

# EXTENSION DU TRAMWAY T3 A PARIS

## REUNION DE CLOTURE DU 4 MAI 2006 A L'ESPACE REUILLY (PARIS XII)

Ont participé au débat public :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. HUBERT BLANC, Président,  
Mme ELISABETH LEPOUTRE, M. PIERRE-LOUIS DOUCET,  
M. DANIEL GRAS, M. PIERRE BEYLAC-MARTRES.

MAITRES D'OUVRAGE :

**Mairie de Paris :**

⇒ M. DENIS BAUPIN,

**STIF :**

⇒ M. LAURENT FOURTUNE, DIRECTEUR DES PROJETS INVESTISSEMENTS

**RATP :**

⇒ M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS

**EXPERTS :**

⇒ M. Jean-Paul BALENSI

⇒ M. François LAISNEY

Interventions du public :

M. STANISLAS MOREAU ASSOCIATION RESIDENTS DE LA PORTE D'ASNIERES ; M. LIONEL FAVIER, MEMBRE DES ASSOCIATIONS : AUT (ASSOCIATION DES USAGERS DE TRANSPORTS) ET MDB (MIEUX SE DEPLACER A BICYCLETTE) ; M. BONNIN ; M. PERRAULT, DGST (Pantin) ; M. FRANÇOIS TEINTURIER, RFF ; M. PHILIPPE GARNIER, COMITE D'ETUDE POUR LA REOUVERTURE DE LA PETITE CEINTURE FERROVIAIRE DE PARIS ; M. THIERRY BOURGOGNE, ASSOCIATION ORBITAL ; M. MICHEL COULON ; M. JEAN-FRANÇOIS LACRÈCHE ; M. ABEL GUGGENHEIM, PRESIDENT DE VELO 15 ET 7 ; M. HUBERT KLEWOWSKI, HABITANT DU XX<sup>EME</sup> ARRONDISSEMENT ; M. JEAN MACHERAS, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS ; MME SAHRI, HABITANTE DE LA PORTE D'AUBERVILLIERS ; M. FONTAINE ; M. FRANCIS COMBROUZE, CONSEILLER DE PARIS XIII<sup>EME</sup> ARRONDISSEMENT ; M. JEAN BERNARDIN ; M. BRÉTILLON, MAIRE DE CHARENTON ; M. MICHEL HERBILLON, MAIRE DE MAISONS-ALFORT, DEPUTE DE CHARENTON ; M. PROVELENGHIOS ; M. GAILLAC ; M. DARIUSZ PODLESNY CONSEILLER DE QUARTIER DU XIXEME ARRONDISSEMENT ; MME FRANCINE GUILLAUME, CONSEILLERE REGIONALE D'ILE DE FRANCE :



*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 PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Nous ouvrons, si vous le voulez bien, cette dernière réunion de notre Débat Public qui, lui, n'est pas terminé. Il ne se terminera qu'au 15 mai, et un peu plus tard avec le rendu du compte-rendu que la CPDP doit faire sur ce débat. Il s'agit donc aujourd'hui de la dernière des 14 réunions publiques que nous avons tenues.

Cette réunion aura une forme un peu particulière, pour tenir compte justement de tout ce que nous avons dit pendant un peu plus de trois mois. Pendant le mois qui vient, la CPDP s'attachera, après vous avoir lus et entendus, à tirer les éléments saillants du débat dans le cadre du compte-rendu qui sera adressé à la CNDP.

Aujourd'hui, nous voudrions voir si nous avons bien reçu l'ensemble des informations que vous avez voulu nous donner. Nous avons essayé de dégager un certain nombre de chapitres, que vous retrouvez en partie dans le document de synthèse qui vous a été distribué, qui s'appelle « Cahier de Synthèse du Débat ». Ce document indique les têtes de chapitre et les principaux éléments que nous avons entendus sur chacun de ces chapitres.

Nous allons revenir, ce soir, sur chacun de ces chapitres. Nous vous dirons les points essentiels que nous avons retenus, et il vous reviendra bien sûr d'illustrer éventuellement, de contredire ou de préciser tel ou tel élément. Si vous estimez que nous n'avons pas vu ou traité une question, à la fin de la réunion, nous en parlerons.

Nous allons voir successivement les 8 points suivants :

**1) LES CONDITIONS DU DEBAT :**

Le Débat Public a-t-il bien rempli son objet ? A-t-il bien informé les citoyens ? Aura-t-il permis d'échanger dans des conditions relativement efficaces ?

**2) L'ENJEU REGIONAL DU DEBAT :**

Les extensions, les correspondances, les variantes de tracés. Nous avons eu une attention particulière, dans les communes périphériques de Paris où nous sommes allés, notamment : Charenton, Montreuil, Pantin.

**3) LES SOLUTIONS ALTERNATIVES :**

Nous reviendrons sur le problème de la Petite Ceinture, largement évoqué au cours de notre dernière réunion du 26 avril.

**4) LES PROBLEMES LIÉS AU FONCTIONNEMENT DU TRAMWAY :**

Les stations, la vitesse, le rapport entre les stations et la vitesse, les tarifs, la capacité, l'accessibilité.

**5) LES POINTS FORTS QUI RESSORTENT EN MATIERE DE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC :**

La place relative du tramway d'une part, mais également des voitures, des piétons, des vélos, des taxis.

**6) LE FINANCEMENT ET LE CALENDRIER.**

**7) LES POINTS PARTICULIERS :**

Un certain nombre de difficultés particulières que nous avons relevées et sur lesquelles le compte-rendu devra revenir :

Par exemple, le problème des parkings relais, le souterrain de la Porte de Charenton.

Et si je puis dire en point 8, les questions non traitées : nous vous demanderons si dans le tour d'horizon que nous avons fait, et que nous vous demandons d'illustrer, nous vous avons bien écoutés et avons bien rempli notre tâche.

A la Tribune, je suis bien sûr entouré des membres de la CPDP. A ma gauche, deux experts dont la Commission a tenu à se renforcer, depuis quelques jours et pour ces dernières réunions. Ils ne sont pas membres de la Commission et expriment leurs points de vue personnels, en toute indépendance. Il nous a paru bon, avant de rédiger le rapport, d'avoir auprès de nous (agissant en tant que représentants du citoyen) des personnes qui savent de quoi est faite la technicité du débat.

M. BALENSI, à ma gauche immédiatement, est un expert ferroviaire ; et M. LAISNEY un architecte et universitaire, notamment spécialiste de l'insertion urbaine des tramways.

Bien sûr, le Maître d'Ouvrage est représenté, comme il se doit chaque fois qu'il y a un Débat Public, et selon les règles mêmes du Débat Public. Nous leur avons demandé, ce soir, de ne pas présenter le projet, parce qu'au bout de 3 mois et demi de débat, tout le monde doit connaître le projet. Nous préférons évoquer les questions émanant du débat, vous permettre de les ratifier ou de les contredire ; et ensuite donner la parole à la fin de chaque chapitre, au Maître d'Ouvrage, représenté ce soir par :

**MAIRIE DE PARIS :**

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

**RATP :**

⇒ M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS

**STIF :**

⇒ M. LAURENT FOURTUNE, DIRECTEUR DES PROJETS INVESTISSEMENTS

Je commence tout de suite par le point 1 qui concerne très directement la CPDP. Nous avons en effet à nous poser la question : le Débat Public a-t-il joué le rôle qu'il devait jouer ? A-t-il mis à la disposition du public les outils d'information et de débat nécessaires ?

Vous connaissez les outils d'information et de débat. Ce sont un certain nombre de documents pour indiquer au départ ce qu'est le Débat Public et quelles sont ses règles.

Nous avons eu environ 10 000 documents préalables, que nous avons essayé de distribuer le mieux possible.

Nous avons envoyé 6 000 lettres personnalisées aux personnes responsables d'associations, aux élus, à tous ceux qui nous paraissaient pouvoir être des relais d'opinion et faire connaître autour d'eux l'existence du débat.

Ensuite, bien sûr, nous avons assuré la plus large distribution, à 65 000 exemplaires, de l'ensemble des documents au fur et à mesure qu'ils paraissaient.

Bien sûr, le dossier du Débat Public lui-même, fait par le Maître d'Ouvrage, sous notre contrôle (non pas quant au fond, mais quant à la forme). Et l'ensemble des lettres publiées par la Commission.

Le débat a été surtout un très grand succès Internet : nous avons eu 20 000 connexions à ce site de la CPDP. Nous savons que cela ne signifie pas que 20 000 personnes se sont connectées, parce que certaines ont pu le faire plusieurs fois. En tout cas, c'est l'assurance que plusieurs milliers de Parisiens et de Franciliens se sont branchés sur le site Internet ; nous le voyons bien à travers les noms d'origine des mails.

Sur le site Internet, on a répondu à 367 questions par écrit. Au cours des 14 réunions publiques, 300 personnes ont pu poser des questions et s'exprimer.

Concernant les 14 réunions publiques, je dirai également, au nom de la Commission, que nous avons eu le sentiment que le démarrage était parfois un petit peu difficile. Mais depuis la mi-mars environ, les dernières réunions publiques ont eu une participation importante et ont été animées. Je dois dire que l'on n'a jamais empêché la lisibilité, l'écoute.

Je voudrais vraiment rendre hommage à ce sujet, au nom de la Commission, à tous ceux qui ont bien voulu participer à ce débat, quelles que soient les positions extrêmement opposées les unes aux autres. Grâce à cela, nous avons eu un débat lisible.

Le débat, c'est aussi les cahiers d'acteurs. Nous avons eu 13 cahiers d'acteurs imprimés. Un quatorzième nous a paru suffisamment intéressant pour que nous lui donnions la qualification de « cahier d'acteur ». Malheureusement, nous n'avons pas pu l'imprimer. Aujourd'hui, vous avez trouvé sur les tables les 4 derniers cahiers d'acteurs imprimés, de 9 à 13. Vous avez trouvé le Journal n° 3 du Débat (qui sera le dernier) ainsi que ce petit cahier de synthèse du débat auquel je faisais allusion tout à l'heure.

## **1. LES FORMES ET LES CONDITIONS DU DEBAT**

Que peut-on retenir des conditions et formes du débat ? C'est à vous de le dire, bien entendu. Nous ne pouvons pas dire que ce débat est satisfaisant ou ne l'est pas. C'est le public qui le dira.

Nous ont été posées, à la fin du débat, trois questions :

- La connaissance de l'existence du Débat Public a-t-elle été suffisante, à Paris et dans la région parisienne ?

Nous avons pris le parti d'un débat qui soit très largement un débat de proximité. Nous avons renoncé à envoyer dans tous les foyers franciliens une documentation. Cela aurait d'ailleurs triplé ou quadruplé le coût du débat. Nous avons essayé de trouver un bon équilibre entre l'économie et la démocratie, en partant du principe qu'il n'y a pas de démocratie sans économie. Une démocratie qui commence par la gabegie n'est pas une démocratie. Nous avons pensé qu'il fallait faire un débat relativement sobre. Ceci dit, nous avons essayé de tout faire, en regrettant quelquefois que la presse ne relaye pas autant

qu'on aurait pu le souhaiter ; on doit excepter « Le Parisien » de ce regret puisqu'il a sérieusement suivi nos réunions. Je lui rends hommage sur ce point.

L'information a-t-elle été suffisante ? Nous avons relancé il y a un mois à peu près, par des boîtages et des tractages, l'existence de notre débat, de la possibilité de s'y informer et de s'y exprimer. Je pense que dans l'ensemble, à travers les questions qui ont été posées, le débat a pu avoir une bonne tenue et une bonne utilité, de manière générale.

- Quelle est la place des élus dans le débat ?

Cette question nous a été posée parfois. Nous avons tenu plusieurs des réunions dans les Mairies. C'est un parti que la Commission avait accepté de « plein pied » si je puis dire, alors que ce parti est rarement pris dans les Débats Publics. On fait en sorte que les débats aient lieu dans des salles non municipales, ou n'appartenant pas à des collectivités. Il nous a paru que la Mairie était la maison commune ; qu'il était normal donc d'y aller ; que les citoyens avaient l'habitude, dans toute leur pluralité, de s'y rendre. En plus, cela nous paraissait aussi une formule économique. Je ne m'excuserai jamais d'avoir choisi des formules relativement économiques.

On nous a dit : votre débat n'a-t-il pas fait la part trop belle aux élus ? Nous avons eu plusieurs critiques à cet égard, sur le site, voire en séances de réunions. Je pense qu'il aurait été au contraire extrêmement désastreux que ce débat ait lieu et que les élus qui prennent ensuite les décisions, qui sont les représentants de la démocratie représentative, puissent laisser faire un débat et ne pas donner l'impression qu'ils l'écoutent, et éventuellement qu'ils puissent y prendre part. Il y a un bon équilibre à respecter. Nous avons, je crois, essayé de le respecter. Je crois que les populations ont pu s'exprimer. Il est normal, également, que les élus puissent être présents aux réunions. Et je les en remercie, parce que les personnes qui parlaient savaient que ceux qui prennent les décisions, indépendamment bien sûr du Maître d'Ouvrage, et qui étaient présents, pouvaient les entendre.

- Les acteurs ont-ils pu finalement suffisamment s'exprimer ?

A cet égard, je dois dire qu'il y a eu une évolution de la pensée de la CPDP. Nous avons, bien sûr, joué le jeu de la réunion publique classique, c'est-à-dire : questions-réponses. Mais nous avons été bien conscients (nous le sommes de plus en plus) que cette formule ne permet pas toujours aux acteurs, et en particulier à ceux qui ont vraiment réfléchi au problème, de s'exprimer dans des conditions suffisantes.

C'est pourquoi nous avons changé la forme de notre dernière réunion du 26 avril. Nous avons pensé faire une table ronde sur les différentes solutions de tramways en France. Nous l'avons remplacée par une réunion atelier. Nous avons permis à ceux qui avaient fait les cahiers d'acteurs, donc ceux qui ont le plus réfléchi au problème, de venir non pas seulement poser des questions depuis la salle, mais de venir depuis la Tribune exposer leurs analyses. Nous estimons tous que cette formule était bonne. Nous pouvons peut-être regretter de ne pas l'avoir plus utilisée.

Dans le compte-rendu, nous serons certainement appelés à dire à la CNDP qu'à l'avenir ce serait bien, chaque fois qu'il y a eu une expression vraiment pensée d'une position, qu'il puisse y avoir la possibilité de l'exprimer, devant la salle, de manière plus complète et plus agréable qu'en posant une question depuis la salle. D'autant que, vous le savez bien, le jeu des questions et réponses tient beaucoup aux aléas. Quel que soit le Président de séance, il est amené à donner la parole à ceux qu'il discerne, en essayant de répartir un peu dans la

salle. Mais il est vrai que cette formule n'est pas entièrement satisfaisante, même si elle n'est pas injuste.

Voilà ce que je pouvais dire sur ce premier point, pour lequel je n'ai pas de personne inscrite au débat. Si des personnes veulent s'exprimer sur le débat, faire des critiques, des observations, c'est le moment de le faire, pendant 3 ou 4 minutes...

Une question, qui a bien trait au débat lui-même, de M. PIFAUT qui demande combien de temps le site Internet va rester ouvert.

Il va rester ouvert, en tant que site interactif, où l'on répond à vos questions, jusqu'au 15 mai. Mais il restera ouvert au moins jusqu'au 30 mai pour tout dépôt que vous voudriez y faire de votre avis ou opinion. En effet, nous ne rendrons pas notre copie (si je puis dire) avant le début de juin. Donc tout ce qui alimentera le débat d'ici fin mai sera pris en compte. Donc le site, interactif jusqu'au 15 mai, sera encore ouvert après, mais évidemment de moins en moins utile. Mais il représente une masse d'informations qui resteront un bon bout de temps sur la toile.

Y a-t-il une autre question ? Je serai très heureux que nous passions aux questions de fond, car nous nous devons de vous parler du débat, mais ce n'est tout de même pas le point essentiel.

## **2. LE TRAMWAY, ENJEU REGIONAL**

Cela correspond tout à fait à une volonté de la CPDP, dès le départ, que des intérêts autres que parisiens puissent être pris en considération dans le débat.

Nous avons beaucoup insisté, au moment où le dossier du débat a été préparé, pour qu'y figurent des éléments sur la Région. N'oublions pas que le tramway ne peut être que la décision d'une instance régionale, qui est le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, qui a délégué la Ville de Paris pour le représenter dans le cadre du débat. C'est le STIF qui, dans les 3 mois qui suivront le compte-rendu et le bilan du débat, devra dire quelle suite il donne au débat et quelle suite il entend donner au projet ; quelles modifications il y apporte (ou n'y apporte pas).

Donc, c'est une opération qui est régionale dans son principe même, et il nous paraissait important que soit bien située la place de l'équipement proposé dans les différents intérêts régionaux à prendre en compte.

Nous avons eu beaucoup de questions à cet égard, sur les extensions, qui intéressent souvent particulièrement les Franciliens ; sur les connexions, beaucoup de questions sur l'intermodalité ; beaucoup de questions et d'observations également sur les variantes de tracés, notamment dans la mesure où une variante de tracé permettait de pénétrer dans la commune de Pantin, au-delà du territoire parisien.

Le problème des extensions possibles nous a bien sûr beaucoup retenus. Vous savez que pour l'extension à l'Ouest, il y avait un problème particulier qui venait de ce que le Maître d'Ouvrage, avant même l'ouverture du débat et compte tenu de la décision négative prise sur les Jeux Olympiques, avait décidé de ne pas inclure l'extension Ouest dans sa programmation. Ceci dit, l'extension Ouest avait fait l'objet de l'étude préalable, et dans ces

conditions, la CNDP avait estimé que l'ensemble du dossier soit mis au débat (ce que le Maître d'Ouvrage a parfaitement accepté).

Donc nous avons eu, notamment dans le cadre d'une réunion très intéressante et animée à la Mairie du 16<sup>ème</sup>, un débat approfondi sur la variante Ouest avec, bien sûr, ceux qui sont pour et ceux qui sont contre.

Et nous avons eu également (c'est peut-être un peu moins attendu) une forte demande que soit prise en considération une éventuelle extension portant au-delà de la Porte de la Chapelle, ce qui n'est pas dans le projet. Le site a été très animé de questions, comme la réunion que nous avons tenue dans le 19<sup>ème</sup> et celles que nous avons tenues en Seine-Saint-Denis, de demandes disant que si l'on voulait que ce tramway ait un intérêt régional, il fallait qu'il continue au-delà de la Porte de la Chapelle et puisse en particulier circuler et servir au sortir de la Plaine de France où il y a une activité économique importante.

Nous serons amenés, bien sûr, à traiter ces différents aspects : extensions, interconnexions, variantes de tracés.

Sur ces différents points, je laisse maintenant la parole aux questions. Des intervenants sont inscrits, je vais leur donner la parole ; ainsi qu'à ceux qui ne le sont pas, dans la mesure où ils lèveront la main.

M. MOREAU veut parler, je crois, de l'extension ; je ne sais pas laquelle.

**M. STANISLAS MOREAU, ASSOCIATION RESIDENTS DE LA PORTE D'ASNIERES :**

On a rédigé un cahier d'acteur qui montre que cette zone du Nord-ouest de Paris est très mal desservie. Des cartes, établies par la Mairie de Paris, montrent qu'il y a beaucoup de trous de desserte par voie ferrée, en radial par bus ; et pas assez de bus le week-end et en nocturne.

Cinq zones autour des Portes : des Poissonniers, de Montmartre, Pouchet, d'Asnières et de Courcelles, sont très mal desservies par les transports en commun. La ZAC de la Porte d'Asnières, qui a amené la construction de 600 logements, a été faite sans amélioration de cette desserte ; et de nouveaux chantiers sont en perspective. Il y a eu aussi 100 logements, rue de Saussure. Il n'y a pas de places de parking. Il y a beaucoup de logements sociaux, mais aucune desserte supplémentaire n'a été prévue. Pour la RATP, le PC3 transporte plus de personnes que le PC2 ; et rien n'est prévu.

Cette ligne de tramway permettrait de desservir également les 100 000 personnes qui vivent dans la bande des 400 mètres autour de la ligne que nous souhaitons.

Un grand nombre d'équipements collectifs sont mal desservis : Le lycée Rabelais, le lycée Honoré de Balzac (je ne citerai pas tous les lycées), l'Ecole Nationale de Commerce, le cimetière des Batignolles, l'Institut Supérieur de Commerce.

Il faudrait mieux desservir les Puces, le Théâtre de l'Odéon, l'Espace Champerret, le Palais des Congrès qui va avoir des extensions, le Centre Commercial de la Porte Maillot... Donc une étude approfondie des besoins qui sont à venir montre que la desserte, déjà déficiente, le sera encore plus demain, si l'on ne fait rien.

Cette demande va aussi s'accroître parce que la zone Clichy/Batignolles apportera 3 500 logements. Des réhabilitations sont prévues dans le quartier de l'entrée de ville, à



Clichy ; le Centre Eiffel de Levallois : 40 000 m<sup>2</sup>, etc. Il y a beaucoup de besoins à venir, et rien n'est prévu aujourd'hui.

L' Association Résidents de la Porte d'Asnières souhaiterait que l'extension de la Porte de la Chapelle à la Porte Maillot soit étudiée dès maintenant.

**M. HUBERT BLANC**, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Monsieur FAVIER...

**M. LIONEL FAVIER**, MEMBRE DES ASSOCIATIONS : AUT (ASSOCIATION DES USAGERS DE TRANSPORTS) ET MDB (MIEUX SE DEPLACER A BICYCLETTE) :

J'avais rédigé une question à la suite de la réunion à la Mairie du 16<sup>ème</sup> le 13 avril, concernant la variante passant par le boulevard Exelmans. Je pense que cette variante est très intéressante, parce que le boulevard Exelmans a véritablement un tracé qui est d'origine ferroviaire. Deux possibilités étaient montrées : une avec une station Molitor, et une sans la station Molitor, au croisement Exelmans/Molitor.

Ma question est : n'est-il pas opportun d'étudier un petit crochet au niveau de la rue Molitor, en passant devant le Lycée Jean de La Fontaine et en obliquant vers la rue du Général Sarrail, en ayant la station devant ce qui est l'hypermarché Carrefour. Pourquoi à cet endroit ?

Premièrement, il y a là l'un des 4 hypermarchés parisiens qui existent (ils ne sont plus autorisés aujourd'hui). Les hypermarchés sont un enjeu considérable en matière de circulation, étant donné qu'ils cherchent à promouvoir au maximum le client motorisé. Donc, pouvoir leur offrir un mode de transport alternatif est très important. Cela a été prévu devant l'Aquaboulevard, pour le prolongement du T2 d'Issy-Val de Seine à la Porte de Versailles. Si l'on pouvait faire la même chose devant cet hypermarché...

Il y a à côté la Piscine Molitor. On peut espérer que ce superbe bâtiment art déco sortira un jour de son purgatoire, qu'il sera restauré et bien entretenu, pour la desserte de ce nouveau Centre Aquatique, le tramway sera un plus.

Il y a surtout le fait que le trajet pédestre pour aller au Parc des Princes est direct, visible et lisible. C'est très important. Entre le boulevard Exelmans et le Parc des Princes, à cause des rues d'Auteuil et du tissu viaire de ce quartier, il n'y a pas de liaison directe. Or là, on aurait une liaison directe et visible, et relativement courte (300 ou 400 mètres tout au plus). Donc ce serait intéressant pour desservir le Parc des Princes.

Concernant l'aspect régional de l'intermodalité, j'avais pris deux fois la parole à ce sujet. Par exemple, au niveau de la Porte de Bagnolet, il est très important que les bus de banlieue soient mis en correspondance avec le tramway. Mettre le tramway boulevard Exelmans n'a pas d'importance concernant le métro (il passe boulevard Exelmans), ni concernant les bus urbains (ils traversent le boulevard Exelmans) ; cela a de l'importance concernant les 3 bus de banlieue : 189, 289 et 175, qui arrivent à la Porte de Saint Cloud. Il serait très important de les prolonger jusqu'à la Porte d'Auteuil. A la Porte de Bagnolet, il faudrait prolonger les bus qui arrivent à Gallieni, jusqu'aux boulevards des Maréchaux, parce que l'aspect régional est important.

Je voudrais souligner l'importance de cet aspect régional. Je ne sais pas si l'AUT l'a souligné pendant ce débat, mais elle avait eu l'occasion de le souligner auparavant. Il est très important que les modes lourds de transport, les modes qui ont une importance régionale (le RER, la SNCF) soient en correspondance avec le tramway.

Envisagez la réouverture de Ouest Ceinture, sur la banlieue Montparnasse, à côté de la Porte de Vanves ; envisagez la réouverture de Bercy Ceinture, sur la ligne B du RER, à côté de la Porte de Charenton. C'est important pour que le tramway puisse jouer pleinement son rôle régional.

Je voudrais insister sur une dernière chose, comme Monsieur MACHERAS de l'AUT l'a fait : il n'y a aucun antagonisme entre la Petite Ceinture Maréchaux et la Petite Ceinture ferroviaire. On peut espérer, par exemple, que le tramway SDEV (c'est-à-dire le tramway et le trami) devant venir de Villetaneuse et d'Epinay, puisse descendre par exemple par la Petite Ceinture Est, jusqu'à Bercy ou Tolbiac. Donc il n'y a pas d'antinomie, de guerre à faire entre les deux projets.

**M. HUBERT BLANC**, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Monsieur BONNIN a demandé la parole. Soyez un peu bref, si possible

**M. BONNIN :**

J'ai participé au débat qui a eu lieu à la Mairie de Pantin, au sujet des différentes variantes possibles du tracé aux portes de Pantin. J'avais souligné que je restais, pour ma part, fidèle au tracé sur les boulevards des Maréchaux, comme prévu dans le projet n°1. Pourquoi un détour ici, à la Porte de Pantin, par rapport à un parcours homogène, qui a un grand caractère d'évidence ? S'il s'agit d'un symbole, de finalement pénétrer dans une des communes proches de Paris, je ne crois pas que ce symbole soit traité par un décrochement. Il devrait l'être, à ce moment-là, par beaucoup de décrochements. Je suis donc beaucoup plus favorable à étudier toutes les interconnexions possibles, de telle sorte qu'elles rejoignent les boulevards des Maréchaux, et non pas les liaisons prévues par Pantin.

Entre autres, la liaison avec le RER D, qui avait été soulignée comme plus facile par le passage à Pantin, me paraît possible à la station Evangile, au lieu de faire un détour, puisque la station Evangile, sur le RER D, est prévue.

Enfin, je voudrais souligner qu'un détour par Pantin me paraît extrêmement cher, par rapport à la solution normale par les boulevards des Maréchaux si, par la suite, on prévoit toutes les interconnexions.

**M. HUBERT BLANC**, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Monsieur PERRAULT.

**M. PERRAULT, DGST (Pantin) :**

Je représente la Ville de Pantin. Il est évident que j'aurai un discours un peu différent de la personne qui vient de prendre la parole. Ce n'est pas qu'un symbole de passer par Pantin. Nous vous l'avons montré dans les différentes réunions, et dans les documents que nous vous avons remis. C'est une interconnexion idéale, à Pantin, qui irrigue tout l'Est parisien ; et ne remet pas en cause la station Evangile. C'est aussi une possibilité de développer sur des

zones importantes de Pantin, notamment la zone Pantin Local, qui représente plusieurs hectares et devrait être aménagée, tant pour du logement que pour de l'activité. C'est une opportunité, par rapport au RER E, d'une interconnexion extrêmement fine, qui est la seule possible sur le tracé du RER E et qui permettra de développer au plan économique et social l'ensemble des démarches pantinoises, mais également à l'échelle régionale. Cela donne au territoire de l'Est parisien une dimension totalement différente.

C'est effectivement un tracé contraint. La Ville de Pantin en est tout à fait consciente. Ceci dit, elle est prête, comme d'autres partenaires, à assumer parfaitement ces contraintes, que ce soit au plan financier, en accompagnement administratif, technique ; de façon à travailler sur ce tracé qui nous paraît être autre chose qu'un symbole : un enjeu régional très fort, comme d'autres, notamment Serge MÉRY, ont pu le souligner (évidemment le Maire de Pantin).

**M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Sur les extensions, interconnexions, variantes de tracés, d'autres personnes souhaitent-elles s'exprimer ? Sinon, je donne la parole au Maître d'Ouvrage, s'il souhaite répondre sur ces points.

Je tiens à dire que puisque nous allons broser très largement l'ensemble de l'horizon du dossier tramway, il va de soi qu'il y aura un hasard dans les expressions, qui vont souvent donner l'impression d'un déséquilibre. Quand la CPDP fera le compte-rendu, elle tiendra compte de l'ensemble du débat qui s'est déroulé sur 3 mois et demi, et non pas, bien sûr, seulement sur l'impression qui peut ressortir ce soir que beaucoup sont pour telle chose, ou d'autres contre.

Nous permettons ce soir une expression permettant d'illustrer les thèses. Nous sommes bien conscients que cela ne permet pas de peser les arguments vraiment.

Monsieur BAUPIN, vous avez la parole.

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

Merci, Monsieur le Président.

Avant de répondre à ces questions, je voudrais vous remercier ainsi que l'ensemble de la Commission, pour la tenue de ce débat pendant les 3 mois pendant lesquels il a eu lieu. Nous aurons l'occasion de le juger lors du rapport. Mais d'ores et déjà, pour les discussions que nous avons pu avoir ensemble, ma conviction est faite que cette Commission a montré à de multiples occasions qu'elle était composée de personnes ayant de nombreuses compétences. Elle a manifesté à plusieurs reprises son indépendance, et c'est normal, par rapport à un tel débat. C'est pour nous (je peux parler aussi bien pour la Ville de Paris que pour l'ensemble des Maîtres d'Ouvrage) un certain confort, car avoir un Débat Public ainsi organisé par une Commission indépendante nous permet d'avoir un débat pouvant être jugé par tous comme étant totalement transparent. On nous a parfois accusés (à mon avis à tort) d'être juge et partie sur l'organisation des débats.

Donc je vous remercie vraiment pour toute cette organisation ; d'autant plus que ce débat est une double « première ». C'est la première fois qu'un Débat Public est organisé sur un tramway et pour la Ville de Paris, nous sommes particulièrement fiers de ce Débat Public et de sa qualité ; c'est aussi une première parce que ce débat a permis de mettre en évidence

le caractère régional du tramway, notamment par l'organisation de nombreuses réunions en dehors de Paris.

Même si le tramway des Maréchaux est situé dans Paris intra muros, on le sait, il sera utilisé par une majorité d'habitants de banlieue. Il a des impacts évidents sur un territoire qui dépasse largement la Ville de Paris. Donc c'est très important que ce débat ait pu avoir lieu à la fois dans des Mairies d'arrondissements ; dans des lieux comme ici, ce soir ; mais aussi dans des Mairies de communes limitrophes. Je remercie les élus de banlieue qui sont ici ce soir et manifestent à cette occasion le fait que nous avons une discussion qui se poursuit avec l'ensemble de ceux qui sont concernés.

Sur l'aspect régional, notamment sur l'intervention de Monsieur MOREAU qui souligne la volonté de son Association à la Porte d'Asnières... D'abord, il veut souligner qu'il y a un déficit de transports collectifs. C'est clair. J'ai eu l'occasion de le dire lors des réunions à la Mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement : il y a des renforcements à faire dans l'offre de transports collectifs sur la Porte d'Asnières. Que le tramway aille à la Porte d'Asnières ou non, de toute façon, il y a un besoin et nous y travaillons, notamment avec le STIF et la RATP.

Sur l'extension, c'est un débat qui a eu lieu à plusieurs reprises, notamment lors de la réunion en Mairie du 18<sup>ème</sup> arrondissement. Il y a d'ailleurs eu un vœu adopté par cette Mairie du 18<sup>ème</sup> arrondissement demandant l'extension du tramway au-delà de la Porte de la Chapelle. Le débat est donc posé. Il ne s'agit pas ce soir de donner une réponse définitive. On en connaît les avantages et les inconvénients. Les avantages sont assez évidents. D'ailleurs, c'est agréable pour nous, les promoteurs du tramway, de constater que l'attente est tellement forte qu'on nous demande d'aller encore plus vite que l'extension (qui est déjà beaucoup plus longue que le tramway qui sera mis en service à la fin de cette année). Au-delà de ce que nous nous proposons de faire dans les six ans qui viennent, il nous est proposé d'aller au-delà. Jusqu'où, au-delà de la Porte de la Chapelle, si cela devait être prolongé ?

Il y a évidemment des impacts financiers, que personne ne peut négliger. Les deux financeurs connus potentiellement sont la Ville de Paris et la Région Ile-de-France. Je ne sais pas si d'autres partenaires s'y adjoindront, l'Etat par exemple, au hasard ; voire des partenaires en dehors de Paris, d'autres communes et d'autres départements. L'autre question est la gestion du tramway lui-même. Au-delà d'une certaine longueur de ligne, évidemment, on peut avoir des difficultés de gestion du tramway ; peut-être Monsieur FORTUNE ou Monsieur SANCHO DE COULHAC pourront en dire un mot. Il est évident que ces questions devront être prises en compte. Cette question de l'extension est clairement posée. Elle l'a été à la Mairie du 18<sup>ème</sup>. Je pense qu'un débat en Mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement aurait été pertinent. Je l'ai proposé à Madame DE PANAFIEU. La question a été posée lors de la réunion sur le Plan de Déplacements de Paris, par des habitants. J'ai écrit à Madame DE PANAFIEU pour lui proposer qu'elle saisisse le Président de la Commission pour qu'un débat soit organisé spécifiquement. Je sais qu'il y a eu un débat en début de semaine en Mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement et qu'un vœu a été déposé, pour un débat en Mairie du 17<sup>ème</sup>, mais il n'a pas été voté. Je pense que cela aurait éclairé les habitants du 17<sup>ème</sup> arrondissement d'avoir un échange directement, et d'entendre la position de leurs propres élus d'arrondissement sur la question. Pour ce qui concerne la Mairie de Paris, nous poserons la question, clairement.

En ce qui concerne les interconnexions et les correspondances, il est évident que ce sujet est au cœur du travail à effectuer. Les lignes de bus, c'est presque le plus simple. Il est évident que, comme nous l'avons fait et le ferons encore d'ici la fin de l'année, pour le

tramway T3 sur sa partie Sud, les réseaux de bus doivent être évidemment adaptés à l'existence du tramway, qu'il s'agisse d'extensions de lignes ou de modifications de parcours.

Mais c'est aussi le cas du point de vue du développement, y compris des réseaux lourds. Le contrat de projet qui remplacera le contrat de Plan Etat-Région est en début de négociations entre la Région Ile-de-France et l'Etat. La question d'extensions de lignes de métro, par exemple la ligne 11, qui coupera le tramway à la Porte des Lilas (elle y passe déjà mais pourrait être prolongée au-delà) montre bien que dès que l'on parle de maillages entre les modes de transport ferrés, des conséquences peuvent intervenir sur le tramway ; donc c'est un point important.

Enfin, concernant les variantes de tracés sur le secteur 19<sup>ème</sup>/Pantin, les avis se sont exprimés, assez tranchés. Je me garderai bien ici ce soir de donner une position entre ces différents projets puisque, à partir du moment où nous avons ouvert un débat, nous n'avons pas de position de la Ville de Paris. On a entendu les positions de la Région, de Pantin, de la Mairie du 19<sup>ème</sup>. Il est clair pour la Ville de Paris que nous souhaitons une interconnexion entre le tramway et le RER E. En tout état de cause, le projet de la gare Evangile existe. Peut-il y avoir une deuxième interconnexion à la Mairie de Pantin ? Cela fait partie des propositions qui ont été mises sur le débat. Nous l'avons dit à la réunion à la Mairie de Pantin : de notre point de vue, 3 groupes de critères doivent intervenir :

- des critères urbains : quels sont les secteurs desservis ? Il est clair que les Maréchaux desservent des secteurs peu urbanisés et que plus on va vers Pantin, plus c'est urbanisé. C'est donc un critère à prendre en compte ;
- des critères plus techniques : le nombre de passagers potentiels, la rapidité du trajet, le coût du projet ;
- des critères d'ordre politique et symboliques sur le fait d'afficher clairement que ce tramway est un lien entre Paris et ses voisins.

Ce dernier critère pèse plutôt pour Pantin, mais d'autres critères pèsent dans l'autre sens. Je ne dis pas qu'un choix soit sous-jacent. Mais ces critères-là, évidemment, doivent être pris en compte avec le STIF, puisque la décision sera prise, in fine, au niveau du STIF.

**M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Monsieur FOURTUNE ?

**M. LAURENT FOURTUNE, DIRECTEUR DES PROJETS INVESTISSEMENTS, STIF :**

Effectivement, parmi les questions soulevées à plusieurs reprises figure la question de l'extension du tramway. La ligne, telle qu'elle, figure dans le dossier du débat, de la Porte de la Chapelle à la Porte d'Auteuil, est extrêmement longue. Il n'en existe aucune de cette longueur en France. Pour ce faire, il était déjà prévu un système de régulation complémentaire, du côté de la Porte de Charenton, qui permet d'injecter un tramway pour compenser des retards.

Les experts mandatés par la CPDP pourront confirmer que sur plus de 40 stations sur un tramway, si vous prenez 5 secondes de retard à chaque station parce que vous partez avec un tramway plein, cela vous fait arriver 5 minutes en retard au bout, donc avec un intervalle de 10 minutes au lieu de 5. C'est pratiquement rédhibitoire. Et il n'est pas possible, en une seule ligne, de faire le tour de Paris. D'ailleurs ce n'est pas souhaitable car il n'y a pas d'usagers qui font tout le tour.

Je retiendrai qu'il est probablement nécessaire, pour rendre plus réaliste une perspective à terme et préserver la possibilité d'étendre le tramway, de prévoir quelque part entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Ivry, un lieu où l'on serait capable, le jour venu, si on voulait étendre... Un lieu où l'on saurait faire un double terminus, où l'on saurait recouper la ligne en 2. Je crois que cet élément va être étudié dans les prochains mois par le STIF, pour dire : un dossier a été présenté, l'extension du T3 ; si un jour devait arriver un T31, faisons en sorte de ne pas complètement fermer cette porte et de ne pas le rendre impossible. Réfléchissons à comment prévoir de ne pas rendre cela impossible. Je crois que c'est un élément de travail des prochains mois et j'espère que l'on pourra, en affinant le dossier, d'ici l'enquête publique, apporter des réponses.

Je voudrais indiquer que le Conseil du STIF devra être saisi des suites à donner à ce Débat Public trois mois après la délibération de la CNDP. Dans ce cadre-là, un certain nombre d'orientations devront être prises. J'essaierai de me faire le fidèle serviteur du débat en essayant de rapporter le maximum des éléments qui ont été indiqués. Je crois que le débat autour de la variante Pantin mérite clairement d'être étudié, pour permettre des décisions. Je pense également que certaines questions de liens avec des autobus de banlieue (on a parlé du site de Gallieni) méritent aussi d'être étudiées pour apporter le maximum d'informations au moment de la décision.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Nous reviendrons peut-être tout à l'heure sur l'un de ces points.

Je voudrais passer à un sujet dont nous avons énormément parlé pendant le débat, et qui a fait l'objet, je crois, d'une présentation assez approfondie, notamment pendant la réunion du 26 avril, et dont nous ne pourrions parler que plus superficiellement aujourd'hui. Je tiens à dire que, bien entendu, dans le rapport, ce sujet prendra toute la place qu'il doit prendre. Il s'agit de :

### **3. LES PROPOSITIONS ALTERNATIVES (PETITE CEINTURE)**

Pour résumer le problème très sommairement, nous nous sommes trouvés devant une position très fortement soutenue et argumentée, présentant la Petite Ceinture comme une vraie alternative et une solution à la fois sur le plan économique et sur le plan de l'efficacité ; et d'autres ont plaidé pour une combinaison possible entre une utilisation de la Petite Ceinture et le tramway des Maréchaux (il a été fait allusion tout à l'heure à cette position).

Nous développerons, bien sûr, dans le compte-rendu, l'essentiel de ce que nous avons entendu à cet égard.

Un problème est clairement posé : celui de l'avenir du site de la Petite Ceinture. Les représentants (ils sont peut-être dans la salle) de l'ASPCRF et de la COPEF ont fait une motion, en quelque sorte, dont je citerai 3 lignes : « Cette simple constatation exige que soient examinées avec attention la situation et les conditions de réhabilitation de la Petite Ceinture et donc qu'aucun aliénation, même présentée comme temporaire et réversible, n'intervienne avant la réalisation d'une étude approfondie de développement ».

Je crois que le représentant de RFF est dans la salle. Peut-être serait-il utile qu'il nous dise à ce sujet, sans se prononcer sur l'alternative de la Petite Ceinture, si les craintes sur la conservation du site qui sont ressorties très fortement du débat peuvent être dissipées.

**M. FRANÇOIS TEINTURIER, RFF :**

Le sujet de la Petite Ceinture a fait l'objet d'un travail approfondi, au cours des derniers mois, avec la Ville de Paris, pour examiner les conditions d'évolution et de gestion de ces emprises.

RFF est, en effet, interpellé à plusieurs reprises sur la situation de la Petite Ceinture, son état ; et travaille avec la Ville de Paris pour créer, dans un premier temps, des conditions d'un environnement souhaitable. Il faut bien vivre avec ces emprises aujourd'hui. Se pose la question des perspectives d'évolution sur cette Petite Ceinture. Plusieurs projets sont identifiés. On voit que la situation de la Petite Ceinture est assez variable selon les parties, les sections. Sur certaines parties, il n'y a plus de connexion avec le réseau ferré ; des parties s'inscrivent dans le fonctionnement actuel du système ferroviaire ; et sur certaines sections, il y a des perspectives d'utilisation qui peuvent être importantes ; je pense notamment, dans le secteur du Pont National, dans le cadre des échanges qui se développeront certainement entre le site de la Gare de Lyon et Bercy, et le secteur d'Austerlitz.

Par ailleurs, d'autres usages sont envisagés : le développement du trafic de marchandises, au bénéfice des besoins de l'agglomération parisienne.

A ce stade, RFF est extrêmement vigilant à préserver les possibilités d'évolution de cette réactivation possible de ces usages ferroviaires, tout en étant conscient que ces décisions sur des développements (en particulier sur la dimension « voyageurs ») ne sont pas du seul ressort de RFF. La décision sur un système de transport collectif en Ile-de-France relève du STIF.

A ce stade, dans une logique de développement durable, RFF souhaite que les évolutions de ce site puissent être examinées avec attention. On le voit, toutes les décisions prises ont un caractère éminemment irréversible. Néanmoins, les emprises de la Petite Ceinture sont composées d'espaces avec des sur-largeurs sur lesquelles il me semble qu'une logique de compatibilité pourrait être développée, entre des usages « marchandises » (relativement limités), « voyageurs » dans une logique de plus long terme. On voit bien par des questions de positionnements que l'on a des conditions assez différentes de la configuration dans le Sud de la Ville de Paris (la partie tramway des Maréchaux Sud). Il y a également les besoins plus récréatifs : des besoins d'amélioration du cadre de vie de la Ville de Paris.

C'est dans ce cadre que l'on souhaite continuer à travailler avec la Ville de Paris au cours des prochains mois. Voilà ce que l'on pouvait dire aujourd'hui, sur le point de vue de RFF sur le sujet.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Monsieur BALENSI veut dire un mot sur la problématique d'ensemble.

**M. JEAN-PAUL BALENSI, EXPERT FERROVIAIRE :**

Je l'avais dit à la réunion du 26 avril ; le public est peut-être un peu différent. Je voulais simplement m'exprimer sur les deux projets. Cela a été dit tout à l'heure par un intervenant, et je pense que c'est intéressant à souligner : l'opposition des deux projets ne peut pas être faite, parce que ce n'est pas le même projet.

On peut redire que la Petite Ceinture a tout son intérêt, parce qu'une infrastructure de cette nature, bien identifiée, bien séparée, en limite de Paris, est forcément intéressante et

permettrait de faire un mode de transport rapide. Simplement, ses caractéristiques seraient différentes du projet Maréchaux ; il est clair que même avec des moyens modernes du type ascenseur ou escalier mécanique, l'accessibilité de l'emprise, quasiment souterraine, n'est pas la même qu'un tramway qui est au sol.

D'autre part, il faut remarquer que la desserte n'est pas la même et se prêterait plus à un système de transport plus rapide qui, de fait, donnerait une nature de déplacement différente, puisque plus le transport est rapide, plus les trafics de pointe (domicile/travail, domicile/études) sont élevés.

Il est clair que des interconnexions sont possibles. On peut revenir là-dessus. Si cette emprise n'est pas utilisée aujourd'hui, elle pourrait l'être demain, pour d'autres usages avec un mode tramway, dans le cadre d'un autre projet. Je ne suis pas là pour donner un avis sur le meilleur projet. Le projet qui est présenté en débat est relatif aux Maréchaux ; il a d'autres inconvénients par rapport à un projet qui aurait été la Petite Ceinture, du fait de sa vitesse. Mais il permet la recomposition des quartiers traversés, de les desservir plus finement ; et il faut peut-être le souligner, il permet de façon économique de se passer du bus PC actuel. Et l'on reporte sur l'autre mode les économies d'exploitation ; c'est aussi un aspect à voir, car économiquement, maintenir deux systèmes n'est pas forcément envisageable pour l'autorité organisatrice.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Je souligne que 2 des 4 cahiers d'acteurs qui sont distribués ce soir reviennent très largement sur ce sujet, celui de l'Association Orbital et celui du Cercle Ouest Parisien d'Etudes Ferroviaires. Je vous invite à vous y reporter.

Nous ne pourrions pas rester longtemps là-dessus, mais je souhaiterais qu'une ou deux personnes dans la salle puissent s'exprimer sur ce sujet.

Nommez-vous, s'il vous plait, pour le Procès Verbal. Je vous signale que vous le trouvez cinq jours après sur le site, et qu'il est très bien fait.

**M. PHILIPPE GARNIER, COMITE D'ETUDE POUR LA REOUVERTURE DE LA PETITE CEINTURE FERROVIAIRE DE PARIS :**

Je veux bien admettre que la Petite Ceinture sera conservée à des fins ultérieures. Mais il n'y a pas longtemps, on a quand même vu dans la presse écrite et télévisée Bertrand DELANOË et Yves CONTASSOT se faire filmer sur la Petite Ceinture et demander la transformation de la voie ferrée en coulée verte ! Yves CONTASSOT, qui est Vert comme Monsieur BAUPIN, a dit que la vocation de la Gare de Vaugirard-Ceinture qui est Porte de Versailles était d'être transformée en jardin !

Donc, il y a quand même bien des élus qui demandent l'annulation pure et simple de la Petite Ceinture. Je suis désolé.

Par ailleurs, il y a quand même des problèmes budgétaires. Vous venez de nous dire que l'on ne peut pas avoir deux systèmes côte à côte, et que le tramway permet de ne plus avoir d'autobus PC. Et on annonce quelques minutes plus tard, y compris ce que met l'ASPCRF et le COPEF, on met le tramway ; et à 100, 200, 300 mètres de là, dans le 19<sup>ème</sup> où la distance est plus grande, un RER. Il n'y a pas d'argent, et l'on va avoir deux structures lourdes à quelques centaines de mètres l'une de l'autre ! Il ne faut quand même pas exagérer ! C'est l'une ou c'est l'autre !



« La dictature, c'est : ferme-la ; la démocratie, c'est : cause toujours » ! Il y a eu la CPDP. On a pu s'exprimer, mais sur : la voie ferrée au centre des Maréchaux, ou sur les côtés ; avec quelques variantes, dans le 19<sup>ème</sup> ou dans le 16<sup>ème</sup>. Mais le vrai débat : Petite Ceinture ou Maréchaux, a été occulté en 2006, comme il le fut en 2001 et en 2002.

La démocratie, c'est quand même poser les vrais problèmes. La Petite Ceinture n'a pas été évoquée ; elle a été écartée dès le début. Je suis désolé, mais le prolongement du T3 n'interviendra pas avant 2008, et puisqu'il n'y a pas de débat cette fois-ci, il aura lieu entre octobre 2007 et mars 2008. Il faut se rappeler quand même qu'après les présidentielles et les législatives, il y a les municipales. La question de l'abandon de la Petite Ceinture sera quand même posée. Moi qui suis de gauche, je suis prêt à voter pour la droite si elle propose la réouverture de la Petite Ceinture !

*(Rires).*

Je suis de la gauche rouge, et pas de la gauche verte ou rose.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Ce soir, nous ne demanderons à personne comment il vote.

Une dernière intervention ? Monsieur BOURGOGNE, peut-être ? Vite !

**M. THIERRY BOURGOGNE, ASSOCIATION ORBITAL :**

Pour avoir participé à toutes les réunions, Monsieur le Préfet, je tiens à vous remercier de nous donner la parole à chaque fois, et à vous féliciter sur l'exactitude des comptes-rendus. Cela fait vraiment plaisir de retrouver écrit ce que l'on dit. Je pense que les comptes-rendus pourraient être cités en exemple sur d'autres réunions publiques qui sont organisées par ailleurs.

Nous attendons toujours du Maître d'Ouvrage les chiffres de fréquentation du PC2. Je veux bien qu'il soit complet, mais encore faudrait-il avoir des chiffres exacts pour affirmer qu'il est plein à 126 %.

Outre le fait que le tramway sur les Maréchaux permet de requalifier les Maréchaux, je voudrais rappeler qu'il va supprimer la voie spécialisée, en particulier pour les véhicules d'urgence comme le SAMU ou les Pompiers.

Ensuite, je voudrais reprendre ce qu'a dit un expert lors de la réunion du 26, ce qui est à mon avis tout à fait fondamental et montre bien la différence entre les deux projets :

Cet expert a dit : « Dans les modèles de trafic, le temps de parcours d'un point A à un point B est essentiel pour évaluer les reports modaux des voyageurs, et de fait, plus le transport est rapide, plus le système est performant pour certains types de trafic, notamment pour les trajets domicile/travail et domicile/études ». Je pense que là est le fond du problème : voulez-vous ou non favoriser les « domicile/travail » de manière puissante ou non ? Merci.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Encore une fois, les deux interventions de ce soir ne couvrent pas l'ensemble des débats que nous avons eus, et nous sommes obligés de passer tout en revue. Monsieur le Maître d'Ouvrage, si je puis dire, vous avez la parole, en dernier.

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

Je crois que Monsieur BALENSI a bien résumé le débat. Autant il y a 5 ans, lorsque la question de savoir si l'on faisait le tramway sur les Maréchaux ou la Petite Ceinture avait une pertinence, il y avait soit un tramway de proximité sur les Maréchaux, soit un projet de RER sur la Petite Ceinture. Simplement, un choix a été fait. Certains continuent à mener ce débat, et c'est tout à fait leur droit, en démocratie. Mais on ne peut pas ne pas tenir compte de l'arrivée du tramway sur les Maréchaux Sud. Aujourd'hui, nous parlons de son extension.

L'idée même qu'un tramway pourrait se prolonger sous forme de RER, sur la poursuite de son trajet, n'a pas de sens, y compris par rapport aux performances de vitesse, au nombre de passagers, à la taille des véhicules nécessaires, à l'adaptation du dispositif, etc. Cela n'a pas de sens. Un tramway va se prolonger en tramway. Donc, aujourd'hui, c'est un débat presque d'arrière-garde qui est mené, même si j'ai bien compris qu'il était mené y compris en utilisant un peu le Débat Public pour poser d'autres questions sur l'avenir de la Petite Ceinture, ce qui est légitime, mais on a occupé une partie du temps du débat. Ce n'est pas inutile d'échanger sur ses arguments mais, de fait, je ne vois pas bien comment techniquement le tramway des Maréchaux Sud pourrait se prolonger sous forme de RER, sur la Petite Ceinture.

En ce qui concerne l'avenir même de la Petite Ceinture, Monsieur TEINTURIER a indiqué comment la Ville de Paris et RFF ont travaillé ensemble pour élaborer un protocole qui sera soumis au Conseil de Paris à sa prochaine réunion, dans deux semaines environ. Ce protocole définit clairement la façon dont nous voulons progresser ensemble. C'est complexe ; la Petite Ceinture appartient à RFF, mais elle est sur le territoire de Paris ; les décisions en matière de transports collectifs sont prises au niveau du STIF ; donc il y a une multitude d'acteurs.

Quelle est la position de la municipalité parisienne ? Pour répondre à Monsieur qui semblait s'inquiéter d'une volonté potentielle de démanteler la Petite Ceinture, la municipalité parisienne est favorable à une coulée verte réversible sur la Petite Ceinture ferroviaire : en attendant qu'il puisse éventuellement y avoir un jour des transports de personnes ou de marchandises, ferrés, sur la Petite Ceinture, on ne peut pas la laisser à l'abandon et ne rien en faire. Donc nous préférons regarder comment elle peut être appropriée par les riverains, de façon à pouvoir l'utiliser, à pied, voire à vélo si des aménagements sont faits. Et si un jour il devait y avoir des transports ferrés, en tout état de cause il faudra étudier de façon très approfondie les nuisances que cela peut générer pour les riverains, parce que beaucoup d'immeubles ont été construits à proximité, et l'on ne peut pas négliger les conséquences d'une utilisation ferroviaire.

Je rappelle que quand le tronçon Nord-ouest de la Petite Ceinture a été transformé en RER C, le coût du projet a été le triple de ce qui était prévu, parce qu'il a fallu justement protéger par rapport aux nuisances. Donc cet élément ne peut pas être négligé, outre les éléments d'accessibilité que vous avez rappelés. On pourrait parler aussi du fait que les rails seraient à refaire, parce que tout le système n'est plus en fonctionnement... Mais tout cela peut être envisagé, à partir du moment où les pouvoirs publics décideraient d'utiliser la Petite Ceinture.

Voilà l'explication sur la position de la municipalité parisienne, c'est donc : ne pas insulter l'avenir, donc ne pas démanteler la Petite Ceinture ; mais pour autant ne pas la laisser à l'abandon tant qu'il n'y a pas de projet.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Nous passons maintenant au point 4 :

#### **4. LE FONCTIONNEMENT DU TRAMWAY**

Nous voudrions qu'il soit fait écho aux très nombreuses questions et observations (le compte-rendu en fera bien sûr état) sur le problème des stations. Dans toutes les réunions de proximité, ont été cités des cas où les stations envisagées pouvaient apparaître comme trop éloignées les unes des autres, notamment (la semaine dernière un intervenant l'a souligné) quand il y a une déclivité importante. Nous sommes bien conscients, bien sûr, qu'il y a un compromis à trouver entre la nécessité d'une certaine vitesse, et celle d'avoir des stations proches de chez soi, pas trop différentes de celles dont on profite avec le PC. D'autres questions ont été posées sur la capacité, sur la tarification, sur l'accessibilité.

- **Accessibilité**

Nous avons tenu une réunion particulière, notamment avec les Associations représentatives des différents handicaps, pour que soit très clairement posée la question de l'accessibilité au tramway pour toutes les personnes ayant des difficultés particulières.

Monsieur COULON est inscrit à cette discussion.

**M. MICHEL COULON :**

J'avais posé la question de l'accessibilité de l'ensemble du réseau parisien. Je ne fais pas partie d'une Association qui s'occupe d'handicapés. Je travaille pour une Association de Parents d'Elèves, auprès du Ministère de l'Education Nationale, pour mettre en place l'accessibilité dans tous les établissements scolaires de France. Et plus particulièrement à Paris, le problème se pose, si l'on met ces établissements en accessibilité : tout le monde doit pouvoir y venir sans particularité. Il faut qu'au niveau des transports, ce soit accessible également. Je sais que le métro a plus de 100 ans, qu'il y aura des difficultés pour le rendre accessible. Il y a peut-être un effort particulier à faire, en profitant justement de ces interconnexions que va rendre obligatoire la mise en service du tramway.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Sur les problèmes des stations, Monsieur, allez-y, nommez-vous.

- **Stations**

**M. JEAN-FRANÇOIS LACRÈCHE :**

Je suis habitant du 12<sup>ème</sup>, j'ai participé un peu à tous les débats. Pour un prolongement de ce que disait Monsieur COULON : les stations, qui sont par exemple dans le 13<sup>ème</sup>, Porte de France, ou dans le 12<sup>ème</sup>, Baron-Leroy ou équivalent, nous allons avoir de gigantesques couloirs pour retomber sur le réseau existant (par exemple la ligne 14, Cour St Emilion).

Vous n'allez quand même pas mettre un tapis roulant qui irait du tramway jusqu'à la première station de métro disponible.

D'autre part, étant donné que Porte de France, ce n'est pas fini, dans le 13<sup>ème</sup>, je ne vois pas la finition des travaux, avec la gigantesque avenue de France... Surtout que cela a l'air de tourner en épingle à cheveux, donc je ne vois pas l'accessibilité, sachant qu'en métro, j'ai la Bibliothèque François Mitterrand ou la Gare RER (ce que j'avais évoqué aux autres sessions). Il n'y a pas vraiment de connexion facilitée pour l'usager, entre le futur tramway et les terminaux ou assimilés du réseau existant, ou la nouvelle ligne Météor qui est déjà la ligne pilote de Paris.

Je ne sais pas si j'ai été clair.

**M. HUBERT BLANC**, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Une autre question ? Je vois très mal dans la salle.

Sur les questions de stations, Monsieur DE COULHAC.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC**, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS RATP :

Bonjour. Concernant l'accessibilité du réseau parisien, c'est un des avantages du tramway, d'être sans doute le mode le plus accessible. Il faut préciser que le choix fait par la RATP, le STIF ou la région Ile-de-France sur l'accessibilité, est d'avoir d'une part un réseau bus accessible.

C'est le plus facile : couvrir l'ensemble de la région Ile-de-France grâce à ce réseau de bus accessible. Pour Paris, on devrait avoir cette accessibilité de l'ensemble des lignes de bus, en 2008, grâce à l'équipement des véhicules et à l'aménagement de la voirie par la Mairie de Paris. Ceci est complété par l'accessibilité du RER, pour les destinations de longue distance.

Vous avez raison, c'est l'occasion aujourd'hui de réfléchir (je crois que cette réflexion est en cours avec le STIF) sur ce que l'on appelle un « réseau noyau » : compléter par un certain nombre de stations de métro... C'est très complexe, il faut accéder à chaque quai, sortir dehors, cela demande un nombre d'ascenseurs important. Effectivement, les stations en connexion avec le tramway auraient du sens, d'être dans ce « réseau noyau ».

Quand on dit réseau, s'il n'y a par exemple qu'une station de la ligne 11 accessible, cela ne sert pas, il en faut un certain nombre de stations accessibles sur la ligne. Ce sont des études en cours, et à partir d'un schéma directeur qui sera fait avec le STIF, continueront après les bus et après le RER. En tout cas, il ne faut pas se dire que le métro sera à jamais inaccessible.

**M. HUBERT BLANC**, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Nous passons aux questions relatives au partage de l'espace public.

## **5. LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC**

Cette question nous a beaucoup retenus, en particulier dans la réunion du 26, puisque nous avons les cahiers d'acteurs relatifs aux usagers du vélo. Donc, le partage entre : vélos, piétons, autos, taxis.

Nous avons examiné de manière approfondie la question des taxis, nous lui avons consacré un long moment lors de la réunion dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement, et nous y sommes revenus lors de la réunion du 26 avril.

Monsieur, je vous en prie.

**M. ABEL GUGGENHEIM, PRESIDENT DE VELO 15 ET 7 :**

Nous avons fait un cahier d'acteur qui est enfin paru aujourd'hui. Notre intervention est très pragmatique, nous nous appuyons sur la réalité de ce qui est actuellement le tronçon Sud du tramway, qui n'est pas du tout satisfaisant pour les cyclistes. D'autre part, il n'est pas conforme à l'article 20 de la Loi sur l'air qui impose une continuité de l'aménagement cyclable. Ce n'est pas le cas actuellement.

Donc nous souhaitons (c'est le but de notre cahier d'acteur) que cette continuité soit effective sur le tronçon Est, et d'autre part nous proposons que sur la partie Sud il y ait, d'ici la mise en service en décembre prochain, une modification de la répartition, avec une piste ou une bande cyclable sur la chaussée, et une seule voie de circulation pour les voitures.

Nous allons prendre, dans les jours qui viennent, une initiative importante pour essayer de faire en sorte que la Mairie de Paris veuille bien étudier attentivement cette proposition. Si la Mairie de Paris ne le veut pas, nous prendrons une initiative contentieuse, en demandant au tribunal administratif, conformément à une jurisprudence qui a eu lieu dans plusieurs villes, de faire modifier cette disposition. Nous espérons que nous pourrons y arriver sans contentieux.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Une autre intervention ? Monsieur...

**M. HUBERT KLEMOWSKI, HABITANT DU XX<sup>EME</sup> ARRONDISSEMENT :**

La semaine dernière, j'ai posé une question concernant l'espace public. J'ai vu un arrêt futur Sahel/Montempoivre à proximité de la coulée verte et des pistes cyclables qui mènent au Bois de Vincennes. Serait-il possible, techniquement, de faire un aménagement avec un quai spécial, un peu plus long, avec une station relais vélo ? Les gens qui arrivent par le Sud ou le Nord s'arrêtent à cette station, prennent un vélo, prennent la coulée verte pour le Bois de Vincennes.

Je crois que les quais font 40 mètres de long, en droit. Il suffirait de prolonger un peu, et d'équiper une station relais vélo, avec une gestion par la RATP ou la Ville de Paris.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Une autre question ?

**M. JEAN MACHERAS, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS :**

Je voudrais reposer la question de l'accessibilité aux taxis, véhicules d'urgence, etc. Le choix fait sur le tronçon Sud est d'interdire totalement, puisqu'on met du gazon.

Je ne veux pas faire une dissertation sur l'intérêt esthétique du gazon. Mais je me demande si c'était vraiment un bon choix d'interdire complètement le tramway aux Pompiers, aux véhicules d'urgence. Donc cela veut dire qu'il ne faudrait pas mettre de gazon, bien sûr.

Je suis allé à Milan, il n'y a pas longtemps. Il y a 21 lignes de tramway, dont un certain nombre en site protégé. Il y a beaucoup d'endroits sans gazon, et les taxis ont le droit d'y passer, ainsi que les véhicules d'urgence évidemment. Je me demande si cet ostracisme n'est pas un peu excessif.

Faut-il mettre les taxis ? C'est un autre problème. S'il y a trop de taxis, cela peut bloquer un jour. Mais cela mérite une réflexion, en tout cas.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Un mot d'expert, Monsieur LAISNEY.

**M. LAISNEY, EXPERT :**

Je ne donnerai pas de point de vue officiel, je ne suis pas un expert officiel ; c'est à la Ville de répondre sur les questions spécifiques...

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Il n'y a pas d'expert officiel ici.

**M. LAISNEY, EXPERT :**

Sur l'espace public (c'est un peu ma spécialité) il faut répondre à des demandes contradictoires, parce qu'il y a une compétition vive entre toutes les demandes (ce souci d'éviter un compartimentage excessif), mais en même temps, il faut être réaliste et savoir un peu partager l'espace.

Je pense aussi que l'on a raison d'insister sur la question du vélo ; il décolle vraiment à Paris. Malgré tout, sur un axe important comme les Maréchaux, l'optimisation entre les divers usages ne comporte pas trop d'alternatives. Il faut d'abord penser aux trottoirs, aux piétons, pour faire des Maréchaux, disons les nouveaux grands boulevards de Paris, réinventer le flâneur, avec des promenades ombragées, etc. J'ai surtout étudié et fait la comparaison avec des villes de province françaises, on va avoir une réelle métamorphose de la qualité de l'espace public.

Sur la question des pistes cyclables, une observation. Pour les villes de province que l'on a étudiées, pour les voies entre 25 et 50 mètres, on a remarqué que l'insertion axiale était toujours a priori la plus intéressante, quand la situation urbaine n'était pas, de facto (par les circonstances externes), dissymétrique, c'est-à-dire essentiellement en milieu urbain ; parce que l'implantation axiale répartit également les nuisances de chaque côté.

Je suis un fervent partisan du fait de border la voie axiale du tramway par deux fois une voie. Mais malgré tout, l'inévitabilité de la deux fois deux voies sur un axe aussi important que le tramway des Maréchaux n'est-elle pas un acte réaliste ? Ne serait-ce que parce que le périphérique peut être bouché. C'est une voie stratégique. Je suis un ferme militant de la réduction : 97 % pourraient être fluidifiés en limitant le trafic à une seule voie. Mais là, pour les Maréchaux, la solution axiale a le mérite de ne pas juxtaposer une plateforme de

tramway à la sacro-sainte deux fois deux voies, et donc défavoriser clairement la rive latérale.

En ce qui concerne la piste cyclable, je pense que la solution est une fonction de timing. Le débat se situerait 6 mois plus tard, on pourrait faire de l'observation, des retours d'expériences. Un principe : une fois que l'on a mis un système en marche, on n'a pas intérêt à changer. Notamment pour la piste cyclable sur le trottoir, qui n'est pas une tradition parisienne, et qui marche très bien dans toutes les villes du Nord de l'Europe ; elle donne une sorte de tampon entre la chaussée et le trottoir, en le privilégiant quelque part. C'est une vraie innovation, et ce principe ne doit pas être abandonné. Evidemment, c'est mon point de vue personnel ; en disant aussi qu'il ne faut pas non plus associer une « autoroute vélo » à transport lourd, transport lent. Cela n'a pas de sens, en vélo. Les vélos lents et rapides doivent coexister au minimum, et les piétons doivent apprendre à respecter les pistes cyclables latérales.

Je pense qu'il ne faut pas voir les choses uniquement d'une manière technique. La requalification de l'espace public est un projet d'embellissement, de façade à façade, avec des effets allant bien au-delà.

On va assister à deux projets qui s'épaulent : un projet de transport public, et un projet urbain. C'est la formule magique du tramway. Par analogie, c'est un trottoir roulant ; on monte dedans, on ressort, on marche à pied, on peut le reprendre, etc. C'est une pratique de cabotage urbain, qui sera particulièrement intéressante sur les Maréchaux.

Sur les taxis, c'est une question vraiment technique, je ne pourrai pas vous répondre. C'est sans doute un vrai problème.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. M. BAUPIN ou M. DE COULHAC...

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS RATP :**

Je vais juste répondre sur les taxis. C'est un des gros avantages des tramways : être en site totalement propre. Aujourd'hui, sur les couloirs de bus mis en place à Paris, un des inconvénients (je le dis avec tout le respect que je porte aux taxis) c'est la cohabitation avec les taxis. A certains moments, il y a 2 à 3 fois plus de taxis que de bus. Sur le boulevard Sébastopol, le boulevard de l'Hôpital, ou le boulevard du Montparnasse, le bus arrive toujours au feu derrière 4, 6, 8, 10 taxis et perd donc plusieurs feux.

Donc cela empêcherait de mettre toute priorité aux feux. Le système de priorité aux feux est : quand le tramway arrive près du feu, il le passe. Donc s'il y a d'autres véhicules devant lui, il rate le feu.

Cette cohabitation est difficile. On compare à d'autres villes. D'abord, la densité de taxis qui existe à Paris, sur ces grands axes, n'est pas comparable à celle d'une ville de province. La densité des tramways (1 tramway toutes les 4 minutes) que l'on va mettre en service sur le T3 n'est pas non plus comparable avec un certain nombre de villes ayant des tramways en Europe. Malheureusement ; la complémentarité taxis, et transports (tramways, bus, métros) est importante, mais là, c'est un des vrais atouts du tramway : ne pas avoir cette cohabitation.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. M. BAUPIN...

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

Sur les vélos, en réponse à Monsieur GUGGENHEIM, je n'ai pas un souvenir exact de l'article 20 de la Loi sur l'air... Je me souviens de quelques jurisprudences malgré tout.

Je ne suis pas certain que les boulevards des Maréchaux tels qu'ils vont être aménagés sur le T3 puissent être en infraction par rapport à l'article 20. Sinon, il y aurait beaucoup de réaménagements dans beaucoup de villes, en infraction avec la loi. Sur les Maréchaux Sud, on aura une continuité cyclable sur à peu près 85 % du parcours.

Il y a des défauts. Je suis prêt à le reconnaître. On y a travaillé avec des Associations de cyclistes. On peut dire aussi qu'on en a discuté avec les Associations, et elles ne sont pas toutes d'accord entre elles sur les aménagements. Mais on évolue, on avance.

Le retour d'expérience du tramway Sud devrait être utile pour le tramway Est. C'est évident. Avec tous les enseignements que l'on peut en tirer sur l'amélioration, notamment au niveau des stations, des carrefours, etc., je pense que l'on pourra apporter des améliorations. C'est un point sur lequel nous serons particulièrement attentifs, sur l'extension à l'Est. Cela dépendra, évidemment, des choix qui seront faits, y compris en matière d'insertion du tramway, selon qu'il est axial, bilatéral ou sur le côté.

Concernant la question de Monsieur KLEMOWSKI : la Ville de Paris va se doter de vélos en libre service, à partir de l'été 2007, donc bien avant l'arrivée du tramway des Maréchaux Est. La question se posera forcément, quand le tramway arrivera, d'avoir des stations de vélos en libre service à proximité, notamment du côté du Bois de Vincennes. Cela doit-il être dans le prolongement du quai, c'est-à-dire éventuellement au milieu de la chaussée, ou plutôt sur le trottoir ? Il faudra regarder précisément, parce qu'au milieu de la chaussée, cela peut ne pas être sécurisant. Il faudra regarder dans le détail. En tout cas, c'est clair, la suggestion est intéressante.

Un dernier mot sur les taxis, outre ce que Monsieur SANCHO DE COULHAC a indiqué (les taxis, véhicules d'urgence, etc.). L'un des points nous ayant amenés à rendre la plateforme du tramway inaccessible physiquement aux véhicules motorisés était aussi la crainte, que l'on nous avait soulignée : certaines plateformes de tramways servent de rodéo la nuit. Donc, avec un système totalement inaccessible pour les véhicules motorisés, on évite ce problème. Cela n'emporte pas, tout seul, une décision ; mais c'est un des éléments pris en compte.

Les arguments donnés sur les taxis sont audibles ; on pourrait rétorquer que les véhicules d'urgence, par contre, cela améliorerait significativement, sans dégrader le tramway.

Quelle décision sera prise in fine ? On va travailler avec le STIF et la RATP, mais voilà les contraintes dans lesquelles nous sommes, qui nous ont été indiquées, y compris lorsqu'on a travaillé sur le premier tronçon de tramway.

En tout cas, il n'y a pas d'ostracisme vis-à-vis des taxis et des véhicules d'urgence. Le nombre de couloirs de bus que nous créons et qui améliorent le déplacement des taxis est quand même assez important, à Paris.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**



Merci. Plusieurs questions ont été posées au cours du débat sur le financement. Monsieur FONTAINE veut peut-être dire un mot à ce sujet ?

Vous voulez rajouter quelque chose sur les taxis ? Allez-y. Monsieur, vous avez déjà parlé ; laissez parler Madame qui veut dire un mot.

**MME SAHRI, HABITANTE DE LA PORTE D'AUBERVILLIERS :**

Excusez-moi. Vous envisagez 22 stations. Actuellement, je viens de calculer approximativement 38 stations. Pour les personnes âgées, cela fait beaucoup marcher pour rejoindre le tramway.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

C'est la question que nous avons examinée avant. Nous avons énormément de demandes concernant la difficulté d'accès jusqu'aux stations, pour les personnes âgées, là où la distance est de 400 mètres.

Monsieur FOURTUNE, voulez-vous répondre ?

**M. LAURENT FOURTUNE, DIRECTEUR DES PROJETS INVESTISSEMENTS, STIF :**

Je crois que la distance proposée entre les stations permet quand même d'accéder à l'ensemble des quartiers situés le long de la ligne. Il est certain que le bus Petite Ceinture avait plus d'arrêts. Les tramways, au début du siècle, n'avaient pas d'arrêts du tout. On pouvait les héler de n'importe quel point, et traverser sur n'importe quel point pour les prendre. Ils n'avaient pas le droit de dépasser 25 km/h et il n'y avait d'ailleurs pas du tout d'autobus, au début du siècle précédent.

C'est un compromis, et le tramway apportera des « plus » significatifs pour les personnes âgées.

D'abord, l'accès dans le tramway se fera complètement à plat, alors que dans le bus même si cela s'est amélioré mais il faut encore monter. Il permettra facilement d'accéder avec un caddie, alors que dans le bus c'est plus compliqué d'entrer et sortir avec un caddie. Dans le PC c'est possible, mais c'est quand même plus difficile de monter dans un bus avec un caddie que dans un tramway, vous pouvez le vérifier sur la ligne de tramway qui est en train d'être réalisée sur la partie Sud. Et dans les parties en pente, il y aura toujours une station en haut de la pente, qui permettra de redescendre, et pas forcément de monter.

Globalement, vous pouvez aller voir sur la partie Sud, on a un compromis intéressant, qui permet à la fois plus de régularité, plus de fréquence (on attend moins le véhicule) et une bonne accessibilité pour tous.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Je voudrais bien que l'on parle du financement.

## **6. LE FINANCEMENT**

Monsieur FONTAINE veut-il poser sa question ?

Si nous avons le temps, nous reviendrons sur d'autres questions après. Mais nous devons faire le tour d'horizon des questions que nous devons aborder. Certaines sont délicates (tout à l'heure).

**M. FONTAINE :**

Je souhaitais savoir comment seront financées ces deux extensions : Est et Ouest ? Quelle sera la part de chaque collectivité territoriale, Région ou Ville de Paris. Et quel sera le montant approximatif de ces extensions ? En espérant qu'il sera en cohérence avec le coût réel, compte tenu de l'ampleur du projet.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Je pense qu'il y sera répondu. D'autres questions ? Sur le calendrier, peut-être également ? Il y a souvent des questions sur le site à ce sujet.

**M. FRANCIS COMBROUZE, CONSEILLER DE PARIS XIII<sup>EME</sup> ARRONDISSEMENT :**

Sur le financement, nous avons déjà vécu un Débat Public, qui n'était pas national, Monsieur le Président, sur une micro extension Porte d'Ivry, Porte de Charenton où, à ces questions importantes de financement, nous élus parisiens avec la Région, nous avons un accord financé à parité pour cette petite extension, au regard du sujet dont on parle ce soir, soit 50 % par la Région et 50 % par la Ville. Bien sûr, la RATP contribue également.

Cela joue-t-il sur les délais ? Sûrement.

Nous discutons d'un horizon beaucoup plus lointain. Nous avons fait observer que dans les travaux, il y a des phasages. Comme élu du XIII<sup>eme</sup>, on a connu des travaux très lourds (je le dis aux collègues, je ne sais pas s'il y en a dans la salle).

Pour les riverains, c'est difficile. Sans faire de démagogie, je crois que les gens comprennent. Il faut faire appel à la lucidité, à l'intelligence des gens. Je crois qu'au quotidien c'était très dur au début, mais plus les délais sont courts et mieux c'est. C'est une lapalissade. Mais c'est vrai, surtout pour les travaux très lourds. Par exemple, quand on a réussi à faire une trémie avec un escalator Porte de Choisy, avec une correspondance directe métro/plateforme de tramway avec l'escalator direct, c'est quand même un service très important. Je pense à toutes les Portes desservies par le métro. J'entendais le débat précédent. Je pense que dans la qualité de l'espace public, c'est aussi important de se rappeler que l'on a des usagers au quotidien, qui ont des conditions de travail et de transport difficiles. L'amélioration du tramway est aussi celle des correspondances.

Concernant les distances entre les stations, Monsieur le Président vous avez sûrement reçu notre lettre indiquant qu'avec nos collègues d'Ivry et de cette partie-là du Val de Marne, nous tenons beaucoup à avoir une station en bord de Seine, pour desservir des équipements publics majeurs de part et d'autre (côté Ivry et côté Paris). La distance entre la Station dite avenue de France et Baron-Leroy nous semble très importante, dans un quartier qui se densifie et s'aménage. On voit aujourd'hui du vide qui se remplit de constructions. Demain, ce sont des milliers d'usagers, de salariés, de Parisiennes, de Val-de-Marnaises qui vont aller dans les commerces qui existent.

Là, nous discutons pour un délai lointain. Je crois qu'il ne faut pas être obsédés de vitesse d'exploitation. Je comprends très bien le compromis à trouver, bien sûr. Mais il faut quand même se dire que l'on décide d'une ville et d'un système de transport qui s'insère dans une

ville, avec nos voisins du Val-de-Marne, puis de la Seine-Saint-Denis, et que nous pensons à l'aménagement urbain, et pas à vos 20 km/h. Si c'est 19, c'est 19 ; si c'est 18, c'est 18. Il y aura un retour d'expérience important sur les 8 kilomètres (pour simplifier) du réseau Sud, et nous verrons bien, il y aura peut-être des choses à améliorer.

En tout cas, sur le financement, il faudrait que tous les partenaires soient précis. C'est lié au délai. Je crois qu'il est important de commencer par un bout. Il n'y a pas de logique de « tout ou rien ».

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Une dernière question, sur le financement, éventuellement ?

**M. JEAN BERNARDIN :**

Je fais un petit retour en arrière, vous voudrez bien m'en excuser, au sujet de l'organisation même du réseau.

Une interconnexion est-elle envisagée entre la ligne A du RER et le tramway, aux alentours (cela dépend de la position du tunnel) de la Porte de Montempoivre ou de la Porte de Vincennes ? Connexion qui paraîtrait logique, bien évidemment.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Pouvez-vous répondre sur cette question ? Et on peut enchaîner sur les problèmes de financement.

**M. LAURENT FOURTUNE, DIRECTEUR DES PROJETS INVESTISSEMENTS, STIF :**

Je vais essayer d'apporter un élément de réponse sur les stations, et cela répondra à la fois à la question de la ligne A à Montempoivre et sur les stations du tramway.

Ce n'est évidemment pas le même sujet de rajouter 5 ans après, ou 20 ans après dans le cas de la ligne A, une station de RER ou de métro souterraine, sous une ligne en exploitation souterraine que de rajouter une nouvelle station sur un tramway qui a été construit en surface.

C'est quand même un des avantages importants des tramways : même si les stations coûtent à être construites, à être exploitées, quand il y a une forte densité qui apparaît devant une ligne de tramway, rajouter une station n'est quand même pas une affaire de 10 ans de travaux.

Par contre, faire une station souterraine sur le RER A aux alentours de la Porte de Montempoivre, ce n'est pas loin, en procédures et en travaux, de 10 ans. C'est une affaire qui va coûter l'équivalent de 3, ou 5 kilomètres de tramway au moins et qui va poser des questions de sécurité d'exploitation, d'évacuation, et qui n'a effectivement pas été étudiée.

Cela reflète la différence des deux systèmes : un système relativement léger en surface, qui peut évoluer dans le temps, s'adapter à la ville dans le temps ; et un système qui a été construit en lourd, en souterrain, et qui est beaucoup plus compliqué à adapter par la suite.

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

Sur les aspects financiers, au point où nous sommes de la procédure, il n'y a pas d'obligation à ce que les financeurs se soient prononcés sur leur participation ; légalement. Et y compris parce que tant que le projet n'est pas connu, y compris dans son extension, les impacts totaux ne sont évidemment pas connus. Ce serait un peu difficile de demander aux différents financeurs d'avoir pris des engagements fermes et définitifs.

On sait d'ores et déjà Francis COMBROUZE l'a rappelé que l'extension jusqu'à la Porte de Charenton a fait l'objet d'un contrat signé entre la Ville de Paris et la Région Ile-de-France, pour un financement à 50/50. Les choses sont claires, les décisions sont prises.

Pour le reste de l'extension, elle était prévue dans le cadre du dossier de candidature aux Jeux Olympiques. Les collectivités devaient s'engager sur des parts de financement. La répartition prévue était de 70 % pour la Ville de Paris et 30 % pour la Région Ile-de-France. Mais c'était dans le dossier de candidature. Cela peut varier, la Région Ile-de-France peut aller au-delà de 30 %, par exemple (au hasard).

Par ailleurs, il est question dans les hypothèses d'un trajet qui sortirait de Paris, au niveau de Pantin. Tout à l'heure, il a été rappelé que la Ville de Pantin n'excluait pas de participer au financement, dans ce cas présent, et le Conseil Général de Seine-Saint-Denis l'a aussi soutenu lors des réunions. Donc cela pourrait intervenir.

Enfin, il n'est pas exclu de penser que l'Etat pourrait aussi participer. Jusque là, les infrastructures de transports collectifs ont été financés avec des cofinancements de l'Etat. Récemment encore, le tramway de Bordeaux par exemple, a eu un cofinancement de l'Etat. Et, je crois, celui de Strasbourg. Mais c'est sans doute par hasard que ce sont certaines villes qui ont obtenu ce cofinancement. Certains se sont étonnés, malgré tout, de voir comment elles avaient été choisies. Mais, de fait, il n'est pas exclu qu'il puisse y avoir un financement de l'extension du tramway y compris par l'Etat.

Donc les différentes hypothèses sont sur la table. Pour l'instant, en tout cas, la Ville de Paris prendra une part importante, c'est clair.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Nous allons voir maintenant quelques points particuliers. Ensuite, je pense que nous aurons un quart d'heure de questions libres, pour des questions qui n'ont pas pu être posées, ce que je comprends très bien. Mais j'ai souhaité que l'on puisse balayer un petit peu l'ensemble des sujets.

Parmi les points particuliers, nous avons pointé à Charenton, et cela a été rappelé à différentes reprises, la difficulté que peut comporter le comblement du tunnel, du souterrain, de Charenton. J'ai plusieurs demandes de parole à cet égard. Monsieur HERBILLON, Député Maire de Maisons-Alfort, ou Monsieur le Maire de Charenton ?

## **7. POINTS PARTICULIERS**

**M. BRÉTILLON, MAIRE DE CHARENTON :**

Merci, Monsieur le Préfet. Je ne reviendrai pas sur nos réticences quant au choix du tram sur les boulevards des Maréchaux au détriment de l'utilisation des 25 kilomètres de la Petite Ceinture qui ont le mérite, évidemment, d'exister. Et c'est un petit peu dommage que ce site que vous appelez vous-mêmes « dédié » ou « propre » ne soit pas utilisé.

J'insisterai, par contre, sur l'effet de barrière, de clôture, que ce tram va apporter. Ce train va véritablement fermer les Portes de Paris ; car partout où il passe, à niveau, c'est-à-dire au niveau des carrefours, il va se trouver en conflit avec la circulation des voitures qui entrent ou sortent de la capitale, ou qui font des liaisons Est/Ouest, de banlieue à banlieue.

Je vous rappelle que le tram doit être prioritaire aux feux, qu'il va passer pendant les périodes de pointe, donc de forte circulation, toutes les 4 minutes ; 4 minutes dans un sens, 4 minutes dans l'autre sens, cela fait : toutes les 2 minutes à chaque carrefour. Le tram fait 45 mètres de long. Vous imaginez les encombrements que cela va entraîner aux Portes de Paris, à Charenton bien sûr, mais partout ailleurs. En plus, quand ce tram arrivera aux Portes, il va rencontrer la circulation automobile, celle qui rentre ou sort de Paris, et qui va se trouver donc en conflit (il n'est pas certain que toute la circulation aura été absorbée entre 2 feux, toutes les 2 minutes). Pour les piétons, aussi, qui vont traverser. C'est comme si l'on demandait aux piétons de traverser une rame de métro. Cela demande une marge de sécurité évidemment importante.

Devant de telles contraintes, on se demande comment on peut faire en sorte que l'on supprime un ouvrage d'art qui existe, un souterrain qui existe ; alors qu'à la Porte de Charenton, justement, il y a deux solutions.

On peut faire passer les 2 voies (montante et descendante) au Sud de la Porte de Charenton.

On peut en faire passer une au Sud, et une au Nord, de la Porte de Charenton.

Je ne comprends pas pourquoi cette solution ne serait pas acceptée. On va vers une véritable asphyxie de l'entrée de la Ville de Paris, et de Charenton. Je vous rappelle que nous sommes au Bois de Vincennes, qui est en train de subir un envahissement considérable d'une politique parisienne contre la voiture et le stationnement : au contraire de ce que l'on recherchait, le Bois de Vincennes est devenu un parking géant, à ciel ouvert.

Je me demande donc pourquoi cet acharnement à faire en sorte de boucher ce souterrain.

Je viens de comprendre... C'est là où je suis tout à fait scandalisé par les propos que vient de tenir Monsieur SANCHO DE COULHAC qui nous disait que l'on aurait peut-être la possibilité, à partir de la Porte de Charenton, d'injecter des tramways. Vous confirmez. Or cela n'apparaît nulle part dans le Débat Public, on l'apprend aujourd'hui. Il faut attendre la dernière réunion pour apprendre qu'il y aurait cette hypothèse. Je trouve donc que l'on a un manque d'information. C'est tout à fait scandaleux d'agir de cette façon-là.

Les Charentonnais sont extrêmement mécontents. J'en suis à 2 500 pétitions, plus 600, contre la fermeture du souterrain de la Porte de Charenton, bien évidemment. J'en ai quand même une qui est pour ; je vous la laisse, bien sûr. Nous avons eu aussi 602 réponses par Internet, en l'espace d'une semaine. Si les choses doivent continuer comme cela, s'il s'agit véritablement d'un Débat Public, nous sommes tout à fait d'accord de verser au débat ces informations, et en tout cas c'est ce que souhaitent nos populations.

Si nous sommes véritablement dans une démocratie participative, si l'on écoute ce que disent les citoyens, je crois qu'il faut vraiment tenir compte de ce blocage total que vous êtes en train de proposer pour les riverains, mais aussi pour Paris 12<sup>ème</sup>. Nous n'avons eu des pétitions que sur Charenton jusque là, puisque nous n'avons envoyé qu'à Charenton ces pétitions. Mais la ville de Saint-Maurice, la ville de Maisons-Alfort qui est représentée ici par le Député Maire Michel HERBILLON, sont aussi tout à fait d'accord, car les conséquences

de ce blocage, de cette thrombose, vont se ressentir dans toute la banlieue Sud-est. Et nous sommes évidemment prêts (mais nous espérons ne pas en arriver jusque là) à installer des calicots et faire des pétitions au Pont de Charenton. On demandera l'avis des automobilistes qui veulent se rendre à Paris comment faire.

Nous sommes absolument contre la fermeture de ce souterrain, et, en plus, nous considérons que l'on n'a pas le droit de revenir sur un ouvrage d'art. Ce que vous nous proposez est irréversible, irrémédiable ; et le fait de ne pas pouvoir revenir en arrière est absolument inadmissible.

Je vous remercie.

*(Applaudissements).*

**M. HUBERT BLANC**, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Peut-être une seule prise de parole, pour compléter ? Monsieur HERBILLON...

**M. MICHEL HERBILLON**, MAIRE DE MAISONS-ALFORT, DÉPUTÉ DE CHARENTON :

Je suis Maire de Maisons-Alfort, et Député de Charenton, et c'est à ce titre que je tiens à dire à la fois gravement et solennellement que je m'associe complètement aux propos que vient de tenir mon collègue, le Maire de Charenton, qui est d'ailleurs mon suppléant à l'Assemblée Nationale.

J'ai écouté avec intérêt les réponses de mon collègue, Denis BAUPIN, aux différents problèmes. Il a évoqué, notamment lorsqu'il s'agissait de la Petite Ceinture, les choix, et les décisions qui allaient être prises, et qui pouvaient être réversibles. Ai-je bien entendu ? Comme Monsieur DE COULHAC le sait, je fais partie du Conseil d'Administration de la RATP ; je demande que l'on revoie ce qui est aujourd'hui présenté comme une décision, alors même que le projet (vous le dites vous-mêmes) n'est pas abouti et que nous sommes là dans une Commission du Débat Public. Donc, je demande solennellement que l'on revoie ce qui apparaît être comme une décision, et qui est une décision tout à fait funeste, une mauvaise décision. C'est-à-dire : fermer le souterrain.

J'ai cru comprendre que le projet n'est pas arrêté. S'il n'est pas arrêté, je demande que l'on revienne sur cette décision. De même, que l'on revienne sur ce que l'on apprend de façon incidente et qui me paraît également grave de conséquences : qu'il y aurait une sorte de parking à tramway Porte de Charenton. C'est ce que vous venez, Monsieur DE COULHAC, de nous apprendre ce soir.

Vous parlez de qualité de vie, de gazon, très bien. Mais aboutir à ce qu'il y ait un immense parking à trams à la Porte de Charenton ne me paraît pas correspondre au cadre de vie que les Parisiens de cette partie de Paris, et les Val-de-Marnais à la proximité du Bois de Vincennes, sont en droit d'attendre. On est en droit d'attendre d'autres types de décisions.

J'ajoute enfin que l'on ne comprend pas cette décision. Je voudrais (il y a des ingénieurs, des experts, Monsieur le Président) que l'on nous explique les raisons qui conduisent à vouloir à tout prix fermer le souterrain pour faire passer le tramway au-dessus, alors qu'il me semble qu'il pourrait passer en dessous. J'aimerais donc que l'on m'explique les raisons techniques qui président à cette décision. Et je voudrais que l'on m'explique pourquoi on va créer là plus de bouchons de voitures, plus de pollution ; et une barrière définitive (cette fois-ci, cher collègue, Denis BAUPIN), irréversible, entre la Ville de Charenton et la Ville de Paris.

Voilà ce que je tenais à dire, en vous remerciant, Monsieur le Président, de nous avoir donné la parole, au Député que je suis et au Maire de Charenton. Et j'aimerais bien que l'on ait des réponses sur ce point, car je ne comprends pas que la décision, à ce stade, soit arrêtée.

**M. HUBERT BLANC**, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Monsieur PROVELENGHIOS, pour une minute, si possible, pas plus.

**M. PROVELENGHIOS :**

Bonsoir. Merci de m'avoir invité. Je suis très frustré, j'ai passé deux nuits à préparer un diaporama mais je vais profiter de l'image à l'écran.

Je voulais étendre la question que j'ai soulevée incidemment, à la destruction également du viaduc qui passe dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement, devant ce que ma femme appelle « les squares » puisqu'elle y a habité toute sa jeunesse. Elle a toujours connu ce viaduc sous ses yeux.

On m'a un peu pris mes arguments. Donc je rajouterai simplement : quel est le surcoût pour boucher de tels ouvrages d'art, que nos parents ont financés, et qui coûtent excessivement cher en m<sup>3</sup> de terre à remettre ? Je ne vois pas l'intérêt ; si ce n'est que la réponse que l'on m'a faite par Internet dit que c'est pour rapprocher la banlieue de la ville. Et je constate sur le plan qui nous est fourni que cela rapprocherait le cimetière qui est côté Charenton du cimetière qui est côté Paris 12<sup>ème</sup>.

Je passe les zones d'entrepôt. Car dans cette partie, que je fréquente depuis 30 ans que je me rends à Cachan, entre la Caserne Massena et la Porte de Charenton, il n'y a qu'entrepôts, voies de chemin de fer, et d'autres obstacles... Le périphérique, le seul réel obstacle entre Paris et sa banlieue. Faut-il aussi le combler ? Et la coulée verte, la Petite Ceinture, qui est un fossé et donc empêche les gens des deux rives de passer d'un côté à l'autre.

Donc les argumentations que l'on m'a données s'adressent un peu à des enfants. Je donnerai les textes au Président. Je suis architecte et urbaniste de formation ; j'ai enseigné pendant 35 ans, et je trouve un petit peu superficielle la réponse qui m'a été faite sur le sujet de la destruction, avec le terme de « requalification » que les architectes de ma génération ont offert aux politiques, pour pouvoir expliquer leurs projets.

Je n'en rajouterai pas. Je donnerai mes documents au Président.

*(Applaudissements).*

**M. HUBERT BLANC**, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Je ne donnerai pas la parole à Monsieur GAILLAC qui voulait s'exprimer un peu dans le même sens. Je pense que l'on peut donner la parole à la réponse, si je puis dire.

**M. GAILLAC :**

Bonjour. Ma question était du même ordre. Elle évoquait en fait le comblement qui a été fait Porte d'Italie. Je voulais savoir s'il y avait eu un retour d'expérience par rapport à ce comblement.

Quand on voit les problèmes de circulation qui ont été vécus par les personnes qui passent régulièrement sur cette Porte, imaginer que l'on va faire exactement la même chose Porte de Charenton ! Refaire une erreur, alors qu'on voit techniquement que c'était une erreur de combler ce souterrain !

**M. HUBERT BLANC**, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Le comblement des souterrains ; allons-y !

**M. LAURENT FOURTUNE**, Directeur des Projets Investissements, STIF :

Sans rentrer dans le détail du débat, je voudrais dire que l'on est au stade du Débat Public et que l'on n'a pas fait une étude d'impact détaillée sur les circulations.

Je pense que si une étude d'impact détaillée concluait au fait que le comblement du souterrain de la Porte de Charenton conduirait à la thrombose du quart Sud-est de l'Île-de-France, comme cela a été évoqué, donc bien au-delà de Maisons-Alfort ; effectivement, on aurait un problème pour en justifier l'utilité publique.

En tant qu'ingénieur, je voudrais indiquer que cela me paraît peu probable. Quand on entre, Porte de Charenton, on traverse les Maréchaux ; en face, il y a la rue de Charenton, qui n'est pas une artère extraordinaire, qui est plutôt une petite rue, qui débouche sur un carrefour avec la rue de Taine et la rue de Dijon, qui est tout ce qu'il y a de plus confidentiel avec un certain nombre de traiteurs, des gens qui traversent dans tous les sens, cela n'a rien à voir avec l'avenue d'Italie. L'étude n'a pas été faite, et je pense qu'elle vous est due, et il sera normal qu'elle soit faite. Je serais surpris que l'on aboutisse effectivement à une thrombose du quart Sud-est de l'Île-de-France ; ni même à un début d'embouteillage quelque part, au-delà des quelques dizaines (centaines j'en serais surpris) de mètres de la Porte elle-même.

La question est légitime, il est normal qu'elle soit posée, il est normal qu'elle soit éclairée d'ici à l'enquête publique. Et je pense qu'au vu des éléments techniques qui pourront être apportés, on pourra donner la réponse la plus judicieuse possible, permettant de concilier les éléments. On est sur le projet du tramway, mais on est également sur le boulevard des Maréchaux qui est géré (tant en gestion de voirie qu'en couloirs de police) par le Maire de Paris.

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC**, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS RATP :

Je vais compléter sur le principe de cette voie qui serait rajoutée pour la gestion de la ligne. Elle n'est pas dans ce plan-là, mais elle est citée dans le document. Elle a été évoquée en réunion. Donc il n'y a aucun secret. Et quand on nous a posé la question, nous avons répondu.

Il ne s'agit pas d'un parking, il s'agit en fait d'un élément de voie qui permet, éventuellement, à certaines heures, certains jours, le stationnement d'un tramway. Par exemple, quand il y a des événements au Parc des Expositions ou au Zénith, il faut pouvoir réinjecter et faire tourner les tramways à cet endroit, pour avoir plus de trams sur la partie Sud ou la partie Nord, en fonction de ces éléments. Cela veut dire quelques jours par an ; et quelques heures par jour, dans le cadre du Zénith. Le tramway vient, il se met dans la voie, et repart. Donc 99 % du temps, voire plus, la voie est libre et le tramway n'encombre pas l'espace.



Aujourd'hui, ce n'est pas dessiné, la Ville de Paris a commandé 3 études à 3 architectes urbanistes qui font des propositions. J'entends ce que vous dites. Je ne sais pas si cette voie-là est dans l'avenue de la Porte de Charenton, sur les boulevards des Maréchaux, à un autre endroit sur le parcours...

C'est une hypothèse. Donc, par transparence, on a dit qu'elle pourrait être là dans le dossier. Il faut se dire que l'on est à un stade où l'étude n'est pas du tout détaillée, il y a le principe et on ne sait pas où passe le tramway, où il est et où sont les stations. On a un peu plus avancé, c'est vrai, parce que la Ville a fait des études avec des architectes urbanistes et on a des dessins qui ont l'air très précis, mais qui sont tous, pour nous, des hypothèses de travail.

Après, il y a aussi l'hypothèse des ateliers garages qui sont de vrais parkings. Il y a peut-être eu confusion ou ambiguïté entre les deux choses...

**M. MICHEL HERBILLON, MAIRE DE MAISONS-ALFORT, DEPUTE DE CHARENTON :**

On est « corticoïdés », même si l'on habite Charenton !

**M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS RATP :**

Je m'excuse, je voulais dire que c'est peut-être moi qui ai mal entendu à ce moment-là si vous parliez de l'un ou l'autre. J'en profite pour parler de l'atelier garage qui, de toute façon, serait souterrain et s'il était à la Porte de Charenton, il serait sous le stade, invisible, et n'apporterait pas de nuisance particulière.

La qualité des plans, comme celui-là, laisse à penser que tout cela est dessiné, mais on n'en est pas à ce stade-là.

**M. PROVELENGHIOS :**

Vous n'avez pas répondu sur les tunnels !

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

En complément, en réponse à Monsieur HERBILLON d'abord, pour le rassurer : aucune décision n'a été prise.

Les décisions sont prises par le Conseil d'Administration du STIF. Donc ni par la RATP, ni par la Mairie de Paris, qui, en tant que Maîtres d'Ouvrage, font des propositions. C'est clair. Et sont chargées des études. Je ne me défausse pas de la responsabilité. C'est une instance, qui représente la Région et l'ensemble des départements, qui décidera, in fine. C'est sa responsabilité d'autorité organisatrice.

Je suis un peu désolé d'entendre le discours de Monsieur BRÉTILLON parce que présenter encore les tramways comme des barrières, excusez-moi, mais il y a des tramways se mettant en place dans toutes les villes de France, qui sont plébiscités par la population. On a l'impression d'entendre un discours daté, tellement décalé avec la réalité. Dire que mettre en place un tramway, qui va permettre de transporter des dizaines de milliers de personnes, tous les jours, dans des conditions bien meilleures que le bus ou qu'en voiture... Comme le disait Madame IDRAC lorsqu'on avait présenté les maquettes du tramway, sur l'espace du tramway on fera circuler 3 fois plus de gens que si cet espace était dédié à la voiture. Donc imaginer que le tramway soit une barrière me paraît un contresens complet. Mais je note que la Ville de Charenton défend encore cette position. Je me félicite que toutes les autres villes

qui ont participé au débat (y compris Saint-Mandé et Vincennes) aient eu des attitudes très constructives par rapport à ce tramway.  
En ce qui concerne le Bois de Vincennes...

**M. MICHEL HERBILLON, MAIRE DE MAISONS-ALFORT, DEPUTE DE CHARENTON :**

Juste un mot, parce que je ne veux pas qu'il y ait d'ambiguïté : la Ville de Charenton (je le dis en son nom et le Maire est là) et le Député que je suis ne nous opposons pas au tramway.

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

Eh bien ce n'était pas clair dans le discours ! Excusez-moi ! Franchement !

**M. MICHEL HERBILLON, MAIRE DE MAISONS-ALFORT, DEPUTE DE CHARENTON :**

Mais pas du tout ! C'est cela dont on parle...

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

Alors vous êtes pour les barrières, parce que Monsieur BRÉTILLON nous a présenté le tramway comme une barrière !

**M. MICHEL HERBILLON, MAIRE DE MAISONS-ALFORT, DEPUTE DE CHARENTON :**

Je trouve quand même, Monsieur le Président, qu'il est un peu excessif (je le dis de façon cordiale) que l'on soit si mal compris par chaque personne qui s'exprime ! Je pense que pour se comprendre, il faut d'abord s'écouter et essayer de s'entendre.

Je reprends la parole pour préciser notre point de vue qui, manifestement, n'est pas compris. On n'a pas parlé, Monsieur FOURTUNE, de thrombose sur tout l'Est parisien. C'est une caricature, de présenter les choses de cette façon. Je me permets de le faire observer. Surtout que vous dites que l'étude d'impact n'a pas été faite et qu'il convient de la faire.

Nous ne confondons pas les deux projets, cher Monsieur DE COULHAC, entre le fameux garage que j'ai appelé « parking ». J'avais oublié de préciser que ce parking serait souterrain. Dont acte. Donc, à la Porte de Charenton, vous voulez à la fois mettre un parking souterrain, garage de tramways ; et une voie dont vous nous dites maintenant « d'injection de tramways ». Vous nous dites « un tramway, de temps en temps, parfois, peut-être une fois par an, au Zénith ». Donc vous modérez maintenant vos propos.

Ce qui va se passer à la Porte de Charenton n'a pas, cher Monsieur FOURTUNE, de conséquences uniquement « sur 20 mètres d'une rue où il n'y a que des traiteurs ». Je vous cite. Ce qui me semble une façon assez spécieuse et un peu méprisante de présenter les choses, je me permets de le dire. Cela a des conséquences sur le trafic à Charenton.

Si vous avez des doutes (je pense que vous n'en avez pas, connaissant bien ce dont vous parlez) venez avec nous, observer sur le terrain et pas seulement sur des plans, la vie quotidienne des Charentonnais, des habitants de Saint-Mandé, etc.

Je précise enfin à mon collègue Denis BAUPIN, pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, que la Ville de Charenton ne s'oppose pas au tramway. C'est clair. En revanche, nous nous opposons clairement (pas seulement nous les élus, mais la population)... Il y a plusieurs milliers de pétitions, sur Internet et partout. Si l'on ne peut pas s'entendre et s'il faut qu'il y en ait 10 000

ou 15 000, on viendra avec 10 000 ou 15 000 pétitions. Ces gens-là ont réfléchi, aussi, comme nous essayons de le faire.

Je vous remercie de m'avoir autorisé à vous interrompre, en vous demandant de m'en excuser ; cher collègue Denis BAUPIN, je voudrais que l'on puisse remettre à plat ensemble l'examen de la décision, puisqu'elle n'est pas prise, et revoir ensemble la possibilité de ne pas fermer ce souterrain.

C'est sur ce point qu'est notre opposition ; pas sur le tramway.

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

Je pense que votre intervention était utile, parce que vous avez largement précisé la position de Charenton.

J'avais cru comprendre que Charenton était opposée au tramway, vu la présentation qui prétendait que ce serait bien mieux sur la Petite Ceinture, qu'on allait faire passer des tramways toutes les 4 minutes, que c'était une barrière par rapport à la banlieue. Cela pouvait laisser penser que vous étiez contre.

Donc il fallait comprendre que c'était un discours de soutien. Je remercie Monsieur BRÉTILLON de ce soutien affirmé au tramway des Maréchaux.

*(Applaudissements).*

En ce qui concerne les études sur la Porte de Charenton, elles seront présentées à la Ville de Charenton, pour qu'il n'y ait pas de doute. Il ne faut pas affoler la population. Je ne suis pas certain que ces pétitions étaient totalement spontanées, et qu'elles soient réellement arrivées de gens inquiets. Elles nous avaient été annoncées à l'avance et j'ai donc l'impression qu'elles étaient un peu organisées. Cela fait partie de l'action politique. Simplement, il ne faut pas faire croire que c'est spontané.

Concernant le stationnement dans le Bois de Vincennes, je partage complètement le point de vue de Monsieur BRÉTILLON sur le fait qu'il est insupportable que le Bois de Vincennes soit transformé en parking. Le Maire de Vincennes nous a dit qu'il souhaitait que l'on supprime une bonne partie du stationnement, notamment devant le Château de Vincennes. On peut soutenir cette proposition conjointement, entre toutes nos communes. Ce serait une avancée importante de faire en sorte que ce bois ne serve pas de parking, mais plutôt comme bois. C'est un espace naturel. Je me félicite que l'on progresse ensemble sur ces positions.

Dernier point, sur le viaduc. J'entends des discours nostalgiques sur ces horreurs urbaines : viaducs, autopont, etc. Chacun a le droit de défendre ses positions.

Dans la consultation préalable sur l'extension jusqu'à la Porte de Charenton, il y avait unanimité pour faire supprimer cette horreur, cette verrue, que constitue ce viaduc. Si on ne le supprimait pas, il y aurait énormément à faire pour le réhabiliter. Si vous parlez de budget, le coût, concernant cet ouvrage, il est de toute façon dans un état nécessitant une réhabilitation s'il était maintenu. Mais, franchement ! Je m'excuse, mais vous êtes la première personne que j'entends nous vanter les mérites esthétiques de cet ouvrage. C'est une horreur qui date de l'époque pompidolienne où il fallait absolument donner priorité à la voiture. Votre message a été entendu, mais voilà la réponse que je peux apporter.

**M. HUBERT BLANC**, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Une dernière précision, et on terminera.

**M. PROVELENGHIOS :**

Je me suis battu pour sauver les Halles, je me suis battu pour qu'il n'y ait pas la radiale Vercingétorix que les couleurs de béton voulaient nous faire, et faire entrer l'autoroute jusqu'à la Gare Montparnasse. Alors je ne voudrais pas que l'on se trompe de débat.

Il ne faut pas diaboliser la voiture, quand on fait la Foire du Trône en ce moment et on met des parkings à disposition. C'est bien la Ville de Paris qui l'organise !

*(Applaudissements)*.

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

C'est justement pour que les gens se rendent à la Foire en transports collectifs, à partir de ces parkings. Mais excusez-moi, si vous voulez regarder quels sont les gens qui se rendent à la Foire du Trône, la population concernée, d'où elle vient..., comme nous l'avons fait, vous constaterez que beaucoup de gens sont dans des voitures avec 3 ou 4 personnes, qui viennent de différents endroits de toute la Région Ile-de-France, pas forcément bien desservis en transports collectifs.

Après étude, en effet, nous avons considéré comme plus pertinent de mettre en place des parkings pour tous ceux qui viendraient en voiture, et ensuite de faire en sorte que ces personnes se rendent de ces parkings à la Foire du Trône, en navette. Je trouve dommageable que les forains aient détruit une partie des barrières mises en place pour compenser le gain d'espace obtenu par la mise en place de ces parkings. Ces barrières ont été sauvagement détruites, ce qui a permis de refaire du stationnement, y compris à l'intérieur du bois.

Ne nous trompons pas de débat nous non plus.

**M. PROVELENGHIOS :**

Il ne faut pas se tromper de débat, et je ne pense pas être à l'arrière-garde, ni nostalgique.

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

Nous avons passé un grand moment sur le secteur de Charenton. La Commission, dans sa sagesse, en conclut que le secteur de la Porte de Charenton a besoin d'études plus approfondies. Je pense que tout le monde sera d'accord sur ce point, et nous le dirons dans notre compte-rendu, sans crainte d'être contredits sur ce point.

Il nous reste 10 minutes. J'aimerais que l'on dise un mot du parking relais. Monsieur BLÉVOTTE (je ne prononce peut-être pas bien son nom) est-il là ? Il n'est pas là.

Monsieur LAISNEY, voulez-vous dire un mot de la problématique des parkings ?

**M. LAISNEY**, EXPERT :

Lors de la dernière réunion, nous avons évoqué cette question. En général, les projets de tramways dans les villes de province sont liés à l'intermodalité avec des parkings relais, et peut-être de par sa consistance « rocade » la question se pose moins pour le TME. Malgré tout, le parking relais est une clé de dispositif d'accompagnement, dans ces villes, qui assure la fréquentation et le succès du tramway.

Sur les boulevards des Maréchaux, on a remarqué un problème de correspondances. Les Maréchaux et les métros sont à proximité des « diffuseurs finaux », des 5 grandes radiales arrivées d'autoroutes sur Paris, et le tramway pourrait être l'occasion de réactiver des anciens parkings de dissuasion gaullistes..., en les rendant plus attractifs, mieux indiqués, moins chers, conçus comme de vrais centres de services, de vraies portes d'entrées à la ville, particulièrement utiles pour les automobilistes qui ne veulent pas poursuivre le trajet à l'intérieur de Paris. Par exemple, les touristes, les provinciaux. A Amsterdam, il y a un grand parking relais quand on arrive.

Je pensais qu'il pouvait être relié à une Météor, qui est une ligne très à part, peut-être d'accoutumance aux touristes qui visitent Paris et pourraient laisser leurs voitures au seuil de Paris. Sachant que la solution se trouve beaucoup plus en amont, avec les gares RER en région, nous en sommes bien conscients.

La question était : pourquoi Paris ne donne pas l'exemple ? Dans un parking relais il y a un facteur « service », mais aussi un facteur « nuisances » et peut-être la Ville pourrait, à proximité des stations de métro ou du TMS (avec un système de navettes par exemple) activer ce principe des parkings relais qui est quand même, dans le débat actuel sur le Plan de Déplacements de Paris et le Plan de Déplacements au niveau de la Région, un peu l'absent du débat.

Evidemment, entre les Maires qui vont recevoir les parkings relais en moyenne banlieue, et Paris qui n'a pas véritablement d'offres là-dessus, le problème reste entièrement posé.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci de l'avoir posé. Monsieur BAUPIN, un mot...

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

Je ne peux pas complètement laisser dire cela. D'abord, Paris prend sa part des nuisances. En termes de pollution, d'embouteillages, etc., liés au « tout automobile », voies sur berges, l'autoroute qui se situe sur site classé au Patrimoine de l'UNESCO. Le périphérique, etc. Demandez aux riverains s'ils prennent leur part des nuisances liées à l'automobile.

Concernant les parkings aux Portes, un certain nombre existent aujourd'hui. Et l'on ne demande pas mieux qu'ils soient remplis. On fait le constat, confirmé par plusieurs études : les parkings aux Portes de Paris fonctionnent relativement mal. L'automobiliste qui vient de moyenne ou grande couronne, lorsqu'il arrive à Paris, a fait l'essentiel de son parcours. Quand on allume la radio, le matin, on entend : les embouteillages sur les autoroutes, les unes après les autres ; pas dans Paris ! Donc si l'on veut avoir des parkings suffisamment attractifs, et dissuasifs pour utiliser l'automobile, il faut plutôt les situer à proximité des gares de trains, de RER, et de trains de banlieue (vous l'avez évoqué).

Depuis plusieurs années, au STIF, j'avais demandé qu'une étude soit effectuée sur ces parkings relais; elle l'est enfin. Elle a montré qu'il existe 400 parkings relais en Ile-de-France,

qui sont très largement sous-utilisés, parce qu'il n'y a pas de tarification adéquate, pas de dispositifs de sécurité, pas suffisamment de signalétique.

A partir du moment où cette étude est réalisée, le STIF sera saisi dans les mois qui viennent de propositions concrètes. D'après ce que j'ai compris du travail des Services, c'est plutôt en grande couronne que la priorité serait à mettre, sur ces parkings. C'est plus logique, sur un trajet de plusieurs dizaines de kilomètres, que l'on fasse le maximum du trajet en transports collectifs, et le minimum en voiture.

Je précise que nous parlons de parkings relais. Nos collègues de grande couronne soulignent, à juste titre, qu'il faut plutôt parler de rabattements. Cela peut être du rabattement en voitures, avec des parkings ; du rabattement en vélos ; du rabattement en bus ; donc il faut parler globalement de rabattements vers les pôles de transport, et pas simplement de parkings. Cela paraît logique que nous n'incitions pas à une utilisation supplémentaire de la voiture, même s'il s'agit de la grande couronne.

Pour ce qui est des parkings parisiens, aux Portes de Paris, nous travaillons avec le STIF pour essayer d'améliorer la signalétique. Il y a des publics différents que ceux qui font le domicile/travail quotidiennement, et notamment, vous l'avez évoqué, les touristes ou des gens qui viennent de province.

Par exemple, à la Porte d'Orléans, depuis qu'un parking a été réhabilité il y a 3 ans, qui est directement connecté à la ligne 4 du métro (on ne sort pas du parking, par les couloirs on se retrouve sur la ligne 4 du métro), on voit une augmentation significative de son utilisation, plutôt par des gens qui viennent de province. Ils se disent « je viens pour la semaine, je vais laisser ma voiture à l'entrée de Paris, je n'ai pas envie de me déplacer en voiture dans Paris vu le réseau de transports collectifs qu'il y a ». C'est plutôt une bonne nouvelle que les gens soient de plus en plus nombreux à le faire. Il y a sans doute des utilisations. Au regard de l'expérience que l'on pourra tirer une fois le tramway mis en place, il y aura sans doute des enseignements à prendre en compte, sur les parkings qui sont à proximité des Portes, sur le trajet Est. Je pense à la Porte de Bagnolet, il y a d'immenses parkings sous-utilisés. Mais ce n'est certainement pas pour des déplacements domicile/travail quotidiens d'habitants de banlieue, visiblement ; d'après ce que l'on peut constater des comportements aujourd'hui.

**M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Nous parlerons dans le compte-rendu des questions qui ont été posées à propos de l'atelier garage. Madame HONORÉ n'est pas là ? (Non). Je laisse 2 ou 3 questions ou observations se poser. De préférence, ceux qui n'ont pas parlé.

**M. DARIUSZ PODLESNY, CONSEILLER DE QUARTIER DU XIXEME ARRONDISSEMENT :**

Bonjour. Monsieur le Président, je vous remercie de me donner la parole.

Avant de développer deux ou trois points, je souhaiterais préciser que tout débat suppose une critique constructive et qu'en tant que conseiller de quartier, en tant que citoyen, je ne suis pas contre le tramway, mais bien sûr pour le tramway.

Je voudrais revenir sur le partage de l'espace public. On a beaucoup insisté sur ce que l'on appelle les modes de circulation douce, à savoir le vélo, au détriment des véhicules d'urgence. Je voudrais préciser que je suis tout à fait solidaire de l'intervention qui a été faite pour promouvoir les véhicules d'urgence, car en termes de « risk management », parler de

rodéos comme cela a été fait il y a quelques minutes, c'est substituer un risque hypothétique face à une réelle question d'urgence et de santé publique.

Lorsqu'on va dans d'autres villes d'Europe, par exemple Varsovie, Budapest..., le tramway n'a pas de gazon dans la partie centrale, et elle n'est pas envahie par des gens qui font des rodéos en voiture. Elle est utilisée au contraire par des véhicules d'urgence, qui en ont besoin, donc cela suppose des malades ou des personnes âgées. Je doute que les malades ou les personnes âgées n'apprécient les entrées plates adaptées pour se rendre à l'hôpital.

En outre, on a parlé de Petite Ceinture et de tracé alternatif, avec la possibilité d'en faire une coulée verte. Je serai très circonspect par rapport au vocabulaire utilisé : le mot « réversible ». Car souvent le temporaire devient du permanent. Quand on voit les aménagements faits boulevard Jean Jaurès, par exemple, on voit que si l'on veut faire de l'intercommunal aujourd'hui, comme annoncé auparavant, il faudra recasser les trottoirs pour faire passer les bus 151 et 152, car le Mobilien ne passe que sur une petite partie de l'avenue.

Vous me permettez donc d'émettre les plus vives réserves, en tant que citoyen et conseiller de quartier, face à cette idée, qui sera forcément financièrement coûteuse, d'aménager la Petite Ceinture en coulée verte, pour ensuite la remettre éventuellement en moyen de transport.

Justement, la Petite Ceinture est un moyen de transport alternatif, qui offre de grandes possibilités pour des habitants et pour des quartiers (le 19<sup>ème</sup> ou d'autres arrondissements) qui sont parfois les plus précaires d'Ile-de-France, notamment la Cité Curial-Cambrai qui serait très heureuse de voir un tramway passer à la Petite Ceinture, pour désenclaver, et créer un lien entre le Nord et le Sud, par exemple du 19<sup>ème</sup> arrondissement. Je pense qu'il y a là véritablement un impératif économique.

Ce n'est pas, contrairement à ce qui a été affirmé, un débat d'arrière-garde, c'est une voie qui existe, et je pense qu'on aurait tort de démonter cet axe de communication.

Enfin, je souhaite également rejoindre les interventions effectuées précédemment par Monsieur le Député, et Monsieur le Maire de Charenton, pour affirmer une certaine inquiétude. Bien sûr, tout ne peut pas être décidé... Vous devez, quand vous faites des études de marché, faire un impératif entre le coût financier et le pouvoir décisionnel. On peut relever qu'il y a pas mal d'affirmations, beaucoup de certitudes ; et finalement beaucoup de manque, dans cette présentation.

Je vous remercie quand même qu'il y ait un débat, je suis heureux d'y participer. Je vous remercie de m'avoir donné la parole. Mais j'espère que tout ceci va évoluer de manière constructive. Merci beaucoup.

**M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci de votre intervention, tout à fait intéressante.

**MME FRANCINE GUILLAUME, CONSEILLERE REGIONALE D'ILE-DE-FRANCE :**

Bonjour. Je suis par ailleurs habitante du 19<sup>ème</sup> arrondissement. Donc je salue Monsieur.

J'avais une question à poser, mais je vais rebondir par rapport à ce que Monsieur a dit. Je ne suis pas certaine que la Cité Curial-Cambrai qui est effectivement un quartier à l'intérieur

de Paris qui est plus enclavé et défavorisé serait satisfaite de la Petite Ceinture. Je crois que ce débat n'a jamais eu lieu dans cette Cité.

Par contre, cela va rejoindre ma question, il y a eu des débats et même des espoirs sur la construction d'une gare du RER E, la Gare Eole Evangile, évoquée dans plusieurs débats antérieurs. Le souci est que la validation de la construction de cette gare, qui serait « désenclavante » et pourrait être reliée au tramway, est pour le moment en stand-by. Il est prévu que le C.A. du STIF, je crois, en mai, remette en avant ce débat ; et lance une enquête publique, certainement via la CNDP. Mais on est dans une situation où en fait, les réflexions des habitants sur le bon tracé (en particulier le lien avec Pantin) se trouvent obérées par le fait qu'il y ait des projets ultérieurs, qui sont seulement en phase de réflexion ou de pré-lancement.

Donc le souci va être d'informer correctement sur les projets reliés : quand ils vont être lancés, etc. Un problème de calendrier, par rapport à l'ensemble des projets de l'Est parisien.

Je vais m'exprimer en tant que Conseillère Régionale. Il est certain que l'ensemble des Conseillers Régionaux, qu'ils soient Parisiens ou des départements autour, seront de plus en plus attentifs à la desserte multi communale. Vous savez certainement que les projets précédents, en particulier pour la dernière tranche du tramway (cela a été dit tout à l'heure) ont été financés à 50/50. Et les Conseillers Régionaux sont bien évidemment très sensibles au fait que leur participation contribue à donner une desserte meilleure pour un maximum d'habitants ; en particulier les Conseillers Régionaux de grande couronne sont très attentifs au fait que les dessertes prévues soient multi départementales.

Donc, deux choses : les questions de calendriers, par rapport à d'autres projets, qui sont presque en phase de lancement et dont il faudra informer les habitants ; et une information aménagée de telle sorte que les Parisiens soient informés des projets (par exemple à Pantin) et vice-versa, parce que pour le moment, les informations sont parfaitement coupées. Donc un enjeu, par rapport à la conduite des débats futurs. Merci.

**M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Voulez-vous rebondir, Monsieur FOURTUNE ?

**M. LAURENT FOURTUNE, DIRECTEUR DES PROJETS INVESTISSEMENTS, STIF :**

Suite à ces interventions, deux ou trois éléments.

La Gare du RER E Evangile est inscrite au Contrat de Plan Etat-Région, et le Conseil du STIF est saisi pour sa séance du 10 mai pour délibérer sur les objectifs de l'opération, et permettre une information du public beaucoup plus complète (notamment pour la Cité Michelet et je pense également la Cité Curial), qu'une concertation publique puisse avoir lieu à la fin de 2006. Cela permettra d'avoir sur place une bonne information, sur l'aspect gare du RER, avec l'arrivée possible du tramway T3 depuis le Sud de Paris, comme l'arrivée possible du tramway Saint-Denis Epinay Villetaneuse depuis Saint-Denis. Donc c'est un quartier de gare à penser avec les habitants, et ce sera l'objet d'une concertation devant avoir lieu à la fin de l'année.

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



Juste pour souligner un point qu'évoquait Madame GUILLAUME : la complexité d'avoir toutes ces procédures différentes, avec des calendriers différents, des acteurs différents, pourtant sur des projets portant sur les mêmes territoires. Cela ne rend pas les concertations lisibles.

Je pense d'ailleurs que des instances comme la CNDP pourraient peut-être, vu votre expérience sur un certain nombre de débats, faire des suggestions d'améliorations de la législation de ce point de vue.

C'est clair, le projet du tramway T3, le projet du tramway Saint-Denis Epinay Villetaneuse, le projet de cette Gare Eole, tout cela est forcément connecté et a des implications, clairement, sur le secteur, sans compter évidemment le projet urbain lui-même qui est lui aussi évidemment concerné. Ce n'est pas le même projet s'il y a une gare que s'il n'y en a pas.

On essaie de le prendre en compte dans la façon d'organiser les débats, mais c'est vrai qu'aujourd'hui, mener un débat sur une gare dont on peut penser que le temps de réalisation avec l'ensemble des projets concernés pourrait intervenir d'ici 6 ans, c'est très difficile. Se concerter, avec la population, pour des projets d'aussi long terme, est toujours complexe. J'ai un mauvais souvenir : lorsque la cour d'école s'est écroulée dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement, lors du chantier Météor, des parents d'élèves disaient « il n'y a jamais eu de concertation ! ». Sauf que les parents d'élèves étaient les parents d'élèves actuels, et c'étaient leurs prédécesseurs qui avaient participé à une concertation. C'est-à-dire que les temps que nous avons aujourd'hui entre les concertations et les réalisations font que l'on a une vraie difficulté d'association de la population à ces projets.

Vous mettez tout cela dans la même marmite : les procédures complexes, les temps très longs entre concertations et réalisations ; et il y a une vraie difficulté pour que les gens s'approprient les projets. Ceci étant, je n'ai pas de solution miracle à apporter. Mais je pense que des choses peuvent être améliorées dans la législation, pour qu'il y ait plus de facilités. Y compris quand on parle de la Petite Ceinture et des potentialités que cela puisse un jour être réutilisé. Là encore, on est sur un autre projet, un autre site, évidemment complètement connecté, mais avec des acteurs différents, donc des financements différents.

Tout cela est complexe. En Ile-de-France, on bat des records de complexité et d'imbrication du nombre de structures différentes.

**M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Merci. Je pense qu'on peut mettre fin à ce débat. Je voudrais répondre, pour finir, à une question qui m'a été posée et permettra, je crois, de bien comprendre où se situe le Débat Public dans l'ensemble du processus qui aboutit à une décision.

La question qui m'a été posée est : le projet peut-il être modifié après un Débat Public ?

Je pense qu'il faut bien distinguer ce qui est la phase du Débat Public, en amont, c'est-à-dire au moment où on pense politiquement à réaliser un projet, mais où le projet dans ses détails n'est pas encore mis au point ; et la phase de l'utilité publique, où là c'est un projet entièrement ficelé, qui est soumis à la procédure d'utilité publique.

Nous sommes en ce moment à la phase du Débat Public, c'est-à-dire que le STIF a fait des études et a fait connaître son intention de donner suite à ces études pour réaliser le prolongement du tramway T3.

L'espace du Débat Public est un espace qui suspend toute décision au fond, c'est-à-dire que l'autorité qui décide du projet, en l'occurrence le STIF, a toute liberté, après le Débat Public, pour en tirer les conclusions qu'il veut. Il peut décider de le modifier, de l'abandonner, de le maintenir avec des modifications de détails ou non. Le STIF est entièrement libre. Le Débat Public a simplement eu pour conséquence et pour objectif de mettre en présence les intentions d'un organisme qui peut réaliser un grand équipement et les réactions, très libres, de la population par rapport à ce projet.

Je peux vous dire, parce que j'ai une grande expérience de la CNDP, que tous les Débats Publics auxquels certains équipements ont donné lieu, ont toujours modifié d'une certaine façon la donne. C'est-à-dire que quand un débat commence, on se dit... Et nous nous sommes posés, à la Commission, la question : quelles sont les principales questions qui vont être posées, quelles sont les principales difficultés devant lesquelles on va se trouver ? Eh bien le débat révèle toujours que ce ne sont pas spécifiquement les questions que l'on attend le plus qui sont le plus avancées, mais souvent d'autres. D'autres surgissent, et le Maître d'Ouvrage, quel qu'il soit, est toujours amené à tenir compte de ce qui a été dit dans le débat.

Comme me l'a dit une fois un Directeur de EDF, qui avait été amené d'ailleurs, après un débat, à abandonner très profondément son projet : « on ne sort jamais d'un débat comme on y est entré ». Nous non plus. Et vous non plus.

En tout cas, nous avons été heureux d'organiser ce débat. L'avons-nous bien organisé, mal organisé, moyennement organisé ? L'avenir le dira. En tout cas, nous avons laissé s'exprimer la population comme il fallait le faire. Nous avons essayé de faire émerger les questions, et le compte-rendu que nous ferons essaiera de faire ressortir les principales questions que vous avez posées.

Nous ne sommes pas là pour donner des réponses, une Commission n'est pas là pour donner un avis. Elle est là pour faire saillir les questions qui se sont posées, à propos d'un projet présenté.

J'espère que ce Débat Public aura tenu, au moins partiellement, ses promesses.

Je veux remercier tous ceux qui y ont participé, avec vivacité, avec précision, mais dans des conditions qui n'ont jamais empêché le dialogue.

Je remercie aussi le Maître d'Ouvrage. Nous avons manifesté à son égard, je peux vous l'assurer, une indépendance totale. Nous ne lui avons pas toujours facilité les tâches. Je dois dire que la Ville de Paris et tous ses Services ont joué le jeu parfaitement à l'égard de la Commission. Et je dois aujourd'hui, parce que je ne l'ai jamais fait, tout de même les en remercier.

Merci à vous tous qui avez participé au Débat Public. Vous pouvez encore le faire pendant 15 jours ; nous vous écouterons.

*(Applaudissements).*

*La séance est levée à 21 H 40.*