

EXTENSION DU TRAMWAY T3 À PARIS

RÉUNION ATELIER DU 26 AVRIL 2006 À LA CITÉ DES SCIENCES ET DE L'INDUSTRIE
« LA PAROLE EST AUX ACTEURS, AVEC LA PRÉSENCE D'EXPERTS »

Ont participé au débat public :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

M. HUBERT BLANC, Président,
Mme ELISABETH LEPOUTRE, M. PIERRE-LOUIS DOUCET,
M. DANIEL GRAS, M. PIERRE BAYLAC-MARTRES.

MAÎTRES D'OUVRAGE :

Mairie de Paris :

⇒ M. STÉPHANE LECLER, CONSEILLER TECHNIQUE AU CABINET DE L'ADJOINT AU MAIRE CHARGÉ DE LA VOIRIE ET DU DÉPLACEMENT,
DENIS BAUPIN.
⇒ M. OLIVIER BONNEFOY, RESPONSABLE DU PÔLE « EXTENSION TRAMWAY »

STIF :

⇒ M. LAURENT FOURTUNE, DIRECTEUR DES PROJETS INVESTISSEMENTS

RATP :

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

EXPERTS :

⇒ M. Jean-Paul BALENSI
⇒ M. François LAISNEY

LES UTILISATEURS DE LA VOIRIE :

1. ASSOCIATION MIEUX SE DÉPLACER À BICYCLETTE (MDB) : M. PIERRE TOULOUSE
2. VÉLO 15 ET 7 : M. ABEL GUGGENHEIM
3. ASSOCIATION LES DROITS DU PIÉTON : M. PIERRE HOLOT
4. SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA RÉGION PARISIENNE : M. SERGE METZ

LE TRAMWAY ET LA VIE ÉCONOMIQUE

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (CCIP) : M. PHILIPPE SOLIGNAC

LES USAGERS DES TRANSPORTS

1. CONSOMMATION, LOGEMENT ET CADRE DE VIE (CLCV) : M. THIERRY SANIEZ
2. ASSOCIATION DES USAGERS DE TRANSPORTS : M. JEAN MACHERAS_

LES PROPOSITIONS ALTERNATIVES

1. ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE LA PETITE CEINTURE DE PARIS ET DE SON RÉSEAU FERRÉ (ASPCRF) : M. JEAN-EMMANUEL TERRIER
2. ROCADE DE PARIS : M. MICHEL PIFAUT
3. ASSOCIATION ORBITAL : M. DIDIER LOURDIN
4. CERCLE Ouest Parisien d'Etudes Ferroviaires (COPEF) : M. Sylvain ZALKIND

LES EXTENSIONS EN QUESTION

1. CITÉ 16 : M. YVES BOUTRY
2. ASSOCIATION DE DÉFENSE EXELMANS VERSAILLES ET ASSOCIATION DES COMMERÇANTS DE L'AVENUE DE VERSAILLES : MME DOMINIQUE THOUIN-HENNIQUEAU
3. RÉSIDENTS PORTE D'ASNIÈRES : M. HENRI D'AMBRIERES

Intervention du public :

M. VALENTIN TEXEIRA, ÉTUDIANT AU CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET MÉTIERS :

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 PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Je ne vous parlerai pas du Débat Public ; je pense que tout le monde sait de quoi il s'agit. Nous ne demanderons pas au Maître d'Ouvrage de faire la présentation de son dossier. Nous souhaitons donner la parole aux acteurs. Pourquoi et comment ? La CPDP a été consciente, au cours des diverses réunions organisées, que le système des réunions publiques, qui a beaucoup de qualités, avait un défaut : des personnes ont bien étudié le dossier mais sont obligées de poser des questions rapidement et ont des réponses également rapides ; elles ne peuvent pas vraiment exprimer le travail qu'elles ont fait.

Donc, nous voudrions faire une réunion qui serve un peu de débat. Je regrette que la disposition de la Tribune, compte tenu de la disposition de la salle, ne nous permette pas de nous organiser plus en demi-cercle. Nous voudrions une réunion que nous appelons « Réunion Atelier » qui permette aux représentants des acteurs de s'exprimer de manière plus complète que d'habitude, et d'avoir la possibilité de parler.

Il fallait bien prendre un critère ; nous avons pris celui des cahiers d'acteurs. Il nous a semblé que ceux qui ont fait un cahier d'acteur ont fait un effort collectif, dans le cadre d'une association ou d'une rencontre, pour une analyse en profondeur. Le meilleur critère est peut-être de demander à celles et ceux qui ont fait un cahier d'acteur de venir, dans le cadre d'une réunion, s'exprimer un peu plus complètement que par une question aléatoire, en fonction de la distribution des paroles d'un Président de séance (qui peut se tromper).

Nous avons donc pris les 13 cahiers d'acteurs. Il y a des retards dans l'impression des cahiers d'acteurs. Je m'en excuse beaucoup auprès des auteurs ; la Commission n'y est pour rien. Les 4 derniers que nous avons approuvés (je ne veux pas les citer mais ils se reconnaîtront malheureusement eux-mêmes) ne sont pas distribués. Ils existent en tant que cahiers d'acteurs, nous en avons le texte, mais ils seront sûrement imprimés pour la réunion de synthèse du 4 mai.

Nous avons reçu, hier ou ce matin, un 14^{ème} cahier, celui des Résidents de la Porte d'Asnières, qui a paru intéressant à la Commission, après examen. Nous ne promettons pas que nous l'imprimerons, parce que le délai était passé, mais nous pensons qu'il est intéressant qu'il soit considéré comme un cahier d'acteur à part entière, qui sera mis sur le site en tant que contribution. J'ai invité les représentants de ce cahier, Monsieur D'AMBRIERES en particulier, à s'exprimer dans le cadre de son groupe.

Nous avons divisé la soirée en prenant les thèmes de manière logique :

- Les utilisateurs de la voirie
- Le tramway et la vie économique
- Les usagers des transports
- Les propositions alternatives
- Les extensions en question

Nous avons une demande, en particulier de Monsieur HOLOT, je crois, qui souhaitait passer en début de soirée (si d'autres le souhaitaient aussi, je m'excuse auprès d'eux mais j'avais

fait droit à la question que j'avais reçue). Nous avons pensé que ce serait bien que les utilisateurs de la voirie puissent s'exprimer, à travers leurs 4 cahiers d'acteurs.

Ensuite, il est logique de prendre comme problème le tramway et la vie économique, à travers le cahier d'acteur de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris.

Puis, de prendre le groupe des usagers des transports : nous avons le cahier de Consommation, Logement et Cadre de Vie (CLCV) et celui de l'Association des Usagers des Transports. Ensuite, les cahiers des propositions alternatives : M. TERRIER, M. PIFAUT, M. LOURDIN, M. ZALKIND. Et les cahiers des extensions avec, sur le 16^{ème} arrondissement, les « pour » et les « contre » : Cité 16, et l'Association de Défense Exelmans Versailles. Et pour l'extension qui peut être demandée par certains sur le Nord de Paris, le cahier d'acteurs des Résidents Porte d'Asnières.

C'est à eux surtout qu'il appartient de parler, à tour de rôle. Nous avons essayé de minuter, pour que notre réunion puisse se terminer vers 21h30. Il faudrait pour cela que, par exemple, 25 minutes soient attribuées au premier groupe d'Associations, un peu moins pour le deuxième. Nous donnerons un peu plus de temps au groupe n° 4 puisqu'il y a 4 partenaires, et des cahiers assez importants.

Voilà la règle du jeu. J'ajoute que vous avez bien sûr la CPDP au complet : Mme LEPOUTRE, M. DOUCET, M. GRAS et M. BEYLAC-MARTRES, qui ont été tout au long de ce débat des participants extrêmement précis. Nos réunions ont été nombreuses, animées, et, je crois, sérieuses.

Nous avons demandé, pour ce type de réunion, d'avoir des témoins : des experts, qui connaissent, par leur profession, par leurs travaux universitaires, les questions de ce soir, et puissent faire des observations ou répondre à des questions techniques. Je remercie infiniment :

M. BALENSI,
M. LAISNEY.

d'avoir bien voulu être là ce soir. Quand je leur donnerai la parole, ils pourront se présenter la première fois.

Bien sûr, le Maître d'Ouvrage ne présente pas le dossier, mais les représentants du Maître d'Ouvrage sont là pour intervenir quand ils le souhaitent, pour répondre aux questions ou faire toutes remarques sur ce que disent les uns ou les autres.

La salle aura peut-être un peu moins la parole que d'habitude, puisque ce sont en quelque sorte les représentants de la salle que nous faisons monter à la Tribune. Ceci dit, si nous pouvons prendre des questions au hasard, sujet par sujet, nous le ferons.

Pour le Maître d'Ouvrage :

Pour la Ville de Paris : M. Stéphane LECLER, M. Olivier BONNEFOY.

Pour le STIF : M. Laurent FOURTUNE.

Pour la RATP : M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC.

Le décor étant posé, nous allons donner la parole aux représentants du premier groupe. Je leur propose de parler les uns après les autres, pour exprimer leur point de vue tous les quatre, puis nous ouvrirons une petite discussion sur ce qu'ils ont dit.

Nous pouvons suivre l'ordre que j'ai. Dans ce cas, M. Pierre TOULOUSE qui représente l'Association mieux se déplacer à bicyclette (MDB), parlerait en premier. Je lui donne la parole, en lui demandant de ne pas dépasser 4 ou 5 minutes.

LES UTILISATEURS DE LA VOIRIE

5. ASSOCIATION MIEUX SE DÉPLACER À BICYCLETTE (MDB) : M. PIERRE TOULOUSE
6. VÉLO 15 ET 7 : M. ABEL GUGGENHEIM
7. ASSOCIATION LES DROITS DU PIÉTON : M. PIERRE HOLOT
8. SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA RÉGION PARISIENNE : M. SERGE METZ

M. PIERRE TOULOUSE – ASSOCIATION MIEUX SE DÉPLACER À BICYCLETTE (MDB) :

Merci, Monsieur le Président. Vous avez mis une parenthèse sur la notion de représentativité, qui m'interpelle, et à mon avis est au cœur du débat.

Effectivement, mieux se déplacer à bicyclette, plus connue sous son acronyme MDB, est la plus ancienne et la plus importante des Associations de promotion du vélo urbain en île-de-France. On s'est rendu compte qu'il était difficile de représenter les cyclistes. C'est une population, comme les piétons ou les automobilistes, extrêmement variée, et qui varie dans le temps également ; pas uniquement sur son mode de pratique. Mais si l'on veut schématiser, et c'est important pour le débat, si l'on veut essayer de représenter les cyclistes, il faut représenter au moins deux types de cyclistes (on rencontre cette distinction dans beaucoup d'études sur le vélo) :

Les cyclistes que l'on peut appeler « rapides », qui utilisent le vélo essentiellement pour son efficacité comme mode de déplacement. Ce sont en général, des gens qui se déplacent à vélo tous les jours, sur des distances relativement importantes ;

les cyclistes « occasionnels », ou débutants, qui se lancent parfois, pour des raisons de loisirs ou parce qu'ils commencent à se déplacer dans leur quartier, ou parce qu'ils vont à l'école, et ils ont des attentes souvent assez différentes des premiers.

Quand on a eu à réfléchir sur la contribution d'acteur sur l'extension du tramway, on s'est penché sur ce qui s'était passé pour la première section des Maréchaux Sud, sur laquelle nous avons réclamé que les cyclistes débutants soient favorisés, dans la mesure où les cyclistes quotidiens se débrouillent le plus souvent, y compris sans aménagements.

Malheureusement, à la réflexion, et en observant les travaux de la section actuelle qui s'achèvent, on se rend compte (on pouvait le craindre et on l'avait signalé à la Mission de Maîtrise d'Ouvrage et de Maîtrise d'œuvre) que ce sera très difficile de circuler de manière efficace sur les Maréchaux par ces aménagements à mi-chemin sur le trottoir, qui changent sans arrêt d'orientation, sont envahis par le stationnement, et squattés par les piétons. Ce

sera possible pour un petit déplacement, mais pas de manière efficace pour longer les Maréchaux et se déplacer loin et vite.

Donc, nous souhaitons que soient pris en compte les deux modes. Le cycliste débutant a vocation à devenir cycliste rapide, et il faut lui permettre d'aller plus vite. Il y a de l'espace sur les boulevards des Maréchaux, et dans la première section on a raté l'occasion de tenir compte de ce que l'on sait sur la gestion du trafic : qu'un axe comme cela n'est pas le profilant travers qui détermine la capacité de la voie, mais c'est le profilant travers uniquement aux carrefours, et même à la partie entrante du carrefour puisque c'est directement proportionnel au nombre de files.

En étant un peu astucieux et en inversant les systèmes à chaque entrée de carrefour, l'on pouvait très bien imaginer (à capacité égale) de laisser un espace beaucoup plus important pour le vélo, sur les Maréchaux, tout en laissant peut-être un espace pour les cyclistes débutants, plutôt du côté des habitations et des boutiques, bien sûr : réaliser le long du tramway, à égalité d'efficacité, un véritable aménagement cycliste rapide, qui rejoint les principes des couloirs de bus élargis. Parmi les revendications, il y a la réflexion en matière d'intermodalité. Il faut que l'on puisse se rabattre sur le tramway. Le vélo est toujours un excellent complément des moyens ferrés : train, métro, et également le tramway, évidemment. Il faut impérativement multiplier les stationnements de cycles le long du tramway, de la façon la plus sécurisée possible.

J'aimerais également que nous puissions réfléchir, comme cela se fait dans de nombreuses villes du monde, à la possibilité d'accrocher son vélo plutôt sur le tramway qu'à l'intérieur où c'est un peu compliqué, surtout en période d'affluence.

Voilà, Monsieur le Président, ce qui concerne « mieux se déplacer à bicyclette ».

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci bien. Nous reviendrons sur vos suggestions tout à l'heure. Vélo 15 et 7, Monsieur GUGGENHEIM.

M. ABEL GUGGENHEIM – ASSOCIATION VÉLO 15 ET 7 :

Bonjour. La proposition que fait notre Association est à la fois moins ambitieuse et beaucoup plus classique que celle de « mieux se déplacer à bicyclette » : nous ne réclamons pas deux types d'aménagements différents, mais un seul, un vrai aménagement continu, de manière classique : sur le côté droit de la chaussée.

Ces propositions s'appuient sur un certain nombre de constatations faites depuis un certain temps.

Les aménagements ont été réalisés le plus rapidement dans le 15^{ème} arrondissement et nous nous sommes aperçus qu'il y avait (comme l'a dit Monsieur TOULOUSE) de vrais problèmes de tracés, que nous avons signalés en vain. Mais surtout, que l'aménagement était discontinu. A chaque station, la largeur de son quai fait qu'il y a moins de largeur et un élément de l'ensemble du profilant travers disparaît, et c'est à chaque fois la piste cyclable. Donc elle s'interrompt pratiquement à chaque station (et même à certains endroits où il n'y a pas de station) et c'est l'endroit le plus difficile. Par exemple, entre la Porte de Brancion et la Porte de Vanves, il y a des endroits extrêmement difficiles pour les vélos. Donc, en fait, les cyclistes sont les seuls oubliés de l'aménagement.

L'autre constatation que nous avons faite est que les aménagements cyclables sur trottoir (cela fait 10 ans qu'il y en a à Paris) ne fonctionnent pas bien. Quand le cycliste a le choix, il choisit en général la chaussée. On a fait un comptage Place Daumesnil il y a un mois : pendant que 47 cyclistes circulent sur la chaussée, 5 prennent le trottoir. Et sur les 5, 2 ne roulent pas sur la piste cyclable sur le trottoir, mais sur le trottoir.

J'ajoute que vous n'avez pas en main notre cahier, Monsieur le Président, mais il est actuellement sur le site du Débat Public (vous ne l'avez pas signalé) donc vous pourrez voir les choses que je vous dis. Par exemple, le comptage dont je vous parle.

Quand les cyclistes n'ont pas le choix, quand c'est vraiment très difficile de rouler sur la chaussée, cela pose des problèmes. On le voit sur le boulevard Magenta qui est intéressant parce qu'il diminue la circulation mais qui, depuis qu'il a été mis en service, génère des conflits très importants entre cyclistes et piétons. Contrairement à une idée un peu optimiste de la Mairie, ces conflits vont plutôt en empirant. On a de plus en plus de plaintes à ce sujet.

Nous avons également constaté (une photo le montre clairement, dans le cahier d'acteur) que presque partout, les voitures roulent actuellement sur une seule file. On a fait 2 voies étroites, de 5,60 mètres ; et sauf à l'approche des carrefours, les voitures roulent sur une seule file.

Enfin, même si l'on en parle beaucoup, les embouteillages gigantesques ne se sont pas produits, depuis 3 ans. La situation s'est stabilisée. Les automobilistes sont intelligents et ne vont pas se perdre dans les embouteillages qui existent, ils modifient leur façon d'agir (de même quand il y a des crues, il y a des embouteillages pendant quelques jours et après, cela se calme).

Nous proposons que l'on tienne compte de cette expérience et que l'on fasse ce qui a été fait par exemple à Lyon : au moment de la construction du métro, une rue importante du centre de la Presqu'île, la rue de la République, a été coupée pour faire passer le métro dessous. Depuis, on a laissé cette rue piétonne. Là, on se demande pourquoi on ferait revenir des voitures sur la partie Sud des Maréchaux, où elles n'existent plus depuis 3 ans. Et l'on propose la même chose sur la partie Est : faire un aménagement avec une voie pour les voitures (je rappelle que les Maréchaux sont doublés par le périphérique, il n'y a pas un besoin d'axe de circulation très important).

Il y aura forcément des cyclistes qui rouleront sur les trottoirs, des cyclistes peu expérimentés (comme l'a très bien dit Monsieur TOULOUSE). Puisque c'est très large, des gens vont rouler en partie sur le trottoir, des gens vont aller faire leurs courses... Comme on le voit souvent sur les trottoirs larges, des cyclistes rouleront sur les trottoirs, à allure modérée, dans les deux sens ; donc l'aménagement de la piste cyclable dans un sens ne leur servira pas.

Il y a deux solutions pour tenir compte de ce fait, qui se produira de toute façon. Le tolérer, comme dans beaucoup d'endroits à Paris où des cyclistes circulent illégalement, mais cela fonctionne assez bien. En plus, depuis quelques années, la réglementation le permet : le statut d'aire piétonne, qui peut être attribuée à ces trottoirs, donne l'autorisation aux cyclistes de rouler sur le trottoir, à condition de ne pas gêner les piétons. L'intérêt à faire un aménagement comme cela, à l'Est comme au Sud, est que cela nous économiserait la démarche d'appeler la Ville sur la partie Sud au respect de l'article 20 de la Loi sur l'Air, que je vous lis rapidement :

« A compter du 1^{er} janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables, pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du Plan de Déplacement Urbain quand il existe ».

Donc, clairement, si la Ville de Paris met en service en décembre, sur la partie Sud, le tramway des Maréchaux tel qu'il est actuellement, elle sera dans l'illégalité ; et nous ferons ce qu'il faut pour qu'elle soit dans la légalité.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci bien. Ces deux interventions étaient intéressantes.

Monsieur HOLOT, vous avez la parole, pour les piétons.

M. HOLOT, ASSOCIATION LES DROITS DU PIÉTON :

Nous avons été acteurs dans les souhaits de création de ce tramway des Maréchaux, il y a une dizaine d'années, quand Ambroise RENDU, Président de l'Association île-de-France Environnement, a lancé cette idée.

Nous sommes donc, par définition, acquis à l'idée que ce tramway devra un jour ceinturer Paris, puisque que c'était l'idée de base, qui consistait à améliorer le fonctionnement du PC, et surtout, n'ayons pas peur de le dire, l'aspect général des boulevards des Maréchaux qui n'avaient jamais été achevés. C'est une construction faite entre les deux guerres. J'ai eu l'avantage de vivre cette période-là et j'ai vu les boulevards des Maréchaux se construire. Puis, est arrivée la guerre de 39, et l'on a un peu arrêté les travaux. Avec les problèmes de reconstruction, on ne les a jamais repris sérieusement. Donc l'idée d'Ambroise RENDU, de nous-mêmes, et d'autres, était qu'en faisant un tramway sur les Maréchaux, l'on pourrait donner à cette magnifique voie un meilleur aspect.

Sur le fond du problème, nous sommes parfaitement acquis à l'idée qu'il faut finir, parce qu'il serait parfaitement farfelu de se limiter à faire 7 kilomètres de tramway. Cela dit, il ne faut pas oublier qu'un tramway est fait pour transporter des gens qui sont généralement à pied et peuvent avoir des poussettes, donc l'accès au tramway doit être un point particulièrement soigné, dans la réalisation.

Il est peut-être encore trop tôt pour avoir une opinion sur ce qui est fait actuellement, mais, comme l'ont fait remarquer mes prédécesseurs, il ne semble pas qu'une règle constante ait été appliquée. La voie de tramway a tendance à louvoyer, cela peut être agréable pour les paysages mais n'est pas la meilleure solution pour faciliter l'accès et la descente des usagers. Il ne faut pas oublier que le tramway est fait pour transporter des passagers, et non pas uniquement pour faire des records de vitesse.

Sur la première partie, nous avons déjà constaté avec regret que l'on avait supprimé un certain nombre d'arrêts du PC. Si mes souvenirs sont exacts, l'on est passé de 17 ou 18 arrêts du PC à 14 à peu près, pour le tramway. C'est bien pour entraîner les gens à marcher à pied, mais pas forcément un bon point pour faire un bon outil de transport en commun.

Sur les projets que nous avons eus ces derniers temps concernant l'extension dans l'Est parisien, cette tendance à diminuer les arrêts est manifeste. Entre la Porte de Vincennes et la Porte de Montreuil, on a 1 arrêt au lieu de 2 actuellement pour le PC.

De la Porte de Montreuil à la Porte de Bagnole, on est passé de 3 à 2. Et de la Porte de Bagnole à la Porte des Lilas, on est passé de 3 à 1. Ce qui est tout de même très préoccupant, parce que dans la partie réalisée au Sud, on est sur du terrain à peu près plat ; tandis que dans la partie Est, on monte vers le haut de Belleville et la Porte des Lilas, qui n'est pas très proche du fameux point Télégraphe qui est le point le plus haut de Paris. Donc, si l'on demande aux gens, pour prendre le tramway, de faire 200 ou 300 mètres de plus à pied sur un terrain qui monte, ce n'est pas attractif pour le client potentiel.

Une autre inquiétude que l'on peut avoir sur le tramway : cela va peut-être réaliser une nouvelle ceinture autour de Paris, que le boulevard périphérique isole déjà de la banlieue. Personne ne peut regretter la construction du boulevard périphérique, mais c'est tout de même un fait qu'il isole Paris, plus sans doute que les anciennes fortifications. Les boulevards des Maréchaux isolent également Paris. Le Parisien qui habite sur la partie extérieure des Maréchaux n'est pas le même que celui qui habite sur la partie intérieure. Si en plus, ces gens un peu rejetés hors Paris, parce qu'ils sont de l'autre côté, ont des difficultés pour traverser, le tramway limitant les zones de passage, on risque d'augmenter la fermeture du vieux Paris et l'isolement du Paris un peu extérieur, et des banlieues proches de Paris.

Notre Association, dans ses cahiers d'acteurs, préconise de ne pas s'énerver. Il est sûr qu'il faut finir ce tramway, mais il est extrêmement raisonnable de s'accorder entre 6 mois et 1 an de service réel du tramway actuellement réalisé dans le Sud, pour constater les erreurs (personne n'est capable de faire quelque chose qui marche parfaitement du premier coup quand il s'agit d'un prototype), donc observons ce qui se passera et tenons compte des erreurs commises pour ne pas les reproduire trop hâtivement, dans le prolongement.

Voilà ce que j'avais à dire. Merci.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Nous avons entendu nos trois utilisateurs. Peut-être pouvons-nous faire quelques remarques ? Je me tourne vers nos experts. Une question intéressante a été posée par les deux cahiers d'acteurs « vélo » : quelle est la place que l'on peut dédier au vélo, compte tenu des autres expériences que vous pouvez connaître ?

M. FRANÇOIS LAISNEY, EXPERT :

Je suis enseignant dans une Ecole d'Architecture (Paris Belleville). On travaille dans un laboratoire de recherche, avec un programme concernant l'étude des tramways, avec le Ministère des Transports et la RATP. J'ai surtout étudié les tramways de province. Le vélo en province est beaucoup plus facile, parce que quand on va à Strasbourg ou à Montpellier, l'on peut voir souvent le vélo qui peut circuler. A Paris c'est beaucoup plus difficile.

Une réflexion m'est venue immédiatement à l'esprit : l'application, débattue actuellement, d'un nouveau code de la rue qui se substituerait au code de la route, pour le milieu urbain. C'est l'application du code de la rue belge, qui est évoqué dans les débats actuels du Plan de Déplacement de Paris et l'idée est de donner toujours la priorité au plus faible sur le plus fort ; notamment du piéton sur le cycliste, du cycliste sur la moto, de la moto sur l'automobile.

Je me demandais si, dans l'idée même du fonctionnement des Maréchaux, le code de la rue belge pourrait s'appliquer.

Sinon, concernant la réflexion de Monsieur sur le nouveau boulevard Magenta (que je fréquente souvent), il y a une phase d'acclimatation nécessaire sur cette expérience, que je trouve quand même positive.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Le Maître d'Ouvrage souhaite-t-il dire quelque chose, sur le problème du vélo et des piétons ?

M. OLIVIER BONNEFOY, RESPONSABLE DU PÔLE "EXTENSION TRAMWAY" :

Les interventions sur le vélo sont tout à fait intéressantes et, effectivement, la continuité cyclable est l'une des priorités du Maître d'Ouvrage. Les interventions sont sur le principe de la conservation d'un tramway dans l'axe. Cette conservation n'est pas encore entièrement actée aujourd'hui, donc la question reste ouverte sur les options que l'on peut avoir pour l'implantation des pistes cyclables.

Néanmoins, dans le cas d'une implantation axiale du tramway, la question sous-jacente aux propositions faites est : peut-on avoir un tramway dans l'axe, avec une unique file de circulation de part et d'autre de ce tramway ? La réponse, à mon avis, est plutôt « non », parce que pour tous les usages quotidiens de la rue, que ce soient les enlèvements des ordures ménagères ou les « dépose-minute »..., avec une seule file de circulation et si elles ne sont pas accolées l'une à l'autre, l'on se retrouve avec une remontée de file, immédiate.

La deuxième préoccupation est qu'en cas d'incident quel qu'il soit (camion en panne, voiture accidentée), cela veut dire que les Maréchaux sont embouteillés immédiatement, avec une difficulté très importante d'accès des véhicules de secours. Donc je pense que cette proposition est difficile.

On peut imaginer des solutions un peu alternatives : faire des chaussées un petit peu plus larges qu'une file, mais un peu moins larges que deux files. Chaque fois que l'on a tenté ce genre de choses (un professeur d'architecture le sait mieux que moi) on s'est retrouvé avec du stationnement illicite, immédiatement. Donc non seulement on n'a plus une vraie file, mais une file réduite, et un problème encore plus important. Je pense que la solution proposée est difficilement applicable.

Néanmoins, je pense que les aménagements faits sur le Sud sont éminemment perfectibles, et la réflexion que l'on a avec les 3 équipes des marchés de définition, que l'on a engagées et qui ont travaillé sur des tramways en dehors de l'île-de-France, apporteront des réponses de meilleure qualité que ce que l'on connaît aujourd'hui.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Les questions me paraissent bien posées, en tout cas. Monsieur BALENSI, un mot ?

M. JEAN-PAUL BALENSI, EXPERT FERROVIAIRE :

Je suis un expert ferroviaire des modes lourds et des modes « tramway ». J'ai pas mal travaillé, notamment dans l'ingénierie, sur les tramways et les trams-trains, et en particulier sur le tramway de Mulhouse.

Je voulais revenir sur deux points abordés. La coupure que pourrait constituer une ligne de tramway : en termes de traversée des voies, une ligne de tramway ne doit pas apparaître en principe comme une coupure. On canalise la circulation des piétons en les faisant traverser dans des endroits aménagés, mais la voie tramway n'est pas une interdiction brutale, a priori, de traverser. C'est comme une voie ferrée. Les tramways sont conduits à vue, donc cet effet de coupure, en principe, devrait se limiter.

Pour le nombre d'arrêts, je ne connais pas le secteur concerné. Dans les projets de ce type, il faut trouver, clairement, un compromis de vitesse : un aménagement, une vitesse moyenne suffisante pour que ce soit attractif, et en même temps une desserte fine des quartiers. Ce sont des choix avec renoncements, évidemment.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Quelqu'un veut-il reprendre la parole ?

M. TOULOUSE, ASSOCIATION MIEUX SE DÉPLACER À BICYCLETTE (MDB) :

Juste un petit mot sur le site latéral. A MDB, nous sommes extrêmement sceptiques sur l'efficacité de ce positionnement. Il faut voir ce qui se passe sur le boulevard Saint Marcel. C'est extrêmement difficile en matière de gestion des feux, et très pénalisant pour les cyclistes puisque cela les multiplie forcément, à cause des mouvements « tourne à gauche ».

Pour ce qui concerne le fait de dire que l'on ne peut pas laisser une seule voie par sens : comme l'a dit Abel GUGGENHEIM tout à l'heure, c'est parfaitement le cas depuis 3 ans et même particulièrement agréable aujourd'hui où il y a, théoriquement, 2 files possibles mais une seule en service. Ce n'est pas désagréable de rouler aujourd'hui (au revêtement près) sur certaines sections, je pense au boulevard Brune en particulier. C'est un choix politique : on en fait un axe où il faut circuler à tout prix, ou bien on en fait un axe urbain où l'on tolère qu'il y ait de temps en temps des éboueurs, des véhicules déposant quelqu'un (je pense aux PMR en particulier). On considère qu'il n'y a pas besoin de supprimer une file de chaque côté. Le problème, ce sont les carrefours. On met une ligne de chaque côté, et puis aux carrefours, on élargit en entrée à deux voies. Cela doit pouvoir fonctionner.

Un dernier point extrêmement agaçant : les secours. On affole le chaland pour des raisons complètement idiotes. Il faut arrêter. On n'a jamais vu de problème d'accès des secours, qui savent très bien accéder dans l'urgence, où que ce soit. Et en particulier si une voie est bouchée, il y a suffisamment de carrefours pour arriver par celui d'après et revenir en sens inverse s'occuper des blessés. De ce point de vue, il faut tordre le cou à cette espèce de mauvais argument.

M. ABEL GUGGENHEIM – ASSOCIATION VÉLO 15 ET 7 :

Je voudrais rajouter à ce qu'a dit Pierre TOULOUSE qu'effectivement, avec ces critères, 80 % des rues de Paris ne permettent pas le passage de deux véhicules, et quand un véhicule est arrêté au milieu, les autres sont coincés. Je rappelle que lors de l'attentat de la rue de Rennes, il y a eu de gros problèmes et l'on a calculé le nombre de morts en raison de la situation de saturation de la circulation normale de ce quartier ; et la rue de Rennes est particulièrement large.

On prend des comparaisons : les boulevards des Fermiers Généraux qui ont, au milieu, une voie de métro, sur la plus grande partie de leur linéaire, n'ont qu'une seule voie de

circulation. Nous avons été tentés de prôner le latéral. Pierre l'a bien dit, cela pose des problèmes là où c'est, en particulier parce que c'est difficile à appréhender par les piétons, par l'ensemble des participants au trafic. Aujourd'hui, boulevard Montparnasse, cela marche très bien, en partie centrale ; alors que boulevard Saint Marcel cela ne marche pas bien.

D'autre part, il y a une question (je vais me faire un peu architecte des bâtiments de France) : à Paris, beaucoup d'endroits ont, en partie centrale, un aménagement (le métro ligne 2 et ligne 6, au milieu d'un boulevard) ; il y a le Canal Saint Martin. C'est donc une disposition extrêmement claire. C'est aussi pour cela que l'on n'a pas cédé à la facilité du latéral. On nous disait que l'on pourrait faire 3 voies, si c'était en latéral... Non !

Il y a un autre enjeu (je sors de mon domaine) : on veut recoudre Paris avec la banlieue. Si l'on commence par faire un aménagement asymétrique à cet endroit, c'est le contraire de ce qu'il faut faire. Monsieur HOLOT l'a dit, déjà les immeubles du côté de Paris et de l'autre côté ne sont pas les mêmes. C'est pourquoi nous prôtons un aménagement symétrique. L'aménagement proposé par MDB est du même type. Nous proposons la même largeur pour la voie de circulation. C'est simplement une répartition différente. Donc, il y a la place pour qu'un véhicule accidenté s'arrête, dans les 5,60 mètres que cela représente. Je vous promets que si un véhicule est arrêté sur la piste cyclable parce qu'il est en panne, on n'ira pas vous embêter.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci. Nous avons pris déjà un bon temps pour cette première partie. Nous avons quatre autres parties.

Monsieur METZ vient d'arriver. Il nous a fait un cahier d'acteur pour les taxis. Peut-être voulez-vous résumer votre point de vue ? Je vous demande de le faire assez rapidement, en m'en excusant.

M. SERGE METZ, SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA RÉGION PARISIENNE :

Merci. Je vais essayer d'être très bref.

Le problème de l'organisation du taxi à Paris est vraiment lié à la vitesse de circulation. Il faut bien comprendre que le taxi est un bien qui n'est pas comme les autres. Généralement, plus un bien ou un service est cher, plus il est de bonne qualité. Taxi, c'est le contraire, cela marche à l'envers de tous les autres systèmes économiques : plus une course de taxi dure longtemps, plus elle coûte chère et plus le client est mécontent, bien entendu.

Au-delà du problème de prix, c'est un vrai problème d'existence ou d'asphyxie du système de taxi, parce que si l'on descend au-dessous d'un certain seuil de fluidité, il n'y a plus de demande pour l'offre, et d'offre pour la demande.

Les taxis étant englués dans la circulation, le nombre de taxis disponibles diminue. On dit toujours que l'on a du mal à trouver un taxi. Mais bien évidemment, si un taxi ne peut faire qu'une course par demi-heure ou par heure, l'offre de taxis sera beaucoup plus faible que s'il fait une course par quart d'heure. Donc, on en arrive à un système dans lequel la course est tellement chère qu'il n'y a plus de clients, et l'offre est inexistante.

Je me réjouis que l'on améliore les transports en commun, cela diminue aussi la place de la voiture individuelle, et l'on occupe mieux l'espace urbain. Mais il ne faut pas oublier que le taxi est également un transport public, même s'il n'y a qu'une personne dans la voiture

(parfois deux ou trois). Le même véhicule va, dans la journée, transporter plusieurs personnes. Donc on occupe mieux l'espace urbain que la voiture particulière qui, toute la journée, consomme, même quand personne n'est à bord, par le stationnement par exemple.

Donc, à chaque fois qu'une nouvelle infrastructure est réalisée, il faut penser aux répercussions sur le système de taxi. Là, c'est assez dramatique, concernant les boulevards des Maréchaux, puisque non seulement il y aura une voie de circulation en moins, mais c'est justement la voie réservée aux autobus et aux taxis. Les transports en commun vont s'y retrouver, puisque les usagers du bus vont se retrouver dans le tramway ; mais la fluidité du taxi va en prendre un coup, et les conséquences sont extrêmement fortes pour toute cette activité.

La suggestion que nous avons faite dans le cahier d'acteur, qui est peut-être techniquement très difficile à réaliser, est que les taxis puissent utiliser, au moins sur certains tronçons, sur les voies du tramway, comme cela se fait dans certaines grandes villes étrangères. Une autre possibilité serait de créer des couloirs alternatifs pour que les déplacements périphériques à l'intérieur de Paris puissent continuer de s'effectuer avec la fluidité nécessaire.

Nous demandons un groupe de travail qui puisse se réunir et examiner sérieusement ces questions, pour que l'on ne se dise pas dans 5 ans que l'on ne comprend pas pourquoi, finalement, le système de taxi a été asphyxié, par toutes les infrastructures réalisées sans tenir compte de cette question cruciale. Merci.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci beaucoup. Une question dans la salle ? Non.

Merci beaucoup à M. TOULOUSE, M. GUGGENHEIM, M. HOLOT et M. METZ d'avoir été brefs, et tous très concrets et très intéressants.

Le deuxième point : le tramway et la vie économique. Je demande à M. SOLIGNAC de prendre place. La CCI de Paris a fait un cahier d'acteur. Pouvez-vous nous dire en 2 ou 3 minutes l'essentiel de votre message ?

LE TRAMWAY ET LA VIE ÉCONOMIQUE

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (CCIP) : M. PHILIPPE SOLIGNAC

M. PHILIPPE SOLIGNAC, VICE-PRÉSIDENT DE LA CCI DE PARIS :

Merci, Monsieur le Président.

Conformément à sa mission de représentation des entreprises et des commerçants, la CCIP est toujours attentive à l'ensemble des facteurs qui contribuent au développement de la vie économique, et du territoire francilien.

A cet égard, l'extension du T3 facilitera les déplacements en transports en commun, et l'accessibilité de nombreux pôles économiques et commerciaux de la zone de développement, tout en sachant que d'autres projets, comme Orbital projet de métro en rocade en proche banlieue, doivent également répondre au besoin de renforcer les transports en commun.

Toutefois, l'extension du T3 doit prendre en compte les contraintes économiques auxquelles sont soumises les entreprises, ainsi que celles se rapportant à leur fonctionnement au quotidien, et ce aussi bien dans le cadre de la réflexion générale que sur le choix du tracé, comme lors du chantier lui-même.

Le cahier d'acteur rédigé par la CCIP insiste sur plusieurs points.

Sur le plan du financement, il nous semble indispensable que soient mieux précisés les coûts de l'infrastructure en termes d'investissement et de fonctionnement, et de pouvoir disposer d'éléments plus précis sur la rentabilité et le bilan économique et financier des différentes options, pour arrêter le choix final du tracé.

Concernant la prise en compte des problèmes de la circulation automobile, se pose le problème des pénétrantes dans Paris. Il faut limiter au maximum les effets de coupure qui seront créés aux entrées de la capitale, en raison de la priorité aux feux donnée par les rames de tramway à chaque carrefour (je crois que c'est toutes les 4 minutes), aux heures de pointe. Si l'on imagine que ce serait dans chaque sens, la circulation entrée et sortie de Paris serait interrompue toutes les 2 minutes. Ces effets sont susceptibles d'entraîner une réduction notable du temps de passage autorisé pour la circulation Paris-Banlieue, de l'ordre de 20 %. Il importe de connaître quelles mesures seront prises pour compenser cette diminution.

Du fait de la réduction de capacité sur les boulevards des Maréchaux, le report de trafic sur le périphérique et les voies du réseau secondaire en proche couronne risque d'être important. Cela pourrait accroître la congestion automobile ; la disparition des voies de circulation sur les boulevards des Maréchaux créera nécessairement des points de tension sur ces axes. Il nous paraît nécessaire d'étudier les moyens d'y remédier et d'approfondir les études d'impacts sur la circulation automobile.

Concernant les contraintes de stationnement et de livraison, leur bonne gestion constitue une des conditions essentielles résultant du projet, afin de permettre un bon fonctionnement des commerces et entreprises situés à proximité des Maréchaux. La CCIP a déjà souligné le fait que la politique visant à la réduction de l'usage de l'automobile dans la capitale influence fortement les conditions d'acheminement et de livraison des entreprises parisiennes.

Sur l'accompagnement des entreprises : deux périodes, avant et après les travaux. Les commerces et les activités de proximité situés dans le corridor du tramway ont besoin d'une information, précise et continue, sur les évolutions du projet d'extension et son calendrier. La CCIP souligne la nécessité d'une concertation permanente avec les représentants locaux et les acteurs économiques que sont notamment les Associations de commerçants. Il est en particulier nécessaire de prendre en compte en amont la problématique du déplacement des marchés.

Enfin, les dirigeants d'entreprises devront être sensibilisés à l'impact des futurs travaux sur leur propre activité, et nous les engageons fortement à développer une comptabilité adaptée qui leur permettra de mieux mesurer le manque à gagner qu'ils peuvent enregistrer du fait

des travaux, comme on peut le voir sur les Maréchaux Sud, avec la mise en place par la Ville de Paris (sur proposition de la CCIP) d'une Commission de règlement amiable.

Pendant les travaux, la réflexion doit être menée sur la mise en place d'un dispositif de livraison adapté à la période des travaux. Les résultats de l'enquête CCIP Délégation de Paris de novembre 2005 sur l'évolution du Chiffre d'Affaires dans le cadre des travaux du tramway des Maréchaux Sud met en évidence l'impact négatif du chantier du tramway sur l'activité économique. Les commerces du panel enquêté ont reconnu une baisse de 14 % de la moyenne de leur chiffre d'affaires. Il est donc justifié de mettre en œuvre un dispositif d'indemnisation approprié, comme dans le cadre des travaux des Maréchaux Sud. Ce dispositif doit dès le départ adopter une approche très souple concernant l'application des critères ouvrant droit à indemnisation.

Enfin, le dernier point (et j'en aurai terminé, pour être rapide et respecter votre volonté) : il nous semble nécessaire de réfléchir à un dispositif particulier prenant en compte les difficultés auxquelles devront faire face les commerces non sédentaires, eu égard au nombre de marchés présents sur les tracés envisagés. Nous en avons dénombré 6 à l'Est et 2 à l'Ouest, dans une zone de 150 mètres autour du tramway.

Voilà, Monsieur le Président, j'espère avoir résumé très synthétiquement le cahier d'acteur que nous avons présenté.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci, c'était très complet.

Le Maître d'Ouvrage veut-il réagir, en particulier sur le problème des marchés ou des livraisons ? Rappelez peut-être que vous êtes d'accord, ou non, pour maintenir un système d'indemnisation à l'amiable.

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

Je pense qu'en île-de-France, le STIF insiste, pour tous les projets de tramways, pour que soit mis en place un dispositif d'indemnisation un peu rapide puisque, souvent, un problème de délai est en jeu. Cela a été mis en place pour les travaux des Maréchaux Sud, et le même type de dispositif, éventuellement en tenant compte du retour d'expérience et des améliorations qui peuvent être apportées, a vocation à être appliqué sur l'extension du T3.

Je voulais juste insister sur le fait qu'en ce qui concerne le coût de l'infrastructure, je crois que le STIF y sera très attentif, comme sur les coûts d'exploitation d'ailleurs, et sur le fait que le but du tramway n'est pas de réduire la circulation automobile. C'est une manière d'offrir une perspective de croissance économique à l'agglomération puisque, quand un bus permet de déplacer 1 000 personnes par heure sur un boulevard où les voitures peuvent déplacer 1 500 personnes par heure, au total vous pouvez déplacer 2 500 personnes ; quand vous avez un boulevard qui, certes, n'en déplace plus que 1 000 à la place des 1 500 en voiture, et 4 000 en tramway, vous faites 5 000. Donc vous offrez une vraie possibilité de croissance à l'agglomération. En termes de déplacements, là où personne ne voit aujourd'hui une solution pour rajouter des voitures, dans un système parfaitement saturé, l'on est arrivé au bout de ce que l'on sait faire pour la croissance économique des déplacements par la voiture.

Le tramway est une manière d'offrir de la croissance économique pour les activités, par des déplacements qui ont besoin de se faire en commun, en plus grande proportion, mais

permettent des augmentations très significatives : près de 30 % si l'on prend le corridor « périphérique + Maréchaux », corridor majeur de l'agglomération.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

M. BONNEFOY, un mot ?

M. OLIVIER BONNEFOY, VILLE DE PARIS :

Oui. Quelques éléments sur les aides aux commerçants. Sur les Maréchaux Sud, on a effectivement mis en place un système de règlement amiable qui sera renouvelé pour l'extension. Par ailleurs, on réfléchit (on associera bien entendu les acteurs représentant les commerçants et l'activité à cette réflexion) à des systèmes qui pourraient permettre une amélioration des livraisons. Nous avons été, à l'époque, avec la CCIP, à Bordeaux pour voir le système qu'ils avaient mis en place : le Système Help, avec de l'aide à la livraison d'un point de vue ponctuel. Je pense qu'il faut avoir une réflexion, pour encore améliorer le système.

En revanche, la question de la souplesse (le Président COURTIN de la Commission Règlement Amiable n'est pas présent ce soir) est une question de jurisprudence. Suite à ce qu'a expliqué le Président COURTIN, j'ai compris que si l'on va au-delà du droit dit par le tribunal administratif, on se retrouve dans l'illégalité et les indemnités préconisées seront remises en cause. Je pense qu'il essaie d'aller au maximum de ce qu'autorise le droit, et on peut difficilement aller au-delà ; et que l'on ne pourra pas aller au-delà lorsqu'il s'agit d'indemniser les commerçants.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci.

Nous avons beaucoup de chapitres et je vais remercier Monsieur SOLIGNAC.

M. PHILIPPE SOLIGNAC, VICE-PRÉSIDENT DE LA CCI DE PARIS :

Juste deux mots, si vous le permettez.

Il est vrai que nous croyons tous que l'installation du tramway sur les Maréchaux va valoriser cette voie. En revanche, les commerces ou les petites entreprises qui y sont installés sont de toutes petites unités. Il y a un mauvais moment à passer, et la Commission de Règlement Amiable, c'est pour pouvoir éviter que l'entreprise qui a 2 ou 3 salariés ne soit obligée d'en licencier un. Le temps est un facteur important, dans ces règlements.

Le dernier point, concernant les pénétrantes dans Paris, c'était pour souligner que la plupart des livraisons qui alimentent tous les magasins de la capitale, ou encore toutes les activités de maintenance : ascenseurs, plomberie... Toutes ces entreprises sont situées en périphérie. Il faut bien qu'elles rentrent dans Paris, en passant par les Portes de Paris.

Merci de votre attention.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Nous appelons maintenant les représentants des usagers des transports.

M. Thierry SANIEZ pour la CLCV : Consommation, Logement et Cadre de Vie ; et M. Jean MACHERAS pour l'Association des Usagers de Transports. Je les invite à prendre la parole. M. SANIEZ, en premier, puisqu'il est le premier sur la liste.

LES USAGERS DES TRANSPORTS

4. CONSOMMATION, LOGEMENT ET CADRE DE VIE (CLCV) : M. THIERRY SANIEZ
5. ASSOCIATION DES USAGERS DE TRANSPORTS : M. JEAN MACHERAS

M. THIERRY SANIEZ, CONSOMMATION, LOGEMENT ET CADRE DE VIE (CLCV) :

Merci, Monsieur le Président. L'Association Consommation, Logement et Cadre de Vie a fait, effectivement, une contribution pour la réflexion concernant l'extension du tramway.

Il nous semble que cette extension qui, par la symbolique, représente le tramway à Paris, est une occasion pour l'Association de Consommateurs que nous représentons de poser la question plus globalement du transport au niveau de l'agglomération. Il est évident que le tramway n'a de sens que si l'on aborde le transport au niveau de l'agglomération et s'il est perçu, analysé, en parallèle avec d'autres documents, d'autres secteurs, comme celui de l'habitat, à travers des documents de l'urbanisme (les plans locaux d'habitat).

Je rappellerai que le transport est devenu le deuxième poste de dépense des ménages, après le logement. En moyenne, le transport occupe plus de 2 heures par jour les Franciliens. C'est un temps contraint. D'abord, on doit avoir une approche globale au niveau de l'agglomération, concernant le transport.

Il nous semble que l'extension du tramway sur la partie Nord est une occasion aussi de réhabiliter la partie des Maréchaux (cela a été abordé, je n'y reviendrai pas).

Les Maréchaux sont souvent vécus comme une frontière entre Paris Ville et le reste de l'agglomération. Force est de constater qu'une grande partie des Maréchaux peut être largement améliorée, au niveau du cadre de vie.

Il nous semble aussi que la circulation automobile doit être appréhendée à travers le dossier « tramway », et que l'on doit se poser la question de la création de nouveaux parkings, avec la possibilité pour les voyageurs du tramway de garer leur automobile ; et imaginer des modes de paiement couplés entre l'utilisation du tramway et la possibilité de garer sa voiture.

D'autre part, il nous semble intéressant de capitaliser les acquis de la partie Sud. Personnellement, je le vis à travers des membres de ma famille domiciliés Porte de la Plaine. Il est évident que les gens ont vécu des moments difficiles, notamment les personnes âgées. Il nous semble intéressant de pouvoir, à travers le débat public, voir quels ont été les obstacles, pour essayer de les surmonter lors de la deuxième partie.

Concernant plus précisément le mode de transport, le tramway se veut économique, écologique, propre ; un moyen qui doit être plus sûr aussi. Il est évident que la partie autoroutière des Maréchaux est souvent la cause d'accidents plus fréquents qu'ailleurs.

Egalement, le tramway devra s'attacher en priorité à améliorer la qualité du transport, notamment à travers le confort, la ponctualité et la fréquence. Je reviens particulièrement sur ces deux derniers critères. La CLCV est présente sur l'ensemble du territoire, notamment des villes comme Nantes et Bordeaux. Les Associations locales nous ont fait remonter l'information suivante : la ponctualité et la fréquence sont particulièrement importantes, ainsi que l'emplacement des stations. C'est d'autant plus important pour la partie Maréchaux et le tramway à Paris. Pour accéder aux arrêts du tramway, il faut avoir une analyse claire des possibilités de rejoindre ces arrêts, et notamment rejoindre le lieu de travail à partir de ces arrêts. Souvent, traverser des Portes parisiennes n'est pas très aisé. Donc, que ce soit au niveau du piéton ou au niveau des connexions avec d'autres modes de transport, cela doit être particulièrement étudié.

Pour finir, l'extension sur la partie Ouest ; parce qu'il était prévu, alors qu'on attendait les J.O., d'étendre le tramway sur la partie Ouest. Il nous semble que la Porte d'Auteuil, avec ce qu'elle recouvre en termes de lieux de loisirs, de sport, avec le Bois de Boulogne, le tennis, le football... Il y a là pour les usagers un intérêt réel à desservir au moins la Porte d'Auteuil, dans un délai relativement proche.

Je finirai juste par quelques questions au Maître d'Ouvrage. Aujourd'hui, on travaille sur un sujet dont la réalité concrète sera dans 6 ans. On souhaiterait savoir ce qui est prévu pour accompagner la réflexion durant toute la période, parce qu'il est évident que dans 6 ans les choses auront changé, avec l'évolution technique, scientifique, etc. Donc il est difficile d'appréhender un projet qui aura une réalité dans 6 ans.

D'autre part, une question concernant la régulation automobile. Cela a été abordé avant mon intervention, mais il est très difficile de couper les Maréchaux (notamment la Porte de Versailles et la Porte de la Plaine). Comment les automobilistes pourront-ils traverser la travée du tramway sans trop de problèmes ?

Ma dernière question au Maître d'Ouvrage : est-il prévu de coupler la possibilité d'acheter un titre de transport et celle de garer son véhicule ?

Je vous remercie.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Monsieur MACHERAS, si vous voulez bien prendre la suite.

M. JEAN MACHERAS, ASSOCIATION DES USAGERS DE TRANSPORTS :

Tout d'abord, je voudrais signaler que nous avons déjà fait notre cahier d'acteur il y a plus de 10 ans, sur le tramway. Ce n'est pas un vrai cahier d'acteur, c'est une brochure, dont le titre est « Demain le tramway en île-de-France ». Il y a 10 ans, on avait pris acte... On n'a pas inventé le tramway puisqu'il existait déjà à cette époque, en île-de-France : le tramway T1, le premier qui a existé. On a pris acte de son fonctionnement, de la très grande satisfaction des utilisateurs, des habitants de Seine-Saint-Denis en particulier. Dans cette brochure, nous préconisons l'extension du tramway dans toute l'agglomération centrale. Dans les cartes que nous dessinions, figuraient les boulevards des Maréchaux.

Nous serons en partie satisfaits à la fin de cette année, avec le T3 au Sud. Nous le serons, je l'espère, dans 6-7 ans, avec l'extension Porte de la Chapelle et Porte d'Auteuil. Mais nous ne nous arrêterons pas là. Monsieur Stéphane LECLER, notez à l'avance que vous vous mettiez « en ligne » avec notre tracé, que vous terminiez ce tramway tout le long des

boulevards des Maréchaux. Mais on ne s'arrêtera pas là non plus. Après, on va vous demander de faire le tramway inter-gares, et puis aussi sur les quais hauts de la Seine, les quais bas étant réservés aux piétons et aux cyclistes.

Pour le moment, on ne va pas aller plus loin. Ce n'est pas pour faire des effets de manche que je dis cela, c'est simplement pour dire que le tramway, pour nous, est un outil fondamental dans l'action de reconquête de la rue, dans l'action de décolonisation de cette capitale encore colonisée par la voiture. Ce n'est pas un discours « anti-bagnole », je dis qu'il faut garder la voiture d'un point de vue utilitaire, mais le tramway et les transports en commun en général doivent permettre un report de la voiture sur les transports publics. Un outil fondamental dans la reconquête de la rue, nous ne sommes pas les seuls à l'avoir dit, puisque plus de 300 villes dans le monde, dont la moitié en Europe, ont ou vont avoir le tramway, dont près d'une vingtaine de villes en France. Les élus ne sont pas idiots, s'ils veulent le tramway c'est parce que c'est un outil extrêmement intéressant.

Les boulevards des Maréchaux sont une bonne solution ; mais nous sommes d'accord pour rechercher des variantes, du côté de Pantin par exemple. C'est une variante intéressante. Mais en gros, le tracé boulevards des Maréchaux me paraît intéressant pour deux raisons essentielles. Ce n'est pas un tramway égoïste parisien, il s'adresse aussi aux habitants des banlieues proches (contrairement à ce que l'on a dit, ce n'est pas une frontière ; il va casser la frontière en la reportant plus à l'intérieur et il sera plus un lien qu'une frontière). La deuxième raison est l'excellent maillage qu'apportera ce tramway dans le réseau des transports en commun, puisqu'il sera en relation avec la quasi totalité des lignes de métro et RER, une bonne partie des bus de Paris, et le réseau des bus banlieue arrivant à Paris.

On se pose quelques interrogations, un peu les mêmes que Monsieur HOLOT, en ce qui concerne la diminution des arrêts. On a beaucoup regretté, en particulier pour la partie Sud, que l'on supprime l'arrêt de la Plaine, juste après la Porte de Versailles. On risque de commettre des erreurs en jouant trop sur la vitesse par rapport à la desserte. Il faut réfléchir à ce problème.

Autres interrogations : le tracé va peut-être être trop long, donc il serait intéressant de le scinder en deux tracés. On a fait une hypothèse, pour faire réfléchir. On pourrait très bien utiliser la Place de la Nation qui est un pôle de transport en commun, pour faire la jonction entre deux exploitations. C'est une idée comme une autre.

Je rejoins tout à fait ce que disait Monsieur le représentant des taxis tout à l'heure. Des gens sont un petit peu handicapés dans cette opération. Il y a quelques lignes d'autobus qui utilisaient le site propre du PC, qui n'auront plus de site propre ; et il y a les taxis. Il faut absolument compenser le handicap que l'on va créer pour ces taxis par quelque chose d'autre. Par exemple, dans la partie Sud, la Ville de Paris nous a dit « on va étudier le trajet du bus 62 et lui donner une plus grande priorité ; les taxis en profiteront aussi ». Il faudrait chercher quelque chose d'analogue à l'Est et au Nord. On pourrait aussi, peut-être (cela va choquer certains) penser à utiliser une des voies du périphérique pour la circulation prioritaire, par seulement les taxis, mais aussi les ambulances, les pompiers, etc. Je pense que les choses évoluent dans les mentalités.

Dernière interrogation : l'intérêt du gazon. Cela rejoint aussi ce que disait le conducteur de taxi, parce qu'ils ne peuvent pas aller sur le gazon. Le gazon, c'est bien, et pas bien aussi ; il a tendance à augmenter l'effet de coupure qu'apportent les poteaux et la caténaire. Le gazon est-il vraiment écologique ? Quand je le vois dans le 15^{ème}, déjà recouvert de papiers, de boîtes de conserve, etc. Est-ce vraiment utile de faire du pseudo écologisme là-dessus ? Une ville est essentiellement minérale, et puis il faut faire de grands espaces verts, pas des

petits comme cela. Ne pas mettre de gazon permet à une certaine circulation prioritaire (les taxis je ne sais pas, mais au moins les ambulances) de passer.

Evidemment, le T3 n'est pas seul au monde. A l'Est et au Nord, il faut faire d'autres choses, qu'il ne faut pas oublier. Il ne faut pas s'arrêter à faire un tramway. Il y a le prolongement des métros 9 et 11, dont on discute depuis très longtemps et qui ne sont toujours pas programmés. Il y a le grand tram qui est bloqué à Noisy-le-Sec, et évidemment la Petite Ceinture dont on va beaucoup parler tout à l'heure. Nous sommes pour la réutilisation de cette Petite Ceinture, parce que c'est scandaleux de voir qu'une infrastructure est là, disponible, et qu'on ne l'utilise pas. Nous ne faisons pas de guerre de religions, Maréchaux contre Petite Ceinture. Ce sont deux choses extrêmement différentes, rendant des services de natures différentes. La Petite Ceinture est un métro, cela irait plus vite, mais ne peut avoir les qualités d'accessibilité et de facilitation des correspondances avec le réseau de bus que peut avoir le tramway. Donc il ne faut pas les opposer, mais faire l'un et l'autre, en complémentarité.

Nous sommes une Association d'usagers. Notre attitude permanente est de dire : nous soutenons le projet intelligent, bien dans sa peau, c'est le tramway des Maréchaux ; mais également l'idée intelligente, malheureusement mal dans sa peau, c'est la Petite Ceinture. Il faut absolument la réutiliser un jour, et nous préconisons de ne pas faire encore une énième étude de la RAPT/SNCF, cela ne sert à rien, ils sont trop sujets aux pressions locales. Que l'on fasse venir des experts internationaux pour examiner ce que l'on peut faire sur cette Petite Ceinture, selon les tronçons, tant du point de vue des voyageurs que des marchandises.

J'en ai terminé.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci. Le Maître d'Ouvrage veut-il répondre sur 2 ou 3 points ?

M. LAURENT FOURTUNE, DIRECTEUR PROJETS D'INVESTISSEMENTS, STIF :

Juste un mot sur la tarification intermodale, qui permet de stationner sa voiture et utiliser les transports en commun. C'est une revendication très légitime des usagers, sur laquelle des études sont en cours, qui est quand même moins directement applicable au tramway.

D'abord, il n'y aura pas de parc de rabattement sur le tramway lui-même et on s'attend assez peu à avoir, en île-de-France, pour le tramway qui est un système de transport d'ordre 2 par rapport au RER, des gens qui viennent se rabattre en voiture pour prendre le tramway.

C'est un vrai sujet, par contre, sur le réseau RER en île-de-France ; et qui, vous l'avez souligné, doit être pris en compte.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci. Monsieur M. BALENSI, un mot ?

M. JEAN-PAUL BALENSI, EXPERT FERROVIAIRE :

Je voulais revenir sur deux sujets, qui sont un peu liés d'ailleurs : la ponctualité, et la longueur de la ligne.

La ponctualité, que vous avez citée, et qui est essentielle pour ce genre de système, en effet, de même que la fréquence, est généralement donnée par le fait que justement c'est un transport en commun en site propre. C'est essentiel. Je crois que l'on ne fera pas de ponctualité si on ne réserve pas cette emprise. Je sais bien que l'on prend l'emprise, elle n'est utilisée que par les tramways, elle est demandée par d'autres modes de transport mais c'est une difficulté, et la ponctualité du système est donnée justement par l'exclusivité. Toutes les exploitations que l'on a le montrent.

Sur la longueur de la ligne, il est clair qu'il y a des limites. L'exploitation fait que l'on a des aléas de fait, et que quand une ligne est trop longue on les amplifie, tous les exploitants le pratiquent. Il n'y a pas de science exacte en la matière ; peut-être une vingtaine de kilomètres. Certainement, il faut rechercher comme l'a fait la RATP avec le bus PC des chevauchements qui permettent de ne pas laisser des déplacements inter-quartiers nécessitant une rupture de charge. Là, on perdrait de l'intérêt. Mais il faut certainement approfondir cette question de la limitation de la longueur de la ligne, surtout si le tramway a vocation à l'étendre progressivement.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci. Une question m'a paru intéressante, c'était la solution d'un couplage entre le ticket de parking et le ticket de transport. Est-ce une idée étudiée quelque part ?

M. LAURENT FORTUNE, DIRECTEUR PROJETS D'INVESTISSEMENTS, STIF :

C'était bien la tarification intermodale que j'évoquais : quand on va dans un parking, près d'une gare, pouvoir avoir avec le ticket de transport la possibilité de se garer ; ce qui n'existe pas en île-de-France, existe en province.

C'est une question légitime, mais qui me paraît plus applicable au RER qu'au tramway. C'est ce que je souhaitais souligner.

M. FRANÇOIS LAISNEY, EXPERT :

Je veux bien dire un mot sur les parkings relais, puisque c'est actuellement une des contradictions du Plan de Paris. On réfléchit uniquement pour Paris même, alors que l'on devrait réfléchir au niveau de l'agglomération. Cette contradiction est soulevée par la Direction de la Voirie, par la Ville de Paris.

Evidemment, le problème que j'ai toujours vu en province avec les tramways est que la question du parking relais est essentielle. Paris renvoie quelque part la question en disant « avec le STIF, on va organiser un système de parking ». Mais actuellement, ce sont plutôt des parkings privés gérés par Vinci, autour des gares. Ils sont trop chers, les usagers ne les prennent pas. Je n'ai pas très bien compris pourquoi la Ville de Paris ne veut pas prendre sur le boulevard périphérique une partie de la notion de parking relais. Je n'ai pas eu connaissance de projets de rénovations de parkings relais.

Malgré tout, quand les gens arrivent, il y a 4 grandes arrivées d'autoroutes ; quand les étrangers et les provinciaux arrivent dans Paris, il n'y a aucune indication quelques kilomètres avant Paris, ou même lorsqu'on arrive sur le périphérique, qui dit « parking relais ». C'est très souvent réclamé dans la presse. Et il n'y a pas de réponse véritable vis-à-vis de ce problème. Je me dis aussi que la Ville de Paris devrait donner un peu l'exemple du parking relais en en ayant quelques-uns, liés au tramway.

La question des déchetteries : il n'y a pas d'usines d'incinérations dans Paris ; par contre, les déchetteries, Paris a dit « on en prendra sur notre territoire ». Je trouve que ce serait pas mal qu'il y ait quelques parkings relais liés au tramway, sur le territoire parisien, en disant que l'on reporte la question au niveau régional : on est partenaires, mais on prend aussi une partie du lot, en disant que le parking relais n'est pas lié aux gares. Il y a des gens qui arrivent aussi en voiture, par l'autoroute. C'est un vaste problème, que je ne vois jamais soulevé dans les documents techniques.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Monsieur LAISNEY, c'est une question que la CPDP avait posée dès le départ, car cela nous paraît être une question importante, et je trouve intéressant qu'elle soit soulevée aujourd'hui.

M. STÉPHANE LECLER, CONSEILLER TECHNIQUE AU CABINET DE L'ADJOINT AU MAIRE CHARGÉ DE LA VOIRIE ET DU DÉPLACEMENT, **DENIS BAUPIN** :

Deux mots en réponse sur le Plan de Déplacement de Paris, qui est effectivement un instrument juridique dont dispose la ville pour planifier l'avenir des déplacements sur son territoire. Nous sommes les premiers à regretter que le périmètre de ce plan soit limité aux frontières administratives de Paris, et c'est un instrument fixé par la loi, donc nous sommes obligés d'appliquer ce plan.

Ceci étant, la loi prévoit également que ce plan décline, au niveau du territoire parisien, les orientations définies dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain de la région, qui a été approuvé en 2000. La Ville de Paris n'a pas une politique de déplacement différente de ce qui se fait au niveau de la région ; elle applique simplement les objectifs du Plan de Déplacement Régional, qui visent une diminution de la circulation automobile à hauteur de 5 %, à l'horizon de l'échéance de ce plan, et concrétise par des actions de proximité cet objectif. Donc il n'y a pas du tout de contradiction entre ce que fait la Ville de Paris et la politique de l'ensemble des autres collectivités.

Sur les parcs relais, je vais corriger un peu ce que vous avez dit. Nous avons, dans le cadre du tramway des Maréchaux Sud, rénové un certain nombre de parcs de stationnement situés au niveau de certaines Portes, par exemple la Porte d'Orléans ou la Porte de Versailles. Ces parcs de stationnement fonctionnaient relativement mal. Il y a un certain nombre de grands parkings, tout autour de Paris, qui ont été réalisés dans les années 1970-1980, à proximité de terminus de lignes de métro. Le plus grand est Porte de Bagnolet (vous le connaissez peut-être), il comporte plus de 2 500 places de stationnement, au niveau du terminus de la ligne 3 du métro. Eh bien il est vide !

Quand les personnes qui viennent de banlieue arrivent Porte de Bagnolet, elles ont parcouru l'essentiel des difficultés. Pourquoi s'arrêter Porte de Bagnolet alors que le plus dur a été fait et que l'on roule souvent beaucoup mieux après avoir passé le périphérique ? Il y a des choses à faire en matière d'information, de tarification intégrée en matière de qualité de ces parcs. De très nombreux parcs sont anciens, parfois malpropres, mal indiqués, insécurisés. Il y a des progrès à faire. C'est ce que nous avons fait Porte d'Orléans, et l'on constate que des clientèles sont intéressées. Mais à nouveau, comme pourra peut-être le repréciser Laurent FOURTUNE, la politique de rabattement vers les transports collectifs qui existe en province a vraiment un sens en île-de-France, beaucoup plus loin, en dehors de la zone dense. Quand on est déjà au cœur de l'agglomération, on va au terme de son déplacement ; on ne laisse pas sa voiture à 3 stations de métro de son travail. Personne ne le ferait.

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

Je peux rajouter un mot, pour Monsieur LAISNEY. Il faut préciser que la différence entre le tramway des Maréchaux et le tramway de province, c'est que le tramway des Maréchaux est un tramway de centre d'agglomération. On le voit en périphérie, parce qu'on regarde la carte et on le voit au bord de Paris. Mais il est au cœur de l'agglomération.

M. LAURENT FOURTUNE, DIRECTEUR PROJETS D'INVESTISSEMENTS, STIF :

A l'échelle de Rouen, c'est un bus qui fait le tour de la cathédrale, excusez-moi.

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

La cathédrale, un peu plus... Donc, si l'on compare aux villes de province, les parcs de rabattement... Je ne dis pas qu'il n'y a pas une politique et une amélioration à faire. Il y a plein de choses à faire et c'est une politique qui a été un peu délaissée. Mais les plus efficaces ne seraient pas sur le parcours du tramway, mais sur celui des lignes qui arrivent de la bordure de l'agglomération. Où est la bordure de l'agglomération ? Est-elle à Villejuif, où l'on a déjà un parking de rabattement, ou plus loin ? Je ne saurais vous le dire.

M. LAURENT FOURTUNE, DIRECTEUR PROJETS D'INVESTISSEMENTS, STIF :

Je voudrais insister sur le fait que cette démarche de parking de rabattement à grande échelle sur l'île-de-France existe, et qu'elle est très certainement perfectible. La question de la tarification de l'intermodalité a été soulevée, c'est une bonne question sur laquelle un travail est en cours. Le bon endroit pour faire de la signalisation est quand on arrive, sur l'autoroute, au premier bouchon. Là, vous avez le bon signal. C'est le moment de descendre de votre voiture.

Il y a un endroit où cela n'a été pas trop mal fait, à Massy, quand vous arrivez par l'A10 d'Orléans ou de Chartres. Vous trouvez sur la gauche une file qui roule, alors qu'à droite il y a un bouchon, qui permet de vous rendre à la gare RER de Massy et de vous rendre à Paris, dans des conditions de fluidité et d'efficacité assez grandes. Dans bien des cas, on a trouvé un obstacle à la réalisation de ce type d'aménagement dans la distance entre l'autoroute la plus proche et la gare un peu efficace de desserte, et souvent dans l'existence d'un tissu urbain dense autour de la gare. Les gares étant anciennes en île-de-France, dans des lieux centraux, on n'est pas dans la situation comme sur un tramway en province où, quand on trace la ligne, on peut l'amener au bout, dans une zone où il y a un peu de place. On le voit bien au terminus Nord à Montpellier, où l'on arrive à récupérer tout ce qui vient par le Nord ; on le voit bien à Nantes.

On ne peut pas prendre les RER et les amener à un endroit où il y a la place de faire un grand parking relais, et surtout où l'on peut dire aux gens que l'on va faire passer sous leurs fenêtres des milliers de voitures matin et soir, qui vont au parking relais. C'est en fait le vrai problème politique en île-de-France. Si je dis au Maire de Corbeilles, qui est bien placée par rapport aux bouchons de l'A6 quand on arrive de Lyon, que l'on va traverser tout le centre ville de Corbeilles avec un millier de voitures tous les matins et un millier de voitures tous les soirs, cela ne va pas bien se passer. Donc on ne peut pas flécher depuis l'autoroute, pour ces raisons, en île-de-France. C'est lié à l'histoire des réseaux, et c'est assez difficile, dans la réalité et dans le contexte de l'histoire des réseaux d'île-de-France, de faire prévaloir une solution très directement efficace.

M. FRANÇOIS LAISNEY, EXPERT :

Merci. Je ne pense pas qu'il y ait de contradictions. A Nantes, ce ne sont pas uniquement des parkings, sur la rocade. A Grenoble non plus. Ces deux villes disent qu'il faut des parkings assez proches du centre, à moyenne distance, et aux portes de l'agglomération. Je trouve que Paris devrait aussi avoir cette politique.

La réflexion sur le parking relais n'est pas vraiment menée à l'échelle de la grande agglomération parisienne. Quand vous allez à Amsterdam, vous avez un énorme Centre de Services où la voiture s'arrête, les gens trouvent des centres commerciaux. Je pense que la question du parking relais n'est pas véritablement posée à son échelle, actuellement.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Elle a bien été posée ce soir, en tout cas ! Je vais laisser la parole aux acteurs s'ils veulent terminer. Un mot, très rapide.

M. THIERRY SANIEZ, CONSOMMATION, LOGEMENT ET CADRE DE VIE (CLCV) :

Je n'ai pas cru entendre de réponse concernant une éventuelle extension qui nous semble intéressante sur la Porte d'Auteuil, lorsqu'on considère toutes les installations sportives, notamment les lieux ludiques comme le Bois de Boulogne.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

On en parlera tout à l'heure. Restez jusqu'à la fin du débat, et vous apprendrez des choses très intéressantes.

M. JEAN MACHERAS, ASSOCIATION DES USAGERS DE TRANSPORTS :

Une question à Monsieur SANCHO DE COULHAC, sur la régularité dont on parlait tout à l'heure. La commande automatique des feux par le tramway sera-t-elle effective à la fin de l'année, pour le premier tronçon ?

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

Oui, évidemment, cela fait partie du projet. C'est comme si vous me demandiez... Je crois que la semaine prochaine, les tramways vont commencer à rouler jusqu'à la Porte de Vanves, et à cette occasion, il y aura les premiers tests de priorité aux feux sur les tronçons et les carrefours qui seront franchis. Et puis progressivement, en juillet et août, les tramways iront jusqu'à la Porte d'Ivry. On fera des essais.

La Ville domine le logiciel qui pilote ces feux. Les gens qui gèrent les feux à la Ville de Paris et les gens qui pilotent le tramway seront en contact et mettront au point le système de régulation des feux. Et puis, au mois de novembre ou décembre, on passera dans les essais complets. Les rames circuleront malheureusement à vide, nous sommes obligés de le faire, toutes les 4 ou 5 minutes, comme en fonctionnement normal. Et les feux fonctionneront, et la Ville règlera son logiciel pour aboutir à cela. Entre le 10 et le 20 décembre, vous pourrez voir le tramway avec des gens dedans, et des feux qui marcheront avec les priorités, et des voitures qui passeront les feux également.

M. JEAN MACHERAS, ASSOCIATION DES USAGERS DE TRANSPORTS :

Je voudrais ajouter un mot pour dire qu'en tout état de cause, pour les feux, il y aura bien une détection des tramways du point de vue de la sécurité. Il n'y aura pas de traversée de

carrefour ou de mise en service de tramway, si le tramway pouvait passer au vert en même temps que le vert des voitures. La sécurité sera absolue, dès la mise en service. Ce sera attesté par un certain nombre d'organismes extérieurs.

Par contre, en ce qui concerne la mise en place de la priorité, le fait qu'à tout coup, quand un tramway arrivera devant ces feux il aura non pas un vert pour le tramway, mais 3 petits points mis dans le bon sens, les expériences (en île-de-France ou en province) montrent que cela ne marche pas la première semaine. On y arrivera peut-être. Je peux vous dire que l'on a beaucoup fait travailler les ingénieurs de la RATP et de la Ville de Paris pour que cela marche le plus vite possible, mais les montées en charge typiques, à Lyon, à Bordeaux, à Nantes, partout ; se font entre 6 mois, 18 mois, à peu près en une année.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci.

Une question dans la salle, avant de libérer Messieurs SANIEZ et MACHERAS.

M. VALENTIN TEXEIRA, ÉTUDIANT AU CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET MÉTIERS :

Bonsoir, je suis étudiant au Conservatoire National des Arts et Métiers, dans un cursus qui porte notamment sur la politique de la ville liée à la démocratie participative.

Je voudrais remercier les intervenants pour la qualité de leurs interventions, et notamment Monsieur le Président pour la qualité de sa présidence, si je peux me permettre.

La première intervention : en termes de parité, je constate qu'il n'y a qu'une seule femme présente, sur 18 personnes, à la Tribune. Je voudrais savoir si la dimension paritaire des interventions ou des personnes présentes a été prise en compte par la CPDP, ou si c'est un thème qui pourrait être à l'étude dans les travaux de la CNDP, puisque la CPDP est une émanation de la CNDP.

Le second point serait sur la place de l'automobile. J'ai cru entendre Monsieur le représentant du STIF dire que le but du tramway n'est pas de réduire la circulation automobile. Je voulais m'assurer que j'avais mal entendu, parce qu'il me semblait que c'était l'inverse. Je cite notamment la synthèse du dossier du débat public, où l'on peut lire que le projet contribuera notamment à un report modal significatif en faveur des transports en commun. Donc, qui dit report modal dit réduction de la place de la voiture. Je cite un autre passage : « les avantages du tramway, à savoir : vitesse de déplacement, fréquence et confort, en font une alternative attractive à l'usage de l'automobile ». Donc je voulais m'assurer que j'avais mal entendu.

Le troisième point : le gazon. J'ai cru comprendre que Monsieur le représentant de l'AUT n'est pas spécialement favorable à cette option. De la même manière, qu'il a utilisé des termes, dont je lui laisse la responsabilité « décoloniser la capitale par rapport à la voiture », le fait de mettre du gazon, ne serait-il pas déminéraliser la ville ?

M. LAURENT FORTUNE, DIRECTEUR PROJETS D'INVESTISSEMENTS, STIF :

Noémie DELOBELLE participe à un certain nombre de réunions, et c'est un homme qui représente le STIF ce soir, j'en suis désolé.

Sur la place de l'automobile et sur le report modal : c'est un nombre total de déplacements, c'est bien ce que je vous ai dit tout à l'heure. On augmente le nombre de déplacements, par les transports en commun. Donc on a bien, au total, un beaucoup plus grand nombre de déplacements et des possibilités économiques beaucoup plus importantes, qui nécessitent de prendre un peu de place aux automobiles, effectivement. Mais ce n'est pas un objectif en soi, de prendre de la place aux automobiles, pour le STIF en tout cas, dont l'objectif est d'offrir des possibilités de développement à l'agglomération par des possibilités de déplacements en transports en commun.

Donc il y a bien un report modal, mais en offrant plus de possibilités en transports en commun.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci. Très vite, Monsieur DE COULHAC.

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

Vous n'avez pas de femme à ma place, puisque vous n'avez pas de chance, vous n'avez qu'un second couteau ; Madame IDRAC n'a pas pu venir.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Là aussi, on fera mieux la prochaine fois !

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

Le plus haut niveau est une femme, chez nous. Donc nous n'avons pas trop de complexes.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Un mot avant de libérer Monsieur MACHERAS.

Je ne prends jamais position, mais quand nous sommes allés à Bordeaux, on nous a dit qu'ils avaient gazonné mais qu'ils étaient amenés à abandonner le gazon, parce que c'est une dépense considérable en eau. C'est un élément dont il faudra sans doute tenir compte.

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

Je n'ai pas la même information sur l'abandon du gazon, Monsieur le Président. Ils ont eu des difficultés de mise au point.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Ah bon ? Maintenant, ça va ?

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

L'avantage du gazon est qu'au moins, seul le tramway y passe. Par rapport à la régularité, à tous ces phénomènes, le fait qu'il n'y ait que le tramway assure cette efficacité. Vous l'avez dit, c'est un mode propre. Si l'on commence à y accepter les taxis (je comprends sur le fond), on connaît le civisme des citoyens : si le taxi passe, tout le monde passe ; les motos, les voitures, les ministres, etc. Du coup, le site propre n'est plus très propre.

Pour la priorité aux feux, nous le voyons, et c'est la grosse différence avec les sites propres que l'on a sur les autobus, il suffit de 3 ou 4 voitures devant le tramway pour qu'il ne puisse pas se mettre dans la station, franchir le feu et avoir sa priorité au feu. Le gazon est, quelque part, une garantie du site, intégralement.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Monsieur, vous aurez le dernier mot, et vous partirez après.

M. JEAN MACHERAS, ASSOCIATION DES USAGERS DE TRANSPORTS :

Merci ! Sous l'angle de la parité, je vous signale que normalement c'était la Présidente de l'AUT qui devait parler aujourd'hui, mais elle est prise par une autre réunion.

M. THIERRY SANIEZ, CONSOMMATION, LOGEMENT ET CADRE DE VIE (CLCV) :

Je n'en rajouterai pas, mais la Présidente de la CLCV est une femme, aussi.

(Rires).

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Madame MADER, qui a même présidé une CPDP !

M. JEAN MACHERAS, ASSOCIATION DES USAGERS DE TRANSPORTS :

Concernant le gazon, j'étais à Milan il y a quelques jours. Il y a énormément de tramways, il y a des axes avec séparation totale entre les parties circulation générale et tramways. Il n'y a pas d'herbe, sur ces grands axes, tout près du Duomo, et je n'ai pas constaté que des voitures passaient dans la partie réservée aux tramways.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Nous arrêtons là, car nous sommes un peu en retard. Merci.

Malheureusement, nous avons encore quatre hommes, mais tant pis. J'invite donc M. TERRIER, M. PIFAUT, M. LOURDIN et M. ZALKIND à bien vouloir venir à la Tribune, pour nous parler des propositions alternatives possibles.

S'ils veulent bien, ils prendront la parole dans cet ordre. Si leurs arguments se recoupent, ils peuvent peut-être raccourcir. Monsieur TERRIER, voulez-vous bien commencer ?

LES PROPOSITIONS ALTERNATIVES

1. ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE LA PETITE CEINTURE DE PARIS ET DE SON RÉSEAU FERRÉ (ASPCRF) : M. JEAN-EMMANUEL TERRIER
2. ROCADE DE PARIS : M. MICHEL PIFAUT
3. ASSOCIATION ORBITAL : M. DIDIER LOURDIN
4. CERCLE Ouest Parisien d'Etudes Ferroviaires (COPEF) : M. Sylvain ZALKIND

M. JEAN-EMMANUEL TERRIER, ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE LA PETITE CEINTURE DE PARIS ET DE SON RÉSEAU FERRÉ (ASPCFR) :

Absolument. Merci, Monsieur le Président. Désolé pour la parité, mais notre Association a été fondée par une femme en 1992. Je tenais à le préciser.

Tout d'abord, je vais vous présenter notre Association, en quelques mots. L'ASPCFR a été fondée en 1992 et a pour objectif de préserver et rouvrir au trafic ferroviaire cette infrastructure qui est peu ou n'est pas utilisée actuellement à Paris.

Nous avons donc proposé un cahier d'acteur, que vous avez pu avoir à l'entrée, où nous suggérons d'utiliser la Petite Ceinture sur ses tronçons Nord et Est, plutôt que le tracé actuellement retenu sur les boulevards des Maréchaux.

Le problème est que parler de la Petite Ceinture peut paraître un peu hors sujet, dans le sens où le projet qui nous est soumis : les boulevards des Maréchaux.

Le Sud de Paris voit actuellement la construction d'un tramway sur les boulevards des Maréchaux. L'objectif est de prolonger ce tramway sur les boulevards des Maréchaux. Donc pour nous, c'est un peu délicat, mais il apparaît quand même qu'il y a beaucoup d'interventions concernant cette fameuse Petite Ceinture. Que ce soit lors des réunions publiques, sur le forum des débats publics, ou même parfois dans la presse ; on en parle beaucoup. D'ailleurs, récemment, des enquêtes publiques ont parlé de la Petite Ceinture. Il y a eu le prolongement du tramway T2 à Paris. Il a été envisagé qu'il aille sur la Petite Ceinture, puis un autre itinéraire a été adopté, le long du boulevard périphérique. La Commission d'enquête avait privilégié le tramway sur la Petite Ceinture ferroviaire, et plus récemment, dans le cadre de Plan Local de l'Urbanisme, la Commission d'enquête publique a souhaité que dans le Plan Local de l'Urbanisme, la Petite Ceinture soit bien préservée en tant qu'infrastructure de transport en zone de grand service urbain.

On comprend aussi pourquoi cela suscite beaucoup d'engouement de la part des intervenants et d'un certain nombre de contributeurs, qui sont certainement dans cette salle.

Toutefois, nous ne considérons pas qu'il y a le bon et le mauvais projet. Certaines Associations vous diront que le tramway sur les Maréchaux, c'est catastrophique ; et que la Petite Ceinture, c'est génial. Nous ne sommes pas dans cette optique-là et partons du principe que, comme le disait Jean MACHERAS tout à l'heure, chaque projet a sa pertinence. Il y a une logique à chaque projet. D'ailleurs, dans le dossier du débat public qui est ici, est évoquée la complémentarité des deux sites et une allusion est faite, avec la ligne 1 du métro et le RER A. C'est assez parallèle, mais au final, vous avez une desserte assez différente. C'est pareil, le bus 38, Gare du Nord – Porte d'Orléans ; la ligne 4 du métro, Porte d'Orléans – Porte de Clignancourt ; le RER B dans Paris ; c'est parallèle, les trois lignes existent et cela ne pose aucun problème. Il y a de la place pour plusieurs lignes en parallèle.

Concernant cette complémentarité, dans le document du Dossier du débat public, page 50, est évoquée la notion du fret. Depuis quelques années émerge l'idée de remise en service de la Petite Ceinture pour du fret. Cette ligne a été créée pour cela, au 19^{ème} siècle, et l'on revient à cette logique, après disparition il y a une quinzaine d'années quand, à l'Est de Paris, vous aviez des trains de marchandises tous les jours. Donc on reviendrait à cette logique-là.

Il nous paraîtrait intéressant d'étudier plus en avant cette question de complémentarité entre le fret et le voyageur. Si l'on modernise la ligne pour du transport de fret (elle sera sûrement

électrifiée), il deviendra beaucoup plus facile de proposer du transport de voyageurs, qui pourrait être en parallèle avec le tramway, qui se fera ou pas, boulevard des Maréchaux, à l'Est. Au Sud, c'est fait ; à l'Est, ce n'est pas encore fait. Donc nous pensons qu'il faut véritablement voir cela de manière un peu globale : transport régional pour la Petite Ceinture ; transport plus local et aménagement urbain pour les boulevards des Maréchaux. Il peut y avoir une complémentarité aussi, concernant l'exploitation de la Petite Ceinture Est : fret et voyageurs, parce qu'il n'y aurait pas, je pense, 300 trains de fret par jour comme sur la Grande Ceinture. Donc une coexistence des trafics peut être envisagée.

J'en terminerai là, pour ne pas être trop long. Il nous paraît très important de ne pas mésestimer les possibilités d'optimisation de la Petite Ceinture, pour le voyageur mais aussi pour le transport de marchandises, ou inversement, pour le transport de marchandises mais aussi le transport de voyageurs. Je vous remercie.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci beaucoup. Monsieur PIFAUT veut bien prendre le relais...

M. MICHEL PIFAUT, ROCADE DE PARIS :

Vous m'aviez donné 7 minutes, alors je vais essayer de réduire à 6.

Mesdames, Messieurs, habitant la proche banlieue, voici près de 40 ans que je m'occupe de l'amélioration des déplacements en transports collectifs en rocade de Paris, comme en témoigne un article du Monde de mars 1970. Comme vient de le dire Jean-Emmanuel TERRIER, ce n'est effectivement pas nouveau. Un grand débat se produisait déjà à l'époque, sur la Petite Ceinture. Le périphérique Est venait tout juste d'être mis en service, et du jour au lendemain, les boulevards des Maréchaux se sont vidés de tout trafic de transit. Il m'est alors apparu évident, de retour d'une longue mission à l'étranger, qu'il fallait immédiatement profiter de cette situation exceptionnelle pour rehausser l'offre en transports collectifs de rocade. Le débat commençait à faire rage, autour de la remise en service de la Petite Ceinture. A l'époque, je préconisais la mise en site propre du bus PC, modeste en investissements et très facile à organiser alors, puisque les boulevards étaient vides.

Diverses interventions auprès de la RATP, donc celle d'ailleurs des « Droits du piéton » (qui sont partis) n'ont pas abouti. Les encombrements redevinrent ce qu'ils étaient avant, c'était prévisible, à partir de 1980 ; et les bus furent à nouveau englués.

Pareille erreur ne se reproduisit pas, 20 ans après, lors de la création de l'autoroute A86. En effet, au Nord, le tramway T1 ; au Sud, le bus en site propre intégral trans-Val de Marne, furent installés immédiatement sur les emprises libérées de la RN186. Il s'agissait alors de deux nouveautés en île-de-France, dont le succès fut immédiat. Pendant ce temps, toujours rien de concret à l'horizon rocade de Paris. Ce n'est qu'en 1995 que la RATP publia un excellent petit rapport comparatif, multicritères pour la desserte Sud.

L'avantage de la Petite Ceinture était très net. Je ne lirai qu'une phrase de ce rapport (vous pouvez me faire confiance, c'est dedans) : « *Le tramway sur la Petite Ceinture constitue, par ses caractéristiques : site propre intégral, une ligne performante, régulière et suffisamment attractive, une alternative à l'usage de la voiture ; ce qui est effectivement souhaité* ». On ne saurait mieux dire que ce petit rapport de la RATP. Ce site avait alors la préférence du Maire de Paris de l'époque, Jean TIBERI, qui avait trouvé à son propos la très jolie formule : « un tramway dans un jardin ». On veut garder des jardins, des espaces verts ; c'était parfait..., avant de finalement changer d'avis, pour d'obscures raisons, en faveur des Maréchaux.

Ce seul site fut immédiatement repris par la nouvelle équipe municipale de 2001, et c'est la seule qui fut présentée ensuite à l'enquête publique, au cours de laquelle 91 % des Parisiens émirent pourtant un avis favorable à la Petite Ceinture. On leur demandait un avis sur le TMS et ils ont répondu à 91 % pour la Petite Ceinture, c'est quand même curieux. Entre-temps, les bus PC furent mis en site propre, vers l'an 2000. En 1970, quand on avait posé la question, c'était trop tôt ; et je dis qu'en 2000, c'était trop tard !

Alors aujourd'hui, faut-il encore passer par une étape intermédiaire ? A savoir, le tramway municipal bas débit, tramway des Maréchaux, incapable de faire face à une augmentation significative du trafic en cas de crise de l'énergie. Des responsables reconnaissent, en privé, que dans cette hypothèse, finalement assez probable sous 10 ans, il faudrait bien un jour installer un train sur la Petite Ceinture. Cet aveu est bizarre, car l'ensemble tramway + train excèderait de loin les besoins, puisque les prévisions de trafic ne justifient même pas un métro, comme on nous l'a assez répété dans des réunions publiques précédentes.

Le dossier de Maîtrise d'Ouvrage présenté est particulièrement faible, plein de digressions ; il est très bavard sur certains sujets : on sait tout sur les bruits (il ne manque que le bruit de la mouche, d'ailleurs). Une vitesse élevée à croire sur parole, on ne nous la dit pas ; la limitation à la Porte de la Chapelle, on ne nous dit pas pourquoi ; la baïonnette à la Porte de la Villette, qui risque de conduire à un tortillard ; un taux de rentabilité inconnu, cela a été souligné par la Chambre de Commerce. Il est muet sur tout ce qui gêne. Les arrêts d'autobus supprimés : c'est 40 %. Les couloirs réservés supprimés, pour les taxis et les services collectifs, etc. L'incidence sur la circulation, les créations d'embouteillages durables. Il n'y a qu'à demander au Maire du Kremlin-Bicêtre ce qu'il pense de la circulation dans sa commune, et sur la vie économique.

En somme, c'est un projet de transport minimum, plein d'inconvénients, pour un coût maximum. J'ai relevé dans les cahiers, sur le site Internet, qu'on l'appelle « un joujou luxueux que se paye la Ville de Paris », « un tramway nommé Indésirable », « un projet sans ambition » (cela a été dit par le Maire de Charenton). Dans le 20^{ème} arrondissement, on dit que c'est d'abord un outil de requalification urbaine, avant d'être un outil de transport. C'est bizarre. Mais si l'on regarde la requalification urbaine, en fait, il n'y a que 4 ou 5 kilomètres qui sont éligibles, sur 14. Cela fait cher le kilomètre, parce que dans les Casernes Mortier, etc., je ne vois pas très bien ce qu'il y a à requalifier.

Pourquoi ne pas passer tout de suite à une solution quasi définitive, pour au moins 30 ans ? Et ce pour un prix comparable, et même très probablement inférieur à ce qui nous est proposé. Les Allemands, depuis les années 1990, ont révolutionné les transports urbains en inventant le train-tram, dont on n'a pratiquement pas encore entendu parler.

C'est naturellement cette innovation qui devrait équiper la Petite Ceinture ; système souple, évolutif, un ou deux éléments, dans le créneau suffisant des 10 000 voyageurs par heure (c'est-à-dire 2 fois plus que les 4 500 du T3), rapide, confortable (40 % de places assises, mais dans le futur T3 il n'y en a que 25 %), accessible aux vélos (les Messieurs des vélos, vous pourrez mettre votre vélo dans le tramway, et pas dans celui des Maréchaux), compatible avec du fret léger souhaité par mon voisin et surtout par la Ville de Paris. Bref, il s'agit d'une véritable ligne régionale haut débit, jusqu'à la Porte de Clichy, tout de suite et sans changement. C'est le périphérique des transports collectifs qui nous manque cruellement depuis 1970. Et l'on garderait tout naturellement, sans les opposer, comme l'a dit Jean MACHERAS, les bus PC pour les dessertes locales et certaines correspondances.

Les usagers auraient le choix. C'est fromage et dessert. Tout le monde serait gagnant : les taxis, les services d'urgence, les autobus de la RATP. On en a à peine parlé, mais j'ai

compté plus de 30 lignes d'autobus qui seraient perturbées par les futurs embouteillages, soit un dixième du réseau total de la RATP. On n'a pas entendu la RATP protester, c'est quand même curieux.

Avec le couple Petite Ceinture + bus PC, on est paré pour au moins 30 ans, avec ou sans crise profonde de l'énergie. C'est un projet moderne, modulable, résolument tourné vers l'avenir, au service des générations futures. Donc nous disons qu'avoir 30 ans de retard n'est pas une fatalité, mais persévérer serait une erreur historique gravissime.

Une petite conclusion. Comme nous ne prétendons pas, nous, avoir la science infuse, nous suggérons humblement :

un moratoire immédiat d'un an sur le TME, le temps de voir comment fonctionnera le T3 et s'il remplit ses performances ;

comme l'a souhaité notre ami Jean MACHERAS, mais tout de suite, une expertise indépendante par une ou plusieurs équipes internationales, sous l'autorité de la Région et du STIF, mais sans la Ville de Paris et sans la RATP.

Je vous remercie.

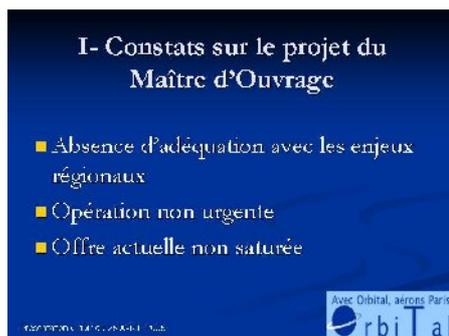
M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci bien. Monsieur LOURDIN, prenez le relais s'il vous plait.

M. DIDIER LOURDIN, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION ORBITAL :

Merci, Monsieur le Président. Mesdames, Messieurs, j'attends que l'image arrive, car nous avons fait un petit Powerpoint.

Orbital est une Association créée pour le développement et la promotion des rocade ferrées en région Ile-de-France.

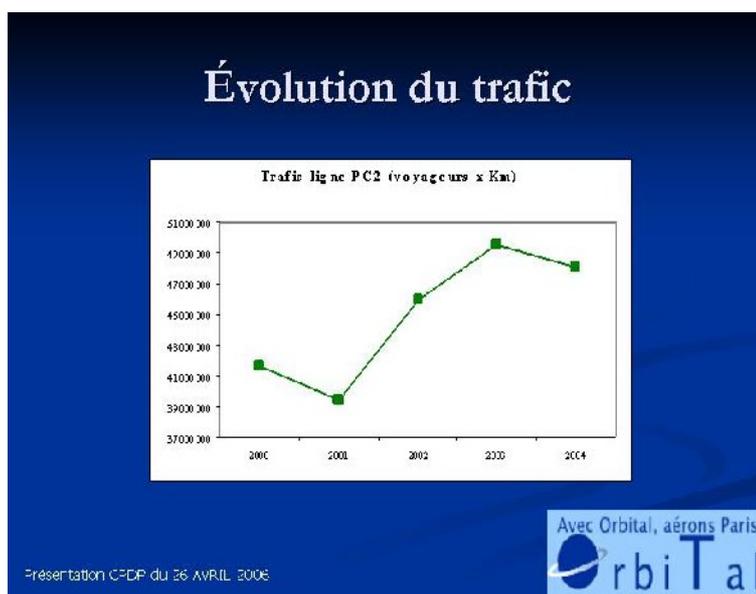


Nous avons identifié 3 constats majeurs sur le projet du Maître d'Ouvrage :

1. **L'absence d'adéquation du T3 avec les grands enjeux régionaux** aujourd'hui, qui sont premièrement de favoriser les déplacements banlieue à banlieue au sein de la première couronne qui est le site le plus peuplé d'Ile-de-France avec environ 6 millions d'habitants. C'est là où dans les 20 années à venir, l'on aura une densification bien plus importante que dans Paris. Il faut faire un effort sans précédent sur le maillage et le transport de masse de banlieue à banlieue. Deuxième observation : dans le sens Paris à banlieue. De plus en plus, les Parisiens iront

travailler dans les grands pôles d'affaires : Marne-la-Vallée, Plaine-Commune, la Défense et Massy-Palaiseau. Ceci appelle deux outils majeurs qui s'appellent : Orbital E, le projet de métro en région de la RATP ; et la Tangentielle Nord, qui utilise l'infrastructure existante de la Grande Ceinture modifiée.

2. **Une opération non urgente**, puisque le principal argument est que le T3 permet de requalifier la ville. On peut effectivement se servir de l'opération tramway pour requalifier la ville (cela a été dit par les orateurs précédents). Il faut refaire les Maréchaux. Ceci dit, on n'est pas obligé de passer par un tramway pour requalifier la ville avec bonheur. Je citerai l'opération Barbès-Rochechouart, Magenta, etc., ou l'avenue d'Italie, les Champs-Élysées, qui ont été requalifiés en leur temps sans faire appel au tramway.
3. **C'est une offre actuelle non saturée**, c'est-à-dire que l'on nous dit dans le cahier remis par le Maître d'Ouvrage qu'il faut passer tout de suite au tramway parce que le PC2 est saturé. C'est totalement faux ! Il est saturé à l'heure de pointe du matin, à 125 ou 126 %, mais cela dure quelques minutes. Et pourquoi l'est-il ? Parce que l'on n'a que 12 passages de bus à l'heure. Si l'on fait comme sur les autres lignes Mobilien (je citerai la future ligne 26) où l'on a une offre bien plus importante de passages à l'heure, sur les Maréchaux, on peut passer de 12 à 18 véhicules l'heure, ce qui fait une offre supplémentaire de 50 %. Faisons déjà passer plus de bus à l'heure, et faisons une nouvelle mesure à ce moment-là. Cette offre de bus peut s'illustrer par le schéma suivant :



Ce document qui émane de chiffres de la RATP, donc officiels, montre bien qu'à partir de 2004, l'on enregistre une certaine stagnation du trafic du bus PC2. Il y a un décalage entre l'illusion optique de la saturation que les passagers peuvent ressentir Porte de Montreuil ou de Bagnolet, etc., et la réalité des chiffres.

Nous allons aborder ce que l'on a identifié comme les enjeux majeurs. Pour nous, ces trois enjeux majeurs permettent de dire que le projet qui est illustré ici par le Maître d'Ouvrage, le projet du T3 sur les Maréchaux, est un projet décevant.



Le report modal :

Premièrement, l'on assiste à une quasi absence de report modal, de la voiture particulière aux transports en commun. Ceci marche bien en zone dense, et le tramway (je cite encore la RATP) n'est pas très attractif en zone dense. C'est le métro ou le RER qui permet le report modal en zone dense.

Le deuxième point, autour du report modal, concerne l'énergie. Aujourd'hui, le pétrole est à 72 dollars le baril. Demain, s'il y a une tension politique quelconque au Moyen-Orient, il va peut-être friser les 100 dollars et plus. Donc d'ici 6 mois à 1 an, les pouvoirs politiques seront peut-être obligés de faire un véritable plan Marshall du transport, qui appelle à des moyens de massification des transports. Et le tramway n'est absolument pas en mesure de transporter l'ensemble des voyageurs utilisant les transports en commun, mais aussi les gens qui utilisent leurs voitures. On a toujours tendance à diaboliser les gens qui utilisent leurs voitures pour aller travailler, mais il y a plein de poches autour de Paris où l'on ne peut pas accéder sans voiture. Demain, avec un pétrole extrêmement cher, il faudra donner à ces gens-là aussi le « droit au transport ». S'il n'y a pas de transports en commun de masse, ils ne pourront pas se déplacer demain.

Le troisième point, toujours dans l'absence de report modal : notre système n'a pas une vitesse commerciale élevée, il n'a pas un très bon débit, il est de relative faible capacité, notamment parce qu'il n'a pas de bons garages. Un système ferroviaire doit avoir des garages pour avoir des réserves de capacités. On a l'exemple du TMS où, dans le garage on peut garer à peine 21 rames. C'est la même chose sur le TME, on ne sait même pas où l'on mettra ces garages. On se demande s'il faudra les enterrer sous de grands stades. Je vous laisse calculer le coût.

Accessibilité réduite :

C'est le deuxième point de l'enjeu majeur. On a calculé qu'environ 30 % des arrêts de bus seraient supprimés, pour permettre à ce fameux tramway d'avoir une vitesse commerciale tendant vers les 20 km/h.

Bassin de mobilité identique à celui d'aujourd'hui :

La ligne T3 ne modifie en rien l'offre de transport. C'est effectivement un meilleur moyen de transport en termes qualitatifs, mais en aucun cas on n'accède à une nouvelle ère de desserte. Cela m'inquiète que le T3 passe du 12^{ème} au 18^{ème} arrondissement, dans des arrondissements faisant l'objet d'un traitement social de la Ville de Paris : le GPRU, avec des opérations extrêmement lourdes, notamment dans les quartiers de St Blaise, Belleville, etc. où justement on a des taux de chômage extrêmement importants, et l'on sait que pour les

combattre et favoriser la mobilité des gens pour rejoindre les entreprises, il faut des moyens de transport rapides et attractifs. Là encore, le T3 ne répond pas à ces points.



Nous souhaitons proposer quelque chose de nouveau : un projet alternatif qui s'appuie sur l'usage du réseau ferré existant de la Petite Ceinture. Pourquoi ?

1. Il y a déjà une voie ferrée.
2. Les conclusions des Commissaires Enquêteurs du Plan Local d'Urbanisme de Paris sont très favorables à la réouverture du service ferroviaire de cette ligne pour transporter les voyageurs.
3. La Région a demandé que cette ligne garde sa vocation ferroviaire de transport.
4. La Ville de Paris elle-même, et c'est assez paradoxal, souhaite dans le cadre de la politique de la logistique urbaine, favoriser l'usage (comme l'a souligné Jean-Emmanuel TERRIER) de la ligne pour du fret léger.
5. Les études officielles, depuis 5 ou 6 ans, RATP, SCNF, etc., montrent bien que la ligne a toute sa pertinence.

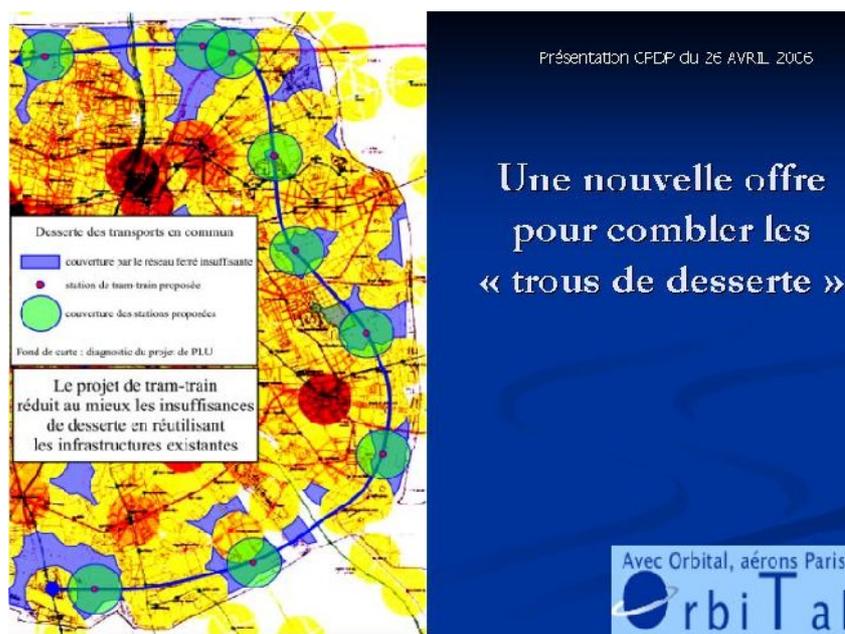
Par rapport à cela, nous avons défini 3 types de missions :

1. BNF Saint Denis, Epinay, Villetaneuse, qui est une liaison qui figure dans l'étude RATP ;
2. BNF Les Batignolles. Je souligne que c'est le site en émergence pour les 10 années à venir, avec environ 3 500 logements, donc au minimum 7 000 personnes. Là, il faut du maillage, et la Petite Ceinture passe au cœur de ce nouveau quartier. On ne

comprendrait pas pourquoi cette ligne ne serait pas insérée dans le nouveau quartier des Batignolles.

3. On a souvent entendu les Maîtres d'Ouvrage nous dire que le tramway des Maréchaux allait faire un lien avec la banlieue ; avec la Petite Ceinture on peut le faire aussi, notamment en utilisant, depuis les Batignolles : Pantin, Noisy-le-Sec, Bondy, et rejoindre le T4. Là, on observe enfin un maillage parfait entre le Nord de Paris, le nouveau quartier en émergence des Batignolles et Aulnay, Bondy.

Pour montrer une autre pertinence de la ceinture ferroviaire, observez bien cette carte de l'APUR produite au 1^{er} trimestre 2006 :



Regardez bien les poches. En bleu, c'est l'ensemble des territoires qui ne sont pas desservis par des systèmes ferroviaires, que ce soit le métro, ou le RER.

Ensuite, les cercles verts sont les stations de la Petite Ceinture. Curieusement, Orbital ne l'a pas fait exprès, mais les zones qui n'étaient pas desservies jusqu'à présent se trouvent desservies de façon extraordinaire. Quand vous rentrez chez vous, vous pouvez comparer avec le projet des Maîtres d'Ouvrage.



Pour terminer, mes conclusions sont très simples : le projet T3 doit être ajourné parce qu'il est non conforme aux intérêts de la région. La région passe avant le projet local de Paris, parce que ce projet n'assure ni sa mission économique, ni sa mission environnementale. Nous proposons que le projet alternatif soit lancé officiellement, parce qu'il est existant et il touche plus de monde et a un impact bien plus fort, en termes de zones denses.

Si le Maître d'Ouvrage, à l'issue de ce débat public, se posait enfin la question, l'on aurait un double effet : un véritable système permettant la desserte des quartiers périphériques, et un maillage très important avec la première couronne.

Je vous remercie.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci. Monsieur ZALKIND, en essayant d'être un peu rapide, si possible.

M. SYLVAIN ZALKIND, CERCLE OUEST PARISIEN D'ÉTUDES FERROVIAIRES (COPEF) :

Je vais essayer, puisque je passe le dernier, d'éviter de répéter ce qui a été dit. Quelques mots du Cercle Ouest Parisien d'Études Ferroviaires (COPEF) : fondé en 1972 par un groupe d'agents SNCF, mais ouvert à toute personne (nous avons davantage de personnes qui ne sont pas de la SNCF), s'est fixé pour mission de développer la connaissance du chemin de fer sous tous ses aspects, aussi bien en France qu'à l'étranger. L'expertise acquise au cours de plus de 30 ans d'activité nous permet de formuler un avis motivé sur tous les projets à caractère ferroviaire.

Dès son origine, le COPEF s'est engagé en organisant des voyages d'études et en diffusant des documents spécialisés (livres, revues,...). Il a permis et encouragé l'action de ses adhérents qui sont engagés individuellement, soit à titre personnel, soit dans des organismes ou associations spécialisées, dans le maintien et le développement des transports publics, plus particulièrement ferroviaires.

Concernant le tramway, le COPEF organise, depuis son origine, des voyages d'études spécifiques sur les réseaux de tramways modernisés ou récents, en France comme dans les pays voisins, ainsi que des rencontres avec les dirigeants ou responsables techniques de ces réseaux. Par ailleurs, il suit particulièrement les diverses démarches en faveur de l'introduction du tramway moderne en Ile-de-France, et à ce titre, il a participé à la journée d'étude « Le tramway à Paris » organisée par un Conseiller de Paris, dès 1993.

Le COPEF s'intéresse particulièrement à l'ensemble des lignes d'Ile-de-France, et plus particulièrement à la Petite Ceinture, maintenant à l'abandon, mais qui offre pourtant d'importantes potentialités (cela a été dit mais mérite que l'on enfonce le clou) que nous nous efforçons de faire connaître et reconnaître, par la diffusion d'informations et par l'organisation, en collaboration avec l'Association ici présente ASPCRF, de trains spéciaux de découverte, quand cela est possible, ce qui n'est pas toujours évident.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, le projet soumis au débat public, ce projet étant la suite du tramway des Maréchaux Sud en cours de réalisation, il nous paraît nécessaire de revenir sur le choix des modes de transport et des tracés ayant prévalu lors de l'étude et de la décision définitive en 2003 de sa construction.

Très brièvement, je rappelle que la Petite Ceinture a été substituée par autobus en 1934, qui à l'époque suivait au plus près la voirie longeant la Petite Ceinture, donc seulement une partie des Maréchaux.

Il y a eu depuis plusieurs projets de remise en service pour les voyageurs, qui ne remettaient pas en cause l'existence de l'autobus PC sur les Maréchaux. Il y a eu des projets de tramway sur les Maréchaux, vers 1930, mais ce n'était pas l'époque ; et puis, présenté par la RATP à la demande du Conseil Régional, en 1981. La période 1993-2003 est plus fertile, avec l'étude de faisabilité d'une ligne de tramway en rocade Sud, du prolongement du tramway du Val de Seine (ligne T2) sur la Petite Ceinture, au Sud de Paris.

Autre étude en 1995 du STP (STIF maintenant) : la création d'une rocade Sud de Paris avec 3 variantes : Petite Ceinture, tramway sur les Maréchaux et variante mixte. En octobre 1998, le rapport final met en évidence les avantages de la variante Petite Ceinture. Mais implicitement, ce n'est pas écrit, élimine l'autobus PC et limite à un seul axe la desserte d'un secteur totalisant pourtant plusieurs centaines de milliers d'habitants, et de nombreux équipements.

Ce choix prédéfini d'un seul axe pour répondre à des besoins différents : desserte fine de voisinage, desserte rapide de rocade ; éliminant au départ une véritable étude de desserte du secteur, est très lourd de conséquences pour la suite.

La diffusion quasi confidentielle de ce rapport et certaines ambiguïtés de rédaction ont conduit à bien des malentendus, notamment lors des débats lors de la concertation préalable en 2001, animés mais confus, et polarisés sur l'alternative : tramway express sur la Petite Ceinture avec suppression implicite de l'autobus PC, ou tramway classique sur les boulevards des Maréchaux avec maintien en principe des arrêts de l'autobus PC, sauf quelques uns (en en supprimant un tiers).

Autrement dit, l'option tramway express (ou métro léger si l'on veut) avec une vitesse commerciale de 28 à 30 km/h sur la Petite Ceinture et tramway classique de voisinage sur les boulevards des Maréchaux avec des arrêts plus rapprochés et une vitesse commerciale de 17 - 18 km/h est justifiée par un trafic préférentiel et elle a été délibérément écartée, dès l'origine du projet, en 2001. Les contre-exemples existent, ils ont été cités : ligne de métro n° 1 parallèle à la ligne A, et en plus la ligne de métro 14, la ligne D, et les autobus.

Cette orientation a malheureusement été confirmée en 2005, lors de la détermination du tracé du prolongement de T2 à la Porte de Versailles, avec choix définitif et contraire à l'avis unanime et particulièrement étayé de la Commission d'Enquête. Donc le choix d'un tracé sur chaussée, et non l'utilisation initialement prévue et étudiée de la Petite Ceinture, ce qui aurait constitué l'amorce d'une liaison de rocade sur la rive gauche.

Par ailleurs, le choix de traverser systématiquement un niveau de grandes artères croisées conduit à la diminution de la capacité, puisque pour respecter la régularité, il faut un intervalle plus important, qui conduit à une limitation du report modal, pourtant publiquement souhaité. La vitesse commerciale de 20 km/h est obtenue par la suppression en fait d'un tiers des arrêts actuels de l'autobus PC.

Pour conclure,

ni les conditions de la décision finale (manque d'information, pseudo-concertation, défi démocratique en ce qui concerne l'enquête pour le prolongement de T2),

ni les choix effectués (un seul axe de desserte, itinéraire inadapté pour le prolongement de T2 délaissant l'Hôpital Pompidou au profit de l'héliport des Moulineaux, desserte de voisinage insuffisante par le TMS, etc.)

ne nous paraissent acceptables.

Mais comme, d'une part, nous n'étions pas intervenus à titre de COPEF mais seulement par l'intermédiaire de membres, et d'autre part nous n'avons pas la culture des défilés bruyants avec pancartes, nous en restons là mais notre discrétion ne vaut pas approbation. Nous le disons aujourd'hui.

Nous arrivons à notre intervention dans un véritable débat.

La création d'une CPDP consacrée aux extensions du T3 nous est apparue comme une excellente occasion d'intervenir dans un véritable débat, documenté, organisé et structuré, et donc, nous l'espérons vivement, constructif. Sous réserve, bien entendu, que le bilan une fois publié, les décideurs ne se contentent pas de tourner la page, comme pour l'enquête sur le prolongement de T2 au Sud.

Nous avons rédigé un cahier d'acteur qui devrait être diffusé prochainement, et sera complété à notre initiative par une annexe en cours d'élaboration, explicitant en détails un certain nombre de points simplement évoqués dans le cahier d'acteur, pour des raisons de place.

Nous réaffirmons notre position fondamentale concernant la nécessité de la desserte des quartiers périphériques de Paris par deux axes : desserte de rocade rapide utilisant la Petite Ceinture, et desserte de voisinage sur les boulevards des Maréchaux qui ne doit en aucun cas être exclusive de la précédente.

En ce qui concerne la Petite Ceinture, nous expliciterons nos propositions dans le document en cours d'élaboration, mais nous insistons sur l'intérêt d'entreprendre la mise en œuvre de la réouverture, parallèlement à l'extension de T3 ; la Petite Ceinture appartenant à RFF et étant appelée, au moins en ce qui concerne la Rive Droite, à avoir de multiples utilisateurs, la sollicitation financière des collectivités franciliennes, Région et Ville de Paris, devrait logiquement être limitée à ce qui concerne la réouverture de la Petite Ceinture aux seuls aspects spécifiquement voyageurs, c'est-à-dire essentiellement l'aménagement des stations et le matériel roulant ; contrairement au tramway des Maréchaux, entièrement à la charge des collectivités franciliennes.

La desserte de voisinage par les boulevards des Maréchaux s'inscrivant comme un prolongement de T3 Sud, en reprend les caractéristiques essentielles, mais il nous paraît nécessaire de veiller davantage à certains aspects qui, de notre point de vue, n'ont pas toujours été correctement pris en compte sur TMS, notamment l'accessibilité des stations : nous estimons que la distance correcte est de 400 à 500 mètres, 600 mètres au grand maximum, que le cheminement piétonnier d'approche doit être particulièrement soigné, que les correspondances avec les autobus et les métros doivent être particulièrement étudiées. En ce qui concerne les correspondances avec le métro, la prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (ascenseurs, escaliers mécaniques), même si dans le reste du réseau du métro il y a encore beaucoup à faire, à Paris. Nos positions seront explicitées en détail dans le document en cours d'élaboration.

Concernant l'étendue de ces extensions de T3 : nous considérons qu'elles doivent atteindre à l'Ouest, le RER C à Henri Martin, et à l'Est et au Nord, également le RER C à la Porte de

Clichy, et ultérieurement à la Porte Maillot. Nous comprenons que les contraintes budgétaires imposent un échelonnement de la réalisation et acceptons le principe d'une première étape en 2012 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle (en souhaitant qu'il n'y ait pas de glissement de date, cette fois).

Nous insistons sur l'intérêt d'un tracé desservant le Zénith et le Parc de la Villette (y compris dans le cas où l'on fait un écart par la rue des Petits Ponts), et sur la desserte du métro Porte de la Villette par la variante avenue Corentin Cariou/Quai de la Gironde.

Un certain nombre de choses à ajouter ont déjà été dites par mes prédécesseurs, donc j'en reste là et vous remercie de votre attention.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci. Je confirme que les cahiers d'acteurs seront prêts dans 4 jours, et que tous sont susceptibles d'être consultés maintenant sur le site. S'il y a des compléments, ils seront aussitôt mis sur le site.

Messieurs les experts peuvent peut-être nous dire un mot.

M. JEAN-PAUL BALENSI, EXPERT FERROVIAIRE :

Bien sûr, sans prendre parti pour qui que ce soit, ce n'est pas l'objet de mon intervention, je suis très pro transports collectifs et notamment sur fer, donc je trouve ces projets intéressants.

Je voulais revenir un peu sur le type de projet que constitue un transport sur la Petite Ceinture ferroviaire et sur les Maréchaux.

Ce sont deux projets différents, qui ne s'opposent pas. Cela a été dit, mais il faut le rappeler. Dans les modèles de trafic, le temps de parcours d'un point B est essentiel pour évaluer les reports modaux des voyageurs, et de fait, plus le transport est rapide, plus le système est performant pour certains types de trafic, notamment pour les trajets domicile/travail et domicile/études. On favorise, par une augmentation de vitesse, ce type de déplacement. Ce sont des comportements qui se constatent, avec un effet rupture de charge qui est plus accepté dans les grosses agglomérations que dans les petites.

Pour un projet moins rapide, bien sûr on a un report modal, provoqué par l'amélioration du temps de parcours, mais de fait, par la finesse de la desserte, par l'intégration peut-être plus forte du mode de transport dans l'environnement, on va améliorer les parts de trafic domicile/travail et domicile/études dans une moindre mesure peut-être, mais développer un trafic d'heures creuses, de week-end, plus important que sur un mode de transport plus rapide. Cela donne une animation aux quartiers. On améliore la situation dans les deux types de projet, on fait du report modal, mais de manière différente. Il y a des choix politiques, des choix du Maître d'Ouvrage, qui s'orientent vers l'une ou l'autre solution.

La Petite Ceinture ferroviaire a été beaucoup évoquée. J'ai travaillé dessus à une époque de ma carrière, donc je la connais bien. Elle a des avantages et des inconvénients. Elle existe. C'est vrai, a priori, c'est un avantage. Elle est quand même quasiment à reconstruire. On a vu ce que l'on a fait sur la partie RER C de l'Ouest parisien ; on l'a reconstruite. En termes de coût, même si je n'ai pas d'éléments là-dessus, il y a des coûts sensibles. Il y a des inconvénients aux infrastructures souterraines : l'accessibilité n'est pas la même. On peut, bien sûr, avec les techniques modernes, développer tout ce qui est accessibilité handicapés

(ascenseurs, escaliers mécaniques, etc.). On peut transporter des vélos ; mais il faut accéder. Mais cela donne d'autres difficultés. Les tracés sont assez différents, dans l'Est parisien, donc il est clair que l'on ne dessert pas exactement la même chose en faisant un projet de transport le long des Maréchaux avec une ambition de recomposition urbaine également, et un tracé sur la Petite Ceinture qui s'écarte à un moment vers l'Ouest et passe en tunnel sur une partie du parcours. Par contre, on gagne du temps, (cela a été dit) on permettrait des connexions avec la banlieue qui peuvent être performantes. Il y a des avantages, des inconvénients. Ce sont deux projets.

Si la solution Maréchaux qui est proposée en débat est retenue, c'est en tout cas une conservation de cette emprise à titre ferroviaire. Les classements vont dans ce sens. Clairement, un projet se mettra en place dessus. Il faudra sans doute assez rapidement une utilisation ferroviaire de ce site, parce que sinon, plus on attendra, moins cette emprise sera utilisable. L'acceptabilité de transport sur cette ligne sera difficile.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci. Un petit mot ?

M. FRANÇOIS LAISNEY, EXPERT :

On peut toujours décliner à l'infini les avantages et les inconvénients des arguments techniques objectifs, mais il y a aussi un élément qui est l'image urbaine, l'image symbolique, qui compte aussi énormément. Egalement, les qualités intrinsèques de l'objet tramway. Paris n'en a pas l'expérience. J'ai constaté que dans toutes les villes où le tramway était implanté, le succès a systématiquement été au rendez-vous, au-delà des attentes les plus optimistes.

Je vois aussi que le tramway est une reconquête de l'espace urbain : la reconquête de l'espace urbain ne peut pas être faite sans le tramway qui, quelque part, épaula cette reconquête de l'espace public. Le projet serait complètement différent si l'on refaisait les Maréchaux. C'est quelque chose de conjoint.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci. Le Maître d'Ouvrage, Monsieur LECLER.

M. STÉPHANE LECLER, CONSEILLER TECHNIQUE AU CABINET DE L'ADJOINT AU MAIRE CHARGÉ DE LA VOIRIE ET DU DÉPLACEMENT, DENIS BAUPIN :

Je vais peut-être apporter quelques éléments complémentaires. Monsieur BALENSI et Monsieur LAISNEY ont bien donné les arguments.

On a deux projets, qui sont deux bons projets.

Vous le voyez sur la carte : on a d'une part la Petite Ceinture qui consiste à créer une liaison rapide, qui passe davantage dans le centre de Paris ; et ensuite les Maréchaux. Pourquoi proposons-nous les Maréchaux aujourd'hui ?

Premièrement, les Maréchaux desservent là où il y a du monde et là où il y en aura davantage demain. Monsieur PIFAUT nous a dit qu'il fallait regarder l'avenir et pour une fois, j'ai le plaisir de lui dire que nous allons regarder l'avenir puisque le tramway des Maréchaux passera là où il y aura demain davantage d'emplois.

Vous connaissez peut-être le secteur de la Porte des Lilas, où des emplois sont construits ; le secteur de la Porte de Bagnole où il y a des milliers d'emplois, dans les Tours des Mercuriales ; le secteur de la Porte de la Villette et de la Porte de Pantin, où des immeubles sont en construction, où le futur Grand Auditorium qui accueillera 2 000 spectateurs à l'horizon 2012 sera construit ; le secteur Paris Nord Est, les entrepôts MacDonald. Donc les Maréchaux desservent là où est l'avenir du développement de Paris et de la proche couronne, demain. Ce n'est pas le cas de la Petite Ceinture, qui passe dans le cœur du 20^{ème} arrondissement, place Gambetta. Nous n'avons pas de projet de développement urbain place Gambetta, c'est une réalité. Ce qui ne veut pas dire que la Petite Ceinture n'est pas intéressante pour d'autres raisons, je l'ai dit. Nous visons l'avenir, et voulons construire là où il y aura des besoins de déplacements et où, si nous ne faisons pas ce tramway, les gens viendront en voiture, parce qu'ils ne pourront pas prendre le bus PC.

Deuxième élément, le tramway sur les Maréchaux est à la limite avec les communes limitrophes. Or, ces communes réclament le tramway sur les Maréchaux. Les personnes qui sont ici ce soir sont peut-être venues à des réunions, pendant ces 3 mois de débats. Nous sommes allés à Montreuil, à Pantin, nous avons eu des témoignages très forts de la ville de Bagnole et de communes comme Aubervilliers, Saint-Denis, qui réclament le tramway sur les Maréchaux parce que pour leurs habitants et pour leurs emplois, c'est là que cela les intéresse. La vision régionale est celle sur les Maréchaux ; ce n'est pas de desservir le cœur du 20^{ème} arrondissement.

Troisième élément très fort, comme l'a dit Monsieur LAISNEY, le tramway sur les Maréchaux est une opportunité pour requalifier ces boulevards. On peut évidemment refaire ces voies sans tramway. Mais quel moteur, quel symbole, d'avoir cette autoroute urbaine, car les Maréchaux aujourd'hui sont une autoroute, dangereuse, bruyante. Transformée demain avec un ruban de verdure ou de matériau minéral (le débat n'est pas tranché aujourd'hui), avec une circulation apaisée, moins rapide, avec un transport en surface silencieux qui respectera l'environnement, puisque le tramway est alimenté à l'électricité, à la différence du bus. Ce moteur très fort permettra vraiment de changer l'atmosphère sur les Maréchaux, la qualité de vie de tous les habitants dont les fenêtres donnent sur ces boulevards et qui n'osent pas les ouvrir. Demain, ils pourront vivre différemment. Allez sur le Sud : les personnes qui ont vécu deux ans de travaux et sont, à juste titre, fatiguées, nous disent aujourd'hui que la vie a changé.

Dernier élément fort : la Petite Ceinture, aujourd'hui, n'est pas disponible. Elle appartient à Réseau Ferré de France qui nous dit « nous avons des projets sur cette voie ; à certains endroits nous avons déjà des véhicules qui passent pour des liaisons de locomotives par exemple, entre la Gare de l'Est et la Gare du Nord ». Nous sommes d'accord qu'il faut préserver la continuité de cette voie, car nous ne savons pas de quoi demain sera fait. La Ville de Paris va prochainement signer une convention avec RFF pour convenir de la préservation de cette infrastructure, et l'utilisation des parties devenues inutiles à RFF pour des aménagements destinés aux Parisiens (promenade, coulée verte), sans mettre en cause la continuité de l'infrastructure.

Donc, le débat que vous soulevez est un vrai débat. Cela dit, je note que ce n'est pas la seule question soulevée ce soir. Et sur le site Internet du débat public, 40 questions portent sur la Petite Ceinture, sur 358. C'est un sujet, c'est loin d'être le seul.

Il y a deux projets. Nous considérons qu'aujourd'hui, le seul que nous soyons en mesure de faire rapidement (il faut agir rapidement, on ne peut pas laisser les Maréchaux tels qu'ils sont aujourd'hui), c'est celui des Maréchaux. La Petite Ceinture accueillera peut-être un jour une infrastructure de transport de voyageurs, pourquoi pas ? Cela dit, ne critiquons pas le projet

des Maréchaux qui, comme de nombreux intervenants l'ont dit ce soir, va véritablement changer la vie des Parisiens et des habitants des communes limitrophes.

Le STIF ou la RATP veulent peut-être compléter, sur certains aspects ?

M. LAURENT FOURTUNE, DIRECTEUR PROJETS D'INVESTISSEMENTS, STIF :

En réaction à l'exposé de Monsieur LOURDIN sur le report modal et sur l'urgence, il y a beaucoup de réflexions là-dessus, et de modèles. Dans le report modal, une chose est très concrète : la manière dont sont construits les logements et les activités. Quand ils sont construits avec moins d'un parking par bureau ou moins d'un parking par logement, vous êtes à peu près certain que l'occupant va venir en transports en commun. Pour cela, la présence de l'infrastructure de transport dans la ville est essentielle, parce qu'aucun promoteur ne construit des bureaux avec moins d'un parking s'il n'a pas la présence d'une infrastructure de transport devant, et c'est pareil pour le logement.

Aujourd'hui, on a un enjeu d'aménagement sur toute cette couronne le long du périphérique qui est devenue dans les 10 ou 15 dernières années un pôle d'aménagement majeur de l'Ile-de-France. Il y a eu une période d'aménagement planifié en Ile-de-France, c'est ainsi que l'on a eu des résultats exceptionnels en termes de report modal, comme par exemple La Défense, qui a été équipée d'un RER en même temps qu'elle était construite, et dans laquelle on a fait beaucoup moins de parkings que de bureaux. Donc, près de 80 % des gens viennent travailler à La Défense en transport en commun.

L'enjeu, quand on voit ce qui pousse le long du périphérique... C'est extraordinaire. Il faut savoir que cela a été une des principales zones d'aménagement, dans les 10 dernières années, de locaux d'activité et de commerces de l'Ile-de-France ; et va le rester. On le voit bien avec le projet Paris Nord-ouest et le projet Porte des Lilas. La desserte en transports en commun est très ponctuelle et discontinue le long, avec une desserte routière, par contre, exceptionnelle, puisque le périphérique est le moyeu, de l'ensemble des autoroutes en Ile-de-France.

L'enjeu du projet des Maréchaux est bien d'arriver là où c'était le plus simple de créer un transport en commun, une offre de transport en commun incitant chacun des acteurs à construire de telle manière que les gens se déplacent en transport en commun. Cela se joue au moment où cela se construit. L'haussmannien permet le déplacement en transport en commun ; l'urbanisation dans certains secteurs comme le Centre Commercial de Rosny 2, ne génère pas beaucoup de déplacements en transports en commun.

Le report modal est un enjeu de construction, et l'on est sur un site de mutation très important en Ile-de-France (on le voit bien sur la carte projetée), où la mutation urbaine est majeure, importante, en partie liée au périphérique, et il est très important d'avoir une offre de transports en commun efficace, parallèle au périphérique.

Deuxième remarque, plutôt sur l'intervention de Monsieur PIFAUT qui disait demander une expertise, sous l'égide du STIF, sans la Ville de Paris. Je suis un peu embêté car le STIF n'est pas la Ville de Paris, loin de là. Le STIF c'est d'abord son Conseil : une majorité de membres de la région, mais des représentants de la Ville de Paris et de chacun des départements d'Ile-de-France, un représentant de la CCI. Et le STIF n'est pas le Messie, quelqu'un qui va dire la vérité parce qu'elle est vraie. La vérité dans notre système démocratique est dite par la société, au moment des élections, où l'on élit des représentants qui essaient ensuite de prendre (après une écoute) la meilleure décision possible. Le STIF ne peut pas prendre une décision sans la Ville de Paris. Elle a 5 représentants au STIF et

pour la décision à prendre à l'issue de ce débat, les membres de la Ville de Paris voteront, comme les autres. Ce sont des élus de la Ville de Paris, d'ailleurs, la majorité est quand même de l'opposition. A la majorité des voix au sein du Conseil du STIF, la décision sera prise. Donc il ne faut pas demander au STIF d'être sans la Ville de Paris. La loi dit que sont membres du STIF tous les départements d'Ile-de-France, la Région, et donc en particulier la Ville de Paris.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci. Un mot, Monsieur DE COULHAC ?

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

Juste des observations de détail, on les mettra sur Internet. Quelques données n'étaient pas tout à fait exactes, sur trams-trains, les vélos, le nombre de lignes de bus, etc.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Je crois qu'effectivement, il faut être raisonnable. Peut-être une minute, pour les acteurs, s'ils veulent.

M. SYLVAIN ZALKIND, CERCLE OUEST PARISIEN D'ETUDES FERROVIAIRES (COPEF) :

Je crains une nouvelle fois de ne pas avoir été compris. Nous sommes le COPEF. Nous sommes tout à fait d'accord et approuvons le prolongement de T3, non seulement jusqu'à la Porte de la Chapelle, mais aussi au-delà. Nous ne remettons nullement en cause ce projet, mais nous contestons la position qui consiste à dire que puisque l'on fait le tramway des Maréchaux, on abandonne la Petite Ceinture, sous prétexte que quelques locomotives se baladent de temps en temps et qu'on ne peut pas faire circuler de trains. C'est absolument faux.

J'enrage contre l'idée de faire une coulée verte avec des tunnels sur une infrastructure aussi précieuse. Je m'arrête là, je crois que c'est préférable.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Je crois que tout le monde sera d'accord. Je regrette personnellement que RFF ne soit pas présent ce soir. Je leur avais demandé d'être là, et j'espère qu'ils seront là à la réunion du 4 mai. Il est certain qu'il y a des dispositions à prendre pour protéger le caractère ferroviaire de la Petite Ceinture. Et sur cette protection, je pense que tout le monde pourra être d'accord.

Merci Messieurs. Nous avons 10 minutes, pour parler des extensions.

Je remercie M. TERRIER, M. PIFAUT, M. LOURDIN, M. ZALKIND.

Je demande à Mme THOUIN-HENNIQUEAU, M. BOUTRY et à M. D'AMBRIERES de venir.

LES EXTENSIONS EN QUESTION

1. CITÉ 16 : M. YVES BOUTRY

2. ASSOCIATION DE DÉFENSE EXELMANS VERSAILLES ET ASSOCIATION DES COMMERÇANTS DE L'AVENUE DE VERSAILLES : MME DOMINIQUE THOUIN-HENNIQUEAU
3. RÉSIDENTS PORTE D'ASNIÈRES : M. HENRI D'AMBRIERES

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

Je m'excuse infiniment. Il y a toujours des victimes dans les débats qui durent un peu ; vous êtes les victimes, même si tout le monde est très patient.

Nous avons eu l'autre jour un débat très complet, dans le 16^{ème} arrondissement. Je demande aux représentants des deux positions prises sur le 16^{ème} d'être très succincts dans leurs arguments. Ensuite, j'aimerais donner la parole à M. D'AMBRIERES, qui représente un point de vue que nous avons entendu, par lui et par d'autres, dans différentes réunions, et qui concerne l'extension au Nord.

Pour commencer, M. BOUTRY.

M. YVES BOUTRY, Cité 16 :

Je vais être assez court. Cité 16 est une Association qui s'occupe du cadre de vie dans le 16^{ème} arrondissement. Nous souhaitons que le tramway arrive dans le 16^{ème} arrondissement où il y a de nombreux pôles et une population importante à desservir. Il n'y a aucune raison qu'il n'y aille pas.

Plus généralement, je suis partisan du développement du tramway à l'Ouest, et qui fasse la boucle complète, donc de la prolongation à partir de la Porte de la Chapelle, en direction de l'Ouest. Je pense que mes amis d'Asnières vont être très contents. Moi aussi, je pense que c'est une très bonne chose qu'il aille jusqu'aux Batignolles, et même jusqu'à la Porte Maillot, parce qu'il y a beaucoup de zones à desservir.

Le 16^{ème} va être entouré. Le tramway arrivera au Sud : Garigliano. Il va arriver au Nord, à la Porte Maillot, en espérant que le prolongement sera fait jusque là. Sincèrement, le 16^{ème} ne pourra pas rester isolé sur son île et refuser le tramway. Ce serait ridicule. Il y a déjà des spécificités dans le 16^{ème}. Par exemple, on parle beaucoup des couloirs bus. Dans le 16^{ème} arrondissement, il n'y a pas un seul couloir bus sur le tramway des Maréchaux, pas 1 cm. Ils sont très forts, dans le 16^{ème} arrondissement, pour refuser les transports en commun. Donc il faudra faire quelque chose. Et le tramway ne sera pas pris uniquement par les gens du 16^{ème} ; des gens du 15^{ème} qui voudront aller à La Défense ou au Bois de Boulogne et seront bien contents de pouvoir le prendre ; les gens du 17^{ème} qui voudront aller au Parc des Expositions aussi. Il ne faut pas être égoïste, il faut penser que le tramway c'est pour tout le monde. Il n'y a pas de raison qu'il ne passe pas dans le 16^{ème} arrondissement, cela servira à tout le monde.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci d'avoir été bref. Madame THOUIN-HENNIQUEAU.

MME DOMINIQUE THOUIN-HENNIQUEAU, ASSOCIATION DE DÉFENSE EXELMANS VERSAILLES ET ASSOCIATION DES COMMERÇANTS DE L'AVENUE DE VERSAILLES :

Merci, Monsieur le Président. Je serai aussi brève que mon voisin, mais je ne serai pas d'accord avec lui.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

C'est l'avantage du débat !

MME DOMINIQUE THOUIN-HENNIQUEAU, ASSOCIATION DE DÉFENSE EXELMANS VERSAILLES ET ASSOCIATION DES COMMERÇANTS DE L'AVENUE DE VERSAILLES :

Cette extension Pont du Garigliano/Porte d'Auteuil était envisagée avec les J.O. à Paris. On n'a plus les J.O. à Paris. Ce coin du 16^{ème} est excessivement bien desservi par des lignes de bus, par des lignes de métro. On n'a absolument pas besoin de construire et de financer, sur les fonds du contribuable (il n'y a pas de garantie de l'Etat sur cette extension) pour environ 80 millions d'euros minimum... On a vraiment autre chose à faire. C'est 2 000 places de crèche. On pourrait utiliser les fonds publics à autre chose, compte tenu des transports en commun qui existe.

Je représente l'Association de défense Exelmans Versailles et l'Association des Commerçants de l'avenue de Versailles, soit 4 053 personnes exactement qui nous ont demandé d'être leur porte-parole. C'est injustifié, ce n'est pas réaliste, c'est coûteux, on n'en a pas besoin ; vraiment, on a autre chose à faire avec les fonds publics.

Je passe sur les nuisances pour les commerçants, c'est partout, quand il y a des travaux, et c'est bien normal. On a un marché qui risque de ne plus exister, des arbres qui vont être coupés, des pistes cyclables qui vont être sur les trottoirs, donc nous disons « non » à cette extension.

Merci.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci infiniment. M. D'AMBRIERES, vous avez la chance de ne pas avoir de contradicteurs. Profitez-en pour être encore plus bref !

(Rires).

M. HENRI D'AMBRIERES, RÉSIDENTS PORTE D'ASNIÈRES :

Je n'ai pas de contradicteurs, mais il n'y a pas de projet de tramway dans notre secteur. C'est encore plus facile !

J'habite Porte d'Asnières. On a créé une Association de riverains lorsque le quartier s'est un peu développé. On y a créé, pour votre information, 600 logements, 12 000 m² de bureaux, et l'offre de transports en commun n'a pas changé. On s'est aperçu, lors de la première réunion, à la Mairie du 18^{ème}, que plein de gens dans le 17^{ème} et le 18^{ème} se demandaient pourquoi le tramway s'arrêtait Porte de la Chapelle, alors qu'à l'origine on a « vendu » le tramway comme devant faire le tour de Paris par une rocade. Il manquait donc un grand bout de la rocade.

En plus, on s'est aperçu (ce sont des chiffres que l'on a vus quelque part) que le trafic sur le PC3 qui fait Porte des Lilas – Porte Maillot, dépasserait légèrement le trafic sur le PC2 qui est à l'Est, qui fait le tronçon Porte d'Italie – Porte de la Villette. Donc, considérer un tramway

sur le tronçon où il y a un peu moins de trafic ; d'accord, il y a de bonnes raisons de le faire. Mais pourquoi ne pas le considérer là où il y a le plus de trafic ? Je vous ai expliqué que l'on avait réagi, en tant qu'habitants de la Porte d'Asnières.

Lors de l'enquête du PLU et sur les documents dans le cadre préparatoire du PDP, en fait, il apparaît 5 zones très mal desservies par les transports en commun dans 17^{ème} et le 18^{ème} arrondissements, qui sont sur : la Porte de Villiers, la Porte d'Asnières, la Porte Pouchet, la Porte des Poissonniers, la Porte Montmartre. Et la Ville écrit : « la desserte en métro de l'arrondissement laisse des trous de desserte significatifs, accentués par l'absence de desserte radiale en soirée par des autobus ». Le même constat est fait aussi pour la Porte Montmartre, avec une différence : le 95 y arrive et donc il y a une desserte radiale pour entrer dans Paris. On signale aussi que le RER C et la Petite Ceinture, qui passent à proximité de la Porte d'Asnières, n'ont aucune vocation à s'y arrêter. D'abord, la Petite Ceinture s'arrête Porte de Clichy ; et le RER C passe Porte d'Asnières mais ne s'y arrêtera jamais parce que l'on ne voudra jamais créer un arrêt supplémentaire. Donc, des infrastructures passent, mais ne sont pas utilisables par les gens du quartier, qui sont à proximité de ces infrastructures.

La demande va s'accroître. On voit qu'à Levallois, ils sont en train de rénover le quartier du Centre Eiffel. Porte Maillot, on considère une extension du Centre des Congrès (la CCIP peut le confirmer, je pense). On voit que toute la zone Clichy – Batignolles, où il y a quand même 3 500 logements, est desservie aujourd'hui par la ligne 13. Je vous déconseille de la prendre aux heures de pointe.

On s'aperçoit aussi que des projets sont relancés Porte de Clignancourt et Porte de Pouchet. Donc, la demande de transports en commun s'accroît dans ce quartier. Pourquoi ne réfléchit-on pas à l'extension de ce tramway ? Il y a les Puces, plein de raisons d'en avoir besoin. La carte montrée tout à l'heure prouve que les besoins à couvrir sont aussi importants dans ces quartiers-là qu'ailleurs. Le STIF dit que le tramway doit avoir des correspondances, il y en a plein. Nous disons qu'il faut étudier le tramway sur le segment Chapelle/Maillot, compte tenu du trafic. En plus, ne pas vouloir l'étudier, n'est-ce pas enterrer l'idée de la rocade ? Nous ne voulons pas du tout qu'on l'enterre. Nous sommes conscients qu'il y a peut-être un phasage. Tout ne va pas se faire en 2012 ; ce sera peut-être 2 ans plus tard. En plus, si l'on ne lance pas les études, on va nous dire dans quelques années : « ce n'est pas possible, pas plus de 20 kilomètres ». Si l'on ne pense pas tout de suite éventuellement à 2 demi-lignes, on va nous dire que l'on n'y a jamais pensé et que ce n'est plus possible. Donc, nous voulons montrer que politiquement, il y a une volonté de continuer la rocade. D'autre part, il faut prévoir ces 2 demi-lignes, s'il faut 2 demi-lignes. Je n'en sais rien, je ne suis pas technicien.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Merci beaucoup. Monsieur LECLER, une minute seulement.

M. STÉPHANE LECLER, CONSEILLER TECHNIQUE AU CABINET DE L'ADJOINT AU MAIRE CHARGÉ DE LA VOIRIE ET DU DÉPLACEMENT, DENIS BAUPIN :

Un mot, très bref, pour rappeler que le projet d'extension a été élaboré à l'époque de la candidature pour les J.O., et donc la ligne allait de la Porte de la Chapelle... Quelqu'un a demandé pourquoi Porte de la Chapelle. C'est parce que le noyau Nord prévu dans le cadre de la candidature était Porte de la Chapelle. Et à l'Ouest, Porte d'Auteuil, parce que cela desservait un certain nombre d'équipements importants, comme le Parc des Princes. Après la décision malheureuse du Comité International Olympique, nous avons regardé quels

étaient les tronçons les plus pertinents, indépendamment de la décision J.O. Il est apparu que c'est sur l'Est et le Nord que ce tramway se justifie, du fait des estimations de trafic très importantes.

Nous avons, en accord avec la région Ile de France, décidé de maintenir l'extension prévue jusqu'à la Porte de la Chapelle, dans le calendrier prévu initialement : 2012. Par contre, l'extension à l'Ouest qui avait été étudiée a également été soumise au débat, parce que nous l'avons regardée et nous souhaitons savoir si elle recueillait un intérêt ou pas. Nous remarquons aujourd'hui, dans le cadre du débat, qu'un certain nombre d'habitants, d'élus, de collectivités locales, demandent une extension au-delà de la Porte de la Chapelle. Nous prenons acte de ces demandes, et ce sera le rôle du STIF de décider s'il est intéressant d'étudier ces extensions, sachant que l'on ne pourra pas tout faire en une fois.

Monsieur D'AMBRIERES le mentionnait, il y a un problème de financement. Et il faudra bien que cette ligne s'arrête quelque part, sachant que plus elle est longue, plus les risques d'irrégularité sont importants, et puisqu'on veut offrir un service de qualité, il faudra bien voir jusqu'où il est pertinent de prolonger la ligne. Sous réserve de ces deux éléments, le STIF pourra peut-être décider, à l'issue du débat, d'étudier plus précisément ces extensions.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

Bien. Merci beaucoup. Je suis navré mais, Mesdames et Messieurs, nous devons libérer impérativement les locaux à 22h00. C'est une des meilleures réunions, à laquelle vous avez assisté ce soir. Je trouve que les débats ont été très complets, très intéressants. Le Verbatim complet sera dans quelques jours sur le site. Je crois que ce sera intéressant pour ceux d'entre vous qui voudront s'y reporter. Je remercie particulièrement tous les acteurs de leurs contributions.

La séance est levée à 22 heures.