

**Compte-rendu intégral
de la réunion thématique du 16 février 2006**

IMPACTS SUR LE CADRE DE VIE, L'URBANISME ET L'ENVIRONNEMENT

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 110 personnes. Elle s'est ouverte à 19h10 pour s'achever à 21h30.

Ont participé au débat public :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

M. Hubert BLANC, Président
Mme Élisabeth POUTRE, M. Paul BAYLAC-MARTRES.

MAÎTRES D'OUVRAGE :

Mairie de Paris :

⇒ M. Jean-Pierre CAFFET, Adjoint au Maire de Paris, chargé de l'Urbanisme et de l'Architecture
⇒ M. Philippe CAUVIN, Chef de l'Agence de la Mobilité

Conseil Régional Île-de-France :

⇒ M. Yves SINOÛ, Directeur-Adjoint, chargé des transports en commun à la Direction de l'Aménagement et des Transports au Conseil Régional d'Île-de-France

STIF :

⇒ Mme Noémie DELOBELLE, Chargée de projets

RATP :

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

INTERVENTIONS DU PUBLIC :

M. Jean-François LACRESSE habitant du XIIème arrondissement ; M. Didier BERNARD Secrétaire Général et Vice-président de Génération Écologie ; Melle Charlotte FOREST étudiante en urbanisme ; M. Serge METZ PDG de la G7 et Président du Syndicat des Centraux de Radio-taxis ; M. Eric EHLERS Association des Usagers des Transports de Paris ; Mme LACEPEDE ; M. Didier LOURDIN Association Orbital ; Bernard VOLATRON habitant de la Porte des Lilas ; M. Yves BOUTRY Association des Usagers des Transports de Paris ; M. Philippe GARNIER ; M. Jacques GAUTHIER ; M. Lionel FAVIER Association des Usagers des Transports de Paris ; M. Henri WELSCHINGER habitant du XIIIème arrondissement

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

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

Mesdames, Messieurs, si vous voulez bien prendre place.

Nous sommes heureux de vous accueillir pour cette deuxième réunion publique du Débat Public « Extension du Tramway de Paris », pour laquelle Monsieur le Maire du XIIIème, que je remercie, a bien voulu mettre sa belle salle de la Mairie à la disposition de la Commission Particulière du Débat Public.

Deux mots peut-être, mais qui vous seront confirmés par un visuel très rapide sur ce qu'est un débat public.

Un débat public, c'est un ensemble d'échanges organisés autour d'un grand projet d'équipement public.

C'est un débat décidé par une Commission Nationale, quand un équipement dépasse une certaine importance, et confié à une Commission Particulière, totalement indépendante, qui n'a pas à prendre position sur le projet, mais qui a simplement à mettre à la disposition du public tous les éléments lui permettant de s'informer et de débattre.

Pour cela, un certain nombre d'outils :

Des réunions publiques, comme celle-ci, et ce soir nous essaierons de la centrer sur un thème plus particulier. Des réunions qui, dans certains secteurs, essaient de couvrir les problèmes liés à ces secteurs, mais aussi d'autres outils :

Un site Internet qui est d'ailleurs très parcouru depuis quelques jours.

Des documents, bien sûr ceux que le Maître d'ouvrage met à votre disposition, c'est-à-dire pour vous présenter son projet, mais également nous donnons la parole à un certain nombre d'associations ou d'organismes qui, à travers des cahiers d'acteurs, peuvent présenter leurs opinions qui peuvent être convergentes ou divergentes.

Donc, nous avons encore trois mois pour débattre, pour engranger toutes vos positions, et pour ensuite en faire la synthèse dans les meilleures conditions possibles.

Le déroulement de cette soirée, comme pour tous les débats, se passe de la même manière. Nous donnons la parole au Maître d'ouvrage qui, en ce qui concerne l'extension du Tramway T3, est la Ville de Paris en tant que déléguée par l'autorité organisatrice des transports dans l'Île-de-France (STIF), et bien sûr sont étroitement associées la Région qui, comme vous le savez, a des responsabilités tout à fait éminentes dans le domaine des transports, et la RATP qui est l'opérateur naturel des transports dans la Région Parisienne.

C'est ainsi qu'à ce titre, j'accueille ce soir :

- ⇒ Au titre de la Ville de Paris : Monsieur CAFFET, Adjoint à l'urbanisme et à l'architecture.
- ⇒ Au titre du Conseil Régional : Monsieur SINOU, Directeur au Conseil Régional.
- ⇒ Au titre du Syndicat des Transports de l'Île-de-France : Madame DELOBELLE.
- ⇒ Au titre de la RATP : Monsieur SANCHO DE COULHAC

Monsieur CAUVIN, de la Direction de la Voirie et des Déplacements, voudra bien faire la présentation au nom du Maître d'ouvrage.

Après le premier visuel que vous verrez, nous allons lui donner la parole. Ensuite, la parole sera donnée tout de suite à la salle, et nous commencerons le débat de la façon la plus vivante possible.

La première partie de la réunion va être un peu générale, la seconde partie sera plus particulièrement consacrée à notre thème de ce soir, qui est donc pour cette réunion : les impacts sur le cadre de vie, l'urbanisme et l'environnement.

(Projection d'un visuel de présentation de la CPDP).

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

La parole est au Maître d'ouvrage pour une présentation succincte du projet. Bien sûr, Monsieur l'Adjoint au Maire, vous avez la parole.

M. Jean-Pierre CAFFET, Adjoint au Maire de Paris, chargé de l'urbanisme et de l'architecture :

Merci Monsieur le Président, bonsoir Mesdames et Messieurs.

Comme je dispose de relativement peu de temps, j'ai envie de rentrer directement dans le vif du sujet. Comme vous le savez, cette présentation se fera en deux parties, une première sur les caractéristiques générales du Tramway des Maréchaux Est, comme mode de transport, et une seconde partie sur les aspects un peu plus spécifiques de l'environnement et de l'urbanisme.

Pour ouvrir cette première réunion thématique, le choix de l'environnement et de l'urbanisme était extrêmement judicieux, pour une simple raison : ces deux questions sont étroitement liées en fait à celle des transports.

Les premières propositions qui vont vous être présentées ce soir, aussi bien dans la première partie que dans la seconde partie, résultent de choix ou de préférences, qui sont affichés par la Ville de Paris, en matière de tracés et en matière d'aménagements.

J'ai envie de commencer par dire immédiatement que cette extension du Tramway à l'Est et au Nord de Paris, est l'un des éléments constitutifs du Plan Local d'Urbanisme de Paris, dont nous venons de recevoir le rapport de la Commission d'Enquête. Ce principe est affirmé dans l'un des documents clés de ce futur Plan Local d'Urbanisme que l'on appelle le Plan d'Aménagement et de Développement Durable.

Ce document, et nous avons eu l'occasion d'en discuter dans de nombreuses réunions de concertation, constitue la vision que la municipalité a de la Ville de Paris sur un horizon relativement long, de l'ordre de 15 à 20 ans.

C'est la première chose que je voulais dire en matière d'urbanisme : le Tramway un élément constitutif relativement important de la vision que la municipalité développe pour la Ville de Paris à moyen voire à long terme.

Pourquoi ? J'ai dit tout à l'heure que les questions de transport, les questions urbaines, les questions d'environnement étaient étroitement liées.

Ce que j'ai envie d'emblée de dire : pourquoi ce tracé sur les maréchaux à l'Est ou au Nord, et même à l'Ouest, même si à l'Ouest, comme dans la zone nord, il y a des variantes de tracés relativement importantes ?

Pour plusieurs raisons. Quand on regarde les Maréchaux, les quartiers qui les entourent, notamment cette zone située entre les boulevards des Maréchaux et le boulevard périphérique, on s'aperçoit qu'on a deux types de quartiers :

⇒ Des quartiers en développement fort, puissant, avec des opérations d'aménagement extraordinairement importantes :

Paris Rive Gauche où la mixité des fonctions urbaines s'affirme fortement, avec un pôle d'emplois important, une université qui va venir s'implanter, des logements que la municipalité a décidé d'augmenter en nombre en début de mandature.

Même si Paris Rive Gauche est un nœud important et bien desservi en matière de transport, il nous semble que, compte tenu de la densité qu'il y aura dans cette zone, il n'est pas indifférent que Paris Rive Gauche puisse être desservi par le Tramway.

Premier élément : des quartiers en novation qui mixent les fonctions urbaines à la fois pôle d'emplois, pôle de logements, un équipement universitaire majeur (Paris VII) qui va venir s'implanter les deux années à venir.

⇒ En remontant, que ce soit dans le XIIème, XXème et au Nord de Paris (XIXème et XVIIIème), on s'aperçoit qu'on a des quartiers déshérités, qui ont été abandonnés pendant de nombreuses années, et sur lesquels nous avons un devoir de justice.

Ce sont des quartiers qui sont le plus souvent enclavés. Donc, il y a une problématique de désenclavement de ces quartiers extrêmement importante. De ce point de vue, le tracé sur le boulevard des Maréchaux n'est pas indifférent.

Ce sont des quartiers qui concentrent des populations, qui sont confrontées à des problèmes de nuisance urbaine : des logements qui se trouvent sur le périphérique par exemple, des taux de chômage particulièrement importants, avec des poches parfois de précarité et de pauvreté particulièrement importantes.

Donc, là aussi, nous avons un devoir non seulement de désenclavement, mais d'aménagement de ces quartiers. La politique de la municipalité est de faire en sorte que sur le plan des transports et sur le plan urbain également, ces quartiers puissent bénéficier de la même qualité que l'on peut retrouver dans d'autres quartiers parisiens.

C'est un deuxième élément important.

Bien évidemment, le Tramway sur le boulevard des Maréchaux permet une requalification importante de ces boulevards, non seulement du point de vue des transports mais également des circulations douces, du mobilier urbain.

De ce point de vue, je crois en fait que le choix qui s'est porté sur Jean-Michel WILMOTTE, du point de vue des stations, du mobilier urbain, des caténaires, va permettre une requalification importante de ces boulevards des Maréchaux que nous avons conçus dès le départ de façade à façade.

Un autre élément important : il nous semble en fait que le tracé sur le boulevard des Maréchaux est celui qui assure le mieux (et c'est une question importante de transport) et le plus (on optimise de ce point de vue) les correspondances avec les lignes radiales d'autobus ou de Tramway existantes ou en projet, et qui seront des lieux d'animations privilégiés.

Je terminerai, car je ne voudrais pas être trop long et que l'on puisse passer à la présentation de manière assez rapide, en vous donnant la conviction de la Ville de Paris. Quand on regarde ce que j'ai appelé « la couronne » (espace entre les Maréchaux et le périphérique, et ce qui se passe sur une bande à peu près de la même largeur dans les communes limitrophes de banlieue, on s'aperçoit que c'est là où les choses bougent.

Pourquoi bougent-elles ? J'ai parlé tout à l'heure de quartiers déshérités qui ont besoin d'une remise à niveau en matière de qualité urbaine, mais ce sont en même temps des quartiers qui ont une potentialité extrêmement forte, notamment en matière de constructibilité.

Dès que l'on franchit le périphérique, on s'aperçoit que de l'autre côté, du XIIème jusqu'à la Plaine St-Denis, en passant par des communes comme Montreuil, Bagnolet, Les Lilas, nous avons là des projets urbains extraordinairement importants avec des centaines de milliers de mètres de carrés qui sont d'ores et déjà prévus, soit dans des ZAC, soit dans des opérations d'aménagement.

C'est là que les choses bougent, c'est-à-dire que nous sommes à la jonction en fait entre Paris et la banlieue immédiatement. Probablement, une partie de l'avenir de Paris et une partie de l'agglomération vont se jouer sur ce territoire. Je ne parle pas simplement de Paris intra-muros, mais je dis simplement que les choses bougent également de manière extrêmement forte dans ces communes limitrophes. Cette jonction urbaine participera très probablement à la construction de l'agglomération et donc de ce point de vue, le tracé du choix des Maréchaux est quelque chose qui n'est pas anodin.

Voilà ce que je voulais dire de manière succincte, rapide, en concluant encore une fois que les questions de transport, les questions urbaines, les questions de qualité de vie et de cadre de vie sont étroitement liées. Il nous faut discuter non seulement de problèmes de transport (modalités, qualité, efficacité), mais réfléchir plus globalement dans un cadre urbain, et autant que faire se peut, c'est en tout cas ce que nous essayons de mettre en œuvre, de réfléchir dans un cadre qui soit mutualisé avec les communes limitrophes et dans une problématique d'agglomération parisienne.

M. Philippe CAUVIN, Chef de l'Agence de la Mobilité, Mairie de Paris :

Bonsoir, je vais essayer dans les deux présentations d'illustrer les propos de Monsieur le Maire.

Je vous propose la première présentation consacrée au thème des transports.

Pourquoi un projet de transport en commun en rocade de Paris ?

Il faut avoir en tête que le réseau en région parisienne a été conçu au fil du temps pour assurer principalement les déplacements domicile/travail depuis la Banlieue vers Paris. Ainsi Paris, ou du moins l'hypercentre de l'agglomération, bénéficie d'un réseau extraordinaire en densité, en performance avec ses lignes de RER, de métro, de bus et deux lignes de Tramway dans l'agglomération.

A présent, la mobilité a changé en particulier les déplacements domicile/travail sont minoritaires dans l'ensemble des déplacements dans les motifs : achats, aspects familiaux, loisirs. Donc, les déplacements domicile/travail sont moins importants qu'auparavant.

L'urbanisation a été également changée, et change encore, en particulier en périphérie de l'agglomération ou aux portes de Paris.

Je rappellerai, dès que l'on sort des limites de Paris, la qualité de desserte des transports en commun est bien moins bonne.

L'APUR illustre cette différence de qualité de desserte de transports en commun vis-à-vis de l'emploi : 95 % des emplois à Paris sont desservis en transports en commun lourds, alors que sur la petite couronne, c'est-à-dire les trois départements voisins, seulement 45 %. La différence est très importante de qualité de desserte dès que l'on franchit le boulevard périphérique.

L'organisation actuelle a plutôt été conçue en réseau en étoile. Elle nécessite de mailler davantage le territoire de l'agglomération avec des rocade, des dessertes de plus en plus fines pour la population et pour les emplois, et pour faciliter et augmenter les correspondances entre les modes, c'est-à-dire entre les RER, le métro, le Tramway et les autobus.

Il faut aller au plus profond des territoires. Ainsi, de nombreux projets en Île-de-France, au moins sur l'agglomération, participent à cet objectif tel que l'extension des Tramway T1 et T2, le tram-train entre Aulnay-sous-Bois et Bondy, la gare Éole Évangile dont on reparlera tout à l'heure, le prolongement des cinq lignes de métro qui a été décidé, le transport en commun en site propre à proximité, à Ivry, sur le quai Marcel Boyer et à la Porte de Choisy.

Je pourrais en citer d'autres, et bien sûr le Tramway qui nous intéresse ce soir participe à cet objectif lui aussi, puisqu'il s'inscrit dans une rocade. C'est un projet de rocade à la limite de Paris et du reste de l'agglomération.

Le projet, dont on parle ce soir, s'inscrit dans la continuité de celui qui est en cours de réalisation sur le boulevard des Maréchaux au sud de Paris.

Les objectifs du projet sont de répondre à un besoin croissant de dessertes en rocade, de développer le maillage des transports collectifs, d'assurer et d'améliorer l'accessibilité des transports urbains pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite qui sont actuellement en difficulté devant le RER et le métro.

Et des objectifs de requalification urbaine : réaménager le paysage urbain, la répartition de l'espace et améliorer la qualité de vie des riverains, et des usagers, comme cela vient d'être dit.

Un chiffre : 300 000 personnes par jour pourraient emprunter le Tramway sur la totalité du tronçon (tronçon actuel des Maréchaux Sud et ses extensions).

Quels sont les besoins des usagers ?

Après différentes enquêtes auprès de différents usagers de transports en commun, ils souhaitent que le mode de transport soit régulier, fiable, rapide, accessible (au sens accessibilité pour les personnes handicapées), confortable, silencieux, non polluant, sécurisé.

Pour répondre à ces besoins, trois solutions sont possibles : le bus, le Tramway, le métro.

Nous considérons que le Tramway est la solution la plus adaptée. En effet, par le site propre et la priorité aux feux, on répond aux besoins de régularité, de fiabilité et de rapidité ; par le guidage (par les rails), en parcours et en stations, on assure une accessibilité parfaite pour les personnes handicapées.

De même par son mode de propulsion électrique, il est silencieux, non polluant et sécurisé.

Et il présente une très grande capacité, répondant ainsi aux besoins de confort.

Par ailleurs, c'est un système performant et qui a fait ses preuves dans de nombreuses villes en France et à l'étranger, et qui fera ses preuves je n'en doute pas à Paris.

Les caractéristiques du Tramway T3, tel qu'il est envisagé sur le sud et sur son extension :

Une rame Citadis 402, fabriquée par Alstom, dont la capacité est de 300 places (78 assises). Celle-ci fait 45 m de long et 2,65 m de large. C'est certainement le modèle le plus large disponible sur le marché.

Ce matériel présente également un plancher bas intégral permettant une accessibilité aisée pour les personnes handicapées. Il dispose d'une ventilation et d'un apport d'air frais en été, et d'un système intégré pour l'information des voyageurs.

En termes de qualité de services, il est prévu un Tramway toutes les 4 mn par sens aux heures de pointes et 8 mn en heures creuses ; une vitesse commerciale escomptée de 20 km/h, intégrant le temps d'arrêt aux stations.

Il doit fonctionner 7 jours sur 7, et de 5 H à 0 H 30, comme le métro.

Les tracés qui vous sont proposés :

- A l'Est en prolongement du Tramway au Sud, depuis la Porte d'Ivry jusqu'à la Porte de la Chapelle, en passant par l'est.
- Son extension à l'ouest, depuis le pont de Garigliano jusqu'à la Porte d'Auteuil.

Ces extensions desserviraient de nombreux équipements privés et publics. Je ne vais pas tous les citer, mais il y en a un grand nombre :

Des lycées : Lycée Elisa Lemonnier, lycée Georges Brassens, lycée Maurice Ravel (XXème). le pôle universitaire dans la ZAC Seine Rive Gauche (XIIIème)

Des équipements culturels et sportifs : stades de la ceinture verte, Centre National de Danse de Pantin, le Centre International Handisports (XXème), Cité des Sciences, les cinémas multiplexes de Bercy et d'Ivry, le Zénith, la Cité de la Musique.

Les bois : le bois de Vincennes et le bois de Boulogne, le parc de la Villette.

Des hôpitaux très importants : l'hôpital Robert Debré, l'hôpital Trousseau (XIIème).

Des centres commerciaux : Bercy 2, Bagnole, Montreuil, Pré St-Gervais.

La liste est très longue. Ce que je viens de citer est destiné à illustrer cette dimension.

Le Tramway devrait desservir de nombreuses opérations d'aménagement dans la périphérie de Paris et dans les communes voisines.

Nous détaillerons plus complètement ce sujet dans le deuxième exposé.

Cette carte montre (en rose) l'ensemble des opérations d'urbanisme, que ce soit des grands projets de renouvellement urbain ou des zones d'aménagement concerté, que ce soit sur Paris mais aussi en Banlieue (XIIIème arrondissement et à Ivry), (XIIème sur Bercy et en limite de Charenton), mais c'est aussi à la Porte de Montreuil et sur Montreuil, à la Porte des Lilas, sur Lilas, Pré St-Gervais, mais également tout le secteur Paris Nord-Est, en relation avec les secteurs de la Plaine St-Denis et Aubervilliers. Nous y reviendrons dans le deuxième exposé.

Le Tramway sera en correspondance avec toutes les lignes de métro, excepté celles qui sont déjà en rocade, c'est-à-dire la 2 et la 6, soit 12 lignes de métro pour l'est et 2 lignes de métro à l'ouest (9 et 10).

De la même façon, le Tramway pourrait être en correspondance avec les lignes Mobilien, c'est-à-dire lignes de bus qualifiées Mobilien, qui sont des lignes à haute qualité de services : 11 lignes Mobilien à l'Est et 2 lignes Mobilien à l'Ouest.

Mais également avec les autres ligne d'autobus : 16 lignes de bus parisiennes à l'Est et à l'Ouest, et 19 lignes de bus de banlieue qui, pour la plupart, ont leur terminus aux portes de Paris.

A travers ces quelques diapositives, le projet de Tramway s'inscrit pour mailler et assurer de nombreuses correspondances avec le RER, le métro, les bus, les grandes lignes structurantes de l'agglomération, et les lignes de dessertes qu'elles soient parisiennes ou de banlieue.

Bien sûr, ce projet ne fait que débiter. Il n'est surtout pas arrêté, et ce soir nous en discutons.

Différentes options sont à l'étude :

Actuellement, c'est une démarche complètement ouverte, car trois équipes composées d'architectes, d'urbanistes, de paysagistes et de bureaux d'études techniques ont travaillé à des propositions pour éclairer le maître d'ouvrage sur certaines options.

Ces options sont d'abord des variantes de tracés, l'emplacement et le nombre de stations et la façon d'insérer le Tramway sur la voirie.

Ces propositions sont complètement ouvertes. Les expressions qui sortiront du débat public viendront enrichir la réflexion du maître d'ouvrage.

Je vous propose de passer en revue ces options, en commençant par les variantes de tracés :

Principalement, ces variantes de tracés portent sur la partie nord-est du tracé, c'est-à-dire entre la Porte de Pantin et à peu près au-delà de la Porte de la Villette, suivant trois possibilités :

⇒ La première par le boulevard Serrurier, qui apparaît la plus lisible au sens de continuité des boulevards des Maréchaux.

C'est le plus court et le plus rapide. Il pourrait desservir directement le Zénith, mais qui présente une desserte de moins d'habitants et moins d'emplois.

(En orange sur la diapositive)

⇒ La deuxième est en limite de la Ville de Pantin, par la Route des Petits Ponts. Elle desserte les zones denses de Pantin, en particulier la limite du centre-ville et un projet d'aménagement : la ZAC des Grands Moulins. C'est un tracé un peu plus long que le premier.

(En blanc sur la diapositive).

⇒ La troisième passe par l'intérieur de la Ville de Pantin, en passant par la Route des Petits Ponts, l'avenue du Général Leclerc, l'avenue Édouard Vaillant et la rue du Chemin de Fer. Elle rentre dans le centre-ville de Pantin. C'est le plus long tracé des trois, qui va se traduire par un temps de parcours plus long. Il passe par des voies étroites et nécessite des acquisitions foncières.

Ces trois options sont actuellement en cours de concertation aussi avec la Mairie de Pantin pour apprécier le bien-fondé de ces différentes options et les conditions possibles de passage du Tramway dans ces voies.

Autres variantes de tracés, c'est l'approche de la Porte de la Villette.

(Les trois tracés sont représentés en bleu, en blanc et en orange) .

Ils passent à la Porte de Villette sur un endroit particulier : le croisement de l'avenue de la Porte de la Villette sous les voies ferrées SNCF.

Il s'agit d'un nœud particulier, car il y a trois niveaux actuellement :

- Passage souterrain voitures.

Donc, les voitures ont la possibilité de passer sous cet endroit particulier par un passage souterrain.

- Voirie.

C'est l'avenue de la Porte de la Villette entre Paris et Pantin.

- Voies ferrées qui passent au-dessus de l'avenue de la Porte de la Villette.

Donc, il y a trois possibilités de passage pour le Tramway :

⇒ Le Tramway passerait sous la Porte de la Villette, dans le passage souterrain à la place des voitures, et les voitures resteraient en surface, ce qui a pour inconvénient de reporter la circulation en surface, et faire réaliser un zigzag aux voitures.

Cela obligerait à créer une station du Tramway à l'intérieur du passage souterrain routier, qui serait consacré au Tramway dans cette hypothèse.

⇒ Le Tramway passerait en baïonnette, c'est-à-dire en surface, tandis que les voitures restent dans le souterrain.

C'est celle qui présente le moins de contraintes en termes de circulation. Elle ne présente pas de difficultés techniques pour le passage du Tramway. Elle a par contre des répercussions de circulation pour les voitures qui sont sur l'avenue de la Porte de la Villette, puisque le Tramway devra franchir le Z en interrompant l'ensemble de la circulation de surface.

⇒ Ce tracé emprunterait le Quai de la Gironde. Le Tramway évite le nœud que j'ai décrit et donc reste à l'écart de la circulation automobile, les voitures restent dans le souterrain ou en surface comme actuellement. Le Tramway contourne et passe au plus près de la Cité des Sciences, longe l'avenue de la Porte de la Villette et remonte le canal St-Denis pour rejoindre le boulevard Serrurier au plus proche.

Concernant la partie ouest, du pont de Garigliano à la Porte d'Auteuil, deux options sont étudiées :

⇒ Le Tramway passe par le boulevard Exelmans. C'est le plus direct et le plus lisible, car c'est la continuité des Boulevards des Maréchaux. Il n'y a pas de difficulté particulière, cela a une incidence sur le stationnement existant par une diminution assez forte du stationnement qui existe le long du terre-plein central.

⇒ Le Tramway passe par l'Avenue de Versailles, la Porte de St-Cloud et le Boulevard Murat.

Le Tramway présente plus de difficultés dans ce deuxième tracé, car il faut passer sur l'avenue de Versailles, avec notamment le problème du marché du Point du Jour, l'avenue de Versailles est plus étroite que les Boulevards des Maréchaux, donc l'insertion est un peu plus difficile. Il faut franchir la Porte de St-Cloud, sujet un peu complexe.

Mais, il a pour avantage de desservir le pôle très important d'échanges pour les transports en commun que constitue la Porte de St-Cloud.

Chaque tracé à ses avantages et ses inconvénients.

Deuxième type d'option : emplacement et nombre de stations.

En ce qui concerne l'Est, les différentes options de tracés, mais aussi pour l'instant le type d'implantation de ces stations, conduisent à retenir un chiffre de 22 à 27 stations entre la Porte d'Ivry et la Porte de la Chapelle.

Dans ce chiffre, il faut avoir en tête que le Tramway est en situation classique, c'est-à-dire dans la même configuration de Boulevards des Maréchaux que sur le sud, c'est-à-dire une inter station de l'ordre de 450 à 500 m, de Tramway classique, mais aussi dans des tronçons un peu particuliers et beaucoup plus longs que sont les franchissements de Seine, par exemple où il n'y a rien à desservir et on a des franchissements plus longs, des franchissements ferroviaires (les faisceaux de la Gare de Lyon, ceux de la Gare de l'Est), les canaux. Ce sont des franchissements sur

lesquels il n'y aurait pas de stations, et donc c'est ce qui conduit à ce chiffre compris entre 22 et 27 stations, selon les parcours.

Bien sûr, le nombre de stations peut être augmenté en fonction des quartiers à desservir ou des équipements qui nous semblent importants, mais il nous faudra trouver un équilibre entre les performances de transport, c'est-à-dire la rapidité du Tramway pour qu'il soit attractif (il doit être plus rapide que l'autobus, et doit s'arrêter moins longtemps) et la qualité de desserte au plus près des quartiers que l'on souhaite voir desservis.

Concernant l'ouest, là aussi, en fonction du tracé direct par le boulevard Exelmans, il pourrait y avoir 4 stations ou 6 stations en passant par la Porte de St-Cloud.

Troisième type d'option : la façon de placer le Tramway sur la voirie.

Là aussi, trois possibilités sont proposées :

⇒ Implantation axiale.

C'est-à-dire placer le Tramway au centre de la chaussée, c'est la configuration la plus répandue du Tramway au sud des Maréchaux, l'accès aux rives se fait de façon indépendante du Tramway. On peut passer de la chaussée au trottoir et aux bâtiments sans franchir le Tramway. La largeur de la plate-forme et des stations entraîne généralement une perte de stationnement, si celui-ci n'est pas maintenu sur la partie de contre-allées comprises entre les arbres et les immeubles.

⇒ Implantation latérale.

Cela signifie que la plate-forme Tramway dans les deux sens est collée sur une rive de la chaussée. C'est la configuration retenue pour le Tramway sur les Maréchaux Sud entre la Porte de Gentilly et la Porte de Choisy. L'accès à la rive gauche se fait de façon indépendante du Tramway, tandis que pour la rive droite, il faut franchir la plate-forme.

On peut rétablir du stationnement en bordure de chaussée suivant la configuration.

⇒ Implantation bilatérale.

C'est-à-dire un Tramway dans chaque sens le long de la chaussée. Dans ce type de configuration, l'accès aux rives doit tenir compte du passage du Tramway, et la vitesse commerciale est réduite du fait de la proximité des trottoirs.

Il faut retenir que les variantes de tracés, les choix des stations, les propositions d'implantation du Tramway sur la chaussée feront l'objet des présentations détaillées lors des réunions publiques de proximité prévues ultérieurement.

Déjà, on voit une palette d'options, dont on peut bien sûr débattre.

Merci de votre attention.

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

Merci, nous allons donc ouvrir le débat tout de suite, si vous le voulez bien.

Vous avez la possibilité de remplir des fiches, il est possible de demander la parole sans avoir rempli de fiche. De plus, les fiches permettent que l'on puisse ensuite vous envoyer tous les documents du débat.

C'est d'ailleurs à partir de ces fiches que je vais proposer à Monsieur LACRESSE de se présenter. Il nous a posé une première série de trois questions, s'il veut bien les reposer, il lui sera répondu.

M. Jean-François LACRESSE, Habitant du XIIème arrondissement :

Je vous remercie de me donner la parole. J'habite l'arrondissement en face de chez vous, avec la future lentille. J'habite le quartier de Bercy. Je m'interroge sur l'engorgement des usagers du Tramway avec les grandes connexions : d'un côté la cité universitaire pour tout ce qui touche le RER qui vient de Bourg-la-Reine et Denfert-Rochereau, et de l'autre côté à Nation où la future station Baron le Roy, dont je ne connais pas bien l'implantation, mais qui va certainement rejoindre la ligne François Mitterrand et le RER D. Donc, cela va faire beaucoup d'usagers aux heures de pointe, qui vont essayer de prendre le Tramway. Je ne sais pas comment vous aller pouvoir solutionner ce problème.

Concernant les limitations de pollution, je m'inquiète un peu. Aujourd'hui, on parle de l'environnement. Le Tramway comporte aussi des voies rétrécies, comme beaucoup dans Paris, les projets mis en œuvre actuellement, seulement il n'y a pas une politique de dissuasion de la présence des voitures dans Paris qui viennent de la banlieue le matin et le soir, et tous ceux qui viennent travailler toute la journée.

Comment va-t-on faire pour limiter la pollution automobile dans Paris ?

Moi-même, habitant à Bercy, je la subis de plein fouet par ailleurs comme vous, dans le XIIIème, le matin et le soir, vous c'est le Quai François Mauriac, nous c'est avec la rocade qui amène Pont Charles de Gaulle tout le Val-de-Marne qui vient pour travailler et il n'y a peut-être pas non plus assez de transport. Ce n'est peut-être pas eux les fautifs.

J'ai participé à l'autre réunion. On avait parlé des quartiers de rénovation urbaine, et on en reparle aujourd'hui. Je constate que vous avez cité des quartiers enclavés.

Cela a l'air de bien démarrer à Paris Rive Gauche, mais c'est un peu comme chez nous à Bercy, il manque des quartiers de proximité. On a l'UGC, le POPB, la cinémathèque, beaucoup d'infrastructures qui sont plus nationales voire internationales.

Pour le quartier de Bercy, nous n'avons pas d'équipements simples ou de commerces de proximité.

M. Philippe CAUVIN, Chef de l'Agence de la Mobilité, Mairie de Paris :

Je peux apporter quelques éléments de réponse à la notion d'engorgement du Tramway.

Les études de trafic pour ce projet montrent que 3 800 passagers à l'heure sont attendus sur le Tramway, en tenant compte de la population existante, des emplois existants qui seront desservis directement par ce Tramway, mais aussi des projets urbains, c'est-à-dire justement les projets qu'on va détailler tout à l'heure sur Paris Rive Gauche, sur Ivry, sur Montreuil, Porte des Lilas.

Avec cette projection dans le futur, on estime à 3 800 passagers par heure le besoin de transport. La capacité du Tramway, en fonction de sa taille, représente 300 places par rame, son passage élevé aux heures de pointe, établit une capacité de 4 500 passagers à l'heure. On voit bien qu'on a une réserve de capacité et nous ne pensons pas que le Tramway sera engorgé.

Concernant la réduction de la pollution, et la dissuasion de la voiture, le projet de Tramway ne résume pas en lui seul la politique de déplacement de la Mairie de Paris.

Bien au contraire, c'est l'un des axes, ce n'est pas le seul. En particulier, il y a actuellement un grand débat sur les déplacements à Paris. Je vous engage à nous rejoindre dans les débats, et il y en aura bientôt dans cette même Mairie, et toutes les Mairies d'arrondissements pour parler de cette politique des déplacements actuels, mais aussi pour les 15 ans à venir, en particulier sur les moyens de réduire la pollution automobile, en proposant des solutions alternatives à la voiture, y compris sur toute l'agglomération.

Nous discutons actuellement avec toutes les communes et les collectivités locales voisines pour tendre vers cet objectif, en particulier l'ensemble des transports en commun, que j'ai cité, participe à cet objectif.

M. Jean-Pierre CAFFET, Adjoint au Maire de Paris, chargé de l'urbanisme et de l'architecture :

Je crois qu'il y a deux aspects dans cette intervention. Il y a l'aspect de l'intérêt du Tramway pour desservir des grands équipements publics, Philippe CAUVIN en a parlé et le POPB rentre parfaitement dans ce cadre. Le Tramway va aider à desservir toute une série d'équipements publics le long du tracé : que ce soit des équipements sportifs ou autres.

D'ailleurs, ce sont des équipements dont vous citez le caractère soit national soit parfois international, car des grandes manifestations s'y déroulent. Nous avons la conviction que le Tramway sur les Maréchaux de ce point de vue sera un plus.

Vous avez posé également dans le second volet de ce que vous dites la question commerciale. C'est une problématique urbaine de quartier, le Plan Local d'Urbanisme contient un certain nombre de dispositions en faveur des commerces, de leur implantation et de leur diversité.

En fait, nous avons un système à trois niveaux de protection commerciale sur des linéaires importants de rues. Il faudra le mettre en œuvre quand le PLU sera adopté définitivement par le Conseil de Paris et qu'il rentrera en vigueur. Il faudra utiliser ces dispositifs au maximum.

Puis, il y a la relation entre le Tramway des Maréchaux et les commerces. Nous pensons que de par l'animation que va générer le Tramway et de par le nombre de stations qui viendront s'implanter, nous aurons des pôles d'animation relativement importants, car beaucoup de gens vont y passer.

Nous pensons que cela favorisera le commerce. Donc, il faudra être attentif à ces questions et jouer à la fois sur les dispositions que nous avons dans le PLU, sur les conséquences en matière d'implantation de commerces que peut avoir ce mode de transport, et il faudra regarder comment tout cela évolue, et faire une évaluation quelques temps après.

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

Je voulais juste préciser que la charge maximum qui est aujourd'hui estimative dépend d'un grand nombre de critères. Elle est sur le tronçon le plus chargé.

A part ce tronçon le plus chargé qui serait sans doute dans le sud de Paris, on a encore plus de marge.

Aujourd'hui, on n'attend pas d'engorgement lié aux correspondances, et cela fait partie des estimations, mais le nombre de correspondants, dont on souhaite qu'il soit le plus nombreux possible car l'utilité de ce Tramway porte essentiellement sur le fait de permettre des connexions, la plupart des utilisateurs du Tramway utiliseront effectivement un autre mode de transport.

Selon la position des stations, l'emplacement et la qualité des aménagements réalisés entre les stations de métros et de RER, et les stations de Tramway, on aura plus ou moins de correspondants qui passeront d'un mode à l'autre.

Il y a encore un certain nombre de variables qui restent ouvertes.

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

Je vais répondre, si vous le voulez bien, à une question qui s'adresse, me semble-t-il à la Commission, posée par Monsieur BOURGOGNE :

« Que se passe-t-il si la Commission du Débat Public rend des conclusions contraires à la volonté de la Ville ou de la RATP ? ».

C'est l'occasion de bien fixer ce qu'est le rôle d'une Commission du Débat Public. C'est d'organiser le débat, de bien faire le point de l'ensemble des opinions, de l'ensemble des arguments qui peuvent être posés, mais la loi ne permet pas à une Commission du Débat Public de donner un avis.

Nous n'avons pas à dire s'il faut faire ce Tramway, s'il faut le faire dans ces conditions. Nous devons veiller à ce que tout le monde s'exprime, ensuite faire un compte rendu de ce tout ce que nous avons entendu, mais la loi interdit que nous donnions une opinion.

Je dis clairement à l'intervenant qu'il n'y aura pas de conclusion, ni pour, ni contre. Il y a la possibilité pour les citoyens de s'exprimer, c'est ce que nous devons organiser et c'est ce à quoi nous devons veiller. Bien sûr, c'est ce que nous essayons de faire.

J'ai plusieurs questions qui portent sur la Petite Ceinture. Nous en avons déjà beaucoup parlé lors de la première réunion. Je pense qu'il en sera question dans d'autres réunions.

Je vous signale d'ailleurs à ce sujet qu'il est normal que la parole soit donnée à ceux qui s'expriment sur ce sujet, et que vous avez parmi les documents qui sont distribués deux cahiers d'acteurs, l'un qui est rédigé par l'Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris, et l'autre qui est rédigé par l'Association Rocade de Paris.

Nous n'allons peut-être pas prendre toutes les questions posées. Ceci dit, le rôle du débat consiste à bien donner la parole quand une question est évoquée.

Je vais demander à Monsieur BERNARD, qui l'un de ceux qui ont posé la question de bien vouloir exprimer la sienne, et peut-être nous passerons ensuite à d'autres sujets.

M. Didier BERNARD, Secrétaire Général et Vice-Président de Génération Écologie :

J'ai effectivement présenté une question concernant l'intérêt réciproque du projet qui nous est proposé d'une part et de la réutilisation de la Petite Ceinture d'autre part.

Dans la présentation qui nous a été faite, on a effectivement évoqué les franchissements des carrefours, le fait d'avoir un mode sur rail et d'avoir un mode électrique. Tous ces avantages du Tramway se retrouvent bien entendu sur l'utilisation de la Petite Ceinture.

Quel est l'intérêt que je souhaiterais défendre dans la solution de la Petite Ceinture, en reprenant quelques éléments d'une étude du STIF, qui avait été faite il y a quelques années ?

D'abord, l'infrastructure existe. S'il fallait aujourd'hui ouvrir une infrastructure de la taille et de l'emprise de celle de la Petite Ceinture en milieu urbain dense, dans Paris, quand on connaît le prix du mètre du foncier, le prix serait totalement exorbitant.

Aujourd'hui, nous avons la chance immense, et peut-être même l'argument le plus fort d'avoir cette infrastructure qui existe, malheureusement les rails rouillent, et on le voit depuis maintenant quelques années. Cela signifie qu'il y aurait peu de travaux à faire.

Par ailleurs, cette Petite Ceinture se trouve connectée au réseau régional et au réseau national ; ce qui permet d'ouvrir la Ville sur la Région, et sur le pays.

Il y a d'ailleurs des interconnexions possibles avec l'ensemble des lignes RER et des lignes SNCF puisque la Petite Ceinture, lorsqu'elle a été créée il y a maintenant largement plus d'un siècle, avait justement été créée dans ce but.

Cela permettrait aussi d'utiliser cette infrastructure pour une desserte légère de marchandises qui permettrait d'avoir des livraisons dans certains espaces de Paris, puisqu'il existe déjà des gares marchandises, qui étaient utilisées jusque dans les années de la première moitié du 20^{ème} siècle, autrement que par l'automobile et par les camionnettes.

Aussi, il y aurait effectivement une capacité supérieure, puisqu'on est là dans un mode ferré lourd avec un gabarit type RER ou SNCF, ce qui permettrait d'avoir une capacité nettement supérieure.

Voilà pourquoi je pense qu'il faudrait plutôt promouvoir et mettre en place un mode ferré lourd sur la petite ceinture, type RER dans les infrastructures existantes en desservant des gares qui elles aussi existent déjà, et non pas prendre un petit gabarit, comme cela a été fait sur le T2.

Par contre, il y aurait peut-être quelque chose à faire dans le Nord-Est où la Petite Ceinture s'éloigne un peu de la bordure extrême de Paris.

En tout cas de cause, pour les raisons que je viens d'évoquer, je pense que la meilleure solution serait un mode lourd sur la petite ceinture.

(Applaudissements).

Mme Noémie DELOBELLE, Chargée de projets, STIF :

Sur le sujet de la Petite Ceinture, il y a beaucoup à dire. Le propos ce soir n'est pas d'opposer des projets, et dire qu'il ne faut rien faire sur cette infrastructure existante. Ce site représente une belle opportunité. Il s'agit ici de bien voir que faire une extension du Tramway sur les Maréchaux qui propose une desserte fine des quartiers, et pas une desserte de niveau RER.

Pour maintenir la logique du transport fait sur le tronçon sud, la proposition qui semble la mieux appropriée paraît être les Boulevards des Maréchaux.

Je reviendrai sur quelques points que vous avez cités sur les études préalables qui ont été réalisés notamment par le STIF.

Vous indiquez qu'il y aurait peu de travaux à faire, car l'infrastructure existe. Sur ce point, les études menées ont montré que certes le site était existant et disponible, mais la vétusté des ouvrages d'art, l'état de la plate-forme conduiraient à envisager des travaux très lourds, et qui ne représentent au final pas forcément une économie en termes de coûts.

Les tronçons assez longs souterrains nécessiteraient également une mise aux normes de sécurité assez importante.

On ne peut conclure aussi rapidement et aussi simplement, en tout cas à un gain en termes économiques sur la Petite Ceinture par rapport au Tramway sur les Maréchaux.

Vous avez parlé de l'intérêt d'une desserte pour les marchandises. Effectivement, le site permettrait éventuellement une mixité avec du fret urbain. Là encore une fois, cela pose la question d'utiliser la même infrastructure pour du transport de voyageurs à haute fréquence, et du transport de marchandises avec des matériels compatibles. Cela impose encore une fois des contraintes assez lourdes.

Pour la question de la capacité, certes la Petite Ceinture pourrait offrir une desserte de niveau RER. Encore une fois, on propose ici une desserte plus fine des quartiers. Comme l'a rappelé en introduction, Monsieur CAFFET, et vous pouvez le voir sur le visuel les Maréchaux, notamment au Nord-Est, collent vraiment de manière idéale au potentiel de développement de la couronne, tandis que la petite ceinture s'éloigne très nettement des quartiers en fort développement.

Sur ce tronçon, les Maréchaux offrent comme la Petite Ceinture il est vrai des connexions avec les modes lourds Métro, RER, mais également avec de nombreuses lignes de banlieue, ce que ne permet pas d'assurer la petite ceinture ferroviaire.

M. Philippe CAUVIN, Chef de l'Agence de la Mobilité, Mairie de Paris :

Je veux compléter sur un point. Effectivement, l'intervenant a indiqué que la petite ceinture était interconnectée avec les réseaux ferroviaires. C'est exact, mais cela pèse également sur l'exploitation de la petite ceinture, au moins sur deux sites, un au sud-est en franchissement de Seine, sur le Pont National, la Petite Ceinture permet de faire passer des trains depuis le faisceau de la Gare de Lyon au faisceau de la Gare d'Austerlitz, et inversement. Ainsi, des TGV venant de Lyon peuvent être basculés indifféremment sur la Gare de Lyon ou la Gare d'Austerlitz. Pendant que l'on fait passer des TGV, on ne peut pas faire passer de Tramways.

De la même façon, la petite ceinture est un lien entre le faisceau de la Gare du Nord et le Faisceau de la Gare de l'Est. Donc, cela a les mêmes conséquences.

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

Il y a des choses contradictoires dans ce que vous avez dit. Si l'on veut un mode de type RER, efficace, sur cette infrastructure, cela voudrait dire : éliminer toutes les autres interconnexions, éviter la circulation du fret, éviter que des trains arrivent de partout pour faire d'autres dessertes.

A partir du moment où l'on est dans du transport urbain lourd, de type RER, et ce qui serait effectivement quelque chose de possible, il faut du site intégralement propre pour permettre de la haute fréquence et des flux puissants.

Soit on choisit ce mode, soit on choisit de faire un système interconnecté avec des trains qui arrivent de partout, mais dans ce cas on n'est pas dans le haut débit ferroviaire, mais dans un autre mode de transport qui ne correspond pas sans doute aux besoins.

Melle Charlotte FOREST, étudiante en urbanisme :

Je m'interrogeais sur l'implantation du Tramway en dehors des questions techniques (implantation axiale ou latérale), cela ne pose-t-il pas en plus un problème de frontière ?

Quand on traversera le boulevard, on sera obligé dans l'implantation axiale et bilatérale de traverser trois fois : les voitures, le Tramway et les voitures, ou inversement le Tramway, les voitures et le Tramway.

On l'a vu à différents endroits avec l'implantation de bus en site propre : cela pose vraiment une question de frontière. Le boulevard est assez large, cela n'exclut-il pas tout ce qui se trouve à l'extérieur ? Déjà qu'ils sont très exclus...

(Applaudissements).

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

Question intéressante.

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

Je vous invite à aller voir le tronçon du Tramway T3 qui est terminé dans le Xvème arrondissement, à traverser le Boulevard Martial Valin et vous rappeler ce qu'il était avant.

Aujourd'hui, franchement, je ne présenterai pas ce que vous dites de cette façon.

Dans la salle :

C'est pire !

Dans la salle :

Allez sur le tracé ! Allez voir !

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

J'y étais hier.

Du point de vue de la traversée piétonne, avant vous aviez six voies à traverser d'un seul tenant, aujourd'hui vous avez effectivement réparties des deux côtés de la plate-forme herbée du Tramway, qui sera toujours relativement calme, même s'il y a des Tramways toutes les 4 mn, deux « files civilisées » de voitures qui sont bien encadrées dans leur dimension, et qui ne font pas de gymkhana et qui ne profitent pas des trois voies.

Je pense vraiment, et on le voit dans tous les Tramways qui existent en province, que ces sites axiaux conduisent très clairement au contraire à une pacification de la voie. Il y a un exemple que vous pouvez aller voir : à Bordeaux, un boulevard est exactement dans cette configuration. On voit au contraire que cela facilite la traversée piétonne et cela calme le boulevard. Après, vous pouvez ne pas être d'accord.

Il existe une grosse différence avec les couloirs de bus axiaux. Dans un couloir de Tramway ne circulent que des Tramways. Donc, cela viendra sans doute en question posée tout à l'heure par les représentants des taxis.

Entre deux Tramways, il ne passe rien. Donc, les gens identifient parfaitement une période de calme entre deux Tramways, alors qu'entre deux bus dans un couloir de bus, il peut passer un certain nombre de véhicules autorisés. Il existe une certaine incertitude, et cela fait une zone beaucoup moins passive.

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

La question posée et la réponse que vous avez faite me donnent envie de dire à la Commission de faire une descente sur les lieux pour voir.

Puisque vous avez fait la transition avec le Président des Taxis, je vais peut-être lui donner la parole.

M. Serge METZ, PDG de la G7, Président du Syndicat des Centraux de Radio-Taxis :

Merci Monsieur le Président, Monsieur le Maire, je suis effectivement le Président du Syndicat des Centraux de Radio-Taxis.

(Présentation de diapositives).

Je vais m'écarter un peu du sujet, mais très rapidement pour présenter la problématique du taxi, et revenir ensuite sur le tramway.

Je vais présenter le taxi, qui est un véritable transport public, même si c'est un transport public individuel, et voir quels sont ces problèmes de régulation, d'où l'impact du Tramway, et les propositions de notre Organisation.

Le taxi tient une place très importante dans les transports parisiens. C'est un complément indispensable à l'offre de transports en commun.

C'est d'abord un transport public, puisque plusieurs passagers prennent la même voiture au cours d'une journée. Donc, on utilise mieux l'espace urbain.

C'est un service qui est ouvert 24 heures sur 24, ce qui n'est pas le cas des autres transports publics.

C'est une alternative aux véhicules particuliers, qui est extrêmement utile au confort des parisiens également. Je pense notamment aux personnes âgées, mais aussi aux personnes à mobilité réduite.

Enfin, il a un rôle business important, car les hommes d'affaires qui doivent travailler tout en se déplaçant, utilisent beaucoup ce mode de transport.

Il a beaucoup d'autres utilités, mais ce n'est pas l'objet du débat aujourd'hui.

Trois paramètres clés jouent un rôle essentiel sur la régulation du système de taxis. Il faut que le système de taxis réponde à la demande des Parisiens, ce qui n'est pas tout à fait le cas aujourd'hui, c'est-à-dire qu'on trouve des taxis aux heures où l'on en a besoin, et notamment aux heures de pointe.

Bien évidemment, il y a le nombre de licences, le nombre de taxis qui dimensionnent globalement le système, mais on sait bien que cela ne permet pas d'avoir les taxis à l'heure qu'il faut, à l'endroit où l'on en a besoin.

Ensuite, il y a les tarifs, et de grands progrès ont été faits en 2005, en essayant d'augmenter le tarif aux heures de pointe et de le diminuer aux heures creuses, pour mieux inciter les professionnels à travailler au bon moment, mais la marge de manœuvre est très limitée, parce que l'on ne peut pas rendre la course trop chère aux heures de pointe, et on ne peut pas non plus empêcher les artisans taxis de travailler tout le reste de la journée sur les 24 heures.

C'est la vitesse de circulation qui est le facteur clé, car lorsque celle-ci baisse, le temps d'occupation des taxis augmente, donc leur disponibilité diminue.

Par ailleurs, lorsqu'un client laisse un taxi à l'aéroport par exemple, si celui-ci doit se déplacer à vide pour se retrouver dans une zone de forte demande, il va passer d'autant plus de temps que sa vitesse de circulation est faible.

On s'aperçoit depuis cinq ans que la vitesse de circulation des taxis baisse dangereusement année après année. Ce sont des vitesses que nous mesurons à l'aide du GPS embarqué à bord des taxis. Ce sont des mesures très précises de la vitesse de circulation.

Ici, vous avez un exemple de vitesse de circulation qui n'est pas parisien, mais sur l'ensemble des déplacements franciliens des taxis.

Comment cette baisse de la vitesse de circulation se traduit-elle ?

Elle se traduit par une augmentation corrélative de la durée de travail des chauffeurs de taxis qui mène à une situation qui devient problématique.

Le système de taxis parisiens dépend crucialement de la fluidité de la circulation, et sa viabilité économique est aujourd'hui en péril, car si l'offre et la demande ne sont pas bien adaptées, c'est parce que les taxis sont englués dans la circulation.

J'en viens au Tramway pour dire que notre credo est le partage des infrastructures. En effet, si les taxis pouvaient emprunter les infrastructures du Tramway notamment, il y aurait un gain de fluidité très important sur les transports de Paris à Paris.

Les chauffeurs de taxis vont être directement impactés par le nouveau projet d'extension du Tramway Boulevards des Maréchaux. Il va entraîner bien entendu une congestion des capacités de circulation et notamment également les axes transversaux vont connaître une baisse de 30 % de leur capacité de franchissement.

Comme il y aura un Tramway toutes les 4 minutes, le temps d'occupation de cette infrastructure empêchera les franchissements transversaux.

A l'inverse, il nous apparaît que le dossier n'a peut-être pas été étudié jusqu'au bout. Si les taxis pouvaient utiliser les voies du Tramway, cela serait peut-être possible, tout en maintenant l'objectif absolu d'une vitesse commerciale forte de l'infrastructure de Tramway en site propre.

Pour cela, il faudrait inventer un jeu de règles strictes qui permettrait de garantir à la fois la vitesse commerciale et la sécurité du Tramway.

Nous proposons que ce type de règles soit étudié :

- Une priorité absolue au Tramway.
- Interdiction pour un véhicule de s'insérer devant une rame de tramway : les véhicules taxis ne s'inséreraient que derrière les rames de Tramway afin de ne pas les gêner.
- Interdiction de s'arrêter, de déposer et de charger des clients.

Ce sont des règles de bon sens.

Sur une autoroute, des voies d'accélération permettent l'insertion des véhicules sans gêner le flux de la circulation. Ici, avec une rame de tramway toutes les 4 minutes, seulement aurai-je tendance à dire, cela laisse beaucoup de places pour des véhicules automobiles. Ce ne serait pas la même chose pour un autobus qui n'a pas du tout les mêmes capacités d'accélération qui, lui, doit s'arrêter de nombreuses fois pour déposer des passagers.

Pour des véhicules de type taxis, il est très facile de s'insérer dans un flux de circulation de Tramway toutes les 4 minutes, sans aucunement gêner la vitesse commerciale du Tramway.

Nous pensons que bien entendu il y a des impacts importants à mesurer, mais on ne peut pas exclure qu'une mixité Tramway/taxis permettrait un meilleur usage de l'infrastructure. On sait que l'espace urbain est rare, et surtout éviterait la lente asphyxie que connaît le système de taxis qui a pour conséquence directe la pénurie de taxis aux heures de pointe que connaissent les Parisiens.

M. Philippe CAUVIN, Chef de l'Agence de la Mobilité, Mairie de Paris :

Je vais apporter des éléments et Lorenzo pourra compléter s'il le souhaite. Je remercie Monsieur METZ pour sa présentation. Nous le connaissons bien, car nous portons ensemble différents projets en faveur des taxis.

Je voudrais d'abord faire un rappel avant de donner quelques éléments de réponse. Je voudrais rappeler la volonté de la Ville de Paris de développer l'activité taxis. D'ailleurs, cela a été dit : les taxis font partie des transports publics, et les représentants de cette profession font partie de la Commission extra municipale des déplacements, qui à Paris traite de tous les sujets et tous les projets en ce qui concerne les déplacements.

La Ville de Paris intervient pour aider les taxis, d'ailleurs les couloirs de bus protégés notamment dans le centre de Paris ont permis des gains de temps aux taxis.

Je rappelle simplement que dans toutes les grandes agglomérations, la vitesse moyenne de circulation est comprise entre 15 et 17 km/h.

Il ne faut pas imaginer, et c'est vrai dans toutes les grandes agglomérations de taille comparable à Paris dans le monde, avoir un système de voirie qui fonctionne mieux.

Je rappellerai que dans les conditions du creux du mois d'août, la veille du 15 août où il n'y a personne à Paris, la vitesse moyenne de déplacement dans Paris en voiture, alors qu'on est tout seul dans les rues est de 25 km/h. Ce n'est pas 50 km/h, car il y a des carrefours, des passages piétons, des feux tricolores même s'il n'y a personne, il faut respecter tous ces franchissements. Il faut éviter de faire une fixation sur la vitesse des déplacements, en particulier automobiles.

Je reviens sur l'aide apportée par la Ville de Paris aux taxis. C'est la réorganisation des grandes stations, c'est une aide financière apportée à l'association Capital Taxis sur la formation des chauffeurs et la meilleure identification des taxis.

C'est une aide financière avec le Conseil Régional pour rendre les taxis accessibles aux personnes handicapées.

C'est aussi une aide sur la réflexion concernant la tarification, et le Ministère de l'Économie a retenu les propositions faites par la Ville de Paris, et l'on verra si cela porte ses fruits ou pas.

Nous poussons la Préfecture de Police à augmenter le nombre de licences, en particulier sous certaines conditions, notamment en fonction d'horaires pour assurer les taxis en soirée.

Enfin, il ne faut pas oublier non plus, à notre sens, que le problème le plus important, concernant la disponibilité des taxis dans Paris est l'attente aux aéroports et le temps qu'il faut à un taxi pour revenir sur Paris lorsqu'il est à un aéroport.

Je rappellerai le projet que la Ville de Paris avait porté dans le cadre de la candidature des Jeux Olympiques, c'était une voie réservée sur les autoroutes et le boulevard périphérique pour permettre aux taxis de relier plus facilement Paris et les aéroports.

Enfin, en ce qui concerne notre sujet : le Tramway et les taxis, il faut certainement aussi relativiser l'importance de fréquentation des taxis sur les Boulevards des Maréchaux. Nous faisons régulièrement des comptages.

Simplement pour fixer les ordres de grandeur, et je ne ferai pas un exposé sur les chiffres, sur le boulevard Davout et le Boulevard Ney, qui sont à l'Est et au Nord, on compte entre 15 et 30 taxis par heure et par sens.

Sur le boulevard périphérique Est, dans un sens, à hauteur de la Porte de Montreuil, entre 70 et 90 taxis par heure.

Sur la rue de Rivoli qui a un sens de circulation dans le couloir bus, on est à 150 taxis.

Il faut relativiser la demande des taxis sur les Boulevards des Maréchaux sur les tronçons, même si cela peut progresser.

Enfin, peut-on faire circuler les taxis sur la plate-forme Tramway ? Est-ce compatible ?

Concernant la circulation des taxis, il faut se rappeler que le Tramway s'arrête aux stations. Le taxi va-t-il s'arrêter derrière le Tramway et ne pas le dépasser au risque de renverser les piétons ou les passagers qui seront descendus du Tramway, et auront traversé à la plate-forme ?

C'est une véritable interrogation, et on a eu quand même quelques accidents, relativement graves d'un tel comportement d'un taxi qui a déboîté dans un couloir et a renversé un piéton qui sortait de l'autobus.

Quel comportement des chauffeurs de taxis par rapport à l'arrêt aux stations, mais aussi dans les carrefours, suivront-ils le Tramway, alors qu'ils peuvent aussi tourner à droite ou à gauche, et auquel cas gêner les autres usagers, en particulier les piétons qui traversent les rues transversales ?

Ce sont des sujets techniques et pointus qu'il faut pouvoir examiner et discuter avec les professionnels.

Enfin, j'en terminerai par ce sujet, les Boulevards des Maréchaux ne sont pas les seules rocade, je viens de l'exprimer par quelques chiffres, mais il y a aussi le Boulevard Périphérique et le projet éventuel vient d'être cité d'une voie réservée sur le Boulevard périphérique, mais aussi une rocade plus à l'intérieur de Paris, notamment lignes de bus 60, 62, 26 qui seront améliorées pour le bus Mobilien.

Dans les couloirs bus pourront circuler aussi les taxis, et ceux-ci bénéficieront des améliorations apportées sur ces autobus. Voilà les quelques éléments que je voulais apporter.

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

C'est un Tramway à haute capacité, qui a donc en particulier pour atteindre un certain intérêt besoin d'aller à une certaine vitesse. Pour ce faire, il y a effectivement cette efficacité de traverser des carrefours avec une priorité aux carrefours.

Aujourd'hui, j'avoue que personne ne saurait vraiment gérer ces carrefours avec la mixité Tramway/taxis. Le feu passe au vert, quand il est là, alors quand il y aurait un taxi, le feu ne serait jamais au vert ou alors le taxi aurait également priorité aux feux. Dans ce cas, il n'y aurait que le vert dans le sens et jamais de feu pour ceux qui traversent.

On l'a vu dans les expérimentations que l'on a faites de priorité aux feux, dans des couloirs de bus où il y a des taxis. On voit ce qui se passe sur le Boulevard Sébastopol ou actuellement sur l'itinéraire du 91, sur Montparnasse.

Des taxis se trouvent devant le bus, donc ils se trouveront devant le Tramway. Même s'ils sont rentrés à un moment donné, ils se retrouveront derrière coincés par le feu. Donc, le Tramway ratera le feu. Tout cela conduit à un système où l'on perdra totalement le système de priorité aux feux, et on réduira la vitesse du Tramway.

Tout à l'heure, vous avez dit quelque chose d'intéressant, la vitesse est essentielle pour les taxis, et j'en suis bien d'accord, pour leur nombre de voyageurs. Idem, dans nos estimations, car nous réalisons de nombreuses estimations, si à une heure de pointe, on roule à 15 km/h, on a environ 20 000 voyageurs, si l'on roule à 20 km/h on a 32 000 voyageurs selon certaines hypothèses. Je donne cette comparaison avec le même itinéraire et le même nombre de stations. On ajoute plus de 50 % selon la vitesse. C'était un premier point qui paraît important.

En ce qui concerne la gestion des carrefours, le Tramway a un avantage : il va toujours au même endroit en face.

Pour les taxis, et c'est l'une des problématiques que l'on rencontre sur les couloirs de bus, il va à gauche ou à droite, et il faut gérer cette complexité ainsi que pour les piétons.

L'avantage d'un Tramway est qu'il s'insère parfaitement. Sa plate-forme, qu'elle ait de l'herbe ou du sol, et on le voit dans les villes de province où les Tramways passent dans des zones piétonnes, le Tramway passe toujours au même endroit au millimètre près, c'est-à-dire que l'on peut marcher à côté sans danger.

Si l'on met d'autres véhicules, et on travaille très bien avec les taxis en une forte complémentarité, et on le voit dans les couloirs de bus, ils passent à tout moment, pas forcément toujours au même endroit.

Donc, on arrive à ce qu'une plate-forme où circulent d'autres véhicules, car une fois qu'on aura mis les taxis, je peux vous en faire la liste, que je connais, c'est celle qui est sur les couloirs de bus, on y mettra des tas d'autres véhicules qui ont de bonnes raisons d'y être. Je considère que de nombreux véhicules ont de bonnes raisons d'aller vite : les ambulances... On risque d'arriver à quelque chose qui ne soit pas aussi agréable qu'une plate-forme de Tramway dans le cadre de l'insertion urbaine qui est notre sujet de ce jour.

M. Philippe CAUVIN, Chef de l'Agence de la Mobilité, Mairie de Paris :

Un dernier mot, car j'ai oublié de le citer, justement dans le tronçon sud des Maréchaux, il a été choisi de recouvrir la plate-forme du Tramway de gazon. Un aspect pratique : on ne peut pas rouler sur le gazon.

A l'inverse, si l'on veut rouler sur la plate-forme on ne mettra pas de gazon, et ce ne sera pas le même projet paysager.

M. Eric EHLERS, Représentant de l'Association des Usagers des Transports de Paris :

Déjà, une petite intervention de forme, nous sommes quelques-uns à trouver que cela s'éternise. J'ai remarqué que tous les intervenants du public ont eu la courtoisie de faire des interventions ou de poser des questions brèves. J'aimerais, et c'est une demande de simple participant public, que les réponses soient également brèves, précises, et que l'on nous ne reparle pas de toute la politique des taxis de la Ville de Paris. Ce n'est possible, des gens viennent de s'en aller.

Ce serait bien aussi de pouvoir réagir, car si c'est un débat, il faut qu'il y ait une interactivité. Là, une personne parle, on donne une réponse et on passe à autre chose. Si quelqu'un veut réagir, ce n'est pas possible. C'est le cas notamment, et c'était le but de mon propos de répondre à ce qui a été dit par la représentante du STIF, qui m'a plus que surpris. Quand elle dit qu'on a fait ce projet parce qu'il y avait une desserte fine et que son intérêt consiste à avoir une desserte fine. Sur le sud, on a supprimé plus de 30 % d'arrêts, et là vous allez supprimer de 10 à 15 arrêts sur tout le parcours où est la desserte fine ? Comment peut-on dire une telle chose ? Je trouve que ce n'est pas très sérieux, excusez-moi, je suis désolé, mais c'est ainsi. Il faudrait que l'on puisse réagir.

Idem, en disant qu'il faut garder la logique du tronçon sud, c'est-à-dire avoir une ligne en continuité, lors de la dernière réunion, on nous a dit que de toute façon, on ne pourrait pas avoir une ligne continue qui ferait le tour de Paris. Or, c'était le but du Maire de Paris. Il a donné cette raison sur les Maréchaux, car cela faisait tout le tour de Paris.

En fait, là aussi, cela ne tient pas, car de toute façon on devra interrompre la ligne à un endroit, alors que l'on aura besoin d'avoir un transport de rocade qui aille jusqu'au VXII^{ème}, car il y a le projet de Batignolles. Je pense que Monsieur CAFFET ne me contredira pas sur le fait que c'est un projet essentiel du développement de Paris, qui nécessitera un transport de rocade, qu'il y a tout le Nord de Paris et le XVIII^{ème} arrondissement avec le secteur en développement de la Plaine St-Denis, les Puces. Donc, on aura aussi besoin d'avoir un Tramway. Donc, il faudra interrompre cette ligne et cet argument ne tient pas.

C'était un exemple pour dire que c'est intéressant dans un débat. Personne ne détient la vérité, et je n'accuse pas Madame, chacun peut se tromper, mais en étant à plusieurs, on arrive à se rapprocher. Moi-même, je n'aurai pas cette prétention.

Quant à ce qui est dit sur la Petite Ceinture avec le coût des travaux, la vétusté, etc, de toute façon il faudra payer ces coûts. La Petite Ceinture a des tunnels qu'il faudra entretenir, qu'il y ait un Tramway ou non, qu'il y ait quelque chose ou qu'il n'y ait rien. Sinon, c'est ce qu'il y a au-dessus qui risque de s'écrouler.

Mis à part cette question de forme, j'ai fait une demande sur la mise en ligne sur le site des documents. Le document produit par le représentant des taxis est très intéressant. Ce serait bien qu'il soit en ligne. De même que la présentation de Monsieur CAUVIN qui est très bien faite, c'est une bonne synthèse et ce diaporama aurait sa place sur le site, et également tous les documents cités dans le dossier du maître d'ouvrage. D'ailleurs, une référence a été faite par Monsieur BERNARD sur l'étude du STIF. Tous ces documents devront être mis, puisque nous devons avoir une information maximale.

J'avais une intervention à faire sur l'urbanisme et les transports, mais je m'en remets au Président BLANC, car je ne voudrais pas monopoliser la parole.

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

C'est bien, vous avez réagi et c'est ce qu'il fallait. Je retiens en tout cas l'idée, que nous suivrons, de mettre en ligne le plus de documents possibles, s'il n'y a pas de problèmes de droit qui se pose. Si le syndicat des taxis veut que nous mettions en ligne son intervention, il n'y a aucun problème pour le faire. Plus de documents viennent, mieux c'est.

Je suis d'accord avec vous également pour que les réponses soient les plus brèves possibles. Le rôle de la Présidence et de la Commission consiste aussi à ce qu'il y ait le plus de sujets qui soient traités. Donc, nous essayons de trouver le bon équilibre entre donner la parole à tout le monde et aborder des sujets différents.

Monsieur CAUVIN avait une autre présentation à faire. Peut-elle être très brève, pour que nous puissions avoir ensuite une dernière demi-heure de débats sur les problèmes d'environnement ?

Nous avons essayé de découper le sujet, de telle sorte que tout puisse être envisagé, par exemple les réunions de proximité permettront de traiter de façon très précise les problèmes de variantes. J'ai des questions intéressantes sur ce qui peut se passer dans le secteur de la Porte de Bagnolet. Vraiment, nous pourrions les traiter à ce moment-là.

J'ai également des questions qui demandent si la SNCF ne devrait pas être invitée. Oui, elle le sera, notamment à la réunion du 27 février qui a trait aux problèmes des transports en Île-de-France, car il sera intéressant d'avoir le point de vue de la SNCF.

M. Philippe CAUVIN, Chef de l'Agence de la Mobilité, Mairie de Paris :

Je vais essayer de résumer cette deuxième présentation.

TRAMWAY : IMPACT SUR LE CADRE DE VIE, L'URBANISME ET L'ENVIRONNEMENT.

Comme cela a été dit précédemment, le projet de Tramway répond à un double objectif. C'est un système de transport, qui accompagne un projet de requalification urbaine.

Je vais d'abord présenter les aménagements liés au Tramway. Actuellement, il faut avouer que les Boulevards des Maréchaux ont une présence automobile très forte. Comme l'a dit Monsieur CAFFET, c'est l'un des points noirs concernant le bruit, la pollution atmosphérique, le cadre de vie.

Je rappellerai que la largeur des boulevards est de 40 m, une chaussée de 20 à 24 m, et des trottoirs qui font entre 8 et 10 m. La circulation automobile est très rapide la nuit. Il y a peu de circulation et les véhicules roulent vite sur des tronçons donnés.

Demain, on pourrait redistribuer l'espace public en développant des usages, en diminuant la voiture et en développant la circulation douce, et faire de ces Boulevards des Maréchaux un espace de vie convivial et attractif.

L'idée est de recréer un espace de vie partagé. C'est un espace dédié pour le Tramway, une chaussée réduite pour les automobilistes, un espace spécifique pour les cyclistes en dehors de la chaussée, des trottoirs réaménagés pour les piétons et des emplacements de stationnement et de livraison le long des rives.

Un soin tout particulier pourrait être apporté sur le bien-être et la sécurité des voyageurs, en particulier le dessin des stations, leur aménagement, l'éclairage public, le mobilier urbain et les aménagements paysagers. De même, l'accessibilité pour les personnes handicapées est très importante. Je rappelle que tous les aménagements réalisés pour les personnes handicapées se font au bénéfice de tous les usagers.

On voit sur l'exemple ici de la station des aménagements : la position de plans pour les personnes en fauteuil roulant, le design des stations, l'information voyageurs annonçant les stations, et un éclairage particulièrement travaillé.

De même, l'aménagement intérieur du Tramway participe complètement à ce projet. Il faut savoir que le Tramway est le mode de transport le plus plébiscité par les usagers, notamment en Île-de-France, car ils considèrent que c'est le plus agréable et le plus simple d'usage. Il est régulier, il ne peut pas sortir de ses rails dont le tracé est fixé. Il est accessible pour les personnes handicapées

et pour les poussettes. Il permet de voir la ville, c'est-à-dire les espaces publics, les bâtiments, les commerces, les marchés, etc. On peut s'arrêter, faire ses courses et repartir. Cela permet d'admirer les paysages, notamment les aménagements paysagers qui sont en cours de réalisation sur le sud. C'est l'occasion de mettre en valeur ou de retrouver une valeur paysagère sur des boulevards qui sont actuellement de véritables autoroutes urbaines.

Concernant l'environnement et le cadre de vie, le projet de Tramway s'accompagnerait d'une réduction des émissions de pollution, de l'ordre de moins 30 % globalement. En plus, c'est un mode non polluant. Le fait que l'on passe du réseau de bus au Tramway permettrait une économie d'énergie importante, car ce serait l'équivalent de 950 tonnes de pétrole par an par rapport aux bus. La modernisation de l'éclairage permettrait une économie de 95 000 kw/h par an.

Le bruit sur les Boulevards des Maréchaux serait diminué entre 2 et 5 décibels A, c'est-à-dire une réduction très importante du niveau de bruit, sachant que le Tramway lui-même fait beaucoup moins de bruit que la circulation automobile.

Enfin, et c'est le sujet d'urbanisme, le Tramway est aussi un accélérateur de requalification urbaine. Comme cela a été dit par Monsieur CAFFET, les communes limitrophes et les quartiers dans la couronne parisienne se transforment et présentent un très fort potentiel urbain.

Ils présentent aussi des handicaps. C'est généralement la population qui est en situation la plus défavorisée, tant en ce qui concerne l'emploi, le social, mais aussi les nuisances urbaines. De nombreux projets de requalification sont en cours ou à venir : des réhabilitations de logements, le développement économique, le renouvellement urbain, la couverture du boulevard périphérique, par exemple à la Porte des Lilas, et la continuité urbaine qui l'accompagne, et le réaménagement des portes parisiennes.

L'ensemble de ces projets vise en particulier à renforcer les liens entre Paris et les communes voisines. Je vais citer l'exemple de Paris Rive Gauche. Vous connaissez particulièrement bien ce projet, ici dans le XIIIème arrondissement, et je vais simplement donner quelques repères : 500 000 m² de construction, 15 000 habitants à la fin du projet, 65 000 emplois.

Les grands objectifs du projet : c'est la mixité urbaine et sociale, un grand pôle universitaire, un rôle majeur pour l'emploi dans le XIIIème arrondissement, et les liens entre Paris et Ivry notamment par l'avenue de France, le quai Panhard Levasseur, le transport en commun en site propre projeté par Ivry sur le quai Marcel Boyer et revenant vers ce secteur, et bien sûr le pôle de transports en commun très important que constitue la station Bibliothèque François Mitterrand avec la ligne 14, le RER C, les bus notamment 325 et 132 venant d'Ivry.

L'autre exemple porte sur la ZAC St-Blaise dans le XXème arrondissement. C'est un secteur particulièrement défavorisé. C'est un quartier réellement très dense, l'un des plus denses d'Europe avec des problèmes sociaux qui là aussi va se tourner vers les Boulevards des Maréchaux grâce à des voies nouvelles. Il profitera directement du passage du Tramway sur les Maréchaux.

Il en est de même à Montreuil, qui est une petite commune. Elle va réaliser 200 000 m² de construction dans les ZAC (Valmy, Garibaldi...) et de plus 250 000 m² de bureaux en dehors de ces ZAC. Au total, cela peut représenter un apport de 4 000 habitants et de 15 000 emplois. La proximité là aussi du Tramway lui portera bénéfice directement.

La Porte des Lilas est une opération en cours de réalisation par la Ville. C'est la couverture du boulevard périphérique et la réalisation d'une requalification urbaine. C'est d'abord la transformation d'un échangeur en avenues entre Paris et Les Lilas, et la réalisation d'un programme immobilier important avec des équipements et répondre à une demande locale d'équipements et de continuité urbaine. C'est aussi un pôle très important de transports en commun entre le métro, les 10 lignes de bus et le futur Tramway.

Enfin, le secteur Paris Nord-Est qui est très grand entre la Porte de la Chapelle et la Porte de la Villette, mais c'est aussi un secteur qui contient de nombreux quartiers défavorisés, et un potentiel très important de développements en liaison avec la Plaine St-Denis, Aubervilliers et Paris.

De la même façon, comme l'a dit Monsieur CAFFET, nous raisonnons à la fois en termes d'urbanisme et de transport, car ce sont des transports structurants avec la création d'une gare sur le RER E « Éole Évangile », avec la connexion possible de deux Tramways, celui dont nous parlons qui est le Tramway sur les Boulevards des Maréchaux, qui ferait le décroché vers le bas, et le Tramway qui viendrait d'Épinay Villetaneuse en traversant la Plaine St-Denis.

L'ensemble de ce dispositif assurerait une très bonne desserte de ce secteur en permettant de nombreuses correspondances et un accès complet à l'emploi, à l'habitat et à l'ensemble des services de la Ville.

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

Les observations de Monsieur EHLERS et de Madame LACEPEDE me paraissent être dans le sujet de qualification et requalification urbaines.

M. Eric EHLERS, Représentant de l'Association des Usagers des Transports de Paris :

Mon observation porte sur deux choses, si l'on veut lier d'entrée de jeu requalification urbaine et transport, on va perdre en qualité et en richesse de possibilités, car on peut faire les deux séparément :

⇒ Du transport sans requalification urbaine. A Bruxelles, les Tramways circulent sur la rue, et il n'y a pas de requalification urbaine de la rue.

⇒ Inversement, on peut faire de la requalification urbaine sans tramway ; c'est d'ailleurs ce que la Ville de Paris a fait avec les espaces civilisés : Magenta, Jaurès, Barbès, etc.

Donc, ce sont deux logiques différentes, il est sûr que l'on ne va pas les traiter différemment. Un point de méthode me semble essentiel : qu'est-ce qui est le plus utile pour le transport ? Où est-ce pertinent ? Quel est le projet de transport qu'il faut, qui va le mieux mailler, qui va transporter le plus de monde, qui va faire le plus de report modal ? C'étaient les objectifs énoncés par Monsieur CAUVIN au début de ce débat, et par ailleurs sur les objectifs énoncés par Monsieur CAFFET, de voir où a-t-on besoin de requalification urbaine ?

Ce n'est pas au-dessus des voies de chemin de fer de la Gare de Lyon que l'on a besoin de faire de la requalification urbaine, je n'en suis pas convaincu. Par contre, on a besoin d'en refaire à la Porte de Clignancourt, aux Batignolles, à la Porte des Lilas, vers Paris Rive Gauche, c'est aussi sur des points et pas forcément sur tout le linéaire.

Après, quand on aura étudié ces deux questions en consultant l'urbaniste qui donnera ses priorités, le spécialiste transport qui indiquera le transport le plus performant pour faire une rocade efficace et qui attire du monde, après on croisera les deux et on verra si cela peut se joindre.

Si le transport le plus performant est un Tramway sur les Maréchaux, on fera Tramway plus requalification urbaine, mais si ce n'est pas le cas, il faudra peut-être l'envisager différemment, puisqu'on peut les faire indépendamment.

C'était le sens de mon propos, merci.

Mme LACEPEDE :

C'est un peu dans le prolongement de ces propos, même si cela diffère un peu. Effectivement, on peut faire les deux choses séparément. J'aimerais comprendre, puisque vous insistez beaucoup sur ce point, pourquoi le Tramway accélère la requalification urbaine ?

En quoi l'arrivée du Tramway change quelque chose à ces quartiers ?

Je trouve que le Tramway est une très bonne idée, en termes de transport, c'est tout à fait performant, mais je ne vois pas ce que cela peut changer sur l'évolution des quartiers. Paris Rive Gauche est un quartier qui avance très bien tout seul pour l'instant. J'aimerais que vous nous donniez vos arguments sur cette question.

M. Jean-Pierre CAFFET, Adjoint au Maire de Paris, chargé de l'urbanisme et de l'architecture :

Je vais essayer de répondre rapidement, puisque l'on m'invite à la brièveté à ces deux interventions qui étant contradictoires parviennent quand même à la même conclusion. Peu importe après tout, puisque la diversité est parmi nous.

Oui, nous avons une différence de méthode, et je crois que vous avez tort, Monsieur, quand vous opposez transport et urbanisme. Plus personne ne fonctionne ainsi maintenant.

De plus, vous évoquez des quartiers qui sont fondamentalement différents les uns des autres. D'une certaine manière, Paris Rive Gauche est l'incarnation de la modernisation parisienne. C'est un quartier entièrement neuf qui se bâtit à partir de rien, et où des sièges sociaux particulièrement importants viennent s'implanter, avec une qualité architecturale dans les logements que je tiens saluer.

C'est une problématique de desserte d'une zone qui est particulièrement importante. Du point de vue à la fois du développement économique de Paris et en même temps de la desserte des gens qui commencent à venir y habiter, soit à peu près 2 000 maintenant et il y en aura 15 000 dans 10 ou 20 ans. C'est un premier point.

Vous ne pouvez pas comparer, et je suis désolé de vous le dire, un quartier comme St-Blaise et un quartier comme Paris Rive Gauche. Ce sont des problématiques différentes. Ce qui joint les deux, notamment sur Paris Rive Gauche, c'est la question de la densité. Vous ne pourrez jamais y couper. A partir du moment où ce n'est pas suffisamment dense, le transport ne vient pas.

Donc, il y a une interconnexion, un lien extrêmement puissant, fort entre densité urbaine et desserte de transport en commun. Je pense que c'est le cas de Paris Rive Gauche.

Puis, vous avez d'autres quartiers et je rejoins ce que disait Madame, qui sont profondément déshérités. On peut faire de la requalification urbaine sans transport, j'en suis d'accord.

Je note qui plus est sur les exemples que vous avez cités, comme le boulevard Barbès, les deux sont liés, et la requalification urbaine provient au moins en partie de la diminution de la circulation automobile.

Le nouveau partage de la voirie est lié à la fois à une question de requalification, mais en même temps c'est parce que nous diminuons la circulation automobile.

Le partage de l'espace, et on pourrait citer des chiffres, mais je vais être bref : 93 % de la voirie actuellement sont destinés à l'automobile, et à elle seule. Si vous requalifiez et si vous modifiez la voirie, si vous élargissez les trottoirs, inévitablement, vous retombez sur une question de circulation automobile et de transport.

Je ne vois pas comment on peut opposer, y compris sur le boulevard Barbès ou le Boulevard Magenta circulation automobile/transport et en même temps requalification. Excusez-moi de vous le dire, mais cela n'a pas grand sens.

Pour un certain nombre de quartiers, je reste convaincu, et on n'a pas le temps de développer cet exemple, mais pour le quartier St-Blaise c'est précisément parce que nous désenclavons ce quartier que nous l'ouvrons sur l'extérieur, que nous créons de nouvelles voiries qui vont déboucher sur les Maréchaux que des gens ne vont pas vivre complètement enfermés dans un espèce de ghetto urbain complètement refermé sur lui-même.

Je cite le quartier St-Blaise, et je pourrais citer la Cité Charles Hermite. En ouvrant justement ces quartiers sur les Boulevards des Maréchaux, nous leur permettons un désenclavement et de participer véritablement à la vie de la cité.

Je passe sur ce que j'ai développé tout à l'heure sur la desserte extraordinairement importante de ce Tramway, non seulement dans Paris Intra Muros, mais chez nos voisins. Je souhaiterais que l'on n'oublie pas nos voisins dont un certain nombre de communes se sont aussi lancées dans des opérations de requalification urbaine. Il suffit d'aller voir St-Denis ou Aubervilliers, dans les franges qui bordent Paris.

Une jonction entre une gare Éole Évangile, le Tramway des Maréchaux Est, et le SDEV (Tramway qui repartirait pour desservir la Plaine St-Denis) serait un facteur puissant qui inciterait non seulement les Maires mais aussi la structure intercommunale à faire des opérations et à lier ce moyen de transport à des opérations de requalification urbaine.

On ne fait pas passer un Tramway dans des quartiers « déguelasses ». Donc, c'est la raison pour laquelle je pense que les deux sont liés et que les deux vont de pair.

Vous disiez tout à l'heure, et je conclurai là-dessus d'un mot, que pour se rapprocher il faut être plusieurs et discuter, je voulais vous dire que j'étais complètement d'accord avec vous. Compte tenu de vos activités, si vous pouviez contribuer à ce rapprochement, je ne pourrais que m'en féliciter.

M. Philippe CAUVIN, Chef de l'Agence de la Mobilité, Mairie de Paris :

Un mot très rapide sur le volet social, le Tramway comme tous les transports participe à une justice sociale.

(Applaudissements).

Les quartiers dont on parle sont particulièrement défavorisés sur le chômage, sur l'échec scolaire, etc. Lorsqu'on donne du transport à ces quartiers, on donne la possibilité à cette population d'accéder à l'ensemble de la ville, aux services, aux équipements, à la culture, à la formation et à l'emploi.

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

En restant sur ce sujet, quelqu'un dans la salle veut-il réagir ? Restez sur le sujet, pour qu'il y ait une discussion.

M. Didier LOURDIN, Association Orbital :

C'est difficile de répondre tout de suite, mais deux points. Sur l'intégration et le rôle social du Tramway, si l'on veut que le système de transport favorise les déplacements pour que les gens puissent rallier le plus rapidement possible leur lieu de travail, il faut afficher réellement une comparaison entre le projet que vous nous soumettez, c'est-à-dire l'infrastructure sur les maréchaux. On ne rentre pas dans les chiffres, cela a été largement détaillé, on sait que cela va tourner à 15 ou 16 km/h, et que vous aurez une capacité de 3 800 voyageurs/heure.

Vous pouvez faire cet exercice : comparer avec l'infrastructure existante (la petite ceinture). Des études extrêmement précises ont été faites ces quatre dernières années, notamment par la RATP.

Que dit l'étude RATP ? C'est quand fort de..., excusez-moi Monsieur le Maire, je ne l'ai pas fait exprès.

M. Jean-Pierre CAFFET, Adjoint au Maire de Paris, chargé de l'Urbanisme et de l'Architecture :

On me le fait souvent !

M. Didier LOURDIN, Association Orbital :

Vous me pardonnerez bien ce petit lapsus. Que dit cette étude RATP ? Ce sont vos services Monsieur SANCHO DE COULHAC.

Si l'on fait passer le tramway en provenance d'Épinay Villetaneuse, on est en plein dans le développement durable, dans l'écologie, le report modal et la qualité de vie que les quartiers défavorisés attendent.

Que dit cette étude ? Si l'on fait passer le Tramway Épinay Villetaneuse sur les voies de la Petite Ceinture en se raccordant à la fameuse gare Éole Évangile que vous avez citée tout à l'heure, on aura à ce moment-là plus de 22 000 passagers à l'heure sur le système Épinay Villetaneuse Petite Ceinture jusqu'à la BNF.

Si l'on veut rendre un véritable service social, comme vous le disiez à l'instant, si l'on veut réellement rendre service à la population, il faut favoriser le système de transport qui est de loin le plus favorable à la plus grande partie de la population.

Ne peut-on pas faire appel à des grands témoins ? On a dit précédemment que le Tramway permettait de requalifier la Ville. Je vais citer trois exemples de trois grandes métropoles régionales qui font appel à la technologie du Tramway, mais qui le font circuler sur des anciennes voies ferrées : Lyon, Mulhouse et Nantes. Au hasard, ce sont trois villes socialistes.

M. Jean-Pierre CAFFET, Adjoint au Maire de Paris, chargé de l'Urbanisme et de l'Architecture :

Personne n'est parfait.

M. Didier LOURDIN, Association Orbital :

Mais là les Maires ont l'intelligence de réutiliser l'infrastructure existante justement car c'est bien plus performant que de mettre un Tramway sur la voirie. Je souhaiterais que ces trois Maires de trois grandes villes de France, qui utilisent la technologie du tram-train viennent faire part de leur expérience et viennent former quelque part former Monsieur DELANOË.

M. Didier BERNARD, Secrétaire Général et Vice-président de Génération Écologie :

Je voulais revenir toujours sur la deuxième partie du débat et sur la deuxième présentation qui nous a été faite concernant notamment les problèmes d'insertion et les problèmes environnementaux. Cela conforte ma position. J'ai bien compris et c'est parfaitement exprimé et parfaitement revendiqué que le projet qui nous est proposé de Tramway est essentiellement un projet local.

Le but, et je crois avoir bien compris, consiste à profiter avant tout aux habitants longeant l'infrastructure desservie, que ce soit en matière d'habitats, d'emplois, de loisirs ou de commerces, etc.

La Région Île-de-France se limite-t-elle aux quartiers traversés ? Ma réponse serait « non ». Je crois que nous sommes dans une agglomération parisienne, la région Île-de-France au sens large qui regroupe sur 2 % du territoire national 20 % de la population de l'ensemble de la France, avec une utilisation des infrastructures parisiennes, au sens large : commerces, emplois d'une grande partie de l'Île-de-France, et pas seulement de Paris et de ses communes limitrophes.

Je crois que l'intérêt qu'aurait le projet que nous sommes un certain nombre à défendre, à savoir la réutilisation de la Petite Ceinture interconnectée avec le réseau régional et le réseau national, serait d'ouvrir Paris sur la Région, d'ouvrir Paris sur le monde.

Je pense que ces points sont importants, et il n'y a pas que les Parisiens habitant à Paris qui se déplacent dans Paris, on ne le sait que trop.

Effectivement, la gare Évangile, dont on a parlé, existe déjà sur la Petite Ceinture. C'est déjà une gare d'interconnexion entre la Petite Ceinture et le RER E.

Donc, je crois que le projet de Tramway, et c'est là-dessus que je conclurai pour ma part, me semble manquer d'ambition régionale, contrairement au projet de petite ceinture, de réutilisation de la Petite Ceinture qui, lui, permettrait de s'intéresser non seulement à Paris et ses habitants, mais à l'ensemble de la Région, et peut-être aussi à l'ensemble de la France.

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

Est-ce que quelqu'un n'a pas parlé ? J'aimerais que quelqu'un qui n'a pas parlé prenne la parole.

Bernard VOLATRON, habitant de la Porte des Lilas :

Je peux témoigner que le Boulevard extérieur aujourd'hui en termes de barrière, si l'on ne sait pas ce que c'est, il suffit de venir Porte des Lilas.

Quand on imagine ce que sera l'aménagement du Tramway, ce ne sera pas tout à fait la même chose. En termes de requalification urbaine, j'aurais voulu des précisions sur le dynamisme que le Tramway et la requalification urbaine associée pouvaient éventuellement donner aux commerces locaux.

Il a été cité mais très ponctuellement des exploitations en province ou peut-être à l'étranger, mais pourrait-on savoir en quoi le Tramway et la requalification urbaine qui vont être associés boosteront ou pas les commerces de proximité sur tous les boulevards des Maréchaux ?

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

Je voudrais vous signaler, Monsieur, qu'il y aura une réunion thématique justement sur le problème des impacts économiques sociaux et commerciaux, car cela nous paraît tout à fait important. Cette réunion aura lieu à la Mairie du XIXème arrondissement le 14 mars.

Peut-être encore une question dans la salle, et je donnerai la parole ensuite au Maître d'ouvrage, de préférence quelqu'un qui n'a pas encore parlé.

M. Yves BOUTRY, Association des Usagers des Transports de Paris:

Je voudrais remettre quelques idées en place, car j'ai entendu beaucoup de bêtises, et je m'excuse. Il n'y a pas de transport de Tramways sur les voies ferrées actuellement en province, cela n'existe pas. A Mulhouse, il n'y a pas un mètre sur une voie ferrée, c'est archi faux. A Lyon, c'est un projet de Tramway sur une ancienne voie ferrée pour desservir un aéroport. Ce n'est pas tout à fait les mêmes modalités que pour une ligne de Tramway classique.

De plus, je voudrais rappeler que, au contraire, dans les villes de province, il y a de nombreuses lignes de Tramway. A priori, ce ne sont pas des barrages, ni des barrières infranchissables ; elles sont aussi bien sur gazon que dans des zones piétonnes. Elles sont très agréables.

Finalement, les Strasbourgeois, les Grenoblois ou les Nantais les ont adoptées sans aucun problème. Je ne comprends pas pourquoi ici tout d'un coup cela a l'air de faire un drame extraordinaire d'avoir une ligne de Tramway sur une avenue. Cela se passe très bien en province, pourquoi cela ne se passerait-il pas bien à Paris ? Est-ce une spécificité spéciale ? Je ne sais pas, je vous pose la question.

En tout cas, je peux vous dire que la majorité des usagers parisiens sont bien contents de voir arriver ce tramway. Effectivement, ils apprécient de voir les boulevards qui vont être dans un meilleur état. C'est ce que je voulais rajouter.

M. Philippe GARNIER :

Je vais répondre au Monsieur, mettre un tramway à Paris ne pose pas un problème, cela en pose sur les Maréchaux pour la bonne et simple raison qu'il y a la Petite Ceinture à une centaine de mètres des Maréchaux ; c'est tout.

Dans les villes que vous évoquez, il n'y a pas de Petite Ceinture. Donc, la question ne se pose pas. On parle beaucoup de démocratie, mais ce qui me gêne, c'est que depuis 2002, c'est-à-dire depuis le projet d'un transport performant reliant les Portes de Paris, chaque fois que l'on parle de la Petite Ceinture, le débat est déjà clos. Ce sera les Maréchaux, et il n'y a pas d'autre solution.

Or, la Petite Ceinture a le mérite d'exister. L'infrastructure est intacte de Boulevard Victor aux Batignolles en passant par le Sud, le Nord et l'Est. Il y a juste des travaux de superstructure à effectuer : la voie, l'électrification, la signalisation, les stations (quais et accès). Il n'y a pas de gros travaux de génie civil à faire, juste une remise en état.

Donc, quand il n'y a rien d'autre, le Tramway est une bonne chose, si cela se compare à un bus, mais quand on parle de transport, il ne faut pas perdre de vue une vérité qui était évidente. Un Tramway c'est mieux qu'un bus, mais c'est moins bien qu'un métro.

Quand il y a une infrastructure en site propre qui existe, il faut la réutiliser ; c'est le simple bon sens.

Je trouve que l'on discute dans le vide. Que le Tramway passe d'un côté ou de l'autre, c'est un faux débat. Il y a une voie ferrée qui ne sert à rien, elle n'a aucune intersection avec la voirie, donc il faut la réutiliser. C'est quand même le simple bon sens. Si l'on veut réhabiliter, on peut faire des travaux d'embellissement de la voirie si l'on veut.

Si l'on veut remettre des tramways dans la ville de Paris, il n'y a pas que les Maréchaux, mais des lignes d'autobus qui approchent de la saturation comme la ligne 91. Au lieu de transformer le 91 en Mobilien, ce qui a coûté au point de vue infrastructure à peu près le même prix qu'un Tramway, sauf que l'on n'a pas posé de voie ferrée ni de ligne aérienne, à ce moment-là qu'on le pose là où les bus articulés ne suffisent plus. C'est quand même le bon sens.

Je trouve que pour relier les Portes de Paris entre elles, on accumule les erreurs depuis 2002. Beaucoup trouvent que les Maréchaux sont le plus mauvais choix pour introduire le Tramway dans la Ville de Paris. Je pense que beaucoup de gens s'en souviendront en mars 2008.

M. Jacques GAUTHIER :

J'ai deux questions très précises à poser au Représentant de la RATP, et pour lui faciliter sa réflexion, je vais lui communiquer un plan qui réunit à la fois les 22 stations du TEM (TEM téméraire) et les 40 arrêts des bus PC.

Mes questions sont les suivantes, puisque les arrêts sont réduits de 45 % entre le Tramway et le PC actuel, quelle perte de clientèle sera enregistrée par les déplacements sur le tracé des Maréchaux ?

Comme le projet supprime tous moyens de transport de proximité, par quel autre moyen de transport de proximité, allez-vous remplacer justement la desserte des arrêts que vous avez rayés de la carte ?

Mme Noémie DELOBELLE, Chargée de mission, STIF :

Je veux bien apporter quelques éléments. Il y a eu beaucoup de remarques, notamment sur la question de savoir où est le besoin de transport. On a beaucoup parlé de requalification, et c'est tout à fait le sujet, on ne peut pas le traiter sans lien avec le transport, mais le souci du STIF consiste bien à répondre à un besoin de transport.

On peut apporter plusieurs aspects. Il faut bien avoir conscience que le bus PC est arrivé à saturation et il convient de le remplacer par un mode plus capacitaire qui pourra répondre à un besoin qui existe dès aujourd'hui. Les bus sont absolument archi bondés, les gens s'entassent et on ne peut malheureusement augmenter davantage la fréquence de ces bus sans créer, comme cela avait été expérimenté lors de l'enquête publique sur le tronçon sud, des trains de bus et au final une irrégularité totale sur la ligne.

Donc, le besoin aujourd'hui existe et il est flagrant. Demain, les projets où vont se situer la création d'habitats et d'emplois se trouveront bien sur le fameux corridor qui se situe entre les Maréchaux et le périphérique.

Sur le secteur à l'Est, puisque l'on ne parle plus du tronçon sud qui est en construction, la Petite Ceinture n'est plus à une centaine de mètres de ce corridor, mais est nettement à l'intérieur de Paris.

Sur le secteur Est, on a déjà une problématique totalement différente.

Enfin, je voudrais rappeler qu'en s'éloignant de ce corridor, on perd également très nettement le lien avec les communes riveraines, car contrairement à ce qui a été dit précédemment, le Tramway des Maréchaux n'est pas un projet pour les Parisiens, mais c'est un projet régional.

Sur les Maréchaux, le Tramway offre non seulement une desserte au niveau des stations des habitants des communes riveraines mais aussi des liens avec les lignes de bus de banlieue qui vont s'arrêter aux Portes de Paris.

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

Je réponds aux dernières questions, car avant c'est un débat qui est déjà connu, et un peu répétitif.

Concernant la dimension régionale de ce Tramway, d'après nos estimations, 60 % des utilisateurs de cette future ligne de Tramway viendront et/ou arriveront de communes de banlieue. Donc, 60 % des usages qui seront faits de ce tramway seront des usages qui ne concerneront pas des riverains proches mais des riverains plus éloignés venant de communes d'Île-de-France.

Le transport est en permanence un compromis entre la proximité et l'efficacité.

Si aujourd'hui, on refaisait le réseau de métro, on s'approcherait des normes faites ailleurs. Je pense que les stations de métro seraient un peu plus éloignées, car elles sont très proches à Paris.

Les arrêts de bus à Paris sont extrêmement proches. Notre histoire fait qu'on a l'inter arrêt de bus parmi les plus petits d'un certain nombre de grandes agglomérations.

Vous me demandez quelle sera la baisse due au fait de l'éloignement des arrêts dans des conditions tout à fait raisonnables. Cela va entre doubler et tripler le trafic de la ligne. Donc, l'avantage lié à l'efficacité, au mode de transport et à la vitesse, est largement supérieur à l'inconvénient d'augmentation de l'inter arrêt.

Un dernier point, car quelqu'un s'est amusé à citer tous les Tramways potentiels sur des infrastructures ferroviaires. Nous sommes très ouverts, la RATP gère le principal Tramway qui est sur une infrastructure ferroviaire, en tout cas celui qui est le plus important et qui a le plus fort trafic, c'est le Tramway T2.

D'ailleurs, cela fera plaisir à un certain nombre, puisqu'il va faire du tram-train, car il va aller sur la voie et fera sans doute avant les autres, ou en même temps que celui de Mulhouse en 2009, du mixte entre une infrastructure ferroviaire et de la voirie urbaine. Donc, c'est quelque chose qui existe également en Région Parisienne.

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

Le fait qu'il y ait moins d'arrêts sur le Tramway que sur le PC : quelle est votre réaction ?

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

C'est ce que je disais, aujourd'hui il y a beaucoup d'arrêts. L'inter arrêt est de 400 m environ. Effectivement, on éloigne mais on reste dans de bonnes conditions. Il faut rappeler que les gens ne font pas l'inter arrêt, mais au maximum la moitié. L'inconvénient lié à ce fait est largement

compensé par la meilleure efficacité, rapidité et régularité du Tramway. Ce sont des dimensions dont l'une compense l'autre.

M. Lionel FAVIER, membre de l'Association des Usagers des Transports de Paris :

Un point m'intéressait au Nord : la gare Evangile. Le Tramway fait un crochet et quitte le Boulevard Mac Donald. Qu'en sera-t-il exactement à cet endroit-là ?

Y a-t-il véritablement un projet urbain de transformation des entrepôts Mac Donald et d'en faire un véritable centre de vie ?

Ce qui caractérise le Tramway dans la requalification urbaine, c'est qu'il s'insère profondément à la Ville, il n'est pas une coupure en même temps qu'il assure un mode de transport fiable et efficace. C'est en cela qu'il joue pleinement son rôle de moteur de requalification urbaine, d'autant que le Tramway doit arriver de St-Denis.

Il faut rappeler que ce Tramway a eu de la malchance, il avait été prévu pour la Coupe du Monde de Football et n'a pas été réalisé. Il est ressorti pour les Jeux Olympiques de 2012. On sait malheureusement quel a été le résultat.

Espérons que là enfin il pourra traverser la zone de réhabilitation urbaine de la Plaine St-Denis et arrivera à la Gare de l'Évangile.

Je voulais préciser aussi une chose tout à l'heure, lorsque l'on dit qu'il n'y a pas de Tramway sur la chaussée à Nantes, à Mulhouse et à Lyon. Quand même le premier PDU de France qui a été voté est à Lyon.

Ce fut un PDU extrêmement efficace et autoritaire pour construire les deux lignes de Tramway et les imposer sur Lyon. Ce sont des lignes en voirie. A Mulhouse, c'est un tram-train et à Nantes ce sera également un tram-train.

Je veux rappeler qu'un tram-train, c'est un tram qui utilise des voies ferrées et qui ensuite poursuit sur la chaussée en centre-ville ; comme c'est le cas en Grande-Bretagne.

Donc, ce sont des Tramways qui roulent sur chaussée.

M. Henri WELSCHINGER, habitant du XIIIème arrondissement :

Cela fait 2 H 20 que nous débattons, et je n'ai pas entendu le représentant de la Région. Sans attaquer sa personne directe, la Région est-elle uniquement là pour bailler des fonds à la Ville de Paris, c'est-à-dire être aux ordres de Monsieur DELANOË ou a-t-elle quand même sa voix à communiquer, quelque chose à dire, dans un débat qui soi-disant est régional voire national ?

On n'a rien entendu, Monsieur, je suis désolé mais on ne vous a pas entendu une seconde.

M. Yves SINOÛ, Directeur-Adjoint, chargé des transports en commun à la Direction de l'Aménagement et des Transports au Conseil Régional d'Île-de-France

Tout simplement, je n'ai pas pris la parole car la plupart des questions étaient techniques, et j'ai pensé qu'il était plus simple de laisser parler la RATP et le STIF dans ce cas. Pour le reste, les autres questions ont surtout concerné le Maître d'ouvrage, et je n'ai pas vu dans les questions

posées de question concernant spécifiquement la Région Île-de-France, c'est pourquoi je n'ai pas pris la parole.

Mais, je ne vous laisserai pas dire que la Région est un bailleur de fonds de la Ville de Paris. Je pense que là, vous allez peut-être un peu loin.

M. Hubert BLANC :

De toute façon, nous traiterons le thème régional plus complètement le 27 février. Monsieur CAFFET, peut-être un dernier mot car nous avons tenu le temps imparti que nous avons prévu.

M. Jean-Pierre CAFFET, Adjoint au Maire de Paris, chargé de l'Urbanisme et de l'Architecture :

Monsieur le Président, je ne vais pas rentrer en fait dans les débats : « rien ne va plus depuis 2002, on s'en souviendra en 2008 », ni dans les mises en cause de personnes qui se trouvent à la tribune.

Je voudrais simplement faire une ou deux remarques en conclusion. Ce débat va encore comporter 13 réunions. Pour ma part, je souhaiterais et même si je trouve que ce débat est tout à fait légitime que peut-être petit à petit nous puissions sortir de ce qui occupe maintenant depuis deux réunions la quasi-totalité de nos discussions, à savoir : Tramway des Maréchaux ou Petite Ceinture.

Je trouve un peu dommageable, et c'est un point de vue complètement personnel, que ce débat se focalise assez fortement sur cette question.

Ceci étant, la discussion est complètement ouverte. J'imagine et je ne suis pas sans ignorer qu'elle ressurgira lors de l'enquête publique, puisqu'il y aura bien une enquête publique qui devrait se dérouler à l'automne 2007.

Si l'on pouvait peut-être trouver le moyen, je ne sais pas sous quelle modalité, d'aller plus loin dans les thèmes que nous essayons de traiter : lien entre urbanisme, transport, requalification urbaine, commerce. Des questions sur les commerces ont été posées et seront évoquées le 14 mars. Je trouve que l'on pourrait progresser.

Autour de quoi tourne cette discussion ? D'un choix qui restera à venir, car encore une fois, le débat est complètement ouvert, entre deux modes de transport et de leur lien avec la manière dont on fait de la ville et dont on lie la Ville avec les autres communes limitrophes, les structures intercommunales, de ce qui est en dehors de Paris et qui nous intéresse au premier chef, en tout cas, nous en tant que municipalité.

Cela a été rappelé par mon collègue de la RATP, par la représentante du STIF et par Monsieur CAUVIN : il est vrai qu'il y a deux options. L'une consiste à utiliser la Petite Ceinture pour faire un nouveau RER dans Paris destiné aux voyageurs, alors même que l'utilisation de la Petite Ceinture du point de vue de son propriétaire, de l'emprise ou du transporteur éventuel qui pourrait exploiter cette ligne n'est franchement pas tranchée de leur point de vue.

Est-ce que ce sera du transport de voyageurs ou de l'utilisation du fret ou rien du tout d'ailleurs ? Ce sont les premiers intéressés. Personne n'en sait rien.

Il y a cette option : faire un nouveau RER dans Paris, qui repartirait vers la banlieue.

Puis, il y a un autre mode de transport, qui est beaucoup plus lié à l'urbain. Je ne peux pas laisser dire sans réagir que c'est un mode de desserte locale qui passe dans des petits quartiers de Paris, et qui ne dessert que les Parisiens de manière égoïste.

Cette discussion va continuer.

L'un des avantages du Tramway sur les Maréchaux par rapport à la Petite Ceinture, est que cela permet de faire non seulement de la desserte plus fine, comme cela a été dit...

Dans la salle :

C'est faux !

M. Jean-Pierre CAFFET, Adjoint au Maire de Paris, chargé de l'Urbanisme et de l'Architecture :

Vous permettez que je m'exprime. Cela permet de faire de la requalification urbaine et d'avoir un maillage de transport entre Paris et la Banlieue proche beaucoup plus important que celui de la Petite Ceinture.

D'ailleurs, il suffit de regarder le tracé de la Petite Ceinture, comme l'a dit la représentante du STIF, quand vous quittez le XXème et que vous traversez tout le XIXème et une bonne partie du XVIIIème, c'est cela qui ne desservirait que les Parisiens alors que sur les Maréchaux, non seulement nous pouvons traiter les quartiers en profondeur qui le méritent, et desservir des zones denses comme Paris Rive Gauche.

J'aurais pu citer tout à l'heure la Porte des Lilas, avec la couverture du périphérique et une jonction avec le Pré St-Gervais, et un pôle multimodal s'est installé en matière de transport et de bus.

Vous avez de la Ville qui se crée autour, dans un endroit où il n'y avait rien, sinon le trou du périphérique avec 50 000 m² de bureaux qui vont sortir dans les deux ou trois années à venir, 20 000 m² de logements, de l'équipement public, une résidence étudiante qui a été inaugurée il y a quelques jours, une maison pour les personnes âgées. C'est cela la Ville, c'est à la fois de la fonction urbaine, du logement, des équipements publics, de l'activité et du maillage avec nos voisins.

De ce point de vue, je considère qu'en matière de requalification, de desserte et de constructibilité, car on oublie trop que le potentiel de constructibilité n'existe pas partout de la même manière à Paris.

On peut construire beaucoup plus de mètres carrés en logement, et on sait que Paris a autant besoin de logements dans la couronne parisienne, aux abords de la Porte de la Villette ou de la Porte d'Aubervilliers ou de la Porte de Montreuil que dans le Marais. Je n'y peux rien, mais c'est ainsi.

Paris est une ville relativement constituée, et les potentiels de développement se trouvent ici et il faut bien les desservir.

De plus, comme chez nos voisins, cela se développe avec des centaines de milliers de mètres carrés, des ZAC, des périmètres d'aménagement, c'est le choix qu'il faut faire.

Je vous remercie

(Applaudissements).

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

Mesdames et Messieurs, merci de votre participation patiente et active. Je rappelle que tous ceux qui veulent faire une contribution peuvent nous l'envoyer, elle sera publiée sur le site du débat public. Merci.

La séance est levée à 21 h 30.