

**Compte-rendu intégral**  
**de la réunion thématique**  
**« La place du tramway dans les transports en Ile-de-France »**  
**du 27 février 2006**

*Le compte-rendu de la réunion est rédigé et publié sous l'autorité du président de la commission particulière du débat public. Toutes les questions posées au cours de la réunion publique seront traitées et recevront une réponse. La réunion publique a rassemblé 60 personnes. Elle s'est ouverte à 19h10 pour s'achever à 21h00.*

Ont participé à ce débat :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

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

MAITRES D'OUVRAGE :

**Mairie de Paris :**

⇒ M. Pierre MANSAT, Adjoint au Maire de Paris, chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France

**Conseil Régional Île-de-France :**

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

**STIF :**

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

**RATP :**

⇒ M. Philippe VENTEJOL, Département du Développement

INTERVENTIONS DU PUBLIC :

M. LA COMBE Génération Écologie, M. Jean MACHERAS Association des Usagers des Transports d'Île-de-France, M. Philippe GARNIER Comité pour la Réouverture de la Petite Ceinture Ferroviaire de Paris,

***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 :**

Mesdames, Messieurs, vous pouvez vous avancer un peu si vous voulez, car nous ne sommes pas très nombreux. Nous avons eu un problème d'insuffisance d'informations des citoyens. Nous essaierons de faire mieux pour les prochaines réunions.

Je suis heureux de vous accueillir pour cette quatrième réunion de notre débat public « Extension du Tramway à Paris ».

Pour celles et ceux qui ne le sauraient pas, je rappelle très brièvement qu'un débat public, c'est une procédure qui est sous le contrôle d'une Commission indépendante, que je préside et dont j'ai mes assesseurs à mes côtés : Madame LEPOUTRE et Monsieur DOUCET qui font partie des cinq membres de cette Commission.

Cette Commission est désignée par une autorité administrative indépendante. Nous veillons à ce que sur un grand équipement public, en l'occurrence le projet de Tramway T3, l'information la plus complète soit donnée sur ce projet d'une part, que soit permise l'expression des opinions d'autre part, et enfin la possibilité pour tout citoyen de poser toutes questions qu'il souhaite, et qu'il lui soit répondu.

Je rappelle que la Commission ne donne pas d'avis, ne statue pas sur le projet, elle est simplement là pour organiser les débats.

A la fin des débats qui auront lieu autour du 15 mai, le Maître d'ouvrage, en l'occurrence la Ville de Paris, le STIF, la Région Île-de-France et la RATP, aura un délai de deux mois pour donner les conclusions qu'il tire du débat, soit il maintient le projet tel qu'il était, soit il le modifie sur certains points, éventuellement il indique les variantes adoptées. Cette décision devrait intervenir avant septembre 2006.

Nous avons organisé ce débat en deux types de réunions, d'une part des réunions proches des citoyens, c'est-à-dire qu'ils posent les questions relatives au secteur où ils sont, qui touchent leur quartier : c'est ce que nous appelons des réunions de proximité.

Ces réunions de proximité vont commencer le 2 et le 7 mars. Elles auront lieu, pour ce qui touche le secteur de la Porte d'Ivry et de la Porte Dorée à l'Espace Toffoli à Charenton le Pont le 2 mars, et pour ce qui touche le secteur Porte de la Villette, Porte de la Chapelle, à la Mairie du XVIIIème arrondissement le 7 mars.

Et, nous avons des réunions plus thématiques, et c'est le but de la réunion d'aujourd'hui, c'est-à-dire de prendre du recul et ne pas regarder ce que donne éventuellement le projet dans un quartier ou dans un secteur donné, mais de voir comment se pose la question du Tramway dans les transports en Île-de-France.

Également, selon la doctrine des débats publics, nous procéderons en deux temps, dans le premier temps, nous allons demander au Maître d'ouvrage de présenter son projet ou en tout cas sa vision sur le thème de ce soir, et ensuite la parole vous sera donnée.

Vous pouvez poser vos questions de deux façons, soit en remplissant une fiche qui vous est destinée et qui nous permet ensuite, si vous laissez votre adresse, de vous envoyer les documents ; soit en levant la main et exprimant votre point de vue ou posant une question.

Je salue les représentants du Maître d'ouvrage qui sont présents, dans l'ordre où je les vois :

Monsieur MERY, Vice-Président du Conseil Régional.

Monsieur MANSAT, Maire-adjoint de la Ville de Paris

Monsieur FOURTURE, Syndicat des Transports d'Île-de-France, qui voudra bien faire la présentation initiale.

Monsieur VENTEJOL, RATP.

Si Messieurs MANSAT et MERY en sont d'accord, nous donnons tout de suite la parole à Monsieur FOURTUNE, sauf si vous souhaitez d'abord dire quelques mots.

**M. Serge MERY, Vice-Président chargé des Transports, Conseil régional d'Île-de-France :**

Pour ma part, j'interviendrai dans le débat.

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

Monsieur FOURTUNE, vous avez donc la parole.

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

Merci à ceux qui sont venus ce soir pour que nous puissions essayer de vous expliquer comment nous voyons la place du projet d'extension de T3 dans l'ensemble du Tramway en Île-de-France.

*(Projections de transparents).*

Cet exposé vise à resituer le Tramway T3 dans l'ensemble des projets en Île-de-France et aussi dans l'historique des Tramways en Île-de-France. Il est intéressant de se poser les questions suivantes : Comment étaient les Tramway ? Pourquoi sont-ils arrivés ? Pourquoi le Tramway qui a maintenant un siècle et demi est une réponse moderne à un besoin de transport ?

Nous allons commencer par un petit aperçu historique :

❖ 1854 : Première ligne de Tramway installée en Île-de-France entre Rueil et Marly le Roi.

(Il s'agit d'une voiture tirée par un cheval, qui roule sur des rails).

Dans la deuxième partie du 19<sup>ème</sup> siècle, quand on commence à faire rouler l'omnibus à cheval sur des rails, cela change tout.

L'omnibus à cheval pose deux problèmes, d'abord la roue est en bois, cerclée de fer et dès que l'on est dans la boue, elle s'enfonce et on n'arrive plus à rouler.

Donc, on n'arrive pas à charger les roues et on n'arrive pas à mettre beaucoup de gens dans les omnibus, ils faisaient rarement plus de 30 personnes. De plus, on roule mal, on tombe dans les nids de poule. Avec deux chevaux, on n'arrive pas à tirer beaucoup plus de 30 personnes.

Quand on arrive à faire rouler la voiture à cheval sur des rails avec un seul cheval, on déplace 50 personnes, et cela rend le transport en commun beaucoup plus démocratique à l'époque.

Il est très important de se souvenir que le Tramway est né d'abord d'arriver à rouler, car on n'arrivait pas à rouler tout simplement dans des conditions confortables. D'ailleurs, se tenir debout dans une voiture à cheval avec des roues en fer, ce n'est pas évident.

Donc, le Tramway changeait la donne du point de vue des conditions de voyage debout.

❖ 1900 : on quitte le cheval et on passe à la traction motorisée, avec à l'époque un grand nombre de solutions (piles électriques, vapeur, électricité avec des alimentations par le sol et des rails dans un caniveau sous terre).

Grâce à la traction motorisée, on arrive à un grand nombre de voyageurs. A cette époque, on avait déjà 280 millions de voyageurs sur le réseau de Tramway en Île-de-France.

❖ 1914 : avec l'arrivée de l'électricité, l'ensemble du réseau est passé en alimentation électrique, c'est-à-dire qu'on a abandonné le cheval.

Le Tramway reste un véhicule très court et très petit. En fait, c'est l'ancien omnibus à cheval, auquel on a juste mis un moteur électrique et que l'on a fait rouler sur des rails, qui n'a pas encore une vocation de transport de masse et qui ne permet pas de transporter beaucoup de personnes.

Autrement élément important de ce Tramway, tel qu'il est à l'époque, il est limité à 20 km/h en ville, puisque l'un des inconvénients de rouler sur un rail à l'époque, est que l'on sait mal freiner, surtout quand il fallait faire freiner le cheval. Donc, on limitait la vitesse à 20 km/h des Tramways. On n'est pas dans un système qui va vite, mais dans un système qui permet de transporter beaucoup de monde et qui démocratise le transport en commun en Île-de-France.

On est sur un système aussi qui est principalement privé. Ce sont des sociétés privées qui sont concessionnaires ou fermières d'un certain nombre de lignes de transports, et qui doivent entretenir les rails, les Tramways et qui font payer à plein tarif les usagers, même si c'est déjà beaucoup plus démocratique que le transport à cheval.

❖ Apogée en 1925 : c'est déjà le chant des cygnes.

On a plus de 1 000 Km de lignes de Tramway, 122 lignes, 720 millions de voyageurs par an.

Pour bien se rendre compte, il ne s'agit pas du Tramway de Paris déjà l'époque, on avait des Tramways jusqu'à Versailles, Marly, Arpajon. Pour la petite histoire, il y avait des Tramways fret. Sur la ligne d'Arpajon circulait un petit train, une sorte de Tramway, qui ramenait les cultures maraîchères cultivées dans le sud de l'Essonne jusqu'aux Halles, ventre de Paris, où elles étaient ensuite distribuées à Paris.

A cette époque, le Tramway va déjà assez mal, puisque l'on se trouve au moment où il faut renouveler les matériels roulants qui avaient été conçus au début du 19<sup>ème</sup> siècle et ils commençaient à fatiguer. On est aussi à un moment où s'introduit le métro à Paris qui prend une grande partie du transport du Tramway, car il va beaucoup plus vite à ce moment-là. Le Tramway est limité à 20 km/h et il n'a pas la priorité aux feux, puisqu'il n'y a pas de feux. Le métro est beaucoup plus efficace, beaucoup plus long et transporte beaucoup plus de monde pour moins cher et prend des parts de marché considérables au Tramway.

Deuxième arrivant qui fait très mal au Tramway : c'est le bus, avec notamment quelque chose qui change tout en matière de bus, c'est le pneu Michelin.

Je vous ai parlé tout à l'heure de la roue cerclée de fer. Quand on met un véhicule lourd sur des pneus on gagne plusieurs choses, d'abord du confort pour les voyageurs, car la roue cerclée de

fer fait cahoter. De plus, on gagne la capacité à gérer des essieux lourds, car on étale plus facilement la charge sur la chaussée. Donc, après la guerre se développent des autobus à pneus, à moteur à explosion également, qui a été très largement développé après la guerre 14-18.

Ces autobus à pneus offrent à partir du moment où l'on sait rouler sur des pneus 50 places, quelque chose d'équivalent à ces tout petits Tramways, que je vous ai montrés, même si certains étaient à impérial et pouvaient prendre plus de 100 personnes.

Ils offrent une solution très économique pour les sociétés de transport, même si à ce moment-là commence à se dessiner une forme de regroupement des sociétés de transport, et une certaine participation publique, puisque le Département de la Seine essaie de regrouper entre elles les sociétés de transport qui sont en faillite au tout début des années 20, compte tenu de la concurrence du métro et de la situation économique après la guerre.

En fait, l'autobus et le métro viennent manger par les deux bouts le Tramway. De plus, commencent à apparaître des voitures personnelles dans Paris et les gens trouvent que, même s'il n'y avait pas encore tellement d'embouteillages, le Tramway gêne sur les chaussées.

A partir de 1930-1937, systématiquement les Tramways sont remplacés par des bus sur à peu près toutes les lignes qui existent en Île-de-France, en tout cas à Paris car en Île-de-France cela a été un plus peu tardif jusque du côté de Versailles dans les années 50.

**M. Philippe GARNIER, Comité pour la Réouverture de la Petite Ceinture Ferroviaire de Paris :**

1957 !

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

Je ne suis pas un spécialiste précis.

Donc, le bus remplace à ce moment-là avantageusement le Tramway. Le bus n'était limité qu'à 45 km/h alors que le Tramway l'était à 20 km/h. On voit bien l'avantage économique qu'avait le bus : aller plus vite, transporter autant de gens, pas d'entretien de voies. C'était logique, on a remplacé presque tous les Tramways par des bus.

Le Tramway revient en France dans les années 70 en termes de réflexion, et dans les années 80 dans la réalité des villes, en commençant par Nantes, Grenoble et Strasbourg.

Pourquoi le Tramway revient-il ?

A ce moment-là, le Tramway n'est plus du tout le même. On n'est pas du tout dans un problème d'arriver à faire rouler les gens sur une chaussée qui glisse, mais dans un problème où les bus ne répondent plus à la demande dans certaines villes, car de plus en plus de gens se déplacent.

On a envie d'avoir des bus plus longs, mais les bus obéissent au Code de la Route (24 mètres et pas un de plus). On s'aperçoit que le Tramway permet de répondre à ce besoin d'un véhicule plus long, ayant plus de capacité (200 ou 250 places), et aujourd'hui 300 places, là où un bus plafonne à 100 ou 120 places.

Avec ce besoin de déplacements en masse, la prise en compte :

❖ D'aspects environnementaux énergétiques, car dans les années 70, on a connu la crise du pétrole,

❖ De difficultés de congestion urbaine nécessitant d'investir dans les transports en commun, y compris du point de vue de la puissance publique.

Le Tramway apparaît comme une solution intéressante, car avec les technologies des années 70-80, il répond à plusieurs contraintes. D'abord, on sait lui donner la priorité aux feux, car entre-temps est arrivé le feu de circulation électrique. On sait lui octroyer un avantage qu'il n'avait pas par rapport au métro dans les années 20, car il est capable de rouler relativement vite, puisqu'en passant devant les feux, ceux-ci passent au vert.

Il a un autre avantage : il offre une vraie solution de grande capacité en surface. Il permet car il est conçu en site propre pour être efficace de requalifier complètement les villes et de leur donner une toute autre image à un moment où l'on commence à s'apercevoir que l'on n'arrive plus à faire tous les déplacements en automobile, et qu'il faut trouver des solutions alternatives.

Donc, c'est Nantes, Grenoble, Strasbourg, l'Île-de-France avec T1 en 1992, et de très nombreuses villes aujourd'hui en France et en Europe, qui ont adopté le Tramway : Lyon, Bordeaux, Montpellier, Amsterdam, Berlin, Rome, Milan, et même Londres qui prévoit de créer deux lignes.

Les caractéristiques du Tramway moderne surtout par rapport au Tramway ancien, et par rapport au bus :

C'est un véhicule long, de grande capacité, et capacité de déplacer beaucoup de personnes en même temps.

C'est un mode rapide en site propre. En fait, par rapport au Tramway des années 20, on est sur un métro en surface. On roule en surface, mais comme on a la priorité aux feux, on n'a pas de perte de temps comme on pouvait en avoir à l'époque dans les carrefours. On franchit les carrefours efficacement.

C'est un avantage des technologies modernes : on a réussi à faire des Tramways à plancher bas intégral, ce qui favorise l'accessibilité mais aussi la montée dans les véhicules en poussettes, ou en fauteuils roulants. C'est quand même du point de vue de la facilité d'accès au transport par rapport à l'univers du métro, où l'on a des problèmes de dénivelés partout, un avantage considérable. Et même si l'on a des vitesses un peu plus lentes, on arrive à avoir un bilan économique pour le Tramway très favorable.

Dernier élément : c'est beaucoup moins cher qu'un métro, car on évite de creuser des tunnels.

Ces caractéristiques : grande capacité, site propre, présence en surface qui sont celles du Tramway moderne. Elles en font un objet qui, bien qu'il ait gardé le même nom, est très profondément différent de celui qui avait disparu dans les années 20 et 30 en Île-de-France.

Quelle place pour le Tramway aujourd'hui en Île-de-France ?

Je vais d'abord vous parler des lignes déjà en service, puis des projets en cours de construction, des projets prévus un peu plus tard et des projets à l'étude.

Les lignes de Tramway qui existent aujourd'hui en Île-de-France sont T1 et T2. On vous a présenté sur la carte TVM qui est un bus en site propre intégral, qui assure une grande efficacité de fonctionnement, mais avec des faibles capacités car on est dans une zone un peu moins dense de l'agglomération, où il y a un peu moins de demandes de déplacements.

T1 et T2 sont donc les deux premiers Tramways à être revenus en Île-de-France, T1 en 1992 et T2 au milieu des années 90.

L'un et l'autre sont des moyens de transport qui desservent finement des zones denses de l'agglomération, c'est-à-dire qui permettent d'aller chercher les gens qui se rabattent à pied

jusqu'au Tramway, et de les rabattre soit vers le maillage RER de l'ensemble du système francilien (maillage des lignes de banlieue), soit vers des correspondances avec le métro, soit faire un trajet complet le long de la ligne.

C'est un système en maillage avec le réseau régional, en correspondance avec le métro et qui assure la desserte des lieux denses, c'est-à-dire qu'on l'a installé là où il y avait beaucoup de demandes par rapport à des bus.

#### LE PREMIER : T1

Il est principalement inscrit en voirie entre St-Denis et Noisy le Sec. La première phase de mise en service était entre St-Denis et Bobigny, puis le prolongement jusqu'à Noisy le Sec a été fait en 2003.

Quelques chiffres sur ce Tramway : 100 000 voyageurs par jour, une vitesse commerciale de 16 km/h, 12 km de longueur, 26 stations, 6 communes traversées en Seine St-Denis, et environ 130 000 populations et emplois situés à moins de 500 m des stations.

Pour vous donner une idée de l'importance d'un Tramway comme T1 dans le système francilien, on va le comparer à une petite ligne de métro (ligne 10) :

T1 : 100 000 voyageurs par jour - 16 km/h

Ligne 10 : 160 000 Voyageurs par jour (60% de plus) - 25 km/h

Dans une zone beaucoup plus dense de l'agglomération, car la ligne 10 traverse Boulogne, ville des plus denses de proche couronne et Paris Intra Muros.

#### LE DEUXIEME : T2

C'est une ligne qui relie La Défense à Issy Val de Seine. Elle a été mise en service en 1997. Depuis septembre dernier, elle est en rame double à la suite d'une demande beaucoup forte que celle que l'on avait imaginée initialement.

On a actuellement entre 70 et 75 000 voyageurs par jour. La vitesse commerciale est de 31 km/h. On a 11 km de ligne, 13 stations, 8 communes desservies (intégralement dans les Hauts-de-Seine), et 120 000 emplois ou populations, à proximité les emplois de la Défense comptant fortement dans le bilan de ce Tramway.

75 000 voyageurs : c'est deux fois moins que la ligne 10, mais la vitesse commerciale est supérieure car T2 n'a que deux carrefours à feux sur l'ensemble de son linéaire.

Deux autres projets en Île-de-France :

#### T3

sur lequel on va revenir dans quelques minutes, où l'on attend aussi 100 000 voyageurs par jour et une vitesse commerciale de 20 km/h, la desserte de 7 communes limitrophes, plus 3 arrondissements parisiens dans la première phase.

#### T4

Il va être mis en service sous une forme de tram-train entre Aulnay et Bondy. Les travaux sont en cours, les premières rames ont été livrées et présentées au public.

Ces deux projets devraient ouvrir l'un et l'autre à la fin 2006. Le T4 étant dans une zone moins dense, n'attend que 44 000 voyageurs pour une vitesse commerciale de 25 km/h. Il assure un maillage avec les RER B et E.

Il s'agit d'une ancienne ligne ferroviaire située entre Bondy et Aulnay en Seine St-Denis, dite ligne des Coquetiers. Elle est réhabilitée pour être transformée en ligne de Tramway avec des carrefours à feux (11 carrefours). Elle permettra de transporter 44 000 voyageurs sur un service de type Tramway.

T4 sera exploité par la SNCF.

Ces deux projets de Tramway qui sont les plus proches, ceux qui vont ouvrir en 2006, s'inscrivent dans un ensemble de projets à l'échelle de l'Île-de-France beaucoup plus important, à savoir l'ensemble des projets de Tramways planifiés au Contrat de Plan État/Région. Il a été signé en 2000 entre l'État et la Région.

Il est prévu 80 km de Tramway à réaliser en Île-de-France, numérotés de 1 à 8 avec des extensions d'un certain nombre de lignes préexistantes, notamment T1 à l'Est et à l'Ouest, la création d'une ligne de Tramway entre St-Denis et Garges Sarcelles, la création d'une ligne de Tramway entre St-Denis, Épinay, Villetaneuse, le prolongement de T2 au Nord et au Sud, la création d'une ligne de Tramway entre Villejuif et Athis-Mons dans le Val de Marne et dans l'Essonne, et la création d'une ligne de Tramway qui est prévue sur pneus entre Châtillon et Viroflay.

Il s'agit de près de 80 km de lignes pour un budget de 2,3 milliards d'Euros. Aujourd'hui, pratiquement tous ces projets ont fait l'objet d'une enquête publique et sont dans les phases d'avant-projet détaillé, et devront faire l'objet d'un démarrage de travaux soit cette année, soit l'année prochaine, soit très rapidement après. Cela représente 150 rames, qui seront en service en Île-de-France à cette échéance.

D'autres projets sont prévus au-delà de l'actuel contrat de plan, des extensions qui font l'objet d'un certain nombre d'études pour plus de 40 km et 1,4 milliards d'Euros. Je ne les citerai pas toutes, elles sont présentées sur cette carte. Ce sont principalement des extensions d'opérations déjà inscrites dans le présent contrat de plan.

On note notamment les études en cours du prolongement du T3 au-delà de la Porte d'Ivry vers l'Est en direction de la Porte de la Chapelle, qui est l'objet du débat aujourd'hui.

Comment se situe le Tramway dans l'ensemble du réseau régional ?

Cette carte montre la densité de la zone centrale de l'Île-de-France, avec les réseaux lourds (RER, trains de banlieue). On a un certain nombre de lignes qui relie les grands secteurs de la Région, mais on n'a pas une desserte qui permet à partir du réseau lourd d'aller chercher les gens près de chez eux, c'est-à-dire que vous avez beaucoup de chance si vous vivez à proximité d'une gare du réseau lourd. La plupart des Franciliens et beaucoup des emplois franciliens ne sont pas situés à proximité d'une gare du réseau lourd qui permet de se déplacer dans toute la région.

Il manque donc un maillage à l'échelle de la desserte de l'ensemble des habitations et l'ensemble des emplois. On considère que l'on dessert les gens que l'on arrive à amener à une station à moins de 500 mètres de chez eux.

Donc, il faut des systèmes de fonctionnement sur le réseau lourd et de rabattement sur le réseau lourd, qui dépendent un peu des zones de densité. Là où il y a vraiment très peu de monde, cela se fait en bus ; là où il y a beaucoup de monde, on le fait en métro ; là où il y a du monde en quantité intermédiaire, on le fait en Tramway.

A certains endroits, la solution métro par rapport au nombre de gens à transporter est surdimensionnée, et au contraire le Tramway permet effectivement de desservir et d'aller chercher les gens près de chez eux, avec un mode de transport lisible, fiable, rapide et sûr.

Donc, la réponse à la demande dépend de la densité. Là où c'est très dense, on met du métro, et plutôt sur les radiales où la demande est plus forte que sur les rocade ; là où la densité est plus faible et sur les rocade, on répond souvent à la demande par un maillage effectué par des solutions Tramway.

C'est à cela que répond le Tramway T1, TVM dans une zone de faible densité, T2 dans les Hauts-de-Seine, et que peut répondre T3 sur la couronne Est parisienne.

L'extension du Tramway T3 à l'Est et à l'Ouest un projet de Tramway parmi de nombreux projets. Il permettra de mailler avec trois lignes de RER (B, C et E).

Il permettra également d'avoir des correspondances avec l'ensemble des lignes de bus (13 Mobilien, 16 parisiennes, 19 de banlieue), le maillage avec presque toutes les lignes de métro, sauf les lignes 2 et 6.

Surtout, il permet de desservir l'urbanisation située dans le corridor du boulevard périphérique, l'ensemble des communes limitrophes où il y a beaucoup d'urbanisation produite actuellement en lisière du périphérique et dans Paris où l'on a une très forte densité dans la ceinture des HBM et des besoins de desserte importants, et des projets d'urbanisation importants, notamment par exemple à la Porte des Lilas.

Le choix du tracé par les Boulevards des Maréchaux correspond assez largement à cette recherche d'aller desservir les zones de forte densité.

T3 répond à un besoin de desserte en rocade, optimise le maillage, améliore l'accessibilité, réaménage le paysage urbain et améliore la qualité de vie des riverains et des usagers. Il concerne près de 300 000 personnes qui sont présentes tout le long du tracé, et qui peuvent être amenées à l'utiliser.

T3 devait répondre à un certain nombre de critères :

- ❖ Il fallait avoir un mode de transport performant, près de son lieu de travail ou de son lieu de vie. On cherche à amener les gens près de chez eux, à 500 mètres de chez eux.
- ❖ Régulier, fiable, rapide, accessible, confortable, silencieux, non polluant, sécurisé.

Donc, le Tramway répond à tous ces critères.

Des trois solutions possibles, c'est le mieux adapté en termes de besoin, car il est à la fois une alternative crédible à l'automobile. Il apporte une grande qualité d'intégration. Il est plébiscité par les utilisateurs. Il a une capacité correspondant à la demande (environ 4 500 passagers par heure pour une estimation du trafic de l'ordre de 3 800 passagers).

Le tracé existant fait 8 km et comporte 17 stations. L'extension ferait 14 km vers l'est et 2 km vers l'ouest. Elle desservirait 7 arrondissements (XIIIème, XIIème, XXème, XIXème, XVIIIème côté Est, et XVème et XVIème côté Ouest), 12 communes limitrophes (Ivry, Charenton, St-Mandé, Vincennes, Montreuil, Bagnolet, Le Pré St-Gervais, Les Lilas, Pantin, Aubervilliers, St-Denis à l'Est, et Boulogne Billancourt à l'Ouest. 3 départements sont concernés (Hauts de Seine, Val de Marne, Seine St-Denis) et la Ville de Paris.

Au bilan, le projet aura 300 000 voyageurs par jour attendus sur l'ensemble du parcours, donc l'ensemble de la ligne T3, avec une desserte de 300 000 habitants concernés. Ce qui veut dire

qu'on dessert avec ce Tramway l'équivalent d'une ville comme Nantes ou Nice, et également 130 000 emplois qui se situent le long du tracé.

De nombreux équipements publics :

- ⇒ École d'architecture en cours de construction à Paris XIIIème et la future antenne de l'université Paris VII, le Lycée technique Lemonnier à Paris XIIème, l'École Supérieure des Métiers de la Viande à Paris XIIème, le Lycée Georges Brassens à Paris XIXème, le Lycée Maurice Ravel à Paris XXème.
- ⇒ Les multiplexes de Bercy et d'Ivry, le Zénith, la Cité des Sciences, la Géode, la Cité de la Musique, le Centre National de la Danse à Pantin, le Centre International Handisport à Paris XXème.
- ⇒ Les bois de Vincennes et de Boulogne, comme le Parc de la Villette.
- ⇒ Des hôpitaux, comme Thenon dans le XXème, Trousseau dans le XIIème, le Centre Chirurgical de la Porte de Pantin.
- ⇒ Des centres commerciaux importants situés Porte de Bercy, Porte de Bagnolet, Porte de Montreuil et au Pré St-Gervais.
- ⇒ Des densités d'emplois importantes en train d'être créées le long du périphérique.

On voit ici le tracé au milieu des projets urbains. Le T3 s'inscrit non seulement dans la densité existante de la ceinture des HBM, mais aussi dans des projets d'amélioration de la ville, de densification de la ville, de la requalification de la ville, tout le long du tracé. On peut citer les GPRU de la Porte de Vincennes, Porte de Montreuil, St-Blaise, Cité Michelet, Paris Nord-Est, des opérations d'aménagement importantes : Paris Rive Gauche, Bercy Poniatow ski, Bédier-Boutroux Porte d'Ivry, Porte des Lilas, la ZAC Molière à Ivry, la Porte d'Ivry et les bords de Seine à Ivry, la ZAC Valmy à Ivry, à Montreuil le bord du périphérique, la ZAC du Centre-ville aux Lilas tout près de la Porte des Lilas, Sadi Carnot au Pré St-Gervais, la ZAC des Grands Moulins à Pantin, la ZAC du Canal à Aubervilliers.

Excusez-moi d'être long, mais je crois que c'est important de voir à quel point ce projet est un projet pour la Ville et pas seulement un projet pour les transports.

Il s'inscrit également dans le réaménagement d'un certain nombre de portes de Paris : Porte de la Chapelle, Porte d'Aubervilliers, Porte de la Villette, Porte de Montreuil, Porte de Vincennes et Porte des Lilas.

A la Porte des Lilas, les travaux de couverture du périphérique ont commencé, permettant réellement au Tramway de desservir les deux côtés du périphérique, avec une grande efficacité.

Ce projet s'inscrit dans un projet urbain, avec un mode de transport moderne, même s'il a des racines ancrées jusqu'au milieu du 19<sup>ème</sup> Siècle. Voilà la place qu'on lui imagine en Île-de-France.

C'est une place qui est au service de 300 000 habitants, soit l'équivalent d'une grande ville de province.

C'est une place qui est au service d'un projet de reconstruction de la ville sur la ville dans le corridor du périphérique dans l'est parisien, et c'est une place qui est au bénéfice des usagers du transport grâce au maillage et au rabattement sur l'ensemble du réseau lourd.

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

Merci, il était bon au moins une fois pendant ces réunions de remettre le projet de Tramway d'aujourd'hui dans une perspective plus vaste à la fois dans le temps et dans l'espace.

Je vais laisser maintenant Monsieur DOUCET présider la suite du débat, et je donne la parole à la salle si personne à la tribune ne veut la prendre pour le moment.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Un certain nombre de questions sont arrivées par le biais des documents, que vous avez bien voulu remplir. Si vous le voulez bien, je vais les prendre dans l'ordre d'arrivée et vous les lire. Je demanderai à l'intervenant, s'il est resté dans la salle, ce que je souhaite vivement, qu'il puisse faire un petit commentaire sur la question qu'il a posée.

C'est la façon dont nous avons l'habitude de mettre en route cette partie débat qui, je me permets de le rappeler, est quand même la plus importante et la justification de ces réunions publiques.

La première question est remise par Monsieur LACOMBE: « Pourquoi construire un Tramway alors que les rails de la Petite Ceinture, qui est une infrastructure gratuite, puisque déjà existante, rouillent d'inactivité à quelques mètres ? Quel intérêt ? »

Monsieur LACOMBE veut-il ajouter un commentaire à cette question, qui est déjà très claire ?

**M. LACOMBE, Génération Écologie :**

Je trouve dommage de ne pas utiliser le tracé de la Petite Ceinture qui existe.

Le Tramway effraie un peu, car il réduit la possibilité même aux deux-roues et aux bus de circuler normalement sur le Boulevard des Maréchaux.

**M. Serge MERY, Vice-Président chargé des Transports, Conseil régional d'Île-de-France :**

Quand nous avons discuté de la première partie du Tramway, il y a maintenant six ans, effectivement la question s'est posée. Elle a été posée aux élus et ceux-ci ont dû choisir.

Pourquoi ont-ils choisi de passer sur le Boulevard des Maréchaux et pas sur l'emprise de la Petite Ceinture ?

D'abord pour une question de coût, car réactiver la Petite Ceinture coûtait cher, et aussi parce que dans notre esprit, et dans celui de tous ceux qui font des lignes de Tramway en France et à ailleurs dans le monde, le Tramway est aussi un outil de reconquête urbaine, d'intégration dans un espace de vie.

Il nous semblait que la Petite Ceinture, avec sa rupture due au fait qu'elle est enclavée risquait à de nuire à cette possibilité.

Vraiment ce choix permettait un maillage avec toutes les autres lignes de transport (métro, bus), ce que ne permettait pas avec autant de facilité le site de la Petite Ceinture.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Je vous remercie, Monsieur le Président. Est-ce quelqu'un veut rebondir sur cette question ?

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

Nous sommes évidemment très favorables au Tramway Boulevard des Maréchaux et son prolongement tel qu'il a été défini tout à l'heure.

Nous sommes aussi favorables à la Petite Ceinture.

Nous avons toujours dit qu'il fallait aussi un jour remettre en service la Petite Ceinture qui remplirait des services de nature très différente.

Faire une comparaison entre les deux, c'est tout à fait surréaliste. Comme j'aime à le dire, c'est comparer un poisson à une bicyclette.

La Petite Ceinture serait très intéressante pour le fret ou éventuellement aussi pour du transport régional de voyageurs. Elle ne peut pas offrir en contrepartie les mêmes possibilités, notamment d'accessibilité, de maillage avec le réseau de bus que le Boulevard des Maréchaux.

Donc, arrêtons de toujours faire des comparaisons.

L'intervenant précédent a parfaitement raison de dire qu'il faut toujours penser à cette Petite Ceinture. C'est effectivement scandaleux qu'elle soit laissée à l'abandon, en friches.

Nous avons demandé dans notre cahier d'acteurs une étude réalisée par des experts internationaux, et pas des personnes de l'Île-de-France car il y a trop de pression et de passion, mais des gens totalement désintéressés et objectifs, qui puissent voir ce que l'on peut faire de la Petite Ceinture, selon les tronçons. C'est notre souhait le plus cher.

Je rappelle qu'il ne faut surtout pas opposer ces deux projets. Il faudra aussi un jour la Petite Ceinture, il faut les deux.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Je vous remercie. Le Maître d'ouvrage souhaite-t-il reprendre en réponse à cette intervention.

**M. Pierre MANSAT, Adjoint au Maire de Paris, chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France**

Vous avez raison, il s'agit de logiques de transport tout à fait différentes et il est complètement inutile de les opposer. Nous sommes là pour présenter le projet de Tramway sur les Boulevards des Maréchaux.

Je voudrais insister sur ce qui était à la fois dans la présentation et ce que vient de rappeler Serge MERY, nous sommes à une période un peu historique où nous sommes passés de ces Boulevards des Maréchaux, que l'on appelait il y a encore peu de temps « Boulevards extérieurs », à des Boulevards qui sont maintenant au cœur de l'agglomération.

Ils voient dans leur proximité se développer de nouveaux équipements très importants : la ceinture verte, des terrains de sport, des activités économiques importantes, des équipements publics. On

est là dans une logique d'une ville qui se renouvelle profondément. Le Tramway sur le Boulevard des Maréchaux correspond à ce besoin.

Effectivement, des études ont été faites par le STIF sur la petite ceinture. On est dans des logiques tout à fait différentes. Encore faut-il considérer le fait qu'il y a de l'urbanisation autour de la Petite Ceinture, il y a des logements, des immeubles sur une partie de ce réseau de Petite Ceinture. Nous sommes dans une logique de transport qui n'est pas du tout la même et qui ne crée pas en tout cas à la fois le maillage qui est ici un argument extrêmement fort pour le Tramway des Maréchaux, et qui n'est pas dans cette logique de desserte de nouveaux quartiers sur l'ensemble de la couronne parisienne.

En donnant ces arguments, il ne s'agit pas d'opposer les uns aux autres, nous sommes dans raisonnements différents.

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

Si vous le permettez, juste en un mot pour dire que, au regard de la position de l'AUT, le fait de faire un Tramway sur les Maréchaux n'empêche en aucun cas de réutiliser la Petite Ceinture.

Faire les deux tout de suite ne paraît pas possible, et c'est assez loin, mais les gens qui ont créé la première ligne de métro, et qui ont relié la gare de Lyon au Châtelet, ne pensaient pas à l'époque que dans le même siècle, on allait rajouter le RER A, le RER D sur le même tracé.

Aujourd'hui, la Petite Ceinture existe, et il ne faut pas insulter l'avenir. On a parlé du fait que les Boulevards Extérieurs sont maintenant au cœur de l'agglomération, peut-être qu'un jour ce corridor d'urbanisation deviendra tel qu'il faudra encore des infrastructures supplémentaires. Aujourd'hui, le Tramway est un pas très significatif par rapport au bus existant, qui mérite d'être fait tout en préservant la Petite Ceinture pour l'avenir.

**M. Philippe GARNIER, Comité pour la Réouverture de la Petite Ceinture Ferroviaire de Paris**

A toutes les réunions, on oppose la Petite Ceinture aux Maréchaux. J'ai déjà dit lors de réunions précédentes que j'étais tout à fait d'accord pour introduire le Tramway à Paris et en Île-de-France, mais lorsqu'une infrastructure en site propre existe à quelques centaines de mètres, il est souhaitable de la réutiliser.

On a beau dire, il y a quand même un manque d'argent et on ne peut pas tout faire. J'ai l'impression qu'en opposant les Maréchaux et la Petite Ceinture, on refait la même erreur qu'il y a dix ans en construisant Éole et Météor. On n'a pas pris parti entre le projet SNCF Éole et le projet RATP Météor, on a eu deux projets pour le prix de deux.

Maintenant, on met un Tramway sur les Boulevards des Maréchaux, et dans 10, 15 ou 20 ans, on va rouvrir la Petite Ceinture. Je trouverais plus logique de rouvrir la Petite Ceinture maintenant, avec l'argent économisé, on construirait des Tramways ailleurs que sur les maréchaux.

En Banlieue, on manque d'infrastructure en site propre. On pourrait mettre des Tramways sur certaines nationales qui partent de Paris. La Petite Ceinture a au moins le mérite d'exister, il est dommage de la laisser à l'abandon.

Il ne se passe pas un mois sans qu'on lise dans la presse : « la voie désaffectée de la Petite Ceinture, transformation en coulée verte ». Une coulée verte de 10 mètres de large en tranche souterraine, pour la chlorophylisation de l'Île-de-France, cela ne changera pas grand chose.

On a une infrastructure en site propre qui existe, elle est intacte de Boulevard Victor aux Batignolles.

Les ouvrages d'art (tunnels, viaducs) existent, il suffit de reposer une voie, de l'électrifier et de refaire les stations.

A la Porte de Vanves, l'extrémité du quai de la Ligne 13 est à l'aplomb du quai de la Petite Ceinture.

A la Porte d'Orléans, les quais de la ligne 4 sont à l'aplomb de l'ex station Porte de Vanves.

La Petite Ceinture ne pose pas de problème, et avec l'argent économisé on pourrait faire des Tramways en Banlieue.

L'abandon de la Petite Ceinture est un non-sens et un défi au bon sens.

Pourquoi a-t-on fermé massivement les Tramways dans les années 30 ? A cause de la coexistence du trafic routier et du trafic Tramway.

En mettant un Tramway sur des infrastructures routières à fort trafic comme les Maréchaux, cela va générer des problèmes. Je suis sûr qu'en 2007, quand le Tramway essaiera de franchir la Porte d'Orléans, même s'il a priorité sur le papier, s'il y a un embouteillage, il ne pourra pas passer.

Je ne parle pas de la Porte de Versailles, au printemps lors du Salon de l'Agriculture. Comme on sera à la veille des élections, tous les politicards vont y aller, il y aura du monde. Je ne parle pas de la Foire de Paris.

Alors que sur la Petite Ceinture, en quelques temps la rue de Vaugirard serait construite.

Il y aura des problèmes de coexistence Porte de Versailles, Porte d'Orléans et Porte d'Italie, pour ne citer que ces trois-là. Je ne parle pas du Stade Charléty que j'ai oublié.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Merci, Monsieur. Monsieur le Président MERY souhaite répondre.

**M. Serge MERY, Vice-Président chargé des Transports, Conseil régional d'Île-de-France :**

On ne va pas relancer le débat sur la Petite Ceinture opposée au site du Boulevard des Maréchaux, le choix a été fait.

**Dans la salle :**

Non !

**M. Serge MERY, Vice-Président chargé des Transports, Conseil régional d'Île-de-France :**

On a commencé à travailler sur le Boulevard des Maréchaux et à la fin de l'année, c'est-à-dire dans quelques mois, il y aura la mise en service d'un Tramway entre le Pont de Garigliano et la

Porte d'Ivry. Le choix est fait, et on va poursuivre là, car à l'époque avec les études menées d'insertion on a choisi ce site qui nous paraissait le plus approprié.

Donc, on va poursuivre là où cela nous paraît le plus économique, le plus rentable et ce qui nous paraît aussi être un outil qui desservira le maximum de population dans les meilleures conditions, cela ne veut pas dire que l'on ne veut rien faire sur la Petite Ceinture. Cela a été dit par les uns et les autres. Des réflexions sont menées par le STIF, par la Ville de Paris. Des réflexions ont été demandées à RFF.

Les entreprises SNCF, RFF, les institutions travaillent sur ce sujet, et des propositions seront faites.

En ce qui concerne le Tramway, pour l'instant, dans le projet, on ne va pas faire une rupture au niveau actuel pour regagner la Petite Ceinture, ce qui serait un non-sens économique et politique.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Merci Monsieur, si vous le permettez les deux arguments avancés : l'argent économisé sur la Petite Ceinture et la difficulté de traverser des carrefours méritent une réponse.

Pouvez-vous faire une réponse à ces deux remarques ?

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

Soyons clairs, il n'y a pas d'économie. La dernière fois que l'on a dit que la Petite Ceinture n'était pas chère, c'était pour la réutiliser avec le RER C entre la Muette et Pereire. Cela a coûté 700 MF de plus que le budget initial. Personne ne voulait qu'on la laisse telle quelle, il a fallu la refaire intégralement. On a refait les voies, la caténaire, les ouvrages d'art, la couverture. Le STIF a donné une fois, il redonnera peut-être un jour à la fin du siècle actuel.

Pour l'instant, on sait combien cela coûte sur les Maréchaux, car c'est en cours de travaux et on connaît les prix. Sur la Petite Ceinture, on ne sait pas combien cela coûte.

La dernière fois qu'on l'a fait sur le RER C, cela a coûté très cher, et beaucoup plus cher que ce que vous avez bien voulu dire, et qu'un Tramway en surface.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Y a-t-il d'autres remarques ou réactions concernant ce thème de la Petite Ceinture qui semble très présent ce soir ?

**M. Jacques GAUTHIER, Petite Ceinture Grand Paris :**

Je crois que l'assistance a compris ce soir que ceux qui attendaient quelque chose devaient dans l'immédiat faire ceinture.

Je voudrais poser des questions plus précises à ces Messieurs, qui nous pourraient nous éclairer.

Quelle est la longueur maximale d'un bus autorisé par le Code de la Route ?

Quelle est la capacité du bus articulé Scania, qui est donné pour 148 personnes, alors que le bus Agora L est donné pour 100 personnes dans le dossier du Maître d'ouvrage ?

Pouvez-vous nous parler des systèmes de régulation des lignes PC, Aigle et Altaïr ?

Pouvez-vous nous parler du système BRT (Bus Rapide Transit) ?

Si le T4 roule avant le T3, faudra-t-il rétrograder le T3 ?

Pouvez-vous remettre à l'écran la carte des stations ?

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Le mieux est que vous fassiez l'intégral de vos questions, si je peux me permettre, le Maître d'ouvrage répondra au fur et à mesure.

**M. Jacques GAUTHIER**

Il faut que la salle comprenne. Si l'on compare cette carte avec celle de la page 61, on s'aperçoit qu'il y a une nouvelle station Porte de Bercy, et une station « Baron le Roy » a disparu.

Pourriez-vous nous expliquer pour quel motif vous avez modifié ces stations ?

J'en ai terminé, merci de vos réponses.

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

Je vais essayer avec Philippe VENTEJOL d'apporter les réponses à l'ensemble des questions posées.

Sur ces stations, il s'agissait d'une carte qui faisait figurer les Portes de Paris et pas les stations projetées. Il y en a beaucoup moins que de stations projetées qui figurent sur cette carte, car il en est projeté sur la partie Est entre 22 et 26. Donc, ce n'est pas du tout ce que vous voyez à cet endroit. C'est dans les documents du dossier du débat de manière plus précise.

Je suis favorable à ce que T3 et T4 ouvrent le plus vite possible, et même à ce que l'on organise une compétition en attribuant une médaille d'or au premier.

Par contre, compte tenu des coûts en termes de signalétique, et compte tenu du fait qu'ils ouvrent pratiquement en même temps, il a été décidé d'appeler l'un T4 et l'autre T3.

Pour les générations futures, savoir si l'un a ouvert 10 jours avant l'autre sera relativement mineur. Par contre, pour des raisons de coût de l'installation des panneaux T3 et T4 un peu partout en Île-de-France, on préfère avoir tout de suite choisie la numérotation.

On est désolé, cela n'a pas été fait de manière complètement concertée, mais cela a été présenté devant le Conseil du STIF. C'est un organisme qui a pu entériner cette numérotation qui correspondait. On avait T1, T2, T3, T4 et il a fallu choisir. Je ne me souviens même plus exactement pourquoi cela s'est fait dans cet ordre.

Le BRT existe, et notamment avec une référence à Bogota. Il ne ressemble pas beaucoup au Tramway, ni au métro. Ce sont des bus au milieu d'une autoroute, avec des stations construites et accessibles depuis les ponts au milieu de l'autoroute. Ce concept est très intéressant et très efficace. On peut mettre énormément de bus sur cette ligne et transporter beaucoup de monde.

Ceci dit aujourd'hui, ce serait peut-être à discuter sur le boulevard périphérique, cela prendrait beaucoup plus de places aux voitures que ce que l'on installe sur les Maréchaux, mais ce n'est pas crédible sur un boulevard urbain. C'est vraiment une solution de type autoroutier, en tout cas telle qu'elle existe en Amérique du Sud.

Le bus fait au maximum 24,5 m et le Scania fait 148 places. Il existe même un Van Hool qui fait aussi de l'ordre de 140 places. On n'en utilise peu en Île-de-France, et il y a un problème de stationnement dans les dépôts de bus.

**M. Philippe VENT EJOL, Département du Développement, RATP :**

La limite du Code de la Route est fixée à 24,5 m. Les capacités des véhicules sont données selon une norme qui s'applique à l'ensemble des véhicules de transport public en Île-de-France, et de façon relativement généralisée, dans le monde à 4 voyageurs debout par mètre carré.

En fonction de l'espace de plancher disponible, les véhicules de 24,5 m ont une capacité maximale de 150 places. Cela peut être moins en fonction de la façon dont est organisé le véhicule à l'intérieur. Si par exemple, la motorisation est relativement importante, comme sur le système Philéas, qui est un de ceux qui présentent un véhicule de cette longueur, on tombe à des capacités inférieures de l'ordre de 120 à 130 places.

Une question concernait le système Aigle et le système Altaïr à laquelle je vais répondre de façon factuelle, car je ne suis pas très bien sûr d'avoir compris quelle était exactement la question, vous pourrez la compléter si vous le souhaitez.

La RATP a développé un système de localisation des bus par GPS. Ce système a permis de développer d'une part un module de régulation, c'est-à-dire que l'on donne au conducteur et au régulateur une information sur la localisation très précise des véhicules.

Il y a également un certain nombre de modules qui permettent de recalculer des horaires et de fournir une information aux voyageurs à bord des véhicules et aux points d'arrêt. C'est le système Altaïr qui a changé de nom et qui s'appelle maintenant Ciel ; c'est la partie Ciel Bus.

Le système Altaïr, c'est la même base de localisation par GPS qui est dédié à la sécurité et qui permet de donner au PC de sécurité des informations très précises sur la localisation d'un véhicule sur lequel se produirait un événement donnant lieu à un signalement, et permettant une intervention extrêmement rapide.

Je ne sais pas s'il y a des compléments à cette question.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Je voudrais passer la parole à Monsieur HADDAD HIRIBARNE. Me permettez-vous de résumer vos trois questions, mais vous pourrez les développer bien entendu à votre aise ?

Où en est le projet RATP de relier les gares SNCF entre elles, le voyageur est soumis à d'interminables changements ?

Quand allez-vous mettre en pratique un ticket commun de la RATP qui permettrait d'utiliser le bus et le métro dans l'heure comme à Lyon ?

D'après le journal « Métro », le financement de la construction de nouvelles liaisons RATP reste problématique ?

Ce sont trois questions importantes, voulez-vous les compléter ?

**Mme Élisabeth LEPOUTRE, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Il y en a une quatrième.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Je vous laisse la poser, le micro est à vous.

**M. HADDAD HIRIBARNE :**

Non.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Alors, je vais la lire : « Qu'allez-vous faire des bus PC actuels lorsque le Tramway sera mis en route ? ».

Allez-vous renforcer les lignes déjà existantes ou en créer d'autres ?

Toutes ces questions s'adressent au Maître d'ouvrage, qui prend le relais des réponses ?

**M. Philippe VENTEJOL, Département du Développement, RATP :**

Sur la question de relier les gares entre elles, je pense que la personne fait allusion à une étude que la RATP a réalisée en partenariat avec la Ville de Paris. C'est une étude extrêmement amont, c'est-à-dire que c'est vraiment une étude de faisabilité. Sur les conditions d'insertion éventuelles d'un Tramway sur la rocade dite des gares.

Cette étude a servi au débat que la Ville de Paris a organisé dans le cadre du volet de sa contribution à la révision du SDRIF, peut-être que Monsieur MANSAT souhaitera en dire quelques mots.

Concernant la tarification, je laisserai au STIF le soin de répondre.

J'ai entendu une question également sur : « Que faire des bus PC actuels ? ».

Il faut savoir que les bus ne sont pas gérés ligne par ligne, ni les trains. Il s'agit d'une gestion par parc. Donc, les bus qui seront retirés du PC iront remplacer des bus arrivés à échéance de

renouvellement sur d'autres lignes, de la même façon que lorsque nous avons réalisé la mise en bus articulé de la ligne PC, nous n'avons pas acheté de bus spécialement pour cette opération.

C'est clair que l'on est dans une logique concernant les bus et les trains différents de celle qu'on explique sur les Tramways. Sur les Tramways, on est sur un réseau en cours de constitution. Donc, naturellement, le parc se développe à mesure que le réseau s'étend.

Je crois avoir répondu aux deux questions que j'ai entendues.

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

En un mot, si j'ai bien compris la question sur un seul ticket pour prendre le bus et le métro, cette question a été soulevée par le Conseil de Paris et le Conseil Régional pour permettre avec un seul ticket d'utiliser le bus, le métro, le RER et le train de Banlieue pendant 90 mn, et elle est en cours d'étude.

Elle pourra le cas échéant faire l'objet d'une décision des élus siégeant en Conseil du STIF.

**M. Pierre MANSAT, Adjoint au Maire de Paris, chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France**

Un mot pour compléter les deux questions à la fois sur le ticket horaire et sur la rocade des gares. Ces propositions trouvent leur place dans le débat qui est lancé actuellement par la Municipalité parisienne sur son plan de déplacement de Paris.

Voilà quelques mois que nous avons lancé la consultation des citoyens et des Franciliens sur ce plan de déplacement de Paris, qui vise à donner une prospective autour des déplacements dans la capitale au cœur de l'agglomération pour les 10 à 15 ans à venir. Ce type de proposition trouve tout à fait sa place dans ce débat.

Nous sommes à la phase de conclusion du diagnostic. Le Maire de Paris rendra public le résultat du questionnaire qui était soumis aux Parisiens et aux Franciliens. C'est à partir de là que nous pourrons construire des propositions, et il y aura des nouvelles réunions publiques autour des propositions contenues dans le plan de déplacement.

La question d'une liaison entre les gares est souvent revenue dans les réunions publiques parisiennes, tout comme la question du ticket unique. Suite à cette demande très forte lors des réunions dans les arrondissements parisiens, le Conseil de Paris a adopté un vœu dans ce sens à la séance du Conseil de Paris de janvier.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

L'un des participants à cette réunion est en train d'écrire une question, ce serait peut-être plus simple que vous la posiez verbalement.

**M. Thierry BOURGOGNE, Association Orbital :**

Il y a un représentant de la Région, et si l'on fait un rapide calcul, le T3 tel qu'il est en cours de construction plus l'extension, telle qu'on nous la projette, va coûter à peu près un milliard d'Euros, sachant que c'est une décision purement politique, et cela va permettre de requalifier les boulevards des Maréchaux. Donc, ce n'est pas une décision de transport.

N'aurait-il pas fallu mettre ce milliard d'Euros sur un autre projet de transport qui aurait été utile à un plus grand nombre de personnes ?

**M. Serge MERY, Vice-Président chargé des Transports, Conseil régional d'Île-de-France :**

D'abord, je ne sais pas d'où vous tenez ce chiffre, car les prévisions sur le prolongement de T3 sont de l'ordre de 600 millions d'Euros, en dehors du matériel. Il n'y a pas de plan de financement actuellement, c'est-à-dire que les discussions ne portent pas aujourd'hui sur des participations financières d'une collectivité par rapport à une autre. Nous n'en sommes pas là.

Il y avait un plan de financement pour la première partie, qui est en cours d'achèvement et qui va s'ouvrir en décembre. Il y avait un accord entre le Conseil Régional et la Ville de Paris sur les études à formuler dans le cadre d'un contrat particulier, que nous avons passé il y a maintenant deux ans.

Tout est acté et tout est d'accord. Pour la poursuite, il n'y a pas encore de discussion. Des idées circulaient dans le cadre du projet Jeux Olympiques de 2012. Malheureusement, ce projet a échoué. On est bien forcé de le constater. Donc, il faudra regarder dans les discussions à venir avec les différents partenaires qui peuvent s'intéresser à ce genre de projet, naturellement la Ville de Paris, la Région Île-de-France, mais aussi les départements limitrophes, peut-être l'État et il faudra regarder quels sont les partenaires qui pourront financer ce projet.

Dire que c'est un projet qui pourrait être remplacé par des financements sur d'autres parties de la Région Île-de-France, bien sûr, on aurait pu tout imaginer. Ceci étant, pour nous, c'est un projet régional. Les études démontrent que les deux tiers des usagers au moins seront des gens de la périphérie, donc c'est bien un projet régional. C'est ainsi que nous le concevons.

C'est un projet qui va intéresser plusieurs centaines de milliers d'emplois, plusieurs centaines de milliers d'usagers chaque jour. On considère que c'est un bon projet. Donc, on verra quelle sera l'implication de la Région Île-de-France dans ce projet, mais en tout état de cause, elle sera impliquée.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Y a-t-il d'autres remarques sur ce problème financier ?

**M. François GODARD, Parisceinture.com :**

Financièrement, pas spécialement, mis à part que je suis assez d'accord avec l'estimation d'un milliard et demi. En gros, il y a des dépassements sur le TMS, et attendons de voir. Sur les 500 Millions, cela fait un milliard au total.

**M. Serge MERY, Vice-Président chargé des Transports, Conseil régional d'Île-de-France :**

On ne peut pas laisser dire cela, car sinon on va dire n'importe quoi.

**M. François GODARD, Parisceinture.com :**

Attendons de voir.

**M. Serge MERY, Vice-Président chargé des Transports, Conseil régional d'Île-de-France :**

On ne peut pas vous laisser dire que d'un projet à 500 millions, on va passer à un milliard.

**M. François GODARD, Parisceinture.com :**

500 millions sur le TMS et 500 millions sur le prolongement.

**M. Serge MERY, Vice-Président chargé des Transports, Conseil régional d'Île-de-France :**

Un projet est étudié à hauteur de 600 millions, il y a généralement des dépassements sur tous les projets, mais quand on arrive à des dépassements qui se situent entre 10 et 15 %, c'est déjà beaucoup.

**M. François GODARD, Parisceinture.com :**

Cela fait 100 millions de plus.

Combien a coûté le TMS, pour la partie sud du T3 ?

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

Le TMS a coûté environ 214 Millions d'Euros sur la partie sud, plus des aménagements paysagers (44 millions d'Euros).

**M. François GODARD, Parisceinture.com :**

Il dépassera de 10 ou 15% selon la théorie de Monsieur MERY.

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

Il s'ajoute le matériel roulant, ces coûts aujourd'hui sont dans les clous dans la réalisation, car les travaux sont pratiquement finis. Donc, on sait à peu près où l'on va. Les rames sont en cours de livraison, on est globalement dans les clous sur ce Tramway.

Les dépassements se font souvent entre la première esquisse et le détail des projets. C'est plutôt au début dans les phases amont. Là, en vous disant que c'est de l'ordre de 500 à 600 millions, ce n'est pas tout à fait pareil suivant les tracés, car il y a plusieurs tracés à l'étude. Ce n'est pas tout à fait pareil selon la manière dont on franchit le faisceau ferroviaire de Paris Est. C'est plus ou moins cher selon les solutions.

Quand on rentre dans le détail des projets, les coûts bougent. Par contre, au moment où les financeurs décident de payer et s'engagent, généralement jusqu'à la réalisation, quand même dans 95 % les estimations sont très fiables, et cela reste conforme.

Il ne faut pas dire que les chiffrages correspondent à n'importe quoi, ils sont précis, et les coûts sont estimés au moment où les travaux démarrent très précisément.

Au stade où l'on en est, car on veut laisser la place au débat, on est bien d'accord, c'est une enveloppe qui est définie à 20 % près vers le moins ou vers le plus. Si l'on peut faire moins, on le fera.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Vous souhaitez aborder un autre thème.

**M. François GODARD, Parisceinture.com :**

Vous avez parlé du financement, et on peut ergoter. Je me permets de répondre, mais je ne vous demande pas une réponse. Les chiffres que vous avez donnés sur le prix du TMS, les dépassements envisageables à 15 % plus le matériel, plus la version présentée, entre 550 et 600 millions, on arrive à un milliard.

Quel est le prix du matériel roulant ?

Concernant les propos de Monsieur MACHERAS de l'AUT, un Tramway serait prolongé sur les Maréchaux, en tout cas pas jusqu'aux Batignolles.

On parle de meilleures connexions sur les Maréchaux et la Petite Ceinture. Je prends quelques exemples, la station « Porte de Vincennes » n'est pas Porte de Vincennes mais sous la Petite Ceinture.

Il y a d'autres endroits du même type. Par exemple, tous les endroits connectés dont vous parlez à La Villette sont aussi connectés à la Petite Ceinture. Toute la partie XV<sup>III</sup>ème et XV<sup>II</sup>ème n'existe quasiment pas dans ce projet.

Si l'on a deux projets, Tramway des Maréchaux et le tram-train comme sur le T4 sur la Petite Ceinture, car le tram-train est une culture SNCF on pourra le dealer avec la SNCF.

Le problème avec la Petite Ceinture, c'est un peu aussi les relations difficiles entre la Ville de Paris et la SNCF, car la Ville l'a voulu et la SNCF l'a tranquillement subi quand la Municipalité était à Droite comme à Gauche.

Ma question est simple, en prolongement de ce qui a été dit précédemment : quelle est la répartition du matériel (120 Tramway et tram-train sur l'Île-de-France très bientôt) entre les deux ?

Des tram-trains ont été commandés exclusivement pour l'ancienne ligne des Coquetiers. Pour l'histoire culturelle, cette ligne s'appelle T3 mais les cheminots l'appelaient la BA, car elle faisait Bondy Aulnay et que c'était une vieille traction toute pourrie. C'était une BA pour les cheminots d'aller sur cette ligne.

Un certain nombre de tram-train sont commandés, ceux qui vont aller sur la BA et ceux qui vont aller ailleurs : où vont-ils aller ? Pourquoi pas sur la Petite Ceinture où il suffirait de chiffrer ?

Monsieur MERY a dit qu'un choix a été fait en 2000. Ce sont les élus qui l'ont fait, quand ils sont allés présenter leur choix à chaque fois en concertation enquête publique, les Parisiens et les Franciliens ont refusé : 82 % de l'enquête publique du TMS, il y a eu un avis défavorable au T2. On ne va pas refaire l'histoire, mais je pose la question suivante. Dans le projet des Maréchaux est-il prévu des zones d'interconnexion potentielle avec la Petite Ceinture ?

On pourrait relier le Tramway des Maréchaux local avec le Tram-train ceinturien, par exemple le Pont National où ils sont côte à côte, avec le T2 et le Tramway des Maréchaux, le T3 au niveau du Pont Garigliano, la poterne des peupliers, la gare des Batignolles, la gare de la Chapelle.

Pense-t-on à des zones d'interconnexion ferrée, pas uniquement avec les réseaux souterrains ou bus, mais avec le futur Tram-train ?

On rentre dans un vrai œcuménisme qui pourrait peut-être faire avancer la suite.

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

Je vais essayer d'aller sur les questions. Combien de Tram-trains commandés ? 15 sur la ligne Bondy Aulnay sur un total de 120 à 150 Tramways sur l'ensemble de l'Île-de-France à terme. Il n'y a pas un grand entrepôt où il y a plein de Tram-trains garés que l'on peut aller chercher pour les ramener.

On les paie très cher ces 15 : 4,5 M€ pièce.

**M. François GODARD, Parisceinture.com :**

40 ont été commandés dans le contrat basique.

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

Non, il y a une commande de 15 Tram-train

**M. François GODARD, Parisceinture.com :**

Il n'y avait pas une tranche conditionnelle du double ?

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

A ma connaissance, cette tranche conditionnelle a passé le délai d'option de recours par la SNCF. Vous pouvez le demander à la SNCF précisément.

Par ailleurs, la question par rapport aux échéances dont il est question : il n'est pas compliqué de passer un appel d'offres pour avoir des Tram-trains.

Cela se fait à de nombreux endroits en France, y compris en grande couronne parisienne, quand on a besoin de Tram-train. Ce n'est pas parce que certains sont commandés que l'on peut tout de suite aller les mettre, même si l'on a besoin sur Aulnay Bondy tout de suite d'un projet de Tramway.

Pour les zones d'interconnexion, je ne sais pas bien ce que vous voulez dire. Au Pont National, c'est physique, les rails sont proches. Si l'on veut organiser pour le futur des échanges entre les systèmes, pourquoi pas, il faut que les systèmes soient rendus compatibles.

Êtes-vous allé voir le matériel de Bondy Aulnay ?

**M. François GODARD, Parisceinture.com :**

Je le connais, je suis même allé le voir en Allemagne.

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

L'interconnexion Tram-train, c'est-à-dire passer de l'un à l'autre, coûte. C'est un cockpit de pilotage, ce n'est plus une assise de Tramway.

**M. François GODARD, Parisceinture.com :**

Cela s'appelle une station mixte, comme vous avez montré tout à l'heure la Station Avenue de France où l'on ne sera pas loin de Météor.

Vous ne saviez pas ce qu'était une zone d'interconnexion : c'est une station mixte Maréchaux/Petite Ceinture.

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

Partout où c'est proche, il n'y a aucune raison de ne pas faire des correspondances. Dès que l'on a deux modes de transports proches, on essaie d'organiser les correspondances, c'est notre travail à plein temps au STIF.

Quand on a d'un côté la RATP et de l'autre la SNCF, on y regarde plutôt à deux fois. Cela marche très bien avec la RATP, avec la SNCF respectivement, mais pour les deux on y regarde plutôt à deux fois, on arrive à des résultats qui fonctionnent quand même. Un certain nombre de correspondances SNCF/RATP fonctionnent bien, par exemple Gare du nord, Gare de Lyon.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Je vais peut-être laisser la parole à tout le monde, Monsieur, ne m'en veuillez pas.

**M. Lionel FAVIER, Membre de l'AUT**

J'aurais simplement une question, puisque l'on a évoqué deux problèmes : la requalification urbaine et le T4 (ligne des Coquetiers). Pour le prolongement du T1, dont l'enquête publique vient de s'achever, la maîtrise d'ouvrage était le Conseil Général qui remettait l'assiette de la voie à la RATP. La RATP faisait en quelque sorte ce qu'elle voulait et remplissait l'assiette de la voie. Il n'y avait pas véritablement de coordination.

On peut se poser des questions : la RATP était-elle vraiment attachée à faire de la qualité d'insertion urbaine ?

On peut se poser la question dans le prolongement du T1 tel qu'il se fera dans l'île St-Denis où il est en voie partie banalisée et partie en site propre.

Concernant le T4 de la ligne des Coquetiers, quelle est la répartition de la Maîtrise d'ouvrage ?

Je suis allé voir le chantier, on peut se demander si véritablement une qualité d'insertion urbaine transformera cette voie ferrée pour vraiment l'intégrer pleinement dans le tissu urbain et ne pas faire ce qu'elle était jusqu'à présent une coupure ?

Cet aspect de requalification urbaine est un point extrêmement important. Les infrastructures de transport ne sont plus du tout indépendantes de la qualité de la vie urbaine. Elles ne sont pas des coupures mais elles s'intègrent pleinement à l'urbanisme et elles doivent être vécues comme étant intégrées à cet urbanisme et pas simplement comme un bulldozer qui a tracé une voie à travers un tissu urbain.

Ce sont ces deux questions que je me posais.

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

Je pourrais essayer de dire que la qualité urbaine des projets est une préoccupation constante des concepteurs que ce soit au STIF, dans les Conseils Généraux, à la Ville de Paris ou à la RATP, voire à la SNCF et à RFF pour ce qui concerne T4, la Région ayant elle-même adopté une charte et nous demandant d'être très attentif.

Il n'y a pas de règle absolue pour l'insertion urbaine, justement dans le mot « insertion » on tient compte de la Ville, telle qu'elle est là où elle est. Vous ne trouverez pas tout à fait la même insertion suivant les lignes et les endroits. Sur T1 et T2, c'est très différent. Sur T4, ce ne sera pas tout à fait comme T1 suivant les endroits.

T1 a montré qu'on a cherché à faire une grande qualité d'insertion urbaine. C'est vrai dans toute la traversée de St-Denis, où une insertion a été réalisée par l'architecte CHEMETOFF, qui était de grande qualité.

Sur T4, vous avez également un souci d'insertion de la réalisation en cours par RFF au droit des carrefours, et une reprise de l'ensemble du linéaire, sachant que le cas de T4 est un peu spécifique, avec une caténaire 25 000 volts conservée. Elle va rester plus visible dans le paysage que sur d'autres lignes de Tramway.

La qualité d'insertion urbaine est une préoccupation de tous les instants avec des solutions qui ne sont pas toujours les mêmes.

Dans le cas de T3, on peut dire que la Ville de Paris sur la première partie a investi beaucoup d'argent de ses propres fonds pour assurer une requalification importante des Maréchaux.

J'ai cru comprendre qu'elle avait indiqué lors des premières séances du débat qu'elle entendait en faire de même sur les extensions.

Je voudrais également passer la parole à Philippe VENTEJOL qui a une grande expérience de la question.

**M. Philippe VENTEJOL, Département du Développement, RATP :**

Sans faire d'historique, qui nous amènerait loin, sur T1 la RATP a eu la charge de deux projets, le premier qui était une maîtrise d'ouvrage du Tramway proprement dit, qui lui a été confiée par le STIF, et la maîtrise d'ouvrage d'aménagement d'insertion urbaine qui ont été étudiées par l'architecte CHEMETOFF et qui ont été financées par le Conseil Général de Seine St-Denis. C'était une première en France, c'était compliqué mais nous avons su le gérer dans des conditions qui m'ont paru tout à fait excellentes.

Nous avons retrouvé le même type de montage de partenariat avec des éléments institutionnels et financiers différents sur T3, qui est en cours de réalisation. Très clairement, la RATP se positionne comme partenaire en insertion urbaine des collectivités locales. Cela a été également le cas avec le Conseil Général des Hauts de Seine sur T2, où le challenge était différent de celui d'un Tramway classique en voirie.

Il s'agissait de reprendre un espace qui était constitué non seulement d'une voie ferrée vivante qu'il s'agissait de moderniser, mais également de nombreux espaces à l'état de friches pour lesquels nous avons développé un projet d'insertion spécifique, qui est extrêmement discret car il a été voulu comme tel. Il a été basé sur un programme de nettoyage et de verdissement, qui est non seulement réalisé mais entretenu avec soins de l'ensemble des espaces qui n'étaient pas directement utilisés par le système de Tramway.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

J'ai une série de questions, dont l'auteur ne m'en voudra pas si je les résume pour laisser le maximum de temps aux réponses, compte tenu de l'horaire qui avance.

Elles me paraissent tout à fait dans le cadre de cette évocation des transports en Île-de-France et non pas seulement sur Paris intra muros.

Pourquoi certaines liaisons restent-elles assurées en bus, en site propre, et ne sont pas prévues pour être transformées en Tramway ? Il s'agit du Trans Val de Marne.

La deuxième question concerne l'absence de connexion apparente entre les différentes lignes de Tramway qui nous ont été présentées tout à l'heure, notamment du côté de la Seine St-Denis. Cela tombe bien, puisque nous y sommes.

La troisième question sur le même thème porte sur un éventuel Tramway sur la nationale N7 de Villejuif à Athis-Mons.

Pour que l'on ne parle pas seulement de l'Île-de-France, il y a une question purement parisienne, correspondant assez bien aux précédentes : pourquoi ne prévoit-on pas de ligne de Tramway à Paris ? Les lignes de bus articulés N°91 et N°92 constitueraient une belle ligne de Tramway entre Étoile et Bastille, et d'autres lignes de bus pourraient être transformées en Tramway à moyen terme.

J'espère avoir résumé assez rapidement ces questions.

*(Remarque de Monsieur Philippe GARNIER inaudible)*

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Si vous le permettez, on va demander au Maître d'ouvrage de répondre aux premières, et éventuellement on pourra passer à la suivante après. Messieurs, avez-vous pu rapidement noter ces questions ?

**M. Serge MERY, Vice-Président chargé des Transports, Conseil régional d'Île-de-France :**

Je peux déjà essayer de formuler quelques réponses déjà. Si j'ai bien compris, la problématique Tramway se pose en termes de réponse en capacité. Là où nous avons jugé il y a maintenant six ans, même plus car nous avons commencé à travailler sur ces dossiers dès 1998, en arrivant à la Direction de la Région avec les services du STIF et les entreprises RATP et SNCF.

Nous avons imaginé ces nouvelles infrastructures en tenant compte du retard qu'il y avait dans la région Île-de-France, qui était préoccupant, en tenant compte des problématiques de santé publique et des problématiques économiques, car les embouteillages en voitures coûtent chers, en tenant compte de tous les problèmes de sécurité et des problèmes sociaux.

Partant de là, nous avons imaginé des réseaux, notamment des réseaux de rocades, car c'était la demande la plus forte de la part des populations et des usagers des transports. Donc, on a donné un certain nombre de réponses, là où il était possible de faire passer du Tramway.

La différence porte aussi sur le coût. Entre une ligne de bus en site propre et une ligne de Tramway, les coûts ne sont pas identiques. Il est pensable que dans l'avenir des lignes de bus qui atteignent des taux d'occupation et de remplissage extrêmement importants devront se transformer peut-être en Tramway, peut-être que des Tramway devront se transformer plus tard en métro. On verra comment les choses évolueront.

Ce qui compte pour l'instant, c'est de mettre en place et en chantier tous les projets qui ont été imaginés il y a six ans, car tous ces projets sont nécessaires.

Je ne connais pas un seul projet du contrat de plan qui n'ait pas aujourd'hui une vocation à exister. Donc, notre intention et celle de nos partenaires, c'est d'aller au bout du contrat de plan, et de faire en sorte qu'il y ait un maximum de possibilités de liaisons entre les différents modes.

Concernant le Tramway, on aura quand même à terme, au-delà du contrat de plan qui se termine en 2006, une sorte de grande dorsale qui passera sur trois départements : les Hauts-de-Seine, la Seine St-Denis, le Val de Marne. C'est quelque chose d'important.

On aura donc un outil à disposition en rocade qui sera sinon parfait, mais qui fera plus de la moitié de la circonférence autour du noyau central de notre Région.

On essaie de faire en sorte que tous ces modes puissent fonctionner ensemble, et cela a été dit à plusieurs reprises. Quand on imagine des infrastructures de transport, on imagine naturellement le maillage qu'il peut y avoir entre les bus existants, les métros, les RER et les tangentiels ferrés.

Concernant le Tramway sur pneus entre Viroflay et Châtillon, ce n'est pas a priori une logique Bombardier qui devrait se mettre en place, cela devrait être plutôt une logique Translohr. J'espère que Clermont nous montrera le chemin.

**M. Philippe GARNIER, Comité pour la Réouverture de la Petite Ceinture Ferroviaire de Paris :**

On appelle à tort le Tramway sur pneus, il serait préférable de l'appeler trolley bus guidé, car ce serait plus clair. A Nancy, cela marche très mal et pas très bien à Caen.

A Caen où les courbes ont un rayon beaucoup plus grand qu'à Nancy, ils ont déjà refait au moins deux fois la chaussée en raison de l'orniérage. Je veux bien qu'un trolley bus guidé coûte moins cher, il y a un rail au lieu de deux, sauf que, à cause de l'orniérage, il faut renforcer la chaussée.

Il faut bien dire qu'il y a trois rails, le rail de guidage et le renforcement de la chaussée. Quant au Translohr à Clermont, il est en cours de construction et beaucoup de gens ont des doutes quant à sa fiabilité. Je ne vois pas pourquoi il marcherait mieux que le TVR, alors que le tram sur fer est fiable. Il marche bien partout où il est.

De plus, il y a l'effet de réseau. Je vais expliquer la question que j'ai posée. On construit T1 avec un dépôt, idem pour T2 et T3. Finalement, on construit différentes lignes de Tramway qui ne sont pas interconnectées entre elles.

Dans la « Vie du rail », il y a deux semaines, une infographie était représentée sur la situation de la Porte de Versailles à la fin des travaux. On voit le T3 et le T2 à angle droit, il n'y a aucun raccordement entre les deux lignes.

L'écartement de la voie est le même, le courant de traction est le même, c'est-à-dire que ces deux lignes sont identiques, à part la largeur des automotrices. De toute manière, un matériel de 2,4 m peut aller sur une ligne où le matériel est à 2,65 m. Le gabarit du T2 serait compatible avec le matériel de 2,65 m, au moins jusqu'à Puteaux.

Quitte à éventrer la Porte de Versailles, pourquoi ne prévoit-on pas un raccordement entre les deux lignes ?

Il n'y a que du côté de St-Denis où il y a un vrai réseau. On peut supposer que les voies seront interconnectées entre elles. Il y a différentes lignes, et pourquoi ne fait-on pas un réseau de Tramway où le matériel roulant pourrait passer d'un réseau à l'autre ?

Aucune ligne du métro de Paris n'est autonome, elles sont toutes raccordées. La ligne 14 est raccordée à la ligne 6 à Bercy. Il n'y a pas d'effet réseau dans les projets de Tramway.

Concernant le Tramway sur la RN7, le premier projet consistait à prolonger la ligne 7 de Villejuif jusqu'à Juvisy sur Orge avec une correspondance entre les lignes C et du D du RER. Là, on a fait un projet au rabais. Au lieu de faire un métro, on va faire un Tramway.

Je suis pour le Tramway, mais la nationale 7 est comme les Maréchaux, le trafic routier est important. Il y a des problèmes difficiles de coexistence.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier que cette liaison va passer à l'aéroport d'Orly. J'imagine que les gens, qui prendront l'avion ou en descendront, prendront avec leurs valises le Tramway d'Orly à Villejuif, ils reprendront leurs valises pour descendre dans le métro. Il serait préférable de prolonger cette ligne, et en descendant de l'avion, on irait directement dans le métro, ce serait beaucoup plus simple.

J'habite dans le département de l'Essonne, donc je connais bien la région. Athis-Mons est sur le plateau et Juvisy est dans la Vallée de l'Orge. Je vois mal le Tramway descendre de la nationale 7 vers la gare de Juvisy à moins d'utiliser une crémaillère.

Donc, le prolongement de la ligne 7 permet de desservir directement la gare de Juvisy. Un métro coûte cher, mais dans ce cas précis ce n'est pas nécessairement vrai. Cette ligne de Tramway (T6) ne sera pas interconnectée à toutes les autres, donc il faudra un dépôt atelier autonome.

Si l'on prolonge la ligne de métro N°7, qui a déjà son dépôt atelier, il n'y aurait pas besoin d'une entité pour l'entretien et on pourrait commander une quinzaine de trains supplémentaires. Donc, il n'est pas sûr que l'option métro ligne 7 soit plus coûteuse qu'une ligne de Tramway entièrement nouvelle.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Il serait utile que vos interlocuteurs puissent vous répondre. Je me permets de rappeler simplement qu'il est 20 h 40 et qu'on aurait souhaité terminer dans quelques minutes. Dans ce contexte, je souhaiterais que les réponses soient faites maintenant à vos questions, vous avez largement eu le temps d'exposer votre point de vue.

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

Je vais essayer d'apporter quelques éléments de réponse sur l'effet réseau. Effectivement, on étudie dans le cadre du Tramway St-Denis Épinay Villetaneuse la possibilité d'une connexion avec T1 pour permettre l'entretien de rames d'une ligne à l'autre.

Le cas échéant, le jour où T1 rejoindrait T2 du côté de Colombes, le même type d'installation serait prévu pour permettre des échanges.

Concernant T2 et T3, il y a bien un problème de gabarit des Tramways, car un Tramway prévu pour un quai de 2,65 m a beaucoup de mal à passer entre des quais prévus avec l'accessibilité PMR pour 2,40 m.

Le Tramway T3 en bas de caisse n'est pas UIC.

Concernant la desserte d'Orly par la ligne 7 du métro, si ce n'est pas fait pour les voyageurs aériens, c'est fait pour les gens qui y travaillent. De Orly pour aller aux Halles, il est préférable de prendre Orlyval ou la ligne B.

Cela servira à un certain nombre de gens qui travaillent à la SILIC, SOGARIS, SEMMARIS où il y a beaucoup d'emplois à aller prendre l'avion, mais cela ne servira pas depuis Paris Centre où l'on a déjà deux solutions (Orlyval, Orly Rail), et il faut les utiliser.

Quant à construire une ligne de métro jusqu'à Juvisy, une fois que l'on serait à Juvisy, il y aurait sûrement des gens pour nous demander d'aller jusqu'à Ste-Geniève des Bois, et ensuite on irait à Orléans. Tant qu'on n'aurait pas atteint la mer, on pourrait continuer !

**M. Pierre MANSAT, Adjoint au Maire de Paris, chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France**

Je voudrais vous informer d'une prise de position des élus parisiens. Vous avez souligné que nous étions en Seine St-Denis. Les élus de Paris et les élus de Plaine Commune ont adopté très

clairement à travers une déclaration de juin 2005 leur souhait de voir se connecter le T3 et le Tram I à la Porte d'Aubervilliers.

Nous sommes là dans une interconnexion extrêmement forte, qui est portée par les élus de ces deux collectivités avec le soutien de la Région.

### **M. Albin VOLTE, Membre de l'AUT**

D'abord, je voudrais dire qu'il est difficile de venir à cette réunion en transport en commun pour un débat aussi important que les transports régionaux.

Je posais la question concernant les souterrains aux Portes de Paris et le viaduc de Vitry. Vont-ils être détruits ou comblés ? C'est mis dans un tout petit paragraphe, mais on n'en parle jamais.

Cela fait beaucoup de remous à la Porte d'Italie et c'est très ressenti par les gens qui n'apprécient pas du tout les embouteillages. Cela concerne aussi les transports en commun, les bus qui viennent de la banlieue.

La desserte sera modifiée, et beaucoup moins d'arrêts seront assurés avec le projet d'extension de Tramway qu'avec le bus actuel.

Je travaille dans la recherche, et on nous dit qu'il y a eu une expérience, mais je trouve que c'est peu. Est-ce la seule expérience que vous prenez en compte ?

A Genève, il y a des renforcements de certaines lignes aux heures de pointe par des bus plus directs. Quel a été le protocole ?

Tout cela pose le problème des études. A la réunion de la Mairie du XIIIème, une demande avait été formulée et approuvée : que les études soient accessibles au public. Cela va-t-il se mettre réellement en place ?

Par ailleurs, une question revient constamment. Pour le TMS, c'est apparu avec des propositions alternatives : pourquoi n'y a-t-il pas un débat sur des solutions alternatives, en particulier avec la Petite Ceinture ?

Je pose aussi une question à la CPDP. Pour les débats concernant les réacteurs et les déchets nucléaires, des membres proposaient des solutions alternatives à la proposition du Maître d'ouvrage. Pourquoi à la tribune, n'y a-t-il que des partisans à ce projet ?

Ce sont des questions/réponses, et il n'y a pas vraiment un débat contradictoire, auquel je m'attendais, compte tenu de ce qui a été fait, même pour la LGV Toulouse-Bordeaux, cela s'est passé de façon très différente.

### **M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Sur le rôle de la CPDP, je peux vous répondre très modestement et sous le contrôle du Président, il n'appartient pas à la Commission de prendre un parti quelconque, ni de proposer une solution quelconque aux questions posées par les intervenants. Le débat a lieu entre les intervenants et le Maître d'ouvrage qui est ici : c'est cela le débat public.

Sur le reste, je vous remercie d'avoir précisé vos questions, et je vais proposer au Maître d'ouvrage de vous répondre.

**M. Pierre MANSAT, Adjoint au Maire de Paris, chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France**

Une remarque, j'ai le sentiment que le débat existe. Depuis le début de la soirée, le débat porte beaucoup sur d'autres solutions. On a exposé le fait qu'il ne s'agissait pas d'une solution alternative, de sujets très différents de par les choix.

Quelque chose m'a stupéfait dans une question tout à l'heure, il faut le dire car on n'a pas à être trop soft. Un Monsieur a dit qu'il s'agissait donc d'un projet urbain et pas d'un projet de transport. Je croyais que dans notre pays, on avait évolué ces 15 dernières années pour penser que c'était tout à fait aberrant de penser l'un sans l'autre.

Justement, on a essayé de montrer dans la présentation qu'il y a un vrai développement urbain tout à fait important, autour du système formé par le Boulevard périphérique, les Boulevards des Maréchaux et le très grand nombre de lignes de transport collectif qui irrigue ce territoire, que ce soit les métros ou les lignes de bus, qu'ils soient de l'intérieur de Paris ou qu'ils desservent la banlieue.

Le développement est très important en termes d'emplois, d'habitats, d'équipements publics. Il est tout à fait nécessaire de penser justement à la desserte et à l'irrigation de l'ensemble de ce territoire. Le PC ne satisfaisait plus le PC, qui avait atteint ses limites, notamment dans certaines sections.

Je suis un élu du XXème, entre la Porte de Montreuil et la Porte de Vincennes, le PC avait atteint ses limites physiques pour le confort des usagers. On est vraiment là dans le cœur du débat, c'est un système de transport qui correspond à des besoins urbains localisés et qui en même temps, ce que l'on a mis en évidence, correspond à des besoins qui dépassent ce territoire.

Je ne sais pas exactement la proportion, mais 60 % des usagers du futur T3 auront comme origine de départ ou comme destination une commune qui ne sera pas Paris. Donc, on est dans un système qui est bien à cette échelle du cœur de l'agglomération, et c'est très important.

Sur le viaduc de Vitry et la Porte de Vitry, on est dans une problématique urbaine. La Porte de Vitry est la voie d'accès à partir de Paris au cœur d'Ivry. Il y a un problème urbain très important, c'est un endroit qui n'est pas beau, ni agréable pour les habitants ou les gens qui sont amenés à passer par cette porte.

A partir de l'idée que le maintien du viaduc ne correspond pas à une nécessité absolue, d'un point de vue technique, et il est en même temps un peu vieillot du point de vue de son image, donc la possibilité de le détruire et d'aménager un espace public de qualité permettant de relier mieux la commune d'Ivry avec Paris est une possibilité qu'il nous faut regarder avec beaucoup d'attention.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Je voudrais terminer par deux questions qui viennent d'arriver et que je vais vous lire, en souhaitant des réponses relativement rapides si possible.

La première est de Monsieur GAUTHIER : quel est le montant annuel du péage réglé par la RATP pour l'utilisation de la ligne du T2 ?

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

A ma connaissance, la RATP ne règle pas de péage sur l'infrastructure T2 puisqu'elle assure l'entretien de l'infrastructure pour l'essentiel.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

La dernière question porte sur le tarif, et je voudrais essayer de vous la résumer : pourquoi avec un abonnement de carte orange zone 2 quand on veut aller en zone 4, faut-il descendre et acheter un billet zone 4 ? Ne peut-on pas simplement acheter un supplément quand on arrive au bout de la zone 2 ?

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

C'est ce que l'on appelle le prolongement de parcours, qui n'était pas possible technologiquement avec le ticket magnétique que vous connaissez.

On ne voyait pas bien comment faire physiquement pour mettre sur le ticket qu'on avait le droit de le prendre à condition d'avoir d'abord passé un coupon de carte orange dans la machine. Cela ne marchait pas.

C'est imaginable avec les passes de type Navigo. Cela peut faire l'objet éventuellement, si c'est décidé, de décisions pour le rendre possible. Ce n'est pas techniquement pas possible sur la solution ticket magnétique.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Une dernière question.

**M. Marc MELISSIER, AUT :**

Ma question portait sur la comparaison entre le T3 et son projet d'extension, projets qui sont bien partis et qui tiennent leur délai, en tout cas pour la première partie. C'est rare pour des projets et on s'en félicite.

Ce projet est fortement soutenu par ses Maîtres d'ouvrage, mais les autres projets de prolongement de Tramways en Banlieue rencontrent beaucoup plus de difficultés à se mettre en œuvre : difficultés administratives, difficultés d'insertion réelles ou supposées, de concertation, etc.

En voyant le planning d'extension du T3, on peut se demander si l'extension du T3 ne sera pas en service avant T5, T6, T7, T8, quand on voit la difficulté des autres projets.

Même si T3 est un bon projet, pensez-vous que l'on puisse vraiment développer le Tramway en Île-de-France dans des délais raisonnables ailleurs que sur les Maréchaux ?

**M. Serge MERY, Vice-Président chargé des Transports, Conseil régional d'Île-de-France :**

Je peux regretter aussi que cela n'aille pas plus vite sur tous les secteurs de l'Île-de-France, et je peux regretter d'ailleurs qu'en Île-de-France globalement, cela aille moins vite qu'en province.

On peut décider d'un Tramway dans la communauté urbaine de Lyon par exemple, et le mettre en service au bout de 4 ans. Nous travaillons dessus depuis plusieurs années, et nous rencontrons des difficultés aujourd'hui.

Cela tient à plusieurs facteurs, d'abord les difficultés des partenaires financiers, selon le cas. Cela tient aussi aux difficultés provenant de la multiplicité des décideurs. Sur Paris, il n'y a qu'un partenaire : la Ville de Paris.

Quand on travaille sur d'autres emprises, il y a les communes, les départements, la région, le STIF, les entreprises, c'est plus compliqué et cela va moins vite. Sinon, il n'y a pas de raisons objectives faisant que l'on soit en retard sur d'autres projets.

On espère que l'on pourra démarrer une dizaine de projets en travaux dès cette année 2006, car l'État nous a fait savoir qu'il débloquait une certaine somme d'argent pour avancer sur les projets contrat de plan.

Aussi, les modes de financement sont aujourd'hui à retravailler. Je trouve que c'est complètement inepte de faire en sorte que l'on ait la totalité des financements sur un projet pour commencer le projet, alors qu'on sait très bien que les factures s'échelonnent sur plusieurs années. Ce sont des choses qui sont à maîtriser davantage pour l'avenir.

On y travaille avec les représentants de l'État, et on va démarrer cette année, si possible, une dizaine de projets.

**M. Djibril DEMBEL E-CABOT, AUT :**

Pour faire remarquer que les prolongements de parcours sont possibles, même avec les tickets magnétiques, la RATP le fait.

Je peux témoigner, car j'ai effectué un stage à la RATP et je devais me rendre de Orsay Ville à Vert Galant. On m'a donné un coupon à valider à ma gare de départ pour ne pas avoir à descendre à Gare du Nord. Donc, c'est possible, même avec les tickets magnétiques.

**M. Pierre-Louis DOUCET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**

Je vous remercie Monsieur, c'est une information qui ne manquera pas d'intéresser la personne qui a posé la question.

Je vous remercie de la tenue de ce débat, de l'intérêt des questions qui ont été posées. Je vais demander au Président de la CPDP de clore officiellement la réunion, et je souhaite que ce soit profitable à tous. Merci, Messieurs du Maître d'ouvrage d'avoir répondu aux questions qui ont été posées.

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

Monsieur DOUCET avait excellemment conclu, et j'étais prêt à le laisser conclure, mais je vais peut-être rebondir sur une question posée, qui concernait l'organisation du débat. Quelqu'un a fait remarquer que le débat pourrait être plus intéressant, si à l'occasion quelqu'un qui n'est pas le Maître d'ouvrage pouvait venir à la tribune pour développer un point de vue. C'est une idée que nous avons tout à fait, c'est-à-dire qu'il est possible et nous cherchons les personnalités idoines que dans certains cas nous puissions faire appel à un expert indépendant, qui pourrait donner son point de vue concordant ou discordant. Il pourrait apporter un éclairage vu de son point de vue d'urbaniste.

D'ailleurs, nous avons prévu à une récente réunion une telle intervention d'un urbanisme, celle que nous avons tenue dans le XIIIème arrondissement. Malheureusement, il a eu un empêchement à la dernière minute et il ne pouvait pas.

En tout cas, nous ne sommes pas du tout hostiles à l'idée d'une intervention, d'un éclairage extérieur qui puisse s'ajouter au dialogue que nous essayons d'organiser entre le Maître d'ouvrage et vous-mêmes.

Merci de votre participation, bonne soirée. Pour ceux que cela intéresse, je vous signale les réunions du 2 mars et du 7 mars qui sont des réunions de proximité. Nous aimerions bien étudier les problèmes qui se posent dans les secteurs concernés.

***La séance est levée à 21 heures.***