

## Débat public sur l'Extension du Tramway à Paris

Du 30 janvier 2006 au 15 mai 2006

Contribution de Marc Ambroise-Rendu

*Vice-président d'Ile-de-France Environnement (union régionale), vice-président de l'Association pour le développement et l'aménagement du 13ème arrondissement (association parisienne), fondateur du collectif d'associations "Promotion des Maréchaux", conseiller en environnement urbain.*

### LE TRAM DES MARECHAUX N'EST PAS UN TORTILLARD

#### OUI A L'EXTENSION DU TRAM

Dès 1999, il a 7 ans de cela, une vingtaine d'associations de Paris et de la Proche Couronne avaient constitué un collectif intitulé "Promotion des Maréchaux". Il s'agissait d'attirer l'attention des autorités parisiennes et franciliennes sur l'état de déshérence dans lequel se trouvait la couronne parisienne (voie de Petite Ceinture, boulevards des Maréchaux, ensembles sociaux construits sur les fortifs, ceinture verte mangée et polluée par le périphérique).

L'une des actions fortes que le collectif proposait aux responsables politiques était le remplacement du bus PC, déjà saturé malgré sa récente "modernisation", par une ligne de tram. Celui-ci était entendu non seulement comme un mode de transport moderne, performant et non nuisant, mais aussi comme un outil de requalification urbaine. L'expérience des villes qui se sont dotées de ce système de transport collectif montre qu'il génère sur son parcours et dans un rayon de plusieurs centaines de mètres alentour un renouvellement de la voirie, des activités commerciales et du paysage qui est tout à l'avantage des quartiers riverains.

Le collectif "Promotion des Maréchaux" a eu la satisfaction de constater que cet aspect a été pris en compte dans le projet global du tram des Maréchaux et qu'il va trouver sa première application sur le tronçon sud. Il souhaite qu'il en soit de même sur les tronçons est et nord.

#### NON AU TRAM HORS DES MARECHAUX

Le tram peut d'autant mieux jouer ce rôle qu'il présente une image claire et forte. Le premier tram parisien du XXIème siècle sera celui des Maréchaux. Le choix de l'artère sera décisif pour sa réussite. S'il s'écarte de cet itinéraire historique, prestigieux, fonctionnel et parfaitement identifié par tous les franciliens, il perdra une partie de son attractivité, de ses usagers et donc de son utilité.

Dans cet ordre d'idée il est tout à fait surprenant que le projet de prolongation du "Tram à Paris", comme l'appelle la CPDP, propose d'envoyer la ligne se promener du côté de la mairie de Pantin. Le dossier ne présente aucune justification de cet écart inattendu. Le détournement d'itinéraire serait contre-productif pour 5 raisons :

- Il provoque le doute sur les véritables intentions de la Ville de Paris. Pourquoi avantager Pantin plutôt que Vincennes, Montreuil, Bagnolet, Les Lilas, Aubervilliers ou Saint-Denis ? Ce détour sera suspecté de "combine politicienne" ou "d'arrangement entre copains". Il décrédibilisera l'ensemble du projet et justifie d'ores et déjà les réclamations de maires d'autres communes riveraines.
- Il allonge le parcours et fait perdre du temps à la plupart des voyageurs qui n'ont rien à faire à Pantin.
- Il renchérit le coût de l'opération alors que cet argent serait plus utilement dépensé pour des améliorations urbaines autour de la ligne.
- Il brouille l'image du tram des Maréchaux et lui enlève une part de son attractivité.
- Il s'écarte des grands équipements public d'intérêt national ou régional que sont le Zénith, la promenade du canal de l'Ourcq, le Parc de La Villette et la Cité des Sciences. Cet élément essentiel ne figurant pas dans le dossier proposé au débat public, nous joignons à ces remarques une annexe indiquant la fréquentation de ces équipements : 7 millions de visites par an contre 50.000 habitants sur toute la commune de Pantin.

Il en est de même pour le détournement du tracé vers l'hypothétique gare Eole-Evangile, dans le 19ème arrondissement, cette fois au sud des Maréchaux. Une bonne liaison hectométrique en surface ou en souterrain entre la gare - enclavée au sud de l'ex Petite Ceinture - et le boulevard MacDonald, ou bien encore un déplacement de la gare vers l'est, donc plus près du boulevard MacDonald et du site de La Villette, constituent deux alternatives au projet présenté. Aucune ne figure dans le dossier. Nous demandons à ce qu'elles soient étudiées et présentées dans le cadre du débat public. Ce serait plus utile que la présence dans le dossier de la fausse extension à l'ouest, vers la Porte d'Auteuil (voir ci-dessous).

Conclusion : il serait préjudiciable à la réussite du projet que le tram des Maréchaux devienne un tortillard flanchant au nord et au sud des boulevards.

#### LA FAUSSE EXTENSION A L'OUEST

Remarque complémentaire sur le dossier :

On ne comprend pas pourquoi la CPDP a cru devoir inclure dans le dossier de l'extension du tram vers l'est et le nord de Paris un appendice sur la prolongation du tram vers l'ouest, jusqu'à Auteuil. En effet cette hypothèse, naguère avancée pour conforter le dossier des JO, est aujourd'hui écartée par la Ville. Son évocation est donc hors sujet. Loin d'éclairer le débat elle a plutôt tendance à l'obscurcir en introduisant le doute dans les esprits. La pratique qui consiste à insérer de "fausses fenêtres" dans les dossiers éligibles au débat public risque de discréditer cette utile et nouvelle procédure. C'est tout à fait regrettable.

**Marc Ambroise-Rendu.**