

Compte-rendu synthétique

de la rencontre avec les élus de la Seine Saint Denis du 20 février 2006

Le compte-rendu de la réunion est rédigé et publié sous l'autorité du président de la commission particulière du débat public. Toutes les questions posées au cours de la réunion publique seront traitées et recevront une réponse. La réunion publique a rassemblé 70 personnes. Elle s'est ouverte à 15h10 pour s'achever à 16h55.

Participants au débat

M. Jean-François CORDET, Préfet de Seine St-Denis

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Hubert BLANC, Président

M. Daniel GRAS, M. Pierre-Louis DOUCET, M. Paul BAYLAC-MARTRES.

MAITRES D'OUVRAGE :

Mairie de Paris :

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

Conseil Régional Île-de-France :

- ⇒ M. Serge MERY, Vice-Président chargé des Transports

STIF :

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

RATP :

- ⇒ M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, Directeur de l'Agence de Paris

Monsieur Hubert BLANC, Président de la CPDP, ouvre la séance à 15 H 10.

Monsieur Hubert BLANC, Président de la CPDP, indique que cette rencontre avec les élus est une formule novatrice dans un débat public, elle correspond à un équilibre entre démocratie participative et démocratie représentative.

PREAMBULE DU PREFET DE LA SEINE ST-DENIS

Monsieur Jean-François CORDET, Préfet de la Seine St-Denis remercie les participants à cette rencontre et rappelle l'objet de ce débat public. Il souligne trois points importants pour le département de la Seine St-Denis :

1. Les variantes du tracé entre la Porte de Pantin et la Porte de la Villette.
2. L'implantation d'un atelier garage à Pantin.
3. Le report vers les transports en commun par des connexions à créer, et éventuellement l'opportunité d'un parc de rabattement à l'échelle régionale.

PRESENTATION DU PROJET PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

Monsieur Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, chargé des Transports et de la Circulation souligne l'importance du débat public sur ce projet. Bien qu'étant sur le territoire parisien, ce projet d'extension du Tramway T3 aura une implication extrêmement importante pour l'ensemble de la couronne parisienne.

La partie Est du territoire parisien enregistre une forte mutation et entre dans un Grand Projet de Renouvellement Urbain, auquel il faut associer un projet urbanistique en Seine St-Denis.

Monsieur MERY, Vice-président chargé des Transports au Conseil Régional d'Île-de-France relève l'intérêt de la Région pour cette opération. 70 % des usagers estiment que c'est un projet régional.

Monsieur Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements à la Ville de Paris procède à la présentation du projet.

Pourquoi un projet de transports en commun en rocade de Paris ?

Situation actuelle :

- ❖ 16 lignes de métro, 2 lignes de Tramway, 5 lignes de RER, des dizaines de lignes de Transilien, plus de 1 000 lignes de bus (dont 266 gérées par la RATP).
- ❖ 35 millions de déplacements chaque jour en Île-de-France, dont 25 concernent la banlieue. 53 % des déplacements de banlieue à banlieue se font en voitures et seulement 11 % en transports en commun.
- ❖ Réseau conçu en étoiles pour satisfaire les déplacements Paris/banlieue.

Situation future :

❖ Répondre à de nouveaux besoins grandissants internes à la première couronne, d'où cette idée de Tramway en rocade à l'intérieur de Paris, mais bien sûr en limite des communes limitrophes.

❖ Proposer une alternative crédible à la voiture.

Pour répondre à cet objectif, plusieurs projets sont en cours :

1. Extension des lignes de Tramway T1 et T2
2. Tram-train T4 Aulnay-sous-Bois/Bondy
3. Gare Éole Évangile du RER E
4. Prolongement 5 lignes de métro (4, 8, 12, 13 et 14), transport en commun en site propre sur la RN305
5. Tramway SDEV (St-Denis Epinay Villetaneuse)
6. Lignes de bus Mobilien
7. Tramway T3 sur le Boulevard des Maréchaux.

Objectifs du projet :

- ⇒ Répondre à un besoin croissant de desserte performante en rocade
- ⇒ Optimiser le maillage transport collectif avec les lignes de bus et les métros
- ⇒ Améliorer l'accessibilité des transports urbains
- ⇒ Réaménager le paysage urbain et la répartition de l'espace
- ⇒ Améliorer la qualité de vie des riverains et des usagers

Pourquoi le choix du Tramway ?

- ⇒ Un mode de transport en commun régulier, fiable, rapide, accessible, confortable, silencieux, non polluant et sécurisé
- ⇒ Un mode de transport performant : près du lieu du travail ou du lieu de vie.
- ⇒ Capacité de 4 500 passagers/heure pour un besoin de 3 800 passagers/heure.

Caractéristiques du Tramway T3 :

- ⇒ Rame Citadis 402 d'Alstom, capacité : 300 places dont 78 places assises, longueur : 40 m, largeur : 2,65 m, plancher bas pour une meilleure accessibilité, ventilation et apport d'air frais en été, système intégré pour l'information des voyageurs.
- ⇒ Heures de pointe : 1 rame toutes les 4 mn ; heures creuses : 1 rame toutes les 8 mn.
- ⇒ Vitesse commerciale escomptée : 20 km/h
- ⇒ Fonctionnement : 7 jours sur 7, de 5 H à 0 H 30.

Quels sont les tracés proposés ?

- ⇒ A l'Est en prolongement du Tramway au Sud, depuis la Porte d'Ivry jusqu'à la Porte de la Chapelle.
- ⇒ A l'Ouest, depuis le Pont de Garigliano jusqu'à la Porte d'Auteuil.

Ces extensions desserviraient de nombreux équipements privés et publics, et également de nombreuses opérations d'aménagement dans la périphérie de Paris et dans les communes limitrophes.

Les variantes de tracés doivent répondre à certains critères :

1. La population et les emplois desservis
2. La performance du système de transport : régularité, vitesse, temps de parcours
3. Le maillage en réseau et la qualité des correspondances
4. L'insertion urbaine : prise en compte de l'ensemble des fonctions urbaines et la jonction entre les communes riveraines et les départements limitrophes
5. La faisabilité technique
6. Le coût

Variantes de tracés sur la partie Nord-Est (entre la Porte de Pantin et la Porte de la Villette) :

1. Par le boulevard Sérurier. Tracé plus court, plus rapide et plus lisible, mais il offre la desserte la moins importante.
2. En limite de la Ville de Pantin, par la Route des Petits Ponts. Tracé un peu plus long que le premier qui va nécessiter un ouvrage d'art pour franchir le canal. Il permet une desserte de zones denses de Pantin, en particulier la limite du centre-ville et la ZAC des Grands Moulins.
3. Par l'intérieur de la Ville de Pantin, en passant par la Route des Petits Ponts, l'avenue du Général Leclerc, l'avenue Édouard Vaillant et la rue du Chemin de Fer. Tracé et temps de parcours plus longs. Il passe par des voies étroites et nécessite des acquisitions foncières.

Autres variantes de tracés : l'approche de la Porte de Villette

1. Sous la Porte de la Villette, dans le passage souterrain à la place des voitures, celles-ci se déplaceraient en surface.
2. En baïonnette : le Tramway passerait en surface et les voitures resteraient dans le souterrain. Répercussions de circulation pour les voitures sur le Boulevard de la Villette, car le Tramway devrait franchir le Z en interrompant l'ensemble de la circulation.
3. Par le Quai de la Gironde. Le Tramway resterait à l'écart de la circulation automobile, les voitures resteraient dans le souterrain ou en surface. Le Tramway contourne et passe au plus près de la Cité des Sciences, longe l'Avenue de la Porte de la Villette et remonte le Canal St-Denis pour rejoindre le Boulevard Sérurier.

Concernant la partie Ouest, deux options sont étudiées :

1. Par le boulevard Exelmans. Tracé plus direct, en continuité des Boulevards des Maréchaux.
2. Par l'Avenue de Versailles, la Porte de St-Cloud et le Boulevard Murat. Difficultés à franchir la Porte de St-Cloud, le marché du Point du Jour et l'Avenue de Versailles est plus étroite

L'implantation des stations doit satisfaire à certaines exigences :

1. Assurer une bonne intermodalité avec les autres modes de transport
2. Maintenir une vitesse commerciale élevée
3. Garantir une bonne desserte des quartiers qui seront traversés
4. Assurer une accessibilité depuis les communes voisines

Nombre de stations :

- ⇒ A l'Est (Porte d'Ivry/Porte la Chapelle) : Entre 22 et 27 stations, selon les options de tracés.
- ⇒ A l'Ouest : Entre 4 et 6 stations

Insertion du Tramway sur la voirie :

- **Implantation axiale**
Emprise de la plate-forme au centre (configuration la plus répandue du Tramway Sud des Maréchaux)
Deux lignes d'arbres de chaque côté avec deux fois deux files de circulation dans chaque sens.
Implantation voie pompiers le long des façades
Utilisation de la voie latérale côté communes périphériques comme voie bidirectionnelle vélos.
- **Implantation latérale**
Emprise de la plate-forme reporté côté bâti communes limitrophes (configuration sur le Tramway Sud des Maréchaux entre la Porte de Gentilly et la Porte de Choisy)
Contre-allée conservée pour du stationnement et pour la circulation bidirectionnelle vélos
Deux fois deux voies de circulation ou trois voies de manière alternative
- **Implantation bilatérale**
Deux plates-formes (chacune côté façade)
Vitesse commerciale un peu réduite à cause de la proximité immédiate des trottoirs
Difficulté exploitation et usage de la rue, s'il n'y a pas de contre-allée (livraisons, accès pompiers, enlèvement déchets).

QUESTIONS DES ELUS ET REPONSES DE LA CPDP OU DU MAITRE D'OUVRAGE

QUESTIONS POSEES A LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC ET REPONSES APPORTEES

Peut-on insister dans cette réflexion à bien resituer l'extension du Tramway non seulement dans les projets du contrat de plan actuel, mais dans une perspective de multiplication ou de proposition de nouveaux projets pour la Région Île-de-France ?

La Commission en a tenu compte, et cette question sera abordée lors de la réunion thématique du 27 février consacrée à la place du Tramway dans l'ensemble des transports d'Île-de-France.

Pourquoi les villes comme Bagnolet, les Lilas, Aubervilliers n'ont-elles pas accueilli le débat public ?

La Commission a contacté tous les élus concernés par le projet. Des choix ont dû être faits pour limiter le nombre de réunions. Néanmoins, ce ne sont pas des réunions communales et l'information diffusée concerne un territoire beaucoup plus large.

Pourquoi le débat a-t-il lieu maintenant et non après la mise en service de la ligne des Tramway des Maréchaux sud ?

La CNDP a deux mois pour se prononcer sur l'utilité d'un débat public après sa saisine. Elle procède à la désignation des membres constituant la Commission Particulière, et le processus de concertation est lancé.

QUESTIONS POSEES A LA MAITRISE D'OUVRAGE ET REPONSES APPORTEES

Pourquoi arrêter le tracé à la Porte de la Chapelle et ne pas le prolonger à la Porte de Clignancourt ? La limite est-elle budgétaire ?

Ce projet avait été conçu dans le cadre de la candidature de la Ville de Paris aux Jeux Olympiques, et le noyau nord se situait Porte de la Chapelle.

Le débat public est le lieu pour évoquer d'éventuelles extensions, en tenant compte de la contrainte budgétaire. Il faut se tourner vers le STIF qui devra financer le fonctionnement de ce Tramway et vers les collectivités qui devront financer l'infrastructure.

De plus, une contrainte technique vient limiter l'extension : problème d'exploitation au-delà de 1 H voire 1 H 15 de trajet.

Ces projets de tracés vont-ils entraîner une modification du plan de circulation sur Paris ?

La Ville de Paris a engagé l'élaboration d'un plan de déplacement, réalisé en concertation entre les services de la Ville de Paris et ceux des communes limitrophes.

Pourquoi ne pas avoir retenu l'idée de correspondance RER/T3 ?

A la gare Éole Évangile, il est envisagé une correspondance entre le Tramway T3 et le RER E. Pour les RER B et C, des questions de coûts et de masse se posent pour la création de gares.

Dans le scénario passant par la Mairie de Pantin, pourquoi ne pas remonter jusqu'à la Mairie d'Aubervilliers, revenir jusqu'à la Porte de Paris et Porte de la Chapelle ?

Un tracé beaucoup plus général qui irait jusqu'à la Porte de Paris ne semble pas avoir été étudié, contrairement au tracé du Tramway SDEV dans sa partie sud.

Le secteur Gallieni peut-il être différencié de la Porte de Bagnolet ?

Le site de Gallieni est très important avec sa gare routière internationale. Un travail sur l'échangeur de la porte du périphérique doit être effectué pour la traversée des piétons.

Monsieur Hubert BLANC lève la séance à 16 H 55.