

EXTENSION DU TRAMWAY T3 A PARIS

REUNION DE PROXIMITE DU 13 AVRIL 2006 A LA MAIRIE DE XVIEME ARRONDISSEMENT
SECTEUR OUEST

Ont participé au débat public :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

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

MAITRES D'OUVRAGE :

Mairie de Paris :

⇒ M. Daniel LAGUET, DIRECTEUR DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS

STIF :

⇒ M. Jean FONTVIEILLE, DIRECTION DES PROJETS INVESTISSEMENTS

RATP :

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

INTERVENTIONS DU PUBLIC :

M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER, MAIRE DU XVIEME ARRONDISSEMENT ; Mme Dominique THOUIN-HENNIQUEAU, ASSOCIATION DEFENSE EXELMANS, VERSAILLES ; Mme Michèle RAYER, GROUPEMENT DES COMMERÇANTS DE L'AVENUE DE VERSAILLES, AUTEUIL, POINT DU JOUR, M. Raymond BUSCH, M. Guy FLESSELLES, CONSEIL QUARTIER AUTEUIL-NORD ; M. BOUTRY, CITE 16 ; M. Christian CHOLET ; M. Sébastien GARCIA-BOUR ; Mme de LAPORTALIERE ; Mme MARTELLE ; M. Hervé de FOURNOUX ; M. René DECEZ ; M. Christian HAMANN ; M. Jean-Yves MANO, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DU LOGEMENT ; M. Gérard LEBAN, CONSEILLER DE PARIS, ADJOINT AU MAIRE DU 16^{EME} ; M. MORANCHE VICE-PRESIDENT DE L'AUT D'ÎLE-DE-FRANCE ; M. LOMBARDINI, ARCHITECTE BOULOGNE ; M. Michel DHOVIN ; Mme LUCE ; M. BOURGOGNE, ORBITAL

***La séance est ouverte à 19 H 10 sous la Présidence de Monsieur Hubert BLANC,
Président de la Commission Particulière du Débat Public.***

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

Nous allons commencer cette réunion, qui est la 11^{ème} réunion publique, dans le cadre du Débat Public sur l'extension du Tramway à Paris.

Je remercie bien sûr tous les habitants du XVIème et d'au-delà, qui ont bien voulu se déplacer malgré une date que je sais peu favorable, dont je m'excuse pour certains qu'elle ait pu les gêner.

Je voudrais remercier aussi et d'abord Monsieur le Maire du XVIème arrondissement qui veut bien nous recevoir dans cette salle des fêtes, particulièrement adaptée pour ce type de réunions.

Je voudrais vous indiquer comment va se dérouler la soirée. D'abord, j'essaierai de vous dire en quelques mots et en quelques minutes, comment se présente ce Débat Public, quelle est cette notion de Débat Public, comment elle fonctionne et comment elle doit fonctionner ce soir.

Ensuite, si Monsieur le Maire veut bien dire un mot d'accueil, c'est bien volontiers que je lui donnerai la parole. Puis, nous entrerons dans le scénario habituel de toutes les réunions de Débat Public, c'est-à-dire que nous demandons au Maître d'ouvrage de bien vouloir exposer le projet, dont il est question. Ensuite, la parole sera donnée vraiment très indistinctement à toutes celles et tous ceux qui sont là, et qui peuvent s'exprimer de la manière la plus libre.

Avant de dire quelques mots sur le Débat Public, je voudrais vous indiquer dans quelle condition il se présente dans ce cas particulier. L'extension à l'Ouest du Tramway à Paris a donné lieu à certains échanges, à certaines correspondances, à certaines précisions. Il est normal que ce soit porté à votre connaissance.

Nous sommes dans un cadre de Débat Public, c'est-à-dire que quand un projet a une importance très grande, et en particulier quand il a un coût supérieur à 500 millions d'euros, automatiquement doit être saisie la Commission Nationale de Débat Public qui est une instance administrative indépendante qui doit décider s'il y a ou non Débat Public, c'est-à-dire cet exercice de démocratie participative qui consiste à mettre en présence les auteurs du projet et le public sous le contrôle d'une Commission rigoureusement autonome et indépendante désignée par la Commission Nationale du Débat Public.

En l'occurrence, dans la Commission Nationale du Débat Public qui a eu à se prononcer sur le fait de savoir si ce projet méritait ou non un Débat Public, le projet qui lui était soumis, celui dont vous avez connaissance à travers les dossiers qui vous ont été distribués, est celui qui avait été élaboré en liaison avec la préparation des Jeux Olympiques et qui prévoyait donc une extension à l'Est et à l'Ouest.

Après la décision qui n'a pas retenu la candidature de Paris pour les Jeux Olympiques, le Président de la Région et le Maire de Paris ont adressé une lettre au Président de la Commission Nationale du Débat Public dans laquelle ils lui ont fait part de leur volonté de limiter dans un premier temps l'examen du dossier à la seule partie Est, et qu'une décision ultérieure du STIF, c'est-à-dire le Syndicat des Transports d'Île-de-France, validerait en quelque sorte cette décision.

Donc la Commission Nationale du Débat Public avait à se demander si elle limitait le débat à sa partie Est ou à sa partie Ouest. Elle a considéré deux points :

⇒ d'une part que le projet qui avait été discuté, l'étude qui avait été faite, portait à la fois sur l'Est et sur l'Ouest, même si la programmation pour l'Ouest, c'est-à-dire la partie qui concerne particulièrement ce secteur, n'était pas retenue et prévue pour les années qui viennent, mais les études avaient bien été faites pour l'ensemble,

⇒ deuxièmement, que bien entendu rien n'empêchait dans un deuxième temps que le projet à l'Ouest soit repris, mais à ce moment-là le projet à l'Ouest seul n'entre pas bien sûr dans les conditions financières qui suscitent un Débat Public, les sommes en question étant inférieures au seuil de déclenchement du Débat Public.

C'est pourquoi la Commission Nationale du Débat Public a dit qu'ayant été saisie d'un dossier d'ensemble portant sur l'Est et sur l'Ouest, les débats de la Commission Particulière du Débat Public se feraient à la fois sur l'Est et sur l'Ouest, tout en prenant acte de ce que les auteurs du projet avaient l'intention, ils l'avaient indiqué, de différer la réalisation du projet à l'Ouest.

C'est la raison d'ailleurs pour laquelle la Commission Particulière du Débat Public, dans la mesure où elle a eu à examiner et à valider le dossier du Maître d'ouvrage, a demandé que ceci soit bien spécifié dans le dossier. C'est ce qui est fait à deux reprises, à la page 7 où il est écrit, sous la signature du maître d'ouvrage, que : *la mise en service du Tramway sur l'extension Est est envisagée pour 2012, la mise en œuvre de l'extension Ouest n'est pas encore commandée*, et à la page 89 : *la décision du Comité International Olympique a conduit la Ville de Paris et la Région à la conclusion de reporter à un terme non défini l'extension à l'Ouest du Tramway T3, Pont de Garigliano à la Porte d'Auteuil, dans les XV^{ème} et XVI^{ème} arrondissements.*

Voilà la situation juridique dans laquelle nous nous sommes trouvés et dans laquelle la Commission Particulière du Débat Public a décidé bien sûr de ne pas faire porter tout l'effort du débat sur l'Ouest puisque manifestement il y avait une intention acceptée de ne pas régler cette question dans un premier temps, mais de faire en sorte que la population soit à même d'être totalement informée et de faire part de toutes les observations, toutes les réactions, toutes les remarques qu'elle désire. C'est le cadre particulier dans lequel nous sommes ce soir.

Je donnerai la parole au maître d'ouvrage pour qu'il expose son projet. Le maître d'ouvrage comme vous le savez c'est ici l'addition en quelque sorte de quatre entités :

⇒ le STIF, le Syndicat des Transports d'Île-de-France, qui est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France,

⇒ la Région d'Île-de-France, qui a des compétences importantes en matière de transports,

- ⇒ la RATP en tant qu'opérateur traditionnel des transports dans la région parisienne,
- ⇒ la Ville de Paris qui avait été désignée par le STIF pour être le représentant et le porteur du dossier pendant le Débat Public.

Je rappelle que tant qu'il y a Débat Public, aucune autorité ne peut prendre de décision sur le fond, c'est une période pendant laquelle toute décision politique sur un dossier est suspendue. C'est à la suite du débat, dans les trois mois qui en suivent la fin, que l'autorité légale en la matière, en l'occurrence le STIF, reprend en quelque sorte la main et doit décider quelle suite sera donnée à son projet. Il peut le garder tel qu'il l'a souhaité, il peut le modifier, il peut l'améliorer, il peut l'abandonner. En tout cas, il doit prendre une décision claire dans les trois mois qui suivent la conclusion du débat.

La Commission Particulière quant à elle n'a pas d'avis, ne donne pas son sentiment sur le projet et a uniquement à veiller de manière précise à ce que l'ensemble des informations vous soient apportées, à ce que toutes vos questions reçoivent réponses, et à votre possibilité de vous exprimer sur l'opportunité comme sur les détails du projet.

Excusez-moi pour ces précisions peut-être un peu longues, mais je crois qu'elles étaient nécessaires pour bien cadrer cette réunion.

Un dernier mot avant d'entrer dans le vif de notre réunion pour dire que nous avons constaté au cours des derniers jours, comme le témoigne l'importance des présents dans cette salle, l'attention que vous portez à ce débat et à cette question de transport. Nous avons eu plusieurs manifestations sur le site Internet de la Commission Particulière, site qui en est aujourd'hui à 17 000 questions, c'est dire que c'est un débat qui intéresse et qui donne lieu à beaucoup de réactions ; nous avons eu dans les derniers jours pas mal de réactions des habitants du XVIème qui ont regretté, pour plusieurs d'entre eux, que la date que nous avons choisie pour cette réunion ne soit pas très favorable en raison des vacances, je m'en excuse auprès d'eux. Il va de soi que la Commission continue son travail jusqu'au 15 mai, et si les habitants du XVIème souhaitent s'exprimer, ils pourront le faire jusqu'au 15 mai devant la Commission. Nous sommes même prêts si c'est nécessaire à venir tenir une permanence s'il apparaissait que cette zone n'avait pas pu bénéficier de l'ensemble des interventions qu'elle mérite.

Voilà le cadre de notre dossier.

Je rappelle que pour le maître d'ouvrage, nous avons à la tribune le représentant de la Ville de Paris, Monsieur Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements, le représentant du STIF, Monsieur FONTVIEILLE. Monsieur SANCHO DE COULHAC, représentant de la RATP doit arriver d'un instant à l'autre.

Monsieur le Maire, je vous laisse la parole.

M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER, MAIRE DU XVIEME ARRONDISSEMENT :

Monsieur le Président, je vais vous rassurer tout de suite : nous avons une très belle salle. Bien que le jour ne soit peut-être pas parfaitement le meilleur, ni choisi intelligemment ni astucieusement, nous avons au moins quatre cents manifestations par an dans cette mairie, c'est une des plus complètes et des plus chargées, avec beaucoup de gens qui connaissent le problème et qui seront heureux de s'exprimer.

Je tiens à vous remercier Monsieur le Président ainsi que la Commission pour le travail que vous faites, pour votre objectivité, votre volonté de provoquer les débats justement les plus constructifs, et de rappeler, comme vous l'avez fait, le cadre de votre mission. Merci de votre présence.

Je saluerai les Élus présents ainsi que les administrations municipales et locales représentées, toutes les associations qui sont venues très nombreuses et qui auront tout à l'heure l'occasion de s'exprimer, et aussi vous les uns et les autres, qui à titre individuel, avez une opinion sur le problème des transports à Paris et dans notre arrondissement.

Je retiendrai simplement trois phrases, parce que je ne veux pas commencer le débat, je suis là uniquement pour vous accueillir et vous dire des choses aimables, mais de ce qui est notre position, nous souhaiterons toujours qu'un plan de transport pour Paris arrive à assurer un équilibre entre le transport public et le transport privé, en donnant les chances à chacun de vous de pouvoir se déplacer dans des conditions qui soient acceptables et utiles. Bien entendu, en encourageant souvent les automobilistes, non pas par la contrainte ou par des menaces, mais par la présence d'autobus et par le développement du métro à laisser leurs voitures quand ils peuvent l'éviter.

La première priorité que nous avons dégagée, c'était la création de lignes d'autobus à l'intérieur de cet arrondissement qui en manque cruellement, et de lignes qui assurent la liaison entre les arrondissements voisins, les deux énormes arrondissements que sont le XVème et le XVIIème.

Nous n'avons pas eu une très grande satisfaction. Je regrette que le représentant de la RATP ne soit pas là mais je lui retransmettrai par la suite mes propos parce qu'il commence à les connaître, et en particulier la RATP a fait un gros effort pour le réseau souterrain, pour le rendre plus beau et plus attrayant. Mais nous gardons les mêmes cadences dans ce réseau qu'il y a cinquante ans, alors que la vie a changé.

Un exemple bien précis : j'étais l'autre jour au Stade de France pour voir ce match de rugby qui a eu un succès considérable, pour le retour en RER j'ai attendu quinze minutes qu'il y ait un RER, alors que ce soir-là, il y avait 82 000 personnes à évacuer. On aurait pu prévoir un changement d'horaire, on m'a dit « *nous respectons les horaires habituels* ». C'est tout à fait à l'honneur de ce genre d'administration, mais on pourrait faire preuve d'un peu plus de souplesse, d'un peu plus d'imagination et répondre ainsi à l'attente. Il y aurait aussi une politique de taxis différente à mener dans Paris.

En tout cas, je ne rentrerai pas plus dans le détail, mais simplement aujourd'hui, le point sur lequel je voudrais insister c'est que le Tramway ne nous est jamais apparu comme étant une priorité alors que l'autobus et le réseau souterrain étaient la véritable priorité de la majorité des habitants du XVIème, voilà ce que je voulais rappeler.

Je vous souhaite un travail fructueux.

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

Monsieur le Préfet, Monsieur le Maire, Mesdames, Messieurs, bonsoir.

Je voudrais rappeler bien entendu que les propos du Président sont bien sûr très largement partagés par les Maîtres d'ouvrage et que nous sommes en parfait accord avec les intentions qu'il a annoncées.

Le projet d'extension vers l'Ouest avait été programmé dans le cadre des Jeux Olympiques ; cette extension s'imposait puisqu'il y avait un pôle Ouest à desservir au sein du Bois de Boulogne et il fallait bien sûr que les transports urbains pour Paris arrivent dans le Bois de Boulogne. Il fallait également desservir à l'Est la Porte de Chapelle et le pôle Nord dans ce cadre des Jeux Olympiques. C'est pour cela que le projet que je vais vous présenter aujourd'hui reflète bien le projet de Tramway qui avait été proposé à l'époque, de la Porte d'Auteuil à la Porte de la Chapelle.

En cours d'exposé, je vous donnerai quelques compléments sur les échéances.

D'autre part, le système de transports doit répondre à des objectifs qui sont au nombre de cinq, dont trois en terme unique de transport :

- ⇒ répondre à un besoin croissant de demandes directement locales, c'est le cas aujourd'hui puisque le bus PC présente une réelle saturation,
- ⇒ optimiser les voyages sur l'ensemble du transport collectif,
- ⇒ améliorer l'accessibilité des transports urbains et de cheminement au niveau des boulevards des Maréchaux.

En terme de requalification urbaine, le projet répond à deux objectifs :

- ⇒ réaménager le paysage urbain et la répartition de l'espace sur les boulevards des Maréchaux, qui présentent notamment au Sud et à l'Est, un déficit d'image,
- ⇒ améliorer la qualité de vie pour les riverains et pour les usagers des transports en commun.

Comme l'a précisé Monsieur le Président tout à l'heure, pour pouvoir vous rapporter le projet aujourd'hui, nous avons fait des études préalables. Trois équipes, chacune composée d'architectes d'urbanisme, de paysagistes et de bureaux d'études ont travaillé sur des propositions qui ont porté, en plus des thèmes de variantes de tracés, lorsque leur imagination les a portés à le faire, sur l'emplacement et le nombre des stations - ce qui est très important - et sur l'insertion de ce Tramway dans la voirie. Il fallait également, dans le pôle extension jusqu'à la Porte de la Chapelle, prévoir un nouvel atelier-garage.

Cela a été précisé mais je le reprecise : je vous présente aujourd'hui toutes les options d'un projet qui n'est pas entériné et toutes les suggestions que vous pourrez faire seront examinées pour être prises en compte.

Concernant le tracé global du Tramway, de la Porte d'Auteuil à la Porte de la Chapelle, soit un parcours d'environ 24 km, avec au moins trois étapes :

- ⇒ l'étape qui correspond au tracé qui est en rouge, du Pont du Garigliano à la Porte d'Ivry. Le Tramway sur les Maréchaux Sud est en cours de travaux et en voie d'achèvement puisqu'il sera terminé pour la fin de l'année. C'est un tracé qui comporte 7,9 km et 17 stations, qui traverse 3 arrondissements (XVème, XIVème et XIIIème), 7 communes limitrophes et on attend 100 000 voyageurs par jour ;
- ⇒ l'extension à l'Est, qui a été évoquée mais qui n'est pas l'objet de la réunion d'aujourd'hui, pour aller de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle, et qui représente 14 km ;

⇒ l'extension à l'Ouest dans le contexte que j'ai évoqué tout à l'heure, qui représente un linéaire de 2 km qui sera un peu différent selon les tracés.

Sept arrondissements sont concernés : cinq à l'Est et deux à l'Ouest, le XVème en partie et surtout le XVIème. Sur l'ensemble du projet, il y a donc douze communes limitrophes et trois départements concernés, et on attend sur la globalité de ce trajet 300 000 voyageurs par jour.

Je vais évoquer les variantes de tracé prévues à l'Est pour que vous ayez une vue assez complète du projet. Le projet reste sur l'ensemble des boulevards des Maréchaux à partir de la Porte d'Ivry, il passe sur le boulevard de l'Indochine et de l'Algérie, dans le XIXème arrondissement en quittant un peu le boulevard Sérurier. Lorsque l'on arrive à la Porte de Pantin, le tracé bleu qui est le tracé de base reste sur les boulevards des Maréchaux.

Il y a après deux variantes : une première variante qui prend à partir de la Porte de Pantin, emprunte la rue des Petits Ponts, qui longe le territoire parisien mais en restant dans Paris et en franchissant le canal pour arriver sous les boulevards des Maréchaux au sud de la Porte de la Villette.

La deuxième variante part de la Porte de Pantin, passe par la rue des Petits Ponts mais en allant jusqu'à la Mairie de Pantin, puis rejoint la Porte de la Villette au nord du réseau ferré.

Vous voyez que les variantes de tracé sur l'Est sont relativement modestes.

Sur l'Ouest, il y aura également deux variantes que je détaillerai tout à l'heure.

Quand on construit un Tramway, on doit bien sûr voir comment il va pouvoir s'insérer sur la voirie. Vous avez les trois grands principes de Tramway et l'insertion sur les boulevards des Maréchaux. Sur l'extension à l'Ouest, c'est un peu atypique.

Pour insérer un Tramway, il faut déterminer les objectifs en terme d'exploitation de la ligne, tenir compte du contexte urbain -le Tramway sera implanté souvent sur le boulevard des Maréchaux- et du contexte paysager. Viennent ensuite les contraintes techniques qui sont les ouvrages que l'on va rencontrer, les pentes de terrains qui sont totalement différentes notamment sur les XIXème et XXème. En fonction de toutes ces contraintes, on pourra envisager :

⇒ une implantation que l'on appelle axiale, c'est ce que vous avez de l'autre côté du Pont du Garigliano où le Tramway est en site axial : les rames sont au beau milieu de la chaussée et vous avez des voitures de chaque côté, avant de rejoindre les trottoirs et les façades ;

⇒ une implantation bilatérale (que vous avez au centre de l'écran) : la plate-forme du Tramway est scindée en deux avec une demi plate-forme de chaque côté du trottoir ce qui permet dans ce cas-là d'avoir des voitures au centre de la chaussée ;

⇒ une implantation latérale bidirectionnelle : la plate-forme qui était au milieu de la chaussée est transportée le long d'un des trottoirs de façon à dégager de la circulation pour les voitures dans la partie centrale.

Chacune de ces solutions a des avantages et des inconvénients en termes de circulation, de stationnement et d'aménagement paysager.

Nous passons maintenant à l'objet principal de la réunion d'aujourd'hui, c'est ce Tramway des Maréchaux à partir du Pont du Garigliano jusqu'à la Porte d'Auteuil. La carte d'identité de ce tronçon et de cette extension à l'Ouest, c'est bien sûr un arrondissement de Paris principalement concerné, le XVIème arrondissement, le XVème ne l'étant que par la moitié du Pont du Garigliano puisque le Tramway existe à partir du boulevard du Général Martial Valin. Cette extension est comprise entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Auteuil, puisque c'était à l'origine le pôle Ouest des Jeux Olympiques qui nous avait guidés dans ce tracé.

Quelques données socio-économiques sur ce secteur : si je débute par Paris, le XVIème c'est plus de 161 000 habitants, les chiffres que je donne sont ceux du recensement de 1999. De l'autre côté de la limite parisienne, la commune concernée est Boulogne Billancourt avec 206 000 habitants, on peut noter que c'est la commune la plus peuplée autour de la couronne parisienne, après Montreuil.

En termes de population desservie par cette implantation du Tramway, on estime entre 40 et 44 000 habitants qui peuvent être desservis par ce Tramway, dans une tranche de 400 mètres de part et d'autre des boulevards des Maréchaux et 27 000 emplois dans cette tranche.

Sur les projets relativement importants qui se situent dans ce secteur et notamment dans le XVIème, on a effectivement les terrains de la gare de la Porte d'Auteuil, et le Tramway en lui-même est un projet important.

Du côté de la ville de Boulogne, il y a de nombreux projets : la ZAC du Centre Ville avec 72 000 m² de logements, 40 000 m² de bureaux et une surface commerciale de 20 000 m² ; un deuxième projet qui est la ZAC du Point du Jour, proche des boulevards des Maréchaux, avec 160 000 m² concernés : un peu plus de 100 000 m² de bureaux ; le projet de la ZAC du Parc qui concerne 100 000 m² avec des programmes mixtes bureaux – logements ; la ZAC de Seguin et de l'Île de Seine, avec un programme très important puisqu'il atteint 800 000 m². On peut voir effectivement, en limite parisienne, de nombreux projets pour la ville de Boulogne.

Sur le site propre des Maréchaux, on doit signaler en tant qu'activités deux marchés, le marché du Point du Jour qui est situé sur l'avenue de Versailles, côté impairs, et le marché de la Porte de Molitor qui est situé sur le trottoir qui borde cette place mais du côté du centre sportif.

Quand on regarde ce tracé des Maréchaux, on voit que ces Maréchaux sont bordés par de nombreux équipements publics. Il y a des lieux enseignants qui sont relativement nombreux puisqu'il y a cinq lycées et deux instituts universitaires, l'un de formation des maîtres et l'un de nouvelles technologies. Il y a également de nombreux centres sportifs bien connus des parisiens, des franciliens et même internationaux comme le stade Pierre de Coubertin, le Parc des Princes, le Stade Jean Bouin et Roland Garros.

Il y a aussi l'hôpital Henri Dunan, le cimetière d'Auteuil et le Bois de Boulogne avec l'hippodrome d'Auteuil à proximité de cette même voie.

Ce qui caractérise également les boulevards des Maréchaux, c'est une forte présence d'automobiles sur la voirie de ces boulevards. Cela constitue sur l'ensemble du tracé des boulevards des Maréchaux un des points noirs en matière de pollution atmosphérique et sonore ainsi que du cadre de vie parce qu'il est relativement difficile de traverser ces boulevards et la sécurité des piétons et des vélos est difficile.

Également, la circulation la nuit est particulièrement rapide parce qu'il y a de l'espace du fait de la largeur de ces grandes chaussées qui représentent environ entre 13 000 et 20 000 véhicules par jour dans chaque sens, suivant les lieux où l'on se trouve, sur le boulevard Exelmans ou sur le boulevard Murat, beaucoup moins sur l'avenue de Versailles puisqu'il y a 7 600 véhicules par jour.

En terme d'accidentologie, simplement un chiffre : le nombre d'accidents par kilomètre sur ces Maréchaux du XVIème arrondissement est de 40 par kilomètre alors que la moyenne parisienne est de 20 accidents par kilomètre, mais elle est plus forte sur les Maréchaux Sud et sur les Maréchaux à l'Est puisqu'elle atteint parfois 60 accidents par kilomètre.

Il faut également souligner sur ce périmètre deux parkings souterrains, l'un avenue de Versailles de 460 places et un parking très important à la Porte d'Auteuil avec 1 318 places.

Je vous ai donc dit que nous avons eu des propositions de la part des équipes d'architectes urbanistes et des paysagistes qui ont porté sur les options de tracés, sur le nombre d'implantations des stations et sur le positionnement et l'exploitation de la plate-forme.

Je vous propose de regarder un premier tracé qui serait par le boulevard Exelmans, partant du Pont du Garigliano à la Porte d'Auteuil en empruntant le boulevard Exelmans et le pointillé rouge que vous avez à l'écran. Ce premier tracé fait 1,4 km et s'inscrirait dans ce tracé historique de la petite ceinture ferroviaire. C'est une très belle courbe de voirie qui comporte trois alignements de platanes et un terre-plein central avec deux rangées. Il est coupé par quatre carrefours : le croisement de l'avenue de Versailles, de la rue Chardon Lagache, Michel Ange et Molitor. Ce tracé dessert les établissements scolaires que j'ai cités tout à l'heure et pourrait desservir plusieurs groupes scolaires du côté intérieur du boulevard Exelmans.

Sur ce boulevard, si l'on évoque les événements de voirie que l'on peut rencontrer : il y a le passage souterrain Exelmans qui est à la sortie du Pont du Garigliano. Le projet propose, le Tramway ne pouvant pas passer dans cette partie inférieure, d'y interdire la circulation et on profiterait de ce passage souterrain qui est relativement important pour y créer un parc de stationnement. Aujourd'hui, ce souterrain a une vocation autoroutière qui entraîne des contraintes pour les piétons parce que les voitures roulent assez vite à l'entrée et à la sortie de ce souterrain, pour les traversées d'une partie des résidents qui sont bien sûr au niveau de ces trémies.

Il est à noter également que le parking de surface, le parking Claude François, serait de fait supprimé puisque le Tramway passerait à ce niveau-là.

En ce qui concerne les hypothèses de stations, l'hypothèse avec trois stations entre la station Garigliano, côté XVème, et la Porte d'Auteuil sont représentées à l'écran : la station que nous avons appelée provisoirement « Seine », qui est au niveau de l'avenue de Versailles – on ne l'a pas appelée « Versailles » parce que la station « Porte de Versailles » existe déjà – et la station « Porte d'Auteuil » figurent dans tous les schémas que je vous présenterai. Après, on peut avoir une station intermédiaire, la station « Exelmans ».

Il faut savoir que dans cette hypothèse, le positionnement du terminus, il s'agit-là du terminus du Tramway tel qu'il est envisagé Porte d'Auteuil, se ferait au débouché du boulevard Exelmans. On n'aurait pas besoin dans ce cas-là de traverser la Porte d'Auteuil. Cette solution pourrait ne pas impliquer de réaménager cette porte.

Deuxième hypothèse : la station « Seine » et la station « Porte d'Auteuil » sont maintenues. Par contre la station « Porte d'Auteuil » serait ramenée sur l'avenue de la Porte d'Auteuil, si bien que la distance serait quand même beaucoup plus faible. On pourrait profiter du fait qu'il y a deux stations pour écarter la ligne bus et on intercalerait deux stations : la station « Exelmans » de tout à l'heure, plus la station « Molitor » du côté de la Porte. Cette station « Molitor » permettrait une connexion importante avec la ligne de métro 10 dans le sens Ouest-Est, et également une meilleure desserte des populations de l'emploi de ce secteur, mais bien sûr elle allonge le temps de parcours dans la mesure où il y a un arrêt complémentaire.

Cette hypothèse a aussi une incidence directe sur le terminal de la Porte d'Auteuil puisqu'il se ferait du côté de l'avenue de la Porte d'Auteuil. Cela permettrait également une meilleure desserte de l'hippodrome, du Bois et des équipements sportifs qui sont à proximité, et également une correspondance optimale avec les bus. Dans ce cas-là, il faudrait réaménager la Porte d'Auteuil ; c'est un inconvénient en terme de coût mais c'est un avantage en terme d'aménagement urbain.

Cette seconde hypothèse avec quatre stations ajoute 45 secondes de trajet complémentaire.

Sur ces tracés, il est important de regarder les correspondances entre le Tramway et les autres modes de transport. La carte est assez complexe. Il faut retenir qu'il y a deux lignes de métro, la ligne n°9 qui va de la Porte de Sèvres à la Mairie de Montreuil, et la ligne 10 qui va de Boulogne à Austerlitz.

Il y a cinq lignes de bus : la 22, la 72, la 52, la 123 et la 241, deux lignes de mobilier importantes : la ligne 62 et la ligne PC 1, qui passent par la Porte de Saint-Cloud, et enfin la ligne de RER C qui est joignable à partir du boulevard Victor.

Cette interconnexion entre le Tramway et la ligne de métro 10 est envisageable au niveau de la station Molitor. Cela permettrait une deuxième correspondance avec la ligne 9 au niveau de la station Exelmans.

En ce qui concerne les principaux projets de transports en commun, c'est bien sûr maintenir le PC dans ce cas-là sur le boulevard Murat. Si le passage se faisait par le boulevard Exelmans, le PC continuerait de passer boulevard Murat et avenue de Versailles pour rejoindre le terminus de la future ligne PC au niveau du boulevard Victor.

Concernant l'insertion de la plate-forme, le boulevard des Maréchaux vous est présenté tel qu'il est actuellement, je pense, avec deux fois deux files et un stationnement très important puisqu'il y a quatre files de stationnement, une de chaque côté de l'îlot central et en bordure de chacun des trottoirs. Sur ce tracé, il y a deux propositions de l'équipe DEVILLERS-COURAJOURD qui comportent chacune des avantages et des inconvénients.

La première proposition, qui est visible maintenant à l'écran, est le Tramway que j'ai cité tout à l'heure en terme axial. Par exemple, de l'autre côté du Pont du Garigliano, les deux rames sont côte à côte au milieu de la chaussée. Il y a un terre-plein central que l'on conserve et chacune des rames se trouve de part et d'autre du terre-plein central, ce qui peut donner une insertion tout à fait agréable. Elle permet de conserver deux fois deux voies de circulation sur chacune des chaussées existantes, par contre elle a un impact relativement lourd sur le stationnement dans la mesure où on ne retrouve plus de stationnement que du côté des trottoirs et entre les alignements d'arbres.

Dans la deuxième hypothèse, le Tramway resterait en axial jusqu'à la Porte de Versailles et passerait dans le système latéral du côté extérieur, c'est-à-dire côté Boulogne. Cette hypothèse préserve une seule voie de circulation dans le sens Ouest-Est et deux voies dans le sens Est-Ouest. Par contre, le stationnement est un peu moins réduit et l'accessibilité des adresses se ferait par le biais d'une contre-allée. Cette solution est présentée sur la coupe qui est affichée : vous retrouvez bien sûr le terre-plein central avec du côté Paris une file de stationnement, et du côté communes limitrophes les deux voies de Tramway sur leur plate-forme et de ce fait, une seule contre-allée qui permettrait de desservir les façades des immeubles avec du stationnement.

De l'autre côté, sur la voie côté parisien, vous retrouvez deux files de circulation dans un sens, une file dans l'autre et une file de stationnement de chaque côté, donc un moindre impact sur le stationnement.

Nous allons aborder maintenant la deuxième proposition de tracé qui ne va pas directement du Pont du Garigliano jusqu'à la Porte d'Auteuil en partant d'Exelmans, mais qui fait le détour par la Porte de Saint-Cloud. Ce détour est justifié par le fait que la Porte de Saint-Cloud est aujourd'hui un centre intermodal relativement important avec des stations de bus et des liaisons très importantes vis-à-vis des communes limitrophes et de la banlieue, d'où cette hypothèse qui doit être bien sûr regardée.

Ce tracé est un peu plus long puisqu'il va faire 2 400 mètres, soit 200 mètres de plus que le premier tracé. Il passerait bien sûr avenue de Versailles, Porte de Saint-Cloud et boulevard Murat. Il permettrait de desservir 4 500 habitants de plus. Par contre, il a un impact sur la faisabilité de la ligne dans la mesure où il est plus long : plus le trajet est long pour le Tramway et les équipements, plus l'attractivité peut s'en ressentir.

Dans cette deuxième proposition de tracé, il est prévu cinq stations : la station « Seine » qui ne bouge pas, la station « Boileau » sur l'avenue de Versailles, la Porte de Saint-Cloud, une station intermédiaire sur le boulevard Murat, la station « Jean Bouin », pour rejoindre enfin la Porte d'Auteuil. Le terminus serait donc réalisé au débouché du boulevard Murat et il n'y aurait donc pas l'utilité de réaménager la Porte d'Auteuil.

Dans ce schéma, la réorganisation du réseau bus serait plus simple puisqu'on passe à l'endroit de la ligne PC par rapport au pôle bus et la Porte de Saint-Cloud.

En termes de correspondances, on retrouve des correspondances à peu près identiques, pas au même endroit, mais avec les deux lignes de métro, l'ensemble des lignes de bus citées tout à l'heure et deux en plus, la 175 et la 32. Les Mobiliens PC et 62 sont en correspondance et il y aurait pour la partie banlieue la ligne 289 et la ligne 189.

Sur ce tracé, l'insertion de la plate-forme présente un peu plus de contraintes dans la mesure où elle devient assez difficile en raison de la configuration des lieux. Ce qui est présenté est la proposition de l'équipe de Monsieur GRUMBACH.

Au départ, on est toujours dans le système axial jusqu'à l'avenue de Versailles. Sur l'avenue de Versailles il s'agit d'une insertion « latérale intérieure », c'est-à-dire que les deux rames de Tramway seraient du côté du trottoir, côté Paris et non pas côté banlieue. Dans la dernière partie, il s'agit d'un axe latéral extérieur côté communes limitrophes, entre la Porte de Saint-Cloud et la Porte d'Auteuil.

Actuellement, il existe quatre voies de circulation de l'Est vers l'Ouest sur l'avenue de Versailles, et suivant les hypothèses proposées, avec l'insertion on passerait effectivement de ces quatre voies à deux voies pour laisser la place au Tramway sur l'avenue de Versailles.

Le marché du Point du Jour serait conservé puisqu'il se trouve sur le trottoir en face, par contre il y aurait un impact sur la piste cyclable.

J'arrive à la fin de mon propos pour donner une conclusion provisoire.

Si je peux dire que le tracé par le boulevard Exelmans, c'est évident, c'est l'itinéraire le plus court, qui offre une bonne civilité, une bonne vitesse commerciale dans le parcours réduit. Par contre, il a une desserte qui est moindre, 4 500 habitants, par rapport à l'autre proposition, et est moins performant en ce qui concerne l'intermodalité avec la Porte de Saint-Cloud.

L'itinéraire qui passe par la Porte de Saint-Cloud en empruntant l'avenue de Versailles et le boulevard Murat offre une moins bonne vitesse commerciale du fait du franchissement de la Porte de Saint-Cloud qui n'est pas si facile que cela pour un Tramway qui a un rayon de courbure important. Son temps de parcours serait supérieur par rapport à la première proposition de tracé de 3 minutes 20 et des difficultés de circulation pourraient se présenter sur l'avenue de Versailles, la Porte de Saint-Cloud et le boulevard de Murat, en raison des fortes diminutions de capacité qui sont liées à l'insertion de cette Porte.

La coexistence avec le marché du quartier du Point du Jour est une contrainte.

Par contre, il y a cette intermodalité que j'ai signalée avec la Porte de Saint-Cloud et également la grande proximité des emplois de la ZAC du Point du Jour sur Boulogne et des grands projets qui se développent aux alentours.

Ce trajet est plus long et de ce fait, il introduirait un coût supplémentaire.

Voilà, Monsieur le Préfet, j'en ai terminé.

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

Nous allons commencer le débat et je vais essayer d'alterner avec les questions que j'ai reçues par écrit, je vous signale que si d'autres personnes veulent en poser, vous aurez des réponses du moment que vous donnez votre adresse ou votre email, même si vous ne pouvez pas vous exprimer ce soir. Nous tiendrons compte également des mains qui se lèvent pour que tout le monde puisse s'exprimer.

Je donnerai la parole en premier à Madame RAYER et Madame THOUIN-HENNIQUEAU, représentantes d'Associations de Défense des Commerçants.

MME DOMINIQUE THOUIN-HENNIQUEAU, ASSOCIATION DEFENSE EXELMANS, VERSAILLES :

Je représente l'Association de Défense Exelmans-Versailles, Madame RAYER qui est à mes côtés représente le Groupement des commerçants de l'avenue de Versailles.

Nous avons bien noté que ce projet pour l'instant n'était pas programmé dans le temps, néanmoins il a suscité auprès des riverains et des habitants une grande inquiétude et une

grande mobilisation. Nous sommes aujourd'hui les porte-parole des habitants et des riverains contre ce projet d'extension du Tramway des Maréchaux du Pont du Garigliano à la Porte d'Auteuil.

Nous avons 4.053 pétitions que nous vous remettrons bien sûr et qui protestent contre ce projet et qui souhaitent que ce projet ne soit pas exécuté. Quel que soit le tracé choisi, nous pensons que le coût énorme pour 1,7 km, compte tenu de la desserte qui existe déjà avec le PC, les bus et les lignes de métro dont vous avez rappelé l'existence est complètement aberrant.

Vous avez souligné qu'il y aurait des suppressions de places de stationnement même s'il était prévu un parking souterrain. Déjà, en termes de nuisances que représenteraient pour les commerçants, la suppression des places de stationnement, la suppression des arbres – je pense au boulevard Exelmans où l'on est assez fiers de ces grands arbres – nous sommes extrêmement mobilisés dans le quartier contre ce projet.

Madame RAYER, je vous passe la parole.

MME MICHELE RAYER, GROUPEMENT DES COMMERCANTS DE L'AVENUE DE VERSAILLES, AUTEUIL, POINT DU JOUR :

Nous nous sommes mobilisés pour être contre le Tramway car cela va changer notre vie de riverains, de commerçants. Sur l'avenue de Versailles, nous tenons à notre marché. Avec les travaux qui vont durer plus de trois ans, quatre, cinq, même si c'est plus tard, le marché on veut le garder. S'il est déplacé, ce sont beaucoup d'emplois qui vont être défaits. Avenue de Versailles, nous sommes 32 commerçants qui vont disparaître un à un puisque je vois dans le XIVème, au magasin « Mondial Moquette », il y a des licenciements et 42 % de chiffre d'affaires en moins. La subvention qui est soi-disant donnée pour compenser la perte de chiffre d'affaires se résout à 1.000 euros pour 42 % de chiffre d'affaires. C'est très peu. D'ailleurs, c'est ridicule de donner cette subvention, je trouve.

Pour le stationnement, on n'aura plus l'avenue de Versailles.

Nous n'avons pas de problème, puisque nous avons le métro, quatre stations d'autobus... Toutes les personnes âgées peuvent descendre ou prendre n'importe quel bus qui sont à 100 ou 200 mètres, alors que la station de Tramway sera à 500 mètres. Nous avons calculé : il y a tous les 200 mètres une station d'autobus. Si le Tramway est à 500 mètres, comment feront les personnes âgées pour le prendre ?

De la Porte de Saint-Cloud, je veux savoir comment vous allez faire pour tourner ? Tourner au boulevard Exelmans ? Comment les travaux vont se faire ? Comment va-t-on pouvoir tourner autour de la Porte de Saint-Cloud pour remonter le boulevard Murat ? J'aimerais que vous nous donniez des explications.

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

L'installation d'un Tramway implique des travaux conséquents, qui durent entre trois et quatre ans. C'est une période difficile pour les commerçants, les riverains et les usagers de la route. Une fois le Tramway terminé, de très bonnes choses sont apportées aux riverains en termes d'aménagement de l'espace et aux commerçants.

Les commerçants sur les maréchaux sud commencent à retrouver le sourire, car ils voient très bien que leurs boulevards des maréchaux vont changer d'aspect, et que cela ne sera

pas qu'une annexe du boulevard périphérique, mais des boulevards à part entière, avec des trottoirs élargis, une certaine convivialité qui va s'y installer

Un effet connexe : le prix de l'immobilier commence à enregistrer cette démarche.

Il est vrai que certains commerces ont des difficultés, je peux pas vous dire qu'aucun n'en a, mais lorsque l'on prend n'importe quel boulevard parisien, à chaque période de l'année, certains commerces disparaissent, d'autres arrivent. C'est vrai que les commerces les plus fragiles sont impactés en priorité par ces travaux, je ne vais pas vous dire le contraire.

Bien sûr, il y a une commission d'examen de l'ensemble de ces difficultés qui est mise en place, qui est une commission tout à fait indépendante dont le président est nommé. La Ville ne fait que présenter des dossiers et donner les contraintes qu'elle impose, avec des indemnités qui sont examinées et données par le Président.

Je ne peux pas vous laisser dire que les travaux représentent des coûts qui sont aberrants. Je pense que lorsque l'on a des choix à faire à un moment donné, il est certain que sur les Maréchaux, le bus aujourd'hui de la ligne PC est totalement saturé et, que vous le vouliez ou non, il y a quand même ne serait-ce que sur les Maréchaux Sud aujourd'hui 100 000 personnes qui vont prendre ce trajet, qui ont droit aussi, à une amélioration de leur confort au quotidien. Quand on a un bus, on pense effectivement à pouvoir le renforcer et il se trouve que le système le plus performant, tout de suite après à un coût raisonnable, c'est le Tramway. Il pourrait y avoir des travaux qui auraient pu être proposés à des coûts beaucoup moins raisonnables que ce Tramway.

C'est une échelle de valeur qui se crée au fur et à mesure des besoins. Il est donc logique que lorsque le bus apparaît insuffisant et avec de l'inconfort, on envisage un système de transport plus performant : c'est le cas du Tramway.

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

Je comprends bien votre inquiétude. Il est vrai que la période des travaux est difficile. On en a fait l'expérience avec différents Tramways, que ce soit en région Île-de-France ou en province, mais en général la vie commerçante évolue plutôt dans un sens positif autour des lignes de Tramway. Je vous demande de me croire, vous pouvez le vérifier à Strasbourg, à Lyon, etc. C'est vrai que toute la période des travaux est difficile, je le reconnais. Il y a ce que l'on appelle des mutations de commerces, c'est-à-dire qu'effectivement certains petits commerces sont rachetés par des grandes marques ou des gens qui s'installent dans ces lieux.

Sur la période de chantier, j'ai entendu les chiffres que vous avez donnés, mais pour avoir suivi la Commission du Règlement Amiable, je n'ai pas entendu parler de baisses de 40% de chiffre d'affaires, je vérifierai ce que vous m'avez dit. J'ai entendu parler de baisses de l'ordre de 5 à 30% maximum. Je ne vois pas tous les dossiers arriver, je vérifierai, j'ai peut-être oublié... Après, les indemnités sont faites selon les règles de la jurisprudence qui prennent en compte surtout la perte de bénéfice. Il y a eu des remboursements largement supérieurs à ceux que vous avez indiqués (15 ou 20 000 €), qui représentaient la perte de bénéfice mais on prend également en compte d'autres aspects que sont les éventuelles pertes des emplois.

Il y a donc une Commission. Nous avons été d'ailleurs, dans cette Commission, contre l'avis de l'ancien Président du Tribunal Administratif, au-delà de la jurisprudence, un peu plus

favorables. Voilà sur cet aspect-là, je suis d'accord, je prends en compte votre inquiétude mais je pense qu'elle n'est pas entièrement justifiée.

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

Bien sûr, le marché du Point du Jour sera conservé. Pendant la période des travaux, il est bien évident qu'il faudra lui trouver une situation de repli, comme cela a été fait sur les Maréchaux Sud où l'on a réimplanté des marchés, cela a été très bien fait. Il y en a même certains qui se demandent s'ils vont revenir sur les Maréchaux. C'est vrai que c'est un changement d'habitude, et c'est important.

MME MICHELE RAYER, GROUPEMENT DES COMMERCANTS DE L'AVENUE DE VERSAILLES, AUTEUIL, POINT DU JOUR :

Pendant la période des travaux, comment nous, les commerçants allons-nous pouvoir travailler, comment les gens vont-ils pouvoir faire leurs courses ?

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

Pendant la période des travaux, je peux vous assurer que sur la partie Sud, l'ensemble des accès et des trottoirs sont conservés quotidiennement. Pour les commerçants, on fait des aménagements qui permettent des aires de livraison, de stationnement provisoire. Il y a ce qu'on appelle des zones trafics qui sont dues par les entreprises et qui veillent au maintien de ces aires. Sur l'ensemble, il y a six personnes qui sont constamment à l'écoute des riverains et des commerçants, éventuellement sur les trajets d'écoles pour faire traverser les Maréchaux. On a du personnel et on fait des lettres aux riverains, à raison d'une lettre par semaine, qui informent sur l'évolution du chantier, sur ses difficultés. On essaie de prévoir tous les mouvements, mais je ne peux pas vous dire que ce n'est pas un chantier. Ce sont des travaux importants mais les boulevards des Maréchaux sont quand même larges, et on maintient la circulation sur les boulevards des Maréchaux et l'acheminement des commerces et des piétons.

MME MICHELE RAYER, GROUPEMENT DES COMMERCANTS DE L'AVENUE DE VERSAILLES, AUTEUIL, POINT DU JOUR :

Et comment fait-on pour traverser d'une rue à l'autre ?

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

Ce sont des chantiers complexes. Une information est faite aux riverains. Les cheminements piétons font partie des points à améliorer. Beaucoup de commerces sont accessibles à pied.

Le Tramway n'a aucune émission polluante, contrairement au bus même si l'on a fait de gros efforts. Dans une avenue comportant un Tramway, on enregistre une baisse très forte des particules, des émissions polluantes. L'environnement est beaucoup plus favorable. On le voit déjà sur les Maréchaux, ceux qui ont un café avec une terrasse, sont très favorables au Tramway.

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

Nous essayons que beaucoup de personnes puissent parler, c'est un peu le jeu du débat. J'ai sous les yeux une question très complète et très argumentée de Monsieur Raymond BUSCH. Comme cela fait une double page, je lui donne le micro et lui demande de choisir

parmi ses cinq questions, une ou deux de celles qui lui paraissent plus importantes et comme elles sont très bien argumentées, je pense qu'il est intéressant de les entendre.

M. RAYMOND BUSCH :

Il y a deux questions qui me préoccupent tout particulièrement, c'est :

Comment allez-vous faire pour aborder le virage à partir du Pont du Garigliano pour emprunter l'avenue de Versailles, comment techniquement vous allez le faire si vous choisissez cette option, cela paraît extrêmement difficile à réaliser ?

Deuxième question : je pense que c'est un investissement extrêmement coûteux pour l'avantage que l'on en tire et je me demande pourquoi on n'a pas songé à adopter le système qu'on avait, qui est appliqué dans plusieurs communes de la région parisienne, qui semble donner dans l'ensemble satisfaction ?

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

Pourquoi pas un système de navette ?

M. GUY FLESSELLES, CONSEIL QUARTIER AUTEUIL-NORD :

Puisque l'interlocuteur derrière me donne la parole sur ce sujet de navette, c'est un sujet que j'ai également étudié. Je me présente : Guy FLESSELLES, Conseiller de Quartier et Président de l'Association « XVIème pour tous ».

Effectivement, même sans penser aux problèmes de travaux, je crois que sur le fond se pose la question de l'opportunité de ce moyen de transport lourd sur ce trajet-là, car il faut s'assurer qu'il correspond réellement à un besoin de déplacements.

La question que je poserai et à laquelle répondra certainement le représentant de la RATP, c'est de donner des chiffres de fréquentation de la ligne PC sur la partie, non pas des chiffres globaux, dire il y a 100 000 voyageurs sur le PC, mais de savoir combien il y a de voyageurs sur le PC entre la Porte d'Auteuil et par exemple la Place Balard.

Je pense que ces éléments doivent être connus parce que si un tel projet avait été lancé sans avoir une étude de trafic aussi précise, ce serait vraiment tout à fait aléatoire.

Je ne reviendrai pas sur quelques inexactitudes concernant le trajet par la Porte de Saint-Cloud qu'a données Monsieur LAGUET, et en particulier la correspondance avec la ligne de métro n°10 car elle n'existe pas dans ce sens là. Vous avez dit qu'il y avait les mêmes correspondances, et je crois que le fait déjà du trajet par la Porte de Saint-Cloud disqualifie un petit peu cette accessibilité et ces correspondances.

Pour revenir sur le fond du sujet de la personne qui m'a aimablement passé le micro, le projet de navette serait le suivant, et je pense que même ce serait à titre expérimental : le Tramway va être mis en service en décembre prochain jusqu'au boulevard Victor.

Pourquoi ne pas faire, avec des comptages bien entendu, une expérimentation de navettes qui partiraient du boulevard Victor, terminus du Tramway actuel, qui emprunterait le Pont du Garigliano, le boulevard Exelmans par le souterrain, qui assurerait exactement les mêmes arrêts que ceux qui ont été prévus dans le circuit du Tramway, pour rejoindre la Porte

d'Auteuil, avec les correspondances avec la ligne 9 du métro et avec la ligne 10 du métro à la Porte d'Auteuil, et potentiellement – encore que cette correspondance soit au moins de 100 mètres – celle avec la ligne 10 du métro vers la Gare d'Austerlitz ?

Je pense qu'on a tout à fait le temps, avant de prendre une décision en ce qui concerne cette éventuelle extension du Tramway, de mettre en service une telle navette, c'est à cela que pensait je crois la personne qui est derrière moi, pour faire des mesures immédiatement après l'ouverture effective de la ligne du Tramway et regarder si effectivement on a besoin d'avoir 3.000 passagers à l'heure, qui sont les capacités du Tramway, et si les 1.000 passagers à l'heure qui sont les capacités d'un autobus ne sont pas très largement suffisantes. Voilà la proposition de la personne qui est derrière moi.

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

Merci beaucoup. Monsieur de COULHAC peut-être veut répondre sur la navette ?

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

J'ai l'impression que la navette existe, elle s'appellera le PC1. Elle ne passera pas par le boulevard Exelmans, mais elle reliera la Porte d'Auteuil, la Porte de Saint-Cloud et le terminus du Tramway au Pont du Garigliano.

J'entends votre proposition. Ce n'est pas quelque chose que nous avons identifié aujourd'hui comme un besoin...

(Brouhaha dans la salle).

Monsieur, je vous ai laissé parler... Je vous dis, nous n'avons pas identifié... le tracé de bus que vous évoquez mais on peut...

Je suis d'accord avec vous, la variante 1 avait comme objectif d'aller desservir la Porte d'Auteuil dans le cadre, soyons très clairs... merci de l'expression, Monsieur, c'est le genre de mots que je n'utilise pas... laissez-moi terminer, vous n'écoutez pas... Si vous ne voulez pas écouter la réponse, ce n'est pas grave, j'arrête le dialogue...

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

N'arrêtez pas de dialogue. Il faut entendre chacun.

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

Je vous rappelle que ce projet tel qu'il a été présenté au début avait entre autres comme objectif de desservir la Porte d'Auteuil en raison des Jeux Olympiques. Aujourd'hui, je vous dis très clairement

(brouhaha).

... laissez-moi terminer... Aujourd'hui, effectivement, je pense que c'est la raison pour laquelle la Ville de Paris et la Région ont décidé que ceci se ferait dans une phase ultérieure.

Il est clair que le passage par la Porte de Saint-Cloud, du point de vue de la RATP, est beaucoup plus intéressant parce que c'est là qu'effectivement il y a un besoin beaucoup plus

fortement identifié. Aujourd'hui, il y a un trafic que malheureusement je n'ai pas ici, mais que j'essaierai de transmettre à Monsieur le Président ultérieurement, un trafic intéressant, par le boulevard Exelmans.

Je suis d'accord avec vous, je joue cartes sur table, je pense que le tracé est plus facile d'un point de vue de l'intégration urbaine parce qu'il y a la difficulté sur l'autre tracé. Il y a deux tracés parce qu'il y en a un qui est plus intéressant du point de vue du trafic, celui par la Porte de Saint-Cloud, et un autre qui est plus intéressant du point de vue de l'insertion urbaine puisque, comme on le sait, sur l'avenue de Versailles, avec le marché, c'est relativement complexe.

Et plus que le virage dont vous avez parlé, il y a l'autre virage, celui de la Porte de Saint-Cloud qui entraîne plus de contraintes et plus de difficultés.

Voilà la situation clairement. Je vous pose les éléments, il y a des éléments de choix. En tout cas, vous avez tout à fait raison, je pense qu'avec le PC 1 qui sera maintenu sur son tracé actuel jusqu'au Pont du Garigliano, c'est sûr que nous allons suivre de très près l'évolution de son trafic pour voir cette fonction que vous appelez « de navette », et on n'est pas fermés à étudier d'autres navettes et à voir d'autres solutions.

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

Merci. J'ai plusieurs questions et plusieurs fiches de personnes qui, je pense, vont se prononcer dans le même sens, donc je donnerai peut-être la parole à un seul, soit Monsieur BOUTRY soit Monsieur LEVY RUEF. Est-ce que Monsieur BOUTRY veut lever la main et prendre la parole ?

M. BOUTRY, CITÉ 16 :

On ne va pas tout à fait dans le même sens. Je me présente : je vais parler au nom de l'Association « Cité 16 » qui est une association de cadre de vie qui officie dans le XVIème arrondissement et participe à la solidarité en ayant lancé une activité de déplacement des personnes handicapées dans le Bois de Boulogne. Cette association travaille pour la démocratie locale.

Dans le cadre de la démocratie locale, on a fait un cahier d'acteurs « Association Cité 16 » que vous pouvez trouver sur la table à l'entrée. Un tout petit peu d'humour : vous pouvez vous amuser à comparer le cahier d'acteurs que vous trouverez sur la table à l'entrée, le regarder bien soigneusement, et le comparer à celui qui est sur le site Internet de la Commission, vous verrez qu'il y a des petites différences. C'est le jeu des 7 différences, il n'y a pas sept différences, il y en a deux. Vous verrez, il manque une photo. Sur le site Internet de l'Association, il est complet, ne vous inquiétez pas, tous les éléments y sont.

Je voudrais dire quelques mots sur le Tramway. Je suis un peu étonné des réactions concernant le Tramway dans le XVIème arrondissement. On a l'impression que le XVIème arrondissement est une île, un vase clos. Ils n'ont jamais entendu parler du Tramway, ils ne se sont jamais déplacés, ils ne sont pas allés voir ailleurs. Toutes les villes européennes, les capitales européennes sont en train de développer ce mode de transport. Ce n'est absolument pas archaïque : le Tramway est en développement à Rome, à Barcelone. Le Tramway est extrêmement moderne et fabriqué par une entreprise française qui s'appelle ALSTOM. Je signale qu'il y a sept cents rames qui ont été construites par l'entreprise à La Rochelle, que dans le monde il existe 366 réseaux de Tramways, afin de vous donner une

petite idée qu'il n'y a rien d'exceptionnel à avoir un Tramway à Paris, il y en a 366 dans le monde, autant que de jours dans l'année, c'est facile à retenir. Il y a 80 réseaux de métros dans le monde.

Quels sont les avantages du Tramway ? Il a une accessibilité formidable. On parlait des arrêts de bus, mais dans le Tramway on peut monter de plain-pied. Le bus a souvent des difficultés pour s'arrêter au bord de l'arrêt, vous avez remarqué qu'il y a une marche à franchir, il y a des voitures mal garées. Le Tramway a une parfaite accessibilité parce qu'il circule en site guidé.

Je m'étonne un peu que dans le XVIème arrondissement, on soit restés en 1937, époque de dernière ligne de Tramway, c'était le 62. Il y avait une photo bien connue où on voit « dernier tram ». On dirait qu'on est restés à cette période-là ce qui est un peu dommage.

D'autres personnes considèrent que le Tramway c'est la Ligne Maginot. Cela me fait un peu sourire... Sous prétexte qu'il ferait le tour de Paris, ce serait la Ligne Maginot, ce serait un obstacle... J'ai habité en Lorraine et j'ai habité tout près de la Ligne Maginot, je peux vous dire quelle perméabilité, c'est remarquable. Tout est enterré dans la Ligne Maginot, donc si c'est une Maginot : merveilleux, c'est parfait, en fait on passe très bien d'un côté à l'autre. Il y a juste une petite tourelle enterrée de temps en temps qui sort, on peut visiter encore actuellement. Au point de vue perméabilité, c'est excellent.

J'ai aussi entendu des choses bizarres sur le Tramway et les transports dans le XVIème arrondissement et quand on est une souris au Conseil de Paris, on entend que c'est du « collectivisme », que c'est « diverticide », on entend des tas de réflexions un peu bizarres. J'ai l'impression qu'on est restés à la Guerre Froide, il faut évoluer un peu.

Pourquoi le Tramway serait une bonne chose jusqu'à la Porte d'Auteuil ? Parce que son principal avantage est qu'il y aurait moins de correspondances pour les habitants du XVIème arrondissement pour rejoindre tout le reste de Paris. Il ne faut pas multiplier les correspondances, l'idée de navette, à mon avis, n'est pas plausible parce qu'il ne faut pas multiplier les correspondances.

Donc le fait de prolonger le Tramway T 3 du Sud jusqu'à la Porte d'Auteuil, permettrait à un quart de la population du XVIème arrondissement d'aller très facilement à la Porte de Versailles en quelques minutes, d'aller à la Cité Universitaire prendre le RER B ou de rejoindre toute une partie du XVème arrondissement bien plus facilement qu'actuellement. Monsieur le Maire a dit tout à l'heure qu'il fallait prendre deux correspondances de métro ou deux lignes de bus. Cela faciliterait les choses. Donc, surtout pas de navette, par contre un prolongement du Tramway jusqu'à la Porte d'Auteuil serait vraiment une très bonne idée.

Pourquoi le boulevard Exelmans ? Pourquoi pas la Porte d'Auteuil ? Il fallait faire un choix. Effectivement l'implantation sur le boulevard Exelmans permet de requalifier ce boulevard, d'éviter un peu l'aspect autoroutier de ce boulevard. Je suis allé discuter avec un certain nombre de commerçants du boulevard qui m'ont dit que s'il y avait quelque chose d'un peu plus agréable à la place de cette trémie autoroutière, le boulanger aurait les enfants de l'autre côté de l'avenue qui viendraient acheter leur pain. Pour l'instant, ils sont limités à la moitié, ont une chalandise limitée à 50 %. C'est un peu dommage. Il ne serait pas inutile d'avoir un boulevard Exelmans qui soit transformé en une véritable avenue, un mail. Cela permettrait en plus de faire une connexion assez sympathique entre le Parc Citroën et le Bois de Boulogne, en passant par une allée plantée.

Le projet ne nécessite la destruction d'aucun arbre puisqu'on peut très bien faire passer le Tramway, soit en bilatéral de chaque côté du terre-plein central, soit mieux à mon avis, d'un seul côté en laissant les voitures de l'autre côté. Cela permet de garder le stationnement et on peut convertir le souterrain en parking comme cela a été suggéré. Cela fait longtemps que je propose cette idée et suis ravi de voir que cette idée est maintenant à peu près rentrée dans les mœurs.

Finalement, j'ai un exemple. Vous savez que l'on parle de l'extension du Stade Jean Bouin et, si on réfléchit bien, il y a un magnifique stade de 20.000 places qui serait nécessaire pour le rugby au lieu du Stade Jean Bouin. Il se trouve à Charléty et serait magnifiquement relié par le Tramway. Voilà un bon exemple d'utilisation du Tramway, qui partirait de la Porte d'Auteuil jusqu'à Charléty.

La question que je voulais poser, c'est : dans le XVIème arrondissement, en quelle année sommes-nous ? Sommes-nous en 2006 ? ou en 1937 ? ou en 1940 ? ou en 1950 ?

(huées du public).

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

Je vous remercie. Je vais vous demander à tous si vous voulez bien, quand vous parlez, d'essayer d'être assez brefs pour que le plus de monde possible puisse s'exprimer. Mais nous donnerons la parole à des « pour », à des « contre », ce sera un débat.

J'ai une question à laquelle je vais peut-être répondre tout de suite, ou mal répondre d'ailleurs, qui m'est posée par écrit par Madame BARDIN qui dit : « Comment sera prise en compte l'opinion des gens qui sont « pour » – là, c'est quelqu'un qui est pour le Tramway – dans la mesure où je n'ai pas vu passer de pétition ? ».

Je tiens quand même à lui dire que l'on peut toujours exprimer des opinions sans nécessairement signer de pétitions. Il y a beaucoup de manières de s'exprimer : vous pouvez bien sûr adresser votre opinion notamment sur le site Internet, vous pouvez remplir des fiches comme vous l'avez fait, tout sera bien pris en compte. La Commission ne pèsera jamais, même si nous recevons très volontiers des pétitions, le poids des bulletins ni même ne fera un décompte. Nous essayons de voir les arguments et l'intérêt de ce débat est de porter sur les arguments.

Je vais donner la parole à quelqu'un dans la salle.

M. CHRISTIAN CHOLET, URBANISTE ET ADMINISTRATEUR D'ASSOCIATIONS AGREES :

Je serai d'accord sur un point avec Monsieur BOUTRY, une fois n'est pas coutume : vive la Ligne Maginot, enterrons le Tramway.

(Applaudissements).

Ce n'est pas la première fois que j'exprime cette idée, mais « pour le Tramway Sud, c'est foutu ». Excusez-moi.

Je voudrais exprimer une deuxième opinion : pourquoi le TMS n'est pas compatible avec le T2, celui qui va à La Défense ? Je précise que deux Tramways arrivent Porte de Versailles

et qu'ils ne peuvent pas s'inter-communiquer : c'est le Tramway des Maréchaux, le TMS, et le Tramway qui va à La Défense et qui ira plus tard à Bobigny etc... ?

La troisième remarque c'est que nous avons actuellement une ligne de métro qui longe le boulevard Murat, qui va en gros de la Porte d'Auteuil jusqu'à la Porte de Saint-Cloud. Personne n'en a jamais parlé. Pourquoi ne l'utilise-t-on pas ? Pourquoi va-t-on faire un Tramway à grand frais alors que ces équipements existent ?

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

Merci. Peut-être deux mots pour la maîtrise d'ouvrage. Il y avait une question déjà posée par Monsieur BOUTRY à laquelle il n'a pas été répondu à la fin de son intervention.

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

A la fin de son intervention, Monsieur BOUTRY demandait si on était en 1937 ou en 2007. Je laisse les habitants du XVIème juger.

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

J'avais mal entendu la question.

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

Je dirais juste qu'il ne faut pas comparer, je suis d'accord avec Monsieur BOUTRY, les Tramways de 1937 avec les Tramways des années 2000. Cela semble être le même mode de transport, mais aujourd'hui des villes comme Bruxelles ou Genève connaissent les deux modes de transport : elles connaissent l'ancien Tramway qui est perdu dans la circulation et qui évidemment a été enlevé à juste titre car il n'avait pas la souplesse du bus ; quand il était coincé dans la circulation, il n'avancait pas. A Bruxelles, par exemple, le Tramway qui est dans la circulation fonctionne à 8 ou 9 km/h de moyenne, dont est pire que le bus.

Le Tramway moderne est en site intégralement propre et séparé de la circulation et peut donc circuler à 20 km/h. Ce sont vraiment deux concepts différents.

Il y avait des marches pour monter dans le Tramway ancien, le Tramway nouveau est à plat.

Je dirais que c'est apparemment le même mode de transport mais c'est la même différence qu'entre un chemin de fer de début de siècle et un TGV. C'est la même technologie apparemment, mais c'est très différent.

Sur les points très ferroviaires abordés par l'intervenant suivant : interconnecter le Tramway T2 au Tramway T3, pourquoi pas, mais pour quoi faire ? (*rires*). Monsieur, je n'ai pas ri quand vous avez dit ceci, je vous prie de ne pas rire quand je dis cela. Il s'agit d'une question très technique, je vais vous répondre techniquement : le Tramway T3 est un mode en site propre qui fonctionnera avec un intervalle entre deux Tramways jusqu'à 3 minutes 30, 4 minutes puis 3 minutes 30, donc il n'est pas compatible avec la circulation. Nous ne sommes pas à Prague, nous ne sommes pas dans une ville allemande, c'est-à-dire qu'on ne va pas faire circuler deux lignes de Tramway sur la même voie puisqu'on ne pourrait pas avoir la fréquence sur cette ligne.

De la même façon, le Tramway T2 est également un Tramway à haute fréquence. Donc, si interconnecter les deux lignes peut avoir du sens pour des raisons techniques, un jour faire passer des rames de l'un à l'autre, n'a pas de sens dans ce cas : il n'y aurait pas une ligne T3-T2, on est dans un univers de Tramway en site propre et cette interconnexion, qui est une question purement technique, n'a pas d'intérêt de ce point de vue-là, et ne répond pas à l'usage du Tramway tel qu'il est car, comme je l'ai dit, nous sommes dans un Tramway moderne, à haute fréquence, et nous ne sommes pas dans un Tramway qui passe toutes les dix ou quinze minutes comme c'est le cas dans un certain nombre de villes européennes, et en particulier de villes de l'Est où les Tramways s'interconnectent et passent par les mêmes voies.

Concernant l'autre question, il existe effectivement une voie d'interconnexion entre la ligne 9 et la ligne 10. Je ne sais pas trop comment l'utiliser pour en faire une ligne de métro, parce qu'elle va d'une station à une autre mais sans station de métro. C'est un tunnel qui ne sert à rien. Nous pourrions faire dans ce tunnel une ligne de métro avec une seule station de métro, ce qui permettrait aux gens de descendre, de rentrer dans le métro, de ressortir du métro et de remonter. Soyons sérieux.

Ensuite, la comparaison entre un métro et un Tramway, c'est aussi sa capacité. Donnons des chiffres : un bus permet éventuellement de transporter au maximum entre 1 500 et 2 000 personnes à l'heure, un Tramway permet de transporter dans un sens entre 3 500 et 4 500 personnes à l'heure, et un métro permet de transporter environ 15 000 personnes à l'heure. Les coûts sont comparables : un métro coûte beaucoup plus cher et aujourd'hui, même l'adaptation d'un tunnel existant nécessiterait de prolonger le tunnel, de mettre des stations de métro qui seraient aux normes de sécurité actuelles, c'est-à-dire avec l'accessibilité, avec des sorties de secours, et dans la mesure où il n'y a qu'une seule station, il faudrait construire les autres stations. On arriverait à un coût qui serait largement supérieur cette fois-ci, très clairement j'en suis sûr, aux besoins de transport à cet endroit-là.

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

Nous allons donner la parole maintenant à Monsieur GARCIA-BOUR et à Madame de LAPORTALIERE. Ce sera je crois dans des sens bien différents d'ailleurs.

M. SEBASTIEN GARCIA-BOUR :

Je ne représente aucune association. Je constate qu'aujourd'hui dans le XVIème, il y a une relativement bonne interconnexion vers l'Est avec les lignes 9 et 10. Par contre, il y a une zone d'affaires très mal desservie qui est La Défense alors que c'est l'un des plus gros pôles d'emplois à Paris.

Bien sûr, je suis pour l'extension du Tramway. Je voudrais juste qu'on intègre aussi dans cette réflexion une éventuelle future extension de ce Tramway vers La Défense pour mieux interconnecter le XVIème et La Défense. Notamment sur le réaménagement de la Place d'Auteuil, je voyais sur le premier tracé un espèce de petit crochet qui semblait partir vers Roland Garros, cette proposition semble oublier une éventuelle prolongation vers La Défense.

Une meilleure interconnexion est vraiment souhaitable avec une zone d'affaires comme La Défense.

MME DE LAPORTALIERE :

Je voudrais rebondir sur ce que disait Monsieur le Maire en introduction, c'est que je trouve regrettable que dans tout ce schéma de transport, on essaie de favoriser un transport contre l'autre.

On sait que la Mairie de Paris veut absolument chasser les voitures de Paris, mais il y a des expériences dans des villes européennes modernes où le Tramway cohabite avec la voiture sans aucun problème. Vous dites qu'à Bruxelles le Tramway ne circule pas, à Helsinki il circule parfaitement bien, à Lisbonne où il est très ancien, il circule parfaitement bien. C'était la première chose.

La deuxième chose c'est que, comme le disaient d'autres intervenants, le XVIème - et cette partie-là - est extrêmement bien desservi au point de vue transports en commun. Le PC est quelque chose d'extrêmement pratique, vous dites qu'il est encombré et qu'il ne circule pas, mais est-ce que cela n'aurait pas coûté moins cher de consolider le passage du PC en faisant en sorte que les voitures n'y circulent pas, que les séparateurs soient peut-être un peu plus hauts ? Pourquoi ne pas avoir tablé sur le PC qui circule bien, qu'en effet les personnes âgées et les autres personnes peuvent prendre facilement, plutôt que d'investir une somme pareille - et je suis désolée, ce sont les sous des contribuables qui partirait - dans un équipement qui va desservir 1,7 km ? Je trouve cela scandaleux

(Applaudissements).

Ma dernière question, mais j'ai vu qu'une réponse avait été apportée dans le rapport, c'est pourquoi ne pas avoir utilisé le circuit de la petite ceinture ?

(Applaudissements).

D'après ce que j'ai compris - cela n'est pas indiqué dans le rapport - la petite ceinture c'est la SNCF, la SNCF c'est l'État, et comme chacun sait, l'État n'est pas du même côté que la Mairie de Paris. Donc il y a une guerre manifestement de ce côté-là. Ce n'est pas ce qui est dit dans le rapport. Le tronçon n'est pas continu ce qui aurait occasionné pour les maîtres d'œuvre des complications pour avoir une continuité du tronçon : c'est l'explication qui figure dans le rapport. Mais il n'en demeure pas moins vrai que le montant de l'investissement demandé pour ce petit parcours, même si c'est un choix politique, même si c'est un choix à longue vue, même s'il faut rentrer dans le vingt-et-unième siècle, pour nous, et particulièrement ceux du XVIème qui sommes très retardés, il n'empêche que ce montant-là, par rapport aux besoins de la population actuellement, me semble un peu disproportionné.

(Applaudissements).

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

Est-ce qu'à ce stade la maîtrise d'ouvrage veut dire quelques mots ? Monsieur LAGUET ?

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

Je ne suis pas en désaccord avec une partie des propos de Madame, parce que je pense qu'effectivement, et je l'ai signalé, tous les modes de transport doivent évoluer en fonction du besoin. La ligne PC sur le secteur Ouest est certainement moins saturée aujourd'hui qu'elle ne l'est sur le Sud et sur l'Est, si bien que ce n'est pas la première priorité. On a dit que la première priorité était le tronçon Sud, la deuxième sera celui de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle parce qu'aujourd'hui la ligne PC est totalement saturée, mais si les besoins de

transport continuant d'augmenter, la ligne PC d'aujourd'hui va devenir saturée à une certaine échéance.

Le projet qu'on vous présente aujourd'hui est d'actualité, peut-être pas immédiate mais à moyen terme.

Sur l'amélioration du bus et de la ligne PC, il s'agit d'un projet que nous avons présenté en 2001. Ce projet se faisait bien sûr puisqu'il fallait donner un peu plus de place aux bus et un peu de confort aux bus pour assurer sa régularité, au détriment d'un certain nombre de places de stationnement, notamment sur le boulevard Murat et à cette époque-là, Monsieur le Maire n'avait pas donné une suite favorable. Mais cela été envisagé pour améliorer la ligne PC. Le processus que vous évoquez, je le trouve normal, il se fait par étapes et en fonction de ces demandes, mais cela n'aurait pas empêché la présentation du projet pour les J.O. puisque c'était dans un autre contexte.

Le projet de Tramway que l'on vous présente demeure un projet d'actualité et une réponse, pas forcément tout à fait immédiate, aux besoins qu'aura le PC, mais peut-être qu'on peut le doubler par d'autres lignes dans l'intervalle. Il faudra arriver à avoir un transport qui passera des chiffres évoqués par Monsieur de COULHAC, de 1 500 à 3 000, et peut-être au-delà.

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

Hors Jeux Olympiques, il y a moins de priorité. Ce n'est pas le tronçon le plus chargé du PC et je pense que vous avez tout à fait raison, on peut se donner une phase d'observation, voir avec des améliorations sur la ligne PC et voir l'évolution du trafic.

Je voudrais défendre mes collègues de la SNCF et de Réseau Ferré de France : ce sont des entreprises nationales comme la RATP. Comme vous le voyez je suis représentant d'une entreprise nationale et nous travaillons aussi bien avec le STIF qu'avec la Ville de Paris en dehors de toute considération politique. Je suis sûr que les personnels de la SNCF et de Réseau Ferré de France, lorsqu'ils travaillent, n'ont pas de considérations politiques mais des considérations techniques, de coût, de complexité, qui font que le choix de la petite ceinture ferroviaire n'a pas été celui qui a été privilégié. Mais vraiment, je ne pense pas que d'un côté il y ait une entreprise nationale qui suit un bord politique et de l'autre une ville d'un autre bord politique. Je voulais le dire.

MME DE LAPORTALIERE :

Cela veut-il dire que si ce projet de prolongation vers la partie Ouest est pour l'instant abandonné par les Maîtres d'œuvre, vous vous engagez, avant que ce soit mis en œuvre, à améliorer le fonctionnement du PC ? Est-ce que vous n'allez pas laisser tomber l'amélioration de la desserte par le PC en disant « après tout, ils n'ont pas voulu du Tramway... »

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

Je dirais pour la RATP : nous aimons toutes nos lignes autant les unes que les autres et nous aimons tous nos voyageurs. Après évidemment, il faut des priorités et dans le transport, nous avons de très grosses lignes comme le RER, on a des toutes petites lignes, on a parlé de navette. Il y aurait des réflexions à faire sur la desserte des bois, des choses de ce genre, sur des petites lignes avec des petits véhicules. Il n'y a pas de choix.

Au contraire, avec l'arrivée du Tramway au Pont du Garigliano, nous avons plutôt calculé que le PC1 va sans doute avoir plus de voyageurs, des gens qui seront attirés parce qu'ils n'auront plus qu'à faire un petit déplacement jusqu'au Pont du Garigliano et qu'à partir de là, ils auront un mode de transport efficace pour aller à la Porte de Versailles, voire pour aller à La Défense bien que, Monsieur a raison, cela fait quand même un détour. Il faudra imaginer peut-être des lignes qui rabattront sur le Tramway T2 qui existe de l'autre côté de la Seine, à travers le Bois de Boulogne, mais on n'abandonnera pas le PC1, au contraire. Nous serons toujours demandeurs d'améliorations sur cette ligne et on demandera au STIF, qui finance les transports, s'il y a des besoins de bus supplémentaires, d'en mettre plus, et j'espère que ce bus continuera à avoir du succès.

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

Maintenant des questions un peu au hasard dans la salle et je reviendrai ensuite aux fiches.

MME MARTELLE :

Je suis une simple habitante du XVIème. Je voulais poser une question futuriste : sur le plan, je vois que cela s'arrête à la Porte de la Chapelle et que cela reprend à la Porte d'Auteuil. Est-ce qu'il y a un projet Porte de la Chapelle – Porte d'Auteuil ? Le plus important en fait serait de faire le tour de Paris. La Porte d'Auteuil, c'est bien, il y a l'hippodrome... c'est bien mais ce n'est pas le but pour les gens qui vont travailler, qui ont besoin de circuler. Est-ce qu'il y a un projet pour cette partie Nord ? Je pense que ce serait plus important de faire la partie Nord d'abord. Je comprendrais très bien Porte d'Auteuil à Pont de Garigliano pour faire le tour complet, mais la petite verrue... je ne vois pas l'intérêt.

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

Le projet qui a été envisagé dans le cadre des J.O. et qui joignait les deux pôles Auteuil et Porte de la Chapelle, était déjà un projet très ambitieux avec une durée de deux à trois mandatures. La boucle dans ce projet n'a pas été faite parce qu'au milieu, il y avait le Village Olympique et pour des questions de sécurité, un Tramway ne peut pas traverser le Village Olympique. C'est pour cela que la boucle à la présentation du projet n'a pas été fermée, mais bien sûr c'est un projet qui reste entier. Aujourd'hui, dans le Débat Public, je crois que Monsieur le Préfet pourra le confirmer, notamment Porte de la Chapelle. On a eu sur le tronçon Nord énormément de communes riveraines et de mairies, notamment des XVIIIème et XVIIème, qui demandent le prolongement du Tramway à la Porte de la Chapelle vers la Porte d'Aubervilliers, la Porte de Saint-Ouen, et même jusqu'à la Porte d'Asnières.

On a des demandes qui seront bien sûr enregistrées dans le cadre du Débat Public.

Je vous explique pourquoi dans le cadre des Jeux Olympiques, la boucle n'a pas été présentée.

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

Je confirme qu'il y a une grosse demande autour de la Porte de Saint-Ouen, de la Porte de Clichy etc...

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

La boucle entière demanderait sans doute de faire deux lignes parce que là ce serait un peu long, et malheureusement pour ceux qui sont demandeurs dans ce cas-là, dans la partie après la Porte d'Auteuil jusqu'à la Porte Maillot, d'un côté il y a le bois donc pas d'habitants et pas d'emplois, et on arrive à un endroit où il y a moins de demandes et où ce serait sans doute moins utile et je regrette pour ceux qui souhaiteraient qu'elle soit à cet endroit-là, mais c'est beaucoup moins dense que les parties dont on a parlé au Nord. En tout cas sur la longueur, cela demanderait sans doute que l'on coupe la ligne en deux.

M. HERVE DE FOURNOUX :

J'habite le quartier concerné par les deux options, boulevard Murat et boulevard Exelmans, depuis mon enfance, cela fait un certain temps. Je suis à égale distance du boulevard Exelmans et du boulevard Murat ; pour moi, il n'y a pas de problème, c'est le boulevard Exelmans qui doit être choisi.

(Huées du public).

J'ai connu le viaduc d'Auteuil avec le petit train de ceinture qui reliait le Pont du Garigliano. Il y a la voie centrale sur laquelle passait autrefois le petit train de ceinture, au-dessus du viaduc bien sûr, et qui pourrait être aménagé du reste pour faire passer le Tramway au lieu de le faire passer sur les côtés, sur les bas côtés du boulevard Exelmans, en éliminant des places de stationnement et en réduisant la circulation.

L'option boulevard Murat a un autre inconvénient. J'ai habité rue de Civry, près de la rue de Varize, et je peux vous dire que les soirs de matches de football au Parc des Princes, il faut voir les traversées de piétons qu'il y a à ce niveau-là. En plus, le boulevard Exelmans est beaucoup moins commerçant que l'avenue de Versailles et cela gênera beaucoup moins les commerçants, c'est mon point de vue.

M. RENE DECEZ, HABITANT DU XVIEME :

J'habite à peu près dans le même secteur que Monsieur et si j'avais à choisir seul, j'opterais également pour le boulevard Exelmans.

Pour quelles raisons ? Il y a des raisons de sécurité en ce qui concerne le Parc des Princes. Vous évoquez un chantier de plusieurs années, est-ce que le Préfet de Police vous laisserait faire un chantier avec des pavés, des matériaux etc..., avec 50 000 personnes qui sortent trente fois par an ?

Ensuite, pour le fonctionnement : est-ce que le Tramway, trois heures avant le match et une heure après le match ne s'arrêterait pas complètement entre la Porte d'Auteuil et la Porte de Saint-Cloud, même en présence de CRS bien sûr ? Est-ce que vous avez pensé à cela et est-ce que cela rentre dans votre réflexion ?

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

Sur le Parc des Princes, vous avez mis le doigt sur une véritable difficulté, qui est la même pour nos bus aujourd'hui. Effectivement, franchir cette zone au moment des matches est quelque chose de difficile, c'est donc un point qu'il faudra examiner. Ce que l'on voit, c'est que l'avantage du Tramway, comme on ne peut pas le détourner et qu'il est obligé de suivre ses rails, il y a un beaucoup plus grand respect et en général on arrive beaucoup plus facilement à faire passer les Tramways dans des zones difficiles, y compris dans des zones

piétonnes... Non, j'ai dit que c'était plus facile qu'un autobus, mais effectivement c'est un point qu'il faudrait étudier précisément, vous avez raison de l'avoir souligné.

M. CHRISTIAN HAMANN, HABITANT DU QUARTIER :

Je voudrais poser une question technique : vous avez annoncé la mise en place du Tramway à fin 2006, je crois savoir que vous avez des problèmes techniques de caténaires et de rails qui casseraient sous le poids des Tramways. Où en êtes-vous ?

Deuxièmement, avenue de Versailles, il y a aussi un parking souterrain. Qu'en sera-t-il de ce parking lorsque l'on mettra en place le Tramway et pendant les travaux ?

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

Je suis étonné que vous ayez des avis sur le Tramway des Maréchaux Sud en termes de nuisances, parce que aujourd'hui le Tramway avance tout à fait normalement. Il y a des mises en service progressives des caténaires et des lignes, et des mises en alimentation. En ce qui concerne les rails et la plate-forme, tout avance normalement. Donc nous serons au rendez-vous pour la fin de l'année 2006. Je peux vous l'assurer et ne soyez pas inquiets, le Tramway arrivera à temps.

Sur l'avenue de Versailles, il y a un parking le long de l'avenue avec les deux trémies que vous connaissez qui seront conservées en l'état, et il y aura une commutation sans aucun problème entre la plate-forme du Tramway et le parking. Ce n'est pas une contrainte majeure.

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

Les essais se passent très bien. Nous avons aujourd'hui des essais entre le Pont du Garigliano et Balard, nous allons les avoir dans quelque temps jusqu'à la Porte de Vanves, puis au-delà à la Porte d'Ivry, cet été.

Aujourd'hui, tous ces essais se passent bien. Ce sont des technologies et des choses assez connues, je respecte les gens qui le font, mais ce sont des choses que nous avons déjà faites ou qui ont déjà été faites à de nombreux endroits par les entreprises. Il peut arriver comme dans tout chantier qu'à un endroit quelque chose casse, mais c'est prévu et c'est normal. Comme un vitrier pose des vitres et quelquefois en casse, cela arrive toujours une fois ou l'autre. Mais je n'ai pas entendu, nous avons des réunions chaque semaine, j'ai eu aujourd'hui le chef de projet au téléphone, et je n'ai pas entendu parler de ce que vous dites, on est plutôt tout à fait dans les délais et de façon efficace.

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

Je vais me faire l'interprète de deux questions de Madame PASCAL et de Monsieur PICCOLI parce qu'elles me paraissent intéressantes et sont un peu les mêmes : *si une décision est prise un jour pour la partie ouest, quand sera-t-elle prise ?* Je pense qu'on doit en tout cas pouvoir donner le calendrier pendant lequel elle ne peut pas être prise.

M. JEAN FONTVIEILLE, DIRECTION DES PROJETS INVESTISSEMENTS, STIF :

Comme l'a dit Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public tout à l'heure, à l'issue du débat, des conclusions vont être tirées et devant le Conseil du Syndicat

des Transports d'Île-de-France, les conséquences vont être constatées et des décisions seront prises sur la poursuite.

Aujourd'hui, comme on l'a dit tout à l'heure, il y a pour le prolongement à l'Est une programmation qui est inscrite dans le dossier. La programmation pour l'Ouest n'est pas faite et je crois que c'est lorsqu'il y aura une décision conjointe du STIF en accord avec les collectivités concernées et les financeurs concernés, qu'il y aura une décision et une programmation arrêtées pour un éventuel prolongement à l'Ouest.

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

Il y a une question à laquelle je vais répondre sur le fonctionnement de la CPDP, qui est : *comment se fait-il que vous ayez maintenu des réunions les jours de grève ?* Cela m'est très facile de répondre. Je regrette bien sûr quand il y a des réunions les jours de grève, mais on prévoit les réunions six mois avant, et prévenir la veille ou l'avant-veille, par quel moyen, par quel média ? Je n'ai pas accès ni à la télévision ni à la Une du Figaro et du Parisien. Le seul moyen, c'est de maintenir les réunions. Nous n'avons pas appelé à faire grève, nous respectons que d'autres l'aient fait. La Commission Particulière n'a pas fait grève ces soirs-là et elle était entièrement au travail, toute entière.

Je tiens à souligner d'ailleurs que dans le XVIème, il y a une chose qui se passe c'est que les élus ne monopolisent pas la parole. Nous avons eu des critiques très fortes dans d'autres arrondissements où la population se plaignait qu'elle ne pouvait pas parler parce que les élus parlaient trop. J'ai défendu les élus très fortement en disant qu'il est normal que dans le dialogue il y ait aussi des élus qui parlent, mais je remarque qu'ici la population peut beaucoup parler.

M. JEAN-YVES MANO, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DU LOGEMENT :

Je crois que c'est normal, ce sont des réunions publiques, c'est d'abord et avant tout pour écouter les usagers et les habitants. Néanmoins, les élus peuvent aussi prendre la parole en complément après avoir beaucoup écouté.

Ce qui me frappe ce soir, c'est de voir qu'un grand nombre d'habitants du XVIème considèrent le XVIème comme un îlot isolé du reste de Paris. Un moyen de transport en commun est une liaison d'un axe à un autre pour permettre de favoriser les déplacements de l'ensemble des parisiens, y compris ceux qui osent venir dans le XVIème arrondissement, pour leur faciliter la tâche.

Donc, me semble-t-il, l'analyse des difficultés est normale. Il est normal de voir comment on peut évaluer les difficultés du temps des travaux, mais dire que l'extension d'une ligne de Tramway n'est pas souhaitable parce qu'elle ne correspond pas uniquement à un besoin local, ne va pas avec la vision globale que l'on doit avoir des déplacements parisiens.

Comment dire que l'on n'a pas besoin d'un Tramway alors que nous avons quand même un certain nombre d'équipements qui rassemblent de nombreuses fois par an des milliers ou des dizaines de milliers de spectateurs, que dans le même temps nous savons qu'il y a beaucoup de voitures qui arrivent à ce moment-là dans le XVIème arrondissement et qu'on ne sait pas où les mettre, et tout le monde rouspète, tout le monde râle, et on sait qu'en parallèle chaque fois qu'un transport en commun performant est offert pour amener les populations sur ces sites, les choses sont beaucoup plus faciles. Cela se passe partout comme cela.

Je vous demande de regarder également ce qui se passe dans les autres villes. Il y a une transformation totale des relations des habitants à la ville et au fonctionnement de la ville. Quand vous allez à Bordeaux, à Strasbourg, à Nantes – je connais bien Bordeaux – on y a construit trois Tramways à la fois, c'était un enfer de tous les instants. Pourtant aujourd'hui les Bordelais - sans parler des problèmes techniques qu'il y avait - ont une relation à la ville qui a complètement changé. Ils sont enthousiastes de leur Tramway, ils le prennent énormément et ils laissent leurs voitures de l'autre côté, avant de rentrer dans Bordeaux, et même en étant à Bordeaux, ne les prennent plus parce que le Tramway est efficace. Pensez-y.

Je crois également que la perception que l'on peut avoir de l'extension du Tramway pour faire une boucle... J'ai entendu le Monsieur de la RATP avec qui je ne suis pas d'accord. On ne peut pas concevoir le Tramway uniquement parce qu'il y a potentiellement moins d'habitants qu'ailleurs sur la partie Porte d'Auteuil – Porte Maillot. Vous avez une réponse, me semble-t-il, qui ne correspond pas au service public que doit être la RATP. Vous parlez en nombre de clients. L'extension de la Porte d'Auteuil à la Porte Maillot avec le Tramway, pour avoir une liaison plus directe sur La Défense, serait extrêmement efficace et correspondrait à une avancée notable de service public et de rapidité pour les habitants.

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

Monsieur LEBAN, si vous voulez dire quelques mots...

M. GERARD LEBAN, CONSEILLER DE PARIS, ADJOINT AU MAIRE DU XVIÈME :

Comme j'ai suivi tous les débats et toutes les réunions depuis le début pour le XVIème arrondissement, je voudrais ajouter deux choses :

D'abord, donner la position précise de la Mairie du XVIème, c'est-à-dire qu'après en avoir débattu entre nous, les trente-six élus de la majorité municipale se sont prononcés contre l'extension du Tramway jusqu'à la Porte d'Auteuil (*applaudissements*), non pas contre le Tramway, mais contre l'extension dans la partie qui nous concerne pour plusieurs raisons que l'on n'a pas vraiment évoquées là, c'est que d'abord il faudrait bien entendu supprimer le passage souterrain du Pont du Garigliano. Vous voyez ce que cela donnera sur l'avenue de Versailles comme embouteillages au croisement de l'avenue de Versailles.

On n'a pas parlé non plus, si l'on prend le boulevard Exelmans, et je pense que s'il y avait un itinéraire à prendre, ce serait sans doute celui-là puisqu'il est impossible de prendre l'autre, on ne peut pas tourner à la Porte de Saint-Cloud. Concernant le marché, qu'il revienne trois ou quatre ans après, c'est très difficile. De plus je ne suis pas du tout certain que le marché pourrait continuer à exister de la même manière avec le stationnement des camions, inévitable les jours de marché, étant donné qu'il y aurait un Tramway dans les deux sens et qu'il y aurait une circulation automobile très difficile sur un axe qui est un axe de sortie important sur Paris.

(*Applaudissements*).

Je voudrais ajouter sur les deux roues : on n'a pas parlé des deux roues sur le boulevard Exelmans. Le chemin spécial serait fatalement supprimé puisqu'il n'y aurait plus assez de place pour circuler et on se trouverait avec des vélos sur le trottoir, ce qui posera un problème de ralentissement et de dangerosité.

Si nous n'avons pas voulu, en ce qui nous concerne, cette extension du Tramway c'est aussi parce que le coût nous a paru vraiment très excessif pour une petite portion de 1,7 km puisque cela tournera entre 80 et 100 millions d'euros.

C'était un projet, et Monsieur Denis BAUPIN me l'a confirmé, qui était un projet de la Mairie de Paris – elle avait raison d'avoir un projet dans ce sens là si elle le souhaitait – qui était lié aux Jeux Olympiques pour la prolongation dans notre arrondissement. Malheureusement, nous n'avons pas eu les Jeux Olympiques, donc je ne pense pas qu'il faille encore parler de Tramway dans le XVIème arrondissement jusqu'à la Porte d'Auteuil où il n'y aura pas de jonction avec...

(Applaudissements).

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

Par rapport à ces deux propos, je suis d'accord avec ce qui peut être dit, par contre pas avec la conclusion de Monsieur LEBAN. Aujourd'hui, quand on regarde ce qui se passe sur Paris, dans les communes limitrophes et en région parisienne, je pense qu'on ne peut pas raisonner à voitures constantes ou à plus de voitures. Quand on propose, et c'est un peu le schéma qui est évoqué par les personnes qui sont contre le Tramway intuitivement, mais peut-être que je me trompe... Je pense que c'est un schéma qui aujourd'hui doit interpeller. La voiture est générateur de pollution et générateur d'une certaine gêne. Elle a son utilité, on ne peut pas supprimer la voiture, ce n'est pas ce que je veux dire, mais on ne doit pas aller vers une progression de ce mode de transport et de ce mode d'occupation sur l'espace.

Quand on prend les boulevards des Maréchaux, quoi que vous en disiez, la voiture est souveraine et très fortement présente. Elle répond certainement à des demandes, mais je ne suis pas sûr que cette place doive être préservée à ce point-là. C'est pour cela effectivement que la municipalité, en même temps que le réaménagement et la réhabilitation des boulevards des Maréchaux qui, pour elle, sont quelque chose d'évident car il faut que ces Maréchaux aient une autre vie que cet environnement de véhicules, a proposé un mode de transport pouvant doubler la capacité de celui qui est là.

Honnêtement, on a vu beaucoup de municipalités, dans le cadre du PDP et dans le cadre de l'extension du Tramway Est – c'est la dixième réunion – et quand j'entends parler des maires, quelle que soit la couleur politique des communes riveraines, on sent bien qu'elles sont comme Paris et n'ont pas envie d'être traversées du soir au matin par des véhicules. Même la A86 commence à être saturée, à partir de la Francilienne, et notamment par le passage des gros poids lourds.

Dans le débat, c'est quand même quelque chose d'important, on ne peut pas ne pas penser à l'espace occupé par la voiture à Paris dans certains boulevards, et notamment les boulevards des Maréchaux, alors que vous avez un site exceptionnel avec le périphérique qui est à côté et que beaucoup de villes aujourd'hui envisagent des Tramways sans périphérique. On voit bien que quand on fait les travaux sur les Maréchaux, le périphérique est une merveilleuse soupape pour permettre la cohabitation de ce Tramway.

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

Nous avons essayé de donner la parole en priorité, à travers les fiches, aux habitants du XVIème arrondissement, ce qui me paraissait bien normal. J'aimerais s'il y a des personnes

des communes périphériques, puisque nous faisons aussi cette réunion pour Boulogne et les autres communes, qui souhaitent s'exprimer qu'elles lèvent la main.

Je donnerai la parole d'abord à Monsieur MOURANCHE qui est de Meudon. Et s'il y a ensuite des personnes de Boulogne, je leur donnerai volontiers la parole.

M. DANIEL MOURANCHE, VICE-PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE :

Je suis habitant de Meudon et également très intéressé par les transports et vice-président de l'Association des usagers des transports d'Île-de-France, délégué pour les Hauts de Seine. Je voudrais parler de l'intérêt de ce Tramway pour les habitants de Boulogne, d'Issy-les-Moulineaux et de Meudon.

Dans ces trois villes, il y a des lignes ferrées, métro et RER, le Tramway T2 et la ligne Montparnasse. Elles sont donc a priori bien desservies, il y a beaucoup de gares ou de stations de métro. Le paradoxe est que les gens trouvent que les transports en commun ne font pas assez bien. Dans les États Généraux des Hauts de Seine, l'opinion s'est exprimée de façon très majoritaire : en matière de transport, 80 % sont pour donner la priorité absolue aux transports en commun.

Ce chiffre est à rapprocher d'une autre donnée qui est une donnée d'observation statistique que l'on trouve dans les statistiques de l'INSEE : la voiture est le mode de transport le plus souvent utilisé. Donc en fait, les gens utilisent leur voiture à regret parce que les transports en commun ne font pas assez bien.

Il y a des raisons générales que tout le monde connaît bien : les bus sont beaucoup trop lents, les trains ne sont pas assez fréquents, les gares sont trop loin. Il y a aussi des raisons spécifiques dans cette région du Val de Seine, c'est qu'en fait on attend des rocade. C'est une chose bien connue que les transports de banlieue manquent de rocade, et en plus dans ce cas précis, il manque des rocade qui traversent la Seine. Aucune des lignes ferrées qui desservent ces villes ne traverse la Seine. Donc, le T3 à l'Ouest qu'on nous présente serait une première ligne de transport collectif à fort gabarit qui traverserait la Seine.

Donc, je le dis aujourd'hui, les habitants de ces communes des Hauts de Seine, ont besoin du T3 Ouest vite et en auraient besoin aussi jusqu'à la Porte Maillot.

M. LOMBARDINI, ARCHITECTE :

J'habite Boulogne. Je voudrais juste dire des mots qui fâchent aujourd'hui mais qui existent, c'est-à-dire le mot « travail ». Les gens viennent à Paris non pas pour s'amuser, pour se balader, mais aussi pour travailler. De Boulogne ou des communes limitrophes, pour aller à Paris, avec le Tramway, c'est impossible. Je pense que presque toute la population fait des travaux chez elle. Vous demandez maintenant à un électricien, à un maçon, à une entreprise de venir dans Paris, simplement de traverser Paris, c'est impossible.

Vous êtes en train, Messieurs, de boucher les quelques artères qui existent. La politique de circulation à Paris est complètement à revoir. Ce n'est pas simplement un projet d'extension, c'est bien d'avoir un Débat Public pour l'extension du Tramway, mais peut-être aurait-il fallu le faire avant de l'imposer d'une manière politicienne au Sud de Paris.

Essayez simplement aujourd'hui d'aller à la Porte d'Italie. Il y avait un souterrain, on pouvait prendre les Maréchaux, on pouvait venir d'Ivry vers Paris, maintenant c'est impossible, il y a un bouchon, un bouchon et un bouchon.

Si vous commencez à faire la même chose au niveau de Versailles, vous aurez la même situation de blocage.

Les gens utilisent la voiture aussi pour travailler, parce que les commerçants doivent être livrés, parce que l'électricien doit intervenir, parce que les personnes l'utilisent pour travailler. Mesdames et Messieurs, on n'est pas à Paris simplement pour s'amuser et pour aller aux matches du Parc des Princes, j'habite juste à côté du Parc des Princes, entre Marcel Sembat et Porte de Saint-Cloud. Pour aller de Boulogne simplement à Auteuil, si je ne pars pas à 7H30 du matin, je fais Porte Saint-Cloud / Porte Saint-Cloud en trois quarts d'heure. Et ce n'est pas pour aller m'amuser, c'est pour aller travailler. Par pitié, pensez aussi aux gens qui travaillent, aux commerçants qui travaillent, aux gens qui se font livrer.

(Applaudissements).

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

Je pense qu'à aucun moment on n'a parlé que des gens qui venaient s'amuser à Paris. Je pense qu'effectivement il y a des gens qui travaillent à Paris, et ils sont très nombreux. Il y en a 1,6 million qui viennent tous les jours, pas qu'en voiture, je suis désolé. Ils viennent par tous les modes de transport y compris la voiture.

Je ne peux pas vous laisser comparer une situation de travaux, puisque actuellement les Maréchaux sont en travaux, je reconnais que c'est une gêne, mais le fait qu'il y ait des travaux sur les Maréchaux, ce sont aussi des gens qui travaillent et ils sont très nombreux. Vous êtes architecte, mais il y a énormément d'entreprises de travaux publics qui aujourd'hui se félicitent des travaux qui sont faits sur Paris parce que cela leur assure énormément de travail. Il ne faut pas simplement regarder par le petit bout de la lorgnette.

Vous parlez en venant de banlieue, il se trouve que j'habite en banlieue et je vais vous donner mon expérience moi aussi. J'habite dans le sud à Draveil et le matin je rencontre un bouchon à Villeneuve Saint-Georges, avant 7H, mais je le passe, j'arrive au Carrefour Pompadour, il y a un autre bouchon. J'arrive à Créteil, il y a un autre bouchon et j'arrive à Paris, et parfois suivant les heures, cela ne roule pas mal.

(Protestations).

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

Le citoyen LAGUET s'est exprimé, il en avait tout à fait le droit.

Mesdames, Messieurs, il est 9H10, j'ai l'impression qu'il y a peut-être encore la patience pendant sept minutes pour deux ou trois expressions. Ce seront des expressions un peu aléatoires, veuillez m'en excuser. Je regrette pour ceux qui ne pourront pas parler et pour les trente ou quarante fiches auxquelles je n'aurai pas donné suite, mais croyez qu'il n'y a aucune intention pour quiconque.

M. MICHEL DHOVIN :

Je voulais simplement poser la question suivante : pourquoi avoir choisi ce mode d'alimentation aérien, avec caténaires et pylônes, qui est absolument hideux, alors que la ville de Bordeaux par exemple, même si elle a mis du temps à mettre au point son système, a un système d'alimentation uniquement par les rails ? Du point de vue de l'écologie, du cadre de vie et de la beauté des paysages, c'est quand même beaucoup plus séduisant.

D'autre part, cela n'a rien à voir avec le Tramway mais je l'ai vu sur un des fichiers ici, je vous signale que Roland Garros ce n'est pas un nom composé mais un prénom et un nom et que Roland n'a qu'un L.

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

La première question est très claire, si on veut y répondre.

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

Bordeaux ne met pas un Tramway sans fils sur l'ensemble de ses lignes, il le met dans les endroits les plus délicats et protégés. Pour le Tramway T3 prolongé, on verra en fonction de l'état des technologies et des coûts des technologies, parce que le surcoût du Tramway sans fils est très important. C'est un choix qui n'a pas été fait pour le Tramway T3 mais au moment où il a été lancé, la technologie de Bordeaux n'était pas du tout assurée. A Bordeaux, ils ont souffert beaucoup d'avoir un Tramway qui au début de sa mise en service fonctionnait mal. Aujourd'hui, cela fonctionne mais coûte beaucoup plus cher.

Nous allons lancer, sur le Tramway T3 actuel, quand il sera mis en service à partir de la fin de l'année, des expérimentations de systèmes sans fils proposés par d'autres fabricants. Au moment des travaux du Tramway prolongé, on pourra envisager éventuellement qu'une partie du prolongement ou certains passages soient sans fils.

MME AUDE LUCE :

J'habite dans le XVIème. Je suis très favorable au Tramway sur le tracé Exelmans qui permettrait d'une part de créer un parking souterrain, contrairement à ce qui est mentionné dans un des cahiers. Cela permettrait également de redonner son intégrité à la rue Boileau qui pour l'instant est coupée par ce souterrain et les piétons sont obligés de faire un détour. S'il y avait le Tramway, on pourrait mettre un passage protégé pour les piétons et redonner son intégrité à cette rue.

Je voulais préciser pour la personne qui a posé la question tout à l'heure : il existe effectivement une pétition en faveur de ce Tramway et il est possible d'y accéder en allant sur le blog www.paris16info.com.

M. THIERRY BOURGOGNE, ASSOCIATION ORBITAL :

Merci beaucoup, Monsieur le Préfet, de la liberté de parole que vous nous donnez.

Je voulais vous faire part de mon admiration absolument extraordinaire au Maître d'ouvrage dans l'art et la manière que vous avez de proposer quelque chose alors qu'on ne vous a rien demandé.

(Applaudissements).

En plus, l'un de vous trois, je ne sais plus lequel, a dit : *il a fallu faire des choix*, des choix politiques, donc vous n'y êtes pour rien en plus. Le seul ennui c'est que ce sont des choix qui ne sont pas les bons.

En termes de transport, dans une zone dense, le Tramway n'est pas la bonne réponse de transport. La meilleure preuve, c'est que si vous regardez les dossiers, et tel qu'a été fait un exposé de la RATP à l'Assemblée Générale de l'A.U.T. il y a quelques semaines, le plus grand justificateur de la création d'une ligne de rocade de métro en banlieue – parce que c'est là qu'il y a la demande de transports et c'est là qu'il y a le besoin de transports – pourquoi faire un métro ? C'est parce que le Tramway n'est pas une bonne réponse de transport.

Ensuite, vous nous dites *le Tramway, c'est merveilleux, cela va permettre de requalifier les Maréchaux, cela va faire une belle ville*. Sans doute, sauf qu'il se trouve que dans notre système, les gens ne vivent pas dehors, ils vivent chez eux. Vous nous mettriez des trottoirs en bois de bouleau laqué, franchement cela ne changerait pas grand chose, ni en qualité de vie, ni en qualité de transport, ni en quoi que ce soit.

Par contre, comme vous l'avez dit et comme il l'a été dit en réunion à Pantin, il y a des endroits où il y a d'énormes manques de transports et il faudrait mettre effectivement des Tramways là-bas et pas ici.

(Applaudissements).

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

Je pense que l'on peut mettre fin à cette réunion. Merci d'avoir été extrêmement attentifs, studieux et participatifs. Je crois que je n'ai enlevé la parole à personne et que j'en ai apporté la preuve.

(Applaudissements).

La séance est levée à 21 h 15.