

Compte-rendu intégral

de la réunion de proximité « secteur porte de la Villette – Porte de la Chapelle »
du 7 mars 2006

Mairie du 18^{ème} arrondissement (75)

Le compte-rendu de la réunion est rédigé et publié sous l'autorité du président de la commission particulière du débat public. Toutes les questions posées au cours de la réunion publique seront traitées et recevront une réponse. La réunion publique a rassemblé 180 personnes. Elle s'est ouverte à 19h20 pour s'achever à 21h20.

Ont participé au débat public :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

M. Hubert BLANC, Président

M. Daniel GRAS, Mme Élisabeth LEPOUTRE

MAÎTRES D'OUVRAGE :

Mairie de Paris :

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

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

STIF :

⇒ Mme Noémie DELOBELLE, Chargée de Mission

RATP :

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

INTERVENTIONS DU PUBLIC :

M. ROSSIGNOL ; M. PIOCCIOTTO Carmel Habitant du XVIII^{ème} ; Alain CHAMTALAT Collectif de riverains de la Porte de Clignancourt, Conseil de Quartier Joffrin Clignancourt ; M. Daniel VAILLANT député-maire du XVIII^{ème} ; M. Bruno LE ROUX Maire d'Épinay sur Seine ; M. DAMBRIERE Habitant de la Porte Pouchet ; M. ANDING Bureau du Conseil de Quartier Porte Poissonnières Porte de Saint-Ouen ; M. le Maire-adjoint d'Aubervilliers ; M. LAMY Adjoint du XVIII^{ème} arrondissement ; Francis DOBRAC représentant les chefs d'entreprises ; Mme SAINTE Conseillère de Quartier, Roxane DECORTE Conseillère de Paris élue du XVIII^{ème} ; M. Didier LOURDIN Orbitale ; Mme PRUTNER Secrétaire Bureau Conseil de Quartier Moscova ; M. Witold MARKIEWICZ Président Paris Banlieue Environnement ; Bernard CHAINEAUX directeur régional de RFF ; M. GODARD.

La séance est ouverte à 19 H 20 sous la Présidence de Monsieur Hubert BLANC, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

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

Veillez nous excuser pour ce léger retard. Je vous remercie d'avoir bien voulu venir à cette réunion de proximité. Je remercie tout d'abord Monsieur le Député Maire du XVIIIème qui a bien voulu permettre la disposition de cette salle pour la réunion publique.

Je voudrais rappeler que le Débat Public est une procédure légale, décidée par une Commission Nationale, quand il y a un grand projet d'équipement qui paraît nécessiter cet effort particulier d'information et d'échange.

Cette Commission indépendante confie à une Commission Particulière, qui est représentée à cette table, le soin d'organiser le Débat Public, c'est-à-dire la transmission d'abord d'une information complète et transparente sur l'équipement dont il s'agit ; et ensuite d'organiser les échanges, les observations et toutes les contre-propositions qui sont susceptibles d'être faits.

Comme vous le savez, le Débat Public dispose d'un certain nombre d'outils : un site Internet, des cahiers d'acteurs où des organisations peuvent faire connaître leurs points de vue particuliers sur le projet dont il s'agit ; et nous avons deux types de réunions publiques. Nous en avons 13 pour ce débat. Les unes portent plutôt sur des thèmes ; les autres, nous les appelons des « réunions de proximité », c'est-à-dire que nous souhaitons apporter dans ces réunions à la population les informations sur ce qui risque de se passer dans le quartier, dans le secteur où nous sommes, et apporter toutes précisions sur ce qu'est le projet dans le secteur concerné, et permettre donc à vous tous de réagir sur ces informations qui sont données.

Ces réunions sont toujours menées de la même façon, c'est-à-dire que nous invitons le Maître d'ouvrage à présenter son projet.

Le Maître d'ouvrage, en ce qui concerne l'extension du Tramway de Paris, c'est d'une part le STIF qui est, comme vous le savez, le Syndicat des Transports d'Île-de-France, qui est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France.

Ce Syndicat des Transports a délégué à la Ville de Paris le soin de le représenter pour ce Débat Public. C'est donc la Ville de Paris, ici représentée par Monsieur BAUPIN, qui porte la parole du Maître d'ouvrage, entouré bien entendu de ceux qui sont associés à ce Maître d'ouvrage, c'est-à-dire le STIF, la Région, et la RATP qui est l'opérateur des transports dans la région parisienne. Voilà la règle du jeu. Donc nous allons donner pour 20 minutes à peu près la parole au Maître d'ouvrage, pour exposer le projet ; et en particulier, j'insiste bien, les prolongements du projet dans le secteur dont il s'agit. Et tout de suite après, la parole est donnée à la salle, très librement. Il y a ici un certain nombre d'élus, du XVIIIème bien sûr, et des arrondissements proches, qui ont bien voulu être présents. Ils ont droit bien entendu à la parole, comme tout le monde. Je la leur donnerai, bien sûr, dès qu'ils la demanderont.

La parole donc, sous le bénéfice de ce que veut peut-être dire Monsieur BAUPIN en introduction, est ensuite à Monsieur LAGUET.

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

Monsieur le Préfet, merci. Monsieur le Président, c'est maintenant la cinquième réunion, je crois, que nous tenons sur ce Débat Public du Tramway, de l'extension du T3, et donc c'est l'occasion dans cette période de vraiment débattre de l'ensemble des questions liées à cette extension, à son parcours.

Comme cela a été rappelé par le Président de la Commission du Débat Public, c'est pour la Ville de Paris une excellente chose que cette concertation soit organisée de cette façon, avec des garants du Débat Public, qui permettent d'organiser un débat, et une concertation la plus large possible.

Il y avait eu, il y a cinq ans, une concertation qui préparait le Tramway T3, son parcours sur le sud de Paris, qui avait donné lieu à beaucoup de réunions et de discussions. À l'époque, il n'y avait pas de Commission du Débat Public. Aujourd'hui, avec cette Commission, on a une organisation beaucoup plus large et qui nous permet d'avoir des débats beaucoup plus approfondis, et le plus en amont possible, le plus tôt possible, par rapport aux décisions qui pourront être prises ensuite par le Syndicat des Transports d'Île-de-France, la Ville de Paris, et la Région.

Je voudrais notamment me féliciter que ce débat nous permette d'avoir des discussions qui portent non seulement sur le territoire parisien, mais avec nos voisins, de façon à ce que ce projet, qui est un projet certes sur le territoire parisien, soit bien conçu comme un projet d'intérêt régional.

C'est une avancée importante, et plusieurs des réunions que nous avons tenues d'ores et déjà se sont situées dans des communes limitrophes de Paris, et pas simplement sur le territoire de Paris, donc c'est vraiment cette volonté que nous puissions discuter des impacts du Tramway pour l'ensemble de l'agglomération.

Chacun conçoit bien qu'un Tramway de cette envergure, que nous avons choisi comme étant en rocade autour de Paris, à la différence du réseau parisien de métro qui est très largement concentrique vers le cœur de la capitale, c'est un projet qui a un impact sur la couronne parisienne, pour tous ceux qui habitent à proximité des Maréchaux, mais bien au-delà, sur le bassin d'emploi, sur les territoires limitrophes, et aussi évidemment en termes d'aménagement urbain de ces boulevards. Donc, c'est un projet d'envergure.

Je ne voudrais pas être plus long, parce qu'il va y avoir une présentation de Monsieur LAGUET, le Directeur de la Voirie et des Déplacements, qui va revenir à la fois sur l'intérêt global de ce projet et sur les « détails » (parce que ce sont des choses importantes) qui concernent directement le parcours que nous étudions ce soir. Merci.

M. DANIEL LAGUET, DIRECTEUR DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS, MAIRIE DE PARIS :

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Monsieur BAUPIN l'a rappelé, c'est bien la cinquième réunion publique, et c'est la deuxième qui parle du territoire sectoriel.

La première était à Charenton, et on a parlé effectivement du secteur Ivry-Porte Dorée. Donc aujourd'hui, on va s'intéresser particulièrement aux secteurs : Porte de la Villette, Porte de la Chapelle.

Je vais évoquer très brièvement les données générales, sur le Tramway, puisqu'elles ont déjà été présentées lors des trois précédentes réunions.

Je pense qu'il y a trois objectifs en termes de transport.

Le premier est de répondre à un besoin croissant de desserte performante en rocade. C'est d'optimiser le maillage de l'ensemble des transports collectifs. Et c'est d'améliorer l'accessibilité des transports urbains, et des cheminements.

Et puis il y a également deux objectifs en termes de requalification urbaine, puisqu'il s'agit de réaménager le paysage urbain et la répartition de l'espace, notamment sur les Maréchaux, on le verra tout à l'heure. Également, d'améliorer la qualité de vie des riverains et des usagers qui bordent ces espaces.

Pour ce projet, plusieurs options ont été à l'étude, et il y a eu une démarche ouverte de projet. On a eu trois équipes, composées chacune d'architectes urbanistes, de paysagistes et de bureaux d'Études Techniques. Ils ont travaillé globalement, sur des propositions qui concernent d'une part des variantes de tracés, qu'ils ont proposées ; l'emplacement et le nombre des stations ; et puis l'insertion du Tramway sur la voirie ainsi que l'implantation d'un nouvel atelier garage puisque, bien

sûr, le Tramway TMS ne peut se prolonger jusqu'à la Porte de la Chapelle sans un nouvel atelier garage.

Ces propositions, que l'on va aborder avec vous, ne sont que des propositions et, bien sûr, les souhaits qui seront émis lors du Débat Public ou des réunions de concertation viendront enrichir l'ensemble de ces propositions ; et des amendements pourront bien sûr être proposés.

Vous avez maintenant, projeté, l'ensemble du tracé du Tramway sur les Maréchaux. C'est un tracé qui va de la Porte d'Auteuil jusqu'à la Porte de la Chapelle, avec bien sûr une tranche qui est aujourd'hui en cours de réalisation, puisqu'il s'agit du Tramway T3 sur les boulevards des Maréchaux Sud, donc qui va du Pont du Garigliano à la Porte d'Ivry.

Un bref rappel : c'est un tracé qui fait 7,9 kilomètres, qui fait 17 stations, qui traverse 3 arrondissements, 7 communes limitrophes et un bassin de 166 000 habitants et de 89 000 emplois, et de plus de 300 commerces. Il est attendu sur ce Tramway, qui doit être mis en service à la fin de cette année, 100 000 voyageurs chaque jour.

L'objet principal qui nous concerne aujourd'hui est l'extension de ce Tramway à l'Est. Donc vous avez cette présentation schématique sur l'Est. C'est un trajet qui va faire 14 kilomètres à l'Est et 2 kilomètres à l'Ouest ; 7 arrondissements seront desservis, donc 5 à l'Est : XIIIème, XIIème, XXème, XIXème et XVIIIème où nous sommes aujourd'hui ; et à l'Ouest : XVème et XVIème. Douze communes limitrophes sont concernées : Ivry sur Seine, Charenton-le-Pont, Saint-Mandé, Vincennes, Montreuil, Bagnolet, le Pré Saint-Gervais, les Lilas, Pantin, Aubervilliers, et Saint-Denis. Et une commune à l'Ouest, qui est Boulogne Billancourt. Trois départements limitrophes globalement concernés : les Hauts de Seine, le Val de Marne et la Seine Saint-Denis, donc plus particulièrement aujourd'hui.

Sur l'ensemble de ce tracé, 300 000 visiteurs sont attendus chaque jour, sur la totalité du parcours, et environ 130 000 emplois sont concernés.

Faisons un petit zoom sur l'extension à l'Est. Je voudrais souligner sur cette diapositive que vous avez des variantes de tracés que l'on n'évoquera pas aujourd'hui, puisqu'elles ne sont pas sur le secteur concerné.

Mais on voit bien des variantes entre la Porte de Pantin et la Porte de la Villette, qui est le secteur avant celui qu'on évoque aujourd'hui, donc qui passent en limite de Paris, sur Pantin, par la rue des Petits Ponts et le long de la ZAC sur Pantin. Egalement, une deuxième variante qui arrive à la Mairie de Pantin, par l'arrière, et on revient sur la Porte de la Villette. On n'évoquera pas ces variantes aujourd'hui, elles feront l'objet d'une autre présentation.

Vous avez un schéma de base, qui représente 22 stations. Suivant le nombre de stations que l'on peut envisager, ce schéma peut être porté à 25 stations, et suivant le tracé en fonction des variantes, on pourrait aller jusqu'à 27 stations. On voit bien que le débat se porte entre 22 stations et 27 stations, sur cette extension à l'Est.

Bien sûr, il faudra trouver un équilibre, mais on y reviendra, entre le nombre de stations et les trajets, pour la desserte des quartiers et des communes limitrophes, et également l'attractivité de ce système de transport qui doit être pour cela suffisamment rapide, donc bien sûr, avec un nombre de stations relativement limité.

Le temps de parcours estimatif, tel qu'il vous est présenté sur le schéma, est estimé à 40 minutes sur le trajet qui est là ; et il serait de 45 minutes si l'on passait par la Mairie de Pantin. Egalement, dans cette hypothèse générale, il y a eu des dispositions d'insertion du Tramway sur la voirie qui ont été évoquées. On reviendra tout à l'heure dans le détail sur le tronçon qui nous concerne. Il y a bien sûr des options qui ont été faites, qui doivent tenir compte des objectifs d'exploitation de la ligne ; du contexte urbain et paysager, donc suivant les paysages traversés ; et

également des contraintes techniques, puisque suivant les endroits on a des ouvrages d'art ou des contraintes spécifiques.

Ce Tramway pourra circuler en site propre, et selon trois types d'implantation que vous avez, schématisés :

1. une implantation dite axiale, là le Tramway est au centre du boulevard, et bien sûr la circulation est de part et d'autre ;
2. une qui est dite latérale, donc d'un côté de la chaussée, qui doit être sur votre gauche, sur lequel vous avez le Tramway ;
3. Et bilatérale, donc là le Tramway est séparé en deux et vous avez un Tramway qui est de part et d'autre de chaque chaussée, le long des trottoirs.

On y reviendra dans les présentations. Après cette présentation brève, je le reconnais, sur l'ensemble du tracé, on va maintenant s'intéresser plus particulièrement au secteur Porte de la Villette, Porte de la Chapelle, et essayer de dresser un peu la carte d'identité de ce secteur. Ce secteur concerne deux arrondissements : les XVIIIème et XIXème arrondissements. Il concerne trois communes limitrophes du département de la Seine Saint-Denis : Aubervilliers, Saint-Denis et Pantin. On n'oublie pas, bien sûr, qu'il y a une communauté d'agglomérations qui est Plaine Commune, qui rassemble entre autres les villes d'Aubervilliers, Épinay-sur-Seine, la Courneuve, l'Île Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Stains et Villetaneuse.

En ce qui concerne l'aspect géographique de ce secteur, il est évidemment compris entre les deux Portes : Villette et Chapelle, et il passe par la Porte d'Aubervilliers. Il comprend principalement deux boulevards : le boulevard Macdonald et une partie du boulevard Ney sur le XVIIIème. Le boulevard Macdonald fait 1,5 kilomètres et le boulevard Ney fait 1,2 kilomètres, donc ce tronçon que nous allons regarder ensemble constitue une longueur de 2,7 kilomètres. C'est un parcours qui est relativement peu accidenté, assez plat, mais un paysage fortement marqué par les voies ferrées, et les entrepôts que vous connaissez : Macdonald et Ney. Il y a un élément fort : le Canal Saint-Denis. Et on est à proximité d'un espace important qui est le Parc de la Villette et ses nombreux équipements, sur lequel je reviendrai.

En termes de données socioéconomiques, sur le boulevard Macdonald, il y aurait dans la zone des 400 m : 16 500 habitants concernés. Sur le boulevard Ney, à peu près un chiffre équivalent, de l'ordre de 15 000 habitants. Soit un total de 31 000 habitants riverains, concernés. En termes d'entreprises, on a sur le XIXème, sur cette partie-là, un peu plus de 3 % des entreprises parisiennes qui se trouvent sur ce site et à proximité ; et sur le XVIIIème, un peu moins de 5 % de ces entreprises ; donc sur ce site.

Il y a par contre peu de commerces, donc c'est un secteur qui, globalement, est d'une dynamique très faible sur le boulevard Macdonald, et faible sur le boulevard Ney. On compte au total 26 commerces. Par contre, il y a un marché important, Porte d'Aubervilliers, sur le terre-plein. En ce qui concerne les communes limitrophes, bien sûr ces trois villes sont importantes, aux portes de Paris, et elles ont des politiques économiques de logement actuellement très dynamiques, et donc en pleine expansion. La démographie de Pantin, c'est un peu plus de 50 000 habitants ; Saint-Denis, 95 000 habitants ; et Aubervilliers, 63 000 habitants. J'espère qu'il n'y a pas d'erreurs importantes dans mes chiffres, mais les représentants pourront à loisir les rectifier.

Du point de vue économique, on peut souligner que sur la commune de Saint-Denis, avec l'implantation du Stade de France, un coup d'accélérateur a été donné. On me signale que 275 nouvelles entreprises ont été implantées sur La Plaine, depuis 2001. Sur le secteur Pantin, il y a 4 120 entreprises, donc un chiffre très important, dont 66 % sont dans le tertiaire, et sont en plein développement, en particulier sur les zones : Église, Mairie Porte de Pantin, et les Quatre Chemins Sud. Et sur Aubervilliers, donc une ville avec plus de 30 000 emplois et 1 800 entreprises privées,

un développement sur le secteur de Plaine Commune. Et bien sûr, sur l'ensemble des trois communes, des programmes de logements sont en cours de développement. On reviendra tout à l'heure sur les notions de ZAC et d'équipement.

Vous avez, présentés sur ce secteur, les nombreux équipements publics et privés. En termes de lieux d'enseignement, je peux souligner des enseignements un peu atypiques, tels que le Centre National de la Danse à Pantin, que vous retrouvez sur la photo ; le Lycée Professionnel de Mécanique Automobile dans le XIXème ; ainsi que le Lycée Professionnel et Technique du Cirque, également dans le XIXème.

Des équipements culturels à proximité, notamment dans le Parc de la Villette, avec la Grande Halle, la Cité de la Musique, le Grand Auditorium, le Zénith et la Géode, et la Cité des Sciences et de l'Industrie que vous retrouvez également en photo, et le Centre National de la Danse à Pantin. Des équipements sportifs, disséminés le long du trajet, notamment sur le XVIIIème et le XIXème, et des espaces verts à proximité : le plus important est le Parc de la Villette.

Des équipements médicaux, avec le Centre Médicochirurgical de la Porte de Pantin.

Les Maréchaux se caractérisent également par une forte présence automobile sur le site, et une accidentologie supérieure à la moyenne parisienne. Ces boulevards, bien sûr, aujourd'hui, sont un des points noirs, avec une pollution atmosphérique et sonore importante, un cadre de vie relativement détérioré, des difficultés pour les traversées de ces boulevards, la sécurité des piétons et des circulations douces, du fait d'une présence automobile importante. Cette circulation est rapide et notamment la nuit, du fait de la largeur importante de ces chaussées.

Concernant la circulation douce, il y a des pistes cyclables sur le linéaire, mais elles sont unidirectionnelles et hétérogènes, avec certaines interruptions. On note quelques grands axes routiers et carrefours : l'avenue de la Porte de la Villette ; sur le boulevard Ney, l'échangeur de la Porte de la Chapelle qui rejoint le périphérique et l'A1 ; la rue de la Chapelle qui est un réseau important et fait partie du réseau principal PDU mais qui est de compétence Préfecture de Police.

En termes d'accidentologie, on peut signaler entre 2002 et 2004 : 45 accidents sur le boulevard Macdonald et plus de 80 accidents sur le boulevard Ney. Donc une accidentologie très supérieure à la moyenne parisienne.

En termes de stationnement, on peut dénombrer un stationnement relativement important sur ces boulevards, avec quelques facilités sur les contre-allées, par rapport à la situation.

Le paysage urbain de ce tracé est fortement marqué par, bien sûr, le périphérique, le boulevard des Maréchaux, et également des ouvrages d'art que l'on rencontre sur l'ensemble de ce tracé. Donc, le souterrain de la Porte de la Villette, qui aujourd'hui est effectivement un tunnel pour voitures ; le Pont du Canal Saint-Denis, qui est un ouvrage sur lequel on reviendra tout à l'heure ; le souterrain de la Porte de la Chapelle et également l'échangeur de la Porte de la Chapelle, qui est un échangeur routier relativement important, et beaucoup plus important que celui de la Porte de la Villette. Deux implantations de bâtiments relativement atypiques, sur Paris, ce sont les deux entrepôts : Macdonald et boulevard Ney. On dit que Macdonald serait le bâtiment le plus long de Paris.

Concernant les réseaux ferrés, bien sûr vous avez, figuré, le réseau Nord ; le réseau Est ; également la Petite Ceinture Ferroviaire que vous retrouvez en vert sur la présentation. L'élément un peu apaisant, que j'avais souligné tout à l'heure, dans ce paysage : le Canal Saint-Denis, qui structure également le paysage.

Ce secteur est en pleine mutation, avec une capacité apte à recevoir le Tramway et son matériel, en termes de largeur et de continuité. Mais, on l'a vu, il y a également sur ce secteur et sur ce tracé l'existence de nombreux projets d'aménagements, qui sont connexes au parcours du Tramway prévisionnel de T3.

Egalement, on a un nombre et une qualité des correspondances, avec le réseau de transports en commun qui est important et que je vais détailler, sur ce trajet.

En termes de principaux projets, vous retrouvez la carte, avec l'ensemble des principaux projets. Vous voyez que ce secteur des Maréchaux est fortement entouré de projets, puisque ce sont les zones hachurées et les taches de couleur, donc on voit qu'effectivement, la zone entre la Porte de la Villette et la Porte de la Chapelle est très, très impactée.

Si l'on regarde d'abord les communes limitrophes, on peut signaler à Pantin l'opération des Grands Moulins qui accueillera plus de 50 000 m² de bureaux. Sur les terrains de la CCIP, le long du canal, également des programmes de logements, de bureaux, et une base de loisirs. Et sur le territoire ferroviaire, actuellement, il y a l'accueil potentiel des ateliers de maintenance du TGV. Sur la ville d'Aubervilliers, il y a la ZAC Canal Aubervilliers, au niveau de cette Porte d'Aubervilliers, avec un Centre Commercial de plus de 40 000 m², des activités de bureaux et de logements, et sur le secteur de La Plaine, organisé autour du SDEV, des bureaux et des logements.

On retrouve, à Saint-Denis, la ZAC du Landy France à proximité de l'A86, donc 200 000 m², avec globalement 170 000 m² d'activité tertiaire, et plus à l'Ouest, le quartier Pleyel qui se développe avec le projet de Centre de Production Cinématographique de Luc BESSON, sur plus de 4 ha. Sur Paris intra-muros, nous retrouvons Paris Nord-Est avec son secteur de GPRU. Ce sont 200 ha, soit le double du programme Paris Rive Gauche, dans le Sud de Paris. Ce programme comportera plus d'un million de m² de réalisations, avec en termes d'emplois : 650 000 m² ; de logements : 320 000 m² ; d'équipements : 110 000 m² ; et d'espaces verts : de l'ordre de 137 000 m².

Voilà ; pour confirmer ce que je vous disais sur les nombreux projets autour de ces Maréchaux et de ces voies en devenir autour des boulevards Ney et Macdonald.

Maintenant, le projet que nous avons à mettre en œuvre est lié à de nombreux projets pour le développement de ce secteur. En termes de RER, on peut citer la future Gare Éole Évangile sur la ligne du RER E, connue aujourd'hui sous le nom d'ÉOLE, dont l'acronyme est : Est Ouest Liaison Express, qui relie Haussmann à Saint-Lazare, et également de Chelles à Gournay.

La mise en service est prévue en même temps que l'extension Est du T3, soit à l'horizon de 2012. Pour les Tramways, c'est la mise en projet du SDEV (du projet Tramy) donc la création d'une ligne de Saint-Denis aux portes de Paris, jusqu'à Epinay Orgemont à l'Ouest, et de Villetaneuse Universités au Nord. Il est prévu également au-delà du contrat actuel du plan État-Région, de prolonger cette ligne jusqu'à Évangile.

Pour les métros, on a le prolongement de la ligne 12 (Mairie d'Issy – Porte de la Chapelle au Nord, jusqu'à la Mairie d'Aubervilliers) avec une première phase Proudhon-Gardinoux à l'horizon de 2010. Et les bus, avec les lignes 150, 152, 153 et 65. Donc, vous le voyez, une très grande richesse d'interconnexions et de projets sur ce secteur.

Sur le Tramway, on va vous présenter ce projet un peu plus en détails, avec deux grandes parties : une partie sur les objectifs d'extension du Tramway et les bénéfices attendus, et les options actuellement à l'étude et soumises au Débat Public pour ce secteur.

En termes d'objectifs, le premier objectif est bien sûr de redistribuer l'espace public, conformément aux usages, avec des déplacements en voiture qui diminuent sur Paris ; et cette diminution se fait au profit de la circulation douce : marche, vélos, et transports en commun.

On peut faire un constat : sur Paris, 93 % de la surface de la chaussée sont réservés à la circulation automobile (circulation et stationnement), et seulement 7 % sont réservés aux circulations douces que sont les bus, les piétons et les vélos. Or, il faut souligner qu'un déplacement sur deux est effectué à pied, et que près de 70 % des déplacements de surface à Paris, hors métro et RER, se font également à pied.

Bien sûr, la Ville de Paris s'est engagée depuis 2001 dans une politique de redistribution de cet espace public, avec des ouvrages, et des espaces que l'on peut voir à proximité de ces Maréchaux, tels que des espaces civilisés, des bus Mobiliens donc en site propre, etc., que je vous représenterai tout à l'heure.

D'où les objectifs : amélioration de la qualité de vie des riverains, diminution du bruit et de la pollution atmosphérique. Et bien sûr, l'objectif de ce Tramway est également d'être un espace convivial et attractif, pour les riverains et pour les commerces, et de créer un lien avec les communes riveraines.

J'ai évoqué les correspondances de T3. Vous avez une carte qui vous présente l'ensemble de ces connexions. Je vais être relativement bref, sans les citer toutes. En termes d'intermodalité de T3, avec les bus, on aura 7 lignes : 4 sur Macdonald et 3 sur le boulevard Ney. En termes d'interconnexions avec le Mobilien, la 150 et la 152 sur Macdonald ; la 153, la 552 et la 65 sur le boulevard Ney. En termes d'interconnexions métro, RER, Tramway : la ligne 7, le RER E et notamment la future Gare Éole Évangile et la ligne 12, sur le boulevard Ney. Entrons un petit peu plus en détails sur le tracé, avec l'emplacement et le nombre de ces stations. Vous sont présentées les stations qui devront satisfaire globalement quatre exigences.

1. Bien sûr, d'assurer une bonne intermodalité avec l'ensemble des systèmes de transport que je viens de citer.
2. C'est maintenir une vitesse commerciale élevée pour ce système de transport afin qu'il soit attractif.
3. C'est garantir une bonne desserte des quartiers qui seront traversés, quartiers parisiens et liaisons avec les communes riveraines.
4. Assurer une accessibilité pour l'ensemble, avec ces communes voisines et ces implantations.

Le but est de rechercher un juste équilibre entre ces quatre exigences.

L'hypothèse pour ce tronçon, entre les deux Portes, Villette et Chapelle, est actuellement de 6 stations, y compris le terminus de Chapelle. Je vous les cite, vous les avez sous les yeux : Porte de la Villette, Canal Saint-Denis, Évangile, Porte d'Aubervilliers, station Fillettes en face du Stade, et Porte de la Chapelle (le terminus).

Sur le secteur, il y a bien sûr des événements rencontrés. Je les ai déjà partiellement cités. Je vais y revenir parce que ce sont des points importants à traiter.

- ❖ En partant de la Porte de la Villette, on a bien sûr le passage routier de cette Porte de la Villette, qui sera emprunté ou non, suivant les hypothèses, par le tracé du Tramway.
- ❖ Le réseau ferré Est qui est contraignant lui aussi, au niveau de la Porte de la Villette.
- ❖ Le Pont sur le Canal Saint-Denis, qui est un pont en mauvais état et qu'il faudra conforter si les ouvrages du Tramway empruntent ce pont.
- ❖ La future Gare Éole Évangile, là aussi en termes de correspondance avec le RER E. Donc là, des ouvrages d'art très importants sont à réaliser, et également un souterrain de passage piéton sous les voies de chemin de fer, notamment pour permettre la liaison avec l'arrière du XIXème.
- ❖ Cinquième élément : le souterrain de la Porte de la Chapelle, qui existe aujourd'hui et est un élément relativement perturbant dans le paysage.

- ❖ Un projet qui avait été évoqué et est toujours d'actualité : l'enfouissement du pont ferré du réseau RFF à la Porte de la Chapelle, puisque ce réseau ferré, aujourd'hui, est en élévation au-dessus des Maréchaux.
- ❖ Et le dernier élément, non neutre dans le paysage : l'échangeur routier de la Porte de la Chapelle.

Essayons de regarder maintenant plus en détails certains de ces aménagements. Notamment, la correspondance avec la Gare Éole Évangile au RER E.

Vous avez un plan qui est présenté. Vous voyez que le Tramway arrive sur les Maréchaux, et là il va percer (tel que le projet est prévu aujourd'hui) les bâtiments Macdonald, pour rejoindre la plate-forme qui est à l'arrière et les voies ferroviaires.

Donc, plusieurs hypothèses ou esquisses sont bien sûr en cours pour urbaniser ce secteur, mais retenons aujourd'hui ce tracé qui vous permet de visualiser quel pourrait être un des parcours possibles de T3, à l'intérieur de cet îlot. Après, ce Tramway rejoindra l'avenue de la Porte d'Aubervilliers, pour reprendre le boulevard Ney à l'extérieur de la Porte d'Aubervilliers.

Quelques repères : bien sûr, ce projet s'inscrit dans le Contrat de Plan État-Région (je parle de la Gare Éole Évangile). C'est un pôle multimodal, qui va assurer la desserte avec le Nord-est parisien, et c'est une échéance de mise en service qui pourrait être évoquée en même temps que l'extension de T3, donc à l'horizon de 2012.

Bien sûr, il y aura des difficultés importantes en termes de Génie Civil pour assurer ces ouvrages, et vous le comprenez bien puisqu'il y a des différences de niveaux importantes entre les voies ferrées actuelles, la plate-forme qui est plutôt basse, les entrepôts Macdonald, et également le niveau des Maréchaux.

Deuxième site qu'il convient d'évoquer, puisqu'il y a des variantes : c'est le Passage de la Porte de la Villette, qui à partir de la Cité des Sciences présente trois possibilités :

- ❖ Vous avez celle qui vous est citée en rouge, qui emprunte le boulevard des Maréchaux et prendrait le souterrain, sous la Porte de la Villette.
- ❖ Un deuxième tracé, en blanc, que l'on a appelé banalement le tracé « en baïonnette », en raison de son évocation. Ce tracé arrive par les Maréchaux, reprend l'avenue de la Porte de la Villette, et rejoint le boulevard des Maréchaux, Macdonald, pour assurer la continuité sur les Maréchaux. Après, prend le Pont Canal, et continue sur le boulevard Mac Donald.
- ❖ Le troisième tracé, qui est par le quai de la Gironde : donc là, on reprend l'avenue de la Porte de la Villette, côté Corentin Cariou, et on remonte les berges du Canal sur la Rive Gauche, pour arriver après le Pont Canal, sur le boulevard Macdonald pour, bien sûr, repartir sur les Maréchaux.

Vous avez, après, un zoom un peu plus complet sur chacune de ces hypothèses, qui vous sont représentées là.

Sur le passage de la Porte de la Villette, en empruntant le souterrain (le tracé rouge que vous avez) qui emprunte le tunnel, vous voyez qu'il y a des avantages à ce tracé. Le Tramway, là, est vu comme un mode de transport en commun avec une interconnexion souterraine avec la ligne 7 du métro. Également, il y a un placement du pôle bus au plus près des emprises mutables (le schéma en pointillé bleu que vous avez) et puis une bonne vitesse bien sûr du Tramway pour le franchissement de ces carrefours, puisqu'on n'a pas de risques avec les véhicules qui sont en stockage sur les plates-formes.

Par contre, il présente des inconvénients.

Le premier : une mauvaise interconnexion entre le Tramway et les bus parisiens et de banlieue, donc elle est difficile. C'est un éloignement de ces pôles bus, par rapport aux accès à la Cité de la Villette. Et également, il y aurait d'importants reports de circulation en surface, des véhicules particuliers et des poids lourds, puisque le tunnel n'est pas empruntable par les poids lourds ; avec un coût de reprise de l'ouvrage d'art aujourd'hui difficile à estimer, et une nécessaire remise aux normes pour les personnes à mobilité réduite de cette station de Métro Porte de la Villette, de la ligne 7.

Le deuxième zoom est fait sur le Passage de la Porte de la Villette, que j'ai dénommé tout à l'heure « en baïonnette » et donc en surface. Donc là, il y a également quelques avantages : il n'y a pas de difficultés techniques majeures, le Tramway est bien sûr toujours en surface, on a une intermodalité optimale avec le métro, le pôle bus (qui permet une restructuration du pôle bus avec des retournements des bus) et on peut avoir deux fois deux voies de circulation, en surface, par le tunnel, qui sont conservées, et pas de report sur la voirie de surface.

Par contre, il a des inconvénients : il est probablement très contraignant concernant la circulation, sur la Porte de la Villette, puisqu'il va occuper une place importante sur la Porte de la Villette. Il aura également une vitesse assez réduite, en raison des deux rayons de courbure qui sont importants. Il y a un rayon de courbure de l'ordre de 20 m. Et également, il va nécessiter des reports de pistes cyclables sur des itinéraires parallèles ; et il nécessite une plate-forme qui soit accessible, ponctuellement, de manière occasionnelle, pour le franchissement d'un véhicule en panne, dans le cadre des contre-allées. Et, bien sûr, on aura une seule file de circulation, pour les mouvements tournants, donc Corentin CARIOU sur l'Ouest du boulevard Macdonald. Il faut noter que le tunnel souterrain n'étant pas au gabarit des poids lourds, ceux-ci resteront en surface et se retrouveront à côtoyer le Tramway.

Le troisième itinéraire : par le Quai de la Gironde, présente également des avantages relativement importants puisqu'on n'a pas de difficultés particulières. On a une intermodalité optimale avec le Tramway et le pôle bus, de quai à quai. Là, le Tramway, bien sûr, est toujours en surface et va permettre une insertion paysagère relativement agréable, le long du Canal ; avec une bonne visibilité de ce Tramway depuis la Cité des Sciences, ce que ne présentent pas les autres projets. Il sera aussi l'occasion de refaire une mise en valeur des quais du Canal, et c'est un tracé sans impact sur le positionnement des stations, et il n'a pas d'impact sur les circulations des flux en rocade et radiales. Par contre, son inconvénient est bien sûr qu'il sera en contre-allée et côté Est du tunnel qui accueille aujourd'hui deux fois une voie, avec la nécessité de créer un carrefour, à ce niveau-là, et la nécessité de préserver l'accessibilité à la partie inférieure du quai.

Je vous ai présenté en détails les points les plus singuliers. Maintenant, on en arrive à voir comment on pourrait insérer la plate-forme du tramway, par rapport aux hypothèses de bases que l'on avait évoquées tout à l'heure ; j'avais cité trois hypothèses de base, sur le secteur Villette-Chapelle.

Donc on pourrait retenir aujourd'hui qu'il y aurait deux implantations qui auraient un intérêt plus particulier : ce serait ce que l'on appelle un latéral, donc intérieur, côté Paris, que l'on peut retrouver notamment depuis la Porte de la Villette, pratiquement jusqu'à la Porte d'Aubervilliers, puisque là on voit bien que comme le Tramway soit fait des « baïonnettes », soit passe le long du canal, on a intérêt à le mettre du côté intérieur de Paris. Par contre, à la sortie de la Porte de la Villette, on peut se poser la question : est-ce que le Tramway doit rester en latéral intérieur ou passer en axial ? C'est une possibilité.

Bien sûr, en fonction de l'ensemble de ces situations, il faudra tenir compte du nombre de voies en termes de circulation, du stationnement, de l'implantation des pistes cyclables et du traitement végétal : implantation d'arbres, et engazonnement, puisque sur le Tramway Sud, la plate-forme est engazonnée.

Maintenant, regardons l'impact du Tramway sur la pollution et la voirie, on va retenir que l'objectif de ce Tramway est de réduire la pollution atmosphérique, et c'est possible, puisque le site du

Tramway se substitue à un certain nombre de voies de circulation. Il permet de réduire cet espace. Et de par le fait que ce Tramway est un système de transport électrique, il va bien sûr engendrer une consommation électrique, en énergie non polluante.

En ce qui concerne les réductions attendues en termes de niveau sonore et atmosphérique : là, bien sûr, une réduction du bruit sera engendrée, par le fait qu'il y aura moins de voitures sur les Maréchaux, que cette réduction du nombre de files réduit de fait la vitesse par rapport à ces éléments, et que le Tramway en lui-même est un élément beaucoup moins bruyant que la circulation automobile.

Donc on peut attendre, sur les Maréchaux, une baisse globale des nuisances sonores, qui sera estimée entre 2 et 5 décibels sur l'ensemble du tracé, et suivant les sites.

Il faut retenir que l'on souhaite une réduction de trafic de l'ordre de 10 %, entre 2004 et 2012, dans Paris intra-muros, et également une baisse de l'ordre de 5 % entre Paris et sa Petite Couronne, donc à ces horizons-là.

Bien sûr, le report de cette circulation doit se faire naturellement sur le périphérique, qui offre des capacités, et bien évidemment sur les transports collectifs en termes d'intermodalité, par rapport à l'objectif qui est assigné. Rappelons que 10 % de baisse de trafic sur les Maréchaux ne représente qu'un surcroît de 2 % de trafic sur le périphérique.

Pour terminer, je vais vous présenter des images des études faites par les Groupements d'architectes. Vous voyez sur une image qui est présentée, au droit de la station Fillettes, par l'équipe Devillers Corajoud, où vous retrouvez un Tramway qui est en plate-forme latérale, donc cela vous permet de l'illustrer, sur lequel cela permet d'augmenter la végétalisation en termes de nombre d'arbres ou permettre un engazonnement de la plate-forme sur plus de 2 000 m, et d'avoir une circulation qui pourrait être retenue en deux fois deux voies ou en trois voies.

Par contre, on a des contre-allées qui sont utilisées, donc en contre-allées partagées, pour une circulation douce et en permettant aux riverains d'accéder aux propriétés riveraines. J'ai cité les cinq stations, on ne va pas y revenir.

Autre projet d'implantation présenté par l'équipe Reichen et Robert, où vous trouvez un également un positionnement latéral intérieur, mais au droit de l'avenue de la Porte de la Villette et côté du Parc de la Villette, où l'on retrouve là aussi une très bonne insertion des quais et de la plate-forme à ce niveau-là, et également une intermodalité avec les bus, dans ce secteur, et une liaison avec le métro, qui est également très intéressante. On peut également végétaliser de manière importante, avec + 420 arbres et un engazonnement ; notamment également assurer la continuité de deux fois deux voies, les accessibilités aux immeubles à cet endroit-là.

Et la dernière image, c'est sur le boulevard Ney, donc là vous avez la présentation d'un site axial, au droit de ce boulevard, là aussi avec une position de la plate-forme, qui est plus dans l'esprit de ce qui se réalise aujourd'hui sur le Tramway des Maréchaux Sud, mais par contre où on retrouve une utilisation des contre-allées que l'on n'avait pas sur les Maréchaux Sud, et où l'on pourrait retrouver, là aussi, des contre-allées partagées avec les circulations douces, notamment les pistes cyclables.

Monsieur le Président, j'en ai terminé. Je m'excuse d'avoir été long.

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

Nous avons seulement une heure pour débattre, et je pense qu'il faut que le plus de monde puisse s'exprimer, donc vite, brièvement, et en essayant également que les réponses soient brèves. Je vais prendre une question très précise, exprimée par un Conseiller de Quartier, d'ailleurs du XVIIIème je pense, Monsieur ROSSIGNOL. Veut-il l'exprimer ?

M. ROSSIGNOL, CONSEILLER DE QUARTIER :

Bonsoir. Je suis à la Porte d'Aubervilliers. Je suis étonné parce que le Tram va passer boulevard Ney, et la voie Éole. Comment allez-vous faire pour ce croisement ? Là, cela me paraît bizarre ! La Gare Évangile est dans le XVIIIème, il faut automatiquement couper la ligne, le Tram. Merci.

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

La réponse ?

M. DANIEL LAGUET, DIRECTEUR DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS, MAIRIE DE PARIS :

Honnêtement, je n'ai pas très bien compris la question.

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

Je vais la relire telle qu'elle est : « Comment allez-vous faire à la Porte d'Aubervilliers pour le passage du Tram et la ligne d'Éole pour rejoindre la zone Évangile ? ». Y a-t-il un problème de dénivelé ?

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

Ils ne sont pas au même niveau : la ligne Éole est sur les voies ferroviaires, donc le Tram passera en dessous.

M. DANIEL LAGUET, DIRECTEUR DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS, MAIRIE DE PARIS :

Excusez-moi. Vous l'avez présenté, un peu, sur la diapo. Donc le Tram traverse les bâtiments Macdonald, reste à peu près à niveau sur l'ensemble de ce parcours, et viendrait se situer en limite de la voie ferrée (il y a plusieurs hypothèses). Dans certaines hypothèses, entre le tracé du Tramway en rouge et les voies ferrées, on peut retrouver la ligne du TRAMY donc du SDEV qui vient s'insérer dans ce paysage.

Bien sûr, il y aura des ouvrages d'infrastructures qui seront réalisés par les architectes.

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

De toute façon, les choses sont claires : la ligne Éole existe déjà, et les Maréchaux aussi. Il n'y a pas de croisement entre les Maréchaux et la ligne Éole, elles ne sont pas au même niveau, donc le problème ne se posera pas plus demain entre le Tramway qui sera sur les Maréchaux et la ligne Éole. De ce point de vue, vous pouvez être rassurés, il n'y a pas de croisement à même niveau entre les deux voies ferrées. Ce qui serait évidemment complexe.

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

D'autres questions ?

M. CARMEL PIOCCIOTTO, HABITANT DU XVIIIÈME :

Je vous remercie. Il m'avait semblé que l'extension dans le XVIème arrondissement était différée. Donc, je souhaiterais savoir si l'on ne pourrait pas étudier une extension de la Porte de la Chapelle à la Porte de Champerret, ou même la Porte de Neuilly, la Porte d'Auteuil... Il semblerait que le projet était de boucler Paris par une ligne circulaire.

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

Je pense que la question est celle de l'extension au-delà de la Porte de la Chapelle. Nous avons d'ailleurs beaucoup de questions dans le courrier Internet à ce sujet. Y a-t-il d'autres personnes qui veulent s'exprimer là-dessus, dans la salle ?

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

Il est vrai que le Maire de cet arrondissement doit être satisfait, et je le vois avec le sourire, de voir le Tramway arriver sur un petit bout du XVIIIème. Et c'est vrai qu'en ce qui concerne le Conseil de Quartier Joffrin Clignancourt et le Collectif des riverains de la Porte de Clignancourt, nous avons moult problèmes. Un Tramway, il est en route, pourquoi pas ? Nous vivons sur la Porte de Clignancourt. Et nous voyons aussi les flux qui sont doubles : les flux de la semaine, et les flux aussi du samedi, dimanche, et lundi, c'est-à-dire des Puces, qui sont quand même connues, reconnues et mériteraient peut-être aussi de voir quelque chose de beau passer.

Si vous comptez le nombre de bus qui arrivent sur la Porte de Clignancourt, ou qui la traversent, il y en a quand même un paquet. Vous en avez oublié un : il y a un bus qui part de l'Opéra, qui va directement à Roissy Charles de Gaulle, et qui devrait s'arrêter quelque part, parce que quand vous prenez ce bus-là, vous ne pouvez pas l'arrêter dans le XVIIIème, ni sur le parcours, alors que l'Orly bus s'arrête plusieurs fois, à Montsouris etc. C'était une parenthèse.

En ce qui concerne la Porte de Clignancourt, quand vous regardez les flux qui sortent, les gens qui sortent du PC, dans un sens, c'est-à-dire côté Porte de Clichy, ou dans l'autre sens, côté Porte de la Chapelle, et qui arrivent sur Clignancourt : ils sont toujours bondés. Et il y a un échange de flux qui se passe. Pourquoi ? Parce qu'il y a les bus ; parce qu'il y a aussi le métro, la ligne 4 est quand même une ligne qui supporte trois gares (quand je dis « supporte », c'est bien, parce que c'est très pratique).

Quand vous prenez la Porte de Clignancourt, vous avez aussi, je pense, la Résidence Universitaire, des étudiants, un CES, un Lycée, alors que sur la Porte de la Chapelle je crois qu'après les entrepôts Macdonald, vous avez juste un Centre de Formation d'Apprentis, certes qui a 1 500 personnes (un Centre de Formation de coiffure que je connais bien).

Vous avez quelque chose de très important et qui serait peut-être très utile pour ces gens de droite du XVIIIème (Quand je dis droite, ne vous méprenez pas, les gens qui sont, par rapport au dessin) pour monter jusqu'à Bichat qui est quand même un pôle très, très important. Je crois que là aussi, il y aurait un besoin que ce Tramway puisse, au-delà de la Porte de la Chapelle, faire un petit peu de pas vers la Porte de Clignancourt avec tout cet échange, tous ces flux de piétons et de voitures.

Parce que la Porte de la Chapelle, c'est : des voitures, beaucoup de voitures qui passent. La Porte de Clignancourt, il y a beaucoup de gens qui passent. Et je rappelle les Puces, c'est encore un autre problème.

Et faire en sorte aussi que cela puisse permettre de monter vers la Mairie du XVIIIème, parce qu'elle existe aussi, et descendre Porte de Clignancourt, prendre la rue du Ruisseau, etc. Quelque part, c'est voir si dans le projet, tout compte fait (je dirais : « Monsieur Katburry, tu ne peux pas le faire un peu plus long ? ». On a le droit de rêver), de prendre en compte cette prolongation jusqu'à la Porte de Clignancourt, voire Porte de Saint-Ouen. Bien sûr, on pourrait imaginer Porte de Clichy, où il y aurait une connexion avec le RER ; on a le droit de rêver, je crois que c'est important.

Juste une question : où est l'atelier garage ? Merci.

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

Peut-être sur le même sujet ; Monsieur le Député-maire ? Monsieur le Député LEROUX également ?

M. DANIEL VAILLANT, DÉPUTÉ-MAIRE DU XVIIIÈME :

Monsieur le Préfet, Monsieur le Maire-adjoint de Paris, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs ; d'abord je veux remercier, Monsieur le Préfet, d'avoir accédé à notre proposition, au Maire de Paris et à moi-même, de vous accueillir pour cette réunion du Débat

Public, à la Mairie du XVIIIème. Je pense que c'est mieux ainsi. C'est moins proche pour d'autres, bien évidemment, mais en tout cas c'est une bonne manière d'économiser d'abord les deniers publics en faisant les choses à la Mairie du XVIIIème arrondissement.

La situation, il faut le reconnaître, est un peu inédite, et il faut, je crois, donner quelques explications.

En effet la Commission sur le Débat Public travaille, et c'est très heureux, dans une indépendance scrupuleuse. Je crois que c'est louable. Et elle seule est en charge d'organiser la concertation, indépendamment des dispositifs de concertation que nous avons mis en place. Elle travaille donc sans lien direct avec les collectivités locales concernées, et je suis heureux que ce débat puisse avoir lieu dans ces circonstances, chacun pouvant s'y exprimer librement, comme citoyen ou comme élu.

Il vous revient donc, Monsieur le Préfet, d'animer ce soir cette réunion, et je pense que c'est une bonne chose. J'espère que d'autres pourront s'exprimer, pas seulement du XVIIIème, parce que j'ai reconnu des visages qui vont bien au-delà, y compris des élus de Seine Saint-Denis, et notamment le Député Bruno LEROUX qui est à ma gauche.

Un certain nombre de réunions (vous l'avez dit) ont eu lieu ou auront lieu, et c'est une bonne chose aussi. Vous savez à quel point nous sommes attachés, nous, les arrondissements parisiens, mais en même temps de la périphérie parisienne, à ce que ce débat et cette amélioration du transport public, au service des Parisiens, se fasse en large concertation avec les communes limitrophes, parce que je pense qu'il faut voir là une synergie, et le franchissement d'une séparation qui, à bien des égards, est trop forte aujourd'hui, entre la Banlieue et la Commune Centre.

Je n'en dirai pas davantage sur ce sujet, si ce n'est pour réaffirmer (vous me tendez non seulement la perche mais le micro, Monsieur le Préfet) la position des élus de l'arrondissement : voir le tracé du Tramway prolongé au-delà de la Porte de la Chapelle.

J'ai bien dit « au-delà », ce qui permet d'envisager le plus possible, conformément à l'engagement pris par le Maire de Paris, et Denis BAUPIN, au lendemain de la non-candidature de Paris aux Jeux Olympiques, et je veux les en remercier parce que ces quartiers du Nord-est parisien peuvent à certains égards s'être trouvés traumatisés par cette absence de perspectives utiles en matière d'aménagement.

Certes, il y a des aménagements du Nord-est parisien, de long terme ; mais de ce point de vue, le Tramway, et son éventuelle prolongation au-delà même de la Porte de la Chapelle serait, je crois, une excellente chance. C'est d'ailleurs le sens du courrier qu'avec Annick LEPETIT nous vous avons adressé, Monsieur le Préfet. Et notamment en faisant prévaloir l'importance, telle que Monsieur CHAMTALAT vient de le rappeler, du marché aux Puces qui accueille chaque année des millions de visiteurs. Je crois que pour la Porte de Clignancourt, c'est environ 12 millions de personnes qui transitent chaque année.

Si l'on envisage un arrêt Porte de Clignancourt et au-delà, cela permettrait en outre de relier par la ligne 4 le Tramway Nord au Tramway sud, et de desservir ainsi un grand nombre de sites de l'arrondissement, qu'ils soient classés en politique de la ville ou en GPRU puisque c'est bien le cas, notamment sur ce secteur autour de la Porte de Clignancourt.

Cela faciliterait également la suppression des trémies qui constituent, vous le savez, une frontière de part et d'autre du boulevard Ney, ce qui n'est pas sans conséquences sur la vie des habitants, sur la sécurité et sur les flux de circulation. C'est une demande que nous avons déjà formulée.

Je ne veux pas être plus long, parce que le débat est public, et c'est aux uns et aux autres d'intervenir. Mais je voulais simplement vous dire notre sentiment, nous réjouissant des perspectives qui sont ainsi tracées, telles que Monsieur LAGUET les a rappelées tout à l'heure, après Denis BAUPIN. Et je vous remercie encore, Monsieur le Préfet, d'avoir ce débat et de pouvoir, le moment venu, en rendre compte pour que les décideurs puissent valablement décider. Je vous remercie.

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

Merci. Monsieur LE ROUX veut dire un mot. Puis nous rendrons la parole à la salle.

M. BRUNO LE ROUX, DÉPUTÉ-MAIRE D'ÉPINAY SUR SEINE :

Un mot, Monsieur le Préfet, pour vous dire d'abord que je me félicite aussi de ce Débat Public. N'ayant pas pu être présent il y a quelques jours à la Préfecture de Seine Saint-Denis, un jour de semaine, je me suis permis ce soir de venir en voisin, puisque la circonscription que je représente comprend notamment la Ville de Saint-Ouen, Pleyel et la Plaine Saint-Denis.

Je voudrais ici relayer, comme vient de le faire le Maire du XVIIIème, Daniel VAILLANT, la volonté qu'il puisse y avoir une réflexion sur l'extension de ce Tramway vers la Porte de Saint-Ouen. Quand je dis vers la Porte de Saint-Ouen, c'est pour bien montrer le sens de cette extension. Je voudrais en donner très rapidement, en trois phrases, trois raisons.

Vers la Porte de Saint-Ouen, c'est d'abord la Porte de Clignancourt. Nous avons parlé du côté de Paris ; il y a le côté, vous l'avez rappelé, des Puces, qui sont un marché bien vivant, c'est-à-dire que c'est un des monuments les plus visités aujourd'hui de la région parisienne : plus de 10 millions de visiteurs par an ; et c'est un marché en plein développement, en pleine restructuration, qui va vivre, je l'espère, une vie nouvelle héritée de son histoire. Mais en même temps, avec des possibilités données dans les prochaines années, il peut se développer encore mieux et donc attirer plus de personnes. Un maillage supplémentaire est tout à fait essentiel pour assurer la bonne desserte, aujourd'hui, du site de la Porte de Clignancourt, et notamment des Puces. Allons vers la Porte de Saint-Ouen : il y a des opérations de restructuration urbaine du côté parisien, mais il y en a aussi de très grandes du côté de la Ville de Saint-Ouen, avec une véritable nécessité, là encore, de mailler la desserte. Quand je dis « avoir un bon maillage », c'est bien entendu pour desservir ces zones où s'implantent des entreprises, où s'installent aujourd'hui des personnes, vont s'installer demain de nouveaux habitants. Mais c'est aussi pour essayer de favoriser ce que nous essayons de faire : la capacité pour tous ceux qui entrent dans Paris d'y entrer par d'autres moyens que la voiture. Et l'extension sur ces nouvelles zones d'habitat permettrait d'éviter le plus possible, par un maillage plus performant que ce système qui existait jusqu'à maintenant, d'éviter peut-être demain d'entrer plus encore en voiture dans la Ville de Paris. Quand je dis « vers » bien entendu on peut l'imaginer au-delà ! Il y a des intérêts, la liaison avec la ligne C du RER permettrait un tour de Paris très efficace avant même la totalité du bouclage du Tramway. Donc j'évoque cette perspective parce qu'elle me semble importante.

Deux derniers éléments. Je pense à La Plaine Saint-Denis. Nécessité, je le dis ici... On a évoqué le développement extraordinaire du secteur de La Plaine Saint-Denis. Plus de 300 entreprises implantées, puisqu'on a dépassé les 275 depuis 2001, des milliers de salariés chaque jour qui se dirigent et demandent une diversification des moyens d'accès à La Plaine Saint-Denis et aux différents endroits de La Plaine Saint-Denis.

On évoque bien entendu le SDEV. Il faut savoir que dans le TRAMY (comme vous l'avez appelé), il faut donner de la consistance à ce Y, et pour l'instant si elle est toujours prévue, la deuxième phase est en grande interrogation, et donc il y a nécessité de renforcer cette connexion sur La Plaine.

Enfin, dernier élément, pour ne pas être long et donner peut-être un élément qui fait que la population ne comprendrait pas, qu'il n'y ait pas cette extension vers la Porte de Saint-Ouen. De la Porte de Montreuil à la Porte de Clignancourt, il n'y a qu'une partie de la Seine-Saint-Denis. Si nous allons jusqu'à la Porte de Saint-Ouen, l'extension fait toute la Seine-Saint-Denis, c'est-à-dire que l'on ne s'arrête pas à un endroit qui pose d'ailleurs un certain nombre de difficultés. Je pense, d'ailleurs, que faire un terminus Porte de la Chapelle pose peut-être même plus de difficultés que d'envisager dans un premier temps un terminus un peu plus loin. Je le dis ici comme un dernier élément pour faire en sorte que de la Porte de Montreuil à la Porte de Saint-Ouen, il puisse y avoir une couverture, d'un côté d'une partie de Paris, mais de l'autre côté de toute la Seine Saint-Denis.

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

Avant de donner la parole au Maître d'ouvrage, pour répondre sur l'extension, j'ai une question ou une observation de Monsieur DAMBRIERE dans la salle, également sur l'extension.

M. DAMBRIERE, HABITANT DE LA PORTE POUCHET :

Bonsoir. J'habite un peu plus à l'Ouest, le XVIIème, porte d'Asnières. Il y a deux quartiers dans le XVIIème, c'est marqué dans les documents du Plan du Déplacement de Paris (le PDP) où l'on dit :

la Porte Pouchet et la Porte d'Asnières, sont très mal desservies par les transports en commun. La question que l'on se pose localement est : pourquoi n'en profite-t-on pas pour mieux les desservir ? Et pourquoi arrêter Porte de la Chapelle ?

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

Monsieur, vous souhaitez vous exprimer sur le même sujet ?

M. JACKY ANDING, MEMBRES DU BUREAU D'UN CONSEIL DE QUARTIER PORTE DES POISSONNIERS /PORTE DE SAINT-OUEN:

Oui. C'est sur le même sujet. Je suis membre du Bureau d'un Conseil de Quartier, qui est le quartier qui va de la Porte des Poissonniers jusqu'à la Porte de Saint-Ouen. Je voudrais appuyer la demande exprimée par plusieurs intervenants.

Il est urgent que la saignée qui coupe actuellement notre quartier en deux, qui s'appelle le boulevard Ney, soit réduite, parce que le boulevard extérieur est effectivement extérieur, et fait que ce qui est au-delà du boulevard Ney actuellement devient une espèce de no man's land, qui fait que l'on a du mal à nous considérer véritablement comme un quartier ; outre la dangerosité déjà évoquée de ce boulevard à l'heure actuelle.

Il est vraiment important de considérer que Paris, effectivement, ne va pas s'enfermer dans le périphérique. Ce qu'a dit Monsieur le Député est tout à fait vrai. On peut aller à pied de la Porte de Saint-Ouen à Saint-Ouen, en quelques minutes, c'est-à-dire : il y a une densification forte au niveau des habitations, donc on pourrait de cette manière-là réduire la fracture Paris-Banlieue de façon relativement efficace. C'est important pour notre quartier ; c'est vrai que l'arrondissement populaire est très populaire de l'autre côté, et les habitants de notre quartier ont effectivement droit à un certain nombre de transports en commun, mais aussi une qualité de vie qu'ils n'ont pas à l'heure actuelle. Je crois que c'est vraiment important. Donc au nom de notre Conseil de Quartier, nous appuyons évidemment cette demande d'un prolongement du Tramway, au moins jusqu'à la Porte de Saint-Ouen. Je vous remercie.

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

Merci. J'ai une demande du Maire adjoint d'Aubervilliers. Allez-y, Monsieur, je vous en prie ; il me semble que c'est complémentaire.

M. BERNARD VINCENT, LE MAIRE ADJOINT D'AUBERVILLIERS :

Monsieur le Préfet, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je représente le Président de Plaine Commune et le Maire d'Aubervilliers, qui ne pouvaient pas être ici ce soir, qui sont pris par d'autres réunions.

Je suis accompagné par un autre élu, de La Plaine en particulier, Bruno LE ROUX. Je souhaite, Monsieur le Président, remercier la Commission Nationale du Débat Public, qui a décidé le 11 mai 2005 d'organiser ce Débat Public sur le projet d'extension du Tramway des Maréchaux de Paris, notamment entre la Porte de la Villette et la Porte de la Chapelle.

La Commission s'étant fondée sur le caractère national du projet, ses liens avec de nombreuses opérations de requalification urbaine situées sur le territoire de la Ville de Paris ou de communes voisines, et la nécessité d'assurer l'information et la participation des différents publics concernés, compte tenu de ses conséquences potentielles sur le cadre de vie et sur les conditions de vie quotidiennes de la population y habitant, y travaillant, mais aussi en tenant compte de l'avis de l'ensemble du secteur économique y exerçant.

C'est en conséquence dans ce cadre que je souhaite situer mon intervention, en considérant d'une part que le territoire de Plaine Commune, pour lequel je voudrais vous apporter quelques précisions, Monsieur le Directeur.

Plaine Commune, c'est 325 000 habitants ; et Aubervilliers, c'est aujourd'hui 70 000 habitants.

J'apporte ces quelques éléments, parce que vous les souhaitiez tout à l'heure.

Donc Plaine Commune représente l'équivalent du territoire du XIIème arrondissement de Paris.

D'autre part, le prolongement à la Porte de Clignancourt (cela a été dit de nombreuses fois mais je souhaitais le dire à mon tour) serait particulièrement pertinent, en raison du nombre de personnes qui fréquentent notamment le marché des Puces ; mais au-delà, je ne vais pas répéter tout ce qui a été dit.

Je voudrais ajouter, parmi les éléments statistiques, qu'entre la ZAC de la Porte d'Aubervilliers et la Porte de la Chapelle, ce sont sur Plaine Commune 3 000 logements qui seront construits, et 400 000 m² de bureaux. Ce sont quelques éléments qui permettent d'apprécier l'importance de ce projet de T3.

Dans un courrier en date du 18 avril 2005, adressé au Syndicat des Transports d'Île-de-France, avec copie au Maire de Paris, Plaine Commune s'est annoncée favorable à l'extension du T3, telle qu'elle était présentée au dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, insistant sur deux points.

- ❖ D'une part, comme vient de le préciser le Maire du XVIIIème, Daniel VAILLANT, le nécessaire franchissement des frontières naturelles ;
- ❖ Et, par ailleurs, les synergies évidentes entre ce projet parisien et les projets de l'agglomération Plaine Commune, notamment la ZAC Porte d'Aubervilliers et le prolongement du SDEV, c'est-à-dire du Tramway Saint-Denis Epinay Villetaneuse, jusqu'à la Gare Évangile, mais aussi sur les besoins de développement de nos territoires du Nord parisien.

Tout ceci s'inscrivant dans des partenariats multiples, à la fois avec le Conseil Régional et, depuis 2001, de façon significative (et je tiens à le souligner) entre la Ville de Paris et ses communes limitrophes, illustrés en particulier par la déclaration de partenariat signée au début de l'été 2005 par Bertrand DELANOË et Patrick BRAOUEZEC, Président de Plaine Commune, relative à une coopération fondée sur un développement solidaire des territoires.

Dans le cadre de ces échanges avec Paris, tant sur la question des transports que sur des questions d'aménagement des territoires limitrophes, Plaine Commune a émis l'idée de réfléchir à une liaison avec la station Évangile ligne Éole (vous l'avez souligné), mais aussi du T3 Porte d'Aubervilliers au RER B Stade de France, de façon à relier l'Est parisien au RER B sans passer par la Gare du Nord ou Le Châtelet, desservir bien évidemment le Stade de France, mais aussi le futur Centre Nautique, sur lequel il est nécessaire que nous nous battions encore d'ailleurs, qui est un équipement intercommunal avec Paris, et mutualiser les efforts pour examiner sur la Plaine une infrastructure à la fois de remisage et de maintenance des lignes T SDEV de Plaine Commune et T3. Notamment, en mutualisant les installations bus qui sont sur Plaine Commune.

Je souhaite préciser que les entreprises de la Plaine, et leurs personnels, sont très demandeurs de transports en commun. Et cette hypothèse de liaison du T3 serait un élément apprécié à la fois des chefs d'entreprises et des personnels qui travaillent sur la Plaine.

Voilà résumées, Monsieur le Préfet, Monsieur le Président, toutes les raisons pour que la Commission mobilise tous ses moyens d'expertise rapides et puissants pour intégrer nos propositions. Merci.

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

Merci. Je ne voudrais plus que des interventions de 50 secondes, avant de donner la parole au Maître d'ouvrage ! Vous vous y engagez ?

M. LAMY, ADJOINT À LA VOIRIE DU XVIIIÈME ARRONDISSEMENT :

Pour ajouter aux points qui ont été évoqués, marquant l'intérêt d'un prolongement de ce Tramway au-delà de la Porte de la Chapelle, des choses n'ont pas été citées : la présence d'un pôle universitaire très important, Porte de la Chapelle, pôle en devenir puisque les locaux universitaires sont en pleine restructuration, c'est Paris IV Dauphine qui est installée là depuis longtemps mais développe un pôle vraiment très intéressant à ce niveau-là ; un autre pôle universitaire, le pôle

Bichat ; vous l'avez souligné dans d'autres réunions : la présence d'un Hôpital, Robert Debré, dans le XIXème je crois, là aussi est digne d'intérêt en termes de prolongement de ce Tramway ; et un certain nombre d'autres équipements éducatifs que sont des collèges et des lycées qui s'échelonnent entre la Porte de la Chapelle et la Porte de Clichy. Merci.

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

Merci. Monsieur, même durée...

M. FRANCIS D'UBRAC, PRÉSIDENT DE PLAINE COMMUNE PROMOTION :

Je vais aller vite. Je suis le Président des chefs d'entreprises de Plaine Commune qui représentent à peu près, sur le territoire, 12 500 entreprises. Je voulais revenir sur les interventions de Bruno LE ROUX et de Monsieur le Maire adjoint d'Aubervilliers. J'ai entendu l'exposé de Monsieur LAGUET avec beaucoup d'intérêt. Je pense qu'on n'a pas une vision d'avenir à l'échelle de 5 ans sur le territoire qui va border Paris.

Depuis la construction du Stade de France, c'est un territoire où l'on a déjà construit 1 million de m² de bureaux, où l'on va construire dans les 5 ans qui viennent encore 1,5 million de m² de bureaux, et qui voit 50 % de ses salariés qui sortent du territoire et 50 % qui y rentrent, par jour. Cela veut dire qu'il y a énormément de Parisiens qui viennent aujourd'hui travailler sur le territoire de Plaine Commune, parce que les entreprises ont quitté Paris pour des raisons de regroupement, et ce sont des Parisiens qui viennent travailler sur le territoire de Plaine Commune et le territoire qui va être desservi par ces stations de Tramway représente 5 fois le territoire de la Défense. C'est sur ce territoire que va se construire Paris et sa Banlieue de demain. C'est pour cela que je n'imagine pas que l'on ne travaille pas ensemble sur des liaisons qui permettent de pénétrer ce cœur de territoire, qui vont servir aux Parisiens et leur permettre d'aller aussi vers les pôles universitaires qui profitent aux Parisiens : Paris VIII et Paris XIII. Il est absolument important de travailler sur cette question, pour pénétrer un territoire d'avenir.

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

Merci. Madame SAINTE s'est inscrite sur le même sujet, je lui donne la parole deux minutes.

MME SAINTE, CONSEILLÈRE DE QUARTIER :

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Mon Vice-président est là, il a parlé, j'appuie ce qu'il dit. Je signale aussi que dans le XVIIème, la Porte Pouchet est très mal desservie, et qu'il y a aussi une Ecole de Commerce et pas mal de choses dans ce coin-là. Il serait temps de désenclaver cette partie. Je ne veux pas parler plus longtemps.

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

Merci. Nous avons eu pas mal d'interventions qui vont dans le même sens. Peut-être une autre intervention ?

MME ROXANE DECORTE, CONSEILLÈRE DE PARIS, ÉLUE DU XVIIIÈME :

Bonsoir. Je suis un peu étonnée : on nous parle beaucoup du crédit de la parole du politique, et là, j'ai eu l'impression d'assister à une escroquerie intellectuelle. J'aimerais que l'on m'explique, parce que quand on écoute les informations, quand on se penche un petit peu sur la question du Tramway, partout il est écrit qu'il n'est techniquement pas possible d'aller plus loin que la Porte de la Chapelle pour un Tramway sur les Maréchaux, sinon la ligne serait trop longue et deviendrait irrégulière, en raison d'un temps de parcours supérieur à 1h15. On sait que c'est la durée maximale pour la régularité d'une ligne de transport ferroviaire urbain. Si on avait voulu aller au-delà de la Porte de la Chapelle, il aurait fallu privilégier le Tramway sur la Petite Ceinture. Pourriez-vous un peu éclairer ma lanterne sur cette question ? Partout, dès que l'on s'intéresse de près à cette question, on nous explique que l'on ne peut pas aller au-delà de la Porte de la

Chapelle. Alors d'un côté, il y a les belles intentions, les belles promesses, les belles paroles. De l'autre, il y a la réalité. Le principe de la réalité est quand même important. Deuxièmement, dans le Tramway, je regrette la suppression de 30 % d'arrêts, par rapport au PC3. Quand on habite un secteur comme Charles Hermite ou des secteurs enclavés aujourd'hui, on sait que l'on va perdre 30 % d'arrêts, par rapport au PC3, et là je m'interroge, parce que je ne trouve pas cela normal.

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

Merci. Nous avons une autre question, d'ailleurs, sur la suppression des arrêts. Donc vous pourriez répondre en même temps. Monsieur BAUPIN.

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

D'abord, je voudrais me féliciter des interventions, qui montrent l'attente très forte vis-à-vis du Tramway des Maréchaux, dans le XVIIIème arrondissement, et en Seine-Saint-Denis. La réunion que nous avons tenue, il y a quelques semaines en Seine-Saint-Denis l'a démontré, il y a une très forte attente qui se manifeste aujourd'hui pour le Tramway, même si j'entends des voix dissonantes.

Mais pour la majorité de ceux qui s'expriment, j'entends surtout une attente très forte et c'est une bonne chose, parce que je ne suis pas certain que, quand nous irons par exemple dans le XVIème arrondissement, l'attente sera aussi forte. C'est un élément que nous sommes évidemment amenés à prendre en compte, dans une réflexion, lorsque l'on parle d'un projet de Tramway. Pourquoi le Tramway s'arrête-t-il à la Porte de la Chapelle ? Les raisons en sont connues : c'est un projet qui a été présenté par la Ville de Paris et la Région Île-de-France au Syndicat d'Île-de-France, dans le cadre de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques. A cette époque-là, tout le monde le sait, il y avait un noyau de sites olympiques à la Porte de la Chapelle, c'est la raison pour laquelle le Tramway s'arrêtait à la Porte de la Chapelle.

Le lieu pour débattre justement de cette extension au-delà, c'est bien le Débat Public. Donc ici, nous sommes là pour entendre les propositions, et beaucoup d'arguments ont été exposés ce soir, qui montrent la pertinence d'une extension au-delà de la Porte de la Chapelle. Des arguments ont été évoqués en termes de desserte, des arguments très forts aussi par rapport à tout ce qui est des territoires en devenir, en train de s'urbaniser sur La Plaine Saint-Denis, donc beaucoup d'attentes aujourd'hui très claires.

Et je voudrais d'ailleurs confirmer qu'au-delà du projet de Tramway T3, le SDEV dont nous souhaitons nous aussi à Paris, bien évidemment, la prolongation jusqu'à la Gare Évangile, est un élément de maillage très important.

Toute la réflexion que nous avons ensemble engagée sur le Plan de Déplacement de Paris nous permet d'aller au-delà même de ces questions de Tramway, dans toute la discussion sur des politiques de déplacements qui sont complémentaires.

Une fois que l'on a dit cela, il faut regarder concrètement, parce que les études effectuées jusque là vont jusqu'à la Porte de la Chapelle (les études précises, détaillées, que l'on a demandées aux équipes d'architectes).

Comme la question de l'extension au-delà de la Porte de la Chapelle a déjà été posée à plusieurs reprises, dans diverses réunions, dans ce Débat Public, j'avais demandé aux Services de la Ville de regarder de façon exploratoire et sans que ces études soient totalement affinées, s'il y avait des problèmes particuliers.

Le point qui apparaît évident est que si le Tramway devait être étendu au-delà de la Porte de la Chapelle, cela nécessiterait de supprimer les trémies, donc ces souterrains automobiles. Mais on l'a déjà fait sur le Tramway Sud, sur la Porte d'Italie, et donc que l'on sait faire et qui en plus répondrait à une attente forte en matière d'amélioration de l'environnement du boulevard Ney, et de sécurité. Donc c'est plutôt un point fort supplémentaire, plutôt qu'un handicap.

Après, au-delà de cela, la seule question qui reste est financière. A un moment, il faudra bien que les financeurs décident où l'on va et jusqu'où l'on est capable d'étendre ce Tramway. Certains disent, peut-être pas à tort, que si l'on ne fait pas l'extension à l'Ouest, dans le XVIème arrondissement, cela pourrait dégager des crédits pour faire l'extension au Nord. Ce sera à apprécier in fine.

D'abord, la décision n'est pas prise de ne pas faire l'extension à l'Ouest, et le débat aura lieu. On aura peut-être des surprises (je ne crois pas) dans la réunion dans le XVIème arrondissement sur cette extension.

A un moment, le Conseil Régional, qui est un des co-financeurs ; la Ville de Paris ; et puis j'entends beaucoup d'élus de Seine-Saint-Denis qui sont très favorables, donc peut-être que des co-financeurs supplémentaires pourraient émerger pour financer cette extension au-delà de la Porte de la Chapelle !

Au-delà de la boutade, en tout cas, le soutien de la Seine-Saint-Denis sera utile pour nous aider vis-à-vis du Conseil Régional qui est un financeur important du Tramway, pour que la décision in fine soit prise.

Après, faut-il aller jusqu'à la Porte de Clignancourt, la Porte de Saint-Ouen, la Porte de Clichy ? J'ai entendu même jusqu'à la Porte d'Asnières ou la Porte de Pouchet. A un moment donné, il y aura des limites financières.

Les limites physiques, sur la gestion de la ligne : je laisserai peut-être le STIF affiner la réponse. En tout état de cause, le tronçon qui était prévu dans la candidature de Paris aux Jeux Olympiques, c'est le même Tramway allant du XVIème arrondissement jusqu'à la Porte de la Chapelle.

Il est clair que s'il y a un tronçon d'environ 3 kilomètres qui est supprimé à l'Ouest, en termes de fonctionnalité de la ligne, il y aurait éventuellement la possibilité d'une extension au Nord. De ce point de vue-là, il n'y a pas d'impossibilités, de difficultés.

En plus, qu'il faille limiter une ligne de Tramway à 1h15... Pourquoi 1h15 et pas 1h20 ? Je ne sais pas s'il y a réellement des raisons. Il est clair qu'il y a un moment où des difficultés de gestion de ligne peuvent se présenter. Mais cela, je pense que ce serait plus pertinent que ce soit : soit la RATP, soit le STIF, qui complète.

MME NOÉMIE DELOBELLE, CHARGÉE DE MISSION, STIF :

Pour confirmer ce que Monsieur BAUPIN rappelle, et on l'a déjà dit lors de précédentes réunions, il ne s'agit pas ici de faire croire que l'on peut faire tout le tour de Paris avec une unique ligne de Tramway.

Il avait déjà été dit qu'effectivement, au-delà de 1h10, 1h15, 1h20, il faut vraiment affiner l'exploitation de la ligne, mais il est évident qu'il faut interrompre la ligne quelque part, et que partant de la Porte d'Auteuil comme c'est le cas dans le dossier du débat, Porte de la Chapelle correspond effectivement à environ une heure de trajet.

De la même façon que le bus PC est aujourd'hui divisé en trois lignes différentes. Sur ce point, cela a déjà été annoncé et nécessiterait effectivement d'être approfondi pour savoir si on peut s'arrêter, alors, Porte de Clignancourt ; un peu plus loin jusqu'à la Porte de Saint Ouen. Il faudrait vraiment approfondir les études. La RATP a peut-être des éléments plus précis à annoncer. Je reviendrai juste sur une question qui a été posée en tout début de séance, par Monsieur, sur l'atelier garage, juste pour préciser que la localisation de l'atelier garage n'est à ce jour pas connue. On explore différents sites éventuels, sachant que ce site doit répondre à une liste de contraintes assez importantes, dont la localisation à proximité du tracé, dont la disponibilité foncière assez immédiate puisqu'il doit être livré au plus tôt dans les travaux, puisqu'il accueille au fur et à mesure la livraison des rames

Et donc, les différents sites envisagés aujourd'hui concernent essentiellement des stades situés dans le XIIème, le XXème et le XIXème arrondissements, mais on ne s'interdit pas de regarder d'autres emprises publiques qui pourraient être situées à proximité du tracé. Mais aujourd'hui, en tout cas, la décision n'est pas prise.

M. ALAIN CHAMTALAT, COLLECTIF DES RIVERAINS DE LA PORTE DE CLIGNANCOURT, CONSEIL DE QUARTIER JOFFRIN CLIGNANCOURT :

Juste un autre point, puisque la RATP (pardonnez-moi pour les autres) mais quand on est dans un bus et on prend un métro, on est obligé d'utiliser deux tickets de métro. Et cela, sincèrement, s'il vous plaît, le plus vite possible, faites en sorte que ce soit une heure de voyage avec tous les moyens possibles. Franchement, cela fait beaucoup de tickets quelquefois : trois moyens de transport, trois tickets.

MME NOÉMIE DELOBELLE, CHARGÉE DE MISSION, STIF :

Effectivement, la tarification : nous avons la nécessité de valider différents tickets. Je ne peux pas me prononcer sur l'état de la tarification en 2012, qui pourrait avoir changé notablement.

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

Bien avant 2012 ! L'engagement pris par le Conseil Régional dans une séance il y a quelques semaines, et par le Conseil de Paris à l'unanimité il y a aussi quelques semaines, c'est que nous souhaitons mettre en place un billet horaire d'1h30 – 2h00, mais pour utiliser les moyens de transport de l'agglomération parisienne, comme cela existe dans beaucoup d'agglomérations de province.

Je vous passe les détails d'une période un peu complexe que nous avons connue dans la décentralisation des transports collectifs, mais un nouveau STIF va se mettre en fonction à partir de la semaine prochaine, et un des engagements que nous avons pris est de mettre en place un ticket horaire comme cela.

Mon souhait est qu'il soit mis en place d'ici la mise en service du Tramway T3, sur sa partie Sud, pas la partie Est, d'ici la fin de l'année. Il faut que l'on regarde les dispositifs techniques avec la RATP et avec le STIF. On ne peut pas non plus proclamer que tout est forcément facile, mais c'est la volonté des élus qui vont prendre les rênes du STIF dans quelques jours.

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

La Commission ne peut que constater que ce souhait sur la durée et la souplesse de validité des tickets est une véritable question qui revient souvent et que nous serons amenés à souligner dans le compte-rendu.

Je n'ai pas entendu de réponse sur la suppression des arrêts, évoquée par deux intervenants.

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

Monsieur le Président, je représente la RATP, je voulais juste préciser à l'intervenant précédent que la tarification n'est pas du ressort de la RATP, mais bien du STIF, qui est représenté ici par ma voisine et par Monsieur BAUPIN qui est maintenant au Conseil d'Administration du STIF. Je le précise.

Sur le parcours de la ligne, si aujourd'hui il y a des projets de création de Tramway sur les boulevards des Maréchaux, c'est que les trois lignes sur ces boulevards : PC1, PC2, PC3, sont les trois lignes pratiquement les plus chargées de Paris, avec des trafics environnant les 50 000 voyageurs (un peu plus pour le PC1). Donc, il y aurait du sens à mettre du Tramway, en gros, d'après les études de trafic que nous avons faites de façon estimative, pratiquement jusqu'à la Porte Maillot. On pourrait dire de la Porte de Saint-Cloud à la Porte Maillot, le tronçon qui reste étant, lui, beaucoup moins chargé, et ayant beaucoup moins de trafic potentiel.

C'est clair que le PC3 qui, par exemple, a augmenté de 21 %, grâce aux couloirs de bus mis en place, est une ligne chargée, et que sur tout le tracé, on a cité la Porte d'Asnières. Si l'on était en province, ces lignes de bus seraient des trafics qui seraient des trafics de lignes de Tramway. Après, c'est le problème de la longueur ; je ne sais pas si la limite est 1h12, 1h15 ou 1h18, mais à un moment une limite fait qu'une ligne est trop longue et il est clair qu'il paraît difficile, au-delà de l'aspect financier, d'aller jusqu'à la Porte Maillot. Je ne sais pas où cela doit s'arrêter ; c'est une vraie question, après, de financement et aussi de simulation technique.

Sur les arrêts : l'interstation prévisionnelle (cela dépendra du nombre d'arrêts) sur le Tramway prolongé est d'environ 500 m. Sur le tronçon qui nous concerne, il est également d'environ 500 m, alors que sur le bus PC aujourd'hui, il est d'environ 320 m.

Cela veut dire qu'en moyenne, évidemment on ne va pas marcher 500 m, on va marcher 250 m, alors qu'avant on pouvait marcher 150 m. Certes, c'est plus long. Il faut reconnaître qu'à Paris, l'interstation des lignes de bus est relativement faible par rapport à ce qui peut se faire ailleurs, et aujourd'hui, la démonstration est faite qu'entre l'inconvénient d'arrêts plus éloignés et l'avantage

d'une vitesse plus grande (en gros, la vitesse d'une ligne de Tramway ou de bus dépend de son nombre d'arrêts, pas uniquement de la vitesse de pointe qu'elle peut faire).
Donc aujourd'hui, il apparaît sur ce qui a été fait sur le terrain et dans les simulations qu'en supprimant quelques arrêts et en allant plus vite, on a deux à trois fois plus de voyageurs.
L'avantage de la vitesse et de l'efficacité est visiblement supérieur à la gêne de rallonger un petit peu les parcours piétons, qui restent raisonnables par rapport à ce qui se fait partout en Europe pour des lignes de transport collectif.

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

Monsieur BAUPIN veut compléter ?

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

Un petit complément sur ces questions des arrêts. Évidemment, l'équilibre que nous aurons à trouver in fine sera entre le nombre d'arrêts et la vitesse. Il est évident que plus on a d'arrêts, plus on a une desserte fine des quartiers, et l'attente de chaque quartier est d'avoir un arrêt près de chez lui ; et en même temps, si on répond à toutes ces demandes, on a un Tramway qui circulera trop lentement. C'est une difficulté qui sera à résoudre dans la décision qui sera prise in fine, par rapport à l'ensemble du trajet.

Je voudrais dire, par rapport à l'intervention de Madame DECORTE sur ce sujet, c'est qu'en tout état de cause, si l'hypothèse que vous soutenez d'un Tramway sur la Petite Ceinture avait été mise en place, alors là, les arrêts seraient beaucoup plus espacés. On ne serait plus du tout dans une interstation de 500 m, quand on regarde où étaient placées les stations de la Petite Ceinture. De fait, si la Petite Ceinture était retenue, on n'aurait plus un Tramway de proximité, mais plutôt un RER. C'était d'ailleurs un projet qui a mérité débat au moment où le Tramway T3 a été décidé. Le choix a été fait par l'État, la Région, la municipalité parisienne qui nous a précédés, et confirmé par notre municipalité ; donc il y a une constante dans la décision de faire le Tramway sur les boulevards des Maréchaux. Et à partir du moment où le Tramway T3 prend place sur les Tramways des Maréchaux, son extension sera sur les Maréchaux.

M. DIDIER LOURDIN, ASSOCIATION ORBITALE

Merci, Monsieur le Président. Premièrement, je voulais remercier qu'il y ait cette Commission Nationale du Débat Public qui traite d'un sujet aussi important, mais aussi onéreux, parce que si on fait la somme TMS sur le Sud plus TME sur l'Est, on arrive à quelque chose comme 900 millions d'euros, donc c'est une affaire, évidemment, d'importance.
Excusez-moi, je vais peut-être reprendre une minute de parole. Premièrement, je voudrais savoir pourquoi les études qui ont été demandées lors de la réunion à la Mairie du XIIIème ne sont toujours pas en ligne sur le site Internet de la CNDP. C'est ma première question.

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

Nous allons vous répondre tout de suite. Nous avons eu la réponse aujourd'hui, elles le seront dans quelques jours.

M. DIDIER LOURDIN, ASSOCIATION ORBITALE :

Merci de cette précision, Monsieur le Président.

Deuxième chose, et cela concerne plutôt les Maîtres d'ouvrage : lorsque l'on pose des questions, on a des réponses ; mais lorsque l'on pose des questions sur des faits techniques extrêmement précis, on aimerait avoir des réponses de professionnels de transports, et non pas (excusez-moi) un peu du charabia municipal.

Troisièmement, vous avez dit, Monsieur le Président, lors de la réunion publique de lancement, que ce Débat Public ne devait pas coûter très cher. Certes, il faut faire attention aux deniers publics, nous sommes tous concernés ; mais quand même, il s'agit d'une affaire d'importance, et je crois que face à ce tracé qui nous est proposé (mais enfin, c'est un choix discrétionnaire du

Maire de Paris), nous pourrions peut-être avoir des études complémentaires qui permettraient d'étudier d'autres tracés alternatifs.

Je pense naturellement, puisque j'en suis un ardent défenseur, par la Petite Ceinture ferroviaire. Je dis cela parce que, lors de la précédente Commission Particulière de Débat Public qui a traité le CDG Express, la Commission Nationale a pu faire modifier le tracé, et de ce fait la société toute entière a économisé 200 millions d'euros, en passant par les voies ferrées existantes.

Et je crois que dans l'affaire de la rocade qui nous préoccupe aujourd'hui, la rocade Est (je crois que d'ailleurs cela devrait s'appeler « extension de la rocade Est » et pas « Tramway sur les Maréchaux »), on pourrait faire un parallèle avec ce qui s'est passé sur le CDG Express.

Donc Monsieur le Président, comme nous l'avons déjà demandé, nous réitérons notre demande que vous fassiez appel à des Cabinets d'Experts internationaux, notamment les Suisses, qui sont extrêmement performants et pertinents. Je pense notamment au Professeur BOVY qui enseigne toujours à l'École de Polytechnique de Lausanne, et qui est considéré par les Suisses comme le Pape du ferroviaire.

Je voudrais aussi revenir sur ce qui a été dit par les gens de la CPDP tout à l'heure. Même s'ils font un excellent travail, je crois qu'un Débat Public, c'est aussi l'occasion de marquer son opposition. Alors, je souligne quelques points noirs.

Les arrêts, vous venez de l'évoquer, je ne reviens pas dessus.

La vitesse, Monsieur BAUPIN nous dit « il faut faire un compromis entre la vitesse et les arrêts », mais c'est quand même le point essentiel ! Soit je roule à 18 kilomètres/heure et je me traîne, et je vais mettre 25 minutes pour aller du Sud de Paris à l'Est de Paris ; soit j'ai un système extrêmement performant et qui, de ce fait, divise par deux le temps de voyage !

Nous sommes tous salariés, nous sommes tous en recherche d'emploi par moment, nous sommes tous dans des situations de loisirs, et nous devons nous transporter bien plus rapidement que par le Tramway que vous nous proposez sur les Maréchaux, qui n'est qu'un bus, très beau, bien amélioré, j'en conviens tout à fait, mais qui n'offre pas le transport.

Encore une fois, Monsieur le Maire, vous êtes un écologiste, je crois, et il me semble que quand on soutient les transports en commun (ce qui est aussi mon cas) on doit orienter son choix vers le système de loin le plus performant, notamment en matière de report modal et vous savez très bien que le Tramway sur les Maréchaux n'offre qu'un très, très faible report modal vis-à-vis de la voiture ; alors qu'un RER ou un métro sur la ceinture, lui, serait bien plus performant.

Notamment aussi pour les liaisons avec la banlieue, et cela a été évoqué tout à l'heure, et je me réjouis qu'il y ait des élus du 93, qui ont d'ailleurs fait un excellent travail depuis des années sur le ferroviaire. Ils ont rédigé une charte sur l'utilisation des voies ferrées existantes, et on devrait avoir par le système de la Petite Ceinture, moyennant un aménagement à la Porte de la Chapelle, un maillage extrêmement intéressant entre le Stade de France et au-delà, et la Plaine Commune, et les territoires du XVIIIème, du XVIIème et du XXème.

Voilà, j'en termine là, c'est un sujet très long ; il faut écrire un livre, j'en conviens, mais cela viendra. Donc Monsieur le Président, je vous remercie de m'avoir accordé la parole.

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

Merci. Je peux répondre à deux points, très juridiquement. D'abord, dire que la Commission Particulière du Débat Public n'a aucun pouvoir pour décider des expertises. Elle peut seulement, dans certains cas bien déterminés, demander à la Commission Nationale de décider des expertises. Il faut que la Commission Nationale en délibère et il faut ensuite que les Experts soient mis en concurrence, selon le Code des Marchés Publics. C'est une règle extrêmement précise, donc il n'est pas question pour nous, nous n'avons ni les moyens ni le droit juridique, de décider des expertises.

En ce qui concerne Roissy Charles de Gaulle, vous avez fait une allusion, je crois que c'est un cas effectivement très intéressant. Mais il faut bien comprendre : que s'est-il passé pour le débat Roissy Charles de Gaulle ? C'est un débat qui a été exemplaire, pourquoi ?

La Commission Particulière, comme toujours, ni la Commission Nationale bien sûr n'a pas conseillé une solution. Elle n'en a pas le droit, la loi le lui interdit. Nous sommes là uniquement pour rendre possible le débat, le faciliter.

Pour Roissy Charles de Gaulle, au cours de la discussion, il y a eu un rapprochement entre les parties, qui ont amené le Maître d'ouvrage à souhaiter apporter une modification ou à donner à

faire un nouveau projet, ou à décider une nouvelle orientation de son projet. Mais ce n'est pas du tout la Commission Particulière, ni la Commission Nationale qui l'a décidé.

Je dis cela parce que le Débat Public est, je trouve, très important, et très intéressant, dans la démocratie française. C'est une novation ; c'est un espace de démocratie directe, qui serait complètement faussé si c'était une Commission, fut-elle bonne (j'espère que nous ne sommes pas trop mauvais) qui décide quoi que ce soit. Ce n'est pas à une Commission de décider. Une Commission aide les citoyens à être éclairés, aide ceux qui prennent les décisions à prendre les décisions ; c'est son rôle, elle essaie de le faire le mieux possible. Ce n'est que son rôle, elle ne doit pas en sortir. Ce sont des explications que je voulais donner parce qu'elles me paraissent juridiquement importantes, pour que tout le monde joue bien (vous le jouez, d'ailleurs, ce n'est pas une critique vis-à-vis de quiconque) le rôle du Débat Public.

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

En réponse à Monsieur LOURDIN, parce qu'il y a juste deux choses que je ne veux pas laisser passer.

La première est que le choix du tracé soit une décision discrétionnaire du Maire de Paris, puisque ce tracé a été voté par le Conseil d'Administration du STIF, présidé par le Préfet LANDRIEU lorsqu'il a sollicité la CNDP, et ce tracé a été voté par le Conseil de Paris (et pas par le Maire de Paris seul), et par le Conseil Régional. Voilà, c'est une précision, pour ne pas laisser dire qu'il y aurait des choix discrétionnaires. Non, il y a des Assemblées élues, et dans ces Assemblées élues, on vote ; et il y a un Conseil d'Administration, présidé par l'État à l'époque, qui a validé ce choix. Donc c'est un choix, certes, qui n'a pas été soumis à un référendum national, mais qui a quand même été validé par un certain nombre de personnes qui ont travaillé.

Deuxièmement, je voudrais rassurer Monsieur LOURDIN en ce qui concerne Monsieur BOVY, qu'il a cité comme expert en matière ferroviaire. Monsieur BOVY était l'expert du CIO, le Comité International Olympique, lorsqu'il y a eu la visite à Paris du CIO sur le dossier parisien de candidature aux Jeux Olympiques, et il avait notamment donc eu « à entendre » du Tramway des Maréchaux, puisqu'il faisait partie du projet de candidature de Paris. Il avait trouvé le dossier de Paris, sur ces questions de transport, excellent. Donc vous pouvez être rassuré sur l'avis de Monsieur BOVY en ce qui concerne le Tramway des Maréchaux.

MME PRUTNER, SECRÉTAIRE BUREAU CONSEIL DE QUARTIER MOSCOVA PORTE DE CLIGNANCOURT :

Bonjour, je suis très contente d'entendre parler de l'importance de la démocratie, parce que je voulais simplement rappeler qu'il est tout à fait normal qu'il y ait des divergences d'opinions, mais que notre Conseil de Quartier a, depuis deux ans, fait la demande d'une Commission de Travail sur l'aménagement de tout le boulevard Ney.

C'est une demande qui avait été formulée auprès de Monsieur DELANOË dans une réunion publique en décembre, il y a deux ans. Il n'y a jamais eu de suites, mais nous sommes extrêmement demandeurs d'une qualité de vie sur ce boulevard Ney, et habitant plus particulièrement sur la Porte de Clignancourt, effectivement, je n'aimerais pas avoir un terminus de Tramway dans notre secteur qui est déjà très lourdement chargé.

Comme nous sommes extrêmement peuplés, nous sommes très en demande, effectivement, de transports, et de verdure ; parce que je sais que le Tramway peut être herbé, et tout à fait agréable à voir ; réduire la voiture, ce qui est urgent dans notre secteur qui est en train d'étouffer littéralement.

J'appuie donc cette demande de notre Conseil de Quartier qui a déjà soulevé cette question depuis deux ans. Voilà, je suis assez contente de tout ce que j'entends ce soir.

Je n'aimerais pas que le Tramway s'arrête Porte de Clignancourt, par contre, parce que cela me paraît tout à fait insuffisant. Même s'il y a des problèmes techniques, j'insisterai pour qu'il y ait une solution pour que cela aille au moins jusqu'à la Porte de Clichy, en raison effectivement des équipements étudiants, puisqu'il y a pas mal de lycées. Il n'y a pas que les Puces de Clignancourt, il y a tout le réseau hospitalier qui est important.

Donc, ne vous arrêtez pas Porte de Clignancourt. Faites le maximum, et vous répondez vraiment à notre attente.

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

Merci. Monsieur le Maire adjoint veut dire un mot.

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

Oui, sur le boulevard Ney, pour vous rassurer sur le fait que la demande du Conseil de Quartier n'est pas restée lettre morte. Le Maire de l'arrondissement, notamment, nous a sollicités ; des études sont en cours, sur le boulevard Ney, qui doivent lui être présentées, je crois, dans deux jours d'ailleurs.

La question qui se pose, évidemment, est : est-ce que l'on réaménage le boulevard Ney, aujourd'hui, sans Tramway, sachant que dans quelques années, de toute façon le Tramway a vocation à se prolonger. Et donc il y a un risque de revoir ces travaux, et de refaire. Est-ce que l'on attend ? Mais cela risque de durer longtemps. Ou est-ce que l'on profite justement de l'extension du Tramway pour traiter la question ? En tout état de cause, je voudrais vous confirmer que cette attente, que vous avez exprimée, a été prise en compte et que des études ont été effectuées par les Services de la Ville.

Je voudrais vous rassurer aussi sur ce qu'est un terminus de Tramway : ce n'est pas énorme. Vous pouvez aller voir sur le Pont du Garigliano, au contraire, c'est un endroit où il n'y a plus qu'une seule voie, ce qui permet au Tramway de faire l'aller-retour ; ce n'est pas l'atelier garage, le terminus. L'atelier garage sera forcément en dehors des Maréchaux. Il ne peut pas être sur les boulevards ; il est à proximité. Vous disiez « on ne voudrait pas avoir en plus un terminus ». Ce n'est pas quelque chose de terriblement gros.

M. WITOLD MARKIEWICZ, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION PARIS BANLIEUE ENVIRONNEMENT :

Merci, Monsieur le Président. C'est une question concernant la liaison entre le Tramway des Maréchaux et la Gare Éole. Est-ce qu'on pourrait faire la projection de cette connexion sur l'écran, s'il vous plaît ? C'est une question de la part de l'Association Paris Banlieue Environnement qui a toujours été pour l'extension du Tramway.

Mais nous souhaitons que le Tramway reste sur les boulevards des Maréchaux. Nous ne voulons pas qu'il quitte ce boulevard, ni au Nord, ni au Sud.

Nous considérons que dans le secteur de la Gare Éole, on pourrait faire autrement le tracé.

Voilà notre question : l'emplacement de la Gare Éole Évangile, qui se trouve dans un endroit peu accessible, enclavé au sud de la Petite Ceinture, décidée en 1989, donc il y a 17 ans, ne semble plus être actuellement en cohérence avec les projets urbains très importants, comme celui de Paris Nord-est, qui est au Nord de la Petite Ceinture.

Est-il possible, dans le cadre de ce Débat Public, de compléter l'étude actuelle par un projet alternatif, indépendant de celui de la SNCF, qui placerait la Gare Éole de manière plus visible et accessible dans la ville, au Nord de la Petite Ceinture, et en relation quasi directe avec le Tramway des Maréchaux qui, ainsi, ne quitterait pas le boulevard Macdonald ?

La méthode de la SNCF, de diviser la distance entre la Gare de l'Est et la Gare de Pantin n'est pas rationnelle, au vu des projets qui sont au Nord de la Petite Ceinture.

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

Merci. Je sais qu'il y a des représentants de RFF dans la salle. S'ils souhaitent s'exprimer sur la Gare, en particulier Éole Évangile.

M. BERNARD CHAINEAUX, DIRECTEUR RÉGIONAL DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE :

Je remercie le Président pour ce qu'il a dit tout à l'heure du Débat Public sur CDG Express, parce que c'était à ce moment-là RFF qui était à la Tribune, à la place des Maîtres d'ouvrage de ce soir. C'est d'ailleurs pour cela que je ne dirai rien de plus sur la Petite Ceinture, dont vous avez parlé beaucoup, c'est un ouvrage qui appartient à RFF, mais le débat aujourd'hui n'est pas la remise en état de la Petite Ceinture. Le débat aujourd'hui, c'est T3, et j'entends beaucoup parler de la Petite Ceinture. Je pourrais apporter pas mal de réponses, mais ce n'est pas le débat ce soir.

La Gare Évangile se situe sur le réseau Paris Est ; elle a été conçue il y a déjà quelques années ; elle fait partie d'un projet d'urbanisme, donc elle est complètement couplée avec le projet d'urbanisme que porte la Ville de Paris dans ce secteur-là.

Pourrait-elle être placée ailleurs ?

Elle ne serait plus la Gare Évangile, elle ne répondrait plus aux mêmes besoins de desserte de ce secteur-là. Je crois que c'est ce qu'il faut dire.

De plus, c'est un projet encore assez largement au stade des études ; aucune décision définitive n'est prise. C'est un projet qui coûtera cher, qui a été inscrit dans le Contrat de Plan actuel (mais vous savez qu'il se termine à la fin de l'année et ce n'est pas être un très grand augure que de dire que la Gare Évangile ne sera pas mise en service avant la fin de l'année). Il faudra donc sans doute, après avoir étudié sa pertinence, le réinscrire dans le futur contrat, qui s'appellera « Contrat de Projet ». En tout cas, c'est l'idée que j'en ai, puisque l'on a appris hier que des Contrats de Projets allaient succéder aux Contrats de Plans. Donc on est reparti pour une nouvelle période de sept ans.

Moi, sur la Gare Évangile, qui n'était pas non plus l'objet de ce soir, je ne peux pas dire grand-chose. C'est un projet encore à l'étude, en réflexion. Mais encore une fois, ce n'est pas simplement un projet ferroviaire, c'est un projet qui s'inscrit dans un programme d'urbanisation de tout le secteur ; et ce n'est pas uniquement ni RFF, ni la SNCF, qui décide de sa localisation.

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

Merci beaucoup. Nous n'avons peut-être plus que deux questions à prendre, parce que l'heure avance. Y a-t-il de quoi nourrir deux questions

M. THIERRY BOURGOGNE, ASSOCIATION ORBITALE :

Bonjour. Je voudrais apporter une solution aux propositions de prolongement de la ligne au-delà de la Porte de la Chapelle, pour aller jusqu'à la Porte de Clichy.

Orbitale défend la réouverture de la Petite Ceinture, et cette ligne n'attend qu'une chose, c'est d'avoir des trains qui roulent, voire même des Tramways.

D'ailleurs, ce serait une excellente chose de pouvoir le faire, puisque cela coûterait beaucoup moins cher. L'économie d'argent faite permettrait une requalification beaucoup plus poussée, et d'avoir un cadre de vie beaucoup plus agréable. Surtout que, contrairement à ce qui avait été dit lors de l'enquête publique du TMS, la Petite Ceinture, effectivement, ne fait pas le tour de Paris ; mais comme il nous l'a été expliqué ce soir, de toutes les manières, en retournant le problème dans tous les sens, le T3 ne fera jamais le tour de Paris, parce que c'est techniquement, au niveau de l'exploitation, impossible.

Donc autant utiliser un maximum des capacités de transport et réutiliser la Petite Ceinture, et faire une requalification beaucoup plus puissante pour les populations défavorisées. Merci.

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

J'entends quelques arguments contradictoires. On peut aller plus vite sur une ligne qui a moins d'arrêts, mais qui devrait quand même, j'ai entendu, s'arrêter tous les 300 m, donc je n'ai pas toujours très bien compris les argumentaires qui font que la Petite Ceinture va plus vite et que le Tramway n'est pas bien parce qu'il ne s'arrête pas tous les 300 m. Pour moi, il y a quelque chose d'assez mystérieux.

Il faut quand même dire que si l'on fait une ligne en dehors des Maréchaux, il faut quand même maintenir une ligne de bus, et donc il y a quand même des coûts d'exploitation importants, puisque l'on met deux lignes en parallèle. Ce qui ne met pas en cause qu'il pourrait y avoir une ligne intéressante sur la Petite Ceinture, mais il faut comparer ce qui est comparable.

Sur les coûts, vous avez annoncé des choses. L'avantage d'un Tramway en voirie, c'est sa parfaite accessibilité, son accessibilité de plain-pied qui fait qu'il est très facilement accessible pour les gens qui sont riverains, qui arrivent à pied, qui sortent du métro ; cela ne nécessite pas d'équipements supplémentaires et en tout cas pas la construction d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques, nécessaires pour rejoindre des installations souterraines ou des installations qui sont

en hauteur. Il faut rappeler ces quelques éléments qui sont de temps en temps oubliés dans les argumentaires que l'on a entendus, donc je voudrais le dire.

Après, il faut comparer les choses, avec ces coûts-là. De la même façon, un matériel roulant qui est un Tramway en voirie a un coût inférieur à un Tramway qui devrait être mixte et utilisé sur des installations ferroviaires. On le voit quand on compare le coût des matériels roulants : des Trams-trains, et des Trams en voirie. Donc, il faut avoir tous ces éléments, et après la comparaison doit être faite avec ces éléments objectifs.

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

Merci. Une dernière question. Monsieur, rapidement.

M. FRANÇOIS GODARD, HABITANT DU XVIIIÈME :

Bonjour. Je m'occupe de Paris Ceinture. Je voudrais faire une précision. Quand Monsieur BAUPIN parle d'un débat dans le XVIème...

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

Il y en aura un ! Le 13 avril.

M. FRANÇOIS GODARD, HABITANT DU XVIIIÈME :

Pour passer dans le XVIème, il faudrait passer par le Pont du Garigliano. Comme vous dites que le terminus n'est pas au Pont du Garigliano, il est sur le boulevard Victor. Et si on passe dans le XVIème, peut-être que le Pont du Garigliano qui est un pont routier devra être changé. Cela, c'est un certain coût.

Voilà, je voulais juste dire cela, et dire que quand on parle de débat entre la Petite Ceinture et les Maréchaux... Je n'ai pas fait exprès d'être à côté du Monsieur de RFF. Il faudra que l'on discute aussi, puisqu'il y avait tous les élus de Seine-Saint-Denis. En Seine-Saint-Denis, il y a un Tram-Train très performant, qui va sur d'anciennes lignes de SNCF.

Il faudra un jour penser à l'intelligence de la connexion entre la Petite Ceinture et les Maréchaux ; que le Tramway des Maréchaux aille jusque là où il ira, et que la Petite Ceinture soit utilisée dans une optique autre que de transporter uniquement du fret.

Voilà, donc tout est ouvert.

Et le XVIIIème où l'on est, est quand même l'un des endroits où il y a de très belles « connectabilités », zones d'interconnexions (c'est comme cela que l'on dit, Monsieur de RFF ?) entre deux lignes : donc le Tramway des Maréchaux.

C'est comme le Pont National (on en avait parlé dans le XIIème), le boulevard Ney, et peut-être que l'on aurait eu les Jeux Olympiques si l'on avait proposé que la Porte de la Chapelle, qui est un gros pôle sportif, soit reliée au Village Olympique qui était aux Batignolles. Justement c'est là où la Petite Ceinture et les Maréchaux...

Attendez ! Monsieur BAUPIN, vous pouvez dire ce que vous voulez. Il y a des choses qui ne sont pas examinées, par vous. Et si vous voulez que l'on dise les choses devant tout le monde, c'est-à-dire devant les gens de Seine-Saint-Denis et les gens du XVIIIème, il faut expliquer que vous avez sorti de votre chapeau, pour ce projet du Tramway, un projet dont personne n'avait entendu parler auparavant, qui s'appelle de la démagogie, qui était un Tramway le long du périphérique, comme un petit Tramway repoussoir.

Il y a du Débat Public ici, c'est la preuve que la concertation telle qu'elle a été menée sur le T2 et sur le T3 (le TMS, cela s'appelait ainsi à l'époque) n'était peut-être pas assez bonne pour que l'on demande à des gens de grande valeur d'organiser le débat. Je les remercie de continuer leur travail.

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

Merci. Monsieur le Maire adjoint aura le dernier mot.

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

Simplement, il faut que vous regardiez un petit peu la loi, parce que vous verrez que les textes de lois qui sont en vigueur aujourd'hui ne sont plus les mêmes que ceux qui étaient en vigueur à l'époque. À l'époque, il n'y avait pas de possibilité de faire appel à la Commission Nationale du Débat Public. Aujourd'hui, il y a obligation ; et moi je remercie la Commission d'avoir choisi de faire un Débat Public. C'est utile.

Après, on peut faire des petits trains électriques et penser que les Tramways qui sont aujourd'hui sur le T3 pourraient aussi circuler sur la Petite Ceinture ; et penser que ce sont les mêmes rails, et les mêmes matériels. Je pense que RFF ou la SNCF pourraient vous montrer que c'est un petit peu plus compliqué que cela ; mais je pensais que vous connaissiez bien le sujet, vu votre habitude de fréquenter ces réunions.

Quant à imaginer que l'on aurait pu transporter les athlètes pour la candidature de Paris aux Jeux Olympiques en Tramway entre les Batignolles et le noyau Nord des sites sportifs, franchement, je vous invite vraiment à en discuter avec les experts du CIO. Ils vous expliqueront assez largement que pour des raisons à la fois de fiabilité des déplacements des sportifs, de rapidité, de sécurité (particulièrement des sportifs), c'est une hypothèse que l'on avait regardée pendant 5 minutes et qui avait été évidemment exclue. C'est pour cela, d'ailleurs, que dans le projet, le Tramway n'allait pas aux Batignolles.

Ceci étant, au-delà de ces aspects historiques, je retiens quand même de la réunion de ce soir qu'une forte attente s'est exprimée ici pour que le Tramway ne s'arrête pas à la Porte de la Chapelle. Je pense que ce point avait déjà été évoqué dans les réunions précédentes, et qui mérite largement discussion, dans l'évaluation que nous ferons de ce Débat Public. Je vous remercie de cet apport très important à notre réflexion.

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

Merci. Merci à tous d'avoir bien posé les problèmes de ce secteur. Comme vous le voyez, il y a la place pour d'autres débats. Merci.

La séance est levée à 21 H 20.