



Le programme des réunions publiques

Toutes les réunions publiques débutent à 19 heures.

23 mars 2006

TABLE RONDE

Mobilité réduite et déplacements

Mairie du 12^e arrondissement (salle des fêtes)
130, avenue Daumesnil - 75012 Paris
M^o Daumesnil ou Dugommier

28 mars 2006

RÉUNION THÉMATIQUE

L'exploitation et le fonctionnement du tramway

Mairie du 20^e arrondissement (salle des fêtes)
6, place Gambetta - 75020 Paris
M^o Gambetta

4 avril 2006

RÉUNION DE PROXIMITÉ

Secteur Porte des Lilas - Porte de la Villette

Mairie de Pantin (93) (salons d'Honneur)
45, avenue du Général Leclerc - 93507 Pantin cedex
M^o Hoche

11 avril 2006

RÉUNION DE PROXIMITÉ

Secteur Porte Dorée - Porte des Lilas

Mairie de Montreuil (93) (salle des fêtes)
Place Jean Jaurès - 93100 Montreuil-sous-Bois
M^o Mairie de Montreuil

13 avril 2006

RÉUNION DE PROXIMITÉ

Secteur Ouest

Mairie du 16^e arrondissement (salle des fêtes)
71, avenue Henri Martin - 75116 Paris
M^o Rue de la Pompe ou Trocadéro

26 avril 2006

TABLE RONDE

Quelques expériences de tramway en France et à l'étranger

Cité des sciences et de l'industrie (salle Louis Armand)
Centre des congrès de La Villette
30, avenue Corentin Cariou - 75930 Paris cedex 19
M^o Corentin Cariou ou Porte de la Villette

4 mai 2006

RÉUNION DE CLÔTURE

Espace Reuilly

21, rue Hénard - 75012 Paris
M^o Montgallet, Daumesnil ou Dugommier

LE JOURNAL DU DÉBAT

Directeur de la publication : **Hubert Blanc**.
Conception, rédaction, réalisation : **Médiacité**.
Impression : **Dupli Graphic**.
Crédits photos : **Mairie de Paris / RATP / Siriatech / In Situa, Getty, Parimage, Henri Garat, Pascal Dolémieux, CNDP / DRE Thierry Ruquier.**



Commission particulière du débat public

EXTENSION DU TRAMWAY À PARIS



Affranchir au tarif en vigueur

Commission particulière du débat public sur l'extension du tramway à Paris

32, rue de Cambrai
75019 Paris



LE JOURNAL DU DÉBAT

sommaire

PAGES 2-3
Un débat bien engagé

PAGE 4
Le point sur...
« la petite ceinture ferroviaire »

PAGE 5
Paroles d'acteurs
Denis Baupin, Serge Metz

PAGE 6
Les réponses à vos questions

PAGE 7
Les cahiers d'acteurs,
un outil à votre disposition

PAGE 8
Le programme
des réunions publiques



contacts

Commission particulière
du débat public sur l'extension
du tramway à Paris
32, rue de Cambrai - 75019 Paris
Tél. : 01 55 26 61 45
Fax : 01 40 38 27 41
contact@debatpublic-extensiontramparis.org
www.debatpublic-extensiontramparis.org





Un débat bien engagé

RÉUNION D'OUVERTURE DU 6 FÉVRIER 2006

● La réunion d'ouverture du débat public s'est tenue le lundi 6 février 2006 à l'Espace Reuilly, dans le 12^e arrondissement de Paris, devant plus de 400 personnes. Au cours de cette réunion, à laquelle participait notamment Bertrand Delanoë, maire de Paris, Marie-Pierre de la Gontrie, 1^{re} vice-présidente du conseil régional d'Ile-de-France et Denis Baupin, adjoint au maire de Paris chargé des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie, chacun a pu s'informer et s'exprimer sur le projet mis en débat : l'extension du tramway T3, à l'Est jusqu'à la porte de la Chapelle et à l'Ouest jusqu'à la porte d'Auteuil. Le pôle maîtrise d'ouvrage était également représenté par Laurent Fourtune, directeur des investissements du STIF et Lorenzo Sancho de Coulhac, directeur de l'agence de Paris de la RATP.

“ Nous voulons créer un service pour l'ensemble des usagers de l'agglomération parisienne.”

Bertrand Delanoë

Bertrand Delanoë a présenté les raisons qui ont conduit la Ville de Paris à présenter ce projet : c'est un projet de transport « moderne, écologique et efficace, une occasion d'embellir la ville et de faire progresser la qualité de vie » parce qu'il est associé à une forte ambition urbaine.



Serge Metz, PDG de la G7

“ Pourquoi l'extension proposée s'arrête-t-elle à la porte de la Chapelle ? ”

De nombreuses questions ont porté sur les modalités de financement du tramway et, plus particulièrement, sur les effets de ce type d'investissement sur la fiscalité locale.

Un intervenant a souligné le risque de créer une nouvelle « barrière » entre Paris et la banlieue. Selon lui, « seule la couverture du périphérique pourrait recoudre cette fracture ».

Denis Baupin a rappelé que l'ensemble des maires concernés par le projet « Tramway des Maréchaux Sud » s'était exprimé très favorablement sur le tramway.

Une question a fréquemment été posée : « Pourquoi l'extension proposée s'arrête-t-elle à la porte de la Chapelle ? » Laurent Fourtune, pour le STIF, a répondu que pour des raisons techniques, le tramway perdait en régularité et en qualité de service au-delà d'une heure ou d'une vingtaine de kilomètres d'exploitation.



RÉUNION THÉMATIQUE DU 16 FÉVRIER 2006

● La deuxième réunion publique organisée dans le cadre du débat sur l'extension du tramway à Paris était consacrée à ses impacts sur le cadre de vie.

Jean-Pierre Caffet a estimé que le transport, l'aménagement urbain et l'environnement sont des « questions extrêmement liées ». A ceux qui doutent de la possibilité d'atteindre ces deux objectifs avec un projet unique, il a ajouté que la Mairie de Paris avait, entre autres, le devoir de désenclaver mais aussi d'aménager et d'embellir certains quartiers de la capitale.

« Si les taxis pouvaient emprunter les infrastructures du tramway, il y aurait un gain de fluidité » de la circulation « très important ». C'est le souhait exprimé par Serge Metz, président-directeur général de la compagnie de taxis G7 et président du syndicat des centraux radio taxi de Paris et de la région parisienne.

Pour Lorenzo Sancho de Coulhac, cette mixité tramway/taxi provoquerait de nombreuses difficultés, parmi lesquelles la priorité aux feux tricolores ou le ralentissement de la vitesse du tramway.

Certains participants ont regretté un manque « d'ambition régionale » pour ce projet et ont demandé au conseil régional, en la personne d'Yves Sinou, directeur-adjoint chargé des transports en commun à la direction de l'Aménagement et des Transports, de préciser les modalités de son soutien.



Le débat public sur l'extension du tramway à Paris est ouvert depuis le 30 janvier 2006.

La commission particulière du débat public, chargée de l'animer, a organisé quatre réunions publiques qui ont rassemblé plus de 700 personnes.

RENCONTRE AVEC LES ÉLUS DE LA SEINE-SAINT-DENIS DU 20 FÉVRIER 2006

● A l'initiative du préfet de Seine-Saint-Denis, Jean-François Cordet, la commission particulière était invitée à participer à une rencontre avec les élus du département.

Jean-François Cordet a listé les enjeux de ce projet d'extension pour son département : les variantes du tracé entre la Porte de Pantin et la Porte de la Villette, l'implantation d'un atelier-garage pour lequel la Ville de Pantin a fait une proposition et les connexions au réseau de transport en commun.

Serge Méry, vice-président du conseil régional, a rappelé « tout l'intérêt de la région pour cette opération » et indiqué que la région « regarde de près ce qui pourrait être fait, notamment au travers de la liaison avec le RER E à Pantin ». Il ne fut pas le seul à évoquer l'intérêt régional du projet. La desserte du pôle d'activité de Gallieni ou l'inscription du projet dans le prochain contrat de plan État-Région ont, pour certains, un caractère prioritaire.

Le périmètre de l'extension a aussi fait l'objet des débats. Des élus ont souhaité qu'elle se poursuive jusqu'à la porte de Clignancourt, un quartier en GPRU (grand projet de renouvellement urbain) et un point d'échange important en matière de transports.

Pour d'autres, il serait souhaitable de poursuivre l'éventuelle incursion du tramway à Pantin vers la mairie d'Aubervilliers puis la porte de Paris, à Saint-Denis. Le projet devrait ainsi être « mis en cohérence avec l'ensemble des tramways figurant aujourd'hui dans le contrat de plan État-Région » (tramway Saint-Denis – Epinay – Villetaneuse ou projets de transports en commun en site propre).

Plusieurs représentants des collectivités concernées se sont prononcés favorablement sur le projet T3 tout en souhaitant que ses impacts sur les voiries départementales soient finement étudiés, en concertation avec le conseil général. Pour perturber le moins possible les déplacements des Franciliens, « il faut être très attentif au phasage et au déroulement des travaux ».

“ Il faut être très attentif au phasage et au déroulement des travaux. ”

RÉUNION DE PROXIMITÉ DU 2 MARS 2006

● La ville de Charenton-le-Pont a accueilli la première réunion de proximité du débat. Les enjeux locaux du projet ont été présentés aux habitants de la ville val-de-marnaise et des quartiers voisins : tracé du tramway entre la porte d'Ivry et la porte Dorée, opérations de destruction et de réhabilitation d'ouvrages d'art, incidences des travaux et du tramway sur la circulation automobile...

Pour le Maire de Charenton-le-Pont, Jean-Marie Bretilon, il aurait été plus utile de se doter, comme de nombreuses métropoles, d'un métro faisant le tour de la capitale. Il aurait été plus rapide et n'aurait pas gêné la circulation en surface.

Monsieur Coumet, 1^{er} adjoint au maire du 13^e arrondissement de Paris, ne partage pas ce point de vue. Le tramway, et la destruction de l'auto-pont de la porte de Vitry, représentent « un enjeu urbain considérable » susceptible de réunir un quartier pour le moment coupé en deux par un équipement « immonde ».

Plusieurs options sont à l'étude pour desservir un quartier en plein développement, la ZAC Rive Gauche et la Bibliothèque François Mitterrand, et pour accueillir l'un des ateliers-garages du tramway Une conseillère de quartier du 12^e arrondissement de Paris a proposé de l'installer dans le parc de Reuilly.

“ Je ne vous cache pas mon immense déception que l'on n'ait pas choisi le métro ou l'orbitale. ”

Jean-Marie Bretilon, maire de Charenton-le-Pont





Le point sur... « la petite ceinture ferroviaire »

Au cours des premières réunions publiques, plusieurs intervenants se sont interrogés sur l'opportunité d'utiliser la petite ceinture ferroviaire pour accueillir un réseau de transport en rocade, complémentaire ou venant se substituer au projet de tramway. Cet équipement faisant l'objet d'un débat animé, le journal du débat a choisi de confronter les points de vue.

Qu'est-ce que la petite ceinture ferroviaire ?

La petite ceinture ferroviaire est une voie ferrée fermée au trafic voyageurs depuis 1934. Elle accueillait des activités de fret jusqu'en 1993. Entre les stations « Henri Martin » et « Porte de Clichy », le RER C circule sur l'un de ses tronçons. Si, dans sa partie Sud, la petite ceinture ferroviaire est voisine du boulevard des Maréchaux, elle s'en écarte dans sa partie Nord et Est en se rapprochant du cœur de Paris.

JACQUES GAUTHIER

ASSOCIATION PETITE CEINTURE - GRAND PARIS



● Faire le choix de la petite ceinture ferroviaire, c'est augmenter la vitesse commerciale et le nombre de voyageurs transportés. C'est aussi faire le choix du bon sens et limiter les coûts et l'impact des travaux à venir puisque cette infrastructure existe déjà. La petite ceinture ferroviaire est un équipement d'intérêt régional capable de

supporter une augmentation de capacité. *Espace Reuilly (Paris 12^e), 6 février*

DIDIER DARTOIS

ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE
DE LA PETITE CEINTURE
DE PARIS ET DE SON RÉSEAU FERRÉ (ASPCRF)



● La petite ceinture permettrait d'améliorer considérablement la desserte de quartiers actuellement mal desservis par le métro (Charonne, Ménilmontant, Buttes-Chaumont) ou en fort développement (quartier « Paris rive gauche »).

Cahier d'acteurs de l'ASPCRF

NOÉMIE DELOBELLE

CHARGÉE DE PROJETS, STIF



● Les études menées ont montré que certes, le site était existant et disponible, mais que la vétusté des ouvrages d'art et l'état de la plate-forme ferroviaire conduiraient à envisager des travaux très lourds. Les tronçons souterrains, assez longs, nécessiteraient également une mise aux normes de sécurité importante.

Alors que la petite ceinture pourrait offrir une desserte de type RER, nous proposons une desserte plus fine des quartiers. De plus, elle s'éloigne très nettement des zones en fort développement.

Mairie du 13^e arrondissement de Paris, 16 février

LORENZO SANCHO DE COULHAC

DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS, RATP



● Le tracé proposé vient remplacer des lignes de bus qui arrivent à saturation. Le PC1 a atteint ses limites d'exploitation et les PC 2 et 3 ont vu aussi leur trafic augmenter grâce à la construction de couloirs de bus. Nous ne pouvons pas augmenter la fréquence des PC sous peine de former des « trains d'autobus ». Il est donc logique de

reprendre le tracé de ces lignes – et pas un tracé situé à l'intérieur ou à la limite de la capitale – pour y substituer un autre mode de transport.

Espace Reuilly (Paris 12^e), 6 février



Paroles d'acteurs

DENIS BAUPIN

ADJOINT AU MAIRE DE PARIS,
CHARGÉ DES TRANSPORTS,
DE LA CIRCULATION,
DU STATIONNEMENT ET DE LA VOIRIE

● Le débat public sur l'extension du tramway T3 est à présent bien engagé. Il s'agit d'un moment privilégié d'information et de débat, grâce à l'implication et à l'indépendance de la commission chargée de son organisation, qu'au nom de la Ville, je tiens à remercier ici.

Le débat va nous apporter des éclairages sur les attentes (des habitants, employeurs, commerçants, etc.) concernant la localisation des futures stations, l'implantation du tram sur la chaussée, le réaménagement des boulevards (plantations d'arbres, pistes cyclables) ou les variantes de tracé. C'est pourquoi j'invite chacun à profiter de l'exceptionnelle opportunité que constitue le débat pour s'exprimer.

La petite ceinture fait partie des sujets régulièrement évoqués. Elle ne saurait toutefois occulter les autres thématiques soumises au débat. C'est parce que le tramway sur les Maréchaux dessert davantage d'habitants et d'emplois, notamment chez nos voisins des communes riveraines, qu'il permet des correspondances plus nombreuses et plus faciles avec les autres lignes de transport collectif, et parce que son coût est inférieur que nous privilégions cette implantation.

“ J'invite chacun à profiter de l'exceptionnelle opportunité que constitue le débat pour s'exprimer. ”



SERGE METZ

PDG DE LA G7, PRÉSIDENT
DU SYNDICAT PROFESSIONNEL
DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS
ET DE LA RÉGION PARISIENNE

“ Notre credo est le partage des infrastructures. ”

● Le système de taxis parisiens dépend cruciallement 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.

les principaux acteurs du projet

La Ville de Paris est mandatée par le STIF pour l'organisation du débat. Elle assurera une grande partie du financement de l'extension et est co-maître d'ouvrage avec la RATP de T3 sur le Sud.

La Région Ile-de-France

Le projet, d'échelle régionale, est cofinancé par la Région.

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports dans la région Ile-de-France. Il définit et met en œuvre la politique des transports et approuve les projets. Le STIF a mandaté la Ville de Paris pour saisir la CNDP sur l'extension du tramway T3.

La RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) est co-maître d'ouvrage avec la Ville de Paris du système de transport pour le Sud.

les chiffres clés du projet d'extension

16 km environ d'extension.

7 arrondissements desservis (13^e, 12^e, 20^e, 19^e, et 18^e à l'Est ; 15^e et 16^e à l'Ouest).

12 communes limitrophes concernées (Ivry-sur-Seine, Charenton-le-Pont, Saint-Mandé, Vincennes, Montreuil, Bagnolet, Le Pré Saint Gervais, Les Lilas, Aubervilliers, Pantin, Saint-Denis et Boulogne-Billancourt).

3 départements limitrophes concernés (92, 93 et 94).

15 lignes de métro et RER connectées aux extensions.

28 correspondances avec des lignes de bus parisiennes.

19 correspondances avec des lignes de bus de banlieue.





Les réponses à vos questions

DES PLACES DE STATIONNEMENT GRATUIT SERONT-ELLES CRÉÉES ?

● MAÎTRE D'OUVRAGE → La maîtrise d'ouvrage n'annonce pas de stationnement gratuit.

Il est précisé qu'avec la mise en place du tramway, le stationnement est réorganisé conformément à la politique parisienne de stationnement. Celle-ci vise à :

- faciliter le stationnement à faible coût pour les résidents ;
- encourager une réduction de l'usage de l'automobile par une politique tarifaire avantageuse dans les parkings publics pour les résidents ;
- dissuader le stationnement sur le lieu de travail et inciter à la réalisation de plans de déplacements d'entreprises ;
- permettre le stationnement de courte durée nécessaire à la vie économique, aux démarches et aux achats ;
- lutter contre le stationnement des voitures « ventouses » dans les quartiers périphériques de Paris par la transformation des dernières places gratuites en place de stationnement résidentiel ;
- faciliter l'arrêt pour livraison et autres services à domicile.

Le nombre de places de stationnement en surface variera selon le choix d'implantation de la plate-forme de tramway. Actuellement, sur toute la portion est du tramway, on compte près de 15 000 places de stationnement sur les boulevards des Maréchaux et dans la bande de 400 m qui les sépare du périphérique.



QUE SE PASSERA-T-IL SI LA CPDP REND DES CONCLUSIONS CONTRAIRES À LA VOLONTÉ DU MAÎTRE D'OUVRAGE ?

● LA CPDP → La CPDP ne rend pas d'avis. Elle ne fait qu'organiser le débat. Elle en fera un compte-rendu avec les principales revendications, avis, contributions. Après lecture de ce compte-rendu, le maître d'ouvrage décidera des suites à donner à son projet.



Au 7 mars 2006

8 681 personnes ont visité le site Internet depuis le début du débat

233 visiteurs par jour en moyenne

180 questions ont été posées à la CPDP et au Maître d'ouvrage

780 personnes ont assisté aux quatre premières réunions depuis le 6 février 2006

POURQUOI A-T-ON CHOISI UN TRAMWAY, ET NON PAS UN MÉTRO ?

● MAÎTRE D'OUVRAGE → Le métro présente de nombreux atouts : vitesse, capacité, régularité. Mais les moyens de transport de surface ont la préférence des usagers lorsque leur régularité et leur vitesse commerciale sont satisfaisantes. Le métro serait surdimensionné par rapport aux besoins identifiés pour la rocade de Paris (estimés à 3 800 personnes/heure). Sa capacité de 18 000 personnes/heure leur est presque cinq fois supérieure. En outre, le coût de réalisation d'un métro est trois fois supérieur à celui d'un tramway et le chantier est plus long.



| contacts |

Vous pouvez contacter la CPDP pour poser des questions, contribuer au débat, obtenir des compléments d'informations, recevoir les documents du débat, en renvoyant le coupon-info, par courrier libre, par courriel ou encore en lui téléphonant.

**Commission particulière du débat public
sur l'extension du tramway à Paris**

32, rue de Cambrai - 75019 Paris

Tél. : 01 55 26 61 45 - Fax : 01 40 38 27 41

Courriel : contact@debatpublic-extensiontramparis.org

Site internet : www.debatpublic-extensiontramparis.org





Les cahiers d'acteurs, un outil à votre disposition

Chacun a la possibilité de rédiger une contribution et d'enrichir le débat par des propositions alternatives, des remarques, des expertises différentes...
Pour qu'une contribution soit publiée sous la forme d'un cahier d'acteurs, elle doit respecter certaines règles formelles et être sélectionnée par la commission particulière du débat public. Elle sera largement diffusée, à l'instar des autres documents du débat.

- CAHIER 1
Association pour la sauvegarde de la petite ceinture de Paris et de son réseau ferré.
- CAHIER 2
Association « Mieux se déplacer à bicyclette »
- CAHIER 3
Association Rocade de Paris
- CAHIER 4
Confédération logement et cadre de vie (CLCV)
- CAHIER 5
Association des usagers des transports

- CAHIER 6
Association « Droit des piétons »
- CAHIER 7
Syndicat des Centraux Radio Taxi de Paris et de la région parisienne (Alpha Taxis, G7, Taxis Bleus, Taxis 7000)
- CAHIER 8
Cité 16
- CAHIER 9
Association des commerçants de l'avenue de Versailles (ADEV)



Vous aussi, vous pouvez enrichir le débat. Pour en savoir plus, un « mode d'emploi » est disponible sur le site Internet de la CPDP (www.debatpublic-extensiontramparis.org) ou sur simple demande adressée à la CPDP.



JE SOUHAITE RECEVOIR :

- Les numéros du journal du débat public
- Le dossier du maître d'ouvrage
- La synthèse du dossier du maître d'ouvrage
- Les cahiers d'acteurs au fur et à mesure de leur parution
- Les brochures de la CPDP :
Le débat public, mode d'emploi
Les cahiers d'acteurs, mode d'emploi
L'organisation du débat, modalités

JE SOUHAITE POSER UNE QUESTION :

Nom _____

Prénom _____

Organisme _____

Adresse _____

Code postal _____ Commune _____

Téléphone _____ Courriel _____



coupon-info

