

Avant-propos.

Un projet de transport au service de la mobilité durable en Ile-de-France.

Le premier tronçon du tramway T3, du pont du Garigliano à la porte d'Ivry sera mis en service à la fin de l'année 2006. Ce dossier présente le projet d'extension à l'est du tramway T3, de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle, ainsi que l'extension à l'ouest, du pont du Garigliano à la porte d'Auteuil.

Dès 2003, la Ville de Paris et la Région Ile-de-France ont inscrit au Contrat particulier Département de Paris — Région Ile-de-France l'étude d'un prolongement vers l'est jusqu'à la porte de la Chapelle. Cette opération entre dans le cadre du développement du réseau de tramway à l'échelle régionale. La réalisation des prolongements du tramway a ensuite été inscrite dans le dossier de candidature de Paris aux Jeux Olympiques 2012 par la Ville de Paris, la Région Ile-de-France et l'Etat.

La mise en service du tramway sur l'extension est envisagée pour 2012. La mise en œuvre de l'extension ouest n'est pas encore programmée.

Conformément aux dispositions du code de l'environnement, le conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)* a mandaté la Ville de Paris pour saisir la Commission nationale du débat public (CNDP)* le 8 avril 2005.

Pour motiver l'organisation d'un débat public*, dans sa décision du 11 mai 2005, la Commission nationale du débat public*, a indiqué « *que les premiers enjeux du projet, tels qu'ils sont définis dans le dossier du maître d'ouvrage* par référence aux objectifs du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France*, sont la réduction du trafic automobile et le développement des transports collectifs, que ces enjeux présentent une importance particulière dans la région Ile-de-France et ont donc un caractère d'intérêt national* ».

La CNDP* a rappelé « *les liens du projet avec de nombreuses opérations de requalification urbaine* situées sur le territoire de la Ville de Paris ou des communes voisines, et donc ses impacts sur le cadre de vie des habitants des quartiers traversés* ». Elle a souligné enfin « *que la concertation menée en février 2003 portait sur un projet sensiblement plus réduit (extension de la porte d'Ivry à la porte de Charenton) et qu'elle n'a associé qu'un nombre limité d'interlocuteurs, que le projet tel qu'il a depuis lors évolué justifie que soient pleinement assurées l'information et la participation du public compte tenu de ses conséquences potentielles sur le cadre de vie et sur les conditions de vie quotidienne de la population* ».

La CNDP a confié l'animation du débat à une Commission particulière du débat public (CPDP)* constituée à cet effet, que préside M. Hubert Blanc, ancien président de la CNDP.

Le dossier que vous allez lire, réalisé par la Ville de Paris en lien avec le STIF, autorité organisatrice des transports, avec la RATP, futur exploitant, et la Région, co-financeur avec la Ville de Paris du projet, présente, avec l'ensemble des solutions étudiées, les enjeux et caractéristiques de ce projet. Celui-ci s'inscrit dans la politique régionale d'amélioration et de densification des réseaux de transports publics et participe à la réduction des nuisances, en contribuant notamment à la baisse de la part modale* de l'automobile. Ce projet veut :

- répondre à un besoin croissant de desserte performante en rocade ;
- améliorer le maillage des transports collectifs. Le projet contribuera notamment à un report modal significatif en faveur des transports en commun ;
- améliorer la desserte locale à Paris et dans les communes limitrophes - le tramway facilitera les trajets en rocade (notamment de banlieue à banlieue) et contribuera à développer l'utilisation des transports en commun dans les communes limitrophes ;
- améliorer l'accessibilité des transports urbains et des cheminements - le tramway en site propre permettra des montées et descentes aisées et un accès plus facile pour les personnes à mobilité réduite, le patrimoine arboré sera amélioré, la vie locale sera renforcée ;
- réaménager le paysage urbain et la répartition de l'espace - le projet contribuera à la réunification des quartiers séparés par le boulevard périphérique; le patrimoine construit et la ceinture verte de Paris seront préservés et valorisés; la qualité de vie sera améliorée.

Ce dossier est un premier support pour ouvrir le débat. Il sera enrichi par des études complémentaires en cours, qui seront communiquées dès que leurs résultats seront connus.

Les observations et les réactions relatives à ce dossier peuvent être communiquées à la CPDP :

Commission particulière du débat public
32, rue de Cambrai, 75019 Paris
Tél : 01 55 26 61 45
Fax : 01 40 38 27 41
www.debatpublic-extensiontramparis.org

¹ Les termes suivis d'un astérisque sont expliqués dans le glossaire placé en fin de ce dossier.