ne cesse de nous répéter que le Tramway que nous sommes en train de réaliser, c'est lui qui l'a décidé. Il n'y a pas plus clair que Monsieur TIBÉRI pour revendiquer ce qu'il avait souhaité à l'époque.

On ne peut pas vous laisser dire que le choix aurait été fait par le Maire de Paris de façon discrétionnaire. Je vous invite à relire le contrat de mandature sur lequel nous avons été élus ensemble.

Sur les deux listes sur lesquelles nous étions au premier tour des Municipales, et le contrat commun que nous avons signé pour le second tour, les choses étaient très claires : nous étions pour le Tramway sur le Boulevard des Maréchaux.

Là aussi, ce sont des engagements qui ont été pris et qui sont tenus.

Ultime élément, quand vous dites que c'est un petit Tramway, qui ne transporterait pas grand monde, juste pour que chacun le sache, vous le savez mais vous ne le dites pas, le T3 sera quand même le plus gros Tramway d'Europe.

Excusez-moi, il n'y a pas de quoi faire de la gonflette, mais en même temps, ramenons aussi les choses à leur juste proportion.

M. Laurent FOURTUNE, Directeur des Projets d'Investissement, STIF :

Un élément sur le métro, et le besoin de faire des métros, tout à l'heure la question du coût du métro a été soulevée. Pour le prix de l'extension envisagée, près de 15 km, on peut faire 4 km de métro et 4 stations.

On est pour faire des métros, et le STIF travaille sur un certain nombre d'extensions de lignes de métro. Il est assez à la mode aujourd'hui de brûler ce que l'on a adoré hier. A une époque, on pensait que c'était bien de faire des Tramways, maintenant on pense que c'est bien de faire des métros. C'est très bien, mais jusqu'à maintenant, il est avéré que c'est cher.

Pour le même prix que ce Tramway, on peut faire 4 km de métro et 4 stations. Où les met-on ? A quel endroit ?

Va-t-on avoir un impact significatif sur les déplacements avec 4 km de métro et 4 stations ?

Localement, on va peut-être le mettre, et à une échelle un peu plus large, là on joue sur l'est parisien, cela se voit moins.

Il est vrai que le Tramway est une solution du « moyennement riche », pour le très pauvre c'est le bus, et le très riche le métro.

C'est aussi dans la gamme des solutions existantes pour faire des transports publics, c'est une solution réaliste qui a démontré son intérêt dans de nombreuses agglomérations en France et en Europe.

M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, directeur de l'agence de Paris, RATP :

Comme il y a eu des questions sur la vitesse désirée ou la vitesse estimée, ce thème est revenu à plusieurs reprises, il est important de revenir sur la vitesse du Tramway.

La question ne porte pas sur la vitesse du Tramway, mais sur le temps de trajet. Dans certaines hypothèses qui vous sont présentées, on peut faire un plus grand détour où l'on va plus vite.

Finalement, on va plus vite en mettant plus de temps. Il faut évidemment comparer les temps de trajet.

Si la RATP ou le STIF faisaient une étude technique, en se fixant cet objectif, on pourrait vous proposer le Tramway qui va le plus vite possible, en limitant le nombre d'arrêts, en choisissant un certain nombre de choix techniques.

Si vous prenez un Tramway en axial, il mettra 2 mn de moins que s'il était sur le latéral ou 3 mn de moins que s'il était en positionnement bilatéral. On pourrait le proposer, mais dans ce cas on ne viendrait pas débattre, car il y a d'autres critères de choix que la vitesse.

De la même façon, selon les différents tracés effectués, le nombre de stations, que l'on passe ou non par la Mairie de Pantin, ou que l'on passe par le Quai de la Gironde, à chaque fois les temps sont différents.

Je vais aller plus loin, selon les réglages de feux qui seront faits selon le niveau de priorité, il faut laisser les autres usagers de la voirie passer, ne serait-ce que les piétons. S'il n'y avait que la RATP, je demanderais la priorité absolue, permanente et totale.

Tout cela donne un certain nombre d'hypothèses, que l'on peut croiser. Dans ces hypothèses, on peut passer de 20 km/h à 16 km/h. Aujourd'hui, il ne faut pas oublier l'objectif pour que ce Tramway soit efficace, c'est d'avoir un temps de parcours court, mais il faut prendre en compte tous les autres critères. Parfois, on va privilégier son implantation par rapport au quartier en développement, son implantation par rapport à des choix d'aménagement urbain.

Aujourd'hui, ce n'est pas la peine d'annoncer un chiffre précis, car on va débattre des différentes solutions et en fonction de ces solutions, on a une vitesse différente.

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

C'est une longue question qui méritait une longue réponse. Il nous reste cinq minutes, il faudrait des questions courtes et des réponses courtes.

M. Laurent PASTEUR, Habitant du XXème arrondissement :

J'ai appris ou compris ce soir que pour des raisons techniques, le Tramway ne ferait jamais le tour de Paris d'un seul tenant, puisque ses possibilités techniques sont limitées.

Si cet élément est confirmé, à partir du moment où l'on étudie différentes options de trajets (extension sur la Porte d'Auteuil, le détour par la Porte de St-Cloud, le détour par Pantin ou Aubervilliers), cela obère-t-il d'autant la possibilité d'abonder dans le sens d'une question intéressante posée en début de séance concernant la prolongation la plus directe possible sur la Porte de Clignancourt, voire plus loin sur les Batignolles ?

Si c'est un élément important dans les choix futurs ou immédiats, ce n'est pas pareil de réfléchir sur ces dérivations qui risquent de limiter la possibilité de compléter la rocade ou pas.

Les discussions sur les options obèrent-elles la possibilité future ou simultanée d'étendre le Tramway plus à l'ouest en passant par le nord ?

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

Les techniciens répondront !

M. Laurent FORTUNE, Directeur des Projets d'Investissement, STIF :

Ce n'est pas obéré, mais au-delà de la Chapelle, en partant de Porte d'Auteuil, on ne peut pas, qu'on passe par Pantin ou par le Boulevard Sérurier, on sera obligé de couper le Tramway en deux lignes, comme les lignes 2 et 6. Vous n'avez pas une seule ligne de métro qui fait tout le tour.

On sera obligé de couper le Tramway en deux lignes, au-delà de la longueur présentée dans le dossier. Après, on peut faire un peu plus court à l'ouest et un peu plus long à l'est.

On peut toujours dire que pour une station de plus, cela doit continuer à fonctionner. Mais à partir d'une heure ou une heure et quart, quand on allonge, on perd très nettement en régularité et en qualité de services.

M. Lionel FAVIER, membre de l'Association des Usagers du Transport :

J'aurais voulu avoir quelques précisions en ce qui concerne les alternatives de tracés. Apparemment, on ne parle plus d'une alternative entre la Porte de Pantin et celle des Lilas, à l'endroit où le Boulevard des Maréchaux est très étroit vers le Pré St-Gervais.

Est-ce fixé définitivement ? Le Tramway passe-t-il définitivement par le véritable Boulevard des Maréchaux ?

A un moment donné, il y avait eu une alternative par le Boulevard de l'Algérie.

Ce Tramway est autant parisien que francilien. Denis BAUPIN a rappelé tout à l'heure les commentaires de certains Maires qui ont une position vraiment constructive. Le Maire d'Issy-les-Moulineaux a même accepté que sa commune participe au financement du prolongement du T2 jusqu'à la Porte de Versailles pour venir à la rencontre du Tramway des Maréchaux.

Concernant le détour par Pantin, quel est le degré d'implication du Conseil Général de la Seine St-Denis et de la Ville de Pantin dans le financement et dans l'élaboration du projet ?

M. Laurent FORTUNE, Directeur des Projets d'Investissement :

Sur un point, et sans répondre précisément à Algérie, Indochine, Sérurier et sur tous les tracés, au stade du débat public, aucun tracé n'est définitivement arrêté.

Aujourd'hui, il n'est pas exclu qu'à l'issue du débat public, si tout le monde le demande, on aille sur la Petite Ceinture. Cela a un certain nombre d'inconvénients et ce n'est pas ce qui est proposé.

Ce qui a été présenté passe par le Boulevard d'Indochine, mais si tous les habitants du quartier estiment que ce serait bien mieux dans cette section, qui est effectivement plus étroite et très pentue, il n'y a pas d'exclusive aujourd'hui. Il y a peut-être des vrais problèmes de pentes, et il faudrait le vérifier avec vous sur des dossiers précis. Le problème de la pente peut se régler. On peut changer le nivellement du boulevard, on aura juste un problème d'entrée et de sortie des habitations. Cela existe dans le XIIème arrondissement, pas très loin d'ici, à certains endroits les trottoirs sont plus hauts que la rue. Ce genre de choses existe, ce n'est pas très beau mais c'est possible.

C'est l'objet du débat, si vous pensez que c'est là-dessus qu'il faut faire porter une expertise prioritaire, cela peut se faire. Mais, aujourd'hui, rien n'est définitivement arrêté sur les tracés. C'est une proposition qui est faite. Elle a fait l'objet de réflexions du STIF, de la Ville de Paris, de la Région, de la RATP. Elle paraît la plus raisonnable, si vraiment vous pensez que c'est beaucoup mieux, il faut en parler. Il y aura des réunions thématiques par quartier.

Quand on sera dans ce quartier, il faudra regarder précisément les plans. On verra les avantages et les inconvénients de manière détaillée, et il faudra voir si cela fait une majorité ou un consensus dans le quartier.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Il n'a pas été répondu à une deuxième question sur l'implication du Conseil Général de Seine St-Denis et la Ville de Pantin par rapport aux scénarios proposés.

On a eu des réunions avec l'ensemble des collectivités limitrophes du futur Tramway pour préparer ce débat public et pour les informer. Aujourd'hui, la Mairie de Pantin comme le Conseil Général de la Seine St-Denis regardent cela avec intérêt.

Je ne peux pas vous en dire plus, ils auront sans doute l'occasion de s'exprimer notamment car une réunion qui a lieu à Pantin. Ce sera l'occasion pour le Maire de Pantin aussi de donner son point de vue et de s'exprimer dans ce débat, et d'indiquer les options qu'il préconise.

Cela va-t-il jusqu'à participer financièrement au projet ? Cela méritera aussi d'être examiné en son temps.

La question de la répartition des financements vient après la décision.

Sur le trajet, pour ne pas qu'il y ait d'ambiguïté, aujourd'hui, l'hypothèse proposée est celle qui passe par les boulevards d'Algérie et d'Indochine, et pas par le Boulevard Sérurier. C'est celle qui apparaît à la Ville de Paris et notamment les architectes et les paysagistes avec lesquels nous avons travaillé, comme étant l'hypothèse la plus faisable et la plus intéressante.

Comme l'a dit Laurent FOURTUNE, on en est aux hypothèses proposées au débat public. Donc, chaque chose doit être regardée.

Tout cela a été étudié en prenant en compte l'ensemble des critères, c'est la raison pour laquelle pour l'instant c'est plutôt cette hypothèse qui nous paraît la plus faisable.

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

Une dernière question, c'est un peu arbitraire et je m'en excuse.

Un intervenant -

Si une rame est en panne, toute la ligne est bloquée dans un sens. Y avez-vous pensé ?

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

Les techniciens peuvent nous dire ce qui est prévu.

Le même intervenant -

J'avoue ne pas avoir pris très souvent le T1. Quelle est sa fréquentation moyenne ?

M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, directeur de l'agence de Paris, RATP :

Le projet de Tramway est prévu avec ce que l'on appelle des services provisoires en termes techniques. En fait, ce sont des endroits où il y a des systèmes d'aiguillage qui permettent au Tramway de n'être exploités que sur un tronçon de ligne et de faire demi-tour à un endroit où c'est une station normale.

Un certain nombre de services provisoires et d'aiguillages sont prévus. En cas d'interruption pour diverses raisons, qui pourraient être totalement extérieures au Tramway, aujourd'hui par exemple, il y a eu un gros incident sur le RER avec un incendie, on a exploité le RER d'un côté en banlieue et de l'autre côté à Paris séparément, car les trains tournaient, c'est le même principe pour les Tramways.

Le même intervenant :

Ce n'est valable que si l'on a un axial, mais avec des sites séparés, ce sera beaucoup plus difficile.

M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, directeur de l'agence de Paris, RATP :

S'ils sont des deux côtés, vous avez raison c'est effectivement plus compliqué. C'est l'un des inconvénients de la solution latérale.

Le même intervenant :

Quel est le taux de fréquentation du T1 et du T2 ?

M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, directeur de l'agence de Paris, RATP :

Elle doit être de 100 000 sur le T1 et 71 500 sur le T2. Comme on vient de doubler les rames, cela va augmenter.

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

Je crois que nous avons fait un tour bien complet de la question. Nous avons débattu pendant 2 heures et demie. Vous avez montré beaucoup de patience et d'attention. Merci et nous retrouverons peut-être certains d'entre vous pour les autres réunions. Merci pour ce soir.

La séance est levée à 21 h 35.

