

Compte-rendu intégral de la réunion thématique

« La période du chantier : impacts économiques, sociaux et commerciaux des travaux »

du 14 mars 2006

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 120 personnes. Elle s'est ouverte à 19h10 pour s'achever à 21h05.

Ont participé au débat public :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Hubert BLANC, Président

M. Paul BAYLAC-MARTRES, M. Pierre-Louis DOUCET

MAITRES D'OUVRAGE :

Mairie de Paris :

⇒ Mme Frédérique CALANDRA, adjointe au maire de Paris, médiatrice, conseillère du XXème arrondissement

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

STIF :

⇒ Mme Sandrine ARTIS, Chargée de Mission

RATP :

⇒ M. Frédéric DUPOUY, Chef de projet Tramway

INTERVENTIONS DU PUBLIC :

M. Philippe SOLIGNAC, Vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris ;
M. Christian LE LANN, Président de la Chambre de Métiers de Paris ; M. Michel COURTIN,
Président de la Commission de Règlement Amiable, Président honoraire du Tribunal Administratif
de Paris ; Pharmacie KERHERVE, 1 boulevard d'Indochine, Paris XIX ; M. Laurent SAINCET,
Conseiller de Quartier ; M. Abel GUGGENHEIM, Riverain Porte de Versailles ; M. Jacques
GAUTHIER, Association Petite Ceinture – Grand Paris ; Mme Ghislaine GEFFROY, Responsable
de mission Tramway Ville de Paris ; M. Jean TEMMEM ; M. Éric EHLERS, Association des
Usagers des Transports de Paris ; M. Didier LOURDIN, Président de l'Association Orbital ; M.
Thierry BOURGOGNE, Association Orbital ; Mme Francine LOISEAU VAN BAERLE, Journaliste,
Bureau d'Études ; M. Michel LAURENT ; MME FREDERIQUE HERY, HABITANTE DU XIXEME ; MME
FRANCE ROGER, HABITANTE DU XIXEME

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

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

Mesdames et Messieurs, si vous le voulez bien, nous allons commencer cette réunion. Je vous remercie d'être venus pour cette sixième réunion publique de notre débat « Extension du Tramway à Paris ».

Je donne une information rapide à ceux qui ne connaîtraient pas la notion de débat public.

Un débat public est une procédure décidée par une commission nationale (la Commission Nationale du Débat Public), autorité administrative indépendante qui, lorsqu'il y a un grand projet d'équipement, dont le montant est supérieur à des chiffres fixés dans un décret, en l'occurrence 500 M€, confie à une Commission Particulière le soin d'organiser l'information et les échanges entre le public d'une part et le Maître d'ouvrage d'autre part.

C'est un système dans lequel vous avez un organisme totalement autonome par rapport au Maître d'ouvrage, qui permet la meilleure expression de toutes les opinions.

La Commission Particulière du Débat Public, et je suis entouré par deux membres de cette Commission, Monsieur DOUCET et Monsieur BEYLAC, n'a pas à donner d'avis sur le projet, mais simplement à garantir la libre expression de toutes les opinions.

Etant entendu que pendant le temps du débat, qui se terminera le 15 mai, aucune décision de fond ne pourra être prise sur le projet dont il s'agit. Une fois que le débat sera terminé, c'est-à-dire après le 15 mai, le Maître d'ouvrage (la Région, la Ville de Paris, le STIF) aura trois mois pour dire quelle conclusion il tire du débat et quelle solution il veut prendre.

La Commission Particulière a organisé un certain nombre de moyens d'expression pour tout ce temps du débat :

- Un site Internet, qui a d'ailleurs beaucoup de succès, car nous avons à ce jour 12 000 contacts sur le site, de personnes qui se renseignent ou qui donnent des avis.
- Un certain nombre de documents, que vous avez peut-être pris, en particulier « le dossier du débat ». C'est un dossier réalisé par le Maître d'ouvrage, c'est-à-dire la Ville de Paris, la Région et le STIF, aidé de la RATP.
C'est un dossier, dont la Commission a vérifié, qu'il comporte tous les éléments d'information, qu'il soit transparent. Nous avons souhaité qu'un certain nombre de précisions soit ajouté.
- Nous avons également des cahiers d'acteurs. Quand une association veut s'exprimer sur le projet, que ce soit pour ou contre, ou pour faire des contre-propositions, nous lui donnons la possibilité de s'exprimer dans les mêmes conditions que le Maître d'ouvrage, c'est-à-dire qu'elle peut publier sous la forme d'un dépliant de 4 ou 8 pages son propre avis.
Pour le moment, nous avons 3 ou 4 cahiers d'acteurs, et nous en aurons un peu plus la semaine prochaine.
Ainsi, nous aurons environ une dizaine d'expressions libres.
- Une douzaine de réunions publiques sont organisées, ce sont soit des réunions thématiques, soit des réunions de proximité pour poser les problèmes que risquent de rencontrer les habitants d'un quartier, les questions qu'ils veulent poser, les observations qu'ils veulent faire.
Nous sommes aujourd'hui dans le cadre d'une réunion thématique, mais je vous rassure tout de suite, s'il y a ici des habitants en particulier du XIXème arrondissement, d'abord je les invite s'ils le souhaitent à se rendre à la réunion qui aura lieu à Pantin le 4 avril. Elle touche à la fois Pantin et le XIXème arrondissement. Elle sera bien destinée à poser les problèmes de proximité.
Dès aujourd'hui, il va de soi que si vous avez des questions à poser sur l'arrivée du Tramway dans le quartier, bien entendu le Maître d'ouvrage y répondra très volontiers.
Il nous a paru important et intéressant de poser pendant une soirée les questions que pose aux activités économiques un chantier de l'importance du Tramway.

Un chantier, c'est évidemment un trouble profond apporté aux activités. Bien sûr, c'est un espoir d'avenir, mais c'est un trouble profond dans un temps qui peut paraître long à ceux qui exercent des activités économiques, notamment pour les commerçants.

Il nous a paru important que puissent être traitées les questions qui se pose aux professionnels, du fait de l'existence d'un chantier et qui se posent peut-être aussi, même si ce n'est pas dans le titre de notre réunion de ce soir, une fois que l'équipement est réalisé, s'il doit être réalisé.

En effet, on constate que là où s'installe un Tramway, il y a souvent une modification en profondeur de l'activité commerciale, non pas que celle-ci diminue, elle peut ici diminuer là rester stable, là augmenter, mais souvent elle change de nature.

C'est-à-dire que les activités qui se mettent en place, après la réalisation d'un grand équipement de cette nature, sont souvent différentes de celles qu'il y avait avant. On imagine évidemment les problèmes de reconversion que cela peut poser à un certain nombre de professionnels.

Il y a des solutions bien sûr, des compensations. On vous dira tout à l'heure ce qui a été fait dans le cadre de la réalisation du Tramway des Maréchaux Sud, et quelles dispositions équivalentes peuvent être imaginées pour le nouvel équipement aujourd'hui proposé, mais ce sera tout à fait le fond du débat.

Maintenant, un mot sur la manière dont se passe cette réunion, qui se déroule toujours de la même façon. Je l'ai déjà dit et je le répète car c'est important, et c'est assez complexe en ce qui concerne la Région Parisienne. Vous avez ce que l'on appelle une autorité organisatrice des transports : le Syndicat des Transports de l'Île-de-France.

Vous avez peut-être lu dans la presse que ce Syndicat avait connu certaines difficultés et des péripéties. Il se met en place actuellement sous la nouvelle forme, qui est une forme qui le met essentiellement sous le contrôle de la Région. Mais bien sûr participe à ce syndicat l'ensemble des collectivités locales de l'Île-de-France.

Donc, nous avons une autorité organisatrice des transports (le STIF). Ce syndicat des Transports de l'Île-de-France a délégué à la Ville de Paris le soin d'être le Maître d'ouvrage délégué, notamment pour le temps du débat public. Une fois le débat public terminé, le STIF se réunira pour décider la suite à donner.

Nous avons pour représenter le Maître d'ouvrage quatre intervenants : le STIF, la Région Île-de-France, la Ville de Paris qui a un rôle dominant en ce qui concerne le maître d'ouvrage, et je salue Madame CALANDRA qui représente la Ville pour cette réunion, et la RATP qui est l'opérateur normal des transports dans la région parisienne.

A toutes les questions que vous pourrez poser, la Région, la Ville, la RATP, le STIF sont en mesure de vous répondre.

Nous lui laissons la parole d'abord pour lui permettre de vous exposer, selon le thème du jour, comment il voit les choses, et après ensuite nous vous donnons la parole.

Je remercie, et j'aurais dû le faire tout de suite, le Maire du XIXème arrondissement qui a mis sa très belle salle des fêtes à la disposition de la Commission pour ce débat public. Monsieur le Maire s'est excusé, mais je sais qu'il sera à la réunion du 4 avril.

Je voudrais saluer la présence du Président COURTIN, qui a été le Président de la Commission de Règlement Amiable, donc qui a fait fonctionner le système d'indemnisation qui intéresse très directement les professionnels. Il est prêt à répondre éventuellement aux questions qui pourraient être posées sur la manière dont en pratique les choses se sont faites.

Madame CALANDRA est également tout à fait compétente en ce domaine.

La parole vous sera donnée très librement dans un moment. Pour l'instant, elle appartient au Maître d'ouvrage. J'invite donc Madame CALANDRA à la prendre et à la laisser si elle le souhaite au grand technicien qui présentera le thème de ce soir.

MME FREDERIQUE CALANDRA, ADOINTE AU MAIRE DE PARIS, MEDIATRICE DE LA VILLE DE PARIS, CONSEILLERE DU XXEME ARRONDISSEMENT :

Monsieur le Président, Messieurs les Membres de la Commission, merci de me donner la parole.

Mesdames et Messieurs, bonsoir à toutes et à tous. J'ai été mandatée par le Maire de Paris, Bertrand DELANOË et mon cher collègue Denis BAUPIN, Adjoint au Maire chargé des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie, de les représenter ce soir, et donc de

représenter le Maître d'ouvrage délégué, comme l'a bien expliqué le Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Je suis accompagnée de Monsieur Daniel LAGUET, Directeur du Service de la Voirie et des Déplacements.

Je vais être extrêmement brève, je voulais dire que j'avais un intérêt effectivement particulier à siéger ce soir ici, car je suis également membre, sous la Présidence éminente de Monsieur COURTIN, qui est dans la salle et qui est donc Président Honoraire du Tribunal Administratif de Paris, de la Commission de Règlement Amiable des indemnisations des travaux du Tramway, qui siège déjà depuis quelque temps, et qui a traité un certain nombre de dossiers, mais je ne veux pas déflorer l'exposé que ne manquera pas de nous faire le Président COURTIN tout à l'heure, et qui sera sûrement précis et plus juridiquement argumenté que le mien.

Sachez simplement que dans cette Commission siègent deux adjointes au Maire de Paris, outre moi-même, Madame Lyne COHEN-SOLAL Adjointe au Commerce à l'Artisanat de la Ville de Paris.

Très rapidement, pour ce qui est du Tramway en lui-même, nous sommes ici ce soir pour dialoguer et échanger avec vous, et répondre à vos interrogations. Du point de vue de la Ville de Paris, je voulais dire deux choses brèves.

Le Tramway n'est pas seulement un moyen de transport, ni un outil pour transporter des gens d'un endroit à un autre, mais c'est un moyen de redessiner la ville de notre point de vue. D'ailleurs, c'est quelque chose qui peut se discuter.

Pour nous, c'est un outil de requalification urbaine et Monsieur LAGUET en parlera. C'est important de comprendre que nous avons posé un diagnostic du point de vue qui vous intéresse, à savoir celui des commerces entre autres sur les Boulevards des Maréchaux.

Je suis élue du XXème arrondissement, voisin de celui-ci. Sur les Boulevards des Maréchaux dans le XXème, la situation du commerce est préoccupante. Nous pensons que le Tramway peut être l'un des outils qui peut permettre aux commerces sur les Boulevards des Maréchaux d'aller mieux.

Le Tramway est un outil de requalification, un outil pour redessiner la Ville, la rendre plus belle, pour améliorer la qualité de vie, pour améliorer le lien aussi entre Paris et la Banlieue.

Aujourd'hui, pour nous, le boulevard des Maréchaux est davantage un couloir à voitures et un séparateur qu'un lien.

D'ailleurs, il faut établir un lien entre les travaux du Tramway et les travaux de couverture du périphérique, car c'est un plan d'ensemble.

Enfin, c'est aussi un outil de transport. Du point de vue qui vous intéresse, c'est un outil qui transporte à la fois des clients, et des salariés.

Je pense que c'est quelque chose qui doit nous intéresser collectivement aujourd'hui.

Je m'en tiendrai là, et je passe la parole à Monsieur Daniel LAGUET.

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

Merci Madame. Monsieur le Préfet, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vais évoquer deux parties dans mon exposé, une première qui sera une reprise très succincte du tracé du Tramway sur l'ensemble des Maréchaux T3 et une seconde qui sera bien sûr ciblée sur la période de chantier et les impacts économiques.

(Projection de transparents)

PRESENTATION GENERALE

Objectifs d'extension du Tramway T3 :

1. Répondre à un besoin croissant de desserte performante en rocade.
2. Optimiser un maillage avec les transports collectifs.
3. Améliorer l'accessibilité de l'ensemble des transports urbains et des cheminements autour des Maréchaux.

Deux objectifs en termes de requalification urbaine :

1. Réaménager le parti urbain et la répartition de l'espace sur ces Maréchaux de façade à façade

2. Améliorer la qualité de vie des riverains et des usagers de ces Boulevards.

Le projet, qui nous concerne, va présenter plusieurs options à l'étude. Aujourd'hui, ce sont des présentations, rien n'est arrêté, et le Préfet BLANC l'a bien souligné.

C'est une démarche de projet ouverte. Nous avons trois équipes qui travaillent et qui sont composées chacune d'architectes, d'urbanistes, de paysagistes et de bureaux d'études techniques.

Elles ont travaillé sur l'ensemble du tracé avec des variantes que je vous rappellerai succinctement, l'implantation et le nombre des stations, et également l'insertion du Tramway sur la voirie.

L'ensemble du tracé des Maréchaux vous est présenté, tel qu'il est soumis actuellement à la concertation.

Ce tracé est composé de la partie constituant le tracé des Maréchaux Sud en cours de réalisation, et qui doit être livré en fin d'année. C'est un tracé de 7,9 Km qui comporte 17 stations. Il traverse 3 arrondissements et 7 communes. Un bassin de 166 000 personnes, 89 000 emplois et plus de 300 commerces sont concernés.

Il est attendu à la livraison de cet ouvrage : 100 000 voyageurs par jour sur le Tramway T3 des Maréchaux Sud.

Le projet d'extension qui nous concerne aujourd'hui s'étend à l'Est, à partir de la Porte d'Ivry et à l'Ouest à partir du Pont de Garigliano. C'est un tracé prévisionnel de 16 km entre la Porte d'Auteuil et la Porte de la Chapelle, 14 km à l'Est et 2 km à l'Ouest.

7 arrondissements seront desservis par cette extension, 12 communes limitrophes seront concernées (11 à l'Est et 1 à l'Ouest).

Les 3 départements de la Petite Couronne sont concernés par ce projet.

300 000 voyageurs sont attendus chaque jour à la fin du projet, et 130 000 emplois seront directement concernés.

Sur ce projet figurent des variantes de tracés, et je ne sais pas si elles sont très lisibles, mais sur l'extension à l'Ouest, un passage par la Porte d'Auteuil emprunte l'avenue de Versailles et le Boulevard Murat.

Sur le tracé à l'Est, vous avez des variantes entre la Porte de Pantin et la Porte de la Villette. Le tracé de base, c'est bien sûr le boulevard des Maréchaux.

Une variante passe par la rue des Petits Ponts, traverse le Canal de l'Ourcq, mais elle reste sur le territoire parisien. Elle est en limite du territoire parisien.

La troisième variante est le passage par la Mairie de Pantin. Cette variante proposée est innovante par rapport au tracé des Maréchaux.

Également, on a une singularité à la Porte de la Villette, dont son franchissement qui est un point dur du tracé, avec également trois variantes :

1. Une variante qui emprunte le passage souterrain (voitures actuellement).
2. Une variante qui fait la « baïonnette » par la Porte de la Villette.
3. Une variante qui se ramène sur les berges du canal St-Denis avant de rejoindre les Maréchaux.

Voici succinctement présentées les variantes de tracés.

Quelques grandes dates pour ce Tramway :

- Mise en service des maréchaux sud à la fin décembre 2006
- Le projet que l'on vous présente aujourd'hui, avec une extension à l'Est pour 2012 et l'extension à l'Ouest n'est pas encore programmée.

Informations plus complètes sur ce Tramway notamment à l'Est :

Si l'on va sur la Mairie de Pantin, il y aura effectivement plus de stations, et également selon les choix d'implantation de ces stations, les architectes et urbanistes nous ont proposé quelques variantes, ainsi il y aurait aujourd'hui dans le projet en l'état entre 22 et 27 stations. Cela signifie que les temps de parcours entre la Porte d'Ivry et la Porte de la Chapelle seraient d'environ 40 mn avec 22 stations, et 45 mn si l'on passe par la Mairie de Pantin.

Le choix des stations relèvera d'un équilibre entre la desserte des quartiers et des communes limitrophes. Bien sûr, c'est l'occasion de requalifier ces Boulevards, mais c'est aussi l'occasion de tisser des liens plus étroits qu'aujourd'hui avec les communes limitrophes, notamment par l'aménagement des Portes, qui seront qualifiées d'espaces majeurs.

Dans le projet, on prévoit de réaménager d'une manière relativement importante 10 portes. Je vais simplement maintenant vous présenter les propositions d'insertion du Tramway sur la voirie.

Là, vous avez trois schémas qui vous permettent de visualiser qu'il y a effectivement trois façons de pouvoir intégrer un Tramway sur la voirie.

Ces objectifs répondent de l'exploitation de la ligne, du contexte urbain et paysager, et des contraintes techniques que l'on trouve sur chacun des ouvrages.

Cette photo vous montre un site axial, c'est-à-dire que le Tramway est au milieu de la chaussée. C'est ce que vous pouvez visualiser aujourd'hui sur le Tramway des Maréchaux Sud entre Garigliano et le Stade Charléty.

Après, il peut évoluer en site latéral (ce que vous avez sur l'autre partie), que vous trouvez au droit de la poterne des Peupliers.

Une solution, qu'on n'a pas expérimentée aujourd'hui, qui est le site bilatéral où vous avez deux sites de Tramway, un de chaque côté de la voirie à proximité des trottoirs.

Je vais m'arrêter là pour la présentation succincte et le rappel du Tramway, tel qu'il est présenté au niveau du projet.

PRESENTATION DES IMPACTS ECONOMIQUES, SOCIAUX ET COMMERCIAUX DES TRAVAUX

Avant la livraison de cet ouvrage, il faut réaliser des travaux.

Un chantier du Tramway sur les Boulevards des Maréchaux est d'ampleur exceptionnelle. Il est vrai que depuis longtemps des travaux de cette importance n'avaient pas été réalisés sur Paris. Le chantier des Maréchaux Sud illustre parfaitement l'importance de ces ouvrages. Bien sûr, on souhaite que ce chantier se déroule dans de bonnes conditions. On peut admettre aujourd'hui que ce chantier sur les Maréchaux Sud se déroule globalement bien, mais parce que le Maître d'ouvrage (RATP, STIF) a veillé à ce qu'il y ait des mesures d'accompagnement.

Le bus PC est maintenu et il est renforcé en termes de nombre de véhicules, et les accès aux commerces et aux immeubles sont bien sûr possibles pendant toute la période du chantier.

Il est évident que la circulation est rendue moins aisée, mais elle est maintenue dans les deux sens. Toutes les mesures de sécurité sont prises pour les accessibilités à des véhicules d'urgence, tels que les pompiers.

Un chantier est une période nécessaire pour qu'un projet de cette importance puisse éclore. Il génère inévitablement des nuisances, mais celles-ci sont limitées et c'est l'objet de mes propos pour vous permettre de prendre connaissance des dispositions et des dispositifs que l'on peut mettre en place.

Les choses les plus importantes :

- Informer préalablement riverains et usagers.
- Expliquer clairement les enjeux
- Identifier les bénéfices futurs du projet.

Un chantier débute par des travaux, qui doivent être organisés :

Les travaux de jour doivent être phasés. Ces travaux vont se dérouler sur plusieurs tronçons. Le fait de découper les 14 km sur l'Est en plusieurs tronçons fait que l'on pourra gagner du temps sur la durée globale du chantier.

Ce n'est pas un chantier qui va se dérouler en partant par exemple de la Porte d'Ivry pour arriver à la Porte de la Chapelle, mais on va découper des tronçons. Chaque tronçon comprendra deux étapes.

1. Les travaux préparatoires.

Cette étape peut durer suivant les secteurs et les difficultés des réseaux en place entre 12 et 18 mois.

Sur ces tronçons, il faut dévier et rénover l'ensemble des réseaux qui vont se trouver sur la plate-forme du Tramway.

On estime qu'un Tramway sera d'autant plus performant qu'il ne sera pas perturbé dans le futur par des aléas dus à des canalisations qui seraient enterrées, et qui pourraient avoir des avatars.

Il s'agit des canalisations d'eau, d'électricité, de téléphone, des câbles, de vapeur.

Il faudra les déplacer afin que cette plate-forme soit libre en totalité.

Les seules choses que l'on conserve sont les ouvrages visitables qui se trouvent en sous-sol et pour lesquels on peut faire un entretien préventif, car on peut les visiter.

2. Les travaux d'infrastructures et les travaux de la plate-forme du Tramway. Cela peut durer, selon les tronçons, entre 18 et 20 mois.

Cela va permettre le réaménagement des boulevards, de façade à façade, d'y créer des aménagements paysagers, également d'améliorer les Portes que j'ai citées, et bien sûr ce sera la pose de la plate-forme du Tramway, la mise en place des stations, et la pose des rails.

Le début de ces travaux à l'Est est prévu pour mi-2008. Après, il s'ensuivra les phases que je viens de citer plus des phases d'essais techniques, qui peuvent durer environ 10 à 12 mois avec une mise en service que j'ai citée tout à l'heure pour la fin 2012.

En ce qui concerne la maîtrise et les conséquences de ces travaux, je vous ai cité que c'étaient des travaux relativement importants et exceptionnels. Par contre, il faut avoir en tête que ces travaux vont mettre des techniques qui aujourd'hui sont connues et prévisibles.

Ce n'est pas le premier chantier de Tramway, puisque l'on est déjà en train d'en faire un au sud, et que beaucoup de chantiers de Tramway ont été réalisés en France et en Île-de-France.

Les techniques sont connues et il n'y a pas de surprise quant aux interventions sur ces chantiers.

Ce qui prévaudra pendant la durée du chantier, c'est bien sûr l'application de la législation en vigueur, qu'il s'agisse des normes et des règlements qui vont régir le chantier par lui-même, qui vont régir les installations, les matériels de chantier et également les obligations d'hygiène et de sécurité.

Pour bien maîtriser l'ensemble de ces conséquences de travaux : 5 principes sont affichés.

— SECURITE

Elle est prioritaire sur toute exécution de chantier, qu'il soit petit ou important. Cette sécurité concerne tout autant les personnels qui oeuvrent sur le chantier, car ils sont sous la responsabilité des entreprises.

On peut avoir sur un chantier qui va faire 14 km, 1 000 personnes de concernées.

Bien sûr, les riverains des Maréchaux sont directement concernés, les passants et les usagers des transports en commun, et les véhicules qui circulent à proximité ou stationnent sur ces emprises de chantier, et aussi les livraisons.

On va également préserver un accès aux véhicules de secours. On est en liaison chaque semaine avec la brigade des sapeurs-pompiers et la préfecture de Police.

Des visites sont faites sur le chantier quotidiennement et des visites systématiques ont également lieu une ou plusieurs fois par semaine suivant les sujets et les tronçons, avec nos partenaires de la brigade des sapeurs-pompiers et de la Préfecture de Police.

— SOUCI PERMANENT DE LA LIMITATION DES GENES

Toute activité nocturne qui pourrait troubler la tranquillité sera interdite sur les chantiers entre 21 heures et 7 heures. Il y a toujours quelques exceptions. Effectivement, des travaux

exceptionnels pourront déroger à cette règle, mais ils devront obtenir des autorisations des autorités administratives.

Pour vous citer quelques dérogations, il est vrai que quand un chantier est amené à se déplacer de façon importante, on peut avoir à déplacer certaines entreprises de chantier, et dans quelques cas on peut être amené à le faire plutôt de nuit que de jour, car de jour, compte tenu de la circulation, on aurait du mal à le faire.

Souvent interviennent la nuit des modifications de voies ou de sens de circulation.

Pour tous ces chantiers, une information préalable est requise et fera l'objet de dispositifs que j'évoquerai tout à l'heure.

— MESURES LIEES A LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT

Je l'ai évoqué tout à l'heure, mais les travaux auront des conséquences relativement importantes sur la circulation des Boulevards des Maréchaux et également sur le stationnement.

Néanmoins, cette circulation automobile est maintenue, et ce dans les deux sens de circulation.

On essaie de préserver les deux fois deux files. Dans certains cas, selon des périodes plus ou moins longues, on ne conservera qu'une file de circulation, mais en accord avec la Préfecture de Police.

Les transports en commun de surface fonctionnent. Le PC est conservé dans son fonctionnement.

Par contre, les arrêts peuvent être légèrement déplacés, compte tenu de l'activité du chantier.

Également, afin de limiter la gêne occasionnée, des mesures de phasage de travaux et d'aménagement temporaire de la circulation peuvent être prévues, notamment dans les aménagements de traversées de carrefours.

Elles sont souvent réalisées en quelques étapes, afin de préserver et de maintenir la circulation transversale, et également certains carrefours parfois peu fréquentés. Ce sont souvent des voiries qui ne sont pas forcément traversantes, mais un carrefour qui débouche uniquement sur les Maréchaux. Dans ce cas, on peut effectivement dévier cette circulation vers des carrefours les plus importants.

Dans tous les cas, et vous le constatez en amont du chantier pour les Maréchaux Sud, des itinéraires de déviation sont annoncés et mis en place, afin de prévenir les utilisateurs et limiter les encombrements.

Le chantier pourra également entraîner des modifications dans l'organisation du stationnement et des suppressions temporaires de stationnement de surface.

— MAINTIEN D'UNE BONNE ACCESSIBILITE POUR TOUS

Ces photos illustrent des dispositifs pris sur le site des Maréchaux.

Cette accessibilité est une règle fondamentale à la bonne tenue d'un chantier, et il convient que chacun puisse conserver ses accès à son immeuble, à son garage, à son habitation, les accès aux transports en commun, aux commerces, à l'entreprise, à la crèche, à l'école.

A titre d'exemple, sur le Tramway des Maréchaux T3, on a mis en place des aménagements spécifiques pour garantir la sécurité des piétons.

Là, vous voyez des passages au-dessus des tranchées. Vous avez des dispositifs d'information, toute la signalétique a été ciblée avec un dispositif orange, facilement reconnaissable, notamment pour les trajets des écoles, pour inciter les gens à aller sur les commerces.

Cette signalétique permet de signaler également aux automobilistes, que l'on retrouve le long des palissades pour leur donner des indications sur l'évolution du chantier.

Un autre événement à prendre en compte, car sur des durées aussi importantes, il se produit des déménagements.

Les déménagements doivent être prévus. Par le biais d'une ligne téléphonique, le riverain qui doit déménager ou aménager demande une autorisation afin de dégager des espaces sur le chantier pour que cela se passe dans de bonnes conditions.

Un chantier, c'est également des règles de propreté, notamment il faut que le chantier permette la collecte quotidienne des déchets, avec une accessibilité des véhicules et la possibilité pour les riverains de sortir les bacs.

Également, c'est le nettoyage et la propreté de l'ensemble du chantier. Il est évident que si le chantier n'est pas propre, l'accumulation de déchets peut très vite en quelques jours s'amonceler.

DISPOSITIF D'INFORMATION DES RIVERAINS ET DES USAGERS EN AMONT

Des outils vous sont présentés. C'est un principe transversal afin que cette nuisance du chantier soit toujours bien annoncée. Je pense qu'elle est mieux acceptée dans la mesure où les choses sont connues à l'avance, et que des solutions ont été anticipées, souvent des désagréments peuvent être évités.

La RATP et la Ville prévoient une information systématique très en amont pour tous les grands changements, et ont des moyens d'information.

Pour le Tramway des Maréchaux Sud, on a mis en place de nombreux outils. Je pense qu'ils sont reproductibles sur l'Est et peuvent être améliorés :

- ⇒ Un guide d'information des professionnels et des riverains.
- ⇒ Une lettre d'info minute concernant parfois des choses que l'on n'avait pas prévues, et qui seront mises en place la semaine d'après.
- ⇒ Des journaux lumineux, bien connus, qui sont des supports d'information des mairies d'arrondissement.
- ⇒ Une communication faite via le réseau de la RATP (dépliants dans les bus qui permettent de sensibiliser).
- ⇒ Des panneaux d'exposition sur rue.
- ⇒ L'équipe de proximité (6 agents) peut tenir des permanences dans des bungalows, et également répondre à des demandes ou à des courriers spécifiques.

Je vais insister sur les mesures spécifiques pour les commerces et les marchés, qui sont deux activités très importantes sur ces Boulevards des Maréchaux.

Pour les commerces, et Madame CALANDRA l'a évoqué pour le XXème, et je pense que c'est assez vrai pour l'ensemble de l'extension à l'Est, les Boulevards des Maréchaux aujourd'hui ne constituent pas une zone très favorable pour le commerce.

Les Boulevards des Maréchaux sont principalement dédiés à la circulation automobile. C'est le parallèle du périphérique. De façon traditionnelle, quand on faisait de l'entretien sur le périphérique, on renvoyait la circulation sur les Maréchaux.

Il faut savoir que 72 % des achats s'effectuent à pied, et seulement 7 % réalisés en voitures.

Les aménagements urbains sur les Maréchaux ne suscitent pas forcément l'envie de flâner et de se promener sur ces Boulevards. Donc, ils peuvent être très nettement améliorés.

La densité commerciale est plus faible sur les Maréchaux que sur la moyenne parisienne. On a plus de 300 commerces sur les Maréchaux Sud, et on en aura 686 pour les extensions à l'Est ou à l'Ouest, donc un nombre important, dont 500 pour la partie Est.

Quelques repères sur l'activité commerciale.

On peut constater une répartition à peu près égale des deux côtés, et cela dépend de certains tronçons.

Les commerces de détail représentent environ deux tiers des établissements, dont plus du tiers étant des commerces alimentaires, notamment des cafés-restaurants.

Il faut souligner également que ces commerces sont liés souvent à l'équipement de la personne et l'équipement de la maison, santé beauté, la culture et les loisirs sont moins représentés sur ces Boulevards des Maréchaux que sur l'ensemble de Paris.

Il y a également des services commerciaux, des agences bancaires et immobilières, donc un tiers des établissements environ.

Il faut souligner que l'arrivée du mode de transport du Tramway et l'ensemble des aménagements urbains qui vont se faire sur ce site devraient offrir des opportunités de développement non négligeables.

Toujours dans les mesures spécifiques, un petit parallèle sur les mesures économiques, bien sûr les commerçants, les artisans, les professions libérales, les petites entreprises vont pendant cette période de chantier être impactés par l'activité du chantier.

Effectivement, on peut craindre des actions sur la clientèle et le chiffre d'affaires. Pour cela, il existe lorsque ces désagréments peuvent arriver, des procédures contentieuses pour obtenir des réparations et des dommages, mais celles-ci sont souvent très longues et très contraignantes ; cela peut durer 2 à 3 ans.

C'est pourquoi pour le Tramway T3 sur les Maréchaux Sud, on a mis en place la Commission de Règlement Amiable que citait Madame CALANDRA. Il est bien évident que cette Commission donnant satisfaction, elle sera reconduite. On reverra dans quelle condition elle sera reconduite sur les extensions de ce Tramway.

Je ne vais peut-être pas rentrer dans le détail de cette activité de la Commission, puisque le Président, Michel COURTIN est là, et si des gens le souhaitent, je pense Monsieur le Préfet qu'on pourra lui donner la parole.

Simplement, peut-être un petit commentaire sur les conditions particulières concernant les terrasses. De nombreux cafés-restaurants possèdent des terrasses. Il convient de souligner que cette notion d'espace public que constituent les Maréchaux s'entend de façade à façade.

Pendant les travaux, l'intérêt général passe avant les besoins privés, et l'utilisation des terrasses pendant ces phases de travaux pourrait être l'objet d'une dépose provisoire.

Ce sont des choses que l'on regarde avec beaucoup d'attention. Je pense que sur les Tramways des Maréchaux Sud, on a eu un cas pour lequel on n'a pas pu faire autrement que de supprimer cette terrasse pendant les travaux, mais c'est vraiment une exception.

Sur le deuxième volet, en dehors des commerces que j'avais cités précédemment, ce sont les marchés. C'est effectivement une activité de quartier importante et qui, pendant les travaux, va nécessiter le déplacement de ces marchés pour des raisons évidentes d'hygiène et de sécurité, et de fonctionnement car ces activités ne sont pas compatibles avec les travaux.

Un marché correspond à un périmètre de population et à des habitudes de quartier. Si on le déplace, on va déplacer son centre de gravité et éventuellement sa clientèle. Il faut bien que ces marchés, qu'on devrait réimplanter, soient réimplantés le plus proche possible des Boulevards des Maréchaux, afin de ne pas perturber la vie du quartier.

Pour cela, trois règles sont essentielles :

1. Faciliter la vie de ces marchés déplacés, notamment en termes d'achalandage des commerces. Il faudra que les véhicules des commerçants puissent être garés à proximité immédiate.

Il faudra que la longueur du marché soit équivalente à ce qu'elle était au préalable et également qu'il y ait une bonne circulation des clients, et que tout cela se fasse bien évidemment avec sécurité et confort, et notamment réduire les nuisances et la propreté du sol.

Ces aménagements peuvent être importants pour ces marchés provisoires.

2. Maintenir au mieux les lieux de vie à proximité des emplacements actuels.
3. Conserver le nombre d'emplacements équivalents pour les marchés.
Ce choix du nouvel emplacement doit être concerté. Pour cela, les commerçants sont associés au choix de l'emplacement provisoire. On fait des propositions. La solution la plus favorable sera discutée avec les élus et les commerçants, ainsi que les délégués des marchés et les représentants de la Ville.

Les commerçants et les clients seront informés par l'équipe d'information citée tout à l'heure. Une communication sera faite quelques mois avant le déplacement de ces marchés, afin de bien informer tout le monde.

Quelques points de repère sur l'extension Est et Ouest : 6 marchés sont concernés :

- ⇒ Marché du Boulevard Mortier dans le XXème.
- ⇒ Marché du Boulevard Davout dans le XXème.
- ⇒ Marché du Point du Jour dans le XVIème.

⇒ Marché de la Porte Molitor dans le XVIème.

⇒ Marché Poniatowski dans le XIIème.

⇒ Marché du Boulevard Ney dans le XVIIIème.

Pour mémoire également, 2 marchés ont été déplacés sur les maréchaux Sud : marché Brune et marché Lefebvre.

Aujourd'hui, on n'a pas de remontée montrant que ces marchés vivent mal.

J'en arrive à la fin de mon propos, et je voudrais simplement rappeler que tout ce chantier avec les désagréments que j'ai pu citer, et les inconvénients qui vont pouvoir durer plusieurs années, nécessite quand même à l'issue des travaux des bénéfices attendus.

Les bénéfices :

⇒ L'amélioration des systèmes de transport, que j'ai déjà cités.

⇒ L'amélioration de la qualité de vie des riverains et des usagers. On peut penser que ce Tramway est un véritable accélérateur de requalification urbaine.

Cela nous permet de réaménager de façade à façade, et également de nombreux projets en cours se situent le long de ces Maréchaux. On les cite lors d'autres présentations, et ils sont très nombreux, pas seulement le long des Maréchaux mais également à proximité des communes riveraines.

⇒ Le Tramway va offrir des opportunités de développement économique certaines, grâce à des nouveaux emplacements commerciaux attractifs, au niveau des grandes portes de Paris.

On peut admettre également que l'ambiance de ces Maréchaux, et notamment l'éclairage de nuit peut mettre en valeur les façades et les vitrines, et également que l'accessibilité du Tramway pour tous facilitera la venue de nouveaux clients.

Je rappelle que 686 commerces seront concernés.

Maintenant, on va vous faire simplement dérouler quelques images, qui vont vous montrer l'insertion du Tramway sur les Maréchaux.

La première montre ce Tramway dans le cadre d'un site axial, ce que vous pouvez voir aujourd'hui sur la partie du XVème côté du Pont de Garigliano. Vous avez un site engazonné, qui permet d'apporter cette touche de verdure et d'apaisement au milieu de cet espace qui est transformé.

Vous trouvez ensuite une vue d'une station. Ce Tramway va permettre bien sûr de relier de nombreux établissements publics et privés, tout au long de son trajet (écoles, équipements culturels et sportifs, les commerces et les emplois).

Là, vous avez un quai d'une station de Tramway.

La diapositive suivante vous montre cette même station de métro vue de nuit. On peut trouver une insertion agréable.

Ces stations sont d'ores et déjà implantées sur les sites des Maréchaux Sud.

Là, vous retrouvez un aménagement et une ambiance de nuit. L'ambiance sur les Maréchaux peut totalement changer avec un réaménagement qui s'accompagne de façade à façade, et notamment par l'ambiance et des commerces ainsi qu'un éclairage de nuit important.

Puis, vous avez également des lieux de vie. On ne peut pas vous montrer les images des futurs lieux de vie, car aujourd'hui on y travaille.

C'est le projet de la station « Cité Universitaire Internationale », où l'on montre que l'on va finir par transformer cet espace, et de le tranquilliser notamment en terme de circulation automobile.

Ce sera également l'occasion d'améliorer cette qualité de vie des usagers avec des promenades piétonnes et cyclistes, et des aménagements paysagers, qui vont fleurir tout au long du trajet des Boulevards des Maréchaux.

Voilà, Monsieur le Président, j'en ai terminé pour la présentation.

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

Merci beaucoup, la parole est donc à la salle.

Je crois qu'il y a dans la salle des représentants de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, même si tout le monde est sur le même plan dans cette salle, c'est peut-être utile, compte tenu du sujet d'aujourd'hui qu'ils puissent s'exprimer.

M. PHILIPPE SOLIGNAC, VICE-PRESIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS :

Merci de me donner la parole. Je suis à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, je crois qu'il y a aussi la Chambre de Métiers et d'autres représentants.

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

On leur donnera la parole.

M. PHILIPPE SOLIGNAC, VICE-PRESIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS :

Je suis de ceux qui pensent que le Tramway le long des Boulevards des Maréchaux est une bonne chose pour notre ville, pour l'activité, mais aussi il y a un mauvais moment à passer, le temps des travaux.

Concernant la partie qui est déjà en cours d'achèvement (les Maréchaux Sud), finalement contre toute attente, on s'est aperçu qu'il n'y avait pas d'impact vraiment négatif sur le commerce.

La vacance du nombre de commerces est passée de 6 à 7 %, ce qui est négligeable.

En revanche, et Madame CALANDRA le sait bien, sur proposition de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, la Mairie de Paris a eu la très bonne idée de constituer la Commission de Règlement Amiable, présidée par Monsieur COURTIN présent ce soir.

Elle permet d'étudier l'évolution de la situation des commerçants situés sur le trajet, et de pouvoir donner un coup de pouce, aider ceux qui sont vraiment pénalisés, et les aider à traverser cette passe difficile.

Par ailleurs, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris a un observatoire qui permet de mesurer l'évolution de l'impact des travaux sur le commerce. Je suis persuadé que fort de cette première expérience sur les Maréchaux Sud, les travaux envisagés sur la partie Est et Nord de la Capitale, et probablement ensuite sur la partie Ouest, se dérouleront encore mieux que maintenant.

Je voulais poser une question en écoutant la présentation. Vous parliez des marchés déplacés sur la partie des Maréchaux Sud (Brune et Lefebvre). Quelle sera l'issue : les réinstaller sur le site initial ou vont-ils rester sur le site actuel, qui était provisoire ? Je n'ai pas compris de réponse dans votre présentation.

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

En principe, il est prévu de les réinstaller sur le site des Maréchaux. Les travaux sont prévus pour leur réinstallation. Toutefois, si les gens souhaitaient rester, ceci pourrait être débattu au niveau de l'arrondissement.

Je vais profiter de la présence de Ghislaine GEFFROY, que je vous présente et qui est la responsable de la Mission Tramway des Maréchaux Sud. Elle connaît le secteur un peu mieux que moi.

M. PHILIPPE SOLIGNAC, VICE-PRESIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS :

Juste avant de rendre le micro, car je ne l'aurai peut-être pas après, je voulais dire très brièvement, pour la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, il est important que l'activité économique perdure et qu'elle soit même dynamisée.

Le boulevard des Maréchaux était devenu difficile sur le plan des commerces. On pense vraiment que cela va dynamiser. Pour autant, pour nous, l'important est que les professionnels puissent travailler et être livrés pour ceux qui sont revendeurs, puissent dépanner pour ceux qui sont dépanneurs et qu'il y ait des aires de livraison, malgré toutes les contraintes que nous comprenons fort bien, mais qu'il puisse y avoir de façon temporaire des aménagements pour les stationnements encore une fois de ceux dont l'activité demande impérativement des espaces de livraison, et de circulation pour ceux qui passent bien sûr.

Je vous remercie.

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

Y a-t-il un représentant de la Chambre de Métiers ?

M. CHRISTIAN LE LANN, PRESIDENT DE LA CHAMBRE DE METIERS DE PARIS :

Je rejoindrai mon ami Philippe SOLIGNAC sur différents points, notamment l'amélioration de l'activité économique sur les Maréchaux qui, à mon avis, ne sera que profitable à l'ensemble des commerçants et des artisans.

J'insisterai sur la Commission d'Indemnisation. Il faut être très attentif et prendre en compte le cas humain de certains artisans qui sont quand même pénalisés par les travaux du Tramway.

Il m'est arrivé de participer à cette Commission et de demander à la Ville, à la médiatrice Mme COHEN-SOLAL, de bien vouloir examiner le cas de certains artisans qui, à mon avis, étaient trop faiblement indemnisés.

Mais en tout cas, cette extension du Tramway est une très bonne chose. Nous y sommes tout à fait favorables. Nous pensons que cela redynamisera également l'activité tout au long du Boulevard Maréchaux.

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

Monsieur le Président COURTIN, peut-il donner quelques indications sur la manière dont a fonctionné la Commission d'Indemnisation ?

M. MICHEL COURTIN, PRESIDENT DE LA COMMISSION DE REGLEMENT AMIABLE, PRESIDENT HONORAIRE DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS :

Il faut bien préciser tout d'abord que cette Commission intervient sur les bases qui sont celles de la jurisprudence administrative pour une raison très simple, indépendamment du fait que la délibération du Conseil Municipal de Paris l'a rappelée.

L'indemnisation prend la forme d'une transaction. Si l'on allait trop au-delà de ce qui sera accordé devant le juge, le Comptable Public qui est totalement indépendant de la Ville de Paris ou de la RATP, puisque ce sont les deux principaux contributeurs, serait en droit de refuser de payer et le système serait bloqué.

Il est vrai que la jurisprudence administrative n'indemnise que les préjudices d'une particulière gravité et que la tendance est de considérer, dès lors que l'accès au commerce a été maintenu, que le préjudice reste dans la norme de ce que doivent supporter les riverains.

La jurisprudence de règle générale n'accepte pas de réparer les conséquences dommageables des modifications apportées au plan de circulation et au stationnement, ce qui bien évidemment pour un certain nombre de commerces est un manque de réalisme, mais la Commission ne peut pas aller au-delà.

Le résultat du travail de la Commission met en évidence qu'en fait, nous n'avons eu que deux dossiers de commerçants et pas d'artisan pour l'instant.

Les indemnisations sont surtout allées à des petits commerces de proximité : alimentations, petits restaurants.

En revanche, s'agissant des grosses sociétés (Conforama, Bricorama), nous avons considéré qu'au niveau de la société le préjudice n'était pas d'une telle gravité. D'ailleurs, il ne se reflétait pas dans la comptabilité.

Il faut aussi intégrer deux choses.

Les commerçants sont sensibles bien évidemment à la baisse de chiffre d'affaires. Ce n'est pas sur celle-ci que nous devons indemniser, mais sur la notion de manque à gagner. C'est une nuance un peu différente, car cela intègre le coefficient de marge sur achat.

Vient pour certains commerces gêner l'approche, la circonstance qu'un concessionnaire du domaine public ne peut pas obtenir d'indemnisation.

Cela signifie que lorsqu'un restaurant a à la fois une activité en salle et une activité en terrasse, alors qu'on lui a laissé la terrasse en organisant les travaux de telle sorte qu'on ne l'affecte pas trop, on est obligé de faire abstraction de la capacité d'accueil terrasse pour accueillir son manque à gagner.

Pour conclure et pour être bref, il ne faut pas croire que la Commission Amiable est un lieu de marchandage. Cette Commission est là pour gagner du temps et éviter aux personnes qui se verraient vraisemblablement reconnaître un droit à indemnisation par le juge de l'obtenir plus vite, et au terme d'une procédure plus souple.

Il est vrai, et je parle sous le contrôle des personnes qui sont là, que de règle générale la Commission fait preuve d'une bienveillance que n'aurait pas le juge, mais en restant dans les marges faisant qu'elle ne compromettra pas le système du fait d'un refus d'un comptable. Je répondrai plus précisément à des questions ou des interpellations sur ce point.

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

Merci. Pouvons-nous rester sur le problème des commerçants et artisans un moment ? J'ai bien sûr d'autres questions qui ont été posées notamment par écrit, il sera répondu à toutes, mais pour la clarté du débat, il est préférable de rester sur ces questions, notamment dans la salle s'il y a des commerçants et artisans qui souhaiteraient avoir des précisions.

PHARMACIE KERHERVE, 1 BOULEVARD D'INDOCHINE, PARIS XIX :

Dans votre présentation, vous n'avez pas détaillé le trajet entre la Porte des Lilas et la Porte de Pantin, il y a une variante, semble-t-il, je la vois sur le document.

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

Je n'ai pas détaillé les tracés.

PHARMACIE KERHERVE :

Vous avez donné les variantes au Nord, mais pas sur cette partie. Indiquez-moi les variantes, s'il vous plaît ?

La variante est-elle boulevard Sérurier ou boulevard d'Indochine ?

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

Il passe boulevard d'Algérie et boulevard d'Indochine.

PHARMACIE KERHERVE :

Une question préliminaire pour lancer le débat. Les diapositives que vous montrez sur le Boulevard des Maréchaux sont ravissantes.

Vous montrez des boulevards, genre pays de l'Est, qui font une largeur d'environ une quinzaine de routes.

Au niveau du 1 boulevard d'Indochine, savez-vous combien il y a de voies de circulation par rapport à ces beaux schémas ? Trois voies de circulation. Où allez-vous mettre le Tramway ? Est-ce que quelque part déjà des travaux ont été faits pour évaluer l'emprise sur la largeur des voies ?

Certains endroits des Boulevards des Maréchaux sont très étroits. Là, vous êtes entre deux immeubles, je ne vois pas comment un Tramway pourrait passer. Parfois, y a-t-il des trémies ou est-il enterré ?

En haut du boulevard d'Indochine au niveau de la Porte Brunet, comment allez-vous faire passer un Tramway, alors qu'il n'y a pas de place pour faire passer plus de trois voies de voitures, actuellement ?

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

Il est prévu sur l'ensemble des tracés, et les équipes d'architectes l'ont mis en œuvre, soit le Tramway est axial et on peut faire deux fois deux voies de circulation sur l'ensemble du tracé, avec des aménagements et peut-être des retalutages, etc.

Ou le Tramway peut être effectivement sur un côté. Dans ce cas-là, on aura effectivement le choix de faire également deux fois deux voies, ou dans d'autres hypothèses de ne faire que trois voies.

PHARMACIE KERHERVE :

Le Tramway prend l'emprise de trois voies.

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

Non, il prend 7 mètres, soit deux grandes voies, donc il ne prend pas trois voies, sauf à l'emplacement des stations.

Lorsqu'il y a station et s'il est axial, cela nous amène dans certains cas à faire des remaniements au droit des stations.

Ce que vous avez, et ce que vous pouvez aller constater sur les Maréchaux Sud, ce sont des aménagements au droit des stations, notamment le long des trottoirs.

PHARMACIE KERHERVE :

Notez bien, deux petits trottoirs et trois voies, et faites passer un Tramway maintenant !

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

Je vous dis que le tracé montre aujourd'hui qu'on peut faire.

Je donne un exemple : le Tramway en site axial avec deux fois deux voies.

Au cours de la concertation et des projets, on a des hypothèses de trois voies.

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

Autre question ?

M. LAURENT SAINCET, CONSEILLER DE QUARTIER :

Je rejoins les propos de Monsieur sur la largeur en haut du Boulevard d'Indochine et en bas du Boulevard d'Algérie.

Cela m'amène une autre question : est-ce que, éventuellement, des arbres pourraient être supprimés, déplacés ou remplacés ailleurs ? C'est une question qui reste sur certains points particuliers.

J'ai une question surtout sur les reports de stationnement. On a vu la création des couloirs de bus matérialisés davantage, ce qui est une bonne chose, mais l'Est parisien présente de nombreux logements sociaux, notamment de la Porte de Bagnolet jusqu'au Nord de Paris, entre les Boulevards des Maréchaux et le Boulevard périphérique. Ces logements sociaux appartiennent à l'OPAC, la RIVP, la SAGI qui n'ont pas de parkings.

Tous les résidents de ces logements stationnent leurs véhicules sur la voie publique. Il n'en reste aujourd'hui avec les couloirs de bus bien protégés pas grand chose, si ce n'est les trottoirs.

Dans le cadre de l'aménagement du Tramway, avez-vous étudié la possibilité d'offres nouvelles où la place du stationnement, au moins pour les résidents, soit prévue ? Comment cela va-t-il se passer ?

C'est une inquiétude que l'on a également reportée dans le cadre du PDP. On est actuellement en phase de fin de consultation sur le PDP, puisque cela fait partie des projets à long terme. C'est une inquiétude que l'on a également notée dans le PDP.

Une autre question concernait les embouteillages pendant le chantier. Vous avez maintenant l'expérience du Sud de Paris.

Au Sud de Paris, figure le Parc des Expositions de la Porte de Versailles. Cela a dû être dantesque. J'imagine que certaines soirées ou certaines journées devaient être fantastiques.

Dans le Nord-Est, nous avons le Parc de la Villette qui, certains soirs de week-end, est aussi une belle prouesse technique pour les automobilistes qui viennent jusqu'au Parc ou au Zénith.

La Porte de Pantin est immense. C'est une grande surface, il n'empêche qu'il arrive qu'elle soit complètement paralysée par un embouteillage certains soirs de spectacles.

Comment va se gérer l'accès de cette population massive qui vient aux spectacles pendant le chantier ?

Avez-vous tiré des enseignements de la partie Sud qui a été réalisée ?

Comment l'avez-vous géré ? Comment comptez-vous le gérer dans le futur pour le chantier ?

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

Je vais essayer de répondre aux nombreuses questions que vous avez évoquées.

Aujourd'hui, on n'avait pas prévu de présenter le tracé de la portion que vous citez ; ce sera à la réunion du 4 avril à Pantin, où l'on vous détaillera le tracé. Je vous invite à revenir pour avoir plus de détails.

Je vais essayer de répondre à certaines questions que vous avez évoquées, notamment sur la question des arbres. Les différentes implantations de la plate-forme présentent des avantages et des inconvénients en faveur du stationnement et des plantations. Il est certain que tous les projets impliqueront, comme cela a été le cas sur les Maréchaux Sud, des abattages.

La contrainte qui nous est donnée est qu'au final du projet il y ait plus d'arbres qu'avant. C'est ce que nous faisons sur le Sud, puisqu'il y aura 1 000 arbres de plus qu'à l'origine du projet. C'est un engagement du Maire de Paris sur ces implantations.

Pour le projet, il est évident que l'on sera amené à avoir des abattages d'arbres. Souvent même quand on déplace les réseaux, qui sont souvent à proximité de racines, tel arbre doit être abattu. Donc, il y aura un impact, mais l'impact final est clair : plus d'arbres qu'à l'origine.

Suivant les projets, l'impact sur le stationnement sera plus ou moins important. Sur les Boulevards des Maréchaux à l'Est, dans une grande partie il y a une contre-allée. Celle-ci peut offrir du stationnement qui peut être conservé ou réaménagé ; ce que l'on avait peut-être un peu plus difficilement sur le Sud.

Vous avez signalé, et je m'inscris un peu en faux par rapport à ce que vous dites, effectivement des immeubles sociaux n'ont pas de parkings en sous-sol.

Par contre, on sait très bien que sur l'ensemble de Paris, et sur les immeubles sociaux avec les bailleurs que vous avez cités, 20 000 places sont vacantes. A la demande du Maire et sous la pression de Denis BAUPIN, on travaille avec les bailleurs sociaux pour que dans les parkings ayant des places vacantes, il y ait des remises à niveau de leur parc.

Souvent, s'il y a des places vacantes, c'est que les gens ne trouvaient pas leur compte parce qu'ils manquaient d'argent et préféreraient aller sur la voie publique, car le stationnement résidentiel est moins cher que la place de parking liée au logement.

Parfois, ces parkings ne sont pas attractifs et il existe des notions d'insécurité dans ces parcs, et les gens vont ailleurs.

Les bailleurs sociaux ont accepté de regarder à la demande insistante du Maire ces vacances que l'on ne trouve pas normales. Cela veut dire que ce sont des places qui sont prises sur la voirie, alors qu'il y a des places vacantes dans les immeubles.

On travaille avec eux sur la remise en sécurité de leurs parcs, et sur des tarifications de résidents, c'est-à-dire que ce soit moins cher pour les résidents que la tarification commerciale du secteur. C'est ce que l'on fait aujourd'hui dans les parcs en sous-sol à chaque fois que l'on rénove le parc, et on a 75 000 places.

On est en train également de passer des avenants. On offre des tarifs de - 30 % pour les résidents par rapport à un client normal.

L'enjeu est de 20 000 places et on espère obtenir 8 000 places à la fin de l'année, qui pourraient être accessibles aux résidents à des tarifs inférieurs à la valeur du marché sur le secteur concerné. C'est un élément de réponse.

Sur le PDP, je n'ai pas compris votre question.

Le PDP est en cours. On est bien placé pour le savoir, car on a déjà fait la tournée des 20 arrondissements. Hier, Denis BAUPIN a présidé une réunion sur le XVIIIème, et l'on revoit l'ensemble des arrondissements et des conseils de quartiers qui ont travaillé entre-temps et qui rendent leur copie eux aussi sur leurs attentes.

On compare entre ce qui est proposé dans une première mouture du Plan de Déplacement de Paris par la Mairie de Paris avec les remarques des conseils de quartiers.

Le dernier point évoqué porte sur les embouteillages. Vous avez cité la Porte de Versailles et la Porte de Pantin. Ces deux sites ne sont pas comparables, mais l'incidence est certainement assez identique.

La Porte de Versailles est un site très contraint, sur lequel à des périodes qui se renouvellent il y a des activités très importantes. Il est vrai que la mission Tramway avec Ghislaine GEFROY a dû gérer un dialogue pas au quotidien, mais à chaque fois qu'il y avait des expositions, des mesures particulières étaient prises entre le chantier et les gestionnaires de la Porte de Versailles.

Même au cours des réflexions, ils avaient prévu eux certains types d'aménagements, et ils ont constaté que le Tramway était quelque chose d'intéressant pour la desserte de la Porte de Versailles. A terme, il devrait y avoir moins de véhicules.

De plus, la prolongation de T2 venant d'Issy-les-Moulineaux et de la Défense leur amènerait également des clients directement en Tramway sur le site.

Ils ont par rapport aux aménagements qu'ils avaient prévus pris d'autres dispositions, notamment en termes de parkings pour les véhicules, les camions et les gros porteurs qui sont amenés à leur faire des livraisons.

C'est un dialogue qui s'est instauré entre la Mission Tramway et cet établissement.

Je pense qu'on aura la même démarche à réaliser vis-à-vis de la Porte de Pantin et du Parc de la Villette, là où l'on aura une activité très importante.

M. ABEL GUGGENHEIM, RIVERAIN PORTE DE VERSAILLES :

Étant riverain de la Porte de Versailles, je voudrais confirmer ce que vient de dire Monsieur LAGUET, c'est-à-dire qu'il y a depuis toujours des gros problèmes lors des grands salons autour de la Porte de Versailles.

Depuis qu'il y a le chantier, il n'y a pas plus de problèmes, mais voire plutôt un peu moins. Je ne sais pas si c'est l'effet de la grippe aviaire, mais on n'a absolument pas senti le Salon de l'Agriculture cette année, qui représente habituellement l'un des plus gros problèmes de stationnement autour de la Porte de Versailles.

Je ne sais pas si c'est parce que les gens anticipent sur ce qui se passera après, mais du côté de la Porte de Versailles pour l'instant l'effet est très positif.

J'en profite, et je souhaiterais que ce soit bien marqué dans les conclusions du débat public, de rappeler aux gestionnaires du chantier, et Monsieur LAGUET ne sera pas surpris, que lorsque des déviations temporaires sont faites par le boulevard périphérique, ce qui arrive de temps en temps, que l'on pense à programmer et à flécher les itinéraires de déviation pour les cyclistes.

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

Bien sûr.

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

Le message est reçu.

M. JACQUES GAUTHIER, ASSOCIATION PETITE CEINTURE – GRAND PARIS :

Bonsoir Monsieur le Président, je voudrais rappeler des travaux préalables à la construction de la plate-forme du Tramway. J'ai constaté que pendant les travaux préalables, donc les travaux de déviation des réseaux, les travaux les plus importants constituaient les déviations du réseau LIRE. Je pense que vous direz quelques mots de ce réseau.

C'est une rivière souterraine qui fait le tour de Paris dans des canalisations qui souvent dépassent le mètre de diamètre.

Or, j'ai constaté notamment à la Porte de Vanves que les canalisations du réseau LIRE avaient été replacées sous la plate-forme du Tramway.

Ma question est la suivante : quelle procédure technique a été élaborée pour réparer ces canalisations sans démolir la plate-forme du Tramway ?

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

Peut-être que Madame le Chef de mission Tramway pourrait répondre très précisément.

MME GHISLAINE GEFFROY, RESPONSABLE DE MISSION TRAMWAY VILLE DE PARIS :

D'un point de vue technique, ce n'est pas le réseau LIRE qui passe sous les Maréchaux Sud, mais un certain nombre de canalisations de gros diamètres. Effectivement, sur certains tronçons, on avait des canalisations de plus d'un mètre de diamètre.

Elles ont été replacées sous la plate-forme, mais dans une galerie visitable. On se retrouve dans une situation qui n'était pas celle qu'il y avait avant, car ces anciennes canalisations étaient en pleine terre, d'où la difficulté pour les entretenir avec la plate-forme.

Là, elles sont une galerie qui fait 9 m de haut par 7 m de large, donc une galerie assez importante, qui sera visitable et qui permettra un entretien des canalisations.

M. JEAN TEMMEM :

Je m'interroge sur l'intérêt de faire un Tramway qui cerne complètement Paris. N'aurait-on pas pu imaginer un Tramway qui irait vers la banlieue ?

Toutes les villes européennes (Berlin, Londres, etc.) s'étendent vers la banlieue. Or, là, on a l'impression de fermer la ville. On est en train de refaire Venise. C'est une très bonne idée. Je gère un patrimoine immobilier important dans le centre de Paris. Je peux vous dire que les plus-values ont été parfaitement brillantes. Je crois qu'il faut continuer. Je voudrais que vous vous posiez la question que se posent les urbanistes : **QU'EST-CE QUE C'EST UNE VILLE ?** Là, votre Tramway ne répond pas à cette question.

MME FREDERIQUE CALANDRA, ADOINTE AU MAIRE DE PARIS, MEDIATRICE DE LA VILLE DE PARIS, CONSEILLERE DU XXEME ARRONDISSEMENT :

Je vais passer la parole à Monsieur LAGUET ensuite sur des points de précision, mais il y a le souhait très clairement dans ce tracé de joindre des points de connexion avec d'autres modes de transport ou avec d'autres tracés, et notamment avec d'autres lignes de Tramway.

Le tracé de ce Tramway et sa conceptualisation ont été réalisés en concertation avec la Région Île-de-France notamment et en concertation avec d'autres communes, en particulier des communes limitrophes.

A ma connaissance, il est prévu de transporter 50 % d'usagers venant de l'extérieur de Paris dans ce Tramway, comme c'est d'ailleurs déjà le cas sur le PC.

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

Je n'ai pas grand chose à rajouter. L'objectif de ce projet est de redonner une dimension complémentaire aux transports en commun, le bus PC étant saturé à plus de 120 % selon la RATP sur certains secteurs.

Sur certaines présentations, on l'explique. Aujourd'hui, un bus permet environ 1 800 passagers à l'heure et le Tramway 4 500. Donc, on pourra plus que doubler la capacité du PC, et l'on aura en plus une réserve par rapport à cela.

Le premier objectif était déjà de répondre à une demande qui, aujourd'hui, n'est plus satisfaite avec le bus PC. C'était un premier objectif du Tramway.

Le deuxième objectif, sur ce tracé du PC, consistait à requalifier les Boulevards des Maréchaux. C'est déjà un projet d'une certaine ampleur.

C'était également de tisser des liens avec la Banlieue en réaménageant ce que l'on appelle les espaces majeurs que sont les Portes.

Mais, le Tramway n'avait pas l'ambition de révolutionner l'ensemble de l'agglomération.

Par contre, en plus, il se trouve et cela vient d'être cité que ce Tramway va pouvoir relier entre eux des points d'interconnexion importants au niveau des Portes entre des bus, des métros et éventuellement des RER.

Ce sont des choses que l'on présente à d'autres réunions thématiques par rapport à l'objectif.

Je pense que l'ambition du Tramway est un projet qui s'inscrit dans les transports franciliens. Mais au départ, c'est quand même « le Tramway à Paris » et non « le Tramway de Paris », en liaison avec les communes riveraines. C'est déjà un bel objectif.

M. ERIC EHLERS, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS DE PARIS :

Je souhaitais réagir aux propos de Monsieur LAGUET sur la saturation du bus PC. Le bus PC 2 n'est pas du tout saturé. Si l'on en juge par la fréquence actuelle de l'autobus, il y a 12 passages à l'heure, soit un bus toutes les 5 minutes.

Il suffit de comparer avec la ligne 26 qui a 18 passages à l'heure, soit 50 % de plus. Donc, on a encore de la réserve de capacité sur cette ligne. Ce sont des chiffres de la RATP.

Si la part de gens transportés avec la Banlieue reste la même, c'est que cela ne change pas grand chose, et donc l'intérêt du Tramway n'est pas là.

Il semblerait en fait, en regardant le dossier, que le Tramway, c'est le remplacement du bus sur roue pneumatique par un bus sur roue en fer, sauf qu'il y a quand même un problème : la suppression des arrêts.

On va supprimer de 30 à 40 % d'arrêts, ce qui est considérable.

Comment cela se fait-il ? Quelle est la cohérence quand d'un côté, on demande partout dans Paris des bus de quartiers pour faire une desserte fine de proximité, quand on insiste sur le lien social,

sur le fait que notamment les gens les plus fragiles, ceux qui ont du mal à se déplacer (les personnes âgées, les personnes handicapées) ont besoin d'avoir un arrêt près de chez eux. Là, vous supprimez 30 à 40 % d'arrêts surtout dans des terrains accidentés. Il faut voir la côte qu'il y a du côté de la Porte des Lilas. On va faire faire de l'exercice aux gens, tout cela pour justifier un accroissement de vitesse commerciale de 4 km/h.

Actuellement, les bus PC sont les plus performants de Paris. Ils ont une vitesse commerciale supérieure à l'objectif : 16 km/h.

On n'est pas certain d'atteindre l'objectif du Tramway et on a de fortes raisons d'en douter si l'on voit ce qui se passe sur le Tramway T1, qui n'atteint pas son objectif de vitesse car il y a trop de monde dedans et qu'il passe trop de temps en station pour faire monter et descendre les gens. Pour 4 km/h de gain, on va dépenser plus de 700 M€ et on va supprimer des arrêts.

Le Tramway ne va pas prendre de la place à l'automobile, car on maintient deux fois deux voies, comme c'est le cas actuellement, mais il va prendre de la place aux transports publics, c'est-à-dire qu'il va chasser tous les autobus, mais également tous les véhicules d'intervention d'urgence (pompiers, SAMU, ambulances, taxis).

Où est le gain ? C'est une vraie question qui mérite d'être portée haut et fort.

Il faudrait aussi qu'on ait des éléments sur le nombre de stations. On ne sait toujours pas où vont être les stations. Comme le disait Monsieur, on ne sait pas s'il va passer boulevard Sérurier ou boulevard d'Indochine.

Ce serait bien que l'on ait une variante de base, sur laquelle on puisse s'appuyer.

Il faut une vraie réponse à la question des stations. En tout cas, je souhaite demander que l'on maintienne tous les arrêts, l'accessibilité au transport public sur l'ensemble du tracé des Maréchaux.

Je termine en disant quand même que c'est un secteur qui est très fragile, puisque les arrondissements traversés (XXème, XIXème et XVIIIème) sont considérés comme « communes » les plus pauvres d'Île-de-France avec un fort taux de chômage.

Il faut donc que les gens puissent se rendre à leur travail. Pour cela, certes, ils doivent avoir un transport près de chez eux, mais il faut qu'ils aient aussi un transport rapide pour pouvoir se rendre, si on leur fait une proposition de travail, à l'autre bout de l'Île-de-France, et qu'ils n'y passent pas trois heures.

Le besoin n'est pas de remplacer le bus PC par un Tramway, mais d'avoir un moyen de transport rapide, et pas à 20 km/h, comme ne peut le faire au maximum le Tramway, mais au moins comme un métro, c'est-à-dire 30 km/h.

Si la Petite Ceinture est remise en service, elle pourra le faire. On n'a qu'à voir avec le T2, qui est comme la Petite Ceinture, c'est-à-dire le Tramway allant de la Défense à Issy-les-Moulineaux, dont la vitesse est de plus de 30 km/h. C'est un métro express.

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

Merci. Je demanderai aux intervenants de se nommer si possible pour le procès-verbal.

Vitesse ? Nombre de stations ?

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

Il faut avouer que par rapport à l'exposé j'avais quelques craintes et je ne savais pas où l'on allait. J'ai compris à la fin.

Vous prenez effectivement la Petite Ceinture en terme commercial. Ce débat a déjà eu lieu sur la Petite Ceinture et existe toujours aujourd'hui. Rien n'empêche la Petite Ceinture de se développer, sauf que personne ni même le propriétaire ne le propose.

La Ville n'est pas propriétaire de la Petite Ceinture. Elle a étudié un transport en commun de surface qui, par rapport à la ligne PC qui est actuellement saturée, quoi que vous en disiez, permette de doubler cette capacité de transport.

On n'a pas besoin de la quadrupler ou de la quintupler sur les boulevards des Maréchaux. Donc, le débat de la Petite Ceinture est un autre moyen, qui a eu lieu en son temps. Aujourd'hui, la Ville n'est pas intéressée par ce débat. Vous le citez et il existe.

Il n'est pas impossible dans le futur, il suffit que les gens se mettent d'accord par rapport à ce transport sur la Petite Ceinture.

Le débat aujourd'hui, c'est bien un transport de surface sur les Maréchaux par rapport à un transport saturé qui existe.

M. DIDIER LOURDIN, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION ORBITAL :

Je voulais vous remercier, Monsieur le Président, car depuis aujourd'hui sont en ligne les fameuses études qui permettent de faire la comparaison entre le site du Tramway sur le Boulevard des Maréchaux et l'éventuelle utilisation de la Petite Ceinture pour y faire un Tramway express circulaire.

C'est vraiment l'intérêt de la Commission Nationale de Débat Public d'avoir permis cela. Ceci a été permis aussi grâce au combat associatif, parce que ce sont des études qui datent depuis 4 ou 5 ans.

Depuis cette époque, elles sont enterrées, embastillées par la RATP et par le STIF. Il a fallu seulement attendre aujourd'hui la CNDP pour qu'enfin soit levée la lettre de cachet qui couvrait ces études.

Je vous invite Mesdames et Messieurs à consulter ces études sur le site de la CNDP pour pouvoir vous forger un avis afin de pouvoir faire le tri des arguments avancés par les Maîtres d'ouvrage.

Je suis désolé, Monsieur LAGUET, mais il faut quand même reparler de la Petite Ceinture.

Quand peut-on en parler ?

Ce n'est pas lors de la concertation, encore moins lors de l'enquête publique qui aura lieu dans quelque temps sur le prolongement que nous pourrions en parler, car le débat sera forclus.

Donc, c'est bien au moment du débat public que nous pouvons en parler. Je voudrais apporter à l'ensemble des gens ici présents un élément qui me semble important et qui peut peser dans le débat, et qui vous obligera vous, les Maîtres d'ouvrage, à quand même inscrire dans vos registres que la Petite Ceinture doit y être traitée.

Je vais lire ceci, qui vient des rapporteurs de la Commission du Plan Local d'Urbanisme de Paris et qui parle de la Petite Ceinture : « *La Commission souscrit sans réserve à cette position, estimant que la Petite Ceinture « doit devenir l'un des axes majeurs » du futur schéma des transports franciliens ! Elle appelle la Région et le STIF à mieux affirmer la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture en planifiant un projet répondant aux besoins de transport périphérique et inter banlieue, et considère que cette emprise doit impérativement être préservée* ».

Monsieur le Maître d'ouvrage, je sais que Monsieur BAUPIN et que Monsieur Lorenzo SANCHO DE COULHAC ne sont pas là, et que vous êtes dans une situation très inconfortable pour nous entendre et pouvoir nous répondre, mais quand même, lorsque l'on voit que la Commission du Plan Local d'Urbanisme de Paris, qui a monopolisé des milliers de gens dans Paris, des dizaines de conseils de quartiers, tout cela étant le fruit de ce travail de l'ensemble des Parisiens, cela a abouti à une position claire et nette vis-à-vis de la Petite Ceinture.

Comment se fait-il que d'un côté le PLU apporte la Petite Ceinture dans le débat et que vous, vous nous refusiez le débat entre Petite Ceinture et les Boulevards des Maréchaux ? C'est pourquoi je me permets de réaffirmer qu'il s'agit d'un choix discrétionnaire du Maire de Paris sur ce sujet.

On est actuellement dans la révision du Schéma Directeur d'Île-de-France. Or, que nous dit-il ? Il faut absolument dans le cadre d'une éco-région développer les transports en commun afin de faire pression pour que l'on diminue l'usage de la voiture particulière.

Le SDRIF recommande de nouveaux transports en commun. Que fait-on lorsque l'on a une infrastructure rêvée, aussi judicieusement implantée dans le tissu parisien que la Petite Ceinture ?

On la transforme dans certains arrondissements en hippodrome à limaces.

Où est l'intérêt général ? Votre TME est un très mauvais Tramway écologique.

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

Cette intervention me permet de préciser que pour une autre intervention que l'étude SISTRA de 2001 est également sur le site de la CPDP et non de la CNDP depuis aujourd'hui.

Le Maître d'ouvrage souhaite-t-il dire un mot ?

MME FREDERIQUE CALANDRA, ADJOINTE AU MAIRE DE PARIS, MEDIATRICE DE LA VILLE DE PARIS, CONSEILLERE DU XXEME ARRONDISSEMENT :

Je voulais dire un certain nombre de choses, et en premier lieu il est quand même un peu étrange de parler de décisions discrétionnaires du Maire de Paris, quand il y a eu d'abord ne serait-ce que des débats importants et nombreux au Conseil de Paris, et des votes.

Il me semble encore qu'en démocratie le fait que des élus de la République votent un projet est, somme toute, quelque chose d'assez peu discrétionnaire.

De plus, il y a eu de nombreuses consultations et échanges, au cas où vous n'auriez pas entendu dans cette salle un certain nombre de représentants professionnels des commerçants. Les commerçants eux-mêmes et les artisans sont intéressés par le projet que représente le Tramway sur les Boulevards des Maréchaux exactement pour ce qu'il entend être, et que j'ai rappelé ainsi que Monsieur LAGUET à différents moments de nos exposés, à savoir un projet de requalification urbaine, et qui dessine la Ville.

Précisément, notre rôle d'Elus est de dégager un intérêt général qui prenne en compte un certain nombre d'éléments.

Un monsieur au fond de la salle nous dit que notre Tramway est trop serré et trop encerclant. Vous, vous voudriez que ce soit sur la Petite Ceinture, c'est-à-dire encore plus au cœur de Paris. Mais, nous devons prendre en compte un certain nombre d'exigences et de demandes. Or, ce projet n'est pas seulement un projet pour les usagers parisiens, mais pour les usagers également de l'extérieur de Paris, pour créer un lien de transports entre l'extérieur et l'intérieur de Paris. C'est quelque chose d'important.

La Petite Ceinture est un autre type de projet, qui n'est d'ailleurs pas forcément contradictoire à terme avec celui du Boulevard des Maréchaux, mais qui pose un problème. Le propriétaire, RFF, pour l'instant est un interlocuteur pour la Ville de Paris quasiment impossible, et d'ailleurs pas seulement sur ce projet-là.

Par ailleurs, je vous signale Monsieur et vous l'avez bien sûr observé, au ras de la Petite Ceinture, au fur et à mesure des années, ont été construits des immeubles extrêmement proches des voies.

Je ne suis pas convaincue pour ma part, mais vous m'en ferez sûrement la démonstration, que l'ensemble des riverains de ces immeubles, si l'on restaure un transport sur ce lieu, celui-ci passant au ras de la chambre à coucher des enfants, se lèveront en masse dans l'enthousiasme, la joie et le bonheur pour nous encourager à faire un transport de surface sur la Petite Ceinture.

PHARMACIE KERHERVE :

Et les fenêtres qui donnent sur le Boulevard ?

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

Laissez s'exprimer Madame, on vous donnera la parole après.

MME FREDERIQUE CALANDRA, ADJOINTE AU MAIRE DE PARIS, MEDIATRICE DE LA VILLE DE PARIS, CONSEILLERE DU XXEME ARRONDISSEMENT :

Pardonnez-moi, mais vous verrez qu'un Tramway fait beaucoup moins de bruit que des milliers de voitures par jour. C'est aussi l'un des objectifs du projet. Vous le constaterez.

PHARMACIE KERHERVE :

Les questions dérangent !

MME FREDERIQUE CALANDRA, ADJOINTE AU MAIRE DE PARIS, MEDIATRICE DE LA VILLE DE PARIS, CONSEILLERE DU XXEME ARRONDISSEMENT :

Sur la question des pompiers et des véhicules de secours, alors Messieurs, je ne sais pas comment font les villes de Bordeaux, de Grenoble, de Nantes, d'Amsterdam, de Rotterdam, d'Oslo, etc. ; elles doivent évidemment vivre dans une immense détresse.

Je pense que toutes ces villes croulent sous les plaintes des habitants par rapport au Tramway. Lyon ou St-Denis, toutes ces villes qui ont choisi la voie de la modernisation et la voie d'un transport populaire et beaucoup plus efficace, plus élégant, plus silencieux et encore une fois qui redessine la ville, vous irez expliquer aux élus et aux habitants de ces villes que leur choix sont des choix idiots. Pour ma part, je ne le ferai pas.

Avant de voter le projet du Tramway à Paris et avant de le discuter, je suis allée rendre visite à toutes ces villes. J'ai pris les Tramways dans toutes ces villes et je peux vous dire que je sais exactement pourquoi j'ai choisi de soutenir ce projet.

(Applaudissements).

M. THIERRY BOURGOGNE, ASSOCIATION ORBITAL :

J'ai juste une question à poser à Madame. Dans tous les exemples cités, il n'y a pas un seul endroit au monde où l'on a construit une ligne de tramway le long d'une infrastructure ferroviaire de transport déjà existante.

Votre exemple est fondamentalement complètement faux. Dans les villes que vous avez déjà citées, comment font les services d'urgence, comme les pompiers ?

Les élus de ces villes ont été suffisamment clairvoyants pour ne pas mettre de gazon partout sur la plate-forme du Tramway, il n'y a pas de marche non plus et donc les véhicules pourront l'utiliser.

Si, comme moi qui habite le XIIIème, vous allez voir les travaux du Tramway, vous verrez qu'il y a beaucoup de gazon posé par rouleaux. Si pour différentes raisons, les pompiers ont besoin de faire une intervention urgente, ils seront bloqués par les embouteillages.

M. ERIC EHLERS, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS DE PARIS :

Je voulais juste ajouter quelque chose en réplique aux propos de Madame CALANDRA sur la décision et le vote des élus.

Il se trouve que le Maire n'a pas respecté le vote du Conseil de Paris, qui précisait que la première étape de la concertation, la meilleure pour faire le débat, le plus en amont possible, avait été votée en janvier 2001.

Il était précisé dans la délibération que la concertation devait porter sur les deux possibilités, les deux sites (Petite Ceinture et Maréchaux), et ce n'est pas du tout ce qui a eu lieu. En effet, il y a eu un vice dès le départ, suite à une décision de l'exécutif municipal qui n'a pas respecté cette délibération du Conseil de Paris.

MME GHISLAINE GEFFROY, RESPONSABLE DE MISSION TRAMWAY VILLE DE PARIS :

Il faut répondre à cet élément, car c'est totalement faux.

Effectivement, l'exécutif municipal a en janvier 2001 au moment du lancement de la concertation préalable sur la mise en place du tramway sur les Maréchaux Sud voté en même temps que la concertation préalable, le vœu que la concertation se fasse sur l'ensemble des deux projets.

Lors de la concertation préalable sur le projet des 7,9 km des Maréchaux Sud, celle-ci a été faite sur les deux projets.

M. ERIC EHLERS, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS DE PARIS :

Non, Madame, c'est absolument faux !

MME GHISLAINE GEFFROY, RESPONSABLE DE MISSION TRAMWAY VILLE DE PARIS :

Tous les dossiers et toutes les plaquettes ont été faits sur les deux projets.

M. ERIC EHLERS, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS DE PARIS :

Prouvez-le ! Apportez les plaquettes !

MME GHISLAINE GEFFROY, RESPONSABLE DE MISSION TRAMWAY VILLE DE PARIS :

Le rapport voté par le Conseil de Paris en fin d'année 2001 fait bien état de cette concertation préalable qui a eu lieu sur les deux projets.

M. ERIC EHLERS, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS DE PARIS :

Cela a été rappelé lors de la Commission d'Enquête. Ils ont bien dit que, en effet, cela n'avait pas eu lieu. Ils en ont eu la preuve.

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

Quelqu'un d'autre veut s'exprimer ? J'aurais bien aimé avoir un ou deux commerçants, car c'est quand même le thème d'aujourd'hui. Qui veut s'exprimer au nom du commerce, notamment dans le XIXème ?

PHARMACIE KERHERVE :

Nous sommes livrés plusieurs fois par jour en médicaments. Que se passera-t-il si lors des travaux une livraison n'est pas assurée et qu'un patient ait un problème, qui assure ce risque auquel je suis soumis ?

Si j'ai bien compris, le temps des travaux exposé : 12 à 18 mois de préparation, 18 à 20 mois sur les infrastructures, représente un temps de travaux d'environ trois ans.

Tout le monde dit que c'est bien, mais ce n'est pas vous qui allez être dans les difficultés.

La Mairie de Paris veut redessiner la Ville. Pendant que l'on redessine le Boulevard des Maréchaux au Nord de Paris, je vais vous poser une question qui m'inquiète terriblement.

En même temps, il y a des gros travaux Porte des Lilas.

Pendant que le Boulevard des Maréchaux serait en travaux pour les tramways, n'y aura-t-il pas des grandes surfaces en construction Porte des Lilas ?

On n'a aucune idée sur les projets en cours Porte des Lilas.

Veuillez calmer mon inquiétude pour qu'il n'y ait pas d'une part trois ans de travaux devant chez moi, et d'autre part des concurrents à quelques centaines de mètres.

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

Je vais répondre à ce que j'ai cru comprendre.

Concernant la Porte des Lilas, les travaux seront terminés à la fin de l'année, et le Tramway ne débutant qu'en 2008, je pense qu'il ne devrait pas y avoir concomitance.

Sur la durée des travaux, je pense et j'aimerais bien que la RATP le confirme, les travaux sur le Boulevard des Maréchaux Sud pour l'exécution du Tramway ont été faits dans un temps record à mon avis. On peut toujours espérer aller plus vite, mais là on a vraiment mené l'ensemble de ces travaux dans une durée quasi exceptionnelle.

Bien sûr, on entend le reconduire pour l'Est.

PHARMACIE KERHERVE :

Et pour les livraisons, entraînant mort d'homme ?

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

Je vous ai dit que l'on ferait des informations vis-à-vis de l'ensemble des commerçants, que l'on aurait des équipes que l'on vous a présentées et qui seraient à l'écoute de ces commerçants.

Je pense aujourd'hui ne pas me tromper en vous disant qu'il y a des tas de livraisons dans Paris, là où il n'y a pas de travaux, qui sont perturbés et qui ne se passent pas bien. Malheureusement, souvent ces aires de livraisons sont occupées par des gens qui n'ont rien à y faire.

Le livreur n'a pas d'autres moyens que de s'arrêter dans la rue, et celui qui vient derrière est aussi bloqué. Aujourd'hui, de nombreuses livraisons ne se produisent pas bien, mais pas à cause des travaux.

A la limite avec les travaux, on aura une attention particulière, car on les maîtrise et on fera vraiment très attention. Bien sûr, il y aura des exceptions.

M. MICHEL COURTIN, PRESIDENT DE LA COMMISSION DE REGLEMENT AMIABLE, PRESIDENT HONORAIRE DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS

Pour compléter la réponse qui vous a été apportée concernant les travaux sur les Maréchaux Sud, j'ai eu connaissance de deux dossiers, un troisième est en cours d'instruction, venant de vos confrères.

Comme tous les commerçants, ils ont pâti de problème temporaire d'accès. Les trottoirs ont été refaits. Il ont pu ressentir les conséquences du stationnement de leurs clients.

Il n'y a eu aucun incident s'agissant de livraisons de produits pharmaceutiques, de bouteilles d'oxygène ou des choses de ce genre, de porter à notre connaissance.

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

Merci. Monsieur, puisque vous êtes le seul à poser une question

M. DIDIER LOURDIN, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION ORBITAL :

Je vous remercie Monsieur le Président, je voulais juste revenir sur la technologie du Tramway, afin que personne ne se méprenne sur mes propos précédents.

Vous avez dit Madame CALANDRA que le Tramway des Maréchaux a été choisi, mais les villes citées qui sont des grandes métropoles de province sont parfaitement adaptées à l'implantation du Tramway. Ces villes comprennent environ 150 000 habitants, avec de très grandes avenues. Je connais bien Grenoble, et c'est fait pour cela. Idem pour Nantes, Lyon.

Parlons de Lyon, de Nantes et de Mulhouse par exemple que vous avez oubliée de citer, ces trois villes intègrent le Tramway du cœur de la ville vers la périphérie de la Ville en utilisant des voies de chemin de fer existantes, en utilisant le matériel du Tram-train. A la DVD, vous avez toujours 50 ans de retard, mais c'est ainsi.

Interrogez ces villes, elles utilisent le réseau de chemin de fer existant pour y faire rouler du tramway. Là, on a quelque chose d'intéressant, cela vient d'Allemagne, allez à Karlsruhe et vous verrez des Tramways qui circulent y compris sur des voies TGV.

C'est parfaitement ce que l'on aurait pu avoir et que l'on peut avoir si la CNDP peut finalement à la fin de ce débat vous faire infléchir.

Nous allons proposer l'étude RATP, qui figure maintenant sur le site, que tout le monde peut aller lire. Que dit cette étude ? Depuis la Bibliothèque Nationale de France, on peut avoir un tramway via la Petite Ceinture, connexion embranchement à Évangile qui peut filer jusqu'à St-Denis et Villetaneuse.

Donc, là, on est vraiment en cohérence entre le territoire de la Banlieue et le territoire de Paris, que ne fera jamais le TME.

Pourquoi sort-il à Pantin, en faisant une sorte d'alvéole ? Tout simplement, car le tramway est dans l'incapacité technique de passer les ouvrages d'art de la Porte de la Villette. Arrêtons de dire que l'on veut faire du tissu avec la Banlieue, c'est simplement pour une argutie technique.

Concernant la requalification, bien entendu que tout parisien, tout citoyen souhaite avoir la requalification de ses boulevards, mais alors pourquoi ne pas lancer la requalification des Boulevards des Maréchaux, telle que celle-ci avait été faite avec un certain succès sur Magenta et Barbès Rochechouart, ou sur l'avenue d'Italie ?

On n'a pas besoin de mettre spécialement un Tramway pour attendre la requalification qui est nécessaire, et que tout le monde souhaite.

Toujours sur le choix de la technologie Tramway sur les Maréchaux, et là encore je fais appel à une étude interne de la RATP.

Il faut dire les choses, on est en débat public et on est là pour en parler. Sinon, on n'est pas dans une transparence totale.

Que dit la RATP, Directeur de Développement, Pascal AUZANNET (et ce n'est pas n'importe qui, c'est le numéro trois de la RATP), ancien chef de Cabinet de Monsieur GAYSSOT Ministre des Transports ?

« Le Tramway, lorsqu'il est implanté en zone dense n'est pas le bon outil pour favoriser le report modal ».

Qu'est-ce que le report modal ? C'est l'action technique de passer de la voiture particulière aux transports en commun. C'est bien l'objectif final attendu que nous, citoyens, espérons d'un système de transport : qu'il y ait une baisse réelle de la circulation et une contribution effective à la réduction des gaz à effet de serre.

Or, la RATP le dit elle-même, le Tramway en zone dense ne favorise pas le report modal.

Qu'attendez-vous pour ouvrir les yeux par rapport à l'outil ferroviaire de la Petite Ceinture ?

Merci.

MME FRANCINE LOISEAU VAN BAERLE, JOURNALISTE, BUREAU D'ETUDES :

J'ai été élue transport en région parisienne. J'ai eu l'occasion de faire une étude comparative sur le Tramway et le commerce justement dans différentes villes françaises. Je connais très bien également les villes étrangères qui ont des Tramways.

Ce que vous avez dit Monsieur existe, mais c'est une généralisation ou une approximation. En province notamment, des zones sont très denses, dans lesquelles on a obtenu un transfert modal.

A Grenoble, certains endroits sont tellement étroits, que l'on a dû carrément supprimer la circulation automobile. On ne peut pas dire que Grenoble ait des couloirs larges.

Cela existe, notamment à Lyon, mais dans toutes ces villes y compris à Bordeaux où il y a eu des problèmes terribles justement avec les commerçants parce que l'on passait dans un tissu extrêmement dense, bien entendu, les commerçants ont souffert, mais ensuite cela a été beaucoup mieux, disons que cela s'est passé autrement.

Donc, on ne peut pas dire qu'en province il y ait de la place partout ; ce n'est pas exact. Concernant l'étranger, et votre affirmation sur le lien entre la Banlieue et la Ville de Paris, dans toutes les villes dont vous parlez il n'y a pas toujours des métros, et même très rarement.

Le Tramway à Paris vient en complément d'un transport ferroviaire. L'agglomération de Paris est extrêmement bien desservie par les transports publics. On ne peut pas attribuer à ce Tramway, qui a ce tracé, un rôle de desserte de la Banlieue.

Cela existe avec la politique de la RATP (et je ne suis pas là pour la défendre), on prolonge les lignes de métro justement vers la Banlieue.

Par ailleurs, en Banlieue, au Nord, il y a un autre Tramway. De plus, celui-ci relie, et c'est important me semble-t-il dans une grande agglomération comme l'agglomération parisienne, puisqu'il y a des points d'interconnexion extrêmement importants. Je ne les ai pas comptés car je prends connaissance en gros du tracé ce soir seulement.

Que cette interconnexion s'effectue par les métros ou par les autobus, elle offre la possibilité de desservir les emplois beaucoup mieux et beaucoup plus rapidement qu'autre chose.

Je n'interviens pas sur la Petite Ceinture, qui est un autre débat.

Je voulais dire qu'en province, le Tramway passe dans des endroits extrêmement denses. Il améliore et arrive à faire un transfert modal de la voiture vers le Tramway, pas seulement parce qu'il y a le Tramway, mais parce qu'il y a des mesures d'accompagnement.

Le Tramway tout seul ne suffit pas pour faire un transfert modal de l'un vers l'autre.

C'est tout ce que je voulais dire.

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

Nous essaierons d'avoir le 26 avril une réflexion sur la comparaison des solutions de Tramway dans certaines villes françaises, voire dans certaines villes étrangères, je pense qu'elle pourra nourrir ce débat.

Quelqu'un dans le fond de salle veut prendre la parole, et ce sera l'une des dernières questions.

M. MICHEL LAURENT :

Je voudrais juste donner un complément d'information. Je voudrais rappeler au précédent orateur qui défend brillamment la Petite Ceinture, avant que l'on supprime le Tramway en région parisienne, qu'il y avait près de 700 km de lignes de Tramway, et ce n'était pas que des lignes de chemin de fer ; c'était pourtant la région parisienne.

MME FREDERIQUE HERY, HABITANTE DU XIXEME :

En parallèle du Tramway et plus pour les partisans de la Petite Ceinture, je reprends les propos tenus.

Vous n'avez pas répondu à la question, et j'aimerais savoir si vous l'avez étudiée : que pensez-vous répondre aux riverains, dont je fais partie, qui se trouvent au bord de la Petite Ceinture, si celle-ci est exploitée ?

Vous avez sûrement plein de bons et de grands débats, mais nous sommes des milliers concernés.

MME FREDERIQUE CALANDRA, ADJOINTE AU MAIRE DE PARIS, MEDIATRICE DE LA VILLE DE PARIS, CONSEILLERE DU XXEME ARRONDISSEMENT :

Pardonnez-moi, mais je crois justement que c'est avec ces personnes qu'il faut engager le débat !

MME FREDERIQUE HERY, HABITANTE DU XIXEME :

Ce n'était pas à vous que je m'adressais, mais aux partisans de la Petite Ceinture. Ils défendent la Petite Ceinture, mais ils n'ont pas répondu effectivement à votre interrogation, qui reprend la mienne.

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

Un dernier mot d'un partisan de la Petite Ceinture, et nous arrêterons ce débat qui rebondira encore, et que nous suivrons avec attention.

Qui veut répondre pour la Petite Ceinture ?

Monsieur, répondez mais un peu brièvement, n'ayons pas trop d'inégalités dans les temps de parole.

M. ERIC EHLERS, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS DE PARIS :

Pour répondre à Madame, qui est spécialiste en transports, très rapidement, à Bordeaux, le Tramway a été choisi justement parce que la Ville n'était pas assez dense pour un métro.

Pour Mademoiselle qui habite le long de la Petite Ceinture, il est évident que l'on ne va pas faire subir des nuisances inacceptables aux riverains de la Petite Ceinture.

Par contre, il faut savoir qu'un Tramway est extrêmement silencieux. D'ailleurs, c'est ainsi que la Ville le « vend ».

Un témoignage est paru dans l'un des journaux de la région où un commerçant expliquait que le Tramway est obligé, quand il roule sur la voirie, d'actionner sa petite clochette pour se faire entendre, car les gens ne l'entendaient pas et cela en devenait dangereux.

C'est-à-dire que le Tramway est extrêmement silencieux, et ce sera toujours beaucoup plus silencieux que si vous avez une promenade sur la Petite Ceinture, et là vous aurez les clameurs bien légitimes des gens qui l'utiliseraient. Un Tramway sur une voie qui est rectiligne ne crisse pas, et donc est très silencieux.

Dernier point, un petit principe général de sagesse, quand on fait des infrastructures, l'intérêt général qu'on est censé défendre avec ces projets ne doit pas léser les intérêts particuliers, donc le vôtre. Pour cela, des dispositions existent, que ce soit d'insonorisation et toutes les mesures techniques pour avoir du matériel top, qui feraient le minimum de bruit. A contrario, les intérêts particuliers ne doivent pas dicter l'intérêt général.

J'en ai fini, merci.

MME FRANCE ROGER, HABITANTE DU XIXEME :

Je voudrais simplement apporter un témoignage. Je connais bien Nantes, j'y ai beaucoup d'amis. L'implantation du Tramway a changé considérablement la vie des Nantais, et ils ne voudraient pour rien au monde revenir en arrière.

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

Merci de cette très bonne fin.

Je voudrais répondre aussi avant de laisser la dernière parole au Maître d'ouvrage, s'il le souhaite.

Quelqu'un me pose, et ce doit être Monsieur LAURENT, une question sur la diffusion des comptes rendus de nos réunions.

Nous veillons à diffuser ces comptes rendus dans les 5 jours qui suivent nos réunions publiques. Donc, je peux lui donner l'assurance que les deux dernières réunions, c'est-à-dire celle à Charenton et celle à la Mairie du XVIIIème de la semaine dernière sont bien sur notre site depuis aujourd'hui.

Nous veillerons à ce que la réunion d'aujourd'hui y soit dans 5 jours.

Madame, souhaitez-vous dire un dernier mot ?

MME FREDERIQUE CALANDRA, ADJOINTE AU MAIRE DE PARIS, MEDIATRICE DE LA VILLE DE PARIS, CONSEILLERE DU XXEME ARRONDISSEMENT :

Tout simplement, je remercie la Commission du Débat Public d'avoir organisé cette réunion.

Je remercie les participantes et les participants.

Encore une fois, comme toujours quand on est Elus et quand on porte des projets, on se pose aussi des questions.

Nous ne pensons pas, contrairement à ce qui est dit ici ou là, avoir la science infuse. C'est bien pourquoi nous organisons ces réunions.

Je vous encourage d'ailleurs, Mesdames et Messieurs, à participer dans la mesure du possible, et je sais que pour les commerçants c'est plus difficile que pour d'autres, à vos réunions de conseils de quartiers et à donner votre avis dans le cadre de ces réunions.

Nous avons pour ambition tout simplement de faire une ville ensemble où il fait bon vivre. Encore une fois, il faut prendre garde à ne pas toujours opposer les projets les uns aux autres. Parfois, ils peuvent aussi se compléter et s'harmoniser.

(Applaudissements).

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

Merci beaucoup.

Mesdames et Messieurs, merci d'avoir été très patients pour cette longue réunion.

La séance est levée à 21 H 05.