

EXTENSION DU TRAMWAY T3 A PARIS

RÉUNION DE PROXIMITÉ DU 28 MARS 2006 À LA MAIRIE DU XXÈME ARRONDISSEMENT

RÉUNION THÉMATIQUE : L'EXPLOITATION ET LE FONCTIONNEMENT DU TRAMWAY

Ont participé au débat public :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

M. Hubert BLANC, Président
M. Daniel GRAS, M. Paul BAYLAC-MARTRES.

MAÎTRES D'OUVRAGE :

Mairie de Paris :

⇒ M. Denis BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION
⇒ M. Olivier BONNEFOY, CHEF DE PROJET EXTENSION TRAMWAY T3

STIF :

⇒ M. Jean FONTVIEILLE, DIRECTION DES PROJETS INVESTISSEMENTS, STIF

RATP :

⇒ M. SAGLIER, DIRECTEUR DU DÉPARTEMENT BUS, RATP

INTERVENTIONS DU PUBLIC :

M. Jacques BAUDRIER, CONSEILLER EN CHARGE DE LA VOIRIE ET DES TRANSPORTS DANS LE XXÈME ARRONDISSEMENT.

M. Henri MEILLAT, HABITANT DU XXÈME

MME JACQUELINE LANDRY

MME BRIAND, HABITANTE DU XXÈME ARRONDISSEMENT

MME FLORENCE DEMASSOL, CONSEIL DE QUARTIER RÉUNION PÈRE LACHAISE

MME ROSETTE CHARBIT ZUGETTA, AUTEUR ÉCRIVAIN

M. CHRISTIAN BALLERINI, CONSEIL DE QUARTIER ST-BLAISE

M. DIDIER LOURDIN, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION ORBITAL

M. LOUIS LOCCOGE, COPRÉSIDENT DE CONSEIL DE QUARTIER PELLEPORT, TÉLÉGRAPHE, ST-FARGEAU

M. THIERRY BOURGOGNE, ASSOCIATION ORBITAL

M. CHRISTOPHE CUNY

M. ABEL GUGGENHEIM, ASSOCIATION VELO XV ET XVII :

***La séance est ouverte à 19 H 15 sous la Présidence de Monsieur Hubert BLANC,
Président de la Commission Particulière du Débat Public.***

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

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de bien vouloir prendre place.

Nous sommes bien conscients que vous êtes venus ce soir alors que le contexte n'était pas tout à fait favorable à ce genre de réunion, mais nous nous devons de respecter le calendrier.

Je tiens à vous remercier d'être là, je tiens également à remercier M. CHARZAT, Député-Maire du XXème arrondissement qui a bien voulu nous accueillir et mettre cette salle à la disposition de la Commission Particulière du Débat Public.

Je vais rappeler en quelques mots quels sont les principes du Débat Public et nous entrerons ensuite dans la discussion.

Le principe du Débat Public, c'est une procédure qui favorise l'information et l'expression des citoyens quand un grand équipement par son importance justifie l'intervention de cette procédure.

C'est donc la commission que je représente ici, avec mes deux assesseurs, M. BAYLAC et M. GRAS. Elle est chargée par la Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante, de mettre à la disposition des citoyens une capacité d'expression indépendante et autonome sur ce dossier.

Les formes de l'expression et du débat sont multiples, c'est un débat qui a commencé à la fin de février et qui se terminera le 15 mai 2006, donc pendant trois mois et demi, il y a la possibilité d'écouter, de discuter, de proposer des solutions alternatives.

Pour cela, nous avons un certain nombre d'outils, le dossier du débat, qui est instauré sous l'autorité du Maître d'ouvrage, un site Internet que vous compulsez beaucoup puisque, à ce jour, plus de 13 000 Parisiens ou Franciliens se sont branchés sur le site du débat public pour pouvoir y participer, nous avons des cahiers d'acteurs, les documents que vous avez pu prendre à l'entrée de cette salle qui permettent à tous ceux qui ont une opinion de s'exprimer, que cette opinion soit divergente ou convergente à l'égard du dossier qui vous est présenté.

Il y a également un certain nombre de réunions publiques, nous en sommes aujourd'hui à la huitième sur un total de treize.

Ces réunions publiques peuvent prendre deux caractères. Ce sont soit des réunions à caractère thématique, on essaie de voir, à propos de l'extension du tramway, un type de problème particulier, soit des réunions de proximité dans lesquelles se pose la question, qu'est-ce que le tramway va poser comme problème aux citoyens du secteur dans lequel nous nous trouvons ?

Nous avons ce soir ici une réunion thématique dans laquelle nous aimerions approfondir les problèmes de l'exploitation et du fonctionnement du tramway mais il va de soi que nous tiendrons compte de toutes les questions qui seront posées dans la salle, soit sous la forme des fiches que vous avez à l'entrée, soit en demandant la parole sur tous les problèmes qui se posent en particulier aux habitants du XXème arrondissement.

Nous avons à organiser ce dialogue entre le Maître d'ouvrage et les citoyens.

Qui est le Maître d'ouvrage ? Pour ce qui est du tramway de Paris, c'est d'abord une autorité organisatrice des transports, le Syndicat de Transports d'Île-de-France, le STIF, qui est chargée d'organiser l'ensemble des moyens de transport en Île-de-France, c'est également la Ville de Paris qui a été chargée par le STIF de promouvoir et de mener le dossier qui est soumis au débat, et c'est enfin la RATP.

Je salue Monsieur BAUPIN, Maire-Adjoint de la Ville de Paris, qui est le porteur de ce projet en ce qui concerne la Ville, je salue la RATP qui est l'opérateur des transports publics en Île-de-France représentée ce soir par Monsieur SAGLIER et je remercie le STIF représenté ce soir par Monsieur FONTVIEILLE, ces personnes représentent le Maître d'ouvrage, ceux qui vous proposent un projet.

Nous sommes là pour organiser l'échange entre vous-mêmes avec toutes les variations que vous pouvez apporter sur ce thème et le porteur du projet.

Monsieur le Maire du XXème arrondissement peut prendre à tout moment la parole, et je ne manquerais pas de la lui donner quand il le souhaitera.

Comme à l'habitude, nous laisserons le Maître d'ouvrage présenter son projet puis chacun dans la salle pourra poser ses questions.

Je demande donc à Monsieur BAUPIN de bien vouloir présenter ce projet.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Merci Monsieur le Président d'avoir ouvert cette réunion, et merci encore une fois de tout le travail mené actuellement par la Commission du Débat Public pour faire que ce Débat Public puisse avoir lieu sur l'extension du tramway T3.

Je le redis, comme je l'ai dit dans les autres réunions que nous avons tenues ensemble, c'est un projet qui tient à cœur à la municipalité parisienne. Le premier tronçon Sud du tramway T3 sera mis en service d'ici la fin de l'année 2006, donc après toute une période de concertation, puis de chantiers pénibles.

Nous en sommes maintenant quasiment à la fin de ce chantier et la mise en service du tramway, d'ici la fin de l'année, sera l'occasion pour beaucoup de Parisiens et de Franciliens de voir à quel point ce mode de transport va apporter un plus dans la qualité des transports publics, mais aussi de l'espace public, de ces boulevards des Maréchaux qui étaient jusque là une autoroute.

On le sait particulièrement dans le XXème arrondissement où ces boulevards sont assez homogènes par rapport à ceux que l'on peut connaître dans le Sud de Paris, qui sont une grande percée routière.

Je peux vous le dire, en tant qu'élu de cet arrondissement, et heureux d'accueillir la Commission ce soir ici, que le tramway est très attendu dans le XXème arrondissement. Nous avons eu déjà de nombreuses occasions d'en débattre, et les attentes sont nombreuses, j'imagine qu'elles vont s'exprimer ce soir.

C'est donc pour nous une réunion importante. Je reconnais beaucoup d'intervenants, membres des conseils de quartiers, outre les élus de la municipalité du XXème, je pense qu'ils vont profiter du débat ce soir portant à la fois sur la thématique du fonctionnement du tramway qui va être exposée dans quelques instants, et sur les attentes du XXème arrondissement, pour s'exprimer, car ce sera le moment où le projet va le plus se concrétiser.

Après le Débat Public, une enquête d'utilité viendra quelques mois plus tard, après que le projet a été avalisé dans ces formes. A ce moment-là, peu de choses évolueront.

C'est vraiment dans ce débat que les questions se posent, et qu'il faut les aborder, afin qu'elles puissent le plus enrichir le projet du tramway.

M. BONNEFOY, CHEF DE PROJET EXTENSION TRAMWAY T3 :

Merci Monsieur le Maire, la présentation de ce soir se déroulera en deux temps, avec une première partie sur la présentation générale du projet, que je vais faire maintenant, et une seconde partie qui sera l'exploitation et le fonctionnement du tramway, présentée par la RATP.

Quelques rappels rapides sur le projet d'extension du tramway. Ce projet a deux grands objectifs :

1. En termes de transport :

- Répondre à un besoin croissant de desserte performante en rocade.
- Optimiser le maillage des transports collectifs
- Améliorer l'accessibilité des transports urbains et des cheminements.

2. En termes de requalification urbaine :

- Un réaménagement du paysage urbain et de la répartition de l'espace
- Une amélioration de la qualité de vie pour les riverains et les usagers.

Pour engager ce débat, nous avons eu une démarche de projet ouverte, avec trois équipes composées d'architectes, de paysagistes et de bureaux d'études.

Ces équipes sont composées de partenaires tous de renom. Ils ont travaillé à des propositions qui concernent à la fois des variantes de tracés, l'emplacement et le nombre de stations et l'insertion du tramway sur la voirie.

Parmi ces propositions, les choix restent complètement ouverts. En fonction des besoins identifiés et des souhaits émis lors du débat public, on aura un enrichissement du projet.

Le tracé du tramway T3 sur les Maréchaux Sud représente 7,9 km et 17 stations, 3 arrondissements et 7 communes traversées, 167 000 habitants et 90 000 emplois.

100 000 voyageurs sont attendus chaque jour. Ce projet sera en service à la fin de cette année.

Le projet d'extension du tramway vers l'Est, de la Porte d'Ivry jusqu'à la Porte de la Chapelle, s'étend sur 14 km à travers 7 arrondissements, dont le XXème.

12 communes limitrophes et 3 départements côtoient ce tracé, 300 000 voyageurs sont attendus chaque jour.

Dans un corridor de 400 m, nous avons 300 000 habitants et 130 000 emplois, soit l'équivalent d'une ville entre Nantes et Nice, les 5^{ème} et 6^{ème} villes de France.

Les variantes de tracés :

A l'Ouest : entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Auteuil, la première passant par la Porte de Saint-Cloud ; la seconde empruntant directement le Boulevard Exelmans.

A l'Est : Trois variantes de tracés au Nord-Est, notamment entre les Portes de Pantin et de la Villette, avec des tracés qui soit empruntent les boulevards des Maréchaux, soit passent par des voiries parisiennes en limite de Pantin, par la Route des Petits Ponts, soit dernière option qui arriveraient jusqu'à la Mairie de Pantin.

Le tracé sera agrémenté de 22 stations au minimum et de 27 au maximum, en fonction d'une part de la desserte des quartiers et d'autre part des tracés définitifs choisis.

Le juste équilibre doit permettre à la fois une desserte des quartiers qui soit bonne, une attractivité pour les communes limitrophes, mais aussi une attractivité du système de transport qui, elle, est fonction notamment de la vitesse du tramway.

Donc, le parcours estimatif entre la Porte d'Ivry et la Porte de Chapelle oscille entre 40 et 45 mn suivant le tracé retenu.

Des propositions d'insertion du tramway sur la voirie ont été étudiées : une proposition axiale, une proposition bilatérale, une proposition latérale. La première étant avec un tramway au centre de la chaussée, la seconde s'apparentant plus à celle que l'on connaît généralement pour les bus en site propre, et en particulier le bus PC, et la troisième est une implantation latérale, avec des tramways qui se côtoient et qui sont en rive sur les Maréchaux.

Pour des raisons techniques, on ne peut pas changer trop régulièrement d'implantation du tramway sur la voirie, puisque cela a des impacts notamment sur la circulation.

M. SAGLIER, DIRECTEUR DU DÉPARTEMENT BUS, RATP :

Je vais vous parler maintenant de l'exploitation et du fonctionnement du tramway.

Je rappelle que le tramway est un mode de transport en surface, généralement plébiscité, car il associe modernité, performance, efficacité, caractère convivial.

Généralement, on aime son tramway.

Ces valeurs ne coexistent dans aucun autre mode de transports en commun. Par ailleurs, ce mode de tramway est associé à un sentiment global de sécurité.

Les raisons de son succès viennent du fait qu'il a une image très positive, car il permet de redessiner l'espace urbain. Il offre une dynamique humaine, culturelle, économique. Il unifie un territoire et il offre aux voyageurs un espace à habiter. Il assure un confort corporel, visuel et spatial.

Une étude a été réalisée en octobre 2002 auprès des voyageurs et des riverains des lignes T1 et T2. Elle montre que le tramway est perçu comme un système riche et souple qui associe performance et proximité.

Ces résultats sont confirmés par la bonne note de satisfaction globale qu'a obtenu le tramway en 2005, première année d'évaluation spécifique de ce mode de transport par sa clientèle. A titre de comparaison, le tramway obtient une note de 7,5, le métro de 7,1, les bus de Paris de 6,9 et le RER de 6,5. Donc, le tramway est le mode de transport collectif le plus apprécié.

PRÉSENTATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT

Matériel roulant : celui retenu pour la ligne T3 sur les Maréchaux Sud. C'est un matériel Citadis 402 de Alstom, de 43,72 m de long pour une largeur de 2,65 ; qui offre une capacité de 304 places, dont 78 assises.

Ce matériel a un plancher bas intégral, ce qui permet une accessibilité totale au niveau des quais.

Enfin, il est alimenté par une ligne aérienne de contact. C'est un matériel très silencieux et non polluant.

La plate-forme du tramway prend une largeur de 6,1 m hors séparateur lorsqu'elle est en ligne droite. Si l'on rajoute les poteaux, cela représente 6,3 m. Les séparateurs sont d'environ 30 cm. Ainsi, la largeur varie de 6,5 m à 7 m.

En courbe, cette largeur est plus importante. Elle peut atteindre 8,25 m lorsque le rayon est inférieur à 25 m.

La dimension des quais de stations, tels qu'ils sont prévus sur la ligne T3 est de 45 m sur 4 m de large, avec des rampes d'accès aux quais pour les rendre totalement accessibles.

Les quais sont en alignement droit pour permettre une accessibilité complète à la rame depuis le quai, et éviter des lacunes entre le nez de quai et le plancher du tramway.

Pour les personnes à mobilité réduite, l'accès aux quais se fait par des rampes qui respectent les normes réglementaires en matière de dénivellement notamment et de pente.

Les lacunes entre le nez de quai et le plancher du matériel roulant sont inférieures à 3 cm pour la lacune horizontale et nulle pour ainsi dire au niveau de la lacune verticale. Elle peut varier en fonction de la charge de la rame, mais ce n'est pas significatif.

Les stations ont un certain nombre d'équipements pour agrémenter l'attente des voyageurs :

- Un abri.

- Des appareils de vente de titres de transport.
- Une information voyageurs sous différentes formes : plans, indicateurs de temps d'attente en temps réel, caméras de vidéosurveillance, des sièges, des poubelles, des équipements tout à fait modernes et pragmatiques pour garantir leur bon vieillissement.

Ces stations sont accessibles depuis les trottoirs notamment par une réduction de la circulation. Généralement, 1 à 2 files dans chaque sens en fonction de la largeur des boulevards, une réduction de la vitesse permise par la réduction de largeur de la chaussée par chacune des files, et une sécurisation des traversées, y compris en dehors des stations par des choix de revêtement particulier, des îlots refuges, une bonne visibilité, des espaces dédiés pour les traversées cyclistes et des mesures spécifiques pour les personnes à mobilité réduite avec des bandes d'éveil, de vigilance podotactile et des mobiliers par exemple ornés d'une boule blanche, sonorisation des feux, etc.

Les équipements en lignes

Pour alimenter en énergie électrique le tramway, nous réalisons des postes de redressement pour l'extension du prolongement à l'Est (environ 10 postes). Ils permettront de fournir le courant continu de 750 V après transformation du courant fourni par EDF, courant alternatif 15 000 V.

L'implantation d'un poste de redressement doit être effectuée dans un rayon maximal de 300 m autour du point d'injection sur la ligne.

Pour des questions de sécurité ou de disponibilité, ce bâtiment doit rester accessible 24 heures sur 24. Sa surface utile est de l'ordre de 100 m², avec une hauteur de 4 m.

Une aire de déchargement de l'ordre de 100 m². Cette photo montre l'exemple d'un poste de redressement sur T3.

Site d'exploitation et de maintenance

Cette photo montre aussi l'atelier de T3 à côté de la Porte de Sèvres. Ce site doit être accessible par une voie d'accès depuis la ligne de tramway. Il comprend une station-service pour les opérations courantes et quotidiennes d'entretien des rames, une machine à laver au défilement pour le lavage extérieur, un hall de remisage des rames, un atelier de maintenance renforcée de proximité, des locaux associés à cette maintenance, des installations de nettoyage de l'intérieur des trains, des locaux énergie, un bâtiment exploitation et des accès routiers notamment pour les pompiers et les livraisons, des places de stationnement.

Il faut noter que les nuisances provoquées par ce genre d'installation sont très minimales. À titre d'exemple, sur T2, nous avons une crèche au rez-de-chaussée de l'immeuble mitoyen, qui ne subit pas de contraintes particulières.

Dans cet atelier de maintenance, nous assurons la maintenance préventive des matériels : essais de fonctionnement, vérification des organes, remplacement des pièces d'usure, échange des organes qui seront remis à niveau ensuite dans un atelier de maintenance patrimoniale, qui se trouve sur un autre site.

La maintenance corrective légère et les dépannages comprenant les tests nécessaires, les recherches de pannes et l'échange des organes défectueux, tels que les boggies. Des modifications techniques également peuvent être réalisées dans ces ateliers.

Enfin, des opérations de nettoyage technique comprenant le dépoussiérage des boggies, des moteurs et des équipements de traction. Comme je l'ai dit, cet atelier ne génère pas de nuisances particulières, compte tenu que le tramway est très silencieux, contrairement à la circulation automobile.

Quelques mots maintenant sur l'exploitation de la ligne

Quelques caractéristiques : l'exploitation fonctionnera bien sûr 7 jours sur 7, les premières rames partiront des terminus à 5 heures, les dernières à une heure du matin, l'intervalle prévu à l'heure de pointe est de 4 minutes, en heures creuses de 6 à 8 minutes, l'intervalle en soirée serait de 15 minutes.

La vitesse commerciale attendue avec une bonne priorité aux carrefours est de l'ordre de 20 km/h, ce qui nécessitera l'acquisition de 22 à 25 rames supplémentaires pour le prolongement, en fonction des hypothèses de tracés.

Les temps de parcours, comme cela a été dit, entre la Porte d'Ivry et la Porte de la Chapelle se situeront entre 40 et 47 minutes, et entre le Pont de Garigliano dans le XVème arrondissement, extrémité actuelle de la ligne T3 jusqu'à la Porte de la Chapelle, seront de l'ordre de 1h04 à 1h11.

Quelques locaux d'exploitation seront nécessaires pour faire fonctionner la ligne. En général, le poste de commandement local, ce que nous appelons le PCL, est situé sur le site exploitation et de maintenance. Il en existe un dans l'atelier T3, il faudra voir s'il est nécessaire d'en reconstruire un ou si l'on peut conserver l'actuel.

Si l'on en reconstruit un, ce sera sur le site des futurs ateliers de l'extension.

La principale mission du personnel qui travaille dans ce poste de commandement local, consiste à réguler l'exploitation en temps réel, assurer la supervision de l'ensemble du fonctionnement de la ligne et des équipements qui sont implantés sur cette ligne. Le personnel y travaille pendant 21 heures sur 24.

Nous avons également des locaux pour le personnel au terminus de la ligne.

Les outils de régulation, dont dispose le personnel dans ce poste de commandement local, permettent de visualiser la position exacte des rames en temps réel sur la ligne, notamment de gérer les périodes perturbées, en cas d'incidents, d'informer les voyageurs en stations et à bord des rames par télé-sonorisation.

Ce local permet également d'assurer la gestion de l'énergie, coupures d'alimentation électrique nécessaires et gestion des différentes procédures de réalimentation pour garantir la sécurité des interventions à proximité.

Enfin, supervision de tous les équipements en ligne avec possibilité, comme je l'ai dit, d'interventions de sonorisation, mais également de visualisation des quais ou des points particuliers de la ligne.

C'est également à partir de ces installations que sont commandés l'éclairage ou le contrôle de l'état des appareils de vente.

Concernant l'information voyageurs sur les quais, les quais sont tous équipés d'une information dynamique qui permet d'afficher le temps d'attente de la prochaine rame ou des messages sur des perturbations éventuelles. Nous avons également à bord des rames un affichage qui annonce le nom des prochaines stations, et également le temps de parcours en temps réel vers différentes destinations.

Nous aurons également besoin, compte tenu de la longueur de la ligne d'une troisième voie, d'une longueur d'environ 100 mètres, pour pouvoir réguler la ligne en cas de manifestations exceptionnelles par exemple, pour pouvoir garer temporairement une rame en cas d'avarie, également procéder à des opérations de remise en oeuvre si une rame a été retardée pour diverses raisons.

La position stratégique de cette troisième voie se situe en milieu de ligne pour être la plus efficace possible. La position qui est aujourd'hui proposée se situerait du côté de la Porte de Charenton.

Précédemment, j'ai évoqué la priorité accordée aux carrefours. C'est un élément essentiel du fonctionnement d'une ligne de tramway, qui permet de garantir sa vitesse commerciale de 20 km/h. C'est un système qui a été retenu déjà pour la ligne T3 au Sud. C'est une technologie par capteurs numériques, émetteurs embarqués et détecteurs au sol pour détecter le passage de tramway. Chaque capteur assure une ou plusieurs fonctions, en fonction de la position.

Nous avons une boucle d'appel lointain, qui permet de détecter le tramway avant qu'il n'arrive aux carrefours. Nous avons une boucle de secours, qui est juste au niveau des carrefours, au cas où la boucle lointaine n'aurait pas détecté le tramway.

Nous avons une possibilité également avec la boucle de dégagement, de vérifier que le tramway est sorti du carrefour, et qui permet ensuite de redonner le feu vert à la circulation automobile.

La conduite du tramway nécessite une approche de la sécurité tout à fait exemplaire. Donc le machiniste adopte une conduite basée sur l'anticipation et la prévoyance. Il doit constamment adapter sa vitesse en fonction de l'environnement et des circonstances, afin de minimiser les risques d'incidents ou d'accidents. C'est une conduite qui repose principalement sur la marche à vue, et seules les zones de manœuvres complexes ou de très mauvaise visibilité peuvent être munies de signalisations. Le matériel roulant est par ailleurs muni d'un dispositif de vigilance (veilles automatiques) et de plusieurs niveaux de freinage, dans un dispositif de freinage d'urgence.

Pour garantir la continuité de l'exploitation en cas d'accident, la ligne est équipée d'appareils de voies à des endroits stratégiques, qui permettent de retourner les rames, pour continuer à exploiter partiellement la ligne en cas d'incidents.

Pendant la durée de l'interruption de trafic, si elle doit être importante, nous mettons en place un service de remplacement par autobus sur le tronçon qui n'est pas desservi.

À titre d'exemple, sur T3 Sud, nous avons implanté 9 services provisoires positionnés sur les 7,9 km, soit un service provisoire pour moins d'un kilomètre, ce qui permet de garantir les coupures d'exploitation les plus courtes possibles.

Dans les terminus, nous devons avoir des installations qui permettent d'assurer des manœuvres de retournement des rames, avec une double contrainte, spatiale parce qu'il faut l'insérer en voirie et à proximité immédiate du quai et de la station terminale ; contrainte également en matière d'exploitation pour garantir l'efficacité et les performances de la ligne.

Pour l'extrémité, Pont du Garigliano, nous avons un terminus sans arrière gare (terminus de gauche sur le schéma). À l'autre extrémité, Porte de la Chapelle, nous serons obligés d'avoir un terminus avec une arrière gare qui permet de garantir une souplesse suffisante pour assurer la régularité et le maintien des intervalles prévus entre les rames.

Enfin un mot sur la fréquentation prévue du tramway T3 prolongé :

60 % des utilisateurs de la ligne ont pour origine ou destination la banlieue, 40 % seront originaires de la banlieue.

L'utilisation de T3 est un maillon dans la chaîne des déplacements. On peut diviser en quatre parts à peu près égales les utilisateurs de T3, un quart aura une correspondance avec le RER ou la SNCF, un quart avec les bus, un quart avec le métro, seuls, un quart des utilisateurs n'emprunteront que la ligne T3.

La longueur du parcours moyen sera de l'ordre de 4,2 km. En comparaison, la longueur sur la ligne PC2, que le tramway remplacera, est actuellement de 3 km. Un tiers des utilisateurs du prolongement seulement seront des utilisateurs actuels du PC2. Cela signifie que deux tiers des futurs voyageurs sur cette extension T3 seront de nouveaux voyageurs sur ce trajet.

100 000 voyageurs sont attendus aujourd'hui sur la ligne T3 Sud entre les stations Pont de Garigliano et Porte d'Ivry. À l'horizon de l'extension Porte de la Chapelle, ce sont environ 300 000 voyageurs qui emprunteront la ligne.

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

Merci beaucoup de cette présentation. Ainsi que vous le voyez, nous essayons, et c'est le principe qu'avait demandé la Commission Particulière du Débat Public que chaque réunion permette d'explorer un aspect particulier de l'instauration éventuelle de cette extension du tramway.

Aujourd'hui, nous avons demandé aux Maîtres d'ouvrage de se pencher particulièrement sur le problème de fonctionnement, de trafic, des aspects matériels, ceux qui vous ont été exprimés.

Il va de soi que dans les questions que vous pouvez poser, c'est l'ensemble du dossier qui peut être rouvert. Simplement, nous ne pouvons pas traiter tout dans toutes les réunions, c'est pourquoi nous avons essayé de diviser le sujet pour que tous les aspects du dossier puissent être mis à la disposition du public. Maintenant, vous avez la parole. C'est bien volontiers que je donnerais à ceux qui la demandent.

M. Jacques BAUDRIER, CONSEILLER EN CHARGE DE LA VOIRIE ET DES TRANSPORTS DANS LE XXÈME ARRONDISSEMENT.

Je voudrais déjà faire écho aux propos de Denis BAUPIN en introduction de ce débat. Bien évidemment le prolongement du tramway sur les Maréchaux est très attendu sur le XXème arrondissement. Beaucoup de participants aux réunions de conseils de quartiers l'ont très largement évoqué.

Il est très attendu pour deux grandes raisons, la première étant une raison de requalification urbaine. Il est évident que c'est une autoroute urbaine très dangereuse et très difficilement ressentie par les dizaines de milliers d'habitants qui habitent le long de cette autoroute urbaine dans le XXème arrondissement. C'est très densément peuplé de part et d'autre.

C'est peut-être une spécificité encore plus du XXème que d'autres, car il y a une population très nombreuse de l'autre côté du boulevard des Maréchaux, côté périphérique, également de très nombreux groupes scolaires entre le périphérique et les boulevards des Maréchaux. Des milliers d'enfants traversent tous les jours cette autoroute urbaine avec une vraie dangerosité, malheureusement constatée dans les chiffres d'accidentologie.

Il y a une demande extrêmement forte de requalification urbaine de cet espace massivement partagé, et aussi une demande en termes d'amélioration de systèmes de transport. Vous ne l'avez pas développé aujourd'hui, mais il est évident que sur certaines portions les lignes PC sont plus que saturées. C'est le cas entre Porte de Bagnolet et Porte de Montreuil. Les chiffres de fréquentation potentielle que vous avez cités sont extrêmement clairs à ce sujet.

La position est claire et unanime de soutien à ce projet de la mairie du XXème pour ces deux principales raisons.

Il existe quelques codicilles importants, même si l'on aura une réunion de proximité le 11 avril, que je tenais à exprimer très clairement, sur le nombre de stations. Un vrai problème posé par une hypothèse présentée ici. Le maire du XXème arrondissement, Monsieur CHARZAT s'est exprimé par écrit extrêmement clairement. Il n'est pas possible et franchement inacceptable par la mairie du XXème qu'il n'y ait qu'une seule station au lieu de 3 entre la Porte de Bagnolet et la Porte des Lilas où réside une population très nombreuse et âgée. Cette hypothèse, qui est parue dans la presse, a soulevé une émotion très négative de la population et également des élus.

La position est extrêmement claire et opposée de la mairie du XXème envers cette hypothèse.

Il est évident qu'il doit y avoir 2 stations entre Porte de Bagnolet, Porte des Lilas. De même, il serait nettement souhaitable qu'il y ait également deux stations entre la Porte de Bagnolet et la Porte de Montreuil.

Il fallait que les choses soient dites et je vois l'assentiment de nombreux conseillers de quartiers.

On en est à l'exploitation du trafic. Les priorités aux feux ont été évoquées, donc il y a un impact sur le trafic automobile, et dans le sens de sa réduction, c'est tout à fait souhaitable pour de nombreuses raisons que je ne développerai pas ici.

Une question spécifique se pose dans le XXème sur un site à savoir la Porte de Bagnolet, c'est l'arrivée d'une autoroute urbaine avec des flux très importants, avec des problèmes de bouchons, de pollution urbaine, de reports dans des voies adjacentes avec des groupes scolaires très importants (1 200 élèves rue Le Vau), donc des problèmes de reports de circulation déjà très lourds aujourd'hui.

Il existe une préoccupation importante sur les conditions de fonctionnement à l'avenir, avec le tramway. Il est nécessaire d'avoir des études complémentaires. Je voudrais relayer ici la préoccupation des conseils de quartiers.

Dans le cadre du débat que nous avons eu sur le Plan de Déplacements de Paris, de façon unanime parmi tous les conseillers de quartiers et le représentant du XXème, cette question de la requalification de la Porte de Bagnole a été très fortement posée. Dans le cadre du projet tramway, il y a vraiment quelque chose à faire.

Dernier point, et je voudrais être le relais d'une réflexion que nous avons eue dans un groupe de travail dans le cadre du Plan de Déplacements de Paris, en présence de Monsieur SANCHO DE COULHAC, Directeur de l'agence RATP Paris, qui nous a présenté tous les projets de la RATP.

Il y avait très clairement un assentiment vis-à-vis du projet tramway, mais aussi une attente d'une insertion dans un développement encore plus large du réseau de transport en commun en Île-de-France, et à l'échelle du XXème, du Nord-Est Parisien une attente très forte, partagée de façon assez unanime, que cela s'insère dans un projet de développement plus vaste de transports en commun, y compris des prolongements de métro en proche couronne. À côté du XXème, des zones denses sont très peu desservies, même à 500 mètres à vol d'oiseau, et auraient pu s'insérer dans le projet.

Un soutien s'est exprimé dans cette réunion aux perspectives de rocade de métros rapides, qui viendraient compléter ultérieurement ce projet de tramway.

Les perspectives énoncées par la RATP ont plus que convaincu la population du XXème dans cette réunion.

Pour terminer, nous avons eu de très nombreux débats dans des réunions de concertation, des conseils de quartiers du XXème sur la petite ceinture. Les comptes-rendus de vos précédents débats nous ont montré que ce sujet est très souvent abordé. Une chose est claire du point de vue de la mairie du XXème, nous avons eu déjà énormément de débats, pas toujours très constructifs.

A mon avis, sans vouloir trancher sur quelques évolutions futures de cet espace qui sont évidemment à débattre avec les multiples options ouvertes, il serait intéressant pour que les choses avancent sachant il est vrai que la concertation que nous faisons aujourd'hui ne porte pas en très grande partie là-dessus, que des études plus approfondies sur le devenir de cet espace soient engagées pour que l'on puisse avancer, et que les débats que nous avons au niveau local pas toujours de façon constructive depuis plus d'une décennie puissent déboucher de façon plus constructive.

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

La RATP répondra peut-être aux questions relatives à la Porte de Bagnole et aux stations.

M. Jean FONTVIELLE, DIRECTION DES PROJETS INVESTISSEMENTS, STIF :

Effectivement, le nombre de stations est important pour la performance du mode. On constate que le tramway connaît un succès car il est régulier et qu'il a une vitesse performante. Il faudra comparer par rapport au bus.

Les bus PC ont actuellement une certaine inter-station, soit 350 mètres environ. Avec le tramway, on aura une inter-station un peu plus importante. Sur les lignes de tramway réalisées l'inter-station est de 500 à 600 m en fonction des secteurs traversés.

Aujourd'hui le positionnement exact n'est pas encore défini. Le débat porte également sur le nombre. Il faudra également comparer le temps de transport et la qualité globale du voyage, c'est-à-dire dans la qualité des déplacements. Le voyageur devra rejoindre la station depuis son domicile. Ensuite, il va attendre et monter dans le mode de transport. Il faudra vraiment comparer par rapport au bus PC actuel et le tramway demain. Même si la distance parcourue à pied sera peut-être légèrement supérieure, par contre derrière il y aura une réelle accessibilité. Les personnes pourront monter directement avec leur caddie à l'intérieur du tramway. Le confort à l'intérieur du tramway sera supérieur à celui qui peut exister sur les bus, lié à la qualité du mode. C'est un paramètre qu'il faudra globalement prendre en compte.

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

Des autres aspects, des questions ?

M. Olivier BONNEFOY, CHEF DE PROJET EXTENSION TRAMWAY T3 :

Sur la question du traitement de la Porte de Bagnolet, un travail est actuellement en cours avec une entreprise spécialisée de simulation dynamique du tramway, notamment sur le tronçon qui intègre la Porte de Bagnolet pour savoir en fonction des différents types d'insertion et des différentes modalités possibles de priorité au tramway comment pourra fonctionner cette Porte de Bagnolet de façon à ce que le tramway fonctionne rapidement et afin que ce soit pas un élément bloquant la circulation générale.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Par ailleurs, simultanément, la ville a engagé avec la région Île-de-France tout un travail de réflexion sur l'insertion du périphérique. Un premier rendu a été fait de ses travaux sur une question globale concernant tous les problèmes d'insertion du périphérique, selon des différents secteurs de Paris. L'étude a été lancée suite aux couvertures qui sont en cours et pour connaître les autres couvertures éventuelles qui pourraient être faites ainsi que les autres aménagements autour du périphérique.

Dans les secteurs qui ont été identifiés, sur lesquels un travail plus précis devrait être mené, il y a également la Porte de Bagnolet. Donc, il y aura une réflexion.

C'est extrêmement complexe, comme chacun peut l'imaginer. À partir du moment où l'on est riverain du secteur, on voit à quel point on est là face à un plat de spaghetti extrêmement complexe avec des enjeux de pollution et de nuisances globales. Je ne sais pas à quel rythme va progresser cette étude, quel résultat elle pourra apporter. Il est clair que les deux réflexions, mais elles ne sont pas complètement liées, auront malgré tout un impact l'une sur l'autre, entre le tramway et l'insertion du périphérique. Nous avons en tout cas des éléments aujourd'hui pour dire que nous mettons en place des études pour essayer d'avancer sur cette question, et donc comment nous pouvons dans les années à venir essayer d'apporter des réponses, qui pour l'instant ne sont pas connues et dont on imagine forcément qu'elles seront assez complexes ?

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

Votre remarque sur le fait que le tramway prend tout son sens seulement s'il y a une réflexion plus large sur l'insertion de ce mode dans l'ensemble du développement des transports dans la Région Parisienne est effectivement un problème très important, qui a été traité notamment dans deux réunions au cours du débat, l'une avec les élus de Seine-Saint-

Denis, qui ont beaucoup insisté sur le fait que pour eux le tramway était un élément relativement secondaire par rapport à leur demande par ailleurs, qui a été également traité à Charenton où nous avons parlé de la place du tramway dans l'ensemble du développement des transports dans l'Île-de-France, en particulier où le problème des connexions entre le tramway et les autres modes de transport a été évoqué.

M. Henri MEILLAT, HABITANT DU XXÈME :

J'habite dans le XXème, juste le long du périphérique. Par conséquent, je suis concerné, comme beaucoup d'autres habitants du XXème, par l'arrivée du tramway. Effectivement, ce nouveau moyen de transport se traduira par une amélioration des conditions de transport en général, et aussi du confort pour les usagers. Ce sera aussi l'occasion d'une diminution de la pollution atmosphérique et de la réduction sensible des nuisances sonores. Voilà donc pour le côté positif de ce projet.

Néanmoins, l'arrivée du tramway suscite aussi de nombreuses questions. Certaines d'entre elles méritent que l'on s'y attarde.

Ma première question consistera à savoir comment sera implanté la plate-forme du tramway boulevard Davout et boulevard Mortier ?

Sera-t-elle en insertion axiale, en insertion unilatérale ou en insertion bilatérale ?

Ma deuxième question porte sur le franchissement de la Porte de Bagnole que l'on vient d'évoquer. La mise en place du tramway devrait se traduire, nous dit-on, par un réaménagement complet de certains espaces majeurs. Trois d'entre eux sont déjà inclus dans les projets de renouvellement urbain mis au point par la Ville de Paris, en concertation avec les communes environnantes : il s'agit de la Porte de Vincennes, de la Porte de Montreuil, de la Porte des Lilas. Par contre, rien n'est dit sur les aménagements prévus Porte de Bagnole, ce silence ne peut qu'inquiéter les riverains qui subissent chaque jour les nuisances d'un trafic automobile intense.

Quelles sont les mesures envisagées pour assurer dans de bonnes conditions la traversée de la Porte de Bagnole par le tramway et l'écoulement de la circulation automobile sur les boulevards des Maréchaux, la rue Belgrand, la rue de Bagnole et des voitures arrivant de l'autoroute A3 ?

Le tramway franchira-t-il la Porte de Bagnole en site propre sans autres aménagements ?

Entraînera-t-il à un souterrain construit à cet effet ?

Franchira-t-il cet obstacle par l'intermédiaire d'un toboggan ?

Ou bien envisage t-on comme certains le laissent entendre, de neutraliser l'arrivée directe de l'autoroute Porte de Bagnole ?

Dans ce cas l'accès ou la sortie de l'A3 se ferait uniquement par le boulevard périphérique.

Quelles que soient les mesures qui seront prises, les riverains et les automobilistes souhaitent que l'arrivée du tramway Porte de Bagnole se traduise par la fin des bouchons, par une meilleure fluidité de la circulation et le retour à la tranquillité dans les rues environnantes.

Ma troisième question concerne la desserte du quartier.

Actuellement, le PC effectue 11 arrêts lors de son passage dans le XXème. Si l'on s'en tient aux premières études, ce chiffre tomberait à cinq pour le tramway.

Certes, le souci de desservir rapidement chaque porte de la capitale et d'assurer dans de bonnes conditions les correspondances vers la banlieue est légitime. Toutefois, cela ne doit pas se traduire par la suppression de toutes les stations intermédiaires. Il ne faudrait pas par exemple, que sous prétexte que la montée du boulevard Mortier risque de faire baisser la vitesse moyenne du tramway, supprimer tous les arrêts intermédiaires desservant ce secteur, qui comprend un collège, trois groupes scolaires et 2 250 logements sociaux.

La quatrième question porte sur la sécurité des piétons.

Ne faudrait-il pas profiter de l'ouverture du chantier du tramway Porte de Bagnolet pour réaliser enfin une bouche de métro côté pair du boulevard Davout et une seconde côté pair boulevard Mortier ?

La cinquième question concerne l'implantation de l'atelier de remisage et de maintenance.

Il s'agit de choisir un lieu pour accueillir les 23 rames du tramway qui circuleront sur le tronçon Porte d'Ivry Porte de la Chapelle ; trois sites sont proposés :

Le premier sous le stade Léo Lagrange, le second au stade Jules Ladoumègue dans le XIXème et le troisième stade Louis Lumière dans le XXème arrondissement.

Le premier site proposé est directement situé sur le boulevard Poniatowski et le second près de la Porte de Pantin, à l'extérieur du boulevard périphérique, c'est-à-dire à l'écart de toute habitation. Il n'en est pas de même pour le stade Louis Lumière, situé derrière un important groupe d'immeubles de la rue Louis Lumière et du boulevard Davout, qui comprend 1 270 logements. L'implantation de l'atelier de maintenance à cet endroit ne semble donc pas souhaitable.

La sixième et dernière question porte sur le développement des transports collectifs en Région Parisienne.

Le tramway devrait se traduire par une amélioration des transports entre Paris et la banlieue, mais il ne suffira pas à lui seul à inciter les automobilistes à abandonner la voiture au profit des transports en commun.

Pour atteindre ce but, il faudra que l'État, la Région, les Collectivités Locales et le Syndicat des Transports de l'Île-de-France s'engagent à donner vie au projet de rocade de métro rapide en petite couronne élaboré par la RATP. Faute d'une telle réalisation, la situation que nous connaissons aujourd'hui loin de s'améliorer continuera à se dégrader.

Voilà les six questions que je voulais poser ce soir.

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

Merci, c'est un beau programme, et les questions méritent toutes d'être abordées.

Concernant la traversée de la Porte de Bagnolet, le nombre d'arrêts ?

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Sur la Porte de Bagnole, nous avons déjà répondu tout à l'heure, c'est-à-dire que nous n'avons pas beaucoup d'élément supplémentaire à apporter au stade où nous en sommes. Nous en sommes au Débat Public préalable, il permet justement entendre un certain nombre de remarques.

Vous avez posé des questions, que vous avez aussi assorties d'un certain nombre de conditions qui pour vous indiquent dans quel cadre devrait se situer ce passage de la Porte de Bagnole. Ce sont des éléments qui peuvent nous aider dans la réflexion.

En tout cas, l'idée d'un souterrain ou d'un toboggan me paraît extrêmement peu probable. A priori, l'idée consiste à traverser la Porte de Bagnole au niveau du sol normalement, ce qui nécessite d'avoir préalablement étudié l'ensemble des questions de circulation que vous avez évoquées, qui pour l'instant ne sont pas encore suffisamment étudiées dans le détail pour pouvoir apporter une réponse définitive. Les choses sont claires, et c'est un travail qui ne peut se faire que progressivement par itérations successives, en fonction des contraintes qu'on apporte sur le sujet.

J'ai entendu votre question sur l'autoroute A3 qui pourrait être raccordée directement au périphérique et plus sur la Porte de Bagnole, il n'y a pas de projet aujourd'hui de cet ordre, mais c'est une question. Tout à l'heure, j'évoquais ce qui pourrait être l'avenir de l'insertion périphérique, à d'autres Portes de Paris (Porte d'Italie), il y a des demandes pour que l'autoroute ne soit plus raccordée sur la porte d'Italie, mais sur le périphérique pour désengorger.

Peut-être que cela mérite réflexion, mais aujourd'hui je n'ai absolument aucun élément d'études nulle part me permettant de dire si c'est faisable, envisageable, à quel coût, comment etc. je ne veux surtout pas faire d'effet d'annonce ici car je n'ai pas d'élément. J'entends cette suggestion, peut-être qu'elle mérite d'être examinée dans les réflexions qui seront menées sur la Porte de Bagnole.

Sur l'insertion boulevard Davout ou boulevard Mortier, vous vous demandez si cela sera bilatéral, bidirectionnel latéral ou central : c'est ce que l'on attend du débat public justement, à savoir avoir des éléments d'appréciation.

Aujourd'hui, nous avons fait travailler les équipes d'architectes, de paysagistes, d'urbanistes qui nous font des propositions. Globalement, en section courante du tramway et notamment dans le XXème qui est sans doute l'une des parties du parcours du tramway sur l'extension qui est la plus simple, car c'est droit, c'est direct par rapport à d'autres secteurs, tout semble à peu près possible.

Maintenant, des critères permettent d'évaluer ce que l'on préfère. En fonction de la fluidité de la circulation, si l'on préfère avoir le tramway à proximité des trottoirs car c'est plus facile d'accès, au contraire si l'on préfère l'avoir au centre car cela facilite les livraisons, l'accès aux immeubles pour les automobilistes, etc. : ce sont des critères qui méritent d'être pris en compte. Des choix seront faits en fonction de tous ces éléments, et il y en a beaucoup à prendre en compte. Donc, ce soir on a besoin d'avoir votre feeling sur ces questions, justement pour les prendre en compte.

Concernant les ateliers de remisage et les différentes hypothèses, je vais laisser les services plus précisément rappeler les quatre hypothèses et les différents critères. Qui veut répondre ?

M. OLIVIER BONNEFOY, CHEF DE PROJET EXTENSION TRAMWAY T3 :

Il existe d'abord des hypothèses de localisation imaginées sous des espaces sportifs parisiens. Une première hypothèse se situe au niveau du stade Léo Lagrange Porte de Charenton, une seconde hypothèse sous le stade de Louis Lumière dans le XXème arrondissement, une troisième hypothèse au niveau de la Porte de Pantin. D'autres hypothèses sont envisagées sur d'autres secteurs, sur lesquels le STIF notamment mène une réflexion, et je vais laisser la parole à Jean FONTVIEILLE qui le dira beaucoup mieux que moi.

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

Des réflexions sont en cours pour essayer de trouver des sites qui pourraient accueillir l'atelier de remisage et de maintenance dans le cadre prolongement du T3. Il faut trouver les emprises publiques, donc un terrain avec un foncier relativement disponible et qui se situe à proximité de la ligne. Différentes hypothèses sont en cours d'examen aujourd'hui. Simplement vis-à-vis de la proximité des habitations et Monsieur SAGLIER l'a dit tout à l'heure, un atelier de remisage de tramway et de maintenance ne crée pas de perturbations notables pour l'environnement. Vous pouvez visiter celui qui est très proche pour le tramway T2, implanté à Issy-les-Moulineaux et à proximité de zones d'habitations. Ce n'est pas forcément un équipement qui est mal venu dans un quartier.

M. SAGLIER, DIRECTEUR DÉPARTEMENT BUS, RATP :

On peut soigner l'architecture aussi des ateliers, ils peuvent être esthétiques. Tout dépend comment on l'étudie. Il y avait aussi une question sur un accès supplémentaire au métro Porte de Bagnolet. C'est une étude intéressante à prendre en compte dans l'étude globale de la problématique Porte de Bagnolet.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION

Un dernier point concernait le tramway dans l'ensemble du réseau de transports collectifs, que Jacques BAUDRIER avait aussi abordé. Vous ne voudriez plus avoir de nuisances Porte de Bagnolet et qu'il n'y ait plus les flux actuels de circulation, ce n'est pas en reportant les voitures ailleurs qu'on l'obtiendra. On ne peut l'obtenir qu'en diminuant le nombre de voitures et en faisant qu'il y ait plus de monde dans les transports collectifs.

Or, on est aux Portes de Paris, à la limite où le réseau de transports collectifs extrêmement dense dans Paris devient beaucoup moins dense dès qu'on passe le périphérique avec moins de transports collectifs, et notamment plus de réseau métro ou relativement peu.

On a quelques prolongations de lignes et on est un certain nombre à penser qu'il en faut d'autres, y compris la ligne 11 par exemple. D'ici peu, une exposition sera présentée notamment en mairie du XXème sur la prolongation de la ligne 11, vous aurez donc l'occasion de voir à quoi on réfléchit avec les communes concernées.

En tout état de cause, il est clair qu'il faut une densification du réseau. L'idée de rocade de métro que vous avez évoquée est quelque chose qui nous semble extrêmement intéressant.

Je précise une chose, car je ne veux pas que l'on puisse dire qu'il est facile d'aligner les projets les uns derrière les autres sans savoir comment ils seront financés, il faut parler argent. Il est évident qu'il coûte d'investir dans les transports collectifs. De ce point de vue, la Ville de Paris a affirmé clairement qu'elle estime aujourd'hui prioritaire d'investir dans les transports de banlieue à banlieue.

Les capacités financières d'investissement dans les transports publics sont plus importantes que ce que l'on y investit aujourd'hui. À l'époque où les RER ont été construits, les collectivités au sens large : État, Région, Départements, étaient capables d'investir deux fois plus d'argent par habitant qu'on y investit aujourd'hui. Si c'était possible à l'époque RER, ce devrait être aussi possible aujourd'hui, à une époque où le prix du pétrole ne cesse de grimper, à une époque où les problèmes de santé publique continuent à se poser en matière de pollution, à une époque où l'on parle de plus en plus de dérèglements climatiques liés au comportement routier, ce sont des vraies raisons pour investir dans les transports publics.

Pour donner un ordre de grandeur des investissements, la RATP a peut-être des chiffres plus précis que ceux que l'on a entendus sur le coût de la rocade qui se chiffre en milliards d'Euros (entre 4 et 6). Vous avez peut-être entendu dire qu'il est envisagé d'enfouir la RN13 à Neuilly. Un Débat Public est lancé sur son enfouissement. Le coût de cet enfouissement qui ne supprimera pas une seule voiture, car elles seront enfouies à Neuilly et sortiront à Paris de l'autre côté représente un milliard d'Euros. Peut-être faut-il voir où sont les priorités ? Faut-il plutôt investir sur des projets de transport collectif ?

Supposons que la rocade coûte 4 milliards d'Euros, avec le coût de l'enfouissement de la RN13, on peut peut-être faire un quart de la rocade. Entre les deux je n'ai pas beaucoup d'hésitation. Ce sont de tels sujets qu'il faut poser au moment où il y aura des choix assez lourds à faire dans le cadre de la révision, y compris dans le cadre de la révision du schéma directeur de la région Île-de-France.

J'ai un peu débordé, excusez-moi, mais cela répondait à la question.

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

Madame LANDRY a posé une question très précise de proximité.

MME JACQUELINE LANDRY :

Je m'inquiétais du devenir des bus qui passent sur le boulevard des Maréchaux : 351, 57 qui nous conduisent à la gare de Lyon. Que vont-ils devenir ?

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

C'est-à-dire que le PC est remplacé par un tramway, mais que deviennent les autres lignes ?

M. SAGLIER, DIRECTEUR DÉPARTEMENT BUS, RATP :

A priori, le tram remplace le PC, mais les autres lignes continuent à fonctionner. Elles peuvent subir quelques petits aménagements locaux, en fonction des aménagements du tramway, mais il n'est pas question de supprimer les autres lignes qui assurent d'autres dessertes des boulevards des Maréchaux.

MME JACQUELINE LANDRY :

Auront-elles un couloir ? Si vous n'avez plus qu'une voie pour les automobiles...

M. SAGLIER, DIRECTEUR DÉPARTEMENT BUS, RATP :

Il y a peu de chances qu'elles puissent conserver leur couloir. On pourra difficilement faire le tramway plus des couloirs de bus plus la circulation automobile.

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

Elles ne peuvent pas emprunter le passage du tramway ?

M. SAGLIER, DIRECTEUR DÉPARTEMENT BUS, RATP :

Ponctuellement, cela peut être possible, cela suppose un aménagement de la plate-forme qui est très contrainte à ce moment-là car ce doit être un aménagement circulaire pour des bus. Cela ne peut pas être sur une trop longue distance non plus, pour ne pas perturber le fonctionnement du tramway si l'on a un intervalle faible. On a quelques exemples sur T1, à l'arrivée sur Noisy, on a un petit tronçon de tramway qui est emprunté par les bus. Il faut que cela reste marginal, sous peine de pénaliser fortement la circulation des tramways.

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

J'ai des remarques sur la table, mais je ne sais pas si c'est utile de donner la parole à la personne, encore que ce serait bien volontiers. C'est une question qui revient très souvent, elle a déjà été posée et il n'y a pas d'autre réponse que celle qui a déjà été faite, concernant la diminution du nombre de stations. J'ai remarqué également que dans les fiches qui avaient été remises à la mairie du XXème, et qui sont très nombreuses, ces questions revenaient à de nombreuses reprises. Je crois que vous avez déjà répondu, je me fais simplement un écho de ce que je constate.

MME BRIAND, HABITANTE DU XXÈME ARRONDISSEMENT :

Dans différents documents, vous avez parlé d'une augmentation de 5 % de la circulation sur le périphérique due au passage du tramway. Cette étude a-t-elle été faite avec l'extension du tramway à l'Est parisien ? C'est une question d'ensemble.

M. Olivier BONNEFOY, CHEF DE PROJET EXTENSION TRAMWAY T3 :

En fait, cela n'a pas été tout à fait indiqué ainsi dans les différents documents. Il s'agissait simplement de rappeler qu'une diminution substantielle de la circulation sur les boulevards des Maréchaux n'a qu'un effet très mineur sur le boulevard périphérique pour une simple raison. Les boulevards des Maréchaux, même dans leurs capacités actuelles, sont capables d'absorber environ 2 000 véhicules par heure, alors que le boulevard périphérique est capable d'en absorber de 8 à 10 000. Même quand on fait qu'une diminution sensible du nombre de véhicules sur les boulevards des Maréchaux, on a une augmentation assez faible sur le boulevard périphérique. C'était simplement en ces termes que se posait la question, mais je ne pense pas que ce soit un objectif direct du tramway

MME BRIAND, HABITANTE DU XXÈME ARRONDISSEMENT :

Ce n'était pas un objectif, mais savoir s'il y avait eu une modélisation de transformer un certain type de circulation des Maréchaux vers le périphérique. Par exemple vers le parc des expositions, en période de salons ou d'expositions, les boulevards des Maréchaux sont

saturés. Quand il y aura le tramway, les gens l'emprunteront, mais il y aura quand même des voitures qui vont partir sur le périphérique, celui-ci est quand même assez saturé.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION

Ces études sont effectuées, mais ne garantissent jamais que vous êtes capables notamment lors des arrivées massives, et vous citez des manifestations importantes, de dimensionner la taille du périphérique en fonction des manifestations du parc des expositions.

Le problème des simulations telles que Monsieur BONNEFOY vient de les évoquer, est qu'elles se font généralement à nombre de véhicules constants. Si l'on parle de 5 % de plus sur le périphérique, c'est en supposant que tous les automobilistes qui ne circulent plus sur les boulevards des Maréchaux circulent sur le périphérique. Si l'on ne fait que cela, à quoi bon construire le tramway ?

L'objectif du tramway est qu'une partie de ceux qui sont en voiture sur les Maréchaux prennent dorénavant le tramway.

C'est ce que l'on constate partout où l'on fait les tramways. On est sur des évaluations qui sont, malgré tout, difficiles à évaluer de façon prospective, on en saura plus d'ici quelques mois quand le tramway T3 sera en fonctionnement au Sud, car on aura là une vraie expérimentation grandeur nature.

Des tramways parallèles à des énormes infrastructures comme le périphérique : on ne connaît pas cela ailleurs. Là on est sur des évaluations qui permettent de donner des ordres de grandeur. Les études de simulation qui sont faites le sont avec des hypothèses. À partir du moment où l'on aura fait le tramway T3 au Sud, on regardera vraiment comment cela se passe, comment les déplacements venant de banlieue se font en utilisant aussi le tramway comme un des éléments du déplacement, à partir de ce moment-là des habitudes vont se modifier et on aura vraiment des éléments qui nous permettront sur la suite du travail sur l'extension d'avoir des chiffres plus clairs à prendre en compte que simplement des évaluations. De toute façon le Sud, ce n'est pas l'Est. Le périphérique est plus étroit au Sud qu'à l'Est de Paris, tout cela sera aussi à regarder toutes choses égales par ailleurs.

MME BRIAND, HABITANTE DU XXÈME ARRONDISSEMENT :

Prendre le tramway quand on arrive en voiture de la banlieue supposerait avoir des parkings, donc cela ne va pas changer l'habitude de beaucoup de personnes qui prennent leur voiture. Bien évidemment, je le souhaite.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION

Cela ne se changera pas tout évidemment. Si l'on suppose que le reste du réseau de transport collectif ne change pas, cela en changera moins que si l'on étend la ligne 11 jusqu'à Rosny-sous-Bois par exemple etc. tout dépend du reste du réseau. Si vous imaginez que la ligne 11 est étendue jusqu'à Rosny-sous-Bois, comme beaucoup d'élus le préconisent, et qu'en même temps on ait le tramway, vous pouvez imaginer qu'à partir de ce moment-là des déplacements se modifieront, qui jusque-là se faisaient en voitures.

Ce ne sont pas les mêmes échelles de temps exactement, mais c'est l'ensemble de ce réseau progressivement qui donne du sens au basculement de la voiture vers les transports collectifs.

MME BRIAND, HABITANTE DU XXÈME ARRONDISSEMENT :

Tout à fait.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

S'il n'y a que le tramway, on en captera une dizaine de pour-cent probablement. C'est à peu près ce que l'on peut constater sur les autres tramways.

MADAME BRIAND, HABITANTE DU XXÈME ARRONDISSEMENT :

Se greffe aussi le problème de la pollution avec les embouteillages vu la réduction des voies : livraisons, taxis, entrées sur Paris des banlieusards le matin. Il faudra faire un point non seulement sur l'embouteillage du périphérique mais également sur la pollution. Je me demande si ce point est bien étudié aussi.

MME FLORENCE DEMASSOL, CONSEIL DE QUARTIER RÉUNION PÈRE LACHAISE :

C'est bien que les femmes s'expriment dans la salle, car il n'y en a pas beaucoup à la tribune.

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

C'est vrai, on fera mieux la prochaine fois !

MME FLORENCE DEMASSOL, CONSEIL DE QUARTIER RÉUNION PÈRE LACHAISE :

Je voulais en remettre une petite couche sur le nombre de stations. Cela ne nous semble pas possible qu'il n'y ait que 3 stations pour desservir tout le XXème arrondissement, surtout qu'un intervalle entre ces stations représente 1,4 km. L'éloignement de ces stations est vraiment inconfortable. Je ne peux pas imaginer que vous n'allez faire que 3 stations pour le XXème arrondissement, on s'est posé la question de savoir si aux stations que vous allez prévoir et qui ne correspondent pas à des Portes de Paris, il y aura des passerelles qui permettront de traverser le périphérique à la hauteur de ces futures stations pour relier encore mieux Paris aux communes limitrophes ?

Comment avez-vous envisagé d'améliorer l'espace public ?

On a une petite idée de la chose en voyant les travaux qui se terminent sur le T3, mais comment avez-vous envisagé de le faire pour la prolongation du tramway à l'Est ?

Le tramway a comme but de supprimer l'effet de murailles des boulevards des Maréchaux. Il nous semblait que le passage des tramways au centre avec une voie pour les voitures sur la droite et une autre voie sur la gauche, permettait de casser un peu cet effet de muraille infranchissable.

Dernière question, combien d'emplois vont être créés par le tramway quand celui-ci sera en fonctionnement ?

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

Je retiens que nous avons une suggestion en ce qui concerne les variantes relatives à la place du tramway sur la voie. C'est intéressant d'avoir une réaction à ce sujet. Quelle est la

distance maximum qu'il peut y avoir entre deux stations ? On a évoqué un chiffre très important, semble-t-il.

M. Olivier BONNEFOY, CHEF DE PROJET EXTENSION TRAMWAY T3 :

Les inter-stations maximums que l'on a pu constater sont de l'ordre de 600 mètres. Effectivement c'est beaucoup et il y a plusieurs options, comme l'indiquait tout à l'heure Monsieur BAUDRIER, qui sont à l'étude, avec soit 2 stations ou une seule entre deux Portes un peu éloignées.

Sur la question relative au traitement, on ne va pas avoir de conclusions sur cette question ce soir, mais la RATP travaille de façon ardue sur des simulations qui permettent d'un point de vue socio-économique de voir l'intérêt de l'implantation du nombre de stations afin que l'on ait un bon équilibre entre vitesse, c'est-à-dire les éléments qui permettent aux gens d'avoir la volonté d'entrer plus souvent dans le tramway, et l'implantation de la station. Effectivement si cela va vite, mais que l'on va nulle part, ce n'est pas non plus intéressant. Cet équilibre est également à l'étude à la RATP.

Au maximum, c'est 600 mètres ; au minimum, c'est 400 mètres.

J'ai bien noté qu'il y avait deux questions, le traitement urbain des grandes Portes et la question du lien avec les banlieues. Sur la question sur le traitement des Portes de Paris, trois équipes travaillent simultanément dans le cadre de marché de définition, indiqué précédemment. Elles ont entamé la seconde phase de ces études avec pour objectif effectivement de rendre notamment des images pour voir la façon dont elles perçoivent ces lieux qui sont extrêmement particuliers et qui sont aussi l'image de Paris.

Le traitement avec la banlieue, pour l'essentiel, le choix avec les différentes options de stations a des liens qui sont assez directs avec la banlieue. Il n'y a pas a priori de nécessité de création de passerelles en particulier. Là où les stations sont implantées, on a effectivement des routes qui enjambent le périphérique à ces endroits-là. A priori il n'y a pas cette nécessité.

Quant à la question du nombre d'emplois, très honnêtement, je n'ai pas de réponse à vous apporter aujourd'hui sur ce sujet. Sur le tramway des Maréchaux Sud, on a parfois entre 500 et 1 000 personnes qui simultanément travaillent sur le chantier. Combien cela va-t-il en créer après ? Je n'ai pas d'idées.

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

Votre voisin est prêt à donner une réponse.

M. SAGLIER, DIRECTEUR DÉPARTEMENT BUS, RATP :

L'ordre de grandeur est de 150.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION

Ce sont les emplois directs mais il faut imaginer tout le développement économique du secteur lié au tramway. Ce sera autre chose, le commerce reprendra sur les Maréchaux etc. qu'en termes d'impact économique. Je pense qu'il faut aussi y réfléchir en ces termes.

Sur la question des stations, je pense que le message est passé, il a été exprimé à plusieurs reprises et sans doute plus fortement ici dans le XXème que dans les autres arrondissements. Je vais dire en tant que Ville de Paris et un peu moins avec ma casquette d'élus du XXème forcément, qu'à un moment donné une évaluation devra être faite, les critères ont été indiqués.

Il faut trouver le bon équilibre entre un bon maillage du territoire et suffisamment de rapidité, la question de l'inter-station est évidemment un élément clé, la distance entre deux stations ne doit pas varier de façon extrêmement disparate entre les différents arrondissements ou les différents lieux traversés. C'est un élément que l'on pourra retenir comme critère.

À l'arrivée, la décision finale et je tiens à le dire ici est prise par l'autorité organisatrice des transports (STIF). La décision sera prise à une ou deux stations près. A un moment donné, il faudra trouver l'équilibre avec un objectif qui est la vitesse. C'est aussi le rôle et c'est important que l'on ait une autorité organisatrice qui prenne en compte cet élément de vision globale. Il y a la concertation locale, les élus locaux qui défendent leur bout de gras. Vous pouvez imaginer qu'aussi bien les élus du XXème que les élus parisiens feront en sorte que l'on ait un maillage qui soit le plus proche pour permettre aux habitants de pouvoir être desservis.

En même temps, je reconnais que globalement il faut aussi avoir des acteurs dont le rôle consiste à vérifier que quel que soit le tramway, qu'il soit parisien ou de banlieue, on n'ait pas trop des disparités en termes d'efficacité du transport pour les usagers. Cet équilibre est assez subtil.

Je le savais avant de venir ici ce soir, l'attente du XXème arrondissement pour un maillage important doit prendre en compte l'inter-distance, le nombre d'habitants à proximité, le nombre d'équipements scolaires qui sont très nombreux dans le XXème arrondissement. Je faisais aussi passer ce message pour la suite.

Mme Rosette CHARBIT ZUGETTA, AUTEUR ÉCRIVAIN

Mon propos concerne le confort des passagers. Prenant souvent l'autobus, je me suis aperçue qu'il y avait une tension, les gens sont pressés, stressés, ce serait bien qu'il y ait une musique d'ambiance, ainsi qu'une télé caméra.

Pour les personnes qui auront un long trajet à faire, pourquoi ne pas mettre une petite tablette sur le siège pour que les personnes puissent écrire ou mettre leur ordinateur. Partout, on les voit sur leurs genoux, moi-même, j'écris sur mon sac à main. Je pense que ce ne serait pas très cher d'envisager un tel équipement, l'implantation que ce soit devant ou sur les côtés restant à étudier.

Par ailleurs, la climatisation est importante et nous avons souffert pendant la canicule.

Les personnes handicapées ont des difficultés dans les autobus. Serait-il possible de réserver une voiture pour ces personnes ? Il n'est pas facile de monter dans un autobus avec des béquilles et de trouver une place assise.

J'ai fait un schéma d'une voiture avec des sièges simplement d'un seul côté. Ces personnes pourraient monter avec leurs fauteuils sans difficulté. On pourrait également mettre des portes extensibles afin que ces personnes ne soient pas complètement isolées. Ce n'est pas leur isolement que l'on recherche, mais leur confort.

Je ne vois pas les vélos derrière le tramway, mais à l'intérieur. Cette voiture pourrait être également réservée aux landaus, aux vélos pliants ou aux patinettes.

Il pourrait également être doté de distributeurs d'eau et de bonbons.

Nous avançons dans une ère prospère et moderne. Tant qu'à faire autant se moderniser.

Qu'en pensez-vous ? Est-ce réalisable en fonction de l'investissement et la rentabilité ?

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

La boîte à idées est remplie.

Mme Rosette CHARBIT ZUGETTA, AUTEUR ÉCRIVAIN

Il faut également prendre en compte les bagages. Pour améliorer le confort de certains qui le souhaiteraient ne pourraient-ils pas payer un peu plus cher ?

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION

Vous avez raison Madame d'insister sur la qualité du transport et la qualité du déplacement, c'est un point important dans le tramway qui fait sans doute une bonne partie de son succès partout où il se développe. Il a l'avantage du métro en étant régulier car un site lui est réservé, et en même temps l'avantage du bus d'être en surface, c'est un élément important. Il est moderne, il a des baies vitrées extrêmement importantes. Donc, il a une grande visibilité vers l'extérieur. Cela représente des points importants.

Pour certaines questions que vous me posez, il me paraît difficile de les remplir pour un mode de transport qui accélère et décélère très rapidement, on n'est pas dans un train ou le TGV avec un arrêt toutes les heures, où l'on peut avoir des tablettes, s'installer etc. là, on accélère ou on décélère toutes les minutes. Les tablettes me paraissent peu opérationnelles.

La musique est quelque chose qui peut s'imaginer. Ce sont des choses qui peuvent se changer facilement, la question étant de trouver des wagons avec une musique différente je ne sais pas comment on peut l'imaginer car il faut une musique adaptée à tous les goûts et pour tout le monde.

Déjà, on a innové avec le tramway T3, chaque wagon a une couleur différente. Cela crée des ambiances différentes dans les wagons en fonction des couleurs. C'est quelque chose que l'on pourra vérifier dans le fonctionnement du tramway, cela montre des ambiances différentes. Il faudra voir ce que cela peut donner.

On ne parle pas de climatisation pour les véhicules dont les portes s'ouvrent toutes les minutes, mais de ventilation. C'est prévu pour diminuer la température en période d'été notamment par rapport à la température d'ambiance et permettre que les conditions soient moins pénibles.

Pour les personnes handicapées, le tramway est totalement accessible. L'idée d'avoir une voiture spécialement pour les personnes handicapées est contraire à leurs recherches. Ils cherchent le plus souvent quelque chose qui banalise leur situation, plutôt que d'avoir l'impression d'être parqués dans un coin. L'idée est bien que dans chacune des voitures, comme c'est le cas aujourd'hui sur les nouveaux bus accessibles, il y ait des espaces suffisamment larges pour qu'un fauteuil roulant puisse s'installer. Évidemment nous l'avons prévu avec le tramway.

Concernant les vélos, j'ai l'impression que ce n'est pas complètement calé encore, y compris pour le tramway T3, les décisions ne sont pas complètement prises, s'ils vont être autorisés ou non.

Je me permets une suggestion, si l'on doit prendre des décisions. À Berlin, les vélos sont autorisés dans le métro en dehors des heures de pointe. C'est peut-être là la solution. Sachant que l'on est sur des itinéraires extrêmement plats, il se trouve que dans le XXème il y aura une côte au niveau du boulevard Mortier, mais globalement le trajet du tramway est relativement plat, et des pistes cyclables sont créées tout du long. Cela peut permettre de se reposer, de faire des distances plus longues en montant dans le tramway, mais on aura un réseau cyclable qui sera existant tout au long du parcours.

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

Je tiens à préciser que nous avons tenu à avoir une réunion avec les associations de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite pour que cette question soit bien traitée car elle est évidemment importante.

M. CHRISTIAN BALLERINI, CONSEIL DE QUARTIER ST-BLAISE :

Après la version parisienne d'un tramway nommé désir, je voudrais poser des questions concernant l'implantation du tramway, avec la localisation des marchés qui existent sur le boulevard Davout et le boulevard Mortier. Nous avons vu le problème sur le parcours Sud, avec le marché du côté de la porte de Brunet. Quelles ont été les solutions retenues et envisagées au niveau du XXème ?

Par ailleurs dans les documents que nous avons pour le débat, vous ne parlez pas de l'espace majeur qui est la Porte de Montreuil. La Porte de Montreuil a une grande opération de GPRU. Actuellement 100 000 mètres carrés de bureaux ont été construits sur les villes de Bagnole et de Montreuil à proximité de la Porte de Montreuil, et qui génèrent beaucoup d'emplois.

Par ailleurs sur la Porte de Montreuil, vers la fin de la rue d'Avron, on a aussi une opération de requalification.

Il me semble que la Porte de Montreuil doit être retravaillée car il y a trois procédures qui arrivent même temps et il y a un gros travail à faire.

Je remets une couche aussi sur le nombre de stations entre la Porte de Bagnole et la Porte de Montreuil, distantes de 1,4 km. Une station minimum me semble absolument nécessaire au vu de la densité de population qu'il y a sur Saint-Blaise. C'est dommage que dans les documents vous ne fassiez pas apparaître les populations de l'îlot, vous verriez que Saint-Blaise est un beau pâté.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Je confirme.

M. CHRISTIAN BALLERINI, CONSEIL DE QUARTIER ST-BLAISE :

Et tout l'accès au stade Louis Lumière ?

M. Olivier BONNEFOY, Chef de Projet Extension tramway T3 :

Les marchés découverts représentent une problématique importante : conserver la vie de quartiers pendant la période des travaux. Pendant la période des travaux, on ne peut évidemment pas conserver le marché en lieu et place comme il est habituellement. D'abord il y a le stationnement des commerçants qui est indispensable. Vraiment les commerçants forains tiennent à la proximité de leur étal. Ensuite, il y a la question de l'hygiène et de la salubrité qui se pose au marché en pleine période de travaux avec la poussière, les émissions diverses.

Enfin, on a la question de la qualité des marchés. Un marché existe à partir d'une certaine taille, il est indispensable pour qu'il puisse conserver sa vitalité, que l'on puisse avoir deux rangées d'étal. Or, vous devez constater sur le Sud, que ce serait quelque chose de quasi impossible, voire impossible de conserver deux rangées d'étal donc, on a un objectif qui est un déplacement pendant la période des travaux. Ce déplacement doit être provisoire ou définitif en fonction de l'acceptation par la population et par les commerçants du nouvel emplacement choisi pour la période des travaux.

En tout état de cause, l'emplacement choisi même de façon provisoire est un emplacement qui est traité comme s'il devait être définitif. C'est-à-dire que l'on met des matériaux au sol qui sont d'extrêmement bonne qualité. On fait en sorte que ce soit un marché facilement accessible pour l'ensemble de la population. On a quelque chose qui est absolument indispensable : c'est la lisibilité du marché, à savoir qu'à partir de l'endroit où il était avant, on puisse vérifier que le marché existe toujours même s'il est sur une voirie perpendiculaire par exemple, qu'il puisse être facilement relié à l'endroit où il était auparavant.

Je ne vous cache pas que c'est quelque chose qui est extrêmement sensible, important pour la Maîtrise d'ouvrage, important pour les commerçants car c'est leur gagne-pain. Là-dessus un travail sera entamé dès que l'on connaîtra exactement le tracé du tramway, on le fera très en amont.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Je vous signale que le marché du boulevard Mortier est un marché fragile, il faudra particulièrement le regarder et avec la mairie du XXème qu'on vérifie bien comment on peut le réimporter. C'est un marché qui a perdu un peu de sa superbe au fur et à mesure des années. Une fois que le tramway sera revenu, il aura une capacité d'attractivité beaucoup plus importante. Pendant la période de chantier, il faudra vraiment faire en sorte de les protéger.

M. Olivier BONNEFOY, CHEF DE PROJET EXTENSION TRAMWAY T3 :

Une seconde question relative aux espaces majeurs était posée, et vous avez cité celui qui est au niveau de la porte de Montreuil. Le projet de tramway évidemment s'insère dans une politique de requalification urbaine. Évidemment, on travaille en collaboration avec l'ensemble des autres services sur ce sujet-là, et notamment avec la Direction de l'urbanisme. Le GPRU Montreuil est un élément important. C'est ce que nous appelons des opérations connexes.

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

Je propose d'intervenir sur la sémantique du débat. On nous propose un Débat Public sur l'extension du tramway à Paris, mais qui dit débat dit normalement plusieurs tracés. C'est le cas en France quand on prend un débat sur une autoroute, sur l'extension d'une ligne TGV voire pourquoi pas d'un canal à grand gabarit, là on ne nous propose qu'un site qui nous est quelque part imposé par le Maître d'ouvrage et je trouve cela regrettable.

C'est l'occasion ou jamais car après il n'y aura plus d'occasion, seulement l'enquête publique qui portera uniquement sur le tracé du tramway des Maréchaux. Tout le monde sait ici que je souhaite parler d'un autre tracé.

Vous nous avez dit que le tramway est un outil de transport extraordinaire. Bien entendu, qui peut aller à l'encontre de ces excellents qualificatifs que sont le transport, la beauté, tout ce que vous avez cité Messieurs les Maîtres d'ouvrage ? Sauf que le tramway est adapté au gabarit des villes moyennes ou des grandes villes de province : Bordeaux, Lyon, Strasbourg, qui tournent autour de 200 000 ou 250 000 habitants. Est-ce là notre problématique dans le XXème arrondissement ? Je ne le pense pas.

Vous n'avez jamais abordé, à aucune des réunions publiques, Messieurs les Maîtres d'ouvrage, la question fondamentale de la fonction transport. Elle est toujours évitée. Vraiment je m'étonne, car si l'on investit 700 millions d'Euros sur un tel projet, c'est bien pour répondre à la problématique essentielle et première de transport.

Qu'il y ait du gazon, des projecteurs de telles ou telles formes, tant mieux ! Mais la question essentielle est celle du transport. Or, là, à chaque fois il n'y a pas de réponses sur le fond, c'est-à-dire sur la problématique générale du transport et du maillage. Pourquoi ? Parce que les principaux critères de pertinence de ce tramway qui nous est proposé à l'Est ne sont pas réunis. J'en citerai trois :

Vitesse commerciale.

On nous promet un petit 20 km/h. Pour information, le PC2 roule très bien aujourd'hui et n'est pas du tout saturé contrairement à ce qu'affirme le Maître d'ouvrage.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Non il n'est pas du tout saturé !

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

Monsieur le Maire, laissez-moi continuer s'il vous plaît. La vitesse commerciale est à peine de 16 à 18 km/h.

Le T1 est à peine à 16 km/h pour 20 annoncés. Pourquoi ne va-t-il pas 20 km/h ? Cela tient au système du tramway qui est un gros bus magnifique sur rails mais qui coupe à niveau les carrefours routiers.

Même si la technologie des feux à programmation automatique est excellente, il faut bien que les voitures qui viennent perpendiculairement à la voie ferrée puissent passer. Par exemple à la Porte de Montreuil, comment feront les voitures dans dix ans pour entrer et sortir de Paris ?

Si le tramway a toujours son feu au vert, il y aura des bouchons énormes rue Bellegrand, rue de Bagnolet, en provenance de l'échangeur de Bagnolet.

Troisième point, comme l'a souligné Madame, précédemment, on va dégrader les lignes de bus 57, 351 qui va à Roissy. Ces bus aujourd'hui fonctionnent bien, circulent très bien car ils utilisent un site protégé spécialement aménagé il y a six ans.

Demain, avec le tramway, ce site protégé sera supprimé ce qui signifie que les bus qui aujourd'hui vont en banlieue à la satisfaction générale seront obligés d'emprunter les deux voies routières classiques.

Pourquoi ces bus ne circuleraient-ils pas sur la voie du tramway ? Comme vous l'avez indiqué, cela se fait à Noisy-le-sec et au terminus à Bobigny mais également en Allemagne et en Suisse. Pourquoi n'adopterions-nous pas ce même système ?

Simplement parce qu'à la Mairie de Paris, on ne souhaite pas que le tramway devienne un pseudo mini métro à 20 km/h.

Quatrième point, la zone de desserte : le tramway des Maréchaux ne comble pas les poches très importantes du XXe arrondissement, qui ne sont pas aujourd'hui desservies par les transports en commun, et ce tramway n'est pas une nouvelle ligne de transport, c'est un bus que l'on modernise, que l'on requalifie, ce n'est pas une nouvelle offre de transport.

Je pose le débat sur le transport pas sur le décor.

L'essentiel du XXème, les quartiers de Belleville, de Ménilmontant, etc. sont éloignés des lignes de métro et ne seront toujours pas mieux desservis demain si le tramway se fait sur le tracé des Maréchaux.

On nous dit tout le temps, il faut absolument le tramway pour requalifier. C'est faux. Soyons transparents, les boulevards des Maréchaux Barbès-Rochechouard et Magenta viennent d'être requalifiés avec succès, avec beauté, sans qu'il soit fait appel au tramway. Pourquoi ne pas faire la même chose sur le site des Maréchaux ?

On nous dit que le tramway va nous éviter la pollution atmosphérique : faisons de la pédagogie, on sait que le tram est un bon outil de transport en zone moyennement dense, ce n'est pas le cas ici, et même la RATP reconnaît que ce n'est pas le bon outil qui favorise le report modal en zone dense. Ce n'est pas Didier LOURDIN d'ORBITAL qui le dit, c'est la direction du développement de la RATP, soyez en accord avec vos principes.

Je suis comme vous un écologiste, Monsieur le Maire, que va-t-il se passer le jour où le pétrole va manquer ou va se renchérir ?

Comment allez-vous transporter tous les gens qui utilisent aujourd'hui leur voiture ? Il faut un système de transport massifié, à très grand gabarit capacitaire, et une fois de plus ce n'est pas le site des Maréchaux qui permet cela.

Vous nous dites, c'est un maillage, 60 % des gens de banlieue vont profiter du tramway. J'aimerais déjà connaître le nombre de gens qui bénéficient de la jonction avec le PC2.

Mais surtout, si on avait choisi le site de la petite ceinture, là au moins on pouvait avoir un maillage exceptionnel avec la banlieue.

Je voudrais citer l'exemple de la RATP qui grâce à nos appels figure maintenant sur le site Internet de la CNDP, que je remercie. Que dit l'étude de la RATP ? Si on a un tramway qui part de la Bibliothèque Nationale de France qui s'insère sur la voie ferrée de la petite ceinture à partir du sud, de Masséna, ce tramway remonte jusqu'à Évangile qui sera demain le futur pôle modal entre le RER Éole, la petite ceinture et le tramway qui va continuer vers Saint-Denis Villetaneuse, ce tramway sortirait du système ferroviaire pour s'insérer en banlieue, alors que votre tracé ne le permet pas.

Toutes ces questions m'interpellent, cessons de faire du localisme, faisons une politique d'aménagement générale globale des transports, ayons une vision générale telle que l'appelle de ses vœux le Conseil Régional et tous les gens qui travaillent actuellement à la révision du schéma directeur d'Île-de-France, ce qu'on appellera demain l'écorégion. Il nous faut un système de transports à très grand gabarit, et la petite ceinture s'inscrit dans ce qui a été cité ici ou là avec le grand réseau de métro automatique orbital. C'est la même chose.

Merci.

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

Une réponse un peu moins longue, c'est possible ?

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Ces questions ont déjà été abordées dans toutes les réunions publiques sur le tramway des Maréchaux. Monsieur LOURDIN est opposé au tramway, enfin au début de sa phrase il explique pourquoi le tramway n'est pas bien du tout et est insuffisant en zone dense, puis à la fin il souhaite que le tramway se fasse sur la petite ceinture. Il nous explique qu'il y aura toujours des voitures, mais se demande comment nous ferons quand il n'y aura plus de voitures.

À force de vouloir démontrer que le tramway serait un mauvais projet, vous accumulez les arguments dans un sens et dans un autre. Choisissez-en qui soient crédibles et qui nous permettent d'avoir un débat qui soit simplement honnête, c'est-à-dire qu'on puisse mettre en face des arguments.

Sur le choix qui est le votre, de faire un RER sur la petite ceinture, j'ai déjà eu l'occasion, et nous débattons ensemble depuis plusieurs années, Monsieur LOURDIN, de dire pourquoi pas ? Un RER sur la petite ceinture à un sens, mais c'est un autre projet.

Peut-être un jour y aura-t-il un RER sur la petite ceinture, il faudra malgré tout nous expliquer comment on gère les nuisances induites pour les riverains, mais j'imagine qu'un jour on sera capable de faire des systèmes de transport qui seront beaucoup moins nuisants au niveau sonore.

Mais ce n'est pas le projet qui a été choisi il y a maintenant six ans par la municipalité précédente mais qui nous convenait bien, qui convient à la Région puisque vous l'avez citée, et la Région soutient le projet qui est présenté ce soir. Il convenait également à l'État, qui souhaitait faire un tramway de proximité avec le choix de remplacer le bus PC saturé, la plus grosse ligne de France de bus, par la plus grosse ligne de tramway d'Europe.

Le tramway T3 sera un tramway de proximité mais de très grande capacité qui va permettre de transporter les gens à proximité de territoire. Vous citez le fait que la petite ceinture dans le XXème arrondissement s'éloigne des Maréchaux, c'est particulièrement vrai dans cet arrondissement.

Oui. Ce sont donc d'autres quartiers qui seraient desservis. Mais pourquoi considérer que les quartiers de la petite couronne qui seraient desservis par les boulevards des Maréchaux, qu'ils soient dans Paris ou en dehors de Paris n'auraient pas le droit au progrès et à l'amélioration que constitue un tramway ?

Le bus PC, et je le prends assez régulièrement, est saturé. Il y a nécessité de développer du transport collectif, il y a nécessité de réaménager ces boulevards. Vous-même, Monsieur LOURDIN qui habitez le XXème arrondissement connaissez bien la situation.

Ces boulevards ont besoin d'être réhabilités.

On pourrait toujours penser qu'il est possible de faire à la fois un RER sur la petite ceinture, de réhabiliter les boulevards etc.

Sauf que, si on peut faire d'une pierre deux coups, avec un seul projet, avoir à la fois un transport de qualité et un réaménagement urbain, on le privilégie, on essaie de faire les deux en même temps, ce qui n'impute pas qu'il n'y aura pas d'avenir pour la petite ceinture ferroviaire avec les conditions précédemment évoquées, qui sont des conditions d'insertion dans un paysage urbain extrêmement dense.

Il sera nécessaire que des opérateurs aient envie de le faire. Ce que vous ne dites jamais dans vos interventions c'est que vous avez beau faire du lobbying auprès de la SNCF et de RFF, on ne voit sortir aucun projet.

Je rappelle, pour ceux qui ne connaîtraient pas ce projet, que la petite ceinture ferroviaire n'appartient pas à la Ville de Paris. Elle appartient à RFF, contrairement aux Maréchaux qui nous appartiennent et où nous sommes décideurs de ce qu'on peut y faire.

Aujourd'hui, RFF, n'a pas manifesté sa volonté de faire circuler un tramway sur ses voies ferrées, ce n'est pas faute qu'un certain nombre d'acteurs essaient avec RFF de trouver des solutions.

La volonté de la Ville de Paris en ce qui concerne la petite ceinture c'est que, en l'absence de projet à moyen terme, il nous paraîtrait inadmissible de laisser la petite ceinture en l'état d'abandon. En tout état de cause on doit trouver des solutions qui à la fois n'insultent pas l'avenir en préservant le site et en même temps permettent de le reconquérir pour les habitants.

Ce sont les discussions que nous avons engagées avec RFF qui pour l'instant ont du mal à déboucher, qui débouchent un peu plus sur le Sud de Paris notamment entre le parc André Citroën et le parc Georges Brassens. Il y a là quelques possibilités car RFF considère qu'il n'y a qu'une faible éventualité qu'un jour on fasse circuler des trains dans cet espace-là.

C'est plus difficile dans nos espaces du XXème arrondissement, chacun voit bien qu'à proximité de la petite ceinture notamment dans le sud du XXème à proximité du cours de Vincennes il existe des espaces assez conséquents sur lesquels on puisse imaginer des projets.

Des discussions, des réflexions sont en cours mais n'ont pour l'instant pas abouti.

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

Merci.

Il nous reste dix minutes. Je souhaite que ceux qui ne se sont pas exprimés puissent le faire.

M. Louis LOCCOGE, COPRÉSIDENT DE CONSEIL DE QUARTIER PELLEPORT, TÉLÉGRAPHE, ST FARGEAU :

Je suis coprésident du conseil de quartier Pelleport, Télégraphe, St Fargeau. Je suis piéton, automobiliste, et j'utilise la carte orange pour prendre le PC. Je souhaite faire trois remarques.

Vous avez parlé du choix à faire entre un tramway axial ou latéral. Je pense qu'il ne faut pas oublier les actions quotidiennes telles que les déménagements, les transports et ne pas les pénaliser.

Je souhaiterais revenir sur le constat suivant que nous avons fait au cours d'une réunion avec la RATP. Nous sommes aujourd'hui dans une situation catastrophique, en effet vu la croissance exponentielle du trafic actuel, l'éloignement des lieux de résidence, la dérégulation des zones d'emplois et de services, notre retard s'accumule depuis quinze ou vingt ans.

Je regrette que la personne qui nous avait fait la présentation et nous avait promis de nous fournir l'ensemble du dossier papier, n'ait pas fait le nécessaire car des chiffres très importants auraient permis de constater que nous n'en étions qu'au début.

La rocade qui serait en zone dense, rapide, ne serait qu'un maillon. Quand on regarde l'ensemble du réseau tel qu'il est architecturé, il est clair qu'il est impossible en utilisant le réseau de transport de faire des transversales. Un maillage complet est donc à réaliser aussi bien au niveau de la Francilienne qu'au niveau des Maréchaux et au niveau de cette rocade.

Je pense que cela ne réglera pas tous les problèmes, mais il est clair que si nous ne faisons rien cela contribuera à aggraver la situation dans son ensemble.

Je soutiens donc ce projet. Il faut réduire le nombre de stations telles que nous les connaissons actuellement sans quoi le système ne fonctionnerait pas ; mais il faut étudier les endroits où l'implantation des stations est réellement nécessaire, desserte des lycées, des zones denses d'habitation etc..

Pour revenir sur le milliard de l'autoroute A13 précédemment évoqué, Neuilly m'indiffère, qu'ils commencent à respecter le SRU !

Je possède des informations sur des choses graves. Certains prolongements de lignes ne vont pas se réaliser car l'État s'est désengagé, de la même manière qu'il s'est désengagé à la Porte des Lilas pour la couverture du périphérique où le budget provenait pour un tiers de l'État, pour un tiers de la municipalité et un tiers du Conseil Régional, aujourd'hui on est à 50-

50, c'est-à-dire que nos impôts au niveau État n'ont pas contribué à financer ce projet. Si en plus des bus ne fonctionnent pas et qu'il faut investir un milliard à Neuilly, c'est aux élus qui font également partie du gouvernement à gérer ce problème.

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

Merci. Des observations ?

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Une précision sur la couverture du périphérique à la Porte des Lilas. Elle a été financée comme le prévoient les clés de répartition entre l'État la région et le département, mais c'est à la Porte de Vanves qu'on passera à environ 50-50 entre la région et la Ville de Paris car l'État ne finance pas la Porte de Vanves et donc ne tient pas sa promesse mais s'est engagé à financer ultérieurement la Porte de Champerret et la Porte des Ternes. Cela vaut la parole de l'État, est-ce que le Premier Ministre qui a signé sera encore présent au moment opportun ?

M. THIERRY BOURGOGNE, ASSOCIATION ORBITAL :

Je souhaiterais revenir sur quelques petits mensonges que j'ai entendus. Sur la vocation ferroviaire de la petite ceinture, j'aimerais rappeler ce qui a été dit par les rapporteurs de la commission sur le PLU relatif à la petite ceinture.

Elle dit, je cite *"la commission souscrit sans réserve à la position estimant que la petite ceinture doit redevenir un axe majeur au futur schéma des transports Franciliens. Elle appelle la région et le STIF à mieux affirmer la vocation ferroviaire de la petite ceinture en planifiant un projet répondant aux besoins de transports périphériques et inter banlieue et considère que cette autre entreprise doit être impérativement préservée."*

Cela a été réaffirmé par des personnes extérieures à la municipalité.

Quelques petits mensonges ont été dits par exemple le fait que le tramway ait été décidé par la municipalité précédente. Ce n'est pas tout à fait exact car la municipalité précédente le 29 janvier 2001 dans sa séance de la DVD 12 a décidé, je cite ".../... sont approuvées les modalités de la concertation préalable (l'institution qui précédait la CNDP) à la création d'une ligne de tramway sur les boulevards des Maréchaux ou sur le site de la petite ceinture ferroviaire en rocade Sud, tel que présenté dans les exposés ligne de motifs".

Or, ce que l'on reproche à la municipalité actuelle c'est que ce débat, précisément, n'a jamais eu lieu.

Pour appuyer votre projet, vous évoquez les nuisances. Vous savez qu'en 2005, les trains ne fonctionneront plus à la vapeur, ce ne sont plus des rails bruyants de 60 mètres.

Il y a eu une nette évolution, la meilleure preuve est que si vous allez Porte de Clignancourt, vous verrez une voie de tests posée il y a quelques années et je vous invite, Monsieur le Maire, à faire faire de tests par la SNCF ou par tout autre opérateur, ils vous montreront à quel point des progrès technologiques ont été réalisés sur le ferroviaire, et que les vieux fantasmes qui sont entretenus n'ont plus de raison d'être.

Vous avez ajouté, Monsieur le Maire, que peut-être, dans un futur éloigné, un autre opérateur pourrait intervenir dans le cadre de l'ouverture des marchés ferroviaires en 2010. Chiche !

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

Merci. Madame, vous souhaitez intervenir ?

Mme FLORENCE DEMASSOL :

Je souhaitais savoir quand le tramway allait faire le tour de Paris ?

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Il m'est difficile de répondre à cette question, je ne sais pas si un jour le tramway fera le tour complet de Paris. Vers le bois de Boulogne, on peut se demander si le tramway doit rester sur les Maréchaux ou pourrait passer en banlieue. Ce sera au STIF de déterminer.

Ce que nous savons, c'est que si le projet que nous avons lancé et qui est discuté aujourd'hui suit son cours sans retard, l'extension est prévue pour 2012.

Nous pouvons imaginer que l'extension suivante ne sera pas mise en oeuvre avant 2018, et ce n'est qu'un ordre de grandeur par rapport aux délais.

Si je peux me permettre d'apporter quelques précisions à l'intervention précédente, notamment sur certaines de vos affirmations, votre association a fait un certain nombre de recours juridiques par rapport au projet, puisque vous citez des textes que nous n'aurions pas respectés, et vous les avez tous perdus.

Parfois, pour une question de forme, nous avons dû refaire une délibération, mais sur les questions de fond, vous avez systématiquement perdu.

Je crois qu'il faut arrêter les combats d'arrière-garde, ne plus être tout le temps à regarder le passé, je vous invite à lire l'éditorial du maire du XVème arrondissement qui est plus de vos amis que des nôtres, dans lequel il indique que le tramway a été lancé par Monsieur TIBERI, ce dont Monsieur TIBERI s'est vanté à de nombreuses reprises.

J'aurais aimé partager dans un consensus républicain le fait que nous ayons réalisé ce projet.

Le fait que les uns les autres se chicanent éternellement fait qu'au lieu d'avoir une copaternité sur ce projet, certains n'en auront pas.

En tout état de cause, le tramway était prévu sur les maréchaux dans le contrat de plan État Région et vous le savez.

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

Une autre question ?

M. Christophe CUNY :

Je souhaitais poser une question à Denis BAUPIN. On entend beaucoup de critiques négatives notamment par rapport à la petite ceinture. Je trouve ce débat sans intérêt.

Pourquoi aujourd'hui dans les concertations publiques, si on prend le tramway la bande de 300 mètres, qui est historiquement l'enceinte de Thiers, ne présente donc pas cette relation entre Paris et la banlieue ? Nous sommes dans une ville où la spéculation immobilière bat son plein, on le voit sur les Maréchaux le long du TMS.

Le tramway va finir dans le XXème. Regardons la carte des GPRU. Pourquoi ne présente t-on pas aujourd'hui le tramway comme le franchissement à nouveau, comme cela s'est fait sur l'enceinte de Charles V, sur les fermiers généraux etc. ?

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Vous dites « jamais ». Il y a pourtant déjà eu une réunion à Charenton, une se tiendra à Pantin la semaine prochaine, des réunions se tiennent sur les territoires des communes limitrophes ce qui ne s'était jamais fait jusque-là. C'est une des grandes nouveautés du Débat Public de permettre que, pour le tramway qui sera sur le territoire parisien, on ait un débat qui se tienne sur le territoire des communes limitrophes.

La carte, qui est présentée ici et qui a également été présentée au cours de nombreux débats, montre l'insertion du tramway dans de nombreux projets de restructuration qui sont sur le territoire parisien et sur le territoire de la banlieue.

À plusieurs reprises au cours du débat de cette soirée, nous avons évoqué les liaisons avec la banlieue. C'est évidemment un projet, ce sont les études qui le disent, qui sera utilisé à 60 % par les habitants de banlieue. C'est un projet qui clairement concerne des déplacements de banlieue à banlieue même s'il se trouve sur le territoire parisien, car il y a de nombreux logements et de nombreux emplois qui se sont implantés à proximité des portes côté banlieue, mais il n'y a pas de voirie capable d'accueillir un moyen de transport comme le tramway des Maréchaux. Donc, pour ces emplois et pour ces logements qui sont de l'autre côté du périphérique, les Maréchaux sont un axe majeur de transport collectif.

Il y a un certain nombre de radiales avec des lignes de métro, il n'y a pas de rocade, la rocade se situera sur le territoire parisien mais concernera beaucoup d'habitants de banlieue.

C'est une préoccupation que nous avons exprimée à de nombreuses reprises, mais vous me donnez l'occasion de la réaffirmer.

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

Vous le savez, la Commission n'a pas d'avis sur le fond, mais a bien veillé à ce que le débat puisse bien se dérouler sur l'ensemble des secteurs concernés ; c'est pourquoi nous avons tenu à ce qu'il y ait au moins quatre réunions dans les communes périphériques Charenton, Montreuil, Pantin, Saint-Denis.

Le dernier mot pour Monsieur puis nous lèverons la séance après cette studieuse soirée.

M. ABEL GUGGENHEIM, ASSOCIATION VELO XV ET XVII :

Je confirme ce qui a été dit par M. BAUPIN, la question de recoudre Paris et la banlieue est une chose importante et particulièrement pour les cyclistes, pour lesquels il est fondamental

que cet aménagement procure un confort qui n'existe pas actuellement et qui atténue la coupure entre Paris et la banlieue. Nous l'avons mis dans le cahier d'acteurs que nous avons proposé à la commission.

Les cyclistes aimeraient bien pouvoir emprunter le tramway avec leur vélo mais cette demande n'est pas prioritaire car jusqu'à maintenant comme le T1 et le T2 ne sont pas accessibles aux vélos, il me semble peu réaliste de penser qu'il le soit, d'autant plus que nous accueillons volontiers la suggestion de Denis BAUPIN qu'on puisse le prendre en dehors des heures de pointe, mais il semble qu'il n'y aura pas d'effet de pointe extrêmement marqué.

Notre demande principale est qu'il y ait une continuité d'itinéraire pour les cyclistes le long du tramway des Maréchaux, ce qui n'est pas le cas sur la partie Sud actuelle où à chaque station il y a interruption de parcours.

Notre demande principale est que le cheminement cyclable soit continu sur la partie Est.

Je souhaitais terminer par une question d'information, dans le numéro un du journal du débat il est marqué qu'une réunion se tiendra le 24 avril sur le thème "Quelques expériences de tramway en France et à l'étranger" et dans le numéro deux cette même réunion est planifiée le 26 avril. Pourriez-vous donc me confirmer que la date a bien été modifiée, et si c'est bien le cas, que ce soit portée de manière claire à la connaissance de chacun notamment sur votre site Internet.

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

C'est bien la dernière date qui est la bonne, il s'agit du 26 avril, c'est déjà sur le site.

M. ABEL GUGGENHEIM, ASSOCIATION VELO XV ET XVII :

Ils serait bon d'indiquer sur le site qu'une date été modifiée.

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

C'est une bonne idée. Le maître d'Internet nous écoute et fera le nécessaire.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Sur la place du vélo dans le projet, il est clair que sur le tramway Sud il y a trop d'interruptions. C'est un point que nous prendrons en compte sur le tracé Est. Je pensais que cela avait été bien intégré dans la démarche, nous sommes rendus compte un peu tard que c'était insuffisamment pris en compte, dont acte.

Il y aura néanmoins un itinéraire cyclable de qualité, qui aurait pu être mieux, nous devons tirer les leçons des expériences passées.

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

Merci beaucoup aux habitants du XXème arrondissement. Vous avez été ce soir très studieux et attentifs.

Merci à tous.

La séance est levée à 21 h 15.