

Compte-rendu intégral

de la réunion de proximité « secteur porte d'Ivry – porte Dorée »
du 2 mars 2006

Espace Toffoli à Charenton-le-Pont (94)

Le compte-rendu de la réunion est rédigé et publié sous l'autorité du président de la commission particulière du débat public. Toutes les questions posées au cours de la réunion publique seront traitées et recevront une réponse. La réunion publique a rassemblé 150 personnes. Elle s'est ouverte à 19h10 pour s'achever à 21h25.

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. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements

STIF :

⇒ Mme Noémie DELOBELLE, Chargée de Mission

RATP :

⇒ M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, Directeur de l'Agence de Paris

INTERVENTIONS DU PUBLIC :

M. CORBILLE ; M. Jérôme COUMET, 1^{er} Adjoint au Maire du XIII^{ème} ; Le représentant du député-maire de St-Mandé, Patrick BAUDOUIN ; Mme Jacqueline LAGOUTTE, Habitante du XII^{ème}, Vallée de Fécamp, Conseillère de quartier ; Mme Évelyne HONORÉ, Habitante du même quartier ; Un Conseiller de quartier ; M. Laurent BLADEK ; M. Christophe NAJDOVSKI, élu à la Mairie du XII^{ème} arrondissement ; M. Philippe HELLOT, Habitant du Bd Poniatowski ; M. Aimé SAVY, Maire-adjoint à Ivry ; M. Francis COMBROUZE, élu du XIII^{ème} arrondissement ; M. Alain DREYER, habitant du quartier de Bercy et membre de l'AUT ; M. Michel PIFAUT, Association Rocade de Paris ; M. Jean GAUTHIER, Association Petite Ceinture, Grand Paris ; M. GUENARD ; M. BRETILLON, maire de Charenton-le-Pont.

La séance est ouverte à 19 H 10 sous la Présidence de Monsieur Hubert BLANC, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

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

Mesdames et Messieurs, nous allons pouvoir ouvrir cette quatrième réunion du Débat Public. Nous bénéficions aujourd'hui de l'accueil de la Commune de Charenton, et de Monsieur le Maire de Charenton.

Je sais que Monsieur le Maire de Charenton a la gentillesse de bien vouloir nous dire un mot d'accueil, et je me permets de lui laisser la parole.

M. Jean-Marie BRÉTILLON, Maire de Charenton-le-Pont :

Aujourd'hui, je suis un peu invité chez moi, puisque cette réunion a lieu à l'initiative d'une part de la ville de Paris et d'autre part de la Région Île-de-France. Donc, je voulais bien sûr vous remercier d'avoir pris cette initiative de nous parler de ce fameux Tramway.

J'espère d'ailleurs que ce soir, cette réunion sera davantage une réunion de concertation, une réunion de débat, beaucoup plus encore qu'une réunion d'information, bien que nous cherchions à être toujours mieux informé.

Je voulais donc remercier d'une part le Maire-adjoint de Paris, Monsieur Denis BAUPIN, qui est en même temps chargé des transports, et de la voirie pour la Ville de Paris, et remercier Monsieur Hubert BLANC, qui est donc le Président de cette Commission, d'avoir pris cette initiative.

Je rappelle que Monsieur Hubert BLANC a beaucoup d'autorité, car il est ancien Préfet, Préfet de nombreux départements français, et vous avez d'ailleurs été aussi Préfet de Région (Région Centre, Région Bourgogne, Région PACA).

Donc, nous sommes très heureux et très honorés de vous recevoir.

Deux mots sur la ville de Charenton, au moins sur sa situation géographique, sur le fait que c'est une ville qui est très bien desservie par les transports, surtout sur le plan routier, on bénéficie à la fois de l'autoroute A4, du périphérique, de l'échangeur de Bercy avec les inconvénients aussi que présente ce genre de desserte.

Nous avons aussi la SNCF qui traverse la ville en deux, en tranchée avec le RER D.

Malheureusement, nous n'avons aucune gare et aucune station. Nous sommes par contre très bien desservis par la ligne N°8 et par un certain nombre de lignes d'autobus.

Je voulais signaler que notre ville se distingue par un essor économique tout particulier. Mon prédécesseur, comme moi-même, avons cherché à faire venir à Charenton un certain nombre de grandes entreprises, qui d'ailleurs souvent ont quitté Paris, et nous sommes heureux de les accueillir.

Cela n'a pas été sans mal, car ces entreprises voulaient trouver à Charenton d'excellentes dessertes avec la Ville de Paris. Nous avons été obligés pour les attirer de financer avec notre propre argent, l'argent de la Ville, deux lignes d'autobus pour nous permettre de nous mettre en relation avec cette ligne de métro tout à fait extraordinaire qu'est la ligne 14 (Météor).

Donc, le déficit de la ligne 109 est totalement financé par la Ville de Charenton, et la ligne 111 a été prolongée grâce aussi aux finances de la Ville de St-Maurice et de la Ville de Charenton.

C'étaient les quelques propos liminaires que je voulais tenir. Merci pour cette réunion et je me permettrai de réintervenir d'ailleurs, comme vous tous, au cours de ce débat.

Merci Monsieur le Préfet, et Monsieur le Président aujourd'hui.

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

Merci beaucoup Monsieur le Maire, un mot pour vous dire peut-être ce qu'est cette procédure du débat public. Il s'agit donc d'une procédure légale. A savoir en France, maintenant, quand il y a un très grand équipement public qui est prévu, de plus de 500 millions d'Euros, une Commission Nationale (autorité administrative indépendante : Commission Nationale du Débat Public) peut décider d'organiser un débat public.

A ce moment-là, une période de quatre mois s'ouvre, pendant laquelle cette Commission qui, de manière totalement indépendante, organise un certain nombre d'événements, permettant de mettre les uns face aux autres, d'une part le Maître d'ouvrage de l'équipement, c'est-à-dire

l'autorité qui souhaite réaliser un équipement et d'autre part, le public, à savoir les citoyens dans leur généralité.

Il s'agit de donner une information objective sur l'équipement dont il s'agit, et il s'agit de permettre, encore une fois, les échanges, les observations, les prises de positions sur l'équipement dont il s'agit.

Pour ce qui est de l'extension du Tramway à Paris, nous avons mis au point, la Commission avec les assesseurs qui m'entourent, un certain nombre d'événements.

Nous avons ouvert un site Internet et fait un certain nombre de publications. Nous faisons une douzaine de réunions publiques pour permettre aux habitants de prendre connaissance du projet, et de réagir très librement par rapport à ce projet.

Nous avons prévu deux types de réunions, d'une part des réunions thématiques, c'est-à-dire que nous essayons de voir le projet en fonction d'un des angles sous lesquels on peut l'examiner.

Par exemple, nous avons eu une réunion sur la place du Tramway dans les transports d'Île-de-France, une réunion sur les problèmes d'exploitation et de fonctionnement de la ligne de Tramway.

Nous avons aussi des réunions de proximité, qui sont faites pour que les habitants d'un secteur géographique donné, en l'occurrence les habitants qui se trouvent à Charenton, à Ivry, à St-Mandé ou pour ce qui concerne Paris entre la Porte d'Ivry et la Porte Dorée, puissent prendre connaissance des conditions dans lesquelles ce projet risque de les affecter dans leur secteur, quels problèmes est-ce susceptible de leur poser, quelles réactions cela peut-il entraîner chez eux, quelles questions ils ont à poser ?

Donc, nous allons faire cet exercice qui va vous permettre sous notre contrôle en quelque sorte de veiller aux conditions dans lesquelles vous pouvez vous exprimer où le Maître d'ouvrage sera amené à vous répondre.

En l'occurrence, le Maître d'ouvrage pour cet équipement est :

- ❖ La Ville de Paris en tant que déléguée par le STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France).
- ❖ La Région qui a une compétence en matière de transport.
- ❖ La RATP qui est l'opérateur principal des transports dans la région parisienne.

Nos réunions se déroulent toujours de la même façon, c'est-à-dire que nous invitons le Maître d'ouvrage a présenté son projet surtout concernant le thème d'aujourd'hui : quel est l'impact de ce projet dans le secteur autour de la Porte de Charenton ?

Vous avez la possibilité de vous exprimer soit en remplissant des fiches qui vous permettent de poser des questions, il va de soi que nous donnerons aussi la parole de façon très libre et très ouverte, même à ceux qui n'ont pas souhaité remplir une telle fiche.

J'appelle votre attention sur le fait que vous avez une documentation très complète, qui est à votre disposition.

Cette documentation comprend d'une part des documents qui sont établis sous l'autorité du Maître d'ouvrage, à savoir le Maître d'ouvrage donne son sentiment sur le projet, et des documents vous permettant de voir les différentes opinions exprimées.

A l'entrée de la salle, vous devez avoir des cahiers d'acteurs, c'est-à-dire certains acteurs des associations par exemple se prononcent et donnent leur point de vue sur l'équipement.

Voilà donc les conditions générales dans lesquelles va se dérouler notre débat. Je donne donc la parole au Maître d'ouvrage pour qu'il puisse présenter pendant 15 à 20 mn le projet d'extension du Tramway T3 à Paris, en tant qu'il concerne le secteur dans lequel nous sommes, et ensuite vous aurez très largement la parole.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Juste un mot pour remercier Monsieur BRÉTILLON, Maire de Charenton, de nous accueillir, et vous remercier, Monsieur le Président, d'avoir organisé cette réunion.

Nous sommes très heureux, en tout cas au niveau de la Ville de Paris, que pour cette extension du Tramway, la procédure de débat public se soit mise en place, car elle nous permet d'avoir une très nette amélioration par rapport à la concertation effectuée pour le Tramway Sud.

Évidemment, elle était totalement légale à l'époque, et nous avons fait beaucoup d'informations. Il est vrai qu'à l'époque, il n'était pas prévu un débat public dans les formes qui aujourd'hui sont celles prévues par la loi, et qui permettent d'avoir des garants du débat, que sont la Commission Particulière du Débat Public, et beaucoup plus de réunions, et notamment des réunions qui se

tiennent en dehors du territoire parisien ; ce qui permet d'améliorer grandement la concertation dans ce débat.

Voilà ce que je souhaitais dire en ouverture, il est clair qu'un projet comme le Tramway, qui est un projet de grande envergure qui a de nombreux avantages en matière d'amélioration des transports collectifs et qui a beaucoup d'avantages en ce qui concerne l'amélioration du paysage urbain, et l'urbanisation autour du projet. Il doit être pris évidemment en compte dans l'ensemble du secteur concerné, à la fois en ce qui concerne les correspondances que cela peut engendrer avec les autres moyens de déplacement et avec la période de travaux. On sait que c'est forcément une période difficile. Sur le Tramway des Maréchaux Sud, nous sommes presque à la fin de ces travaux.

Donc, il nous reste encore quelques mois à subir des difficultés, mais bientôt ce sera dernière nous. A partir du moment où nous déciderons de mettre en place l'extension, il y aura des travaux et des conséquences dont il faudra tenir compte. Tout cela doit être évoqué dans ce débat, et l'ensemble des conséquences que cela peut avoir sur un territoire qui dépasse évidemment le territoire parisien, d'autant plus que toutes les études qui ont été effectuées, et on le vérifiera sur le tramway des Maréchaux lorsqu'il se mettra en place réellement, montrent que, environ la moitié des usagers de ce Tramway n'habite pas Paris. C'est un moyen de déplacement qui au-delà du territoire sur lequel il est inséré a une desserte très largement supérieure.

Donc, vous êtes potentiellement des futurs usagers de l'extension du T3, puisque maintenant il a ce nom particulièrement poétique de T3, qui a été retenu par le STIF et la RATP.

Je vais laisser la parole à Monsieur LAGUET pour la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris, qui va vous présenter le projet, sachant que nous sommes avec la RATP et le STIF ici présents pour répondre à toutes les questions et débattre avec vous.

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Pour cette quatrième réunion, nous nous permettrons de passer un peu plus rapidement sur la présentation générale du projet d'extension T3, car on l'a déjà largement développé, et on va se centrer sur les spécificités de ce Tramway, sur le secteur Ivry et Porte Dorée.

Je rappelle que la partie Ivry Porte de Charenton a déjà fait l'objet d'une concertation préalable en 2003.

Les objectifs du projet en termes de transport :

- ❖ Répondre à un besoin croissant de desserte performante en rocade.
- ❖ Optimiser le maillage de transport collectif.
- ❖ Améliorer l'accessibilité des transports urbains et des cheminements, notamment pour les personnes les plus fragiles.

Objectifs en termes de requalification urbaine :

- ❖ Réaménager le paysage urbain et la répartition de l'espace
- ❖ Améliorer la qualité de vie des riverains et des usagers
- ❖ Donner une pleine qualité entre Paris et les communes riveraines.

Le tracé prévisionnel du T3 est présenté sur l'ensemble du projet de la Porte d'Auteuil jusqu'à la Porte de la Chapelle. Je vous rappelle très simplement, et cela vient d'être évoqué, que le Tramway T3 sur les Maréchaux du Sud doit être livré en fin d'année, et qu'il fait un tracé de 7,9 km avec 17 stations. 3 arrondissements sont concernés et 7 communes limitrophes.

Cela représente un bassin de 166 000 habitants, de 89 000 emplois, de 340 commerces et 100 000 voyageurs sont attendus.

Pour le projet d'extension à l'Est jusqu'à la Porte de la Chapelle, et à l'Ouest jusqu'à la Porte d'Auteuil, le tracé prévisionnel fait 14 km à l'Est et 2 km à l'Ouest, 7 arrondissements seront desservis : XIIIème, XIIème, XXème, XIXème, XVIIIème à l'Est et 2 arrondissements à l'Ouest : XVème et XVIème.

12 communes limitrophes sont concernées : Ivry-sur-Seine, Charenton-le-Pont, St-Mandé, Vincennes, Montreuil, Bagnolet, Le Pré St-Gervais, les Lilas, Pantin, St-Denis et Boulogne-Billancourt à l'Ouest.

Trois départements limitrophes sont concernés par l'ensemble du projet : les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne, la Seine St-Denis.

300 000 voyageurs sont attendus chaque jour sur ce trajet et 130 000 emplois sont concernés. Sur le projet du Tramway, des options sont à l'étude. Elles seront évoquées dans le cadre de ce Débat Public.

Je rappelle que c'est une démarche de projet qui est ouverte, que trois équipes composées chacune d'architectes, d'urbanistes, de paysagistes et de bureaux d'études ont travaillé à ces propositions. Elles concernent des variantes de tracés, l'emplacement et le nombre de stations, l'insertion du Tramway sur la voirie et l'implantation d'un nouvel atelier garage.

Les choix parmi ces propositions restent ouverts, et le débat d'aujourd'hui peut modifier, ou enrichir ces propositions.

Concernant la carte d'identité du Tramway T3 sur le secteur Porte d'Ivry – Porte Dorée, qui nous concerne ce soir, il concerne deux arrondissements de Paris (XIIème et XIIIème) et trois communes limitrophes (Ivry, et St-Mandé), et bien évidemment un département : le Val-de-Marne.

Quelques aspects géographiques, cela comprend principalement deux boulevards continus :

- ❖ Le Boulevard Masséna de la Porte d'Ivry jusqu'au Pont National (1,5 Km)

- ❖ Le Boulevard Poniatowski du Pont National à la Porte Dorée (1,56 km).

Le paysage traversé est fortement marqué par les voies ferrées et les ouvrages d'art. Bien sûr, il franchit la Seine sur le Pont National. Ce site, en dehors de ces ouvrages d'art, est effectivement peu accidenté en termes de profil en long.

Quelques données socio-économiques concernant le site évoqué, en termes de populations, d'emplois, de commerces, d'artisanat et d'entreprises.

Quelques chiffres sur les habitants concernés par les boulevards :

- ❖ Boulevard Masséna : 41 000 habitants, 18 000 ménages.

- ❖ Boulevard Poniatowski : 17 000 habitants et 9 000 ménages.

- ❖ En termes de commerce, on constate que la dynamique est relativement faible et peu qualitative sur le Boulevard Masséna, et sur le Boulevard Poniatowski, on peut admettre que les termes sont à peu près les mêmes.

- ❖ On a au total 65 commerces pour plus de 2 km.

- ❖ En termes de marché, aujourd'hui, on a un marché sur le boulevard Poniatowski, situé au 91 avenue Daumesnil, comportant 32 commerces.

Les trois communes limitrophes aux Portes de Paris sont en pleine expansion, notamment du point de vue économique : Ivry avec 56 900 habitants a vu sa croissance augmenter de près de 12 % entre 1999 et 2004 ; Charenton-le-Pont avec 26 000 habitants et une augmentation de plus de 2 % depuis 1999, et St-Mandé avec près de 20 000 habitants.

En termes économiques, je citerai simplement Charenton avec une croissance de plus de 48 % de 1990 à 1999. J'espère, Monsieur le Maire, que mes chiffres sont à peu près justes, mais vous aurez tout le loisir de les rectifier.

Sur ce tracé que vous découvrez, des nombreux équipements publics existent. Je vous laisse lire la légende si vous le pouvez de votre place, et je vais en citer quelques-uns :

En termes d'enseignements : l'école d'architecture à Paris XIIIème qui est en cours de construction, une future antenne de l'université de Paris dans le XIIIème, et il y en a bien d'autres.

Équipements culturels : Théâtre T2R à Charenton.

Équipements sportifs : la Halle Carpentier, le stade Léo Lagrange, et le stade Téliemaco Guin.

Espaces verts : Bois de Vincennes et son entrée dans le XIIème arrondissement et les communes limitrophes notamment de Charenton. De nombreux espaces verts sont répartis sur le parcours.

En équipements médicaux : hôpital Armand Trousseau XIIème.

Centres commerciaux : centre commercial de Bercy 2 sur Charenton.

Ces boulevards des Maréchaux se caractérisent par une forte présence de l'automobile sur la voirie, et une accidentologie supérieure à la moyenne, notamment à la moyenne parisienne. C'est aujourd'hui l'un des points noirs, tant au niveau de la pollution atmosphérique et sonore, que du cadre de vie par des boulevards assez insécurisés pour les piétons, et difficiles pour les vélos du fait de la circulation.

C'est donc un axe accidentogène, sur lequel on retrouve entre 2002 et 2004, 33 accidents sur le Boulevard Masséna. C'est supérieur à la moyenne parisienne. Et sur le boulevard Poniatowski dans la même période : 56.

Je rappelle qu'ils sont très circulés. On a des flux de voitures entre 1 800 et 2 300 véhicules par heure sur le boulevard Masséna. C'est important. Sur le boulevard Poniatowski, on constate une moyenne de l'ordre de 1 560 véhicules par heure. C'est également important.

Les circulations douces existent, mais elles sont difficiles en termes d'itinéraire cyclable et de continuité.

Il y a quelques grands carrefours, et citons notamment deux carrefours majeurs sur Poniatowski, avec l'accès au Boulevard Périphérique Porte Dorée, et l'échangeur de Bercy.

En termes de stationnement, sur ces deux boulevards, on a un faible nombre de places sur le Boulevard Masséna, et il y aura bien sûr une évolutivité importante, avec la mise en place du projet Paris Rive Gauche sur ces rives, et également une offre sur Poniatowski suffisante le jour mais qui présente une difficulté d'utilisation de ces places privées la nuit. Elles sont de l'ordre de 5 000, dont 1 000 en activité.

Sur les livraisons, on constate sur le boulevard quelques déficits de livraisons, mais beaucoup plus dans les secteurs adjacents, notamment Masséna et Poniatowski.

C'est l'importance des ouvrages d'art qui caractérise ces deux boulevards. Je vais me permettre de vous les citer, car ces deux boulevards sont pratiquement construits essentiellement sur des ouvrages d'art.

Cela commence avec le Viaduc de Vitry. C'est un ouvrage en hauteur qui évite le creux de la rue de Patay. Il est en bon état, mais d'une qualité esthétique discutable par rapport à son environnement.

Ensuite, on trouve le Pont Masséna, pont qui franchit le réseau ferroviaire d'Austerlitz. Il est en très mauvais état et doit être reconstruit.

On trouve le franchissement de la Seine avec le Pont National, et également le réseau ferroviaire de la gare de Lyon, qui est franchi par trois ouvrages RFF (Réseau Ferré de France).

Le dernier ouvrage d'art est le passage souterrain de la Porte de Charenton.

C'est un paysage très ferré et relativement peu urbain pour ces deux boulevards. Il est contraignant. On le retrouvera avec des difficultés pour insérer les plates-formes du Tramway.

C'est un secteur en plein essor. Le choix de l'insertion d'un tramway sur ce boulevard des Maréchaux est lié à plusieurs paramètres. Dans ces paramètres, on retrouve la capacité à recevoir le matériel du Tramway, en termes de largeur et de continuité de voirie.

Il faut aussi s'intéresser à l'existence de nombreux projets d'aménagements, surtout le parcours prévisionnel de ce T3, puis le nombre et la qualité des correspondances avec les réseaux de transports en commun actuels ou en projet, que je développerai également.

Ils vont permettre d'optimiser ce maillage et de renforcer les liens avec les communes limitrophes. Concernant les principaux projets d'aménagement, une carte est présentée. Je vais me permettre de faire un petit zoom sur les projets d'aménagements de ce secteur.

Sur Ivry : ZAC Molière, dont l'objectif actuel est d'assurer une mixité urbaine et un programme conséquent, notamment en termes de logement, ZAC des Bords de Seine, Quais de Seine, ZAC du Port d'Ivry.

Sur Charenton-le-Pont : secteur Escoffier Bercy qui s'organise autour d'un mail entre la rue du nouveau Bercy et la rue Escoffier. Là aussi, commerces, bureaux, logements au sud avec un développement de liaison dans le prolongement de ce que l'on envisage sur la rue Baron le roy, et également un secteur en devenir : le secteur SNCF.

Sur Paris intra muros : ZAC Paris Rive Gauche, où l'on constate actuellement un passage de l'ordre de 7 000 à 15 000 habitants, de 28 000 à 65 000 emplois, et de nombreux équipements à venir en termes de pôles universitaires, le Tribunal de Grande Instance et l'École d'Architecture. Autre secteur sur le XIIIème, qui se trouve dans un développement important : les GPRU (grands projets de renouvellement urbain) : Joseph Bédier-Boutroux où l'on a environ 15 000 m² d'activité et de commerces, et environ 2 000 m² de bureaux qui sont envisagés.

Également le secteur de la Porte d'Ivry, et sur le XIIème arrondissement, le secteur Bercy Poniatowski qui est le pendant des aménagements envisagés sur Charenton.

Actuellement, nous avons des projets connexes au Tramway. 5 projets d'extension de métro sont étudiés par nos collègues de la RATP, dont 2 sont sur le secteur Porte d'Ivry Porte Dorée :

- ❖ Prolongement de la ligne 8 : Balard Créteil/Préfecture, au sud, jusqu'à Créteil Parc des Sports, avec une livraison à l'horizon 2011, et de la ligne 14 Madeleine/Bibliothèque François Mitterrand au sud jusqu'à Olympiades, avec une livraison prévue au 1^{er} semestre 2007.
- ❖ Projets importants sur le bus, avec la transformation de la ligne de bus : Porte de Choisy à Choisy-le-Roi, via la RN305, dont un tronçon existe aujourd'hui, et doit être prolongé jusqu'aux Portes de Paris au Nord et également au Sud.
- ❖ La création d'un transport en site propre à l'étude sur la RN19, quai Marcel Boyer, qui est aujourd'hui l'itinéraire du bus 325, et également le prolongement au sud jusqu'à Choisy-le-Roi avec un bus toutes les 4 minutes aux heures de pointe.

Sur la mise en place de ce secteur Ivry/Dorée, je vais vous présenter les objectifs en première partie, les bénéfices attendus et les options à l'étude sur ce secteur, l'ensemble étant soumis au débat public.

Sur les objectifs du projet, et je les ai cités :

Il est important de redistribuer l'espace public, conformément aux usages. Aujourd'hui, on voit bien que les déplacements en voiture diminuent à Paris. On implante à la place des circulations douces avec des espaces dédiés à la marche, au vélo et aux transports en commun.

Un petit rappel sur un constat, à Paris, sur la partie de chaussée réservée à la circulation, 93 % de cette surface sont réservés à l'automobile et seulement 7 % pour les circulations douces (bus et vélos).

Un déplacement sur deux est effectué à pieds, et près de 70 % des déplacements de surface à Paris hors métro, se font aussi à pieds.

La Ville s'est engagée depuis 2001 dans une politique de redistribution de l'espace public avec des aménagements de type espaces civilisés, mise en place du Mobilien et un développement important de la mise en place du vélo et de pistes cyclables.

Autre objectif : faire des boulevards des Maréchaux un espace de vie convivial et attractif, notamment pour les riverains et pour les commerces, et pour les gens qui sont amenés à venir sur ces espaces quotidiennement.

C'est également créer un lien important avec les communes riveraines. L'arrivée de ce Tramway devrait participer activement à cet objectif de renouveau.

Sur cette planche, je vais évoquer les correspondances avec les réseaux de transport en commun sur le secteur en termes d'intermodalité avec la ligne 3. Sur le bus, on va trouver 7 lignes concernées, 3 sur le boulevard Masséna et 4 sur le boulevard Poniatowski.

Également 3 Mobilien : 27, 325, 87 seront concernés.

En termes de métro et de RER, il y aura 4 liaisons avec les lignes 7, 14, 8 sur Poniatowski et le RER C sur Masséna.

Sur les propositions d'insertion du Tramway sur la voirie, les trois solutions à l'étude sont représentées :

1. Un site axial,
2. Un site bilatéral
3. Un site latéral.

On doit opérer des choix, et pour ce faire les objectifs d'exploitation de la ligne doivent être intégrés. Le contexte urbain et paysager, que j'ai cité précédemment, sera un élément important.

On aura forcément des contraintes techniques qui pourront dans certains cas diriger les choix.

Le Tramway pourra circuler en site propre en suivant les trois sites que j'ai cités précédemment. Je ne reprends pas le détail que l'on a déjà largement évoqué dans les réunions précédentes.

On n'a pas intérêt pour des raisons techniques à passer trop souvent d'un type d'insertion à un autre, mais d'essayer de cheminer soit en axial le plus longtemps possible, en latéral ou en bilatéral.

Sur le secteur concerné, et sur les choix pressentis :

En termes d'insertion de la plate-forme, d'un point de vue général, cette implantation est liée aux contraintes effectuées sur le TMS. Le T3 arrivera à la Porte d'Ivry en axial, et il repartira en axial jusqu'à la Porte de Vitry, et il passera en latéral intérieur pour rejoindre l'avenue de France. Il gardera cette configuration sur la traversée de la Seine et sur la traversée du réseau ferroviaire de la Gare de Lyon, pour revenir au niveau de la Porte de la Charenton.

On n'a pas de priorité entre l'axial, le bilatéral ou le latéral extérieur jusqu'à la Porte Dorée. Donc, là le choix nous paraît beaucoup plus ouvert.

Il est important qu'un Tramway passe sur le site, et celui-ci nécessite des rames, donc il faut des garages.

On devra implanter un atelier garage sur ce site, car aujourd'hui l'atelier existant pour le T3 sur le site Lucotte, ne permettra pas d'aller au-delà de la Porte de Charenton.

Pour le Tramway allant jusqu'à la Porte de la Chapelle, il faut envisager l'implantation d'un nouvel atelier garage.

Trois sites potentiels sont présentés : Stade Léon Lagrange Paris XIIème, Stade Louis Lumière Paris XXème, Stade Jules Ladoumègue Paris XIXème.

Les sites privilégiés et les plus adaptables sont effectivement les terrains de sports par rapport à l'ensemble de ces sites.

Le choix se fera en fonction de la localisation du site et du nombre de voies et de raccordements possibles avec la plate-forme. La surface disponible, l'impact et le coût des travaux seront des critères de choix de cet atelier garage.

Vous avez l'hypothèse d'implantation sous le stade Léo Lagrange, qui se trouve dans le tronçon que nous regardons aujourd'hui.

Quelques avantages et inconvénients d'implantation de cet atelier garage sous le stade Léo Lagrange :

En termes d'avantages, on peut admettre aujourd'hui qu'il y a un accès direct au Boulevard Poniatowski, et de plus peu de trajets à faire entre la plate-forme et le futur garage, et également peu de riverains, quelques nuisances lors des mouvements de rames le matin ou le soir.

A priori, on n'a pas la nécessité d'une voie de stockage à la Porte de Charenton en termes d'implantation. Par contre, ce site présente des inconvénients. Cette implantation ne permettra pas d'accueillir le matériel pour une installation au-delà de la Porte de la Chapelle ; cela veut bien dire qu'il faut envisager dans un troisième site de maintenance pour une autre ligne de Tramway. C'est une remarque importante.

Il est implanté au sud de la couronne et n'optimisera pas l'exploitation quotidienne, nécessitant des mouvements importants, notamment en termes de prise de service du matin et de fin de service.

Ce projet d'implantation se situerait à 10,5 km de la Porte de la Chapelle.

En termes d'avantages et d'inconvénients, les choses sont relativement partagées.

Un autre point important : l'emplacement et le nombre des stations.

Cette diapositive montre les stations prévues en phase minimale. Elles doivent satisfaire à quatre exigences :

1. Assurer une bonne intermodalité,
2. Maintenir une vitesse commerciale élevée,
3. Garantir une bonne desserte des quartiers traversés.
4. Assurer une accessibilité depuis les communes riveraines.

Il faut arriver à trouver un juste équilibre entre l'ensemble de ces critères.

Vous avez les stations à partir de la Porte d'Ivry : Porte de Vitry, Porte de France, Baron le roy (station à créer dans le prolongement de la rue Baron le Roy), Porte de Charenton et Porte Dorée. L'ensemble de l'itinéraire vous est présenté à l'Est, jusqu'à la Porte de la Chapelle. Suivant ce schéma, on pourrait admettre qu'à partir de la Porte d'Ivry, on pourrait avoir entre 22 et 27 stations, selon le tracé et les choix d'implantation.

Aujourd'hui, je ne vais pas évoquer les variantes qui se situent surtout dans la partie Nord-Est, donc au droit de Pantin, et également à la Porte de la Chapelle. Ces variantes font varier le nombre de stations suivant les propositions.

Actuellement, on estime en termes de temps de parcours que, pour l'extension à l'Est, il faudrait entre 40 et 45 mn, selon le tracé retenu et en fonction des implantations des stations.

Le temps de parcours est relativement correct pour aller de la Porte d'Ivry à la Porte de Chapelle. Pour revenir sur les stations, vous avez d'implantées les stations dites A (Porte Vitry) et B (Porte de France), (il faut trouver d'autres noms). Cette hypothèse privilégie le débouché de l'Avenue de France, car là on aura un lien important avec les bus de l'Avenue de France pour privilégier cette correspondance avec la Bibliothèque qui est à environ 600 mètres.

Par contre, on aura une correspondance à 370 mètres (environ 6 mn de marche) pour rejoindre la ligne 14 et la ligne C, et effectivement presque 600 mètres pour rejoindre la Bibliothèque.

Sur la deuxième hypothèse apparaît une station dite C (à l'Est de l'avenue de France). Elle pourrait permettre un lien avec la future liaison piétonne Paris-Ivry. Elle serait en cohérence avec l'Est de Paris Rive Gauche, puisque l'on aura sur cette partie Est de nombreuses activités. C'est une hypothèse également à l'étude.

Puis, on a également une troisième hypothèse, sur laquelle vous voyez apparaître une station D, qui se situerait sur le Quai d'Ivry. On aurait une station Porte de Vitry, une station au débouché de l'Avenue de France et une station en limite de Seine, qui pourrait éventuellement permettre un lien sur les quais de Seine. On a des difficultés d'implantation, car l'ouvrage à cet endroit est peu large. Cette troisième hypothèse améliore le niveau de desserte, mais elle n'induit pas de surcoût de population en termes d'emplois desservis sur le secteur, et elle permet par contre une correspondance avec le projet des navettes fluviales par rapport à la Seine, et également avec le tracé du bus 325 avant restructuration.

Par contre, elle augmente le coût et elle rallonge le temps de parcours de 45 secondes.

Les événements rencontrés sur le secteur :

Il faut reciter les ouvrages d'art. Sur la Porte de Vitry, on envisage :

- ❖ La démolition du viaduc de Vitry pour des questions d'esthétique d'une part, d'insertion urbaine et de diminution des nuisances sonores au niveau des étages d'autre part.
- ❖ Le débouché de l'avenue de France.
- ❖ L'élargissement du boulevard Masséna, en vue d'aménagements piétons et de pistes cyclables, et également l'élargissement du Pont National d'environ 5 mètres pour réaliser les pistes cyclables et maintenir les deux fois deux voies.
- ❖ L'élargissement du boulevard Poniatowski est également envisagé avec l'aménagement des terrains SNCF dans le cadre de la ZAC qui est en cours et qui permettrait d'élargir ce boulevard sur une certaine longueur.

Cet élargissement permettrait de disposer d'une marge suffisante pour implanter la station Baron le roy, sans impact sur le nombre de files, les circulations et sur la largeur du trottoir.

On devra également regarder le débouché de la rue Baron le Roy. C'est une insertion difficile, car il faut passer entre les réseaux ferroviaires à différents niveaux, et on aura des pentes importantes, car entre le bas de Bercy et le boulevard Poniatowski, le dénivelé est important. On envisage également le comblement du souterrain routier de Charenton.

M. Jean-Marie BRÉTILLON, Maire de Charenton-le-Pont :

C'est impossible !

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements :

C'est l'une des hypothèses évoquées.

- ❖ L'aménagement de cette Porte de Charenton en tant qu'espace majeur.
- Revenons à ces sites, vous avez une présentation sur le débouché de l'avenue de France.

C'est une proposition de l'architecte Yves LION dans le cadre du projet Paris Rive Gauche géré par la SEMAPA. L'Avenue de France débouche par une fourche, permettant d'aller sur Ivry, et d'assurer les continuités urbaines. L'une des hypothèses citées précédemment où la station se retrouve au centre de la Fourche, où la station C est également déportée beaucoup plus à l'Est. L'ouvrage de Vitry est présenté. En termes de circulation, il présente une capacité relativement suffisante. On ne le démolirait que pour des raisons d'esthétique et d'insertion urbaine. Ce critère sera important à prendre en compte.

A un moment donné, on avait des doutes sur le fait que le niveau bas de ce carrefour pouvait présenter des risques vis-à-vis des inondations et du plan de sauvegarde contre les inondations, adopté en juillet 2003. On a bien vérifié, et ce carrefour est au-dessus des plus hautes eaux de 1910.

La Porte de Vitry sera un espace à réaménager. Cet ouvrage supporte également à l'arrière du pont, un ouvrage en parallèle : la petite ceinture. Aujourd'hui, elle crée un goulot d'étranglement au débouché de la rue de Patay. Elle ferme ce lien avec Paris Intra Muros.

On envisage d'écarter les culées du pont afin de dégager l'espace, mais bien sûr en conservant la Petite Ceinture sur son emplacement et son tracé. Cet élargissement a été envisagé avec RFF du point de vue urbain.

Concernant le comblement du pont de Charenton.

M. Jean-Marie BRÉTILLON, Maire de Charenton-le-Pont :

C'est insensé !

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements :

On propose d'avoir un ouvrage identique à ce que l'on a réalisé sur la Porte d'Italie, dans la mesure où l'on peut estimer que ce passage souterrain est quand même une coupure urbaine, et qui nuit un peu au resserrement des tissus entre les deux communes.

J'ai l'impression que vous avez un avis un peu partagé.

M. Jean-Marie BRÉTILLON, Maire de Charenton-le-Pont :

Pour faciliter le trafic de Banlieue à Banlieue, ce n'est pas le moment de supprimer cet ouvrage. Continuez votre exposé, et je prendrai la parole après.

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements :

Concernant l'impact de l'arrivée du Tramway, on attend une réduction de la pollution sonore et atmosphérique. Je l'ai citée à plusieurs reprises : une baisse de 30 à 50 % des émissions d'oxyde d'azote générée à 80 % par les automobiles. Elle est nécessaire pour atteindre les objectifs en termes de qualité de l'air que l'on souhaite à l'horizon de 2010. Bien sûr, le Tramway y contribue, car il implique, et Monsieur le Maire le souligne, une réduction de la circulation automobile sur les Boulevards des Maréchaux et sur les voiries transversales. Mais, c'est un mode de transport qui est non polluant.

On verra apparaître une faible consommation d'énergie, car ce mode de transport est en alimentation électrique. Il équivaut à une économie d'énergie de l'ordre de 950 tonnes de pétrole par an.

Concernant le bruit, on aura une baisse totale des émissions sonores avec l'arrivée du Tramway. Suivant les sites, et en fonction du paysage, elle est estimée entre 2 et 5 décibels, tout au long du parcours.

L'impact sur la voirie et la circulation automobile. On peut admettre une réduction du nombre de voies et donc de la circulation. Le projet prévoit en principe deux fois deux voies sur l'ensemble des Maréchaux, dans la continuité des Maréchaux Sud, et une baisse sensible de la vitesse de cette circulation automobile.

En termes d'impact sur le stationnement également, on pourra voir que les différentes hypothèses d'insertion peuvent agir en termes de stationnement et de places de livraison, également les

projets retenus agiront sensiblement sur l'insertion des pistes cyclables, pour le développement des circulations douces.

Un point important : on donnera une place importante à l'élargissement des trottoirs et à l'espace dédié aux piétons et une sécurisation des cheminements, notamment au droit des stations.

Trois propositions sont soumises :

❖ Une première proposition a été regardée par les architectes DEVILLERS et CORAJOUR.

On retrouve un latéral intérieur jusqu'à la Porte de Charenton, puis un latéral extérieur de la Porte de Charenton à la Porte Dorée, sur lequel on pourra agir en termes de végétation. Il y aura quelques suppressions d'arbres, mais des plantations beaucoup plus importantes de refaites.

Un engazonnement de la plate-forme sera prévu sur environ 1 ha.

Pour les voies : deux fois deux voies, ou trois voies dans le cas du bilatéral directionnel.

Sur les pistes cyclables : on pourra développer 2 870 mètres de pistes.

Inter-distance des stations : On a des inter-distances moyennes qui pourront aller jusqu'à environ 590 mètres, alors que l'on avait 540 mètres sur le réseau sud par rapport à ces stations.

❖ La deuxième proposition a été étudiée par REICHEN et ROBERT.

Elle présente le latéral intérieur jusqu'à la Porte de Charenton, puis bilatéral de Charenton à la Porte Dorée.

❖ La troisième proposition a été étudiée par Antoine GRUMBACH sur ce site.

Là aussi, on retrouve une implantation latérale intérieure sur le même site par rapport à ces axes, avec quelques variantes en termes de propositions architecturales.

Voilà Monsieur le Président, j'en ai terminé.

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

De nombreuses questions sont posées. Je vous propose de laisser pour la fin du débat, ou même pour d'autres débats, les questions très générales, c'est-à-dire celles qui portent sur le financement, sur le rôle de la CPDP, sur les conditions de la concertation, etc., mais par contre d'avoir un dialogue et d'entendre vos réactions sur les aspects de proximité : qu'est-ce qui se passe dans un certain nombre de secteurs ? Quelles sont les conséquences ? Et c'était déjà la réaction de Monsieur le Maire, si j'ai bien compris tout à l'heure.

Pour commencer, mais bien entendu d'autres pourront s'exprimer, nous allons donner la parole à Monsieur CORBILLE, car c'est bien une question locale qu'il veut poser.

Veut-il bien la reposer ?

M. CORBILLE :

J'ai eu la réponse à ma question concernant le souterrain.

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

Quelle est votre observation à ce sujet ?

M. CORBILLE :

Je n'ai pas d'a priori.

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

Sur cette question du souterrain, quelqu'un d'autre veut-il s'exprimer ?

M. Jean-Marie BRÉTILLON, Maire de Charenton-le-Pont :

J'aurais aimé que l'on reprenne cet historique, car là on part tout de suite sur des points très ponctuels et très précis.

J'aurais aimé revenir en un mot sur le Tramway, en disant que ce n'est quand même pas une idée tout à fait nouvelle, car le premier Tramway a circulé à Paris en 1854, le premier métro souterrain en 1900, les premiers Tramways électriques en 1910.

Pourquoi seulement 1910 ? Parce que nos anciens avaient un sens de l'environnement qui faisait qu'ils n'avaient pas accepté jusqu'ici l'alimentation aérienne qu'ils jugeaient inesthétique.

En 1927, on s'est aperçu que le Tramway avait des limites, et en 1937 sous le Front Populaire a circulé le dernier Tramway. On lui a préféré à ce moment-là l'autobus, beaucoup plus souple et plus économique, hormis le métro sur Paris, mais en tout cas sur les Boulevards des Maréchaux. Il faut remettre cela dans le contexte.

En 1999, on a créé, à grands frais quand même, un site propre pour l'autobus PC, et deux ans après on a décidé de construire le Tramway, donc l'argent qui a été investi n'a pas été amorti évidemment.

Je rappellerai aussi qu'il y a eu un débat consistant à savoir si l'on utilisait les Boulevards des Maréchaux ou la Petite Ceinture. Maintenant que le Tramway est lancé, il n'est pas question de revenir en arrière. Je voudrais quand même simplement rappeler que la Petite Ceinture était jadis sur 35 km, donc la circonférence totale de Paris : il y en a encore aujourd'hui 23 qui seraient utilisables avec des ouvrages d'art, des tunnels. Je pense au Parc Montsouris écologique, cela passait par en dessous ; des ouvrages d'art où l'on passe au-dessus des voies d'Austerlitz, de la Gare de Lyon, de la Seine.

Passons, c'est terminé. Malgré tout, je voulais quand même faire ce court rappel sur cet historique. Je ne vous cache pas mon immense déception que l'on n'ait pas choisi le métro ou l'orbitale, car je crois que toute grande capitale mondiale est obligée de se doter d'une ligne qui arrive à rapprocher l'ensemble des radiales ; c'est ce qui se fait à Londres, à New-York, à Moscou : « Circle Line, Yellow Line », et ces orbitales sont indispensables.

Quand dans le rapport vous marquez que le débit passagers sur une circonférence est extrêmement faible, c'est faux, car ces métros des circonvolutions sont extrêmement utilisés dans les pays et dans les villes dont je vous parlais.

L'avantage du métro est évidemment d'être en souterrain. Donc, les espaces dont vous allez priver les piétons, les cyclistes, les automobilistes auraient pu être en souterrain, et au contraire on aurait pu réaménager des espaces Boulevards des Maréchaux.

De plus, et vous le savez, les correspondances avec le métro sont tellement plus faciles, que lorsqu'il faut changer de système modal, c'est beaucoup plus compliqué. Je voulais vous rappeler aussi qu'un métro a un débit de 18 000 personnes à l'heure. Le Tramway au maximum, et c'est vous qui le dites, j'ai repris votre rapport : 4 500 personnes à l'heure.

Je pense en plus que ce rapport est faux, car vous imaginez bien qu'en surface avec les croisements, les niveaux, vous ne pourrez jamais avoir cette vitesse commerciale de 20 km/h, car vous serez tributaires des conditions météorologiques, mais aussi de la circulation de toutes les routes que vous allez couper.

Le Tramway est un excellent système pour faire du porte-à-porte, c'est vraiment le mot, mais cela n'a aucun souffle ambitieux, ni aucune possibilité d'être véritablement un instrument stratégique pour relier les villes de Banlieue.

Voilà en tout cas ce que je voulais dire très rapidement.

Imaginez en plus que ce Tramway aura la priorité sur les feux, c'est-à-dire que lorsqu'il arrivera, il commandera les feux de circulation. Certes, cela améliorera peut-être sa vitesse, mais des piétons vont quand même traverser.

Imaginez-vous aujourd'hui de faire traverser des piétons protégés uniquement par un feu les voies du métro par exemple ? C'est extrêmement dangereux.

Ce débit commercial, j'en suis absolument persuadé, sera extrêmement lent.

L'espace entre deux Tramways oscillera entre 4 et 8 mn ; ce qui veut dire qu'une fois le Tramway passé, pendant 4 ou 8 mn, l'espace restera libre. Il ne se passera rien. Ce sera un immense espace, extrêmement précieux, où il ne se passera plus rien.

Donc, c'est un gâchis considérable, alors que la voiture a quand même quelques avantages, les autobus, les livraisons aussi. Les véhicules se suivent les uns les autres en fonction des rythmes de la circulation.

Vous savez qu'en Extrême-Orient, qui se développe d'une façon considérable, à Shanghai, à Tokyo, à Pékin : on ne construit pas des Tramways, mais des métros bien évident. Le débit et la capacité sont tellement plus importants. On a vraiment besoin d'une orbitale (Métro ou Orbitale). C'est peut-être un pis-aller ou une solution intermédiaire, mais en aucun cas, c'est une solution stratégique.

Voilà de façon générale ce que je voulais dire, et maintenant peut-être que dans la salle des personnes veulent réagir sur ce problème général que je viens d'évoquer, et ensuite on pourra peut-être passer à faire le porte-à-porte que nous indiquions.

Avant de passer au détail, je préfère passer au général. Pardonnez-moi d'avoir un peu perturbé l'ordre de l'exposé. Je vous redonne la parole.

(Applaudissements)

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

Il n'y a pas d'ordre, c'est l'ordre des débatteurs qui est le plus important.

Avant de donner la parole au Maître d'ouvrage pour répondre sur ces points généraux, qui ont été évoqués, je voudrais laisser la parole à Monsieur le Représentant du XIIIème arrondissement qui souhaitait parler rapidement.

M. Jérôme COUMET, 1^{er} Adjoint au Maire du XIIIème :

Je vous remercie de me donner la parole, car je suis obligé de m'éclipser. J'ai été jusqu'à maintenant très attentif, car j'ai assisté à toutes les réunions en me taisant et en écoutant les propos tenus.

Si vous le permettez, Monsieur le Président, je réagirai en deux mots à ce qui vient d'être dit, que je ne peux évidemment pas partager.

Puisque vous vous piquez, Cher Collègue, je vous rappellerai que les débats concernant la construction...

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

Vous vous adressez à la Commission. C'est mieux et ainsi, il n'y a pas d'ambiguïté.

M. Jérôme COUMET, 1^{er} Adjoint au Maire du XIIIème :

Puisque certains se piquent d'histoire, les débats pour la construction du métro à Paris ont été d'une violence extrême.

De se retrouver aujourd'hui en disant que c'est passéiste de construire un Tramway, alors que toutes les villes de France s'y mettent, je trouve cela un peu étonnant, et en tout cas un peu contraire au vent de l'histoire.

Je reviendrai à ce qui concerne le débat de proximité concernant un tronçon particulier : les enjeux concernant le XIIIème arrondissement.

Juste en quelques mots, et pour ne pas être redondant avec ce qui avait été dit, pour nous le XIIIème arrondissement : cette poursuite du Tramway est un enjeu considérable pour une principale raison, à savoir le futur achèvement de la ZAC Paris Rive Gauche.

La ZAC Paris Rive Gauche, là où est située la Bibliothèque de France, pour celles et ceux qui la situent mal en bord de Seine, va accueillir 30 000 étudiants. Cela va être l'un des plus grands centres universitaires parisiens, et 80 000 emplois.

Vous voyez, en termes de transport, quel enjeu cela pourra constituer pour ce qui nous concerne. Effectivement, cette poursuite du Tramway sera l'un des transports lourds, n'en déplaise à Monsieur le Maire de Charenton, qui desservira cette ZAC et cette zone.

L'enjeu urbain sera également considérable. Une photo a été présentée, et elle n'était peut-être pas assez révélatrice, mais on voyait un peu ce que cela pouvait présenter comme enjeu urbain, cet autopont de la Porte de Vitry.

Les gens qui habitent là sont confrontés à un ouvrage d'art, qui porte très mal son nom, et qui est extrêmement routier. Vous avez une sorte d'autopont, suspendu en l'air, devant les fenêtres de gens.

Quand il s'agit de le franchir en sous-sol à pieds ou en voitures, on passe sous quelque chose d'immonde, disons-le, qui coupe complètement deux quartiers du XIIIème arrondissement.

Pour nous, la suppression de cet autopont et l'arrivée du Tramway, car cela ne sera possible qu'avec l'arrivée du Tramway, représente un enjeu d'urbanisme considérable pour ces quartiers très populaires.

Enfin, et puisque la question a été posée, pour ne pas être trop long, comme ont été présentées des possibilités de stations, bien évidemment la Mairie du XIIIème se positionne pour l'option A + B + D.

Pourquoi ?

Vous connaissez les chiffres, que je vous ai donnés. Sachez aussi qu'il y a un enjeu très fondamental. Certes, il est dans un horizon et il n'est pas encore complètement défini, mais c'est l'arrivée du Tribunal de Grande Instance, dont il y a débat entre l'État et la Mairie de Paris sur son lieu d'implantation. Il va vraisemblablement atterrir sur la ZAC Paris Rive Gauche, et avec deux options : l'une en face de la Bibliothèque de France, et l'autre en bord de Seine, en bordure du Tramway, exactement au niveau du point D.

Effectivement, on raterait le coche si l'on ne faisait pas de station là, et si l'on ne commençait pas à s'orienter dans cette perspective.

Au-delà, juste à côté, ce sont les implantations universitaires avec des flux d'étudiants extrêmement importants, de professeurs, et des équipes techniques qui vont avec.

J'ai essayé d'être bref, Monsieur le Président. Vous m'excuserez de ne pas pouvoir rester parmi vous. J'ai essayé d'enrichir le débat avec le positionnement du XIIIème arrondissement.

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

Le Maître d'ouvrage, à cet endroit du débat, souhaite-t-il s'exprimer ?

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

A de nombreuses reprises, nous avons eu ces débats sur le Tramway. La position de Monsieur BRÉTILLON est connue.

Comme Monsieur COUMET l'a rappelé, heureusement que beaucoup de villes en France ne partagent pas cette vision. Des Villes de Gauche comme de Droite investissent fortement en faveur des transports publics de surface.

Monsieur BRÉTILLON a raison de rappeler que le transport public de surface a sans doute une capacité moins grande que le transport souterrain, mais il a aussi de gros avantages.

Il permet des requalifications urbaines importantes. Il permet aussi à tous ceux qui ont des difficultés de déplacement (personnes à mobilité réduite : personnes handicapées ou personnes âgées de plus en plus nombreuses, et heureusement d'ailleurs avec l'allongement de la durée de vie) de pouvoir se déplacer dans de bien meilleures conditions.

Le métro a cet inconvénient, et sans doute encore pour longtemps, qu'il restera difficilement accessible, car il n'a pas été conçu pour être avec ascenseur, et donc n'a pas été conçu pour les déplacements de personnes qui ont du mal à descendre les escaliers.

Donc, de fait, le transport de surface ne doit pas être opposé au transport souterrain ; il en est un complément. Je n'ai aucun problème pour être d'accord avec Monsieur BRÉTILLON. Il faudra faire Orbitale et il faudra que les collectivités se donnent les moyens de faire une ligne de métro qui passerait au centre des communes limitrophes de Paris. Ce serait une rocade, avec une prolongation des lignes de métro jusqu'à cette rocade, ce serait vraiment un renforcement extrêmement significatif de la densité de transport collectif dans la petite couronne, et on en a besoin.

Je le dis d'autant plus, en tant qu'élu parisien, que Paris estime que la priorité des priorités en termes de transport collectif, c'est le renforcement des transports de Banlieue à Banlieue. Donc, il faudra le faire. Cela ne veut pas dire qu'il faut opposer les projets les uns aux autres, mais se donner les moyens de les faire.

A une époque où tout le monde est conscient des enjeux de santé publique liés à la pollution de l'air ; à une époque où l'on voit de plus en plus les conséquences du dérèglement climatique lié à l'élévation des températures, lié à la circulation automobile ; à une époque où le prix du pétrole est de plus en plus élevé, et de façon définitive ; les pouvoirs publics ont largement reconnu que l'ère du pétrole bon marché était terminée.

A cette époque-là, nous avons besoin d'investir fortement dans les transports publics, et pas d'opposer les projets les uns aux autres.

Je ne voudrais pas revenir sur l'histoire et expliquer pourquoi le lobby automobile a fait pression, pour que l'on démantèle le Tramway dans Paris. On voit bien la logique, qui était celle de ce lobby automobile. Évidemment, le transport collectif prenait de la place, il était gênant et il offrait une alternative à l'automobile.

Forcément, quand on a de gros constructeurs automobiles comme on en a en France, on a préféré investir en faveur de ces constructeurs automobiles. Sauf que le tout voiture aujourd'hui, on en voit les conséquences : pollution de l'air, congestion, gaspillage d'énergie, etc.

Il ne s'agit pas d'éradiquer la voiture mais de retrouver aujourd'hui un meilleur équilibre entre transport public et automobile.

De ce point de vue, puisque vous avez parlé d'occupation de l'espace, Monsieur BRÉTILLON, je voudrais rappeler les paroles de la Présidente de la RATP, Madame IDRAC, lorsque nous avons examiné les projets sur le Tramway T3.

Sur l'espace du Tramway, puisque l'on parle bien d'espace et, en effet, penser de façon intelligente l'utilisation de l'espace quand on est dans un centre-ville extrêmement dense, comme l'agglomération parisienne, c'est vraiment quelque chose d'extrêmement pertinent, et il faut être efficace sur cet espace.

Sur le même espace, sur lequel circulera le Tramway, on fera passer trois fois plus de monde grâce au Tramway que si cet espace était occupé par la voiture.

En termes de consommation inutile de l'espace, la voiture, excusez-moi du peu : là, franchement, on est sûr de l'inefficacité totale. Ces véhicules sont conçus pour emmener une famille en vacances, mais emmènent une seule personne tous les jours au travail. Regardez les bouchons sur les autoroutes ou sur les rues, ils sont liés au fait que ces véhicules sont extrêmement mal conçus.

Au regard de cette conception, le transport collectif, lui, utilise correctement l'espace. Il permet donc d'avoir une utilisation beaucoup plus rationnelle de cet espace.

Voilà ce que j'avais envie de dire. Quant au pari que prend Monsieur BRÉTILLON que le Tramway ne fera jamais 20 km/h de vitesse commerciale, nous en jugerons lorsque le Tramway T3 sera mis en place, et quand il aura pris son essor. À ce moment-là, on pourra vérifier si votre prédiction, que « jamais » le Tramway ne pourra faire 20 km/h, se vérifie sur le terrain. En tout cas, les services du STIF, qui sont ici représentés, et de la RATP, qui ont examiné ce projet de façon très attentive, ont posé toutes les conditions pour que ce Tramway puisse faire ces 20 km/h. C'est la condition de son efficacité et de son attractivité pour les usagers.

M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, Directeur de l'Agence de Paris, RATP :

Quelques éléments techniques sur le mode Tramway : il n'est pas bien de comparer le Tramway d'antan au Tramway d'aujourd'hui. C'est comme si l'on comparait le TGV au train des années 30, et même plus loin que cela.

Aujourd'hui, par exemple, dans une ville comme Bruxelles, il y a encore des Tramways qui circulent selon la façon dont ils circulaient dans Paris dans les années 30, c'est-à-dire totalement mélangés à la circulation.

Le Tramway de Bruxelles dans ces zones roule à 8 km/h. Il est encore plus coincé que le bus et ne peut pas s'en sortir.

En revanche, la même ville de Bruxelles est en train de mettre en site propre un certain nombre de ces lignes, et construit encore des lignes de Tramway, selon un autre mode.

Effectivement, c'est un véhicule avec des rails. Mais le fait qu'il soit en site propre et le fait qu'il soit mélangé à la circulation représentent une différence importante entre les deux modes. Je voulais

dire qu'il s'agit bien de mettre en place un Tramway en site propre, c'est-à-dire libéré des embarras de la circulation et même libéré de la cohabitation éventuellement avec d'autres modes. Métro et Tramway : il y a une nécessité, et la RATP est très volontaire dans le principe que se créent ces liaisons de rocade en métro. C'est un manque, comme cela a été dit, sur la Région Île-de-France.

Après, il faut aussi regarder les lignes PC 2 ou PC 3. Ce sont des lignes de bus qui atteignent pratiquement 50 000 voyageurs/jour. Si l'on était dans une ville de province, il y a longtemps que ces lignes de bus auraient été remplacées par des Tramways ou que le projet serait en cours.

C'est le trafic d'une ligne de Tramway dans une ville de province.

La charge maximale du PC 2 est de 1 400 personnes par heure, ce qui est au-delà pratiquement de la capacité de confort. On est à 120 % du taux de charge admissible dans les normes du STIF, et encore le taux de charge se situe à 4 personnes au mètre carré. On pense que le vrai taux admissible serait à 3 personnes au mètre carré. Si l'on mettait toute la salle ici à 4 personnes au mètre carré, vous verriez que l'on ne prendrait pas beaucoup de place et que l'on ne serait pas confortable.

Depuis qu'il y a eu les couloirs sur le PC 2, le trafic de cette ligne a progressé de 20 à 25 %. Les couloirs ont un effet, mais aujourd'hui on arrive à un seuil. Ceci s'était passé sur le PC 1.

On arrive aujourd'hui, ou dans quelque temps, à un seuil où le bus n'est plus le mode adéquat. Ce n'est pas le Tramway versus le métro, mais le Tramway comme mode de substitution à un bus, qui arrive en limite de capacité de ses moyens.

C'était un argumentaire technique. Après, il y a des choix sur les investissements qui ne sont pas du ressort de la RATP.

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

Monsieur le Maire, très vite, et je voudrais quand même que plusieurs personnes puissent s'exprimer.

M. Jean-Marie BRÉTILLON, Maire de Charenton-le-Pont :

Très vite, car je ne veux pas revenir sur l'existence du Tramway.

Je voulais quand même corriger une petite chose. Vous parlez de villes françaises qui installent le Tramway, mais c'est pour deux raisons. La Ville de Bordeaux a l'estuaire de la Gironde, la Ville de Nantes l'estuaire de la Loire, et ces villes n'ont pas de métro. Donc, c'est pour cela que l'on installe des Tramways, mais le métro est tellement supérieur. Si elles en avaient les moyens ou les possibilités géographiques et techniques, ce serait une évidence.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Mais pour autant, elles font des Tramways.

M. Jean-Marie BRÉTILLON, Maire de Charenton-le-Pont :

A Marseille, ils construisent des métros.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Et le Tramway ; demandez à Monsieur GAUDIN que vous connaissez mieux que moi.

M. Jean-Marie BRÉTILLON, Maire de Charenton-le-Pont :

Il y aura quand même 17 stations entre le Pont de Garigliano et la Porte d'Ivry. On va en recréer 4, et chacun en veut une bien sûr jusqu'à la Porte de Charenton. Ensuite, il y en aura entre 24 et 27 jusqu'à la Porte de la Chapelle.

Si l'on additionne tout cela pour faire environ la moitié de Paris, combien faudra-t-il d'heures pour aller du Pont de Garigliano à la Porte de la Chapelle ?

Dans la salle :

1 H 15.

Le représentant du député-maire de St-Mandé, Patrick BEAUDOUIN.

Je suis moi-même élu de la Ville de St-Mandé.

Je voulais simplement signaler que la Ville de St-Mandé, ainsi que les St-Mandéens bien sûr, n'ont jamais été opposés à la construction et la réalisation d'un Tramway sur la ceinture de Paris. Seulement, ils ont la crainte que la construction des infrastructures de ce Tramway constitue une barrière supplémentaire entre Paris et la Banlieue.

Ils ne comprennent pas pourquoi l'objectif annoncé de transporter les banlieusards vers Paris et de faciliter leurs déplacements n'a pas été réalisé sous la forme de pénétrante des Banlieues jusqu'au cœur de Paris.

Par ailleurs, ils sont inquiets par l'augmentation des stationnements qui sera générée dans nos villes limitrophes.

Quid des accès aux stations et aux parkings ?

On va vous informer que la Ville de St-Mandé fera une large diffusion d'informations sur cette réalisation au travers de réunions publiques, et également dans le bulletin municipal ; sachant par ailleurs également que cela est co-financé par le budget de la Région Île-de-France, nous sommes en droit de penser que les fonds dépensés devraient bénéficier à tous les Franciliens, et particulièrement comme l'a proposé Patrick BEAUDOUIN, en prolongeant les lignes de métro : N°1, N°11, N°13, N°7 et en réalisant des gares appropriées, et surtout en favorisant les transports de Banlieue à Banlieue.

Tout cela pour favoriser la pénétration des banlieusards jusqu'au cœur de la capitale, ainsi que leur retour.

Aussi, Monsieur le Préfet, aujourd'hui vous organisez un débat public alors même que la première tranche du Tramway va se terminer.

Ce que nous souhaitons vivement, c'est faire ensemble, en concertation, le constat de l'expérimentation qui sera réalisée avec le lancement de cette première tranche pour apporter à tous les acteurs concernés une information transparente sur cette réalisation.

Mme Noémie DELOBELLE, chargée de mission, STIF :

J'entends dans cette question deux choses contradictoires, à la fois des liaisons de Banlieue à Banlieue nécessaires, et une demande de ligne pénétrante dans Paris. Or, ce que l'on sait aujourd'hui du réseau francilien, c'est qu'il est essentiellement orienté vers le cœur de Paris. Les lignes de métro sont toutes des lignes radiales, excepté les lignes N°2 et N°6. Donc, il est aujourd'hui plus facile de rentrer dans Paris depuis la Banlieue. Par contre, il manque effectivement des liaisons de Banlieue à Banlieue.

C'est ce qui est fait à travers diverses opérations inscrites au contrat de plan, et c'est ce à quoi participe également ce transport de rocade, qui sera maillé avec les différentes lignes radiales, et qui permet de ne pas pénétrer jusqu'au cœur de Paris pour effectuer un trajet d'une commune de banlieue à une autre commune de banlieue.

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

Madame LAGOUTTE veut s'exprimer sur le problème de la qualification de la Porte de Charenton.

Mme Jacqueline LAGOUTTE, Habitante du XIIème, Vallée de Fécamp, Conseillère de quartier :

C'est le quartier qui est riverain de la Porte de Charenton. J'attends du Tramway, en plus de l'amélioration des transports en commun et de la réduction de la pollution, une requalification de la Porte de Charenton.

Aujourd'hui, c'est un espace complètement abandonné et désolé, un nœud routier dangereux. Personnellement, je me suis même fait renverser par une voiture justement à cet endroit-là. Il est enlaidi par des panneaux publicitaires.

C'est vraiment un endroit dangereux et pas agréable.

J'attends, et j'espère de ce projet, un beau projet de requalification de la Porte de Charenton.

Un autre aspect intéresse aussi les habitants de notre quartier : si jamais il s'avère qu'il continue à y avoir des manifestations importantes sur la pelouse de Reuilly, ce que l'on ne souhaite pas forcément, le Tramway permettra d'amener des personnes par les transports en commun, et de limiter l'afflux de voitures que l'on subit à ces occasions.

La dernière chose concerne la présentation du garage qui serait au niveau du Stade Léo Lagrange. Je suis consciente qu'il faille des garages pour le Tramway. J'espère que ce projet ne va pas empêcher justement cette requalification esthétique de la Porte de Charenton, que cela n'amènera pas une nuisance supplémentaire. Les riverains de notre quartier sont très sensibles, car ils ont déjà la Foire du Trône, les cirques, etc. Ils vont peut-être penser que l'on met tout au même endroit. Donc, j'espère que ce projet intégrera le moins de nuisances possibles, et que cela permettra un projet de requalification esthétique de la Porte de Charenton.

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

Madame HONORÉ posait à peu près la même question. Avez-vous satisfaction par la manière dont Madame s'est exprimée, ou souhaitez-vous ajouter quelque chose ?

Mme Évelyne HONORÉ, Habitante du même quartier :

Je partage tout à fait le point de vue de Madame LAGOUTTE. Effectivement, le Tramway pourra apporter à cette zone plus qu'un regain d'activité économique, car pour l'instant il n'y a aucun commerce de proximité sur ce boulevard Poniatowski, car il est peu avenant. Donc, on n'a pas tellement envie d'y faire ses emplettes.

A Lyon, le Tramway qui longe l'avenue Berthelot, qui était une espèce d'autoroute urbaine, a complètement modifié le paysage et complètement requalifié cette avenue, qui est maintenant bordée d'arbres, d'une piste cyclable, et justement les commerces de proximité se sont réinstallés sur cette avenue. Le paysage a changé du tout au tout.

Vous avez envisagé que le garage pourrait se situer au niveau du stade ; serait-il à la place du stade en surface, ou en souterrain ?

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements, Mairie de Paris :

En souterrain.

Mme Évelyne HONORÉ :

Dans ce cas, il serait peut-être nécessaire de déplacer ledit stade. Où serait-il déplacé pendant les travaux ? Nous utilisons ce stade, et les riverains vont se poser la question. Peut-être pourrez-vous répondre plus tard ? C'est vous qui devez répondre, ou les techniciens ?

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

Je ne réponds jamais, j'enregistre.

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements, Mairie de Paris :

Je peux donner quelques réponses sur les questions posées. Notamment, en termes de garage, il est bien envisagé que le garage soit en souterrain et que le stade soit reconstruit au-dessus.

Par contre, ce que vous évoquez est l'une des difficultés. Effectivement, je ne l'ai peut-être pas citée tout à l'heure dans les aspects négatifs, mais il est vrai que l'on ne saurait pas, pendant la période de travaux, retrouver un stade équivalent pendant cette période. Cela veut bien dire que pendant la période de construction du garage, il y aura interruption du fonctionnement du stade.

Mme Évelyne HONORÉ :

Ne pourrait-on pas le pousser un peu plus loin ?

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements, Mairie de Paris :

Jusqu'à aujourd'hui, on a regardé et on n'a pas trouvé.

Mme Évelyne HONORÉ :

Nous avons une suggestion : il pourrait être déplacé vers la pelouse de Reuilly, ainsi l'activité sportive ne serait pas arrêtée. On a besoin d'un stade dans le quartier. Je ne sais pas combien de temps cela représente en immobilisation.

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements :

Entre deux et trois ans.

Mme Évelyne HONORÉ :

Pour la vie sportive, ce serait une hypothèse à étudier.

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements, Mairie de Paris :

Nous n'aurons pas l'autorisation d'implanter un stade sur la Pelouse de Reuilly.

Mme Évelyne HONORÉ :

Même provisoire, avec un minimum d'activités !

Les enjeux économiques sont à considérer, ils ne sont peut-être pas là où on le pense. L'activité économique comprend des entreprises, des bureaux, des commerces et pas nécessairement des événements de grande ampleur qui se produisent une ou deux fois par an.

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements :

C'est un autre débat. Concernant la partie Tramway et la partie implantation du garage, je ne peux pas vous l'affirmer aujourd'hui, mais je pense que ce n'est pas le site qui a notre préférence en termes d'implantation. C'est l'un des sites que l'on a trouvés .

Si l'on n'était allé que jusqu'à la Porte de Charenton, ou à peine au-delà, il aurait été intéressant. Les stades du XIXème et du XXème nous paraissent potentiellement plus intéressants dans le cas où l'on va Porte de la Chapelle, mais c'est un site potentiel que l'on se doit de vous citer, car il fait partie des potentialités.

Mme Évelyne HONORÉ :

Ma collègue me souffle une question toujours concernant ce même espace. Actuellement, on a trois arrêts de bus : Porte de Charenton, Porte de Reuilly qui dessert justement la Pelouse de Reuilly, et Porte Dorée.

Je comprends que l'on ne puisse pas maintenir tous ces arrêts, mais il y a peut-être une possibilité de légèrement décaler les arrêts existants pour que les visiteurs se rendant sur la Pelouse de Reuilly, et peut-être même au stade s'il est déplacé, voient une station maintenue qui serait un peu plus proche de l'entrée du Bois de Vincennes, et non pas la Porte de Charenton. C'est une question à réexaminer plus tard.

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

Une question par écrit qui relève du même problème, à savoir la correspondance de la ligne 87 sur le Tramway.

Un Conseiller de quartier :

La préoccupation est que l'on ne peut pas vouloir favoriser les déplacements des personnes qui ont des problèmes de mobilité et avoir des correspondances ahurissantes en marche à pied. J'ai été absolument sidéré, mais c'est dans le XIIIème, par une correspondance de 550 m. Une telle distance à pied pour les personnes que l'on veut favoriser, c'est complètement aberrant. Ce n'est plus une correspondance. C'est bien pour les gens qui vont se promener le dimanche avec leur petite famille, mais pour les gens qui ont des problèmes de mobilité, ce n'est pas sérieux. En l'occurrence, si l'on met le Tramway, ce à quoi je suis assez favorable, je ne vois pas que l'on ne puisse pas aménager la tête de ligne du 87, voire même favoriser, puisque c'est ce que vous préconisez, de prolonger ce 87 jusqu'à Charenton-Écoles, ce qui libérerait de la circulation et permettrait, puisque du côté du XIIème nous sommes favorables à la mise en service le dimanche de ce bus qui est devenu un axe vital de l'arrondissement jusqu'au Bois de Vincennes, d'accéder au bois par une deuxième voie bus, à niveau pour les personnes qui ont des problèmes de mobilité. Voilà une idée qu'il faudrait développer avec une correspondance intelligente à la Porte de Charenton.

(Applaudissements).

Pourquoi cette affirmation péremptoire, que l'on ne pourrait pas mettre un stade temporaire sur la Pelouse de Reuilly, en dehors du fait que ce soit bien ou pas, sous un chapiteau ?

Si l'on peut y mettre des chapiteaux, je pense que l'on peut mettre un stade temporaire sous chapiteau.

Vous avez répondu « non » péremptoirement, et je ne comprends pas pourquoi.

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

On va y revenir ; Monsieur le Maire sur le même secteur et la Maîtrise d'ouvrage répondra.

M. Jean-Marie BRÉTILLON, Maire de Charenton-le-Pont :

Tout d'abord, je souscris tout à fait à votre idée de prolonger le 87 jusqu'à Charenton-Écoles. Ce serait aussi un moyen très utile d'améliorer les transports en commun.

Je souscris aussi à l'idée de Madame de faire en sorte de créer une annexe du stade Léo Lagrange sur la Pelouse de Reuilly, et même que ce soit pérenne et définitif. Il y aurait ici beaucoup de gens qui seraient satisfaits.

Je voulais réintervenir uniquement sur le hangar pour faire prendre conscience aux personnes qui sont ici de ce que cela représente.

Si jamais, et vous semblez heureusement reculer un peu devant cette hypothèse, on installait cet atelier à Charenton, il faut savoir que cela représente 3,5 ha en sous-sol, avec une voûte de 8 m de haut, 25 m de large, une capacité de stockage de 23 rames faisant toutes 45 m de long et 2,65 m de large, avec une station de lavage, avec une station de réparation, avec des postes de commandement.

Il faut savoir qu'il y aura aussi un accès routier, car il faut permettre des livraisons et amener du matériel dans cet immense hangar qui serait construit, et de plus, prévoir un accès pompiers, car évidemment il s'agit d'un site classé.

Autant vous dire combien Charenton qui reçoit déjà tout ce que Paris ne veut pas à sa périphérie, et à ses limites, ne souhaite pas du tout avoir en plus cet atelier.

(Applaudissements)

M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, Directeur de l'Agence de Paris, RATP :

Effectivement, ce n'est pas l'emplacement le plus favorable du point de vue de l'exploitation, et je dirai que la probabilité est plus faible, mais on ne sait jamais.

Un atelier garage de Tramways est quelque chose de très propre. Un fonctionne à Issy les Moulineaux. La mairie d'Issy les Moulineaux et le maire se réjouissent toujours de cet équipement qui amène très peu de nuisances.

La machine à laver est fermée, elle récupère ses eaux qui sont traitées. On lave un Tramway de temps en temps. Tout cela prend une certaine place, l'avantage de le mettre sous un stade et sous une installation sportive est que, du coup, cela devient relativement invisible par rapport à d'autres ateliers que nous avons de Tramways qui, eux, prennent de la place en surface, et donc sont visibles. Ce n'est pas une nuisance extraordinaire, mais plutôt un équipement relativement propre. Il ne faut pas oublier que les Tramways sont électriques. Donc, il n'y a pas non plus de livraisons de fioul ou autres. Ce n'est pas un équipement aussi nuisible. C'était un premier point que je voulais ajouter.

Sur la ligne 87, évidemment, il faudra maintenir et même améliorer la correspondance entre le 87 et le Tramway. D'autant plus que le 87, dans le cadre du plan de déplacement urbain, est prévu dans une fusion avec la ligne 63, c'est-à-dire ce qui lui permettrait de passer au niveau Mobilien, et donc d'avoir une protection, une qualité de services sur l'ensemble de son parcours, et en particulier évidemment dans le cadre des lignes Mobilien un fonctionnement le dimanche et en soirée.

Après, sur les liaisons entre Paris et les communes limitrophes, nous avons déjà fait des diagnostics sur les besoins de liaisons complémentaires.

Il est vrai que la liaison Paris-Banlieue est généralement plus satisfaisante que la liaison Banlieue-Banlieue, mais il existe toujours, et c'est ce que l'on essaie de faire apparaître aujourd'hui, des liaisons manquantes ou des liaisons nécessaires par rapport à l'évolution des quartiers.

Il y a certainement des mesures à prendre pour compléter les liaisons Paris-Banlieue en bus dans le futur.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Deux compléments, le premier concerne le bus 87. La Ville de Paris a identifié un certain nombre de lignes de bus, dont elle souhaite qu'elles soient prioritaires pour fonctionner le dimanche. Elles seront soumises prochainement à la discussion du STIF.

Ce syndicat vient d'être décentralisé. C'est le STIF qui pilote l'ensemble de la politique des transports publics en Île-de-France. Depuis quelques jours, maintenant, le Conseil Régional, la Ville de Paris et tous les Départements ont désigné leurs administrateurs. Donc, ce syndicat va pouvoir se remettre au travail.

Un plan de travail est en cours d'élaboration. De notre point de vue, la ligne 87 fait partie des lignes prioritaires pour fonctionner le dimanche. C'est un premier point que je voulais indiquer.

Nous sommes aussi en train d'élaborer, au niveau de la Ville de Paris, le Plan de Déplacement de Paris. Nous avons souhaité que ce plan ne soit pas qu'un Plan de Déplacement Paris, même si la loi nous oblige à faire un Plan de Déplacement de Paris, mais d'aller vers quelque chose qui soit au moins constitutif d'une partie du Plan de Déplacement de l'Agglomération Parisienne.

Si l'on veut favoriser les liaisons et les communes limitrophes, il faut faire en sorte de prolonger des lignes de métro, d'avoir des rocade qui se mettent en place, mais aussi il faut arrêter d'avoir d'un côté un réseau de bus de Paris qui tourne le dos à la Banlieue, un réseau de banlieue qui tourne le dos à Paris. Cela oblige à faire des correspondances aux Portes.

Nous voulons travailler, et la RATP en est d'accord, sur une prolongation des lignes de Banlieue dans Paris, et des lignes de Paris en Banlieue, et donc vraiment d'avoir un seul réseau.

L'hypothèse que vous évoquez de la ligne 87 jusqu'à Charenton-Écoles, mais je ne peux absolument pas préjuger car nous ne sommes pas les seuls décideurs, nous ne sommes que la municipalité parisienne, fait partie des projets qui méritent examen.

Je voudrais vous rassurer : en aucune façon, les ateliers garages du Tramway ne seront sur le territoire de Charenton.

Vous avez dit que Paris exportait vers Charenton tout ce dont Paris ne veut pas. Cela me paraît un peu exagéré, même si dans l'histoire passée (et nous ne sommes là que depuis cinq ans) Paris a exporté beaucoup de choses chez ses voisins. Je n'ai pas le sentiment que ce soit le cas depuis cinq ans.

Il y a peut-être des changements culturels qui sont en cours, dont chacun pourrait se féliciter. Les usines d'incinération, les déchets mis en banlieue l'ont été dans le passé, et nous faisons partie de ceux qui regrettent que cette situation ait été la règle jusque là et qui cherchons à la modifier.

Donc, nous travaillons avec nos voisins.

En tout cas, je peux vous confirmer que quel que soit le choix qui fera fait sur le site atelier garage, il ne sera pas sur le territoire de Charenton.

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

Il y avait d'autres questions sur le garage, donc nous n'y reviendrons peut-être pas.

M. Laurent BLADEK :

J'avais une question sur la sécurité des piétons. Qu'envisagez-vous pour ces personnes, pour les personnes à mobilité réduite ?

J'ai connu, pour y avoir habité, le Tramway à Zurich ; on enregistre de nombreux accidents tous les jours, et parfois des graves. Quelle conséquence cela peut-il avoir sur le trafic, et les jours de grève, notamment aux carrefours ? J'ai cru voir qu'il n'y avait pas de conducteurs.

Comment le trafic est-il organisé ? En fait, les jours de grève à Paris, c'est une petite pagaille.

M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, Directeur de l'Agence de Paris, RATP :

Juste avant, je voulais préciser que mon voisin, Monsieur LAGUET, représente la Mairie de Paris. Tout à l'heure, on a dit que la RATP n'avait aucune opposition sur l'usage de la pelouse de Reuilly et ce que l'on veut faire sur les aménagements sportifs. Je représente la RATP et ma voisine représente le STIF.

Je vous rassure, le Tramway a un conducteur. Il surveille la voie devant lui et les piétons. On est essentiellement en site propre, donc on a peu d'accidents.

Le Tramway de Zurich, en tout cas les Tramways suisses, sauf les nouveaux qu'ils construisent, sont souvent des Tramways à l'ancienne, c'est-à-dire qu'ils sont mélangés avec la circulation.

À Zurich, ils sont en train d'en construire de nouveaux et d'adaptés. Donc, ils peuvent avoir des accidents, mais il ne faut pas non plus exagérer. L'accidentologie est sans doute bien plus faible entre les Tramways et les piétons, qu'entre les voitures et les piétons.

Aujourd'hui, de l'expérience que nous avons en Île-de-France avec le Tramway T1 en voirie, et en site propre, et des expériences en province des Tramways en site propre, l'accident est marginal et extrêmement rare. Au contraire, c'est source de sécurité.

Par ailleurs, vous avez parlé d'accessibilité, le Tramway est aujourd'hui des transports en commun celui qui est le plus accessible à tous, puisqu'il a pratiquement à quelques millimètres près un passage parfait pour quelqu'un qui est en fauteuil roulant, ou des personnes avec des poussettes. On passe vraiment comme s'il n'y avait pas d'obstacles du tout entre le Tramway et la station, et après le trottoir.

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

Je voudrais ajouter quelque chose sur les personnes à mobilité réduite. Nous avons estimé au sein de la Commission Particulière du Débat Public que c'était une question très importante, et qu'il fallait donner la parole aux handicapés sur les innombrables formes dans lesquelles les

handicaps peuvent se présenter, pour avoir un dialogue précisément sur ce sujet de la sécurité et de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
 Donc, nous avons organisé avec l'ensemble des organisations représentatives de ces personnes une table ronde qui aura lieu le 23 mars 2006 à la Mairie du XIIème arrondissement.
 Puisque je suis dans le XIIème arrondissement, Monsieur NAJDOVSKI du XIIème arrondissement avait demandé la Parole.

M. Christophe NAJDOVSKI, élu à la Mairie du XIIème arrondissement :

Je représente la parole de la Mairie du XIIème arrondissement ce soir. Bien entendu, je ne vous surprendrai pas en vous disant que nous sommes très favorables au projet d'extension du Tramway dans le XIIème arrondissement, à la Mairie.
 Nous avons un projet qui permettra d'avoir une augmentation de l'offre de transport en commun de manière très notable, car on a pratiquement une multiplication par deux de l'offre de transport en commun par rapport à la situation actuelle.
 Il y a également la dimension de requalification urbaine des Boulevards des Maréchaux. Ceux qui ont eu l'occasion de voir le Tramway T3 qui prend naissance du côté du XVème et du XIVème arrondissements, où les travaux sont pratiquement achevés, peuvent avoir une idée de ce que cela représente en termes urbains, de couture urbaine par rapport à ces boulevards qui ont été très longtemps délaissés.
 Je vois davantage ce projet comme un lien nouveau entre la partie périphérique de Paris et les autres parties de la Ville, mais également entre Paris et les communes limitrophes, et non pas comme une coupure, bien au contraire.
 Par ailleurs, nous avons également, comme cela a été dit auparavant, la problématique de la desserte soit des grands équipements, soit des lieux, qui génère aujourd'hui une certaine circulation automobile. Je pense particulièrement au Bois de Vincennes dans le XIIème.
 Si nous avons un transport qui permet d'acheminer de manière très notable beaucoup plus de gens qu'aujourd'hui, ce sera une bonne chose pour tous, car aujourd'hui le Bois de Vincennes est relativement mal desservi.
 Bien entendu, il ne s'agit pas d'un projet exclusif d'autres projets. Je ne reviens pas sur le débat qu'il y a eu sur la rocade de métro, que la Ville de Paris par ailleurs soutient. Il ne faut pas opposer les projets les uns aux autres, ce sont des projets différents. Là, on a un projet qui a une dimension différente de celle que pourrait avoir un métro de rocade.
 J'insisterai également sur les aspects de requalification des Portes : Porte de Charenton et Porte Dorée. C'est extrêmement important, car là encore, il s'agit de faire le lien entre Paris et les communes riveraines, alors qu'aujourd'hui nous avons des endroits qui sont, au contraire, extrêmement routiers, et dans lesquels nous avons des coupures.
 Enfin, une dernière dimension, même si je m'écarte un peu du débat sur le Tramway, puisque cela a été évoqué avec le bus 87. C'est une demande prioritaire de la Mairie du XIIème arrondissement d'avoir ce service en soirée et le dimanche, que ce soit dans le cadre de la fusion avec la ligne 63 ou dans un autre cadre. D'une certaine manière, la méthode nous importe peu, l'important est que cela se fasse vite.
 Cette ligne est classée Mobilien dans le cadre de la fusion avec le 63. Le programme Mobilien se met en œuvre sur Paris. Donc, nous souhaitons que ce programme se poursuive très rapidement, et que la ligne 87 fonctionne le soir et le dimanche.
 Quant à l'idée émise d'un prolongement jusqu'à Charenton-Écoles : tout ce qui peut améliorer les liens entre Paris et la Banlieue est bienvenu.

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements :

Sur la question posée par Madame, à laquelle je n'avais pas répondu, il va de soi que la Porte de Charenton et la Porte Dorée font partie des 10 espaces identifiés le long du parcours du Tramway. Donc, 10 Portes auront un réaménagement conséquent et où le périmètre sera bien au-delà des Boulevards des Maréchaux.

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

Je vais d'abord prendre la question de Monsieur HELLOT sur le financement du Tramway. Elle rejoint d'ailleurs deux autres questions que j'ai.

M. Philippe HELLOT, Habitant du Bd Poniatowski :

Je travaille Porte de Vanves, donc tous les jours, je vois progresser le projet et la dimension requalification qui a été évoquée par certains au cours de ce débat. C'est vraiment un changement radical pour qui connaissait la Porte de Vanves avant.

Sur le problème du financement, on constate un désengagement progressif de l'État sur les financements des infrastructures de transport en commun. Il y a eu un certain nombre de débats autour du STIF, de la façon dont il était géré.

Ma question est la suivante : y a-t-il des risques sur le financement et donc sur le calendrier du projet ?

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Je suis peut-être le mieux placé pour répondre sans trop engager les services qui n'ont pas la même liberté de parole que celle que je peux avoir. Je n'interviendrai pas sur le désengagement de l'État, même si je pense que c'est une préoccupation que l'on doit tous avoir, à partir du moment où l'on est face aux enjeux des besoins de développement de transport public dans notre région, comme sur l'ensemble du territoire national face, au prix du pétrole, à la pollution de l'air ou au dérèglement climatique.

Je pense qu'il est très dommageable que l'État se désengage des transports publics. Sur ce projet spécifique, en tout état de cause, tel qu'il avait été conçu, notamment dans le cadre de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2012, ce financement était prévu de deux façons. C'est un peu compliqué, car les décisions ont été prises en deux temps. L'extension jusqu'à la Porte de Charenton sera financée à 50 % par la Région Île-de-France et à 50 % par la Ville de Paris.

Au-delà, la clé de répartition prévue dans la candidature aux Jeux Olympiques, et qui devra être éventuellement confirmée au moment où les décisions seront prises, mais là c'est trop tôt pour cette décision et cette confirmation, était prévue de 70 % par la Ville de Paris et 30 % par la Région Ile-de-France.

Donc, je peux rassurer ici Charenton ou le Conseil Général du Val-de-Marne qui ne seront pas mis à contribution, même si nous écoutons toutes les contributions apportées à ce débat, mais les financements se feront par la Ville de Paris et le Conseil Régional.

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

Monsieur SAVY voudrait donner un point de vue Ivryen.

M. Aimé SAVY, Maire-adjoint à Ivry :

Je voudrais simplement attirer l'attention sur ce qui, selon nous, est une absolue nécessité : avoir une station en bordure de Seine.

Un certain nombre de communes du Val-de-Marne sont regroupées sous l'appellation de « Seine Amont Développement ». Elles fournissent un effort très important en matière d'équipement et en matière d'emplois. Il y a beaucoup de constructions dans cette zone. Il y a un besoin absolu de transport sur la radiale qui est constituée par la Nationale 19, et au-delà vers Vitry, Choisy jusqu'à Orly.

Donc, il serait à notre sens tout à fait dommageable de rater l'occasion de prévoir une interconnexion avec le Tramway, voire avec les navettes fluviales qui, nous l'espérons un jour, existeront également sur les bords de la Seine.

Ce n'est pas du tout contre le fait d'avoir une autre station au débouché de l'avenue de France, qui est tout à fait possible, et souhaitable également, ainsi que la station Porte de Vitry.

Nous soulignons encore une fois que la station en bordure de Seine nous paraît capitale pour l'avenir économique de cette zone, et son interconnexion avec le reste de l'agglomération parisienne.

M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, Directeur de l'Agence de Paris, RATP :

Il est essentiel qu'il y ait une très bonne connexion entre ce qui est aujourd'hui la ligne 325 et le Tramway. Le problème de la station en bord de Seine est qu'elle est en hauteur, et ce qu'elle doit desservir se trouve en bas. Cela demanderait des équipements assez lourds et complexes, et on n'est pas totalement convaincu de son intérêt.

Je vous donne notre position sur cet aspect. Pour assurer cette bonne correspondance, il est à l'étude dans l'une des hypothèses possibles, mais rien n'est décidé ; ce serait plutôt que cet axe majeur à créer à partir du bord de Seine à Ivry pourrait être ramené sur l'avenue de France qui sera un axe plus important. Il y a des gens des deux côtés.

Le problème d'un quai est qu'il n'y a de la population et des emplois que d'un seul côté. De l'autre côté, il y a la Seine donc il n'y a pas grand-chose. Cela consisterait plutôt à ramener cette liaison sur l'avenue de France, qui permettrait donc d'avoir la connexion avec le Tramway, et un peu plus loin la connexion avec la Station Bibliothèque François Mitterrand qui est à la fois de la ligne 14 et du RER C. C'est une hypothèse de travail pour assurer cette connexion.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

C'est la position de la RATP, et il y a beaucoup de données techniques qui plaident en ce sens. Elle est donc totalement légitime. En même l'attente d'Ivry est aussi une attente légitime.

Donc, il faudra regarder dans les décisions prises, au fur et à mesure, sur ce projet en même temps au cas où, et vous avez donné de nombreux éléments techniques qui vont dans le sens d'une véritable difficulté pour cet arrêt, que la desserte souhaitée par Ivry puisse être assurée d'une façon ou d'une autre, et par rapport au pôle d'emplois et aux développements en cours. C'est un élément qui nous tient particulièrement à cœur avec Monsieur SANCHO de COULHAC, par rapport au territoire en cours d'urbanisation.

Je tenais à dire ici la conviction de la Ville de Paris.

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

Y a-t-il encore des questions de proximité, puis nous passerons à des questions plus générales après, qui correspondent vraiment à ce secteur ? Des personnes qui habitent ici.

M. Francis COMBROUZE, élu du XIIIème arrondissement :

Sur ce problème d'interconnexion, je crois que l'on n'a pas répondu à une chose : cette question de la distance par rapport à la ligne 14.

On a vu tout à l'heure dans le schéma au moins 350 ou 400 mètres. Quand on éprouve des difficultés pour marcher, ce n'est pas formidable. Évidemment, la ligne 14 a une station du côté de la Bibliothèque de France avec une sortie, et il y en aura deux autres, car les deux coulées dans l'axe de l'avenue de France ne sont pas aujourd'hui en service, mais le seront d'ici un an et demi. On ne peut rien à cette distance, les Maréchaux sont là où ils sont, et les stations de la ligne 14, également du RER C, interconnexion très importante : la distance est ce qu'elle est. On peut imaginer soit un système de tapis roulant (on parle souvent de transport hectométrique pour faire savant), mais très concrètement cette distance est là.

Par rapport à cette question du quai de Seine, il n'aura échappé à personne qu'aujourd'hui il y a un bus PC, et qu'il y a par ailleurs une correspondance avec un système de bus (je parle notamment à Monsieur SANCHO de COULHAC) et qu'il y a un escalier. Tramway ou pas, il se trouve qu'il y a un niveau Seine et c'est ainsi.

Je crois que ce type de réponse n'est pas exactement satisfaisant. Ce sont les besoins qui sont intéressants, et l'augmentation des dessertes des deux côtés. Je ne parle pas du côté Seine manifestement mais du côté Ivryen et du côté Parisien (bien que ces adjectifs aient de moins en

moins de sens à l'échelle de l'agglomération), mais il y a un développement considérable d'activité.

Les 30 000 étudiants de Paris Rive Gauche, dont parlait mon collègue COUMET, sont vraiment en bord de Seine. Quels que soient les débats sur le Tribunal de Grande Instance, nous avons en 2007 une Université qui s'installe, et non pas une antenne comme dit dans la brochure, dans les activités d'enseignement. Cela a déplu aux universitaires. C'est l'Université Paris VII et ce n'est pas une antenne. Je le dis, car dans le monde universitaire, je pense que la notion d'antenne traumatise beaucoup.

Donc, vis-à-vis des liaisons, c'est très important. Encore une fois, il n'y a pas que le bus 325, mais il y a d'autres projets de liaison. Je ne parle pas de la navette fluviale, mais manifestement, c'est un axe de connexion entre le Val-de-Marne et Paris, qui est extrêmement important.

Si l'on parle de reconquête de berges pour les piétons et les cyclistes, que Paris et Ivry souhaitent, il faut bien desservir et regarder les distances à pied entre l'axe de l'avenue de France et les quais de Seine. Là aussi, vous admettez que l'on a au moins 400 mètres.

À mon avis, 400 mètres entre deux stations, ce n'est quand même pas très restreint comme distance. Peu à peu, on va urbaniser ce secteur. Ce n'est pas un no man's land, comme cela l'a été pendant des années. Donc, il faut se projeter là-dedans, et ne pas penser uniquement que la vitesse commerciale va être déséquilibrée par deux ou trois stations de plus sur la ligne. C'est une demande que vous aurez bien sûr d'autres communes riveraines, d'autres arrondissements. Pour répondre de bonne manière en maintenant une vitesse correcte, on ne peut pas s'en tirer avec des remarques sur la topographie.

Mme Noémie DELOBELLE, Chargée de mission, STIF :

Sur la connexion avec le pôle BNF, effectivement la correspondance entre le Tramway T3 et ce pôle, car il y a la ligne 14 Météor, mais aussi le RER C, est un enjeu très fort pour le trafic sur le Tramway T3.

Comme vous l'avez dit, la ligne 14, le RER C sont là où ils sont. On a depuis déjà quelque temps constitué entre le STIF, la Ville de Paris, la RATP et la SEMAPA, en charge de l'aménagement de ce secteur, un groupe de travail pour explorer toutes les solutions possibles pour créer une réelle correspondance entre le futur tramway et ce pôle BNF.

On envisage des solutions légères de correspondance en surface, mécanisées à tous les niveaux possibles, puisqu'il y a le niveau des voies ferrées, celui de la dalle, voire sous les voies ferrées. Donc, on explore effectivement toutes les solutions envisageables pour permettre de créer une réelle interconnexion qui permettra vraiment des gains de voyageurs sur la ligne du Tramway. On n'étudie pas ce sujet, mais on travaille pour trouver des solutions.

Quant au choix des stations, on l'a déjà dit, le choix sera fait en fonction d'un juste équilibre à trouver entre la desserte et la vitesse commerciale. Aujourd'hui, on regarde une desserte des stations dans un rayon d'environ 400 mètres.

Il faut bien entendu voir en plaçant les stations, et là il ne s'agit que des propositions à ce stade, si l'on rate manifestement la desserte d'un équipement d'envergure. Il ne faut absolument pas rater la desserte de l'Université.

Lorsqu'on imagine des projets à plus long terme, on peut aussi dans le cadre de ce genre de projet prévoir des implantations, c'est-à-dire réserver l'espace pour réaliser une station et la réaliser à plus long terme, lorsque le développement le justifie et crée une réelle demande nouvelle.

M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, Directeur de l'Agence de Paris, RATP :

Je voulais préciser que je ne m'abritais pas derrière la topographie, mais j'attirais l'attention. Pour donner un exemple, aujourd'hui à Pont Garigliano, une station va desservir Georges Pompidou. Je pense avec le recul que la différence de topographie n'a pas été traitée et malheureusement, aujourd'hui, si l'on refaisait le projet, il serait plus complet qui assurerait mieux cette liaison.

Je disais juste que si l'on fait une station à cet endroit-là, il ne servirait à rien de faire une station si l'on ne traite pas le lien entre le haut et le bas, c'est-à-dire quelque chose avec des escaliers mécaniques, un ascenseur, et faire un vrai projet à cet endroit.

En parallèle, sachant que c'est relativement coûteux, il est intéressant de chercher d'autres hypothèses et de voir si un site propre pourrait passer par l'avenue de France, ce qui permettrait aussi de résoudre le problème de la connexion entre le Tramway et la Bibliothèque François Mitterrand.

Sur la Bibliothèque, malheureusement, c'est pratiquement le seul cas de mauvaise correspondance, car plutôt l'une des qualités de ce Tramway est qu'il est en correspondance pratiquement avec toutes les lignes du métro ou du RER dans des conditions qui sont plutôt de très bonne qualité.

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

Nous essayons de tenir nos réunions en deux heures, il nous reste quelques minutes. Nous essayons de prendre des questions en souhaitant qu'elles soient rapides.

M. Alain DREYER, habitant du quartier de Bercy et membre de l'AUT :

J'aurais deux remarques, la première est que nous regrettons l'abandon du tracé sur la Petite Ceinture. Maintenant, c'est le tracé des Maréchaux qui est retenu.

Une remarque sur la communication, j'avoue que j'ai été très déçu. On a de belles plaquettes, mais on n'a pas d'affiches, et particulièrement dans mon quartier qui est à quelques centaines de mètres seulement du Boulevard des Maréchaux, je n'ai pas été informé de cette réunion.

Heureusement que je suis membre de l'AUT, ce qui m'a permis d'être informé.

Deux questions plus précises, l'une sur la station Baron le roy, j'avoue que la situation m'étonne.

Si elle est au bout de la rue Baron le roy, elle sera très excentrée d'une part pour la correspondance avec la ligne 14 ainsi qu'avec la Cour St-Emilion et ses attractions commerciales, et d'autre part avec le quartier d'habitations de Bercy et le centre commercial.

Enfin, il faudrait organiser une correspondance avec le métro, le bus et le Tramway avec un seul ticket. C'est très important pour ceux qui l'utilisent occasionnellement.

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

Je retiens tout particulièrement vos remarques, notamment celle concernant l'insuffisance de l'information sur les réunions que nous tenons. C'est une remarque que nous nous sommes faite à nous-mêmes, et nous avons pris des mesures pour que les prochaines réunions donnent lieu à l'information souhaitable.

Vous avez tout à fait raison, et je remercie d'autant plus toutes celles et tous ceux qui ont pu venir aujourd'hui et qui ont su trouver la bonne information qu'ils souhaitent trouver dans cette salle à Charenton.

Pour la deuxième réponse, je laisse la parole à Monsieur BAUPIN.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Sur la question du ticket unique pour les correspondances, je voudrais vous indiquer que le Conseil de Paris comme le Conseil Régional ont adopté des positions très claires pour que l'on puisse enfin en Île-de-France avoir ce qui existe dans de nombreuses autres agglomérations, c'est-à-dire que l'on puisse avoir un ticket valable pendant une heure et demie ou deux heures, la durée reste encore à déterminer, et qui puisse permettre de passer d'un mode de déplacement à l'autre. C'est encore l'une des aberrations de notre système en Île-de-France, car si vous prenez plusieurs lignes de bus, vous êtes obligés de prendre plusieurs tickets (ou si vous passez du métro au bus, ou du Tramway au bus, ou du Tramway au métro) même si ce n'est pas encore quotidien, à moins d'avoir déjà la chance d'avoir la ligne de Tramway, notamment les lignes T1 et T2.

Ces deux positions prises par les deux principaux financeurs du STIF devraient nous permettre de prendre des décisions rapidement. Le nouveau STIF va rentrer en fonction dans les semaines à venir, et donc pouvoir mettre cette décision en œuvre.

Nous regardons avec les services techniques notamment du STIF pour que cela puisse se mettre en œuvre au courant de l'année 2006. Je souhaite que cela puisse se mettre en œuvre avant que

le Tramway T3 puisse être mis en service. Ainsi, on pourra en bénéficier directement sur le Tramway T3.

M. Michel PIFAUT, Association Rocade de Paris :

Vous avez évoqué les procédures concernant ces petites réunions. Effectivement, on découvre aujourd'hui en séance de nombreuses petites planches, qui sont très intéressantes, mais que finalement on n'a jamais eues.

Je comprends bien qu'elles ne pouvaient pas être dans le dossier orange, qui a été préparé au mois de décembre, mais peut-être qu'une semaine avant la tenue de ces réunions, on pourrait dans les mairies des communes concernées avoir les petites planches présentées.

Je pense en particulier à la réunion de Montreuil. Si l'on pouvait une semaine avant avoir à disposition ce que l'on nous montre aujourd'hui. Personnellement, j'avais préparé un certain nombre de questions, qui ont trouvé réponse par l'intermédiaire des petites planches.

Je voudrais revenir à la Porte de Charenton. On nous a montré certaines choses, mais pas tout. J'ai appris ce matin dans un autre cénacle que finalement un point nous avait été caché. Pour tenir les fameuses 4 mn que l'on nous promet (et espérons, on verra bien si on les tient), il fallait une voie de secours.

Où est située cette voie de secours ? A la Porte de Charenton ? Nous l'avons découvert dans un dossier préparatoire mi-2005, et cela a été supprimé du dossier orange, c'est-à-dire du dossier officiel.

Pour que cela fonctionne, il faut des Tramways de réserve. Et où sont-ils ? Avenue de la Porte de Charenton. On ne les a pas vus dans le dossier, on ne les voit nulle part.

En dehors du problème du bouchage du passage souterrain, il y a également le problème de la voie de régulation pour assurer les 4 mn.

M. Jacques GAUTHIER, Association Petite ceinture, Grand Paris :

Je vous invite à vous reporter à la page 63 du dossier où l'on voit une voie de délestage, dont on ne connaît absolument rien, qui est un peu fantomatique, sans laquelle le Tramway ne peut pas avancer. On ne sait même pas si cette voie de délestage a un quai, la place qu'elle occupe sur le terrain. Idem pour les pôles d'échanges.

Je voudrais poser une question, car cela m'intéresse. Page 67, on trouve entre la Porte d'Ivry et la Porte Dorée 11 petits traits noirs. Ils sont définis d'une façon extrêmement sibylline par « ouvrage d'art, dont la requalification doit faciliter l'accès du piéton ».

Or, j'ai ici dans mon dossier, le coût d'un de ces petits traits noirs. C'est la reconstruction nécessaire du Pont au-dessus des voies ferrées d'Austerlitz, dont la Mairie de Paris dans la DVD 2005-048 a chiffré le coût à 40 millions d'Euros.

Si vous multipliez 40 millions d'Euros par les 11 petits traits noirs, vous obtenez quand même un supplément notable, qu'il faut ajouter aux 700 millions du Tramway. J'aimerais quand même qu'il y ait un peu plus de sincérité de la part des opérateurs, merci.

M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, Directeur de l'Agence de Paris, RATP :

Je vais répondre à Monsieur PIFAUT qui est participant à toutes les réunions sur le Tramway et qui est bien informé. Je suis ravi que vous ayez dit que les éléments que l'on vous amène ici vous évitent de poser des questions, cela veut dire que l'on devance ou que l'on répond bien aux questions posées.

Pourquoi la voie n'est-elle pas abordée ? Ce n'est pas une voie de délestage, mais en cas d'interruption de la ligne, pour pourvoir aux cas, rares, où l'on doit couper en deux pour une raison de travaux ou autres, on se réserve la possibilité d'utiliser une voie qui normalement n'est jamais utilisée afin de pouvoir stocker un moment les Tramways, pour faire une sorte de terminus provisoire. C'est un équipement de sauvegarde en cas de coupure de la ligne, que l'on ne doit pas utiliser et qui n'amène pratiquement aucune contrainte à la voie dans les jours normaux, c'est-à-dire dans 99 % du temps.

On n'a rien caché, la preuve : c'est dans le dossier comme vous l'avez dit.

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements :

Le petit trait noir est l'ouvrage d'art Masséna, dont je vous ai dit qu'il était vétuste et qu'il fallait le refaire, indépendamment du Tramway, c'est pourquoi il a été budgété par la Ville de Paris, et qu'il est dans le prolongement de l'avenue de France.

De toute façon, l'avenue de France va déboucher sur cet ouvrage, et il fallait une cohérence entre les deux, puisque cet ouvrage présente d'un côté des trottoirs, et l'on voyait mal une voie circuler, déboucher sur un trottoir. Cet ouvrage était globalement à reprendre.

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements :

C'est moi qui l'ai passé et Monsieur BAUPIN l'a voté.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

On est une ville démocratique, les délibérations sont votées par le Conseil de Paris et préparées par nos services, donc il y a des chances qu'on les connaisse.

M. Jacques GAUTHIER, Association Petite ceinture, Grand Paris :

Vous masquez le dossier officiel.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Vous le connaissez.

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements, Mairie de Paris :

Je viens de vous expliquer que ce n'est pas en lien direct avec le Tramway. Vous pourriez dire que l'on a fait l'Avenue de France pour le Tramway, ce qui n'est pas vrai.

M. Jacques GAUTHIER, Association Petite ceinture, Grand Paris :

La Mairie de Paris se bat les flancs pour terminer l'Avenue de France. Depuis cinq ans, on n'a jamais vu encore un véritable projet de finition de l'Avenue de France. Ne racontez pas d'histoire. On ne sait pas où elle va déboucher. C'est n'importe quoi.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Vous avez visiblement une certaine volonté de voir des complots et des secrets partout, ce qui vous intéresse sans doute, ainsi vous donnez l'impression d'avoir trouvé de grands secrets sur des délibérations très largement connues, et qui ont été votées par le Conseil de Paris.

Vous avez raison sur une chose. J'ai été stupéfait quand je suis arrivé aux responsabilités de me rendre compte que cette ZAC Paris Rive Gauche, qui était entamée depuis plus de dix ans, personne n'avait élaboré la façon dont elle allait rejoindre les Boulevards des Maréchaux.

Pour ma part, élu d'opposition pendant la mandature précédente, jamais je n'aurais imaginé une telle impréparation. Depuis, heureusement que les services de la Ville, la SEMAPA, la Mairie du XIIIème arrondissement, ont comblé ce vide. Aujourd'hui, nous savons comment nous allons faire l'ouvrage Masséna et on en profite évidemment pour mettre en place le Tramway.

Cet ouvrage est nécessaire en tout état de cause, car comme l'a dit Monsieur LAGUET, il faut que l'Avenue de France rejoigne le boulevard Masséna.

Le Conseiller de quartier précédent :

Dans l'hypothèse où le garage serait situé sous le stade Poniatowski, pourquoi la baïonnette n'est-elle pas intégrée à cet équipement de garage pour stationner ?
Ceci est vrai quel que soit l'emplacement du garage. Cela permet d'éviter de créer en plus une voie perpendiculaire qui encombre tout le reste pour rien.

M. Lorenzo SANCHO DE COULHAC, Directeur de l'Agence de Paris, RATP :

S'il y a le garage, on ne le fait pas et il y a encore des variables. Comme le garage a peu de probabilités d'être à cet endroit-là, nous sommes prévoyants et nous envisageons en cas d'accidents d'avoir la possibilité de mettre pendant un temps très réduit un Tramway sur cette voie pour pouvoir assurer une exploitation convenable du morceau de voie. Il n'y a pas en permanence un Tramway à cet endroit-là.

Il y a une voie en permanence, sur laquelle il n'y a pas de Tramway normalement, sauf incident important d'exploitation ou coupure de la ligne pour une durée de quelques heures ou d'une journée éventuellement.

M. GUENARD :

Je n'étais pas au début de cette réunion, et je ne sais pas si le sujet a été évoqué. Je suis absolument intéressé par des précisions sur le calendrier de la mise en place du premier tronçon jusqu'à Charenton, principalement cette première mise en place.

Pouvez-vous donner des délais, le financement, le début des travaux, l'achèvement ? On est dans un flou tout à fait complet.

Je voudrais préciser aussi qu'à l'évidence il y a une très grande carence de l'information sur le projet en cours, sur le projet d'extension.

M. LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements, Mairie de Paris :

Les premiers travaux débiteront avant la mi-2008 par les déviations de réseau, comme on l'a fait sur les Maréchaux Sud. Ce sont les concessionnaires qui réalisent les premières déviations de réseau, principalement les réseaux d'eau, pour laisser une place nette à la plate-forme. Ces travaux vont durer, suivant les zones, entre 6 et 12 mois, et peut-être un peu plus si l'on a des ouvrages plus importants.

De façon concomitante, les travaux du Tramway débiteront, comme ils sont en cours aujourd'hui, sur les Maréchaux Sud avec l'implantation et la création des plates-formes, des chaussées et des trottoirs.

L'objectif que nous assigne Monsieur le Maire, c'est d'avoir achevé ce Tramway pour la fin 2012.

M. Jean-Marie BRÉTILLON, Maire de Charenton-le-Pont :

Je voudrais revenir d'un mot, et pour éclairer la salle, sur les petits problèmes de voisinage que nous avons avec la Ville de Paris. C'est évidemment la Foire du Trône, mais beaucoup ici le savent. C'est aussi les cirques, et c'est quelque chose de nouveau, cela ne fait que deux ans que nous les avons, et cela dure à peu près six mois par an sur la Pelouse de Reuilly.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Ce n'est pas à Charenton.

M. Jean-Marie BRÉTILLON, Maire de Charenton-le-Pont :

Ce n'est pas à Charenton, mais à Paris, vous avez tout à fait raison. Par contre, vous ne prenez aucune mesure pour la circulation et le stationnement des gens qui viennent justement chez nous. Le problème est qu'ils viennent se garer chez nous.

Un autre problème aussi que nous avons : entre le boulevard de Poniatowski et la Ville de Charenton, la ville de Paris va construire un centre de tri sélectif et une déchetterie : 65 000 tonnes

par an. Il faut dire que celle d'Issy les Moulineaux fait 25 000 tonnes, c'est pour montrer l'importance de cette nouvelle entreprise qui va se trouver aux frontières de la Ville, et l'installation d'une gare autocars.

Comprenez que nous trouvons que nous sommes déjà assez pollués, le fait d'être sous les vents de Paris Sud-Est, et d'avoir tous ces ennuis qui se cumulent.

Je voulais simplement revenir aux effets collatéraux de ce fameux Tramway au niveau de la suppression du souterrain. Je trouve la suppression de ce souterrain complètement incompréhensible. Cela consiste à remettre à niveau deux flux de circulation : Nord/Sud, la pénétrante dans Paris Est/Ouest. C'est là où passe le souterrain. Si on le supprime, on augmentera les difficultés pour aller de Banlieue à Banlieue, évidemment en voitures.

Certes, vous êtes hostiles, mais c'est parfois hélas extrêmement nécessaire de l'utiliser. Donc, ce sont les Banlieues qui sont pénalisées en premier.

Ce souterrain était quelque chose qui avait un effet d'évitement. Si le souterrain avait été dans l'autre sens, on aurait compris que vous cherchiez à diminuer la volonté des gens de venir en voiture à Paris. Mais, là, c'est au contraire dans le sens de Banlieue à Banlieue.

Cela va évidemment générer des embouteillages. Vous nous avez dit tout à l'heure que la circulation Boulevard Masséna et Boulevard Poniatowski était comprise entre 1 800 et 2 200 véhicules jour. Vous imaginez les embouteillages considérables que cela va entraîner. Embouteillage signifie évidemment pollution. De plus, le Tramway va constituer une nouvelle barrière, car je répète qu'il s'agit d'un train qui fait 45 m de long et qui va passer toutes les 4 minutes. Il sera prioritaire aux feux et va accentuer cet effet de barrière.

Donc, on aura des embouteillages considérables, une pollution monstre, et c'était vraiment l'une des raisons pour lesquelles nous sommes tout à fait hostiles à la fermeture de ce souterrain.

De plus, je le disais tout à l'heure dans le plan historique, le Tramway avait été quelque chose de très bien, et en 1937, on a décidé de le supprimer.

Si un jour, on décide de supprimer le Tramway, ce sera absolument catastrophique à partir du moment où l'on s'attaque à de véritables ouvrages d'art.

Si l'on supprime un jour le Tramway, on supprimera le site propre et cela va encore coûter beaucoup d'argent. Si l'on supprime un ouvrage d'art, ce sera quelque chose de totalement rédhibitoire, et nous sommes tout à fait hostiles à ce que l'on prenne des décisions irréversibles. Et cela, ce serait totalement irréversible.

On n'a pas le droit de sacrifier le patrimoine que l'on a reçu. C'est de l'obscurantisme que de revenir en arrière, de supprimer des liaisons.

Qu'est-ce que le projet ? C'est au contraire de mettre les gens en contact, de leur faciliter les déplacements. Alors là, vous êtes en train de supprimer et d'ajouter au contraire des inconvénients et des barrières.

Autant sur le Tramway en lui-même, puisqu'il est décidé, faisons en sorte qu'il soit le mieux utilisé possible, et qu'il ait les meilleures correspondances possibles.

Par contre, quant aux ateliers d'une part, et surtout la suppression de ce souterrain, nous sommes absolument et totalement contre cette idée.

Je ne sais pas ce qu'en pense la population, mais je la consulterai. Si elle est d'accord avec moi, nous nous mobiliserons, et je vous assure que nous sommes totalement hostiles à la suppression de cet ouvrage d'art.

(Applaudissements).

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements, Mairie de Paris :

Je voudrais vous donner quelques éléments d'appréciation sur l'intérêt ou pas de cet ouvrage d'art, et de ce passage en souterrain.

Aujourd'hui, le passage en souterrain permet à des véhicules automobiles de passer et d'éviter effectivement le carrefour. Au cas où l'on implante un Tramway, cela veut bien dire que l'on va occuper l'espace avec les deux voies de Tramway. Ces voies, vous les aurez en moins.

Avant de prendre cette décision, qui n'a pas été prise par principe, quand on regarde les flux qui circulent, on a fait plusieurs schémas d'implantation. On a gardé deux hypothèses où l'on conservait le souterrain, en faisant passer le Tramway sur la bretelle latérale nord par rapport à cela.

On constate de ce fait que les flux de circulation qui passent à cet emplacement doivent être reportés sur l'autre bretelle. On a des croisements au niveau de la bretelle et des flux de circulation, et la circulation ne se fait pas bien non plus.

Le fait que le Tramway vienne sur le site fait que le souterrain perd énormément de son intérêt en termes de circulation.

Après, on a fait une deuxième simulation : le Tramway passe dans le souterrain. Là aussi, les véhicules passent sur les bretelles de chaque côté. Il est vrai que les véhicules ne passant plus dans le souterrain, on les retrouve sur les bretelles, et en termes de flux de circulation, on n'a pas de meilleurs flux de circulation, bien au contraire, par rapport au Tramway à niveau avec deux files de chaque côté.

On a regardé les implantations avec le souterrain conservé, le Tramway sur les bretelles nord et également le Tramway dans le passage souterrain. En termes de circulation, cela n'apporte pas de réponse satisfaisante. Par contre, en termes d'aménagement urbain, on a estimé que l'on avait un gain très important en supprimant cette trémie.

Je voudrais vous signaler, habitant la banlieue, que dans nombreuses routes importantes de banlieue qui comportaient des passages souterrains routiers, ceux-ci ont été supprimés par les communes pour des questions d'accidentologie, et pour des questions d'insertion urbaine, sans même y faire passer le Tramway ou d'autres usages.

Ce sont des projets qui existent aujourd'hui.

M. Jean-Marie BRÉTILLON, Maire de Charenton-le-Pont :

C'est de l'obscurantisme !

M. Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements, Mairie de Paris :

Je peux vous en citer.

M. Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports et de la Circulation :

Vous avez une définition de l'obscurantisme qui me paraît extrêmement particulière, Monsieur BRÉTILLON, mais chacun a le droit de défendre ses convictions. Je trouve que par rapport aux études effectuées par les services de la RATP, du STIF et de la Ville de Paris, qui ont étudié et qui sont prêts à y travailler avec les services de la Ville de Charenton de façon précise, dire que ces études pour mettre en place un Tramway moderne, qui sera le Tramway le plus important d'Europe (T3) en nombre de passagers, c'est de l'obscurantisme. C'est votre conviction et vous avez le droit de la défendre. Heureusement que la grande majorité des Parisiens mais aussi des Franciliens, puisqu'ils ont été interrogés par le STIF, et à 75 % sont favorables au Tramway, ne partagent pas votre conviction que la voiture ce serait la modernité et le Tramway serait l'obscurantisme.

Au contraire, nous souhaitons faire en sorte que l'on puisse proposer aux habitants de Paris, de l'Île-de-France et à nos enfants un autre avenir que simplement considérer que la voiture serait le seul mode de déplacement.

C'est un débat qui fait clivage entre les uns et les autres, et c'est normal en démocratie. Je ne qualifierai pas d'obscurantistes ceux qui défendent l'automobile. Je pense que l'automobile a apporté un progrès en matière de déplacement à une époque. Elle a été un élément du progrès et de la mobilité. Mais trop de voitures dans un cœur peut avoir des conséquences extrêmement néfastes ; d'où la nécessité de rééquilibrer.

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

Mesdames et Messieurs, je me garderai bien de choisir ce qui est très obscur ou ce qui est très clair. J'espère simplement que ce débat aura permis un peu d'éclairer vos lanternes et de vous permettre de vous forger une opinion le mieux possible. C'est en tout cas le rôle du Débat Public, et je suis heureux de vous l'avoir animé devant vous.

Je remercie encore Monsieur le Maire de Charenton, de son accueil dans sa salle.

(Applaudissements).

La séance est levée à 21 H 25.