

LE JOURNAL DU DÉBAT

sommaire

PAGE 2
Tarification, stations et interstations... le fonctionnement du tramway fait débat

PAGE 3
Les déplacements des personnes à mobilité réduite : une priorité quotidienne

PAGES 4-5
Le tramway près de chez vous...

PAGE 6
Le point de vue des acteurs économiques

PAGE 7
À l'ouest ...

PAGE 8
Le débat est aussi sur le net !

contacts

Commission particulière
du débat public sur l'extension
du tramway à Paris
32, rue de Cambrai - 75019 Paris
Tél. : 01 55 26 61 45
Fax : 01 40 38 27 41
contact@debatpublic-extensiontramparis.org
www.debatpublic-extensiontramparis.org



30 janvier | 15 mai | 2006

**UN DÉBAT ANIMÉ
ET CONSTRUCTIF !**





éditorial

HUBERT BLANC

PRÉSIDENT DE LA CPDP

la droite

La dernière ligne droite

Après trois mois de discussions actives et denses, les enjeux de notre débat public sur l'extension du tramway à Paris se dégagent avec netteté : face à des questionnements multiples, le maître d'ouvrage a été amené sur bien des points à préciser et clarifier ses intentions, les propositions alternatives ont été fortement soutenues et identifiées, la question de savoir quelles extensions prévues il convient éventuellement d'abandonner, ou quelle extension non encore prévue il convient d'étudier a été bien posée ; remarquons aussi l'attention avec laquelle les élus et les habitants des communes périphériques ont fait part de leurs propres préoccupations alors qu'ils avaient peu participé à l'information qui avait précédé les travaux du tracé Sud en cours de construction, et la manière très concrète dont les participants au débat se sont exprimés sur les connexions à prévoir, les variantes de tracés, les stations à envisager... Les conditions quotidiennes de transport sont une hantise pour des centaines de milliers de Franciliens. Notre débat n'est pas seulement parisien, il est régional ; il n'est pas théorique, il est concret.

La réunion publique de synthèse du 4 mai et les travaux à mener par la commission particulière dans les jours qui suivent doivent permettre de rassembler tous ces éléments pour en faire une présentation complète et objective. Il appartiendra ensuite dans les trois mois qui viennent au syndicat des transports de l'Île-de-France, à la région Île-de-France, à la ville de Paris de dire quelles conclusions ils tirent, quelles décisions ils prennent.

La commission particulière du débat public aura alors vécu. Elle aura rempli sa mission qui est de vous donner la parole d'une manière qui vous permette d'être entendus. Elle vous remercie d'avoir, par vos avis écrits et demandes de renseignements, très nombreux sur le site internet, et par votre participation à nos quatorze réunions, d'avoir été au centre de cet exercice de démocratie participative.

C'est la dernière ligne droite : vous avez encore quelques semaines pour vous exprimer. Toutes vos questions seront traitées, tous vos avis seront analysés et répertoriés. La parole est encore à vous.

Hubert BLANC

Tarifification, stations et interstations...

le fonctionnement du tramway fait débat

Le fonctionnement du tramway, thème qui a fait l'objet de la réunion publique thématique du 28 mars à la mairie du 20^e arrondissement, a permis d'aborder des considérations très concrètes : prix des billets, distance entre les arrêts et vitesse d'exploitation, aménagement des stations... Des préoccupations qui ont, par ailleurs, été souvent exprimées au cours des autres réunions publiques.



conseiller délégué auprès du maire du 20^e arrondissement, chargé de la voirie, du transport et des déplacements, a souhaité « qu'il y ait au moins deux arrêts entre la Porte de Bagnole et la Porte des Lilas, en plus des deux arrêts prévus entre la Porte de Bagnole et la Porte de Montreuil ». Cette demande a été relayée par plusieurs habitants.

Certains ont souligné qu'un arrêt trop éloigné de leur domicile diminuerait d'autant l'attractivité du tramway.

● Aux habitants et usagers qui souhaitent connaître le prix du billet, le maître d'ouvrage a annoncé sa volonté de mettre prochainement en service un ticket unique, valable 1 heure 30, au tarif identique à celui de l'actuel ticket de métro. Une telle nouveauté permettrait aux utilisateurs du tramway d'effectuer des correspondances sans avoir à acheter un nouveau titre de transport.

● Le public a plaidé pour une intermodalité maximale et pour un partage de l'espace public entre les différents modes de transport. Chacun souhaite pouvoir rejoindre le RER, prendre un bus ou récupérer sa voiture en descendant d'une rame. Les intervenants ont souvent souhaité savoir si les lignes de bus qu'ils empruntent seront maintenues. Ces lignes doivent compléter le maillage du tramway et des modes lourds, le métro et le RER, surtout si le nombre de stations diminue et si la distance entre les arrêts augmente.

● D'une manière générale, les participants ont demandé qu'un compromis soit trouvé entre une vitesse commerciale raisonnable et un nombre de stations permettant d'assurer une desserte fine des quartiers. Par exemple, dans le secteur de la Porte de Bagnole, plusieurs demandes en ce sens ont été formulées. Jacques Baudrier,

● M. Bonnefoy, responsable du projet extension du tramway T3, a rappelé que la distance entre les stations serait, au maximum, de 600 mètres et au minimum de 400 mètres. M. Sancho de Coulhac, directeur de l'agence de Paris de la RATP, a tenu également à préciser que cette distance reste raisonnable par rapport aux projets européens de même type. La distance entre les arrêts de bus parisiens, 320 mètres en moyenne, est relativement faible. Alors que les Parisiens marchent aujourd'hui 150 mètres pour rejoindre une station, ils allongeront ce trajet à pied d'une centaine de mètres pour prendre le tramway.

Le tramway et les stations, une découverte

À l'occasion de la réunion du 28 mars, le public a pu également découvrir le matériel roulant qui serait retenu - le Citadis 402 d'Alstom - et l'habillage des stations. Celles-ci ont été conçues pour mieux informer les voyageurs (plans et visualisation du temps d'accueil en temps réel) mais aussi pour garantir leur sécurité et leur confort.





Les déplacements des personnes à mobilité réduite : une priorité quotidienne



Le jeudi 23 mars, les personnes à mobilité réduite étaient à l'honneur. Une table ronde avait été organisée par la commission particulière du débat public. Les associations représentatives qui ont été invitées ont pris part au débat pour échanger sur un thème qui nous concerne tous.

● Jean-François Costella, responsable de la mission accessibilité à la RATP, a présenté des équipements qui permettent de ne plus vivre l'accès aux stations comme un cauchemar : rampes d'accès, sas, ascenseurs, escaliers roulants... «Travailler pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, c'est travailler pour tous, les personnes handicapées, mais aussi les personnes âgées ou fatiguées, les piétons avec poussette et également les personnes avec des bagages» a-t-il précisé, faisant ainsi de l'accessibilité une priorité majeure et quotidienne.

“Travailler pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, c'est travailler pour tous!”

Jean-François Costella, responsable de la mission accessibilité à la RATP

● Grâce à l'aménagement de planchers bas situés au même niveau que les quais des stations, l'installation de planchers rétractables ou la mise en place de bandes d'éveil de vigilance podotactile, l'accès au tramway peut aussi être plus aisé.

● Pénélope Komitès, adjointe au maire de Paris en charge des personnes handicapées, a souhaité préciser que le maître d'ouvrage était attentif à toutes les formes de handicap. Un détail qui a son importance : les nouveaux distributeurs de tickets peuvent être utilisés par une personne en fauteuil ou par des déficients visuels grâce à des interfaces sonores.

● M. Bernard, membre de l'association des paralysés de France, a émis le vœux « qu'une place ne soit pas imposée aux personnes handicapées et qu'elles puissent être accompagnées par d'autres personnes en fauteuil roulant ». De même, la maintenance des ascenseurs d'accès aux quais et stations devra être assurée avec le plus grand sérieux. Rendez-vous a été pris pour visiter l'une des futures voitures du tramway, si le projet était retenu.

interview

ALAIN RYCKELYNCK

ASSOCIATION NATIONALE POUR L'INTÉGRATION DES PERSONNES HANDICAPÉES MOTEUR (ANIPHM)



● « Il faut tester les équipements et faire confiance à l'expérience. Si la réglementation l'impose et si on se donne la peine de réfléchir, des progrès seront faits. Alors que l'on nous disait qu'il n'était pas possible de réduire les lacunes - il s'agit de l'espacement entre les quais et le tramway - ce problème technique est aujourd'hui résolu. Nous nous en félicitons. Cela prouve qu'en la matière, rien n'est insurmontable. Nous souhaitons que nos déplacements soient sécurisés à l'intérieur comme à l'extérieur du tramway. On pourrait prévoir un système d'attache au sol, ou plus simplement des courroies qui permettent aux fauteuils roulants de rester en place. Il faut aussi que les couloirs soient assez larges et que la nature du sol soit adaptée. Nous souhaitons qu'un totem soit installé pour que nous puissions nous y appuyer. De même, l'accès aux quais et aux rames doit être aisé. Ces équipements ne sont pas compliqués à installer et, en plus, ils sont souvent esthétiques ».





Le tramway près de chez vous...

DANS LE 18^E, DES IDÉES D'EXTENSION !

De nombreux habitants s'étaient déplacés pour s'informer sur le projet d'extension du tramway à Paris. Ce fut l'occasion choisie par le maire du 18^e arrondissement, Daniel Vaillant, de se déclarer favorable à une prolongation de la ligne de tramway jusqu'à la Porte de Clignancourt, confirmant ainsi les arguments développés dans une lettre récemment adressée à Hubert Blanc, au nom des élus de l'arrondissement :

- des correspondances avec la ligne 4 du métro et de nombreux bus de banlieue ;
- la desserte du marché aux Puces, qui accueille 10 millions de visiteurs par an ;
- la dangerosité du site de la Porte de la Chapelle pour aménager un terminus ;
- le comblement des trémies du boulevard Ney.

Le tramway semble vivement attendu dans le 18^e. Les habitants, ainsi que des conseillers de quartier, ont profité de cette réunion pour porter haut et fort la parole du 18^e arrondissement et de la banlieue Nord de Paris. Ainsi Jacky Anding, conseiller de quartier : « Il est urgent que la saignée qui coupe actuellement notre quartier en deux, le boulevard Ney, soit réduite. Les habitants ont effectivement droit à des transports en commun, mais aussi à une qualité de vie qu'ils n'ont pas à l'heure actuelle ».

Une partie des intervenants, insistant également sur le caractère régional du projet, ne souhaite pas voir le tramway s'arrêter à la Porte de Clignancourt.

Morceaux choisis :



« Il y a aussi des opérations de restructuration urbaine du côté de la Porte de Saint-Ouen. Il est nécessaire de mailler ce territoire pour que chacun puisse entrer dans Paris sans prendre sa voiture. Cela permettrait aussi de renforcer les correspondances vers l'ensemble de la Seine-Saint-Denis ».

BRUNO LE ROUX, DÉPUTÉ-MAIRE D'EPINAY-SUR-SEINE PRÉSENT ÉGALEMENT À CETTE RÉUNION.



« On pourrait prolonger la ligne jusqu'à la Porte de Saint-Ouen ou la Porte de Clichy, pour permettre une correspondance avec le RER C ».

ALAIN CHANTALAT, COLLECTIF DES RIVERAINS DE LA PORTE DE CLIGNANCOURT, VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL DE QUARTIER JOFFRIN-CLIGNANCOURT.



« Pourquoi ne pas desservir la Porte d'Asnières et la Porte Pouchet ? »

UN HABITANT.



« Si ce projet était prolongé jusqu'à la Porte d'Aubervilliers, on pourrait atteindre la ligne Saint-Denis/Epina y/Villetaneuse, la gare Évangile-Éole et le Stade de France ».

BERNARD VINCENT, CONSEILLER COMMUNAUTAIRE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE PLAINE COMMUNE DÉLÉGUÉ AU SCHÉMA COMMERCIAL, ADJOINT AU MAIRE D'AUBERVILLIERS.



« Comme on peut se rendre de Saint-Ouen à la Porte de Saint-Ouen en quelques minutes, un prolongement dans cette zone permettrait de réduire la fracture Paris-Banlieue de façon relativement efficace. C'est important pour notre quartier et notre arrondissement ».

JACKY ANDING, CONSEILLER DE QUARTIER PORTE DES POISSONNIERS/ PORTE DE SAINT-OUEN





Les réunions du 18^e arrondissement, de Montreuil et de Pantin ont permis de découvrir les enjeux du projet dans l'Est parisien et en Île-de-France.

À PANTIN, LE DÉBAT FAIT SALLE COMBLE

● L'éventualité de l'arrivée du tram à Pantin mobilise la population !

« Un symbole fort », tels furent les termes employés par le Maire de Pantin, Bertrand Kern, pour parler de l'arrivée du tramway dans sa ville. Le franchissement du périphérique serait « un atout majeur » pour Pantin et pour le 19^e arrondissement, qui ont des « intérêts communs ».

Plusieurs participants ont insisté sur le tramway en tant que « facteur de cohésion sociale » permettant aux salariés - qui ne sont pas toujours motorisés - de se rendre plus rapidement à leur travail.

Les variantes ont aussi fait l'objet d'un débat animé. Les opinions divergent entre les habitants et élus favorables à la variante 3 et ceux qui, comme Serge Mery, Vice-Président du Conseil régional d'Île-de-France, soulignent « l'intérêt régional du premier tracé ».

Un conseiller de quartier a fait remarquer que le premier tracé offrait un accès au parc de la Villette, une zone saturée par la circulation automobile, alors que d'autres ont souligné que le second tracé permettrait de desservir un pôle tertiaire majeur, la ZAC des Grands Moulins, qui accueillera près de 3 500 emplois.



● **Trois variantes ont en effet été proposées et présentées à l'occasion de ce débat du 4 avril dernier** pour desservir la ville de Pantin et rejoindre la Porte de la Villette. **Le premier tracé**, par le boulevard Sérurier, emprunte les boulevards des Maréchaux. Il est techniquement facile à réaliser et il dessert deux pôles culturels, le Zénith et la Cité des Sciences. Son principal inconvénient est de desservir des zones qui sont peu habitées.

● **La seconde variante**, celle de la route des Petits Ponts, longe le périphérique, ce qui ne manquerait pas de provoquer quelques désagréments pendant la période de travaux. La zone est dense, tant en emplois qu'en habitations, mais cette solution serait plus onéreuse et rallongerait de 3 minutes le temps de parcours. Il faudrait construire un ouvrage d'art pour franchir le canal de l'Ourcq. La station proposée serait située à 300 mètres de la gare du RER E.

● **La troisième variante** dessert le centre-ville de Pantin, la mairie, le centre de la danse et la ZAC de l'Ourcq. Elle permet une interconnexion avec le RER. Beaucoup plus longue, cette variante présente aussi des difficultés techniques.

Elle paraît à plusieurs intervenants comme la meilleure démonstration que le tramway n'est pas seulement fait pour les Parisiens. Il est vrai aussi que les habitants concernés s'interrogent sur les conséquences fiscales de leur participation au financement.



LE VAL-DE-MARNE S'INVITE À MONTREUIL

● La réunion de proximité du 11 avril a permis de présenter les emplacements de stations pressentis entre la Porte des Lilas et la Porte Dorée. Huit à onze arrêts pourraient être aménagés sur ce tronçon.

Il a été précisé que pour assurer une bonne desserte des villes de Saint-Mandé et de Bagnolet, **il fallait aménager des arrêts accessibles situés à proximité de ces villes**. Cette inquiétude est récurrente dès qu'il s'agit de franchir des autoroutes urbaines.

Autre source d'inquiétude, le stationnement. Une habitante a souhaité que des places soient préservées à proximité de la Porte de Vincennes.

On s'est également interrogé sur le devenir des lignes de bus du secteur et sur la capacité de lignes déjà saturées, comme les lignes 29 et 56, à accueillir des passagers supplémentaires, attirés par un équipement attractif, le tramway.

Le maître d'ouvrage a répondu qu'il n'allait pas attendre la mise en service éventuelle du tramway pour proposer des bus supplémentaires. Une première analyse sera menée en 2006 pour identifier les lignes dont l'offre a besoin d'être renforcée. Elle sera actualisée jusqu'en 2012.





Le point de vue des acteurs économiques

Le 14 mars, la commission particulière du débat public a souhaité donner la parole aux acteurs économiques. En consacrant cette réunion thématique, qui se tenait à la mairie du 19^e, aux impacts économiques, sociaux et commerciaux des travaux, ce fut l'occasion de recueillir les différentes opinions et doléances sur le projet de la part des commerçants, des artisans et des chefs d'entreprises concernés.

● Livraisons, accès des clients aux magasins, stationnement, nuisances liées aux travaux et dégradations de leurs conditions de travail... telles sont les préoccupations des commerçants qui ont pris la parole. Monsieur Kerhervé, pharmacien, membre de l'association des commerçants de la Porte Brunet, s'est interrogé : « Que se passerait-il si, lors des travaux, une livraison n'est pas assurée et qu'un patient a un problème ? Qui assure le risque auquel je suis soumis ? ».

La préservation d'une vie de quartier dans les secteurs concernés est l'une des priorités énoncées. Ainsi, pour l'association des commerçants de l'avenue de Versailles, « l'itinéraire - avenue de Versailles - place de la Porte de Saint-Cloud - boulevard Murat - serait catastrophique pour les habitants et les commerçants du quartier. Il entraînerait notamment la disparition du marché de l'avenue de Versailles, ouvert trois jours par semaine depuis fort longtemps ». Cette association a, par ailleurs, fait signer une pétition contre le prolongement du tramway entre le pont du Garigliano et la Porte d'Auteuil. Elle a recueilli plus de 4 000 signatures.



● Pour prévenir les nuisances pendant la période des travaux, des idées ont été avancées. Philippe Solignac, Vice-président de la chambre de commerce et d'industrie de Paris, a proposé que « des aires de livraison temporaires soient aménagées pour ceux dont l'activité demande impérativement des espaces de livraison ». Christian Le Lann, Président de la chambre des Métiers de Paris, s'est dit « très attentif aux indemnités qui seront versées car certains artisans seront quand même pénalisés par les travaux même si l'extension du tramway sera profitable à l'ensemble des commerçants et des artisans et qu'elle redynamisera l'activité le long des boulevards des Maréchaux ».

Pour que les nuisances des travaux soient limitées, le maître d'ouvrage, par la voix de Daniel Laguet, Directeur de la Voirie et des Déplacements à la mairie de Paris, a fait quelques propositions pour « garantir la sécurité du chantier et maintenir une bonne accessibilité pour tous, mieux informer préalablement riverains et usagers et enfin expliquer clairement les enjeux du projet et en identifier les bénéfices ».

Chacun a reconnu que les zones retenues pour le passage du tramway étaient stratégiques pour l'économie francilienne. Elles accueillent de nombreux emplois et constituent l'un des principaux pôles de développement régional.

Francis Dubrac, chef d'entreprise et Président de Plaine Commune Promotion, souhaitait enfin insister sur le « formidable potentiel de ce territoire » : « Aujourd'hui, de nombreux Parisiens viennent [y] travailler et c'est là que vont se construire Paris et sa banlieue de demain. Les secteurs qui seront desservis par les stations de ce tramway représentent cinq fois le territoire de la Défense ! ».

Une question à...

FRANCINE LOISEAU

JOURNALISTE SPÉCIALISÉE DANS LES TRANSPORTS URBAINS, AUTEUR DU RAPPORT « IMPACTS DU TRAMWAY SUR LE COMMERCE DANS DIFFÉRENTES VILLES FRANÇAISES » POUR LE CENTRE D'ÉTUDES ET DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS URBAINS (CERTU)

Quelles conditions doivent être réunies pour que l'installation d'un tramway puisse bénéficier au mieux aux commerces riverains ?

« À partir des 6 villes étudiées, on constate que l'installation du tramway se passe bien en général, surtout lorsque les rues sont larges. Une attention particulière doit être apportée aux rues étroites et dans les zones très denses. Des aménagements spécifiques sont alors à imaginer, telles des aires de livraisons nouvelles de proximité, des reprises en sous-œuvre de bâtiment pour le passage des piétons comme à Grenoble et Bordeaux.

Le premier facteur de réussite est la concertation avec les commerçants. Là où on a discuté, en mettant par exemple en place un dispositif d'accompagnement piloté par la Chambre de commerce, la période des travaux s'est globalement bien mieux passée qu'ailleurs. Le tramway, comme toute autre modification de l'espace public, est un accélérateur de tendance. Le tramway est un atout. Il l'est d'autant plus que les commerçants saisissent l'occasion pour améliorer, adapter leur offre, leur magasin... La période la plus difficile reste cependant celle des travaux pour laquelle des solutions d'accès, de livraisons, de compensations... existent ».

Bon à savoir

Dans le cadre de la réalisation du tramway des Maréchaux Sud (T3), une commission de règlement amiable a été chargée de se prononcer sur les demandes d'indemnisation des commerçants qui s'estimaient lésés par les travaux. Pour son Président, Michel Courtin, cette commission a été mise en place « pour gagner du temps et pour permettre aux personnes qui se verraient vraisemblablement reconnaître un droit à l'indemnisation par le juge de l'obtenir plus vite ». Une structure de même nature serait mise en place si le projet de prolongement était maintenu.



À l'ouest, un débat très suivi et passionné

RÉUNION DU 16^E

Un débat vif, animé et très suivi a permis d'entendre notamment les arguments de ceux qui sont opposés au projet et de ceux qui lui sont favorables.

Au-delà, beaucoup de questions sur la manière dont les habitants vivent au quotidien les transports publics ont été évoquées.

Le maire du 16^e arrondissement, Pierre-Christian Taittinger, et les élus de la majorité de l'arrondissement ont affiché leur refus de l'extension « mais pas du tramway », dans un texte qui exclut toute suppression du souterrain routier du pont du Garigliano et les embouteillages provoqués par le tramway. De même, les représentants de l'association de défense Exelmans Versailles et de l'association des commerçants de l'avenue de Versailles, qui ont remis à la commission particulière du débat public les 4 053 pétitions, ont dénoncé le coût « aberrant » d'un tronçon qui fait moins de deux kilomètres.

Les représentants de l'association Cité 16, ainsi que d'autres intervenants, ont plaidé pour le choix du tramway.

D'autres participants ont avancé d'autres priorités, comme l'accès direct du 16^e à la Défense ou l'amélioration du fonctionnement des lignes PC. Guy Flesselles, Président du « 16^e pour tous » et conseiller de quartier, s'est posé la question du choix d'un mode de transport lourd sur le secteur compris entre le pont du Garigliano et la Porte d'Auteuil. Il a proposé de mettre en place une navette à titre expérimental et d'en évaluer la fréquentation avant de prendre une quelconque décision concernant le projet.

La discussion s'est aussi orientée sur les variantes de tracé proposées. L'itinéraire qui emprunte le boulevard Exelmans et celui qui passe par la Porte de Saint-Cloud, répondent, en effet, à des besoins de transport différents. Si les deux tracés permettent des correspondances identiques avec les lignes de métro 9 et 10, 5 lignes de bus et 2 lignes de Mobilien - il est à noter que la seconde variante en assure deux de plus, les bus 175 et 32 - un choix devra être effectué, si le projet est retenu, entre une plus grande lisibilité du parcours (tracé 1) et une desserte plus importante (tracé 2).



Le premier tracé emprunte le tracé historique de la petite ceinture ferroviaire et pour certains, il permettrait de re-qualifier l'autoroute urbaine qu'est devenue le boulevard Exelmans et de développer l'activité économique.

La seconde variante a l'avantage de desservir 4 500 habitants supplémentaires mais elle allonge le temps de parcours et s'intégrerait moins facilement dans l'espace urbain. Le franchissement de la Porte de Saint-Cloud, par exemple, serait difficile.

Répondant aux inquiétudes du public, le maître d'ouvrage a assuré que le marché du Point du Jour serait conservé, ainsi que le parking souterrain de l'avenue de Versailles.

Le débat, qui intéresse d'autres communes de l'Ouest parisien, pourra se prolonger puisqu'il a été rappelé que pour le moment aucune programmation n'était prévue de l'extension Ouest. Le calendrier de la branche Est (et de son extension possible vers la Porte de Saint-Ouen ou la Porte de Clichy) devrait être, en tout état de cause, prioritaire par rapport à celui de l'Ouest. Cette réunion a montré que, même si ce calendrier laisse de la marge, le débat sur l'extension Ouest était très attendu et souhaité.

La parole aux acteurs !

Le 26 avril à la Cité des Sciences, la CPDP a donné la parole à ceux qui ont souhaité rédiger des cahiers d'acteurs et apporter leurs contributions au débat.

En présence d'experts reconnus, chacun a pu s'exprimer devant la salle et développer ses arguments, favorables ou défavorables.

Initialement, la commission particulière avait prévu l'organisation d'une table ronde sur un échange d'expérience de tramways en France et en Europe.

Au fil du débat et compte tenu de l'intérêt des citoyens pour le débat, la CPDP a préféré faire évoluer son calendrier et mettre en place un atelier de travail avec tous ceux qui avaient réfléchi et travaillé sur le dossier.



EXTENSION DU TRAMWAY À PARIS

JE SOUHAITE RECEVOIR :

- Les numéros du journal du débat public
- Le dossier du maître d'ouvrage
- La synthèse du dossier du maître d'ouvrage
- Les cahiers d'acteurs au fur et à mesure de leur parution
- Les brochures de la CPDP :
 - Le débat public, mode d'emploi
 - Les cahiers d'acteurs, mode d'emploi
 - L'organisation du débat, modalités

JE SOUHAITE POSER UNE QUESTION :

Nom

Prénom

Organisme

Adresse

Code postal Commune

Téléphone Courriel



coupon-info





Le débat est aussi sur le net !

À la fin avril, autour de 20 000 visiteurs se sont connectés sur le site Internet de la commission particulière du débat public (CPDP) « Extension du tramway à Paris » (www.debatpublic-extensiontramparis.org), soit plus de 200 connexions différentes par jour.

● Les questions posées (plus de 400) à la commission et au maître d'ouvrage (MO) sont transmises en majorité via le site et les courriels (57%).

● Le contenu du site se veut le plus complet et le plus précis possible. Chacun y trouve :

- une explication synthétique du débat public et de ses enjeux ;
- l'ensemble des documents soumis au débat ;
- le calendrier des 13 réunions ainsi que leurs comptes-rendus et photos ;
- l'ensemble des articles et annonces concernant le débat parus dans la presse ;
- les chiffres du débat réactualisés tous les 2 jours et les derniers communiqués ;
- les 110 liens utiles ;
- la possibilité de donner son avis et de transmettre des contributions ;
- la possibilité de poser directement ses questions au maître d'ouvrage ou à la CPDP ;

- la totalité des réponses du MO et de la CPDP.

● Toutes les personnes, associations et institutions qui émettent le souhait de réagir, d'exprimer une opinion ou de rédiger une contribution, peuvent le faire et voient leurs écrits publiés dans les rubriques spécifiques.

● À ce stade du débat, les questions se concentrent essentiellement autour des thèmes suivants :

- **la restructuration du réseau et les possibles extensions du tramway en discussion**
40 questions telles que : « Le tramway ira-t-il au-delà de la Porte de la Chapelle ? » ;
- **la « petite ceinture ferroviaire »**
40 questions, telles que : « Pourquoi ne pas installer le tramway sur l'ancien tracé de la petite ceinture ferroviaire ? » ;
- **le financement**
30 questions telles que : « Quels sont les acteurs qui participeront au financement de l'extension ? » ;
- **les travaux et son calendrier**
20 questions telles que : « Quelle sera la durée des travaux ? » ;

- **l'intermodalité**
20 questions telles que : « Y aura-t-il une correspondance avec une ligne RER ? » ;

- **l'organisation du débat**
15 questions telles que : « Quel est le rôle exact de la commission ? » .

● Certaines questions traitent également :

- **du nombre de stations et de leur implantation**
« La distance entre deux stations sera-t-elle inférieure à 500 mètres ? » ;
- **de la tarification**
« Pourra-t-on circuler sur l'ensemble du réseau RATP avec un seul et même ticket ? » ;
- **de la circulation et des stationnements**
« Y aura-t-il assez de stationnements et le tramway permettra-t-il de diminuer la circulation automobile ? » .

Internet a démontré une nouvelle fois son attractivité et a permis l'expression directe de tous.



| contacts |

Vous pouvez contacter la CPDP pour poser des questions, contribuer au débat, obtenir des compléments d'informations, recevoir les documents du débat, en renvoyant le coupon-info, par courrier libre, par courriel ou encore en lui téléphonant.

Commission particulière du débat public sur l'extension du tramway à Paris

32, rue de Cambrai - 75019 Paris
Tél. : 01 55 26 61 45 - Fax : 01 40 38 27 41
Courriel : contact@debatpublic-extensiontramparis.org
Site internet : www.debatpublic-extensiontramparis.org

LE JOURNAL DU DÉBAT

Directeur de la publication : Hubert Blanc.
Conception, rédaction, réalisation : Médiacité.
Impression : IME.
Crédits photos : Mairie de Paris/RATP/Siriatch/In Situa, Éric Manas, Getty, Frédéric Labrousse, CNDP/DRE Thierry Ruquier.

